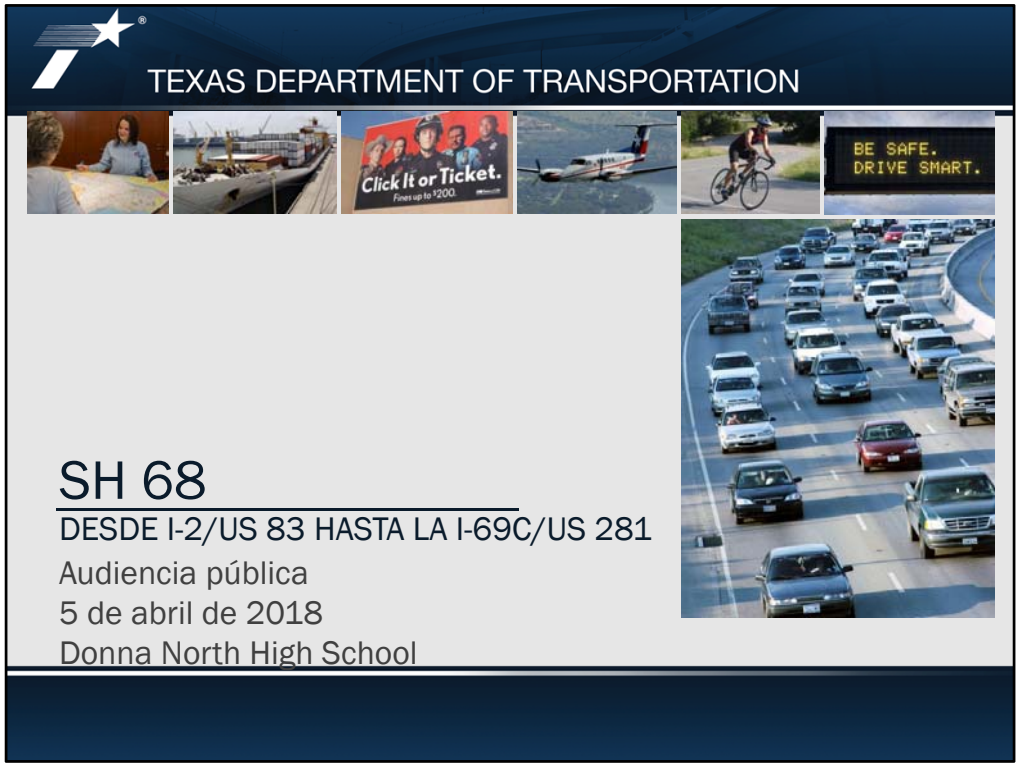


1. {Octavio Saenz}

Buenas noches, soy Octavio Saenz, oficial de información pública del distrito de Pharr del Departamento de Transporte de Texas, que abarca los ocho condados de Texas, Zapata, Jim Hogg, Brooks, Kenedy, Willacy, Cameron, Hidalgo y Starr.

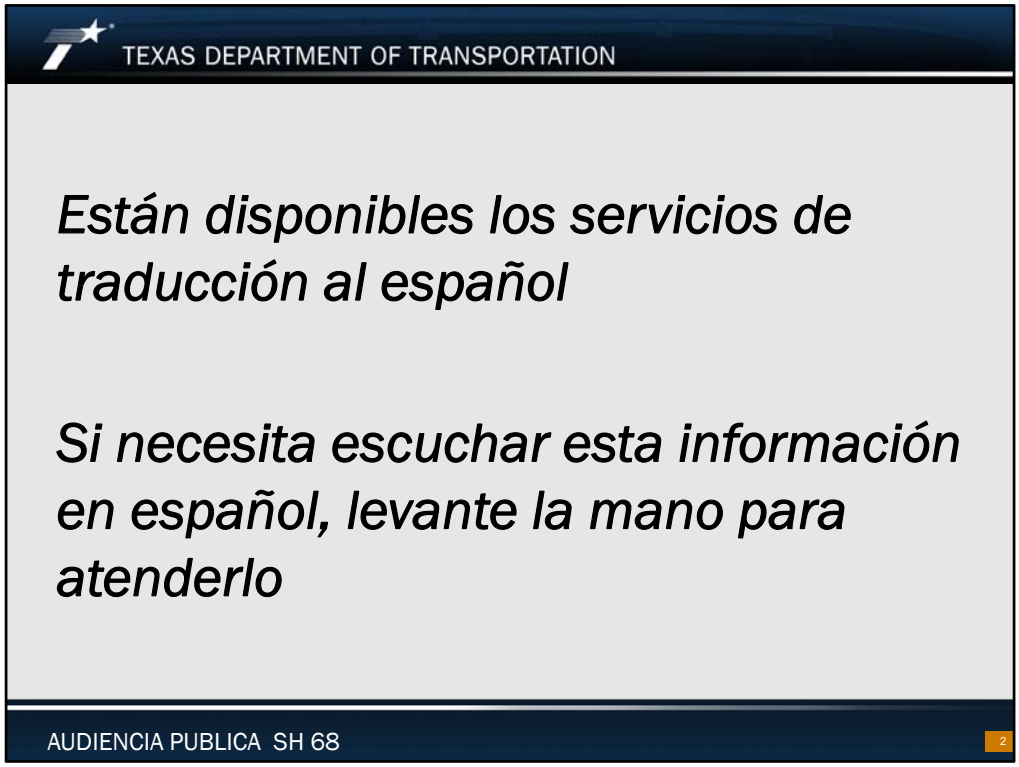
Hoy es jueves, 5 de abril de 2018, y la hora oficial es a las 6:00 pm. En nombre de el Departamento de Transporte de Texas, me gustaría agradecerle su interés y participación en esta audiencia pública. También me gustaría agradecer a Donna North High School por permitirnos el uso de estas instalaciones.

Realizaré la audiencia pública de esta noche para el proyecto SH 68 propuesto, desde la I-2/US 83 hasta la I-69C/US 281 en el Condado de Hidalgo.

En este momento, le solicito respetuosamente que apague o silencie cualquier dispositivo electrónico personal por el resto de esta audiencia pública.

Al ingresar esta noche, se le solicitó que se registrara en una de nuestras mesas sde inicio de sesión. Si aún no lo ha hecho, regístrese antes de irse esta noche, para que podamos
tener un registro de su participación en esta audiencia pública.

Los eventos de esta noche se llevaran acabo en Ingles; sin embargo, tenemos servicio de traducción al español. Si alguna persona requiere este servicio, por favor levante su mano para asistirles. Tenemos un traductor que estará llevando a cabo la traducción instantánea.



2. {Octavio Saenz}

Buenas noches, soy Octavio Saenz, oficial de información pública del distrito de Pharr del Departamento de Transporte de Texas, que abarca los ocho condados de Texas, Zapata, Jim Hogg, Brooks, Kenedy, Willacy, Cameron, Hidalgo y Starr.

Hoy es jueves, 5 de abril de 2018, y la hora oficial es a las 6:00 pm. En nombre de el Departamento de Transporte de Texas, me gustaría agradecerle su interés y participación en esta audiencia pública. También me gustaría agradecer a Donna North High School por permitirnos el uso de estas instalaciones.

Realizaré la audiencia pública de esta noche para el proyecto SH 68 propuesto, desde la I-2/US 83 hasta la I-69C/US 281 en el Condado de Hidalgo.

En este momento, le solicito respetuosamente que apague o silencie cualquier dispositivo electrónico personal por el resto de esta audiencia pública.

Al ingresar esta noche, se le solicitó que se registrara en una de nuestras mesas sde inicio de sesión. Si aún no lo ha hecho, regístrese antes de irse esta noche, para que podamos tener un registro de su participación en esta audiencia pública.

Los eventos de esta noche se llevaran acabo en Ingles; sin embargo, tenemos servicio de traducción al español. Si alguna persona requiere este servicio, por favor levante su mano para asistirles. Tenemos un traductor que estará llevando a cabo la traducción instantánea.

3. {Octavio Saenz}

En caso de incendio u otra emergencia que requiera que todos los ocupantes abandonen inmediatamente el edificio, la evacuación será señalada por la alarma interna del edificio o por la dirección del personal de emergencia.

Si la señal de evacuación suena, abandone el edificio inmediatamente a través de la salida más cercana.

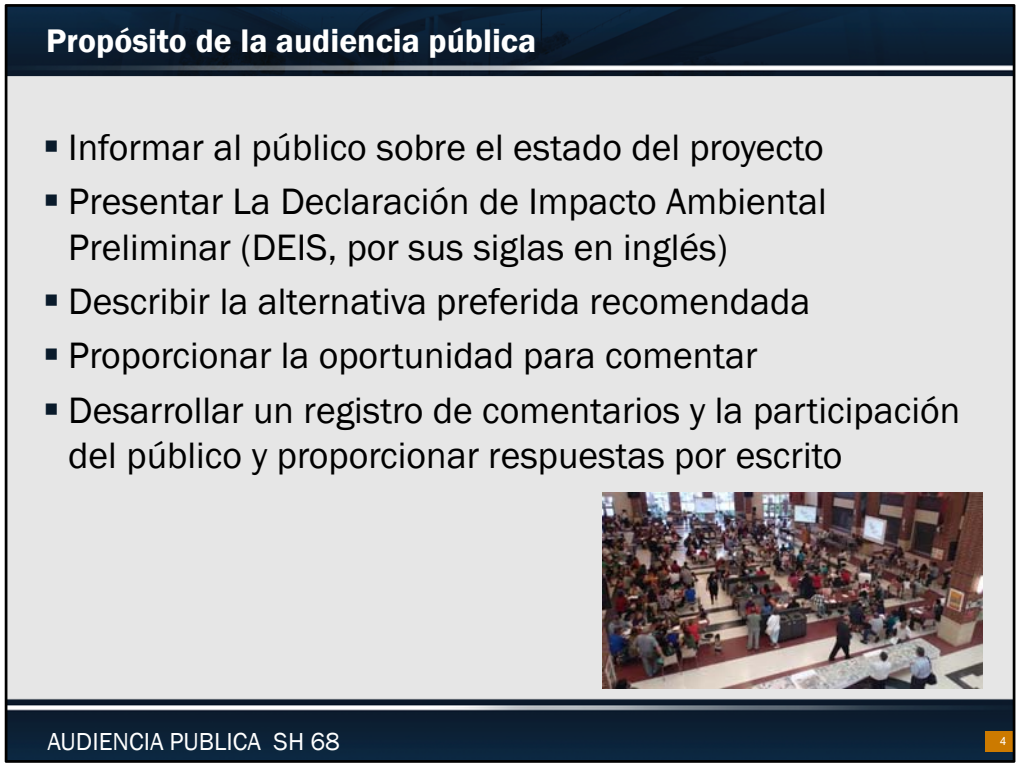
Se requiere evacuación cuando suena la alarma, para cada individuo en el edificio.

No use los elevadores durante la evacuación.

Salga de manera ordenada. No corra o empuje. Correr puede provocar caídas y heridas. Reúnase en el estacionamiento lateral al sur de la escuela a una distancia segura del edificio, teniendo cuidado de no bloquear las entradas y salidas. El personal de emergencia necesitará un paso libre para entrar y salir del edificio o área.

Quédense juntos. Evalué quién está presente. El personal de la mesa de registro traerá las registros de inicio de sesión para asegurarse de que todos los que hayan ingresado se cuenten. Reporte la condición y la ubicación de cualquier persona que no pueda salir del edificio o área o que necesite ayuda al personal de emergencia.

Espere a que el personal de emergencia se libere por completo antes de intentar volver a ingresar al edificio. Si un fuego u otro incidente hace que un edificio o área no sea seguro para ingresar, la audiencia pública será reprogramada para una fecha posterior.



4. {Octavio Saenz}

El propósito de una audiencia pública es lo siguiente

Informar al público sobre el estado del proyecto propuesto y basado en estudios ambientales realizados hasta la fecha presentar la alternativa preferida recomendada .

