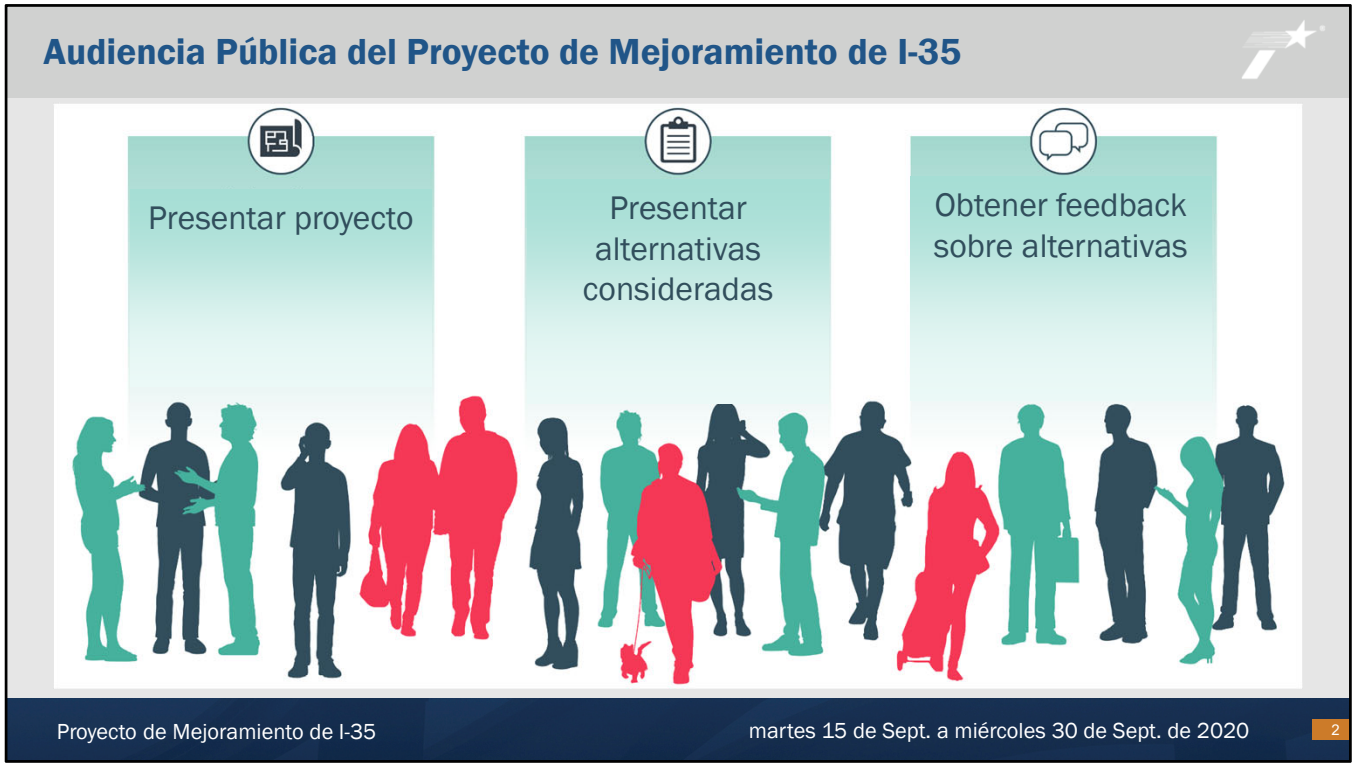
Bienvenidos a la audiencia pública virtual del Departamento de Transporte de Texas del Distrito de Wichita Falls para el Proyecto de Mejoramiento de I-35 desde Farm-to-Market (FM) 3002 en el condado de Cooke, Texas hasta Mile Marker 1/Carretera Merle Wolfe en el Condado Love, Oklahoma. Esta es una presentación pregrabada. Mi nombre es Lorena en representación de Jacobs en el Equipo Ambiental y me gustaría darles la bienvenida y agradecerle por participar en esta audiencia pública virtual.

Esta presentación está disponible para su visualización a partir de las 5:00 p.m. el martes 15 de septiembre de 2020 y se extenderá hasta las 11:59 p.m. miércoles 30 de septiembre de 2020.

Durante la audiencia virtual, puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás usando su reproductor de video.



Esta audiencia pública virtual se lleva a cabo para presentar el proyecto propuesto, presentar la alternativa de construcción recomendada que se está considerando, resumir los resultados del Borrador de la Evaluación Ambiental y recopilar las opiniones del público. Se le anima a enviar comentarios sobre el proyecto propuesto después de revisar los materiales de la audiencia y escuchar esta presentación.

