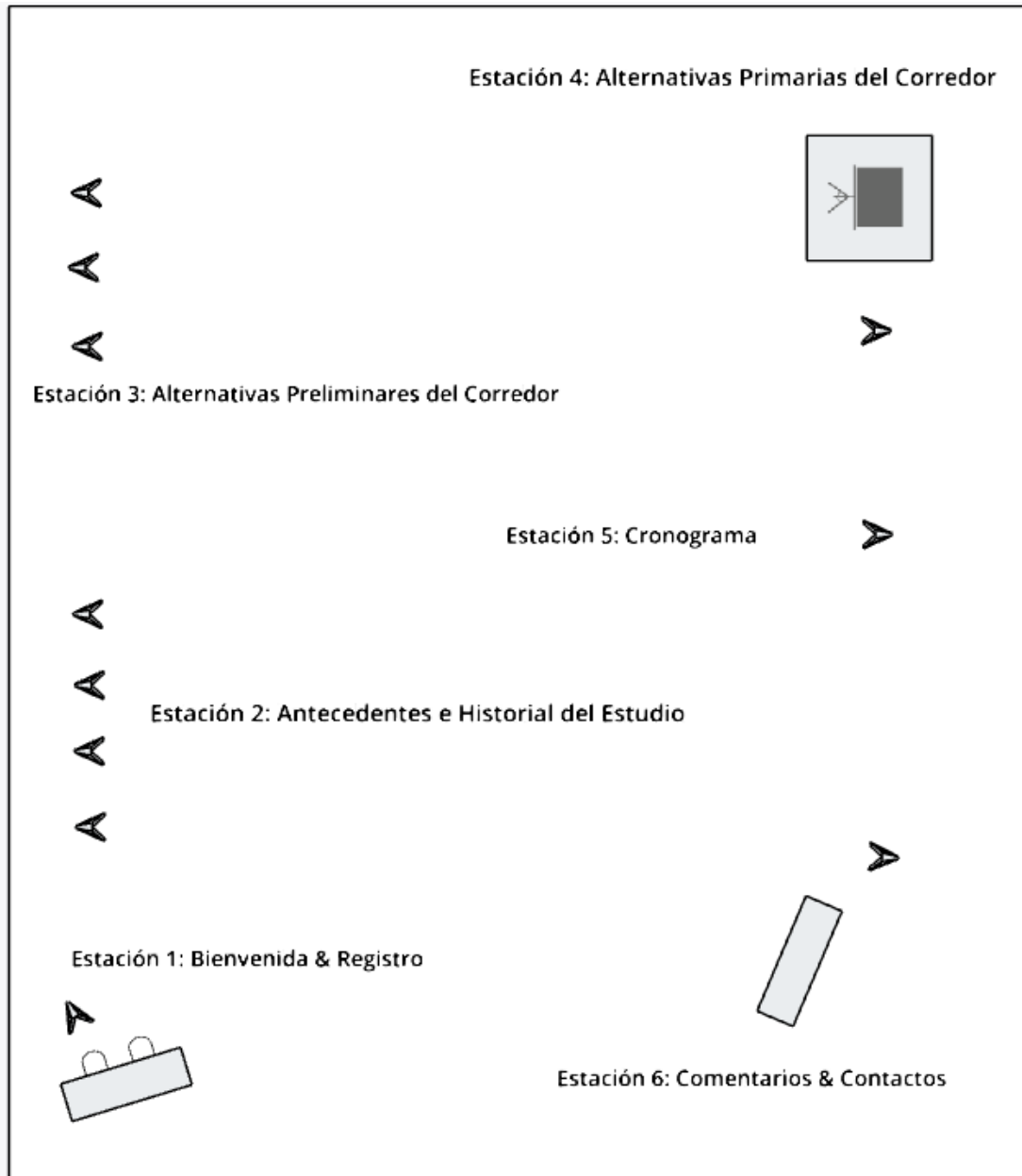


Mapa de Sala Virtual





VIDEO DE INTRODUCCION

Bienvenidos a la Reunión Pública Virtual para el Estudio de Viabilidad del Corredor Conector I-69. Mi nombre es Octavio Saenz, y soy el Oficial de Información Pública del Departamento de Transporte de Texas (o TxDOT) del Distrito de Pharr. Me gustaría darles la bienvenida y agradecerles por tomarse el tiempo de ver esta presentación virtual para el estudio.