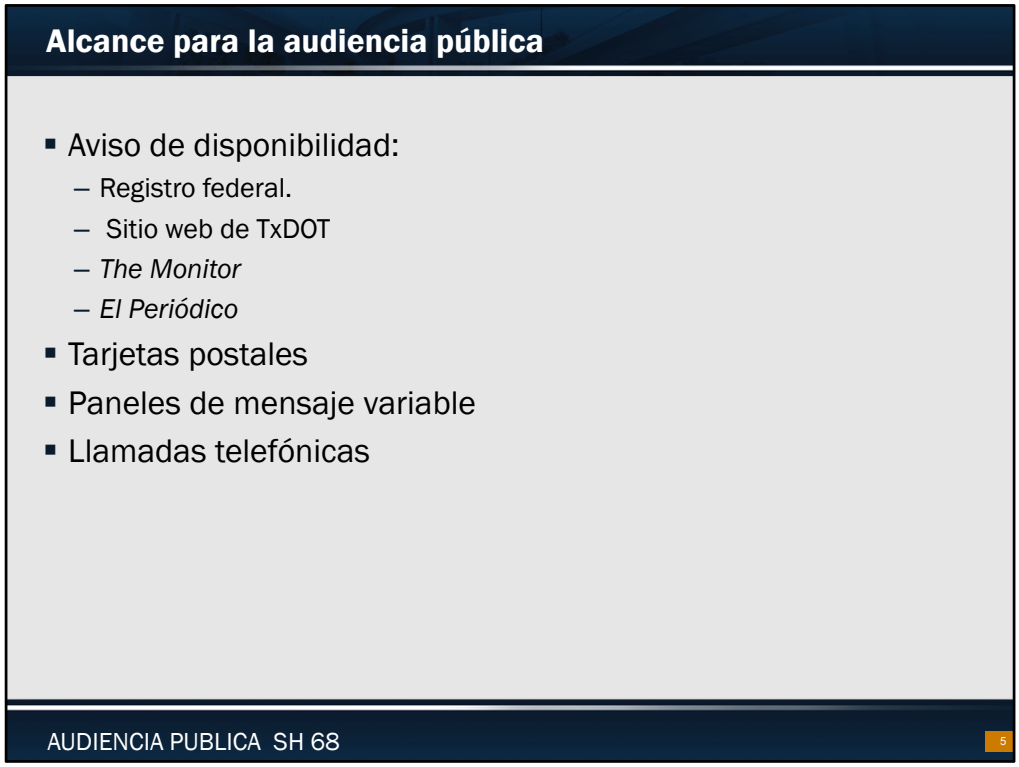
Presentar La Declaración de Impacto Ambiental Preliminar (DEIS, por sus siglas en inglés) cual describe las alternativas razonables que se consideraron y la alternativa preferida, la ubicación y los impactos potenciales.

Proporcionar al público la oportunidad de ofrecer comentarios.

Y finalmente, desarrollar un registro de comentarios y participación del público los cuales se incluirán con las recomendaciones para las decisiones posteriores. Todos los comentarios serán revisados y analizados por TxDOT antes de que se realice el Record de la Decisión para el proyecto.

La audiencia pública se lleva a cabo de conformidad con las leyes federales y estatales. Como tal, se realizará una presentación formal. TxDOT aceptará comentarios de todas las personas interesadas; sin embargo, TxDOT no responderá a las preguntas del piso esta noche. Todas las preguntas serán respondidas por escrito, en la matriz de comentarios / respuestas.

Un taquígrafo judicial desarrollará una transcripción oficial de esta audiencia. Por esta razón, le pedimos que todos los comentarios hechos durante la porción de comentarios públicos de la audiencia se hagan desde el micrófono. Durante este tiempo le pediremos que por favor de su nombre antes de su comentario. Para permitir que todos den su opinión, le pedimos que hable no mas de tres minutos. Después de esta audiencia, el TxDOT considerará los comentarios del público y procederá con la preparación de la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS por sus siglas en inglés) y el Record de la Decisión combinados (ROD por sus siglas en inglés), que incluirá la decisión de TxDOT con respecto a este proyecto.



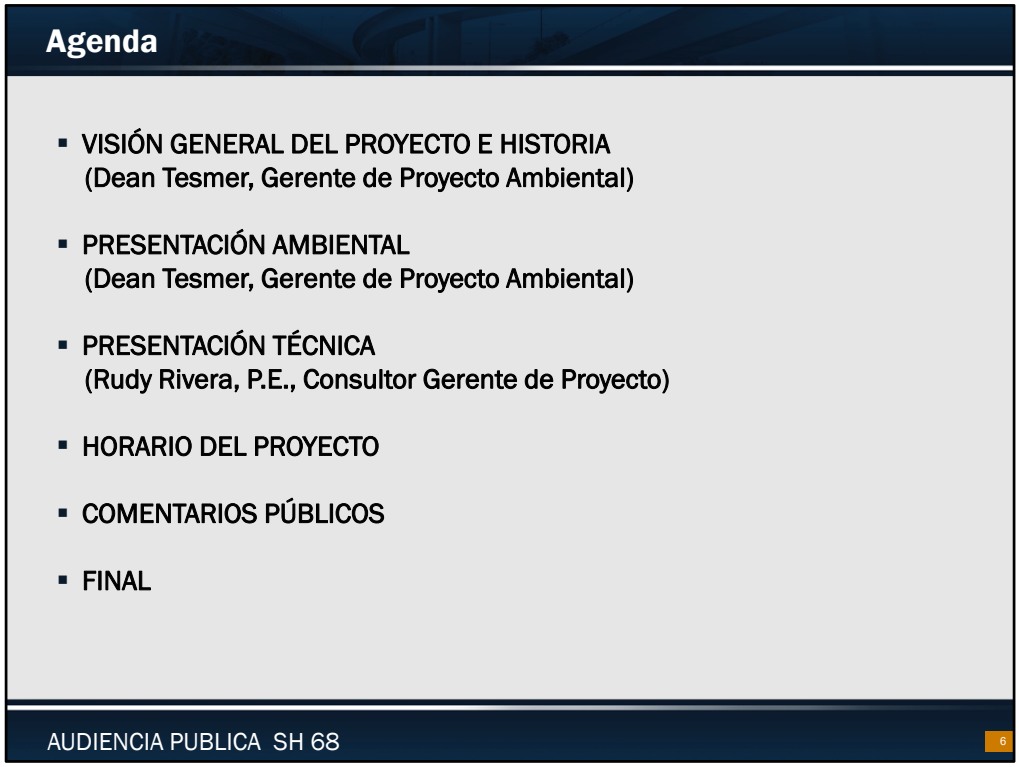
5. {Octavio Saenz}

El Aviso de disponibilidad del DEIS y esta audiencia pública se anunciaron en el sitio web de TxDOT y en los periódicos locales, tal como se muestra en esta lámina. El Aviso de disponibilidad también se incluyó en el Registro federal.

Además, tarjetas postales de notificación se enviaron por correo a 3,663 propietarios, organizaciones, agencias y otros en la lista de correo del proyecto y se enviaron por correo electrónico a 38 direcciones.

Se colocaron dos paneles de mensaje variables por todo el área de estudio desde el 19 de marzo hasta el día de hoy.

Nuestro personal llamó a más de 850 *stakeholders* (personas/grupos con interés) de nuestra base de datos para informarles de la audiencia pública programada y la disponibilidad del DEIS.



6. {Octavio Saenz}

Está es la agenda que está incluida en el paquete que recibió esta noche.

En unos pocos minutos, el Sr. Dean Tesmer, nuestro gerente de proyecto ambiental proporcionará una descripción general del proyecto SH 68 y proporcionará un resumen de la historia del proyecto, y una descripción general de la DEIS. Una copia del DEIS está disponible aquí esta noche para su revisión e inspección.

Después de la presentación del Sr. Tesmer, el Sr. Rudy Rivera, el consultor de ingeniería, proporcionará una descripción técnica del proyecto.

A continuación, les contare sobre el horario del proyecto.

Por último, también moderaré la sesión de comentarios públicos.

En este momento, me gustaría pedirle a nuestro ingeniero del distrito, el Sr. Pedro Álvarez, que nos brinde algunos comentarios de apertura. Sr. Álvarez.

{Pedro Alvarez}

Gracias Sr. Saenz.

Gracias a todos por participar en esta audiencia pública. Hemos llevado a cabo varias reuniones para permitir la participación y aporte del público, el cual es muy importante en el proceso de planificación del transporte, y les agradezco que se tomaron tiempo para estar aquí y ofrecer sus comentarios.

Antes de irse esta noche, le agradeceríamos que se registrara con el personal en la entrada si aún no lo ha hecho. Esto nos permitirá mantenerlo actualizado sobre el proyecto e informarle sobre los resultados en el futuro al finalizar el proceso de planificación. Si desea proporcionar comentarios, complete una hoja de comentarios que se incluye en los folletos que recibió en la mesa de registro. También puede dejar comentarios con el taquígrafo de la corte.

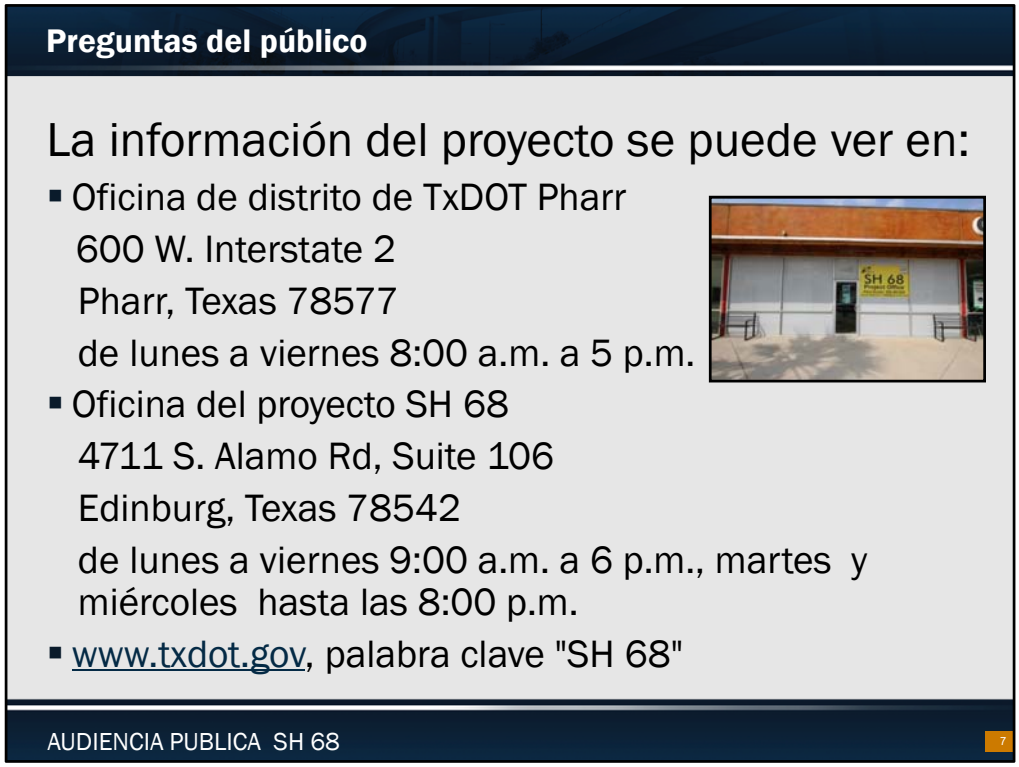
En este momento, me gustaría reconocer a los oficiales del gobierno local que estén presente esta noche.

Gracias. Esperamos sus comentarios también al final de esta presentación.

Lo entregaré nuevamente al Sr. Saenz.

Gracias Sr. Álvarez.

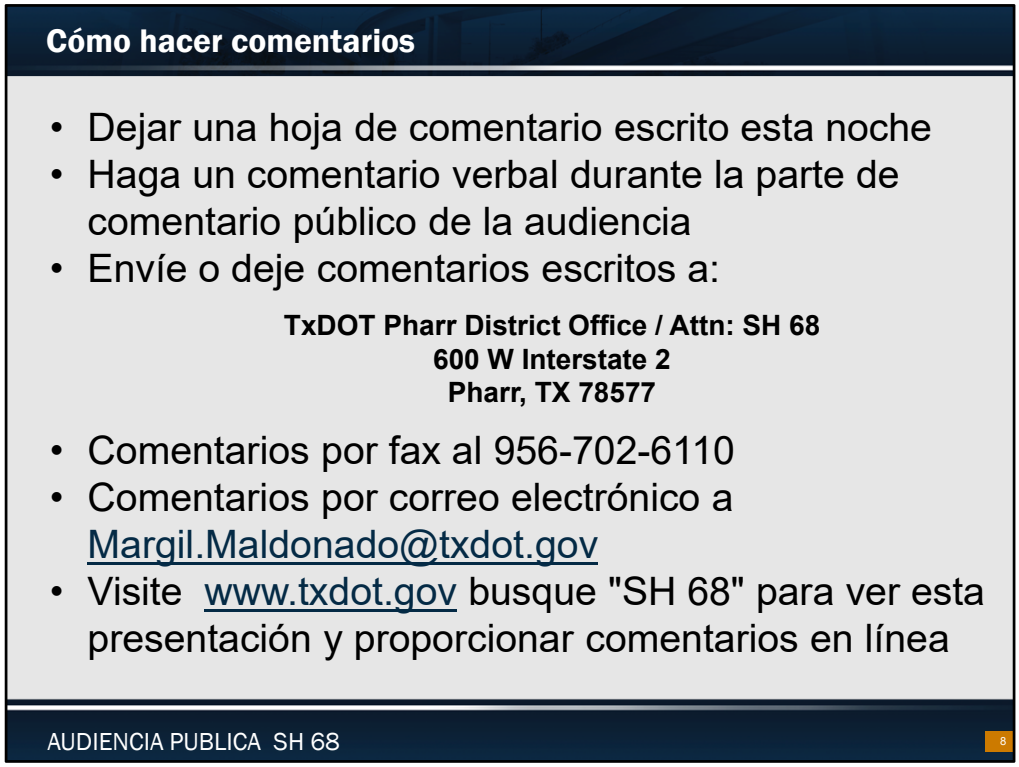
Al completar la presentación formal, tendrán la oportunidad de proporcionarnos sus comentarios verbales durante el período de comentario público de la audiencia. También puede dejar comentarios con el taquígrafo de la corte después de la audiencia. Cumpliendo con las regulaciones de TxDOT que rigen la realización de audiencias públicas, no se pueden responder a las preguntas durante el período de comentarios públicos. Sin embargo, todos los comentarios y preguntas serán respondidos por escrito y formarán parte del registro del proyecto.



