

**Audiencia pública virtual con opción en persona  
14 de septiembre de 2020**

**El libramiento estatal 195 (SL 195, por sus siglas en inglés)  
Desde FM 755 hasta US 83 - 1 milla al noroeste de la carretera Loma Blanca  
CSJs: 3632-01-001, etc.  
Starr County, Texas**

Narrado por Octavio Saenz

**DIAPPOSITIVA 1 – La bienvenida**

Buenas noches, soy Octavio Saenz, oficial de información pública del Departamento de Transporte de Texas, con sede en la ciudad de Pharr. En nombre de TxDOT, me gustaría darle la bienvenida a la audiencia pública virtual, que ha sido pregrabada, para el proyecto propuesto el libramiento estatal 195 (conocido en inglés como State Loop 195) en el condado de Starr.

Gracias por participar en esta audiencia pública virtual. La participación y el aporte del público son importantes en el proceso de planificación del transporte y agradezco que se tome el tiempo de su apretada agenda para participar.

**DIAPPOSITIVA 2 – Audiencia pública virtual en respuesta a la salud pública**

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 audiencia pública virtualmente y brindando una opción en persona. Toda la información del proyecto se puede encontrar en el sitio web de TxDOT [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) búsqueda de palabras clave SL 195.

Además, TxDOT ofrece una opción en persona para las personas que deseen participar en persona en lugar de en línea. Los asistentes en persona podrán ver la misma presentación entregada en la audiencia pública virtual que se reproducirá en una pantalla, revisar copias impresas de los materiales del proyecto, hacer preguntas al personal de TxDOT y / o consultores desde un enfoque socialmente distanciado y salir. comentarios escritos. La opción presencial se llevará a cabo el martes 15 de septiembre de 2020 de 9:00 a.m. a 6:00 p.m. en la oficina de distrito de TxDOT Pharr, 600 W. I-2, Pharr, TX 78577 y el miércoles 16 de septiembre de 2020 de 9:00 a.m. a 6:00 p.m. en la Oficina del Área de TxDOT Roma, 2654 US 83, Roma, TX 78584. La misma información se presentará en ambos lugares. La asistencia a la opción en persona será solo con cita previa. Las personas que deseen asistir a la opción en persona deben llamar al (956) 702-6246 entre las 8:00 a.m. y las 5:00 p.m., de lunes a viernes, para hacer una cita.

En reconocimiento de COVID-19, se aplicarán medidas de seguridad mejoradas en la opción en persona, incluido el requisito de usar una máscara facial, someterse a un control de temperatura antes de ingresar, tener una cita y seguir las prácticas de distanciamiento social.

Si alguien llega sin una cita, se le puede pedir que espere afuera para asegurarse de que mantengamos la ocupación adecuada dentro de la sala de audiencias.

Después de la audiencia pública virtual, la presentación permanecerá disponible para su visualización en la dirección web indicada anteriormente hasta el jueves 1 de octubre de 2020 a las 11:59 p.m.

### **DIPOSITIVA 3 – Agenda de audiencia pública**

Esta audiencia pública virtual incluirá los siguientes temas de discusión:

- Propósito de la audiencia pública
- Límites del proyecto
- Necesidad y propósito del proyecto
- Planta US 83 existente
- Historia del proyecto
- Alternativa preferida
- Evaluación ambiental
- Proceso de adquisición de derecho de paso
- Próximos pasos en el desarrollo de proyectos
- Cómo proporcionar comentarios

### **DIPOSITIVA 4 – Propósito de la audiencia pública**

El propósito de la audiencia pública virtual de esta noche es alentar y mantener una comunicación efectiva con el público y proporcionar información específica del proyecto en lo que se refiere al proyecto State Loop 195 en el condado de Starr.

Sus aportes y comentarios son una parte importante de este proceso y le recomendamos que proporcione comentarios sobre este proyecto. Como mencioné anteriormente, su participación continua durante la planificación y el desarrollo de este proyecto es muy importante. Los animo a hablar con sus vecinos y referirlos a nosotros para que ellos también puedan hacer comentarios y ser incluidos en este proceso.