For English click the "In English" button.

Dada la circunstancia única del brote de COVID-19, junto con nuestro compromiso de proteger la salud pública durante esta emergencia nacional, TxDOT está llevando a cabo esta reunión pública virtual para minimizar el contacto en persona. TxDOT también está proporcionando una opción en persona para las personas que deseen participar en persona en lugar de en línea. Por favor, vea el aviso (proporcionado en la mesa) para más información sobre la opción en persona. La presentación virtual cubrirá la misma información que se compartirá en la reunión pública en persona. En la estación 6 se describen los métodos para presentar sus comentarios, pero éstos pueden presentarse en cualquier momento de la reunión pública virtual a través del botón de comentarios situado en la parte inferior derecha de su pantalla.

Esta es la segunda reunión pública para el Estudio de Viabilidad del Corredor Conector I-69 y su objetivo es proporcionar una actualización informando del estado actual, incluyendo las alternativas del corredor desarrolladas para el estudio.

ESTACION 1: BIENVENIDA Y REGISTRO

Antes de presentar los detalles, les proveeré instrucciones que le ayudaran navegar por la sala virtual de la reunión pública. Esta es la estación 1, la estación de registro. Si tiene preguntas acerca de cómo utilizar este formato comuníquese con Gilysa Garcia al (512) 829-7133 para asistencia.

Esta reunión pública virtual ha sido diseñada para reflejar una reunión pública tradicional, al mismo tiempo que le brinda la oportunidad de experimentar esta reunión desde la comodidad y seguridad de su propio hogar. Tendrá la oportunidad de aprender sobre el proyecto revisando varios paneles de exhibición de los objetivos del proyecto. Las oportunidades para proporcionar comentarios estarán disponibles a lo largo de esta sala de reunión virtual.

Comencemos con una orientación de este formato de sala virtual. En la parte superior izquierda de la pantalla hay una caja de color anaranjado que contiene un menú que proporciona un esquema de las estaciones en la sala. En la parte superior derecha, hay un mapa de la sala. Si no ve un diseño rectangular, presione el icono de mapa. Las estaciones numeradas en este mapa se alinean con los números del menú. Los números de estación azul resaltados en el mapa indican qué estación está viendo actualmente. En cualquier momento, puede utilizar este mapa para moverse de una estación a otra u orientarse en la sala virtual.

En la parte inferior de la pantalla verá varios iconos. El primer icono a la izquierda, etiquetado como la letra "i", dará más información sobre cómo navegar por la sala virtual y qué hacen los diferentes botones. El siguiente ícono a la derecha, que se muestra como "www", lo llevará a la página web de TxDOT donde encontrará información del proyecto, que incluye todos los materiales que verá aquí hoy en la reunión. El icono del medio le muestra un mapa del área del proyecto y dónde se encuentra en la región. A continuación, verá iconos de más y menos que se pueden usar para acercar y alejar, respectivamente, en cualquier momento. Hemos incluido un botón de "HELP" (ayuda) que puedes pulsar en cualquier momento. Hay un icono de comentario en la esquina inferior derecha de la pantalla Hay un icono de comentario en la



esquina inferior derecha de la pantalla. Puede dejar un comentario en cualquier estación haciendo clic en este botón. Además, hay un botón de pausa y reproducción cerca de la parte inferior de la pantalla que le permite reproducir y pausar la narración. Finalmente, para avanzar una estación, haga clic en la flecha en el lado derecho de la pantalla. Para retroceder, haga clic en la flecha del lado izquierdo de la pantalla. Puede ver todas las estaciones tantas veces como desee y reproducir cualquier narración tantas veces como desee.

Ahora veamos la estación 1, comenzando con el panel de exhibición. Tenemos el panel de bienvenida; para acercar cada panel, simplemente haga clic en el icono que parece un ojo. Una vez que haya terminado de ver un elemento, simplemente presione la "X" en la esquina superior derecha para salir. También puede hacer clic en el icono de la derecha para descargar la diapositiva y verla como PDF y luego imprimirla o guardarla en su dispositivo. Verá los mismos íconos para todas las exhibiciones y folletos en la sala.