Audiencia Pública Virtual en Respuesta a la Salud Pública

TxDOT cambío la audiencia pública tradicional en persona a una formato en línea en respuesta al brote de COVID-19.

Esta audiencia pública virtual y información en el sitio web del proyecto de TxDOT proporciona la misma información que tendría una audiencia en persona, que incluye:

- Información del proyecto
- Presentación grabada
- Esquema propuesta
- Marco de tiempo estimado del proyecto
- Proceso para enviar comentarios
- Contactos clave

Dadas las circunstancias únicas de la pandemia de COVID-19, junto con el compromiso del departamento de proteger la salud pública durante esta emergencia nacional, TxDOT está llevando a cabo esta audiencia pública virtual para evitar el contacto en persona. En este momento, se está llevando a cabo una audiencia pública en línea en lugar de una audiencia pública en persona.

Esta presentación cubre la misma información que el Distrito de Wichita Falls habría presentado en una audiencia pública en persona. El proceso de comentarios para la audiencia pública virtual se describirá cerca del final de esta presentación.

Todos los materiales para la audiencia se pueden encontrar en TxDOT.gov y en la búsqueda de palabras clave I-35 Cooke County.

Métodos de Comunicación/Notificación de I-35

- Las Cartas Oficiales Electas se enviaron por correo/correo electrónico el 8/24/2020
- Los avisos se enviaron por correo directamente a los propietarios adyacentes el 8/25/2020
- Los avisos de audiencia pública se publicaron en:
  - Las noticias semanales del Condado de Cooke el 8/26/2020
  - El Gainesville Daily Register el 8/27/2020
- La información se publicó en el sitio web de TxDOT el 8/28/2020
- Correo electrónico fueron enviados a aquellos que se han suscrito al proyecto I-35 Cooke County el 9/8/2020 y 9/14/2020
- En Twitter @TxDOTWF

Los avisos para esta audiencia publica se enviaron o publicaron en:

- Las cartas oficiales electas se enviaron por correo/correo electrónico el 8/24/2020
- Los avisos se enviaron por correo directamente a los propietarios adyacentes el 8/25/2020
- Los avisos de audiencia pública se publicaron en:
  - Noticias semanales del Condado de Cooke el 8/26/2020
  - Registro diario de Gainesville el 8/27/2020
- La información se publicó en el sitio web de TxDOT el 8/28/2020
- Correo electrónico fueron enviados a aquellos que se han suscrito al proyecto I-35 Cooke County el 9/8/2020 y 9/14/2020
- En Twitter @TxDOTWF

Ley de Política Ambiental Nacional

El proyecto recibiría fondos federales y, como tal los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto deben evaluarse de acuerdo con los estándares federales. El proceso que se sigue se denomina proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). El proceso de NEPA proporciona análisis de los impactos potenciales en el medio ambiente natural y artificial, y ayuda al tomador de decisiones a tomar una decisión informada sobre si continuar con el proyecto. La agencia líder bajo la Ley Política Ambiental Nacional (NEPA) para la propuesta el proyecto I-35 es la Administración Federal de Carreteras (FHWA).

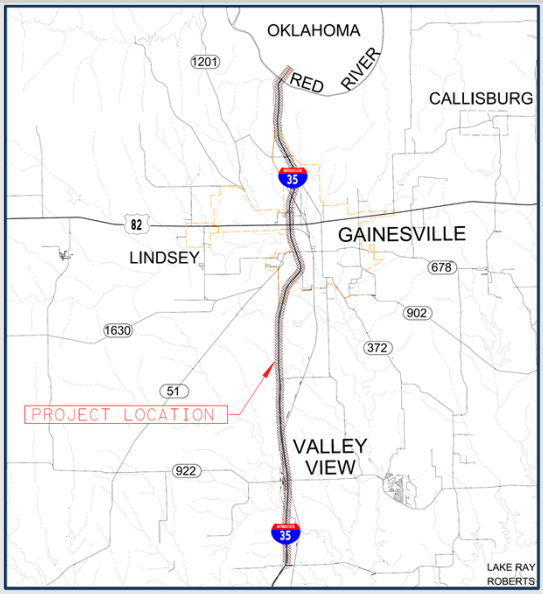
El proyecto I-35 recibiría fondos federales y, debido al componente federal, se requiere que TxDOT evalúe los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto de acuerdo con los estándares federales. El proceso que se sigue se denomina proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional, también conocido como NEPA. El proceso de NEPA proporciona análisis de los impactos potenciales en el medio ambiente natural y artificial y ayuda al tomador de decisiones a tomar una decisión informada sobre si continuar con el proyecto. La agencia que es líder debajo de NEPA para el proyecto propuesto es la Administración Federal de Carreteras, conocidos como FHWA.