7. {Octavio Saenz}

Después de hoy, el público puede revisar todos los documentos que se muestran esta noche en la oficina del Distrito TxDOT Pharr, la oficina del proyecto SH 68 o en línea como se muestra en esta diapositiva.

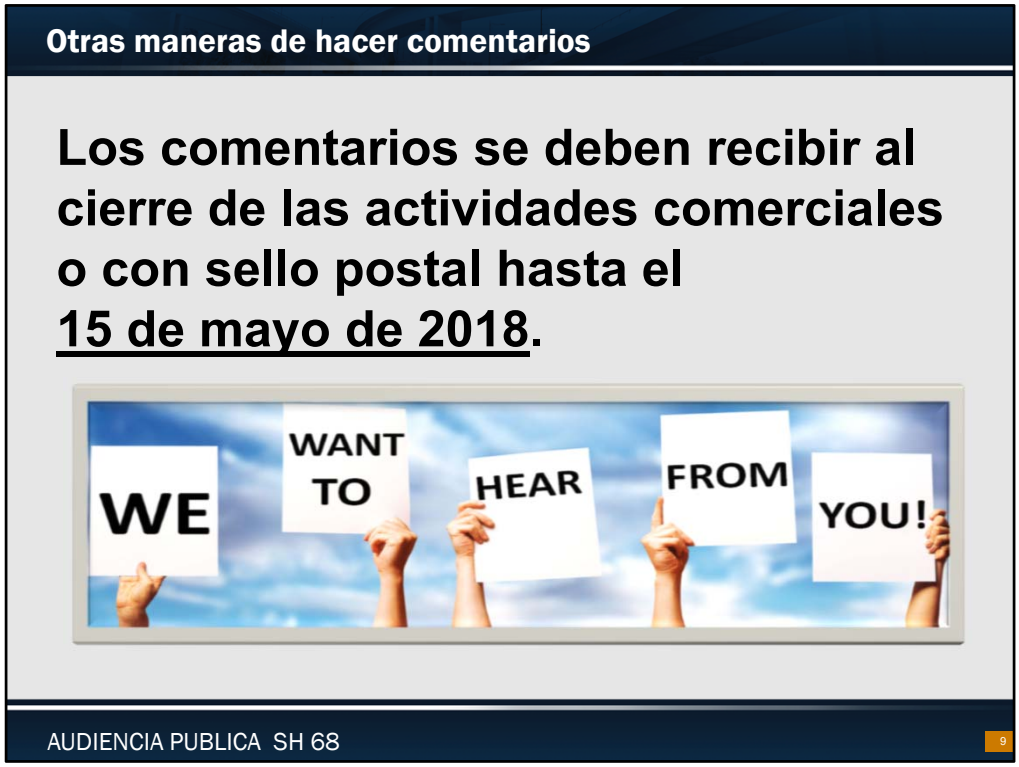
Nuestra oficina del proyecto continuará con horario extendido, de 9:00 a.m. a 6:00 p.m. de lunes a viernes y hasta las 8:00 p.m. los martes y miércoles hasta el 19 de abril de 2018, si algún ciudadano interesado desea revisar la información del proyecto y hacer preguntas . Después de eso, volverán al horario normal, los martes y miércoles de 11:00 a.m. hasta las 8:00 p.m.



8. {Octavio Saenz}

Los comentarios por escrito pueden dejarse aquí con nosotros esta noche, enviarse por correo, fax o correo electrónico a la dirección que se muestra aquí y se incluyen en los paquetes de su agenda.

Su paquete de agenda incluye una hoja de comentarios que puede usarse para comentarios escritos.

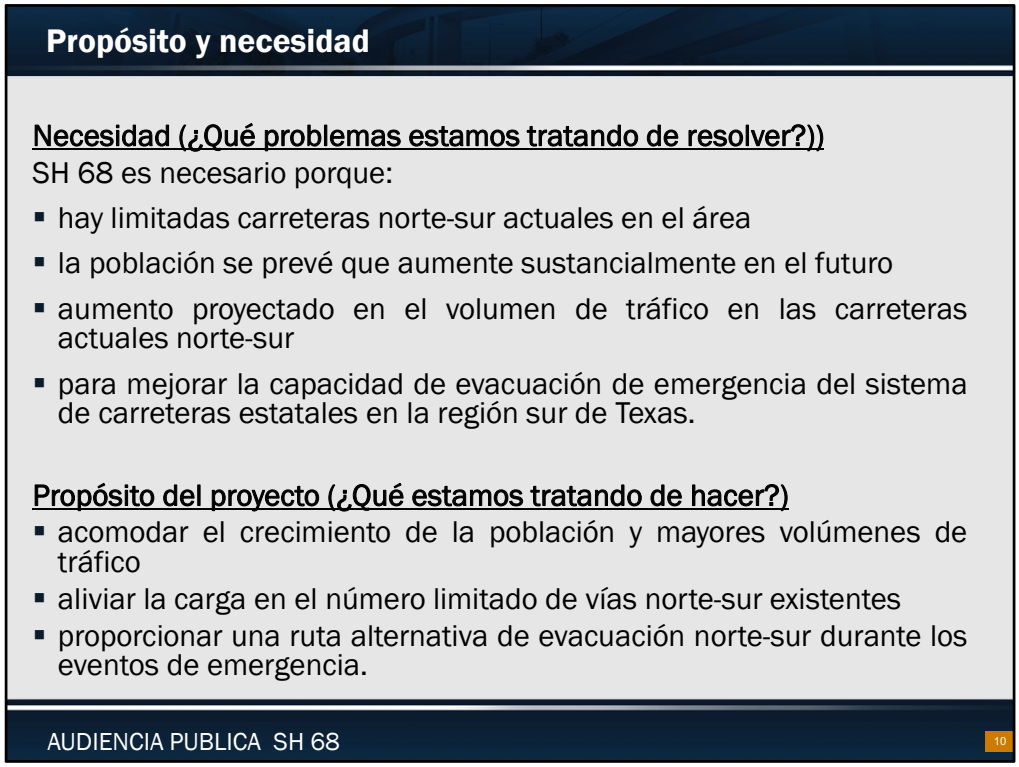


9. {Octavio Saenz}

Después de la audiencia pública de esta noche, puede enviar sus comentarios por escrito para que se incluyan en el registro oficial. La fecha límite para recibir comentarios es el cierre de las actividades comerciales o con sello postal hasta el 15 de mayo del 2018.

El mismo material presentado esta noche estará disponible en la oficina del distrito de TxDOT y en la oficina del proyecto SH 68 después de la audiencia pública. Haga una cita para ver los materiales comunicándose con el Gerente del Proyecto de TxDOT o con la Oficina del Proyecto SH 68.

En este momento, llamaré al Sr. Dean Tesmer para continuar con la presentación. Sr. Tesmer,



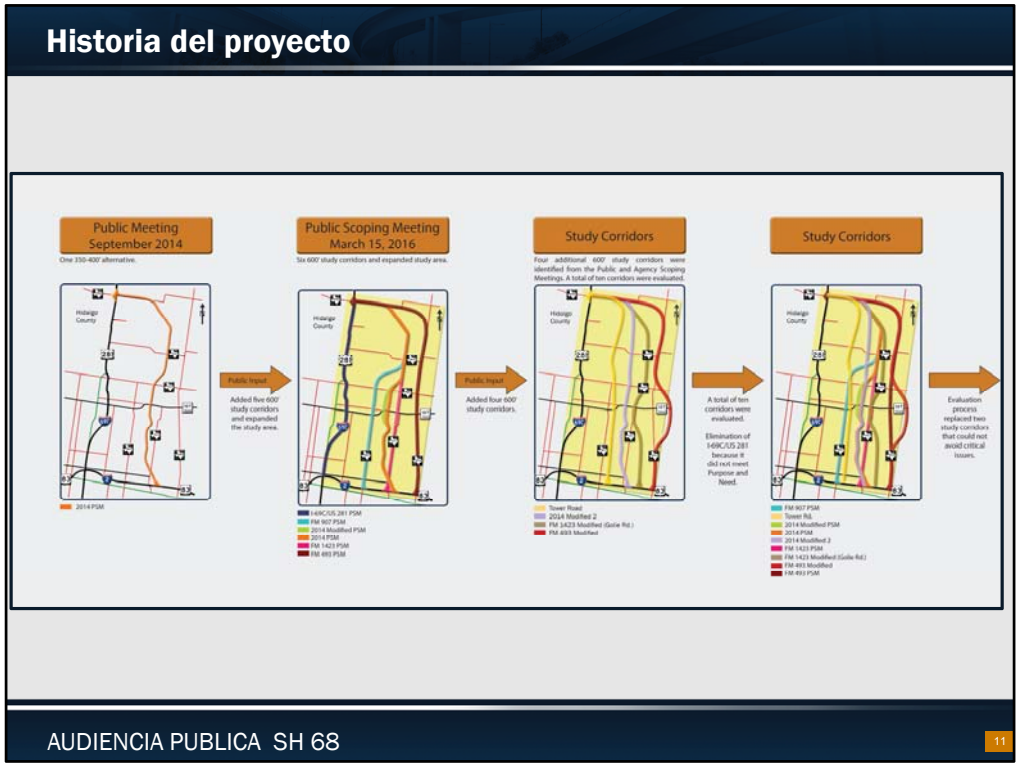
10. {Dean Tesmer}

Una declaración de propósito y necesidad explica por qué se está desarrollando un proyecto y proporciona una base para el desarrollo y la evaluación de las alternativas del proyecto.

TxDOT ha determinado que SH 68 es necesario porque hay limitadas carreteras norte-sur actuales en el área y se espera que la población aumente sustancialmente en el futuro, lo que aumentará sustancialmente el volumen de tráfico en las carreteras norte-sur actuales en el área. También se necesita SH 68 para mejorar la capacidad de evacuación de emergencia del sistema de carreteras estatales en la región del sur de Texas.

El propósito del proyecto SH 68 es acomodar el crecimiento de la población y los mayores volúmenes de tráfico, al mismo tiempo que se alivia la carga en el número limitado de vías norte-sur existentes.

Se puede encontrar información adicional sobre la declaración de propósito y necesidad para SH 68 en el DEIS. El documento preliminar está disponible aquí esta noche para su revisión y comentarios, y también se puede encontrar en el sitio web de TxDOT.



11. {Dean Tesmer}

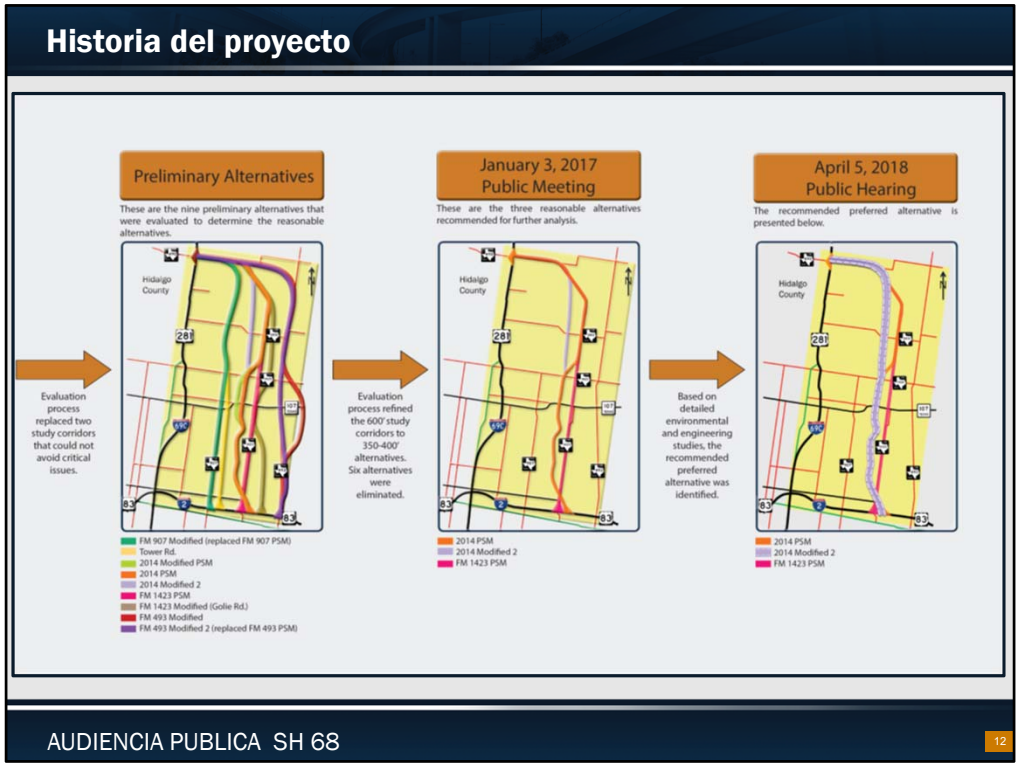
El condado de Hidalgo continúa siendo uno de los condados de más rápido crecimiento en Texas y actualmente es el séptimo condado más poblado del estado. La población ha aumentado de poco más de 200,000 en la década de 1970 a más de 860,000 en la actualidad. TxDOT, el Condado de Hidalgo y la Autoridad de Movilidad Regional del Condado de Hidalgo (HCRMA por sus siglas en ingles) durante la última década han trabajado con la comunidad para identificar formas de abordar la tensión en la infraestructura de transporte existente.