Ahora bajando a la mesa: aquí es donde se registra para la reunión. Proporcione su información de contacto para que podamos mantenerlo informado a medida que avanza el proyecto. Alentamos a todos los visitantes a registrarse. Para hacerlo, simplemente haga clic en el ícono de lápiz debajo del cuadro titulado "Sign-in".

Cuando haya terminado de ver los materiales de esta estación, haga clic en las flechas de la derecha de la pantalla o seleccione la estación 2 en el mapa de la esquina superior derecha de la pantalla, para avanzar.

ESTACION 2: ANTECEDENTES E HISTORIAL DEL ESTUDIO

Al comenzar esta próxima estación, recuerde hacer clic en el ícono del ojo debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional presentada sobre cada tema.

La estación 2 provee un mapa del área del estudio y un resumen del historial del estudio.

Diapositiva 1

La primera diapositiva proporciona un mapa que muestra el área de estudio del Conector I-69. El área de estudio se extiende desde la I-69C/US 281 hasta la I-69E/US 77 y se encuentra en partes de los condados de Cameron, Hidalgo y Willacy. El área de estudio cubre aproximadamente 400 millas cuadradas.

En octubre de 2019 y octubre de 2020, TxDOT se reunió con un grupo de trabajo técnico compuesto por municipios, funcionarios locales y agencias y recibió una respuesta positiva del grupo de que una nueva conexión entre la I-69C/US 281 y la I-69E/US 77 era necesaria para apoyar el futuro crecimiento de la población. El grupo de trabajo técnico también proporcionó información sobre futuros desarrollos y aportó información sobre qué elementos eran importantes para considerar para el estudio.

En diciembre de 2019, TxDOT llevó a cabo la primera reunión de casa abierta para el estudio. En esa reunión, TxDOT presentó el estudio al público y solicitó comentarios para ayudar a dar forma al estudio, identificar los desafíos y las posibles soluciones. La primera reunión ayudó a TxDOT a desarrollar las metas y los objetivos del estudio, a discutir las limitaciones, a recopilar opiniones y a ofrecer la oportunidad de conocer las preocupaciones y los problemas del público. El área de estudio se mostró sin rutas en la primera reunión pública.



Diapositiva 2

La segunda diapositiva proporciona las metas y objetivos del Estudio de Viabilidad del Conector I-69. El objetivo del estudio es examinar el corredor de transporte existente y de nueva ubicación entre la I-69C/US 281 y la I-69E/US 77.

Los objetivos identificados para el estudio son: aliviar la congestión del tráfico en la I-2, proporcionar capacidad e infraestructura adicionales para satisfacer el futuro crecimiento de la población y la demanda de viajes, proporcionar una ruta adicional de evacuación de huracanes en el Valle del Bajo Río Grande (LRGV), mejorar la movilidad y mejorar la conectividad general de la red de transporte en el Valle del Bajo Río Grande.

Las metas y los objetivos se desarrollaron con las aportaciones de la primera reunión pública y las aportaciones del grupo de trabajo técnico.

Diapositiva 3

La tercera diapositiva describe el propósito de esta reunión pública virtual. El propósito de esta reunión pública virtual es proporcionar una visión general y el estado del estudio de planificación del corredor I-69, revisar las alternativas del corredor desarrolladas para el estudio y proporcionar al público la oportunidad de proporcionar información y comentarios. Las alternativas de corredores desarrolladas para el estudio incluyen 15 rutas de corredores preliminares que se evaluaron inicialmente y cuatro rutas de alternativas primarias que se recomiendan para estudio y evaluación adicional.

Esta reunión pública virtual brindará una visión general de las 15 rutas preliminares, pero se centrará principalmente en las cuatro rutas alternativas primarias del corredor que se recomiendan para evaluación adicional.