Descripcion General del Proyecto I-35

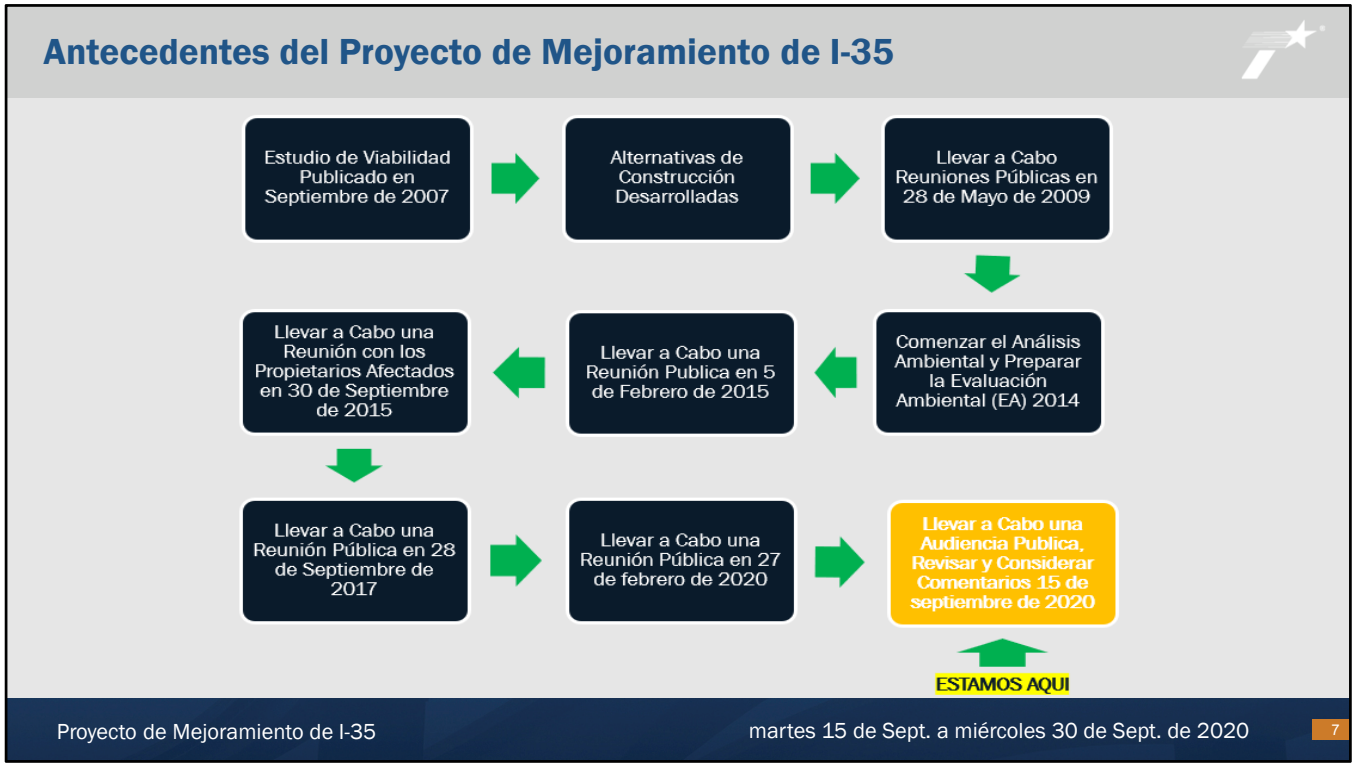
Limites del Proyecto:
FM 3002 en el Condado de Cooke, Texas a Mile Marker 1/Carretera Merle Wolfe en el Condado Love, Oklahoma

Longitud del Proyecto:
21.6 millas

El Escenario del Proyecto:
El proyecto propuesto es predominantemente rural y pasa por las Ciudades de Valley View y Gainesville



TxDOT y FHWA proponen ampliar 21.6 millas de la I-35 cerca de FM 3002 en Cooke, Texas hasta Mile Marker 1/Carretera Merle Wolfe en el Condado Love, Oklahoma. El proyecto propuesto es predominantemente rural y pasa por las Ciudades de Valley View y Gainesville, Texas.