El 28 de febrero de 2013, la Comisión de Transporte de Texas aprobó la Orden de Minuta 113515 que designa oficialmente SH 68 a lo largo de una nueva ubicación que se extiende desde US 281 a I-2/US 83. La declaración de propósito y necesidad del proyecto SH 68 es consistente con los objetivos de la Orden de Minuta, donde la Comisión designó SH 68 con el propósito de facilitar el flujo de tráfico, promover la seguridad pública, mantener la continuidad del sistema de carreteras del estado y necesaria para el correcto desarrollo y operación del sistema.

El proyecto propuesto se describe en el Plan de Transporte Metropolitano de 2015 a 2040 y en el Programa de Mejora de Transporte Estatal de 2017 a 2020 como una instalación de carretera rural dividida propuesta de cuatro carriles con carriles principales y pasos elevados en el futuro.

Ahora discutiré la historia del proyecto. En 2014, el distrito de Pharr de TxDOT inició un estudio de evaluación ambiental para evaluar el nivel de impactos que el SH 68 tendría sobre el medio ambiente humano y natural. En base a los estudios iniciales y aportes recibidos del público en una reunión celebrada en septiembre de 2014, TxDOT concluyó que el proyecto SH 68 debe continuar y desarrollarse como una Declaración de Impacto Ambiental (EIS por sus siglas en inglés).

En marzo de 2016, TxDOT realizó una reunión de alcance público y una reunión de alcance de las Agencias según lo exige la Ley Nacional de Política Pública Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés).Se desarrollaron y evaluaron hasta 12 rutas alternativas entre 2014 y 2016

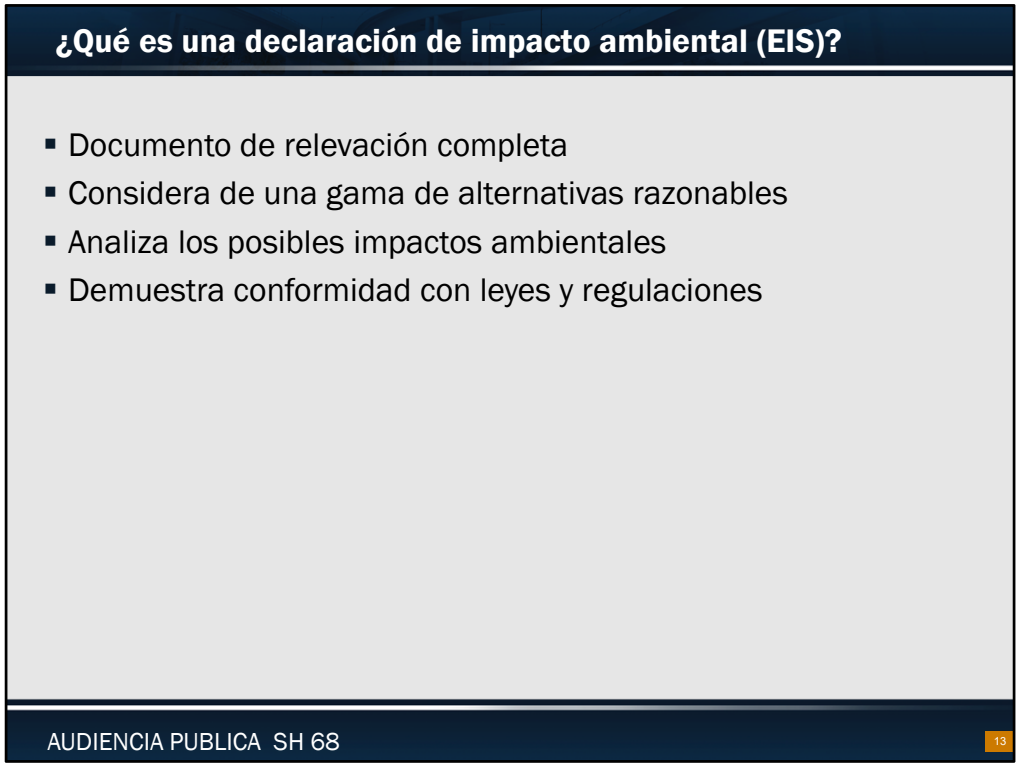


12. {Dean Tesmer}

En enero de 2017, TxDOT realizó una reunión pública para presentar las tres alternativas razonables que se avanzarían y estudiarían con un nivel de detalle más alto en el DEIS.

Esta noche presentaremos los hallazgos de la alternativa preferida recomendada de DEIS y TxDOT conocida como la alternativa 2014 Modificación #2, la ruta morada clara.

El proyecto propuesto se está llevando a cabo como una autopista sin peaje basada en la disponibilidad de fondos estatales y federales.



13. {Dean Tesmer}

¿Qué es una declaración de impacto ambiental (EIS)?

Una declaración de impacto ambiental es un documento de relevación completa que detalla el proceso a través del cual se desarrolló el proyecto de transporte. Incluye la consideración de una gama de alternativas razonables, analiza los impactos potenciales resultantes de las alternativas y demuestra el cumplimiento con otras leyes ambientales aplicables y órdenes ejecutivas.

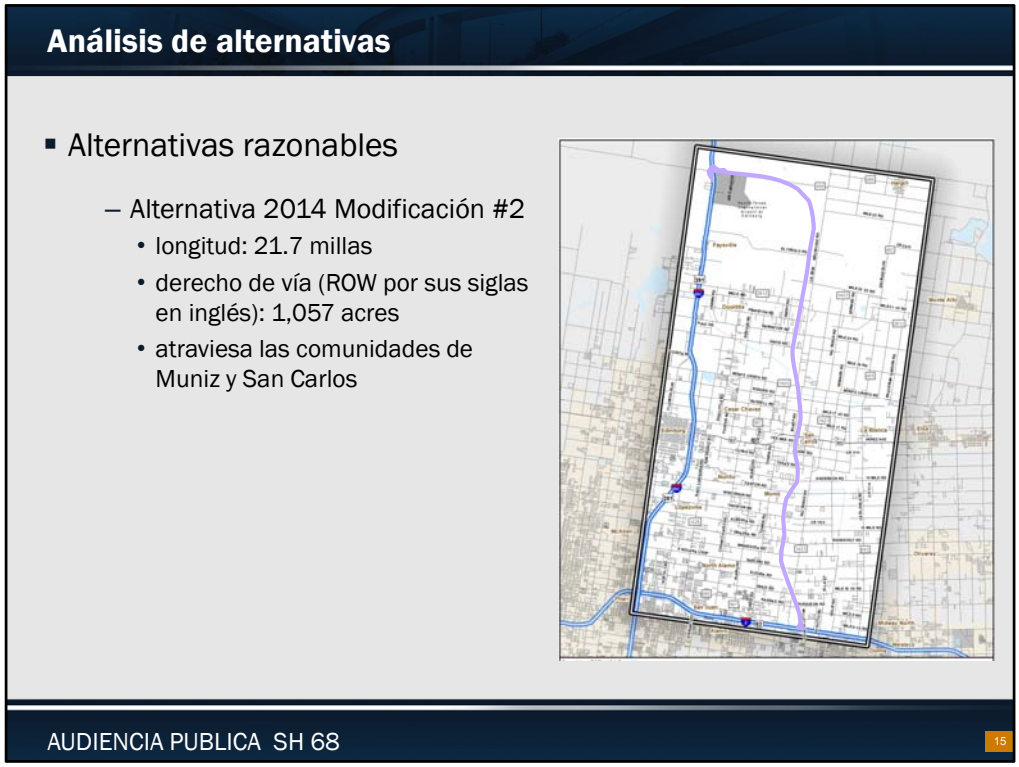
14. {Dean Tesmer}

Para SH 68, se evaluaron tres alternativas razonables y la alternativa de no construir al mismo nivel de detalle en el DEIS. Todas las alternativas razonables se extienden desde I-2/US 83 hasta I-69C/US 281.

Las tres alternativas razonables son:

Alternativa 2014 Modificación #2 (la ruta morada clara)
Alternativa de la reunión de alcance público 2014 (PSM) (la ruta anaranjada)
Alternativa FM 1423 (la ruta rosa oscura)

La alternativa no construir también se llevó adelante y se analizó en el DEIS. La alternativa de no construir significa que la construcción de SH 68 no ocurriría. Bajo esta alternativa, las carreteras existentes continuarían operando como lo hacen actualmente y no habría conversión de los usos de suelos existentes a usos de transporte y sin impactos ambientales adversos sustanciales.



15. {Dean Tesmer}

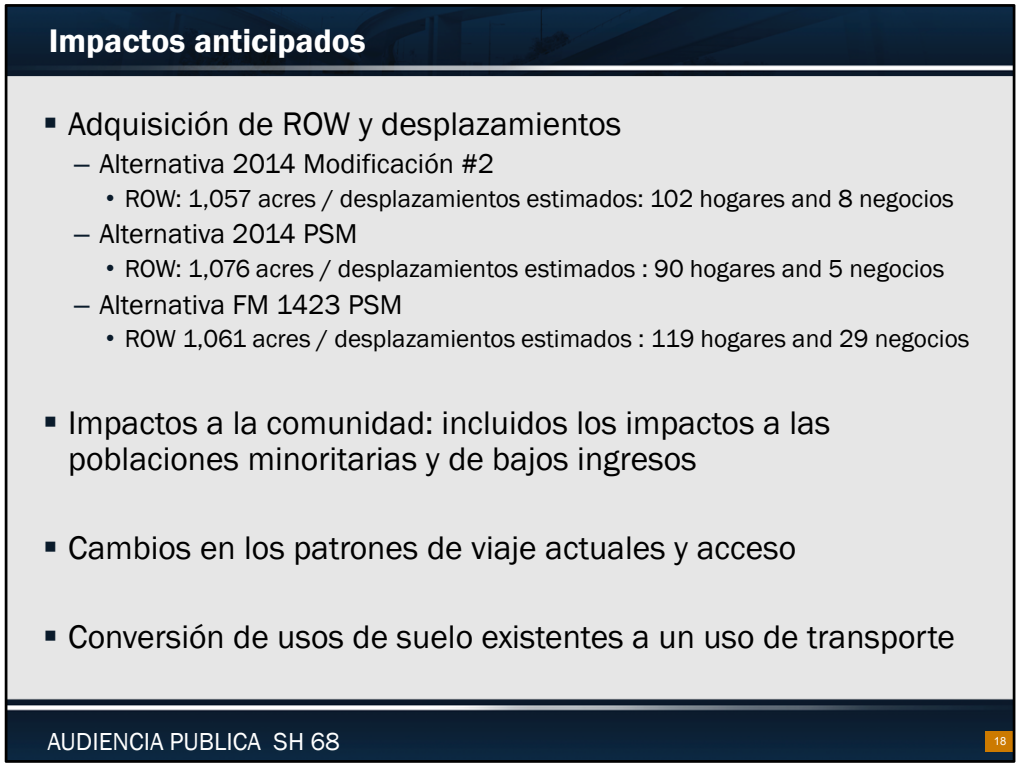
- La alternativa 2014 Modificación #2 (ruta morada clara) tiene aproximadamente 21.7 millas de largo, se encuentra casi por completo en una nueva ruta y requeriría un estimado de 1,057 acres de derecho de vía (ROW por sus siglas en inglés). Esta alternativa razonable se conecta con I-2 también conocido como US 83 aproximadamente a siete millas al este de I-69C también conocido como US 281. Desde I-2, la alternativa 2014 Modificación #2 atravesaría al noroeste en una nueva ruta por aproximadamente tres millas hasta llegar cerca de la calle Minnesota antes de doblar generalmente hacia el norte por aproximadamente siete millas atravesando las comunidades de Muniz y San Carlos al norte de SH 107. Aproximadamente una milla al norte de SH 107, cerca de Mile 17½ Road, la alternativa 2014 Modificación #2 se doblaría hacia el oeste por aproximadamente dos millas, cruzando FM 1925 también conocido como Monte Cristo Road y Davis Road. Al norte de Davis Road, la ruta 2014 Modificación #2 correría paralela al lado oeste de Brushline Road por aproximadamente cinco millas. La carretera propuesta luego se curvaría hacia el noroeste por aproximadamente dos millas antes de correr a lo largo del lado norte del FM 490 existente por aproximadamente tres millas y conectar con la I-69C cerca del Aeropuerto Internacional del Sur de Texas en Edinburg.