Diapositiva 4

La cuarta diapositiva ofrece una visión general del proceso de estudio. El proceso comenzó con la determinación de un área de estudio apropiada para una potencial conexión de carreteras entre la I-69C/US 281 y la I-69E/US 77. Tras la primera reunión pública y con las aportaciones del grupo de trabajo técnico, se desarrollaron 15 corredores preliminares de alto nivel. Después de la revisión y evaluación, se eliminaron varias de las alternativas preliminares de corredores; sin embargo, se identificaron cuatro corredores principales y se recomendaron para evaluación adicional. Con esta reunión pública virtual, TxDOT está solicitando la opinión del público sobre el estudio y los cuatro corredores principales que se presentarán más adelante.

Cuando termine de ver las diapositivas, por favor avance a la estación 3.

ESTACION 3: ALTERNATIVAS PRELIMINARES DEL CORREDOR

Al comenzar esta próxima estación, recuerde hacer clic en el ícono del ojo debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional presentada sobre cada tema.

La estación 3 ofrece una visión general de los corredores y ubicaciones preliminares dentro del área de estudio.

Diapositiva 1



TxDOT desarrolló tres zonas para el área de estudio. La primera diapositiva provee un resumen del número de alternativas preliminares estudiadas dentro de cada una de las tres zonas. La zona sur está generalmente centrada en la SH 107. La zona central está generalmente centrada en FM 1925 y la zona norte está generalmente centrada en FM 2812. Todos los corredores preliminares se desarrollaron utilizando una huella de 350 pies de ancho.

Dentro de la zona sur, se desarrollaron siete corredores preliminares. Seis de estos corredores estaban en una combinación de carreteras existentes y una alternativa estaba completamente en una nueva ubicación.

En la zona central se desarrollaron cuatro alternativas preliminares de corredores. Tres de estas alternativas preliminares de corredores eran una combinación de carreteras existentes y una nueva ubicación. Una de las alternativas de la zona central era totalmente nueva.

En la zona norte, se desarrollaron cuatro alternativas preliminares de corredores. Tres de estas alternativas preliminares de corredor eran una combinación de carreteras existentes y una nueva ubicación, y una de estas alternativas era completamente nueva.

Diapositiva 2

La diapositiva 2 muestra la ubicación de las 15 alternativas preliminares de corredores. Las siete alternativas de corredores preliminares de la zona sur están etiquetadas como S1 a S6 (mostradas en verde) y la alternativa completamente en nueva ubicación está etiquetada como SNL (mostrada en rosa). Para tener una perspectiva, S1 se encuentra aproximadamente a 6 millas al norte de la I-2.

Las cuatro alternativas de la zona central están etiquetadas como C1 a C3 (mostradas en naranja) y la alternativa completamente en nueva ubicación está etiquetada como CNL (mostrada en rosa). La C1 está situada aproximadamente a nueve millas al norte de la I-2.

Las cuatro alternativas de la zona norte están etiquetadas como N1 a N3 (mostradas en azul) y la alternativa completamente en nueva ubicación está etiquetada como NNL (mostrada en rosa). N1 se encuentra aproximadamente a 12 millas al norte de la I-2.

Las 15 alternativas preliminares del corredor se presentaron en la reunión del grupo de trabajo técnico que tuvo lugar en octubre de 2020.

Diapositiva 3

La diapositiva presenta las categorías ambientales y de ingeniería que se evaluaron para las quince alternativas preliminares del corredor.

Se evaluó una extensa lista de categorías ambientales que se muestran en la diapositiva. El equipo identificó nueve categorías ambientales de prioridad al evaluar las alternativas. Estas nueve categorías ambientales de prioridad fueron

1. El número de terrenos potencialmente afectados,
2. El número de impactos residenciales,
3. Los acres de impactos agrícolas,
4. Si la alternativa impactó colonias,

5. Impactos en refugios de vida silvestre o áreas de manejo de vida silvestre,
6. Impactos en los cementerios,
7. Impactos en suelos agrícolas de primera y única calidad,
8. Impactos en las llanuras de inundación de 100 años e
9. Impactos en las características del inventario nacional de humedales.