En septiembre del 2007 se publicó el Estudio de Viabilidad de I-35 y el Distrito de Wichita Falls comenzó a desarrollar alternativas de construcción propuestas. Se llevaron a cabo reuniones públicas el 28 de mayo de 2009 para presentar un esquema preliminar y los estudios ambientales comenzaron en 2014 para el proyecto propuesto de acuerdo con las alternativas de construcción propuestas desarrolladas con base en la opinión pública. La participación pública posterior se llevó a cabo el 5 de febrero de 2015 (reunión pública para presentar la alternativa de construcción propuesta y el propósito y la necesidad), 30 de septiembre de 2015 (MAPO en la ciudad de Thackerville, para actualizar la extensión de los límites del proyecto al marcador de milla 3/Carretera Rogers) y otra reunión pública el 28 de septiembre de 2017 (en la ciudad de Valley View, para presentar la propuesta de alineación ferroviaria).

Después de que no se pudo llegar a un acuerdo entre TxDOT y BNSF, se eliminó del proyecto la alternativa de alineación ferroviaria propuesta y se celebró una reunión pública en Valley View el 27 de febrero de 2020 para actualizar al público sobre los cambios de diseño y se revisaron los estudios ambientales.

El propósito de esta audiencia pública es proporcionar al público la alternativa de construcción recomendada, presentar los impactos potenciales basados en el Borrador de la Evaluación Ambiental y recibir comentarios del público sobre el proyecto propuesto.

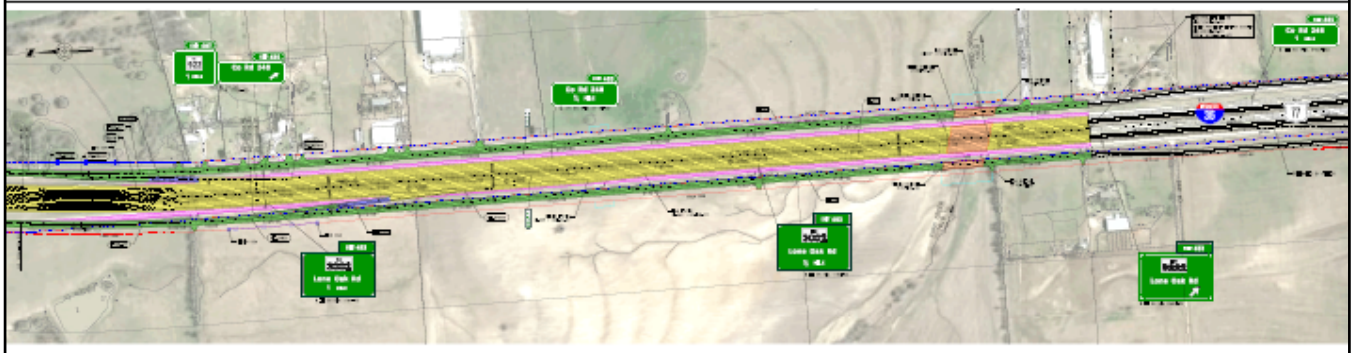
Propósito y Necesidad del Proyecto

- ¿Qué estamos intentando de hacer? (Propósito del Proyecto)
  - Mejorar la movilidad
  - Agregar capacidad
  - Adaptar las oportunidades de desarrollo económico
  - Mejorar la seguridad
- ¿Qué problemas deben abordarse? (Necesidad del Proyecto)
  - El proyecto propuesto es necesario porque la capacidad de la carretera es inadecuada para satisfacer de manera segura los volúmenes de tráfico local y regional actuales y futuros, lo que genera congestión y movilidad reducida en este tramo de la carretera.

El propósito del proyecto propuesto de la I-35 es mejorar la movilidad, agregar capacidad, dar cabida a oportunidades de desarrollo económico y mejorar la seguridad de los viajeros actuales y futuros en la región.

El proyecto propuesto de la I-35 es necesario porque la capacidad de la carretera es inadecuada para satisfacer de manera segura los volúmenes de tráfico local y regional actuales y futuros, lo que genera congestión y movilidad reducida en este tramo de la carretera.

Esquemas



Proyecto de Mejoramiento de I-35 martes 15 de Sept. a miércoles 30 de Sept. de 2020 9

Ahora discutiremos la alternativa de construcción recomendada de I-35. El diseño esquemático se ha publicado en el sitio web del proyecto (visite txdot.gov y busque por palabra clave I-35 Cooke County) y también está disponible para verlo en la sala virtual en la mesa de esquemas.