16. {Dean Tesmer}

- La alternativa de la reunión pública de alcance 2014 (PSM) (ruta anaranjada) tiene aproximadamente 22.4 millas de largo, está casi completamente en una nueva ruta y requeriría aproximadamente 1,076 acres de ROW. La alternativa 2014 PSM sigue la misma ruta que la alternativa 2014 Modificación #2 desde su intersección con I-2 a SH 107, una distancia de aproximadamente ocho millas, y continúa generalmente hacia el norte por otras dos millas hasta cruzar FM 1925. Al norte de FM 1925, el corredor del 2014 PSM se curvaría hacia el este por aproximadamente una milla, acercándose a Mile 19 N Road, donde luego correría paralela al lado oeste del FM 1423 por aproximadamente cuatro millas. El corredor luego se curvaría hacia el noroeste por aproximadamente cuatro millas antes de correr a lo largo del lado norte del FM 490 existente por aproximadamente tres millas y conectarse a la I-69C / US 281 cerca del Aeropuerto Internacional del Sur de Texas en Edinburg. Esta alternativa también pasaría por las comunidades de Muniz y San Carlos.

17. {Dean Tesmer}

- La alternativa FM 1423 PSM (ruta rosa oscura) tiene aproximadamente 21.6 millas de longitud y requeriría aproximadamente 1,061 acres de ROW. Esta alternativa se conectaría con la I-2 aproximadamente a seis millas al este de la I-69C y generalmente seguiría FM 1423 hacia el norte por aproximadamente 7.5 millas desde la intersección con la I-2 hasta la SH 107 en la comunidad de San Carlos. Desde SH 107, la alternativa continuaría hacia el norte a lo largo de Val Verde Road aproximadamente dos millas hasta FM 1925. Aproximadamente 1.5 millas al norte de FM 1925, entre Mile 19 Road y Davis Road, la ruta seguiría la ruta alternativa 2014 PSM por aproximadamente 11 millas al norte y al oeste de la I-69C cercadel Aeropuerto Internacional del Sur de Texas en Edinburg. Esta alternativa pasaría por la ciudad de Donna y la comunidad de San Carlos.



18. {Dean Tesmer}

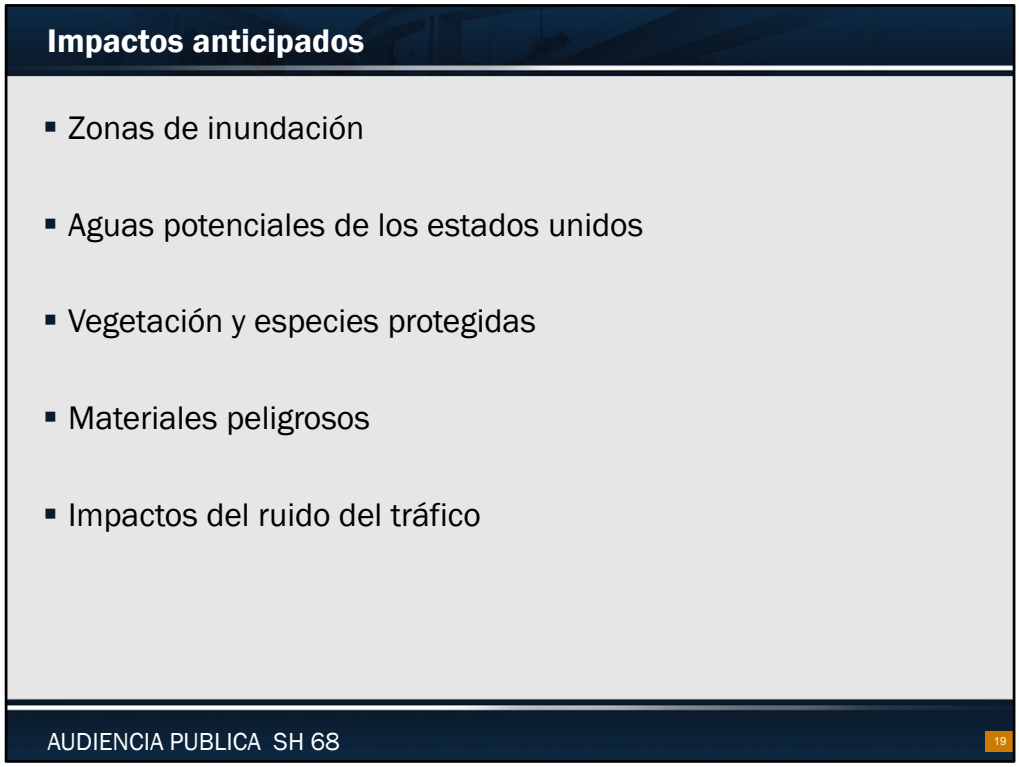
Después de nuestra reunión pública del 3 de enero de 2017, se analizaron las tres alternativas razonables para determinar los posibles impactos.

Ahora proporcionaré un resumen de los impactos potenciales. Se puede encontrar información detallada sobre los impactos anticipados para las alternativas razonables y la alternativa no construir en el DEIS y los informes técnicos.

Cada una de las tres alternativas razonables requiere la adquisición de ROW y daría lugar a impactos similares con respecto a los desplazamientos residenciales y comerciales;

Se estima que la alternativa 2014 Modificación #2 desplazaría 102 hogares y 8 negocios, la alternativa 2014 PSM desplazaría 90 hogares y 5 negocios y la alternativa FM 1423 PSM desplazaría 119 hogares y 29 negocios.

Cada una de las tres alternativas razonables tendría como resultado impactos a la comunidad, incluidos los impactos a las comunidades minoritarias y de bajos ingresos; cambios de acceso; y conversión de uso de suelo existente a uso de transporte.



19. {Dean Tesmer}

Cada una de las tres alternativas razonables daría lugar a impactos potenciales en las zonas de inundación. La alternativa 2014 Modificación # 2 cruzaría la menor cantidad de zonas de inundación mapeadas; mientras que la alternativa FM 1423 PSM resultaría en los impactos más grandes de zonas de inundación mapeadas.

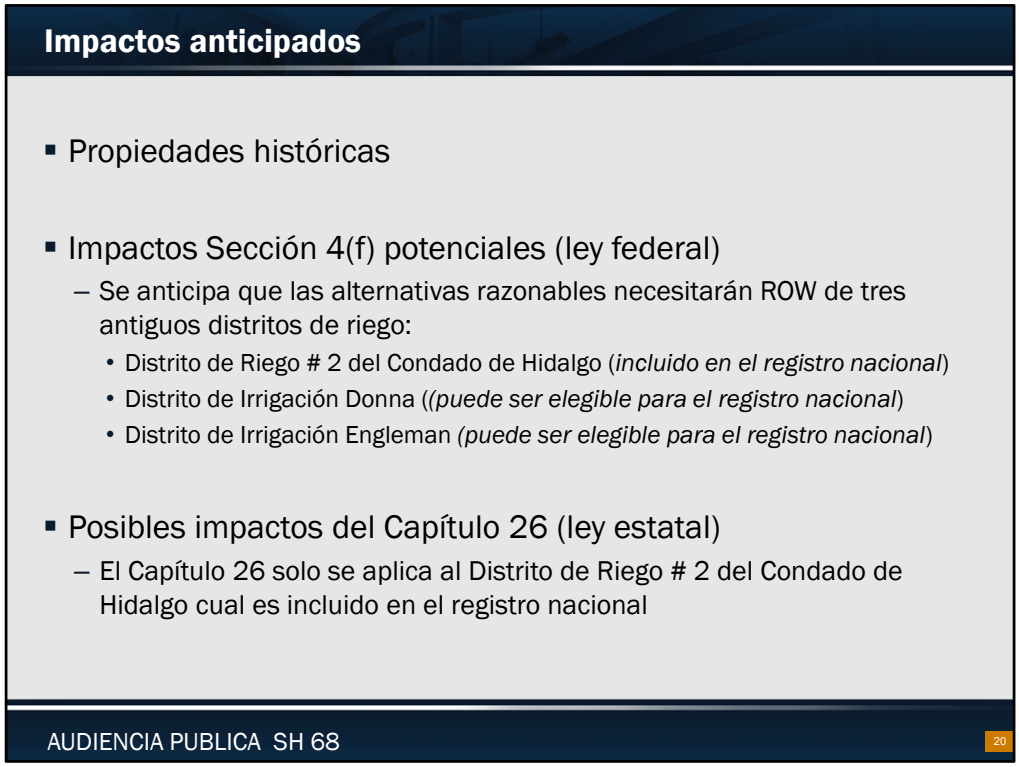
Cada una de las alternativas razonables puede afectar las aguas potenciales de los estados unidos. Y puede requerir uno o más permisos según la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia. Se prevé que los impactos estarán cubiertos por el Programa de Permisos Nacionales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los estados unidos.

Todas las alternativas razonables afectarían las tierras de cultivo cultivadas, huertas, los matorrales y árboles grandes. Sin embargo, la alternativa 2014 Modificación # 2 afectaría la menor cantidad de propiedad no desarrollada en comparación con las otras dos alternativas razonables.

El hábitat adecuado para tres especies en peligro de extinción listadas a nivel federal (el ocelote y dos plantas, Texas ayenia, y Walker's manioc) y una especie candidata federal (loro red-crowned) fue identificado en o junto a las tres alternativas razonables. Ningún hábitat crítico designado para ninguna especie incluida en la lista federal dentro o adyacente a las tres alternativas razonables se vería afectado.

Todas las alternativas razonables tienen potencial para encontrar sitios de materiales peligrosos. La alternativa FM 1423 PSM podría impactar 7 sitios de materiales peligrosos dentro del ROW propuesto, mientras que la alternativa 2014 PSM y la alternativa 2014 Modificación # 2 podrían impactar 2 sitios de materiales peligrosos dentro del ROW propuesto.

Cada alternativa razonable daría lugar a impactos de ruido de tráfico.



20. {Dean Tesmer}

Como parte del estudio, TxDOT completó un análisis de escritorio detallado para determinar la probabilidad de que las propiedades históricas se vean afectadas por las alternativas razonables. Específicamente, TxDOT buscó edificios, estructuras, paisajes u objetos enumerados o elegibles para su inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos. El Registro Nacional de Lugares Históricos es la lista oficial del gobierno federal de edificios, sitios, estructuras y distritos históricos de importancia histórica.

TxDOT identificó que hay tres antiguos distritos de riego dentro de las alternativas razonables. Uno de los distritos dentro de las alternativas razonables: el Sistema de Compañía del Canal del Río Grande de Luisiana, también conocido como el Distrito de Riego # 2 del Condado de Hidalgo, figura en el Registro Nacional. Los otros dos antiguos distritos de riego dentro de las alternativas razonables son el Distrito de Irrigación Donna y el Distrito de Irrigación Engleman. Estos dos distritos de riego pueden ser elegibles para el Registro Nacional.

Todas las alternativas razonables tienen el potencial de requerir ROW de los antiguos distritos de riego que se enumeran o pueden ser elegibles para su inclusión en el Registro Nacional y, debido a eso, se requiere el cumplimiento de dos leyes. La primera es una ley federal llamada Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los estados unidos. Y la segunda es una ley estatal llamada Capítulo 26 del Código de Parques y Vida Silvestre de Texas. Hay ciertos tipos de propiedades que están protegidas por estas leyes y, hasta la fecha, TxDOT solo ha descubierto que los antiguos distritos de riego son las únicas propiedades protegidas por estas leyes.

Según la regulación federal de la Sección 4(f), se requiere que TxDOT considere propiedades históricas, como los distritos de riego, como parte del proceso de planificación. Según esta ley, TxDOT debe determinar si existe una alternativa factible y prudente que evite el impacto a las propiedades históricas. Para el proyecto SH 68, se anticipa que las alternativas razonables requerirían un nuevo ROW de parte del Distrito de Riego # 2 del Condado de Hidalgo, incluido en el Registro Nacional, así como dos distritos de riego que podrían ser elegibles para el Registro Nacional: Distrito de Irrigación Donna y el Distrito de Irrigación Engleman.