### **DIPOSITIVA 5 – Límites del proyecto**

Este proyecto está ubicado en el condado de Starr y atraviesa los límites de la ciudad de Rio Grande, la ciudad de Escobares y la ciudad de Roma. El proyecto consiste en la construcción de una nueva carretera dividida de 4 carriles que comienza en FM 755, que está a 2.5 millas al noreste de la US 83 en Rio Grande City y termina aproximadamente una milla al oeste de Loma Blanca Road a lo largo de la US 83.

El proyecto tiene aproximadamente 17.24 millas de longitud y el costo de construcción estimado es de aproximadamente \$ 209 millones.

El mapa en la pantalla muestra la vecindad general del proyecto.

### **DIPOSITIVA 6 – Necesidad y propósito del proyecto**

A medida que ha aumentado la población en el área del proyecto, también lo ha hecho la congestión del tráfico. La carretera US 83 existente no satisface la demanda actual y mucho menos el crecimiento previsto y los volúmenes de tráfico proyectados. Además del aumento

de población, la US 83 es el único gran corredor este-oeste en el área, canalizando a los automovilistas a través de Rio Grande City, Escobares y Roma.

Como resultado del aumento del tráfico en la US 83, se han instalado señales para facilitar los movimientos del tráfico en las principales intersecciones, lo que a su vez ha resultado en una movilidad reducida. Las señales interrumpen el flujo continuo de tráfico, reduciendo aún más la capacidad del corredor US 83 y aumentando la cantidad de tiempo que les toma a los automovilistas llegar a su destino.

Además de mejorar la movilidad en el área del proyecto, la carretera propuesta mejoraría la seguridad del público viajero. State Loop 195, propuesto como una instalación dividida de cuatro carriles, disminuiría sustancialmente la probabilidad futura de que ocurran colisiones frontales para el tráfico a través de la nueva instalación State Loop 195. El paso de vehículos también se vería facilitado por el diseño propuesto. Los transportes de materiales peligrosos y de tránsito de camiones grandes tendrían más probabilidades de utilizar State Loop 195 y evitar la congestión y las intersecciones señalizadas a lo largo de la actual US 83, aumentando la seguridad de esa instalación también.

En todo el estado, las tasas de accidentes son estadísticamente más bajas en las instalaciones de cuatro carriles (o más) divididas que en las instalaciones indivisas, como la actual US 83. El corredor actual de la US 83 también ofrece una conectividad regional deficiente, ya que los automovilistas entre ciudades deben hacer la transición desde una carretera dividida de 4 carriles instalación a una carretera convencional con intersecciones a nivel y semáforos que ofrecen un nivel de servicio reducido.

El proyecto propuesto aborda la movilidad, la seguridad y la conectividad agregando carriles de circulación, acomodando el movimiento continuo para State Loop 195 a través del tráfico y brindando acceso y conectividad a las comunidades locales.

#### **DIAPPOSITIVA 7 – Necesidad y propósito del proyecto**

La primera tabla de esta diapositiva muestra el porcentaje de reducción del tráfico en la carretera US 83 una vez que se construye State Loop 195. La segunda tabla muestra una comparación estatal de las tasas de accidentes para instalaciones divididas de cuatro carriles versus carreteras de dos carriles.

#### **DIAPPOSITIVA 8 - Proyecto propuesto**

El proyecto propuesto es una ruta de alivio de nueva ubicación. FM 755 (el término del este) es una instalación de dos carriles sin dividir, y US 83 (el término del oeste) tiene dos carriles en cada dirección con un carril central para dar vuelta a la izquierda. El proyecto propuesto SL 195 conectaría estas dos carreteras existentes.

#### **DIAPPOSITIVA 9 - Historial del proyecto**

El estudio de carreteras portuarias US 83 de TxDOT realizado en 1999 recomendó que se evaluaran varias alternativas de corredores al norte de la US 83 durante el proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional, también conocida como NEPA. Se preparó un análisis de viabilidad de corredor posterior para tres corredores de 1,000 pies de ancho. Estos tres

corredores alternativos, junto con la alternativa preferida indicada en amarillo, se muestran en esta diapositiva.