Descripción del Proyecto

- Amplicación de I-35 de cuatro carriles existente a ocho carriles en última instancia (cuatro carriles en cada dirección).
- La sección típica propuesta incluiría cuatro carriles de circulación de 12 pies de ancho y arcenes interiores y exteriores de 10 pies de ancho en cada dirección.
- Convertiremos las carreteras secundarias de dos vías no continuas a carreteras secundarias continuas de un solo sentido. Los estudios de patrones de tráfico en un solo sentido han identificado las carreteras secundarias de un solo sentido como una opción más segura para el publico que viaja.
- El acceso cruzado separado a nivel se proporcionaría aproximadamente cada 1.5 millas durante todo el proyecto.
- La alternativa de construcción recomendada para la carretera requeriría dos nuevos puentes para los carriles principales en el Río Rojo y un puente existente se usaría para una carretera de dos vias sobre el Río Rojo.

La alternativa de construcción recomendada propuesta propone ampliar I-35 existente a ocho carriles (cuatro carriles en cada dirección) siguiendo la alineación existente.

La sección típica propuesta incluiría cuatro carriles de circulación de 12 pies de ancho y arcenes interiores y exteriores de 10 pies de ancho en cada dirección.

Los estudios de patrones de tráfico en un solo sentido han identificado las carreteras secundarias de un solo sentido como una opción más segura para el público que viaja. Por lo tanto, la alternativa de construcción recomendada convertiría las carreteras secundarias de dos vías no continuas en carreteras secundarias continuas de una vía.

El acceso cruzado separado a nivel se proporcionaría aproximadamente cada 1.5 millas durante todo el proyecto.

Además, se construirían dos nuevos puentes para los carriles principales y un puente existente se usaría para un camino lateral de dos vías sobre el Río Rojo.

El esquema se ha publicado en el sitio web del proyecto (visite txdot.gov y busque por palabra clave I-35 Cooke County) y también está disponible para verlo en la sala virtual de la mesa de esquemas.

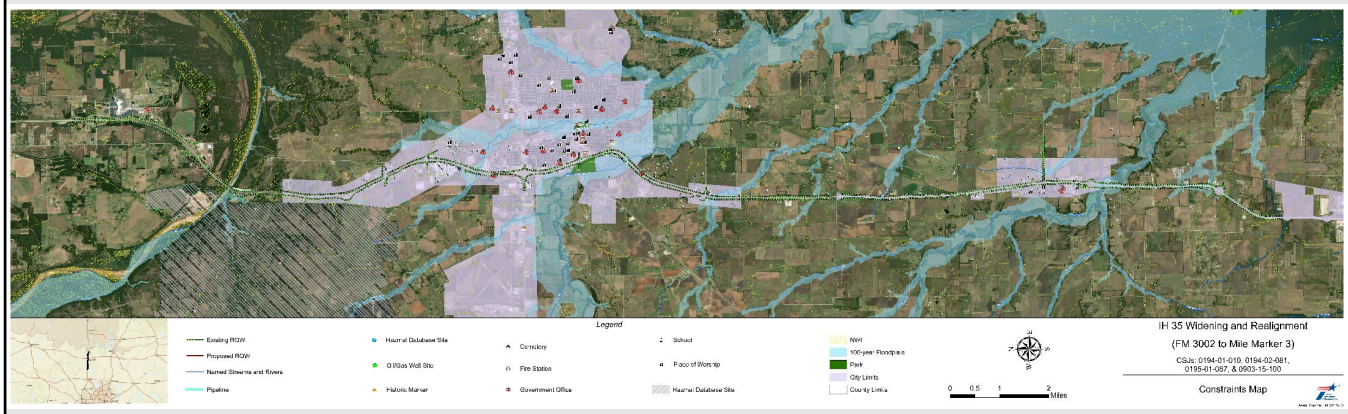
Planificación y Financiación del Proyecto

- El costo de construcción estimado es aproximadamente $675 millones para la instalación provisional de seis carriles. Por $78 millones adicionales se construiría la instalación final de 8 carriles, por un costo total estimado de construcción de $753 millones.
- Una parte del proyecto propuesto es consistente con el Programa de Transporte Unificado (UTP) de TxDOT 2020. La FHWA no tomará acción final sobre el documento ambiental hasta que se demuestre la disponibilidad de fondos razonables para el proyecto.

El proyecto propuesto se financiaría con una combinación de fondos federales y estatales. Texas financiaría la parte del proyecto en Texas y Oklahoma financiaría la parte en Oklahoma. El costo de construcción estimado es de aproximadamente $675 millones para la instalación provisional de seis carriles. Por $78 millones adicionales se construiría la instalación final de 8 carriles, por un costo total de construcción estimado para el proyecto de $753 millones.