La regulación estatal del Capítulo 26 es similar a la ley federal de la Sección 4 (f), ya que TxDOT debe evaluar si existe una manera factible y prudente de evitar el impacto a propiedades históricas. El Capítulo 26 solo se aplica a las propiedades históricas designadas oficialmente (como las enumeradas en el Registro Nacional), y en el caso de SH 68, el Capítulo 26 solo se aplicaría al Distrito de Riego HCID # 2, listado en el Registro Nacional. Los otros dos distritos de riego no serían considerados en el Capítulo 26 porque no están incluidos en el Registro Nacional.

Se puede encontrar información adicional y detalles sobre los impactos anticipados para las alternativas razonables y la alternativa de no construcción en el DEIS.

21. {Dean Tesmer}

Todas las alternativas razonables y la alternativa de no construir se analizaron al mismo nivel de detalle en el DEIS. La varianza en los impactos potenciales entre las tres alternativas razonables fue mínima; sin embargo, algunos impactos potenciales clave se consideraron menos deseables para la alternativa FM 1423 PSM. Estos impactos potenciales incluyen: un mayor número de desplazamientos residenciales; impactos mayores en las zonas de inundación de 100 años, y un mayor potencial para afectar las propiedades de la Sección 4(f), debido a las características históricas de riego.

La alternativa 2014 PSM y la alternativa 2014 Modificación #2 comparten aproximadamente el 65 por ciento de la misma ruta y la escala general y la magnitud de los impactos de las dos alternativas fueron relativamente similares en función de la misma alineación general; por lo tanto, el costo total del proyecto se convirtió en un factor en la determinación de la alineación preferida recomendada. El costo total estimado del proyecto de la alternativa 2014 PSM es $797 millones en comparación con la alternativa 2014 Modificación #2 a $768 millones, que es una diferencia de 29 millones de dólares. Además, el diseño de la alternativa 2014 PSM requeriría la construcción de aproximadamente 63 estructuras clasificadas como puente sobre los antiguos cruces de los canales del distrito de riego o aguas potenciales de los estados unidos.

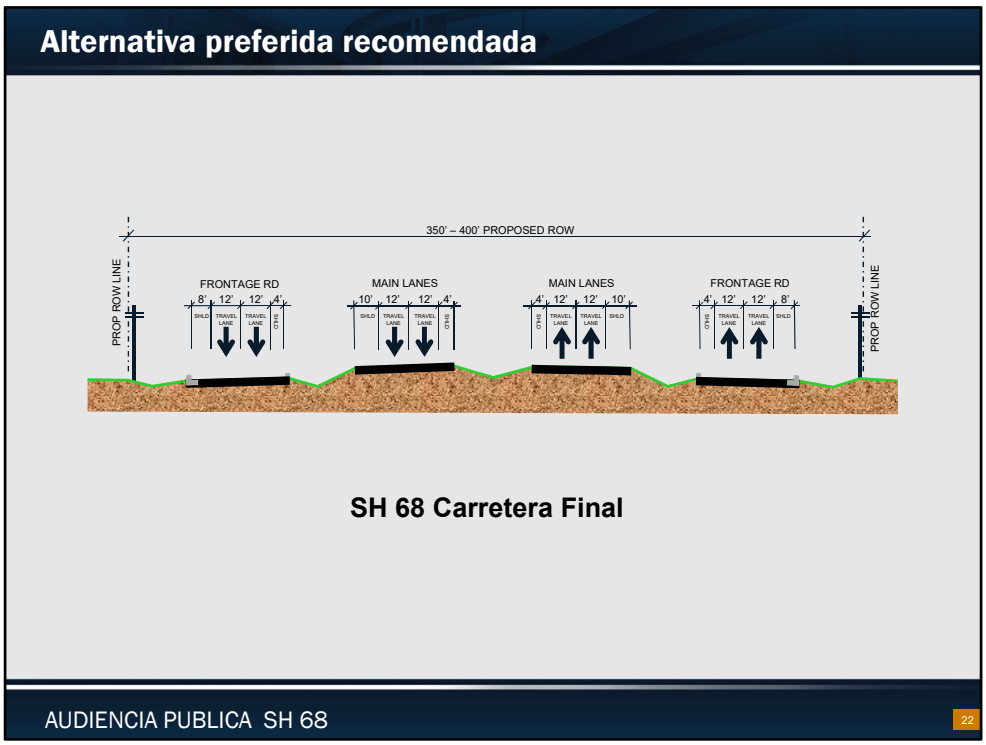
En comparación, la alternativa 2014 Modificación #2 requeriría la construcción de aproximadamente 26 estructuras clasificadas como puente. Aunque se realizarán esfuerzos para abarcar los cruces durante el diseño final; el mayor número de cruces a lo largo de la alternativa 2014 PSM presenta un mayor riesgo de impactar una característica histórica de riego que puede resultar en impactos adicionales de la Sección 4(f) o impactos potenciales a aguas de los estados unidos.

La alternativa 2014 Modificación #2 desplazaría aproximadamente 102 hogares y 8 negocios. Impactaría la menor cantidad de suelos sin desarrollo, requeriría el menor número de estructuras clasificadas como puente, afectaría la cantidad más baja en las zonas de inundación (140 acres) y presentaría un menor riesgo de impactos potenciales a las propiedades de la Sección 4(f). La alternativa 2014 Modificación #2 también afectaría a 2 sitios potenciales de materiales peligrosos.

Basado en el análisis, el menor riesgo de impactos de la Sección 4(f) para las características de riego históricas y el menor costo total estimado de $768 millones, la alternativa 2014 Modificación #2 se identificó como la alternativa preferida recomendada por TxDOT.

La Sección 4 del DEIS proporciona un resumen de los impactos anticipados asociados con las tres alternativas razonables, así como con la alternativa de no construir. También se puede encontrar información detallada en los reportes técnicos disponibles para su revisión e inspección esta noche y en el sitio web de TxDOT.

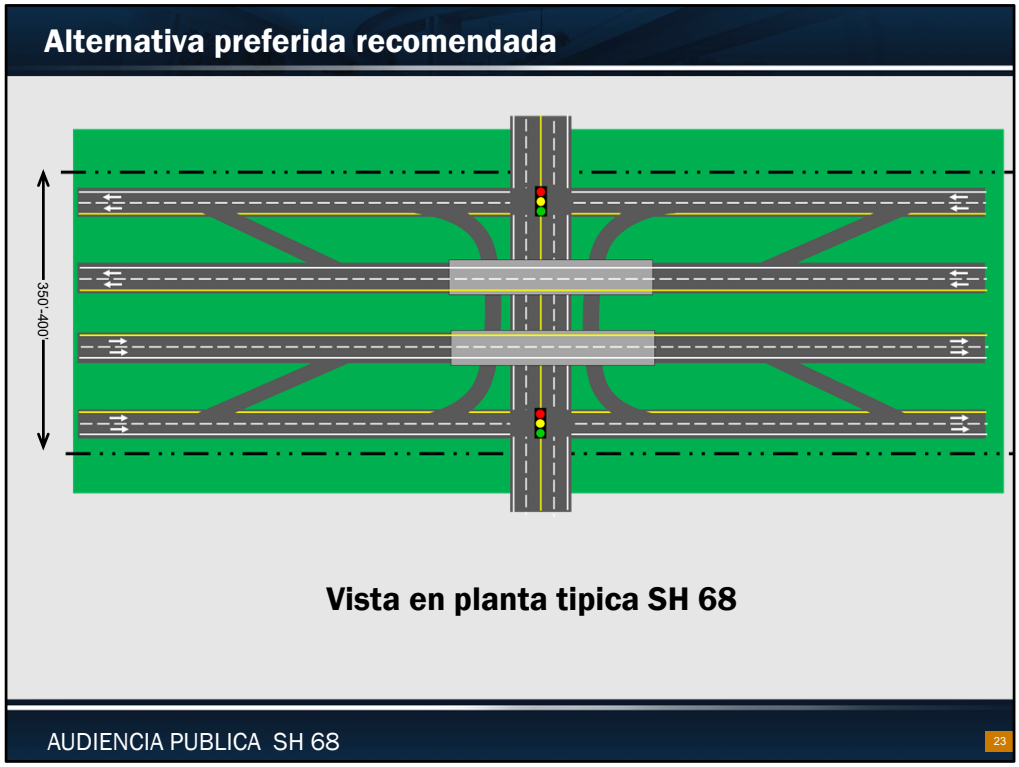
Ahora me gustaría presentarle al Sr. Rudy Rivera, nuestro gerente de proyectos de consultores, quien proporcionará una presentación técnica para el diseño de la carretera SH 68.



22. {Rudy Rivera}

Gracias Sr. Tesmer,

La alternativa preferida recomendada para SH 68 incluiría carriles de acceso y carriles principales que se muestran como líneas negras y estarían separadas por medianas cubiertas de zacate que se muestran en verde. La carretera propuesta se construirá dentro de un derecho de vía de 350 pies de ancho e incluirá 400 pies de ancho en las áreas que requieren pasos elevados. Las carreteras laterales propuestas consistirían en dos carriles de 12 pies de ancho en cada dirección, con acotamientos interiores de 4 pies de ancho y acotamientos exteriores de 8 pies de ancho. Las carreteras laterales incluirían guarniciones verticales para acomodar los requisitos de drenaje. Los carriles principales consistirían en dos carriles de 12 pies de ancho en cada dirección, con acotamientos interiores de 4 pies de ancho y acotamientos exteriores de 10 pies de ancho.



23. {Rudy Rivera}

Si se construye, la alternativa preferida recomendada proporcionaría finalmente una autopista sin peaje de acceso controlado con dos carriles principales rumbo al norte y dos rumbo al sur, carreteras laterales con dos carriles de acceso en dirección norte y dos en dirección sur, rampas de entrada y salida y pasos elevados para los carriles principales y carriles de retorno. Los términos en I-2 / US 83 e I-69C / US 281 incluirían las conexiones propuestas a los carriles de acceso existentes y las rampas de conexión directa propuestas hacia y desde los carriles principales existentes. Las rampas de entrada y salida propuestas consistirían en carriles de 14 pies de ancho, con acotamientos interiores de 2 pies de ancho y acotamientos exteriores de 8 pies de ancho.

Los carriles principales de SH 68 serán diseñados para acomodar una velocidad de diseño de 70 mph y una velocidad de diseño de 50 mph para los carriles de acceso.

Las alcantarillas y otras estructuras de clases de puentes se construirían sobre el drenaje existente y los cruces de canales de riego. Los desagües de drenaje serían construidos de acuerdo con y en coordinación con el Plan Maestro de Drenaje Regional del Condado de Hidalgo y a los estándares de diseño de TxDOT y otras regulaciones aplicables.

Se anticipa que los pasos elevados para los carriles principales estarían ubicados sobre calles principales que incluyen; Ferguson Road, Sioux Road, East Nolana Loop / Earling Road, Owassa Road, Alberta Road, Trenton Road, Wisconsin Road, Canton Road, SH 107, FM 1925 / Monte Cristo Road, FM 2812, CR 2050 / Brushline Road y Air Cargo Drive

Compra de derecho de vía y asistencia para relocalización

- Ley de Política Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Propiedades Inmuebles de 1970
  - Título II
  - Título III
- Paquete de audiencia
- Representantes de derecho de via de TxDOT

Sitio web de TxDOT

http://www.txdot.gov/government/processes-procedures/row.html

AUDIENCIA PUBLICA SH 68 24

24. {Rudy Rivera}

La compra de derecho de vía (ROW por sus siglas en inglés), el terreno que se comprará para la construcción de la carretera, se haría de acuerdo con Títulos II y III de la Ley de Política Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Propiedades Inmuebles de 1970, comúnmente conocida como la URA (por sus siglas en inglés). Tenemos representantes de derecho de vía de TxDOT esta noche en caso de que alguna persona tenga preguntas específicas sobre el proceso de compra de derecho de vía y asistencia para relocalización.