Los corredores preliminares estudiados se ubicaron al norte del derecho de paso existente de la US 83 para evitar las áreas desarrolladas de la ciudad de Río Grande y Roma, así como las áreas ambientalmente sensibles entre la actual US 83 y el Río Grande. Los especialistas ambientales e ingenieros de diseño desarrollaron y utilizaron una matriz ambiental para reducir las alineaciones preliminares de la ruta. Se llevaron a cabo reuniones públicas y se identificaron problemas ambientales. Después de considerar los posibles beneficios e impactos, se eligió un corredor preferido y se evaluaron numerosas alternativas de alineación dentro de ese corredor.

Con el fin de minimizar los impactos al medio ambiente humano y natural y abordar los comentarios públicos anteriores, se diseñó un corredor adicional a partir de partes de los corredores preliminares. Por ejemplo, el corredor alternativo recomendado evitaría impactos en la llanura de inundación de Olmitos Creek, mientras que los corredores alternativos azul y verde afectarían la llanura de inundación. A continuación, se evaluaron varias alineaciones dentro del corredor recomendado, con una alineación refinada que se llevó adelante como alternativa preferida. Esta alineación se muestra en amarillo.

#### **DIAPPOSITIVA 10: Historial del proyecto**

El alcance del proyecto en 2000 consistió en una instalación de acceso controlado sin caminos secundarios. TxDOT llevó a cabo la primera reunión pública para este proyecto el 2 de febrero de 2000 en el Centro Comunitario Roma en Roma, Texas. TxDOT luego llevó a cabo una serie de talleres de puertas abiertas en la ciudad de Río Grande y la ciudad de Roma en diciembre de 2004.

El proyecto se suspendió temporalmente debido a restricciones de financiamiento en 2008, pero las reuniones de las partes interesadas con los funcionarios electos locales se reanudaron en noviembre de 2012. Se llevaron a cabo dos reuniones públicas en Roma y Río Grande City en 2017.

A lo largo del desarrollo del proyecto y los comentarios públicos, el alcance del proyecto evolucionó hacia una carretera rural dividida de cuatro carriles. El ancho del derecho de vía propuesto se ha mantenido a 300 pies de ancho.

#### **DIAPPOSITIVA 11 - Alternativa preferida**

Las siguientes diapositivas incluirán un análisis de la alternativa recomendada propuesta. Las versiones completas de los mapas de visualización de audiencias públicas están disponibles para descargar en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov). Busque SL 195.

#### **DIAPPOSITIVA 12 - Alternativa preferida**

La construcción propuesta en State Loop 195 consistiría en lo siguiente:

Construcción de una nueva ruta de alivio de ubicación que consiste en una instalación de autopista dividida de cuatro carriles dentro de un derecho de vía de 300 pies. El derecho de

vía propuesto aumenta a 450 pies en las intersecciones donde se construirían futuros pasos elevados. Estas intersecciones incluyen FM 3167, FM 649 y Loma Blanca Road. Los cruces se construirían en Charco Blanco Road, Jesse Warren Road, Alvarez Road, San Julian Road y Ebony Avenue.

Se proponen puentes para atravesar zonas de inundación y otras 13 vías fluviales. La construcción está planificada en tres fases a medida que se disponga de fondos. La Fase I sería de FM 755 a FM 3167. La Fase II se extendería de FM 3167 a FM 649 y la Fase III se extendería desde FM 649 a US 83 en Loma Blanca Road.

### **DIPOSITIVA 13 - Alternativa preferida**

La sección típica de la nueva carretera tendría dos carriles de circulación de 12 pies de ancho en cada dirección y una mediana cubierta de hierba; la carretera se expandiría para incluir carriles para dar vuelta a la izquierda en las intersecciones a nivel con las carreteras existentes y en los lugares para dar vuelta a lo largo de la alineación. La carretera tendría arcenes interiores de cuatro pies y arcenes exteriores de 10 pies dentro de un derecho de paso típico de 300 pies de ancho. Habría un acceso a un paso elevado en la intersección con la carretera US 83 / Loma Blanca Road.