También se evaluaron las categorías de ingeniería y se incluyeron las siguientes

1. ¿La alternativa cumplía las metas y objetivos del estudio?
2. ¿Cuál era la longitud del corredor?
3. ¿Cuáles son los requisitos de derecho de paso propuestos?
4. ¿Cuál es el costo de construcción estimado?
5. ¿Tiene el corredor algún cruce de ferrocarril?
6. ¿Cuántos desagües o servidumbres cruzaba cada alternativa?
7. ¿Cuántas líneas de transmisión cruzaba cada alternativa?
8. Si la alternativa afectaba a alguna granja eólica

Diapositiva 4

La cuarta diapositiva discute las alternativas preliminares del corredor eliminadas y las que fueron llevadas adelante para evaluación adicional.

TxDOT evaluó cada una de las alternativas preliminares del corredor por igual utilizando un enfoque cualitativo y cuantitativo. Las alternativas del corredor fueron evaluadas y clasificadas y las alternativas con mejor desempeño fueron promovidas para mayor consideración.

Las alternativas de corredores preliminares del norte se eliminaron para evaluación adicional porque no tenían un buen rendimiento en cuanto a la reducción de la congestión en la I-2, y se preveía que transportarían volúmenes de tráfico más bajos.

Los corredores sur y central con mejores resultados se llevaron adelante porque los estudios de tráfico demostraron que transportarían mayores volúmenes de tráfico y proporcionarían un mayor alivio en la congestión de la I-2.

Los corredores del sur y del centro con menores requisitos de derechos de paso e impactos ambientales se promovieron para ser evaluados.

Los resultados detallados de este análisis pueden encontrarse en el memorándum técnico titulado "I-69 Preliminary Routes Memo", que se encuentra en el sitio web de TxDOT en www.txdot.gov búsqueda por palabra clave "Virtual Public Meeting - I-69 Connector".

Las alternativas del corredor que se llevan adelante se designan como Alternativas Primarias del Corredor y se discutirán en la próxima estación.

Cuando termine de ver las diapositivas, por favor avance a la Estación 4.

STATION 4: PRIMARY CORRIDOR ALTERNATIVES

Al comenzar esta próxima estación, recuerde hacer clic en el ícono del ojo debajo de cada panel mientras hablo para ver la información adicional presentada sobre cada tema.

La estación 4 consta de una televisión y una diapositiva. Pulsa el botón de reproducción para empezar a ver el vídeo, una vez que hayas terminado pulsa la "x" en la esquina superior derecha para salir. Al lado de la televisión verás una diapositiva.

TV

En la segunda reunión del grupo de trabajo técnico llevada a cabo en octubre de 2020, el grupo de trabajo y la administración del distrito de Pharr recomendaron que el equipo de estudio analizara dos corredores adicionales. Estas dos alternativas de corredores se añadieron a las cuatro alternativas de corredores primarios, lo que llevó al análisis de seis alternativas de corredores primarios. Después de analizar el tráfico, las categorías de ingeniería y los criterios ambientales, las alternativas se redujeron a cuatro corredores primarios finales. Todas las alternativas consideradas se evaluaron con el mismo nivel de detalle.

La primera diapositiva muestra las cuatro alternativas de corredores primarios recomendadas para su estudio y consideración. Las alternativas se han renombrado de la A a la D para simplificar los nombres de las rutas.

La alternativa A o la alternativa amarilla se desarrolló en base a las aportaciones del grupo de trabajo técnico que fomentaba el uso y el desarrollo de la SH 107 minimizando el impacto en las propiedades. En resumen, la alternativa A

- Comienza en la intersección de la I-69C con la SH 107
- Continúa hacia el este a lo largo de la SH 107 hasta cruzar N. Tower Rd, donde se mantiene hacia el sur y se conecta con la alternativa B
- Continúa hacia el este, entre Tex-Mex Rd y E. Curry Rd, luego Mile 16 N Rd y Mile 15½ N Rd
- Se desvía hacia el sur cerca de Rogerslacy y vuelve a conectar con la SH 107
- Sigue las líneas de las parcelas donde es posible para encontrarse con San Felipe Rd
- Continúa en la nueva ubicación al norte del Cementerio de San Rafael para conectar con la I-69E/US 77

La alternativa B, la alternativa azul, se desarrolló en una nueva ubicación, siguiendo las líneas de las parcelas en la medida posible y minimizando el impacto en las propiedades residenciales. En resumen, la alternativa B