El Plan de Transporte Rural de Texas 2035, el componente rural del Plan de Transporte de Largo Alcance Estatal 2035, identifica el mejoramiento de I-35 entre la línea del condado de Denton y la línea estatal de Texas/Oklahoma (Puente del Río Rojo), como las cuatro mejoras clasificadas más arriba proyectos para el Distrito de TxDOT Wichita Falls. Una parte del proyecto propuesto es consistente con el Programa de Transporte Unificado (UTP) de TxDOT 2020. El proyecto propuesto se financiaría con fondos federales y estatales. La acción final de NEPA no se puede completar a menos que los fondos para el proyecto descrito en el documento ambiental estén razonablemente disponibles. TxDOT está trabajando actualmente para identificar fondos razonablemente disponibles para el proyecto propuesto. La FHWA no tomará la acción final sobre el documento ambiental hasta que se demuestre la disponibilidad razonable de fondos para el proyecto.

Mapa de Restricciones

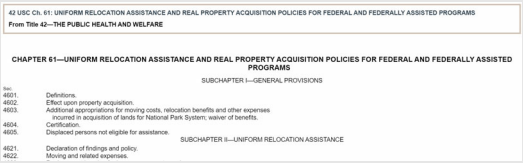


Proyecto de Mejoramiento de I-35 martes 15 de Sept. a miércoles 30 de Sept. de 2020 12

Ahora discutiremos los resultados del Borrador de la Evaluación Ambiental para la Alternativa de Construcción Recomendada para I-35. El mapa de restricciones se ha publicado en el sitio web del proyecto (visite txdot.gov y busque por palabra clave I-35 Cooke County) y también está disponible para verlo en la sala virtual de la mesa ambiental.

Informacion de Adquisicion de Derecho de Paso (ROW)

- Aproximadamente 124 acres de derecho de paso (ROW) adicional serían necesarios para el proyecto propuesto
- El proyecto propuesto potencialmente desplazaría seis estructuras comerciales
  - Dos estructuras abandonadas (un almacén y un motel)
  - Restaurante Italiano Luigi
  - Lone Star Exxon
  - Compañia Joe McElreath
  - Hilltop Conoco
- No se prevén desplazamientos residenciales


42 USC Ch. 61: UNIFORM RELOCATION ASSISTANCE AND REAL PROPERTY ACQUISITION POLICIES FOR FEDERAL AND FEDERALLY ASSISTED PROGRAMS
From Title 42—THE PUBLIC HEALTH AND WELFARE

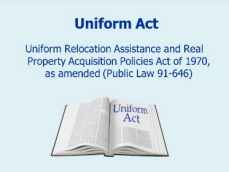
CHAPTER 61—UNIFORM RELOCATION ASSISTANCE AND REAL PROPERTY ACQUISITION POLICIES FOR FEDERAL AND FEDERALLY ASSISTED PROGRAMS

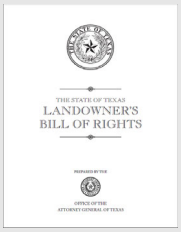
SUBCHAPTER I—GENERAL PROVISIONS

Sec.
4601. Definitions.
4602. Effect upon property acquisition.
4603. Additional appropriations for moving costs, relocation benefits and other expenses incurred in acquisition of lands for National Park System; waiver of benefits.
4604. Certification.
4605. Displaced persons not eligible for assistance.

SUBCHAPTER II—UNIFORM RELOCATION ASSISTANCE

4621. Declaration of findings and policy.
4622. Moving and related expenses.





Visite www.txdot.gov para obtener más información sobre la Ley Uniforme y el Programa de Asistencia para la Reubicación de TxDOT.

El proyecto propuesto de la I-35, sujeto a las consideraciones de diseño finales, requeriría 124 acres de derecho de paso adicional para el derecho de paso propuesto y requeriría 163 parcelas y desplazaría seis estructuras comerciales. Actualmente, dos de las propiedades comerciales están abandonadas (una bodega y un motel). De las cuatro propiedades que quedan, dos ya se han adquirido mediante el proceso de adquisición inicial y ya se han reubicado (Luigi's Italian Restaurant y Joe McElreath Company). Una propiedad comercial, Hilltop Conoco, se encuentra actualmente en conversaciones iniciales de adquisición con TxDOT. La adquisición anticipada de Lone Star Exxon está actualmente en suspenso.

No se prevén desplazamientos residenciales.