El proyecto propuesto también incluiría mejoras a FM 3167 y FM 649. En estos lugares, las calles transversales se ensancharían para proporcionar un carril de circulación y carril de giro a la izquierda en cada dirección, por una longitud de 285 pies dentro de la intersección.

El drenaje se logrará mediante una serie de zanjas al borde de la carretera que llevarán la escorrentía del proyecto propuesto a los arroyos cercanos siguiendo los contornos naturales del terreno. Las alcantarillas o puentes serán del tamaño adecuado y se construirán para llevar el flujo del año de diseño sin sobrepasar las carreteras propuestas.

### **DIPOSITIVA 14 - Alternativa preferida**

Esta es la sección típica propuesta del State Loop 195 dentro de un derecho de paso de 300 pies.

### **DIPOSITIVA 15 – Alternativa preferida**

En las áreas con futuros pasos elevados, el derecho de paso aumentaría a 450 pies de ancho para acomodar los carriles principales futuros sobre la intersección. El paso elevado en US 83 / Loma Blanca Road tendría dos carriles de circulación de vehículos de 12 pies en cada dirección con arcenes interiores de 17 pies y arcenes exteriores de 10 pies.

### **DIPOSITIVA 16 – Alternativa preferida**

Este es el paso elevado propuesto State Loop 195 en Loma Blanca Road dentro de un derecho de paso de 450 pies.

### **DIPOSITIVA 17 – Environmental Assessment**

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo realizadas o han sido realizadas por TxDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento de fecha 9 de

diciembre de 2019 y ejecutado por FHWA y TxDOT.

### **DIAPPOSITIVA 18: Evaluación ambiental**

Dado que el proyecto propuesto utiliza fondos estatales y federales, se requiere cumplir con la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). NEPA requiere un análisis de los impactos ambientales al medio ambiente humano y natural como resultado del proyecto propuesto.

Como parte del proceso ambiental, se completaron análisis técnicos para documentar los impactos ambientales del proyecto propuesto, que incluyen:

- Estudios de recursos biológicos y plantas raras
- Recursos hídricos
- Recursos culturales, incluidos los recursos históricos y arqueológicos,
- Materiales peligrosos
- Ruido de tráfico
- Impactos comunitarios
- Calidad del aire; y
- Impactos indirectos y acumulativos

Los impactos potenciales sobre los recursos ambientales se resumen en las siguientes diapositivas.

Se preparó un documento Borrador de Evaluación Ambiental (o EA) que resume todos los análisis técnicos antes mencionados. Toda la documentación medioambiental se ha desarrollado de acuerdo con los estándares NEPA, TxDOT y FHWA.

Los informes técnicos y el borrador de EA están disponibles para descargar en el sitio web de TxDOT en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), búsqueda de palabras clave SL 195.

### **DIAPPOSITIVA 19 - Evaluación ambiental**

El proyecto propuesto requeriría aproximadamente 667.01 acres de derecho de paso propuesto. No se prevén servidumbres. Se proporcionaría un arcén exterior de 10 pies a ambos lados de la calzada para acomodar bicicletas. Los desplazamientos potenciales incluyen una estructura comercial, cinco residenciales y otras siete estructuras que parecen ser cobertizos no habitables u otras dependencias ubicadas adyacentes a las residencias.

Treinta y seis aguas potenciales de los Estados Unidos., incluidos los humedales, se encuentran dentro del derecho de paso del proyecto propuesto. El área del proyecto cruza la llanura de inundación de 100 años designada por FEMA en el mapa de 17 cruces.

### **DIAPPOSITIVA 20: Evaluación ambiental**

#### **Impactos comunitarios**

La construcción de SL 195 no solo aliviaría la congestión del tráfico a lo largo de la US 83 en la región, sino que también mejoraría el acceso para los residentes locales en el área inmediata del proyecto. El proyecto propuesto aumentaría la conectividad del área circundante con escuelas, instalaciones y servicios esenciales del área. No se anticipan

impactos desproporcionadamente altos y adversos sobre las minorías o las poblaciones de bajos ingresos.