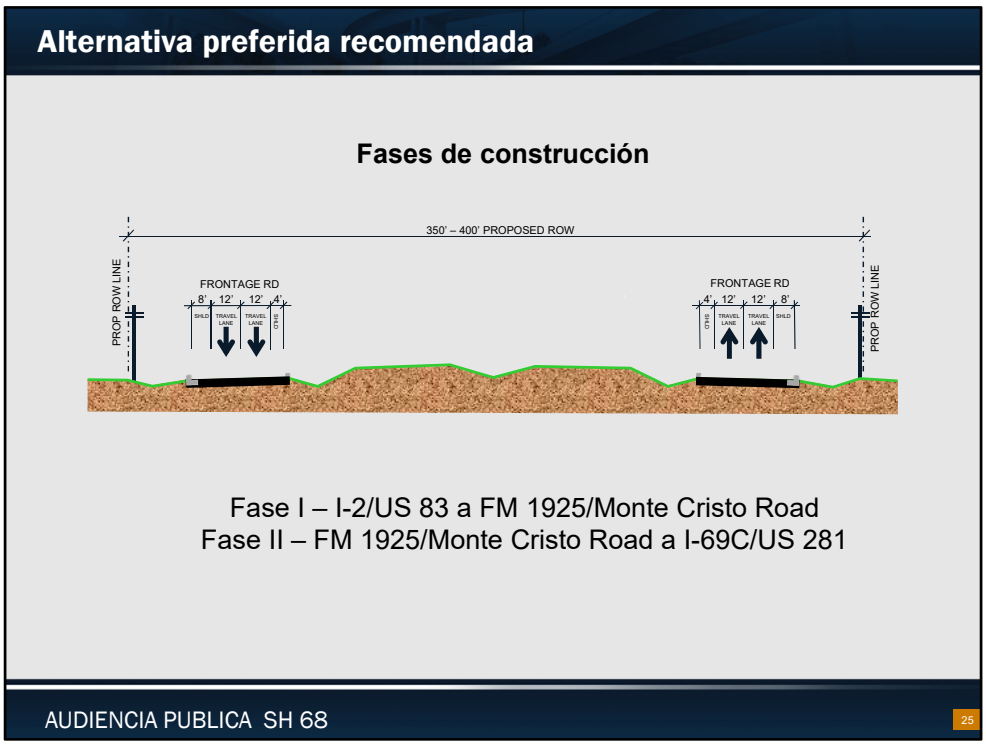
Ahora le proporcionaré información sobre el proceso que TxDOT debe seguir para la compra de derecho de vía.

Las compras se realizarían de acuerdo con las leyes y normas federales y estatales. La ley federal principal que establece las normas para la compra de ROW y el programa de asistencia para la reubicación es la URA. Esta ley establece los estándares para el proceso de valuación, las negociaciones y las reubicaciones y también se ha incorporado a la ley estatal tal como se establece en el Código de Transporte de Texas y el Código de Propiedad de Texas.
Para una revisión básica de sus derechos, le recomendaría que recoja uno de los folletos en la mesa de derecho de vía. Una definición detallada de los Títulos II y III de la URA se incluye en los folletos que describen sus derechos como propietario.
Se contratará a tasadores independientes para evaluar todas las propiedades necesarias. Los propietarios afectados recibirían una notificación por escrito de la inspección de tasación pendiente. Los tasadores solicitarían permiso para ingresar a una propiedad para su inspección y le ofrecerían al propietario de la propiedad, o a su representante, el derecho de acompañarlos en la inspección. Se le solicitará al tasador que determine el valor de la propiedad que se adquirirá, las mejoras dentro del área que se adquirirá y los daños (si los hubiese) a la propiedad restante. La evaluación escrita se proporcionará al propietario en el momento de la oferta.

Si el Registro de la Decisión ambiental determina que se ha seleccionado una alternativa de construcción, y el proyecto ha sido completamente autorizado, el TxDOT comenzaría el proceso de compra. El agente le enviará a cada propietario una carta de oferta junto con una copia de la valuación. Esa carta, junto con la tasación, avisaría a cada propietario afectado sobre el valor de la propiedad que se adquirirá, el valor de cualquier mejora dentro de la adquisición del área y los daños (si los hubiese) a la propiedad restante. Cada propietario puede aceptar la oferta en base a la tasación o hacer una contraoferta basada en información adicional que pueda afectar el valor del terreno considerado.

Si no se puede llegar a un acuerdo, el TxDOT obtendría la autorización para proceder con los procedimientos de dominio eminente. La etapa inicial de un proceso de dominio eminente es lo que se conoce como audiencia con los Comisionados Especiales. En la audiencia del los Comisionados Especiales, un juez con jurisdicción sobre tales procedimientos nombraría a tres comisionados especiales para escuchar la evidencia tanto del propietario como del TxDOT. La audiencia de los Comisionados Especiales generalmente es informal y, por lo general, no en una sala del tribunal, sino en una sala de reuniones públicas. El propietario de una propiedad puede contratar a un abogado para que lo represente en este procedimiento o comparecer en representación propia. Basado en el testimonio dado, los Comisionados Especiales llegaran a una cantidad, que sería su determinación de valor. Al depositar la cantidad determinada en el registro de la corte, TxDOT tendrá derecho de tomar posesión de la propiedad. El propietario o el TxDOT pueden apelar la determinación de valor de los Comisionados Especiales, y luego se programaría un procedimiento judicial para resolver el desacuerdo de valor.

En todos los casos, se reembolsaría al dueño de la propiedad por cualquier gasto incidental razonable incurrido necesariamente en la transferencia del título de la propiedad adquirida al Estado. Los gastos elegibles para el reembolso generalmente incluyen honorarios de registro y gastos requeridos similares para transportar los bienes inmuebles junto con cualquier multa que se requiera para el pago anticipado de cualquier hipoteca registrada preexistente que se ingrese de buena fe y grava la propiedad. Se requiere que el Estado de Texas, a través de la URA que se mencionó anteriormente, ayude a las personas desplazadas de sus hogares y negocios debido a proyectos de carreteras.
Los folletos de reubicación, que proporcionan una descripción general del Programa de Asistencia de Reubicación y describen los servicios ofrecidos y cualquier pago por el cual las personas desplazadas, familias, empresas y organizaciones sin fines de lucro puedan ser elegibles para recibir están disponibles en la mesa ROW esta noche. Si tiene un interés o siente que puede verse afectado por este proyecto propuesto, le sugiero que recoja uno de estos folletos antes de irse esta noche.

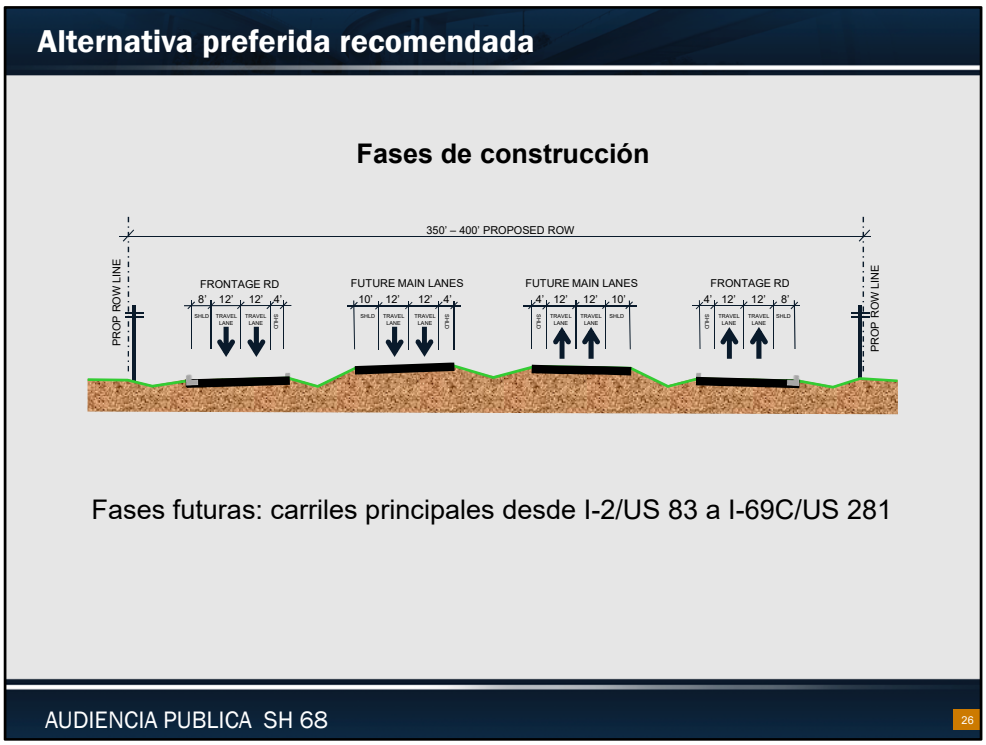


25. {Rudy Rivera}

Una vez que se compra el derecho de vía y se ajustan los servicios públicos, el proceso de construcción comenzaría.

La construcción se realizaría en varias fases, con la Fase I consistiría los carriles laterales desde la intersección I-2/US 83 hasta la intersección con FM 1925/Monte Cristo Road. TxDOT actualmente tiene fondos aprobados para el compro de derecho de via y la construcción de este proyecto para la fase 1 solamente. Se prevé que la construcción comience a fines de 2022.

La construcción de la Fase II de los carriles laterales desde FM 1925/Monte Cristo Road hasta I-69C/US 281 sería en el futuro, cuando se identifiquen fondos para esta fase.



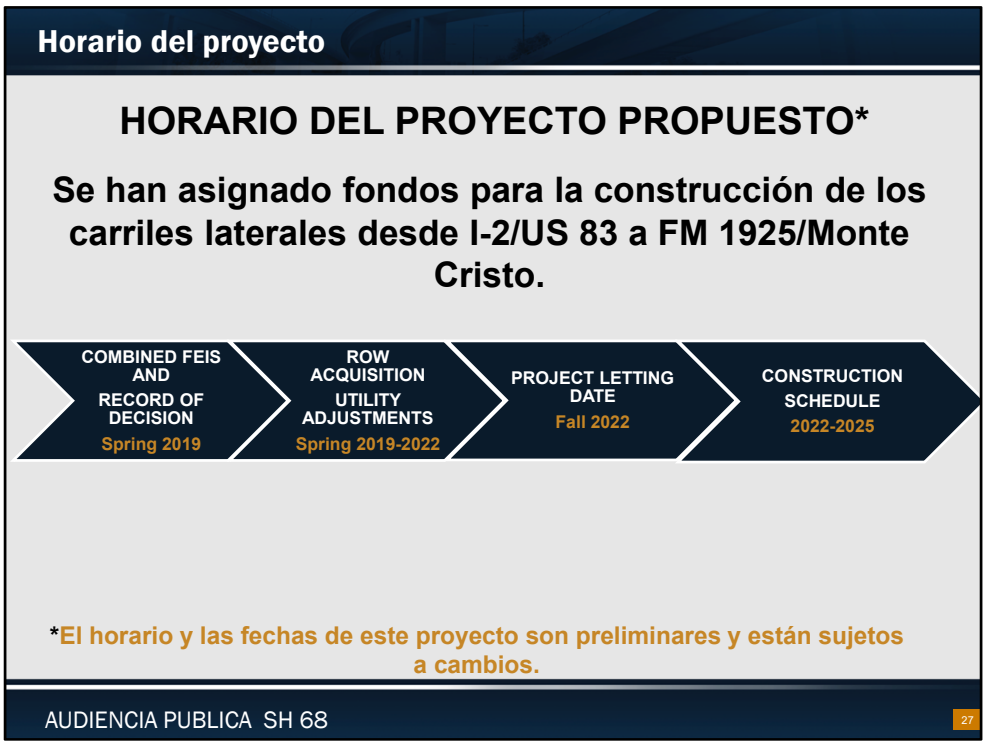
26. {Rudy Rivera}

Los carriles principales, entre las carreteras laterales, se construirían en el futuro, cuando el tráfico aumente hasta el punto en que se justifiquen y cuando hay fondos disponibles.

Esta última instalación de autopista se vería similar a la autopista I-2/US 83 existente en todo el valle.

Esto concluye la parte técnica de esta presentación. Ahora le devolveré la presentación a Octavio Saenz.

Gracias.



27. {Octavio Saenz}

Gracias, Sr. Rivera.

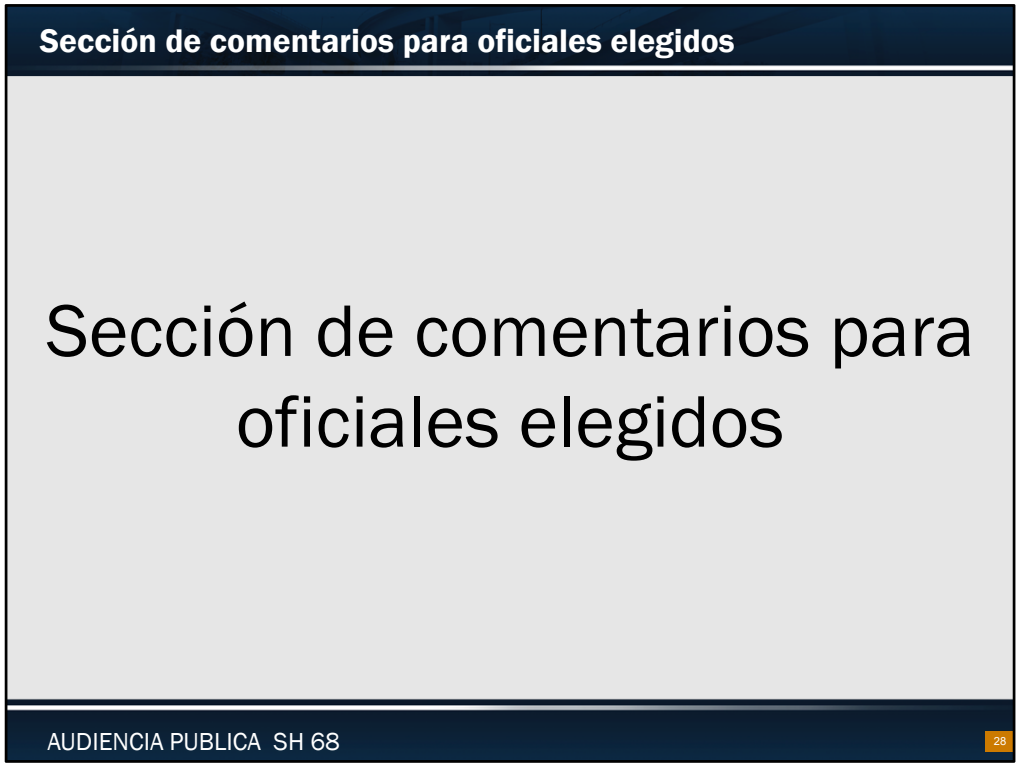
Después de la audiencia de esta noche, el siguiente paso es considerar y responder a todos los comentarios recibidos.