TxDOT ofrece asesoría de reubicación y asistencia financiera a residencias y negocios que son desplazados por la adquisición de derecho de vía de acuerdo con la Ley Uniforme de Asistencia de Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970. TxDOT brindaría asistencia a negocios potencialmente desplazados.

Áreas de Recursos de Análisis Ambiental

- Calidad del Aire
- Propiedades Arqueologicas
- Tierras de Cultivo
- Agua Subterránea
- Propiedades Históricas no Arqueológicas
- Coordinación Tribal

Con base en los estudios realizados y la coordinación continua, se determinó que la Alternativa de construcción recomendada no tendría impactos en las siguientes categorías de recursos: calidad del aire, propiedades arqueológicas, tierras de cultivo, agua subterránea, propiedades históricas no arqueológicas o recursos tribales. Sin embargo, la alternativa de construcción recomendada podría afectar una serie de otros recursos y me gustaría resumir esos impactos potenciales a continuación.

Áreas de Recursos de Análisis Ambiental

- **Recursos Biológicos, incluidas Especies y Habitats Amenazados y en Peligro de Extinción.**
- Impactos Comunitarios y Justicia Ambiental
- Llanuras y Canales de Inundación y Aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales
- Materiales Peligrosos
- Propiedades de la Sección 4(f) y 6(f)
- Ruido de Tráfico

Con base en los estudios ambientales realizados, se determinó que la alternativa de construcción recomendada tendría impactos en los siguientes recursos:

Se realizaron estudios de campo para determinar los impactos sobre los recursos biológicos; como la vegetación, el hábitat y la vida silvestre (incluido el hábitat de especies amenazadas y en peligro de extinción). Según estos estudios y la coordinación hasta la fecha, no hay impactos en las comunidades de vegetación umbral, especies amenazadas y en peligro de extinción, especies de mayor necesidad de conservación o recursos de vida silvestre protegidos por la Ley del Tratado de Aves Migratorias y la Ley de Protección del Águila Calva.

TxDOT seguiría las Mejores Prácticas de Manejo (BMP) para el Lagarto Cornudo de Texas, así como para aves, peces y mejillones de agua dulce.

De acuerdo con la Ley del Tratado de Aves Migratorias, en el caso de que un ave pudiera anidar en una estructura a ser afectada por la construcción, el contratista retiraría todos los nidos de aves migratorias antiguas entre el 1 de octubre y el 15 de febrero de cualquier estructura donde se realizara el trabajo. Además, el contratista estaría preparado para evitar que las aves migratorias construyan nidos entre el 15 de febrero y el 1 de octubre.

TxDOT completaría los estudios de especies de charranes pequeños del interior y cualquier coordinación necesaria con USFWS y TPWD antes de la construcción.

Actualmente se están revisando los datos biológicos actualizados utilizados para estas determinaciones sin impacto. Una vez aprobados, los informes técnicos que documenten el análisis y las conclusiones de estos estudios estarán disponibles para su revisión y se actualizará la Evaluación Ambiental Final.

Environmental Analysis Resource Areas

- Recursos Biológicos, incluidas Especies y Habitats Amenazados y en Peligro de Extinción.
- **Impactos Comunitarios y Justicia Ambiental**
- Llanuras y Canales de Inundación y Aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales
- Materiales Peligrosos
- Propiedades de la Sección 4(f) y 6(f)
- Ruido de Tráfico

Los impactos relacionados con la justicia ambiental consideran el impacto de un proyecto propuesto en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. El proyecto propuesto no tendría un impacto adverso en las instalaciones de la comunidad ni afectaría la cohesión de la comunidad. La construcción de instalaciones para peatones y acomodaciones para ciclistas en las carreteras secundarias mejoraría la cohesión al proporcionar más conexiones y opciones de transporte dentro de las áreas pobladas de Gainesville y Valley View.

Si bien el proyecto propuesto potencialmente desplazaría a cuatro negocios activos, ninguno de los negocios afectados está ubicado dentro de áreas identificadas como predominantemente minoritarias o de bajos ingresos.

El área de estudio demográfico experimenta actualmente los efectos de estar adyacente a una carretera interestatal importante. No se prevé que el proyecto propuesto cause cambios sustanciales que resulten en otros impactos adversos que afecten a las comunidades circundantes, tales como impactos de ruido adversos, impactos a la calidad del aire e impactos visuales adversos.

Después de considerar los posibles efectos adversos y beneficiosos de la alternativa de construcción recomendada, no se anticipan impactos desproporcionadamente altos y adversos para las poblaciones de justicia ambiental.