### **Vegetación y vida silvestre**

Se completó una Evaluación del Sitio de Nivel 1 para el proyecto propuesto para determinar si se requeriría coordinación con el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD, por sus siglas en inglés). Impactos a la vegetación de la Agricultura; Pradera perturbada; Llanura aluvial; Ribereño; y los tipos de hábitats de matorrales, matorrales y matorrales superarían el umbral de coordinación con Parques y Vida Silvestre, aunque los impactos a la vegetación propuestos por la Alternativa de Construcción se minimizarían en la mayor medida posible.

Se completó una Evaluación del Sitio de Nivel 1 para el proyecto propuesto para determinar si se requeriría coordinación con TPWD. Impactos a la vegetación de la Agricultura; Pradera perturbada; Llanura aluvial; Ribereño; y los tipos de hábitats de matorrales, matorrales y matorrales superarían el umbral de coordinación con TPWD, aunque los impactos a la vegetación propuestos por la Alternativa de Construcción se minimizarían en la mayor medida posible.

Algunas especies de vida silvestre podrían ocurrir en porciones no desarrolladas del derecho de paso existente y propuesto. El desmonte requerido u otras actividades relacionadas con la construcción pueden afectar directa o indirectamente a las especies que residen en o adyacentes al área del proyecto derecho de paso. La maquinaria pesada podría matar animales pequeños de baja movilidad o podría causar compactación del suelo, impactando a los animales que viven bajo tierra. Las especies más grandes y móviles normalmente evitarán las actividades de construcción y se mudarán a áreas adyacentes. La coordinación con TPWD se inició el 5 de noviembre de 2018 y se completó el 22 de marzo de 2019.

### **DIPOSITIVA 21 - Evaluación ambiental**

#### **Impactos de especies amenazadas y en peligro de extinción**

arias especies amenazadas y en peligro de extinción tienen el potencial de ocurrir dentro del área del proyecto SL 195. Durante el desarrollo del proyecto, se completaron estudios específicos de hábitat de plantas y animales, incluidos los estudios de presencia / ausencia. Tanto la planta Zapata bladderpod incluida en la lista federal como la planta Johnston's Frankenia incluida en la lista estatal se observaron dentro de la alineación durante los estudios. Se coordinaron medidas de evitación y minimización con el USFWS y TPWD. La consulta con el USFWS se completó en julio de 2019.

### **DIPOSITIVA 22 - Evaluación ambiental**

#### **Recursos Arqueológicos**

Los estudios arqueológicos se realizaron en etapas desde 2006 hasta 2020, incluidas las pruebas de elegibilidad para el Registro Nacional de Lugares Históricos y la recuperación de

datos. El permiso para realizar investigaciones arqueológicas fue denegado por al menos un propietario. Por lo tanto, según lo dispuesto por el Acuerdo Programático de TxDOT con el THC, el proyecto puede continuar, incluida la adquisición del derecho de paso, sin el consentimiento de la Oficina Estatal de Preservación Histórica. Después de obtener acceso a las parcelas restantes, TxDOT completará el inventario de las propiedades no inspeccionadas y concluirá cualquier trabajo adicional que pueda ser necesario según los términos del PA y el MOU. Bajo la Alternativa de construcción, pueden ocurrir impactos a recursos arqueológicos significativos o potencialmente elegibles para NRHP / SAL. Por lo tanto, se requeriría una mayor coordinación con la Oficina Estatal de Preservación Histórica (SHPO, por sus siglas en inglés)

### **Recursos históricos**

Con respecto a las propiedades históricas, un recurso previamente identificado, un marcador de carretera del Centenario de Texas elegible para NRHP, se encuentra dentro del área de efectos potenciales y se propone reubicarlo. En 2014 se realizó una encuesta de reconocimiento del área de recursos históricos de efectos potenciales y se determinó que ninguna de las propiedades de la era histórica es elegible para el Registro Nacional de Lugares Históricos. Los historiadores de TxDOT determinaron que el proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso en el marcador elegible para NRHP.

### **DIPOSITIVA 23: Evaluación ambiental**

#### **Materiales peligrosos**

Se completó una *Evaluación Inicial del Sitio de Materiales Peligrosos* para el proyecto propuesto a fin de identificar la contaminación de materiales peligrosos conocida y posiblemente desconocida que pueda afectar el proyecto propuesto. No se identificaron sitios potenciales de materiales peligrosos en el área del proyecto..