- Comienza en la I-69C entre la SH 107/E. University Dr y E. Richardson Rd
- Continúa hacia el este entre estas carreteras hasta cruzar E. University Dr y N. Tower Rd, donde hace una curva hacia el sur
- Continúa hacia el este, entre Tex-Mex Rd y E. Curry Rd, luego Mile 16 N Rd y Mile 15½ N Rd
- Se desvía hacia el sur cerca de Rogerslacy y luego corre hacia el este para conectar con la I-69E

La alternativa C, la alternativa verde, se ha desarrollado basándose en la recomendación del grupo de trabajo técnico de cruzar la I-69E lo más cerca posible de la actual Orphanage Rd. Aproximadamente los dos tercios occidentales de esta ruta siguen la misma alineación que la alternativa D del corredor primario. En resumen, la alternativa C

- Comienza en la I-69C entre E Mile 17½ Rd/Russell Rd y E Chapin St con la alternativa D
- Continúa hacia el este hasta Foster Rd, donde se desvía hacia el norte hasta girar hacia el este en Terry Rd
- Continúa hacia el este entre E Rogers Rd y E Mile 17 ½ Rd hasta desviarse hacia el sur cerca de FM 88
- Cruza Mile 17½ Rd antes de girar y seguir hacia el este
- Se desvía hacia el sur cerca de Rogerslacy
- Se desvía hacia el sur en Hooks y Hodges Rd, y luego sigue hacia el este para conectar con la I-69E

La alternativa D, la alternativa naranja, se desarrolló en una nueva ubicación, siguiendo las líneas de las parcelas en la medida posible y minimizando el impacto en las propiedades residenciales. En resumen, la alternativa D

- Comienza en la I-69C entre E Mile 17 ½ Rd/Russell Rd y E Chapin St
- Continúa hacia el este hasta Foster Rd, donde se desvía hacia el norte hasta girar hacia el este en Terry Rd
- Continúa hacia el este entre E Rogers Rd y E Mile 17 ½ Rd hasta desviarse hacia el norte cerca de FM 88
- Cruza Mile 19 Rd antes de girar y seguir hacia el este
- Cruza hacia el norte la vía de inundación de la IBWC y el Área de Gestión de la Vida Silvestre (WMA, por sus siglas en inglés) de Las Palomas
- Se desvía hacia el norte antes de conectar con la I-69E para evitar la intersección de Business 77 y la I-69E

TV (Diapositiva 2)

Esta diapositiva muestra cómo cada alternativa de corredor primario cumpliría las metas y objetivos del Estudio del Corredor I-69. Se utilizó una clasificación de Bajo, Medio y Alto para evaluar los objetivos, con un valor de Alto que significa que cumplía mejor el objetivo y Bajo que no cumplía tan bien el objetivo. Las alternativas A y B del corredor primario tendrían un mejor desempeño para aliviar la congestión del tráfico en la I-2, proporcionar capacidad e infraestructura adicional para satisfacer el futuro crecimiento de la población y la demanda de viajes en comparación con las alternativas C y D. Se prevé que las cuatro alternativas del corredor primario tendrían el mismo desempeño para mejorar la movilidad, mejorar la conectividad general de la red de transporte en el Valle del Bajo Río Grande y proporcionar una ruta adicional para huracanes y evacuación.

TV (Diapositiva 3)

La tercera diapositiva proporciona información sobre el futuro tráfico diario promedio anual que cada alternativa podría acomodar y el número potencial de carriles de viaje que tendría cada alternativa. También muestra la sección típica propuesta de cada alternativa de corredor principal, que sería una instalación de acceso controlado, y consistiría en cuatro a seis carriles de 12 pies de ancho (dos a tres en cada dirección) y dos vías de acceso con dos carriles de 12 pies de ancho, separados de las vías principales por una mediana. Se anticipa que la alternativa A serviría a la mayor cantidad de tráfico estimada en 80, 300 en el año 2045. Además, la alternativa A podría incluir un carril principal adicional en cada dirección para acomodar los futuros volúmenes de tráfico. Se anticipa que las alternativas B, C y D proporcionen un número similar de carriles de circulación (cuatro carriles principales de circulación (dos en cada dirección) y cuatro



carriles de carretera de acceso (también dos en cada dirección). Para las alternativas C y D, el tráfico promedio diario anual previsto para el año 2045 es de 44,500. Por último, se anticipa que la alternativa B tendrá un mayor tráfico, estimado en 63.650 en el año 2045.

Las alternativas principales del corredor fueron refinadas para incluir un ancho típico de derecho de vía propuesto de aproximadamente 350 pies a lo largo de los carriles principales del corredor y se ampliaría a 450 pies en las ubicaciones potenciales de los intercambios. Las posibles ubicaciones de los intercambios incluyen nueve en el condado de Hidalgo (I-69C/US 281, FM 907, SH 68 planificada, FM 1423, FM 493, SH 88, FM 1015, FM 491 y FM 1425) y tres en el condado de Cameron (FM 2556, FM 506 e I-69E/US 77).

La sección típica definitiva se determinaría en función de las necesidades de tráfico.

TV (Diapositiva 4)

Esta diapositiva presenta los resultados de las categorías de ingeniería evaluadas para el estudio. Los valores más bajos se identifican con números verdes en cursiva y los más altos se muestran con números rojos en negrilla.

En cuanto a la longitud de las alternativas del corredor estudiadas, la alternativa D es la más corta, con una longitud estimada de 23.2 millas, mientras que la alternativa A es la más larga, con 25.47 millas.

Se anticipa que las necesidades de derechos propuestos son las más bajas para la Alternativa D, con un estimado de 1,021 acres, mientras que la Alternativa A tiene las necesidades más altas de ROW estimadas en 1,121 acres.

La alternativa A tiene el mayor número de cruces de ferrocarril, estimados en 2, mientras que las alternativas B, C y D cruzan un ferrocarril.

Los cruces de servidumbre de drenaje son menores en las alternativas A y C, estimados en 3, mientras que la alternativa B tiene el mayor número de cruces de servidumbre de drenaje, estimados en 6.

Los cruces de líneas de transmisión son los más altos con la alternativa C, estimados en 6, mientras que la alternativa D tiene los más bajos, estimados en 2.

Por último, se estima que sólo la alternativa D tiene un conflicto potencial con las granjas eólicas (estimado en 1).

TV (Diapositiva 5)

Por último, esta diapositiva muestra los impactos previstos en las nueve categorías ambientales de prioridad. Los valores más bajos se identifican con números verdes en cursiva y los más altos se muestran con números rojos en negrilla.

Se anticipa que la alternativa A provocaría el mayor número de impactos en las parcelas, estimado en 555, y en las propiedades residenciales (estimado en 103 acres). La alternativa D provocaría el menor número de impactos en parcelas, estimado en 252, y el menor número de impactos en propiedades residenciales (estimado en 65 acres).

Se estima que los impactos agrícolas son mayores con la alternativa C, con 1,130 acres, y menores con la alternativa A (estimados en 759 acres).



Se prevé que los impactos en las colonias sean mayores con la alternativa D, estimados en 10, y menores con la alternativa C (estimados en 4).

Se estima que los impactos en los refugios de vida silvestre o en las áreas de gestión de la vida silvestre serán los más altos con la alternativa D, con 9.12 acres, y los más bajos con la alternativa B, con 3.7 acres.

Se anticipa que los impactos a los suelos agrícolas primarios/únicos, a las llanuras de inundación de 100 años y a las características del inventario nacional de humedales serán más altos con la alternativa D y los impactos más bajos a estos recursos se anticipan con la alternativa A.

No se prevé que ninguna de las alternativas afecte a los cementerios.

Diapositiva 1 (al lado del TV)

Esta diapositiva muestra las cuatro alternativas primarias del corredor. Para ver cada alternativa primaria en más detalle, haga clic en el icono "Haga clic aquí" junto a cada alternativa. Puede hacer clic en cualquiera de las secciones del mapa para ver esa parte del corredor en más detalle, y acercarse o alejarse utilizando los signos "+" y (o) "-" en la parte inferior de la pantalla para ver la zona más de cerca. Puede desplazarse a diferentes zonas del mapa haciendo clic y arrastrando el ratón hacia la izquierda o la derecha. La leyenda se encuentra en la parte inferior del mapa e identifica el sombreado y los símbolos utilizados en el mapa. Después de ver las alternativas, pase a la estación 5 para conocer el cronograma del estudio y los próximos pasos.