Environmental Analysis Resource Areas

- Recursos Biológicos, incluidas Especies y Habitats Amenazados y en Peligro de Extinción.
- Impactos comunitarios y Justicia Ambiental
- **Llanuras y Canales de Inundación y Aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales**
- Materiales Peligrosos
- Propiedades de la Sección 4(f) y 6(f)
- Ruido de Tráfico

Proyecto de Mejoramiento de I-35 martes 15 de Sept. a miércoles 30 de Sept. de 2020 17

La Orden Ejecutiva 11988 requiere la protección de llanuras de inundación y canales de inundación. El diseño hidráulico de la Alternativa de Construcción Recomendada se prepararía de acuerdo con las políticas y procedimientos de diseño actuales de TxDOT y FHWA. La instalación permitiría la conducción de la inundación de 100 años, siendo aceptable la inundación de la carretera, sin causar daños significativos a la instalación, arroyo u otra propiedad. La alternativa de construcción recomendada no aumentaría la elevación de la inundación base a un nivel que violaría las regulaciones u ordenanzas de la llanura de inundación aplicables. Se requerirá coordinación con el administrador local de la llanura aluvial.

Las aguas jurisdiccionales de los EE. UU. Dentro de la Alternativa de construcción recomendada incluyeron cinco arroyos perennes, 10 arroyos intermitentes y 22 arroyos efímeros, que comprenden 12,777 pies lineales. Todos los impactos a las aguas jurisdiccionales serán autorizados por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Distrito de Tulsa bajo un Permiso Individual de la Sección 404. La Ley General de Puentes de 1946 y las Secciones 9 y 10 de la Ley de Ríos y Puertos de 1899 prohíben la obstrucción no autorizada (incluida la construcción de puentes) o la alteración de las aguas navegables de los EE. UU., A menos que el trabajo haya sido autorizado con un permiso de la costa de EE. UU. Guardia. Si bien la Guardia Costera de los EE. UU. No ejercería jurisdicción sobre el Puente del Río Rojo, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Considera navegable el Río Rojo; por lo tanto, se tramitaría un permiso de la Sección 10 junto con el Permiso individual de la Sección 404.

Environmental Analysis Resource Areas

- Recursos Biológicos, incluidas Especies y Habitats Amenazados y en Peligro de Extinción.
- Impactos Comunitarios y Justicia Ambiental
- Llanuras y Canales de Inundación y Aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales
- **Materiales Peligrosos**
- Propiedades de la Sección 4(f) y 6(f)
- Ruido de Tráfico

Proyecto de Mejoramiento de I-35 martes 15 de Sept. a miércoles 30 de Sept. de 2020 18

Las instalaciones reguladas que se cruzarían con la alternativa de construcción recomendada se adquirirían mediante la adquisición de ROW. La adquisición de sitios/instalaciones con materiales peligrosos presentaría un riesgo de responsabilidad para TxDOT. Con base en observaciones visuales en el campo y una búsqueda en la base de datos de registros, puede ser necesaria una investigación ambiental adicional para el sitio activo de la plataforma de pozos de petróleo y gas CES SWD ubicado dentro del derecho de vía propuesto, así como, se recomiendan investigaciones adicionales para ocho (8) ". sitios de alto riesgo "dentro del derecho de vía propuesto, antes de la construcción, para determinar el potencial de encontrar contaminación por materiales peligrosos. Si se encuentran materiales/sustancias peligrosas durante la construcción, se notificará a las autoridades y se tomarán medidas para proteger al personal y el medio ambiente. Si es necesario, los planes, especificaciones y estimaciones incluirían disposiciones para los planes de manejo de suelos y/o aguas subterráneas apropiados para las actividades dentro del área contaminada.

Además de la demolición y renovación de puentes y pasos elevados dentro del área del proyecto, se identificaron tres propiedades de posible preocupación que requerirían la demolición de instalaciones dentro del derecho de vía propuesto, ya que los edificios pueden contener materiales que contienen asbesto o pintura a base de plomo. Las inspecciones de pintura a base de asbesto y plomo, especificaciones, notificación, licencia, acreditación, reducción y eliminación, según corresponda, cumplirían con las regulaciones federales y estatales. Los problemas de asbesto se abordarían durante el proceso de ROW antes de la construcción.

Environmental Analysis Resource Areas

- Recursos Biológicos, incluidas Especies y Habitats Amenazados y en Peligro de Extinción.
- Impactos Comunitarios y Justicia Ambiental
- Llanuras y Canales de Inundación y Aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales
- Materiales Peligrosos
- **Propiedades de la Sección 4(f) y 6(f)**
- Ruido de Tráfico