#### **Ruido de tráfico**

Se realizó un análisis de ruido de tráfico para el proyecto propuesto. Los niveles de ruido de tráfico existentes y previstos se modelaron en ubicaciones de receptores que representan las áreas de actividad de uso del suelo adyacentes al proyecto propuesto que podrían verse afectadas por el ruido del tráfico y potencialmente beneficiarse de una reducción de ruido factible y razonable. Las ubicaciones modeladas sensibles al ruido eran residenciales y el análisis determinó que de diez receptores representativos, se predijo que tres tendrían niveles de ruido que exceden los criterios de reducción de ruido de la FHWA; por lo tanto, el proyecto propuesto resultaría en un impacto de ruido de tráfico.

Se consideraron y analizaron las medidas de atenuación del ruido para cada lugar afectado. Antes de que se pueda proponer cualquier medida de reducción para el proyecto, debe ser tanto factible como razonable. Ninguna de las medidas de reducción del ruido sería factible y razonable; por lo tanto, no se proponen medidas de reducción para este proyecto.



## **DIAPPOSITIVA 24 - Evaluación ambiental**

Throughout the project development process, TxDOT has coordinated with following agencies:

Comisión de Calidad Ambiental de Texas (TCEQ, por sus siglas en inglés)

Comisión Histórica de Texas (THC) / Oficial Estatal de Preservación Histórica (SHPO, por sus siglas en inglés)

Departamento de Parques y Vida Silvestre de Texas (TPWD, por sus siglas en inglés)

Entidades tribales

Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés)

Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. (USFWS, por sus siglas en inglés)

## **DIAPPOSITIVA 25 - Proceso de adquisición de derecho de paso**

Las adquisiciones de propiedades seguirán las leyes y políticas federales y estatales. La reubicación uniforme La Ley de Política de Asistencia y Adquisiciones de Bienes Inmuebles de 1970 (La Ley Uniforme) es la ley federal que se sigue para tasaciones, negociaciones y reubicación de familias o negocios. Los folletos de derecho de paso están disponibles en el sitio web de TxDOT en

<http://txdot.gov/inside-txdot/forms-publications/publications/landowner-rights.html>

Títulos II y III de la Ley Uniforme que discuten los derechos de los propietarios. Tasadores de tarifas independientes evaluarán cada propiedad individual necesaria como derecho de paso adicional. Cada propietario afectado recibirá una carta certificada del tasador solicitando una reunion con él / ella para inspeccionar la propiedad y brindarles la oportunidad de acompañarlos a realizar una inspección previa a la tasación. También solicitarán permiso para ingresar a una propiedad para inspección de mejoras. El tasador determinará el valor de la tierra, el valor de la mejora y los daños al resto (si corresponde) de la propiedad a adquirir. Con la oferta inicial, se proporcionará una tasación. Esto se enviará al propietario de la tierra por correo certificado con acuse de recibo según lo dicta la ley estatal.

Actualmente, el proyecto tiene dinero disponible para la construcción y la adquisición de derechos de vía. La agencia adquirente iniciará el proceso de adquisición una vez que se obtenga la autorización ambiental. El dueño de la propiedad puede aceptar la oferta basada en la tasación o enviar una contraoferta por escrito basada en información que pueda ser respaldada por documentación, como tasaciones u ofertas que el dueño de la propiedad debe enviar para su revisión.

Si por alguna razón, la propiedad no se puede adquirir a través de negociaciones, la agencia adquirente tiene la autoridad para proceder con los procedimientos de expropiación y continuar con una Audiencia del Comisionado Especial, pero solo como último recurso. Tres Comisionados Especiales son nombrados por el Tribunal del Condado en Law Judge para escuchar la evidencia tanto del propietario como de la agencia adquirente. La audiencia es generalmente informal y no en la sala de un tribunal, sino en una sala de reuniones pública. El dueño de una propiedad puede contratar a un abogado, por su propia cuenta, para que lo represente o tal vez desee representarse a sí mismo. Con base en el testimonio dado, los Comisionados Especiales emiten un premio, que sería su determinación de valor. Una vez que la agencia adquirente ha depositado el monto de esta adjudicación en el registro de la

corte, esa propiedad ahora está en posesión del estado para continuar con la construcción del proyecto. Tanto el propietario como la agencia adquirente pueden apelar la adjudicación de los Comisionados Especiales, y luego se programaría un procedimiento judicial para resolver la cuestión del valor por un jurado.