ESTACION 5: CRONOGRAMA

La estación 5 incluye una diapositiva que muestra el cronograma del estudio. En 2019 se llevó a cabo una reunión del grupo de trabajo técnico y la primera reunión de casa abierta para este estudio. Una segunda reunión del grupo de trabajo técnico se llevó a cabo en el otoño de 2020. TxDOT también ha preparado una encuesta en línea para el estudio que se discutirá en la próxima estación. Como puede ver en la diapositiva, actualmente estamos en la segunda reunión pública. Los comentarios del público ayudarán a TxDOT a identificar una alternativa de corredor preferida que podrá avanzar al diseño preliminar, a los estudios ambientales y a una mayor divulgación pública. Todas las fechas están sujetas a cambios.

Eventualmente, el proceso de estudio concluirá con la identificación de una alternativa de corredor recomendada que puede ser desarrollada con un esquema de ingeniería, estudios ambientales, participación pública, y planes detallados, especificaciones, y estimaciones de construcción. El desarrollo de un esquema de ingeniería, los estudios ambientales, la participación del público y los planes, especificaciones y estimaciones de construcción están sujetos a la planificación, programación y financiación disponible. En este momento, no se han identificado los fondos para la construcción.

Cuando haya terminado de ver el cronograma, pase a la estación 6.

ESTACION 6: COMENTARIOS Y INFORMACION DE CONTACTOS

Esta es la última estación de la reunión pública virtual. En la diapositiva se indican las indicaciones para presentar los comentarios.



Conector I-69 desde I-69C/US 281 a I-69E/US 77 Libreto y Mapa de sala CSJ: 0921-02-353

Si aún no lo ha hecho, añada su información de contacto a la hoja de registro de la estación 1 para recibir las actualizaciones a medida que se hagan disponibles. Para ver cualquiera de los materiales de la reunión que ha visto hoy aquí, sólo tiene que ir a www.txdot.gov y utilizar la función de búsqueda por palabras clave situada en la parte superior derecha de la página web. En esta casilla introduzca las palabras clave "Virtual Public Meeting - I-69 Connector". Su opinión es importante para nosotros. Tal y como se muestra en la diapositiva, los comentarios pueden enviarse en línea utilizando el botón de comentarios situado en la parte inferior derecha de esta sala de reunión pública virtual. Además, los comentarios pueden ser enviados por correo electrónico a Robin Gelston al siguiente correo electrónico Robin.Gelston@TxDOT.gov, o los formularios de comentarios pueden ser descargados y enviados por correo a TxDOT Pharr District Office, Attn: I-69 Connector 600 W. I-2 Pharr, TX 78577.

Mirando la mesa de esta estación hay tres artículos. El primer artículo de la izquierda es una tarjeta de comentarios. Haga clic en el botón del bolígrafo para dejar un comentario electrónico o haga clic en la flecha hacia abajo para descargar la tarjeta de comentarios. Puede enviar esta tarjeta por correo a la dirección que aparece en la diapositiva junto a la mesa o escanearla y enviarla por correo electrónico. El artículo del medio es un enlace a una encuesta en línea, al hacer clic será dirigido a la página web de TxDOT allí verá un enlace a la encuesta en línea, haga clic en el enlace para dar su opinión. El último punto a la derecha es un archivo para descargar que contiene todos los materiales presentados en la reunión virtual. Este archivo puede tardar en descargarse debido a su tamaño.

Todos los comentarios deben recibirse o llevar el sello postal antes del viernes, 19 de noviembre de 2021 para que se incluyan en la documentación oficial de la reunión. Por favor contacte a Margil Maldonado, Jr., P.E., Gerente del Proyecto de TxDOT al (956)702-6134 o Margil.Maldonado@txdot.gov.

Se pueden hacer comentarios sobre el estudio en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del estudio, pero no se incluirán en el registro oficial de la Reunión Pública si no se reciben dentro del periodo de comentarios.

Le agradecemos que haya dedicado su tiempo a participar en esta reunión pública virtual. Con esto concluye la reunión pública virtual.