TxDOT preparará un FEIS y un ROD combinados que incluirán la decisión de TxDOT con respecto a este proyecto. Anticipamos presentar el FEIS y el ROD combinados a principios de 2019.

Si se selecciona una alternativa de construcción, TXDOT comenzaría el proceso de compra de derecho de vía. Se estima que este proceso se finalizará a fines de 2022.

En este momento, la construcción para el proyecto de la primera fase, los carriles laterales de I-2/US 83 a FM 1925/Monte Cristo se anticipa para finales de 2022 a un costo estimado de $55 millones.

La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales correspondientes para este proyecto, han sido o se están llevando a cabo por TxDOT en cumplimiento a 23 U.S.C. 327 y un Memorando de entendimiento con fecha del 16 de diciembre de 2014, y ejecutado por FHWA y TxDOT.



28. {Octavio Saenz}

En este momento, me gustaría preguntarle a cualquier oficial elegido que desee hacer su comentario sobre el proyecto que se acerque al micrófono.

29. {Octavio Saenz}

En este momento, comenzaremos el período de comentarios públicos de la audiencia

Tenga en cuenta que esta es una Audiencia Pública. Al cumplir con las reglas de audiencia públicas, no podemos responder a sus preguntas ni a sus comentarios durante el período de comentarios públicos. Las respuestas a las preguntas o comentarios se proporcionarán por escrito después de la audiencia y se incluirán en el registro del proyecto propuesto. El documento final de revisión ambiental se pondrá a disposición del público para su revisión en la Oficina del Distrito de Pharr y la Oficina del Proyecto SH 68.

Cuando pase al micrófono para hacer un comentario, diga su nombre por completo, haga su comentario y por favor limítelo a 3 minutos para dar tiempo a que otros puedan dar sus comentarios.

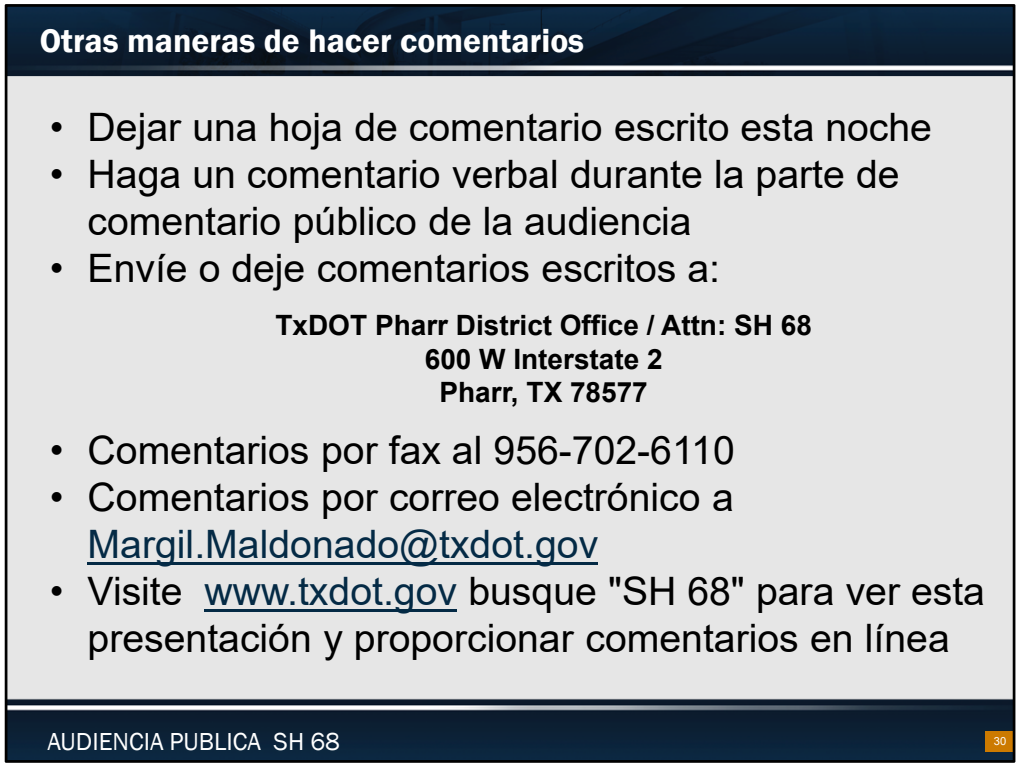
Ahora, llamaré a los miembros del público que se inscribieron para participar durante este período de comentarios.

El micrófono ahora está disponible para cualquier otra persona del público que desee hacer un comentario en este momento.

Recuerde que todos sus comentarios y preguntas serán cuidadosamente considerados antes de que se determinen las características finales del diseño. La fecha límite para recibir comentarios es el 15 de mayo de 2018.

Después de esta audiencia se preparará una matriz de comentarios / respuestas por escrito.

El período de comentarios públicos de esta audiencia se a terminado.

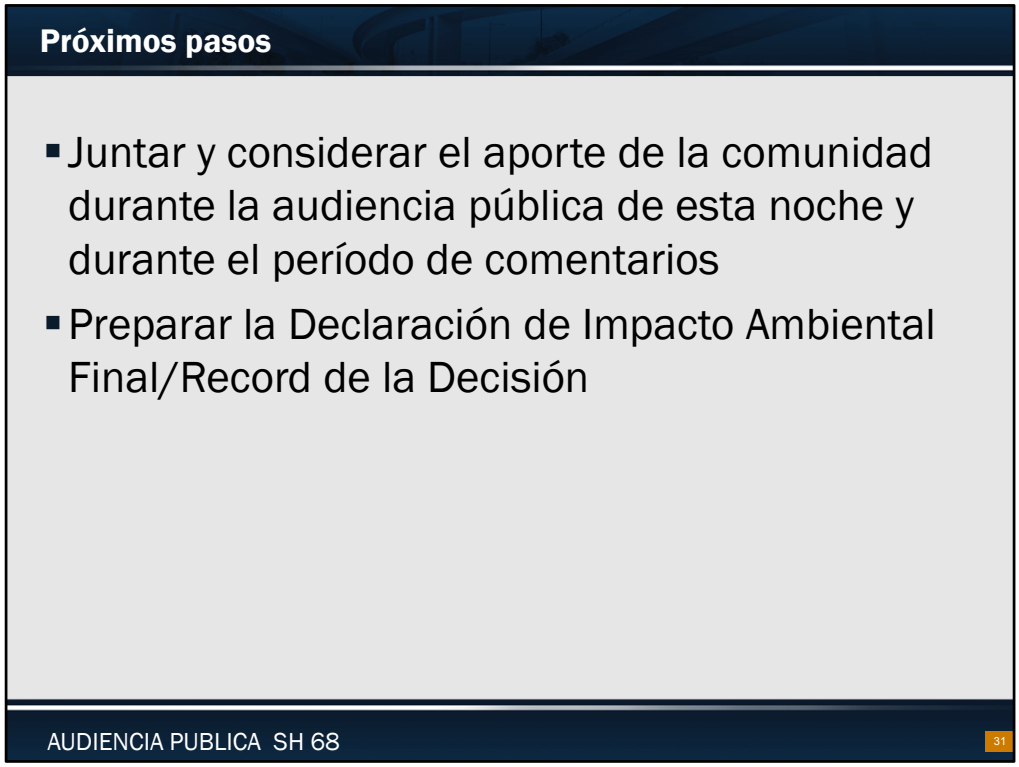


30. {Octavio Saenz}

Nuevamente, queremos recordarle que si no ha elegido hablar, puede dejar los comentarios por escrito aquí esta noche, enviarlos por correo, enviarlos por fax o enviarlos por correo electrónico a la dirección que se muestra aquí e incluido en sus paquetes de agenda.

Puede acercarse al taquígrafo de la corte cuando termine de hablar y hacer un comentario que se grabará en la transcripción de esta audiencia.

También pueden ver los materiales presentados esta noche y hacer un comentario en línea visitando nuestro sitio web www.txdot.gov y colocándolo en la barra de búsqueda "SH68".

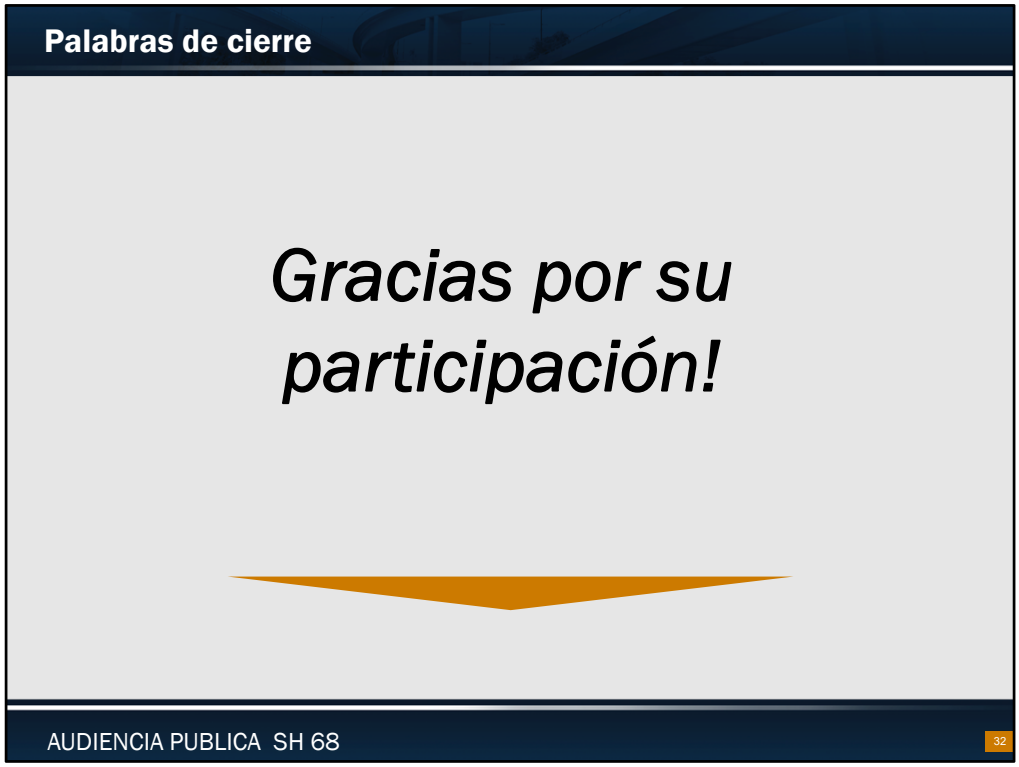


31. {Octavio Saenz}

Los próximos pasos para completar el proceso ambiental son

- Juntar y considerar el aporte de la comunidad durante la audiencia pública de esta noche y durante el período de comentarios.

- El FEIS incorpora el DEIS con las revisiones realizadas según correspondan a lo largo del documento. Las revisiones reflejarán cualquier modificación al proyecto, información actualizada sobre el medio ambiente afectado, cambios en la evaluación de los impactos, la identificación de las medidas de mitigación, los resultados de la coordinación, los comentarios recibidos sobre el DEIS y las respuestas a estos comentarios. TxDOT pondrá a disposición un documento combinado FEIS y ROD. Si se selecciona una alternativa de construcción como la alternativa preferida en el FEIS, esta se puede desarrollar a un nivel de detalle más alto, según corresponda, bajo la guía de la FHWA.



32. {Octavio Saenz}

Señoras y señores, apreciamos sinceramente su asistencia e interés con respecto al proyecto propuesto. Todas sus preguntas, comentarios y preocupaciones recibirán una consideración cuidadosa después de la audiencia pública de esta noche.

Gracias por su participación y quiero agradecer nuevamente a Donna ISD por permitirnos usar sus instalaciones.