Los dueños de propiedades serán reembolsados por cualquier gasto incidental razonable incurrido en la transferencia del título de su propiedad al estado. Los gastos elegibles para reembolso generalmente incluyen tarifas de registro, tarifas de procesamiento para obtener una liberación de gravamen y gastos similares requeridos para transferir la propiedad inmobiliaria junto con cualquier penalización que se requiera para el pago anticipado de cualquier hipoteca registrada preexistente firmada de buena fe que grava la propiedad.

Si es necesario reubicar a personas de sus hogares y / o negocios, la agencia adquirente deberá cumplir con las disposiciones exigidas por la ley federal y estatal para minimizar el impacto y las dificultades financieras de las personas que están siendo desplazadas.

Se puede obtener información sobre los beneficios, servicios y el calendario de Adquisición de Derecho de Vía llamando a la Oficina del Distrito de TxDOT al (956) 702-6110.

#### **DIPOSITIVA 26 - Calendario anticipado del proyecto**

El siguiente paso en el desarrollo del proyecto es revisar y evaluar todos los comentarios recibidos. El desarrollo del proyecto continuará obteniendo autorización ambiental para construir este proyecto. Esperamos recibir esta autorización para el invierno de 2020. Una vez recibida la autorización medioambiental, puede comenzar el proceso de adquisición del derecho de paso. Durante el proceso de adquisición del derecho de paso, el diseño final y los planes de construcción se completarán para la Fase I. La Fase I se extiende desde FM 755 hasta FM 3167.

La construcción del proyecto propuesto no está financiada actualmente. La fecha de arrendamiento anticipada para la Fase I es el verano de 2023. Una vez que se completen estas tareas, el proyecto se anunciará para las licitaciones y luego procederá a la construcción, que se estima que comenzará en el otoño de 2023. La construcción demorará aproximadamente 36 meses para la Fase Yo y costó aproximadamente \$ 62.5 millones.

#### **DIPOSITIVA 27: Cómo proporcionar comentarios**

Como se mencionó anteriormente, nuestro próximo paso es revisar y evaluar todos los comentarios recibidos de esta audiencia pública virtual. Los comentarios deben enviarse antes del 28 de agosto de 2020. Según sus comentarios, TxDOT seguirá adelante con la autorización ambiental y el diseño final del proyecto.

Como dije al comienzo de la reunión, su aporte y participación son muy importantes en este proceso. La misión de TxDOT es trabajar con otros para brindar soluciones de transporte seguras y confiables para Texas. Gracias por trabajar con nosotros en esta mejora del transporte local.

Hay varias formas de proporcionar comentarios sobre este proyecto:

Puede enviar un correo electrónico a Romualdo Mena a [Romualdo.Mena@txdot.gov](mailto:Romualdo.Mena@txdot.gov) .  
Puede llamar al (956) 704-9020 para dejar un comentario en el correo de voz.

Puede imprimir y completar un formulario de comentarios y enviarlo por correo a:  
TxDOT  
Attn: Pharr District Engineer  
600 W. I-2  
Pharr, TX 78577

Puede enviar un formulario electrónico de comentarios en línea visitando el sitio web [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), busque “SL 195” para encontrar la página de la reunión. Descargue el formulario de comentarios y envíelo a la dirección de correo electrónico proporcionada en el formulario.

Si bien los comentarios siempre son bienvenidos, deben recibirse el 1 de octubre de 2020 o antes para que se incluyan en la documentación oficial de la audiencia.

Puede llamar al personal del proyecto al (956) 702-6246 durante el horario de oficina habitual o enviar un correo electrónico al personal del proyecto en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto.

**DIPOSITIVA 28 - Conclusión de la audiencia pública virtual**

TxDOT quiere agradecerle su participación en la Audiencia Pública Virtual SL 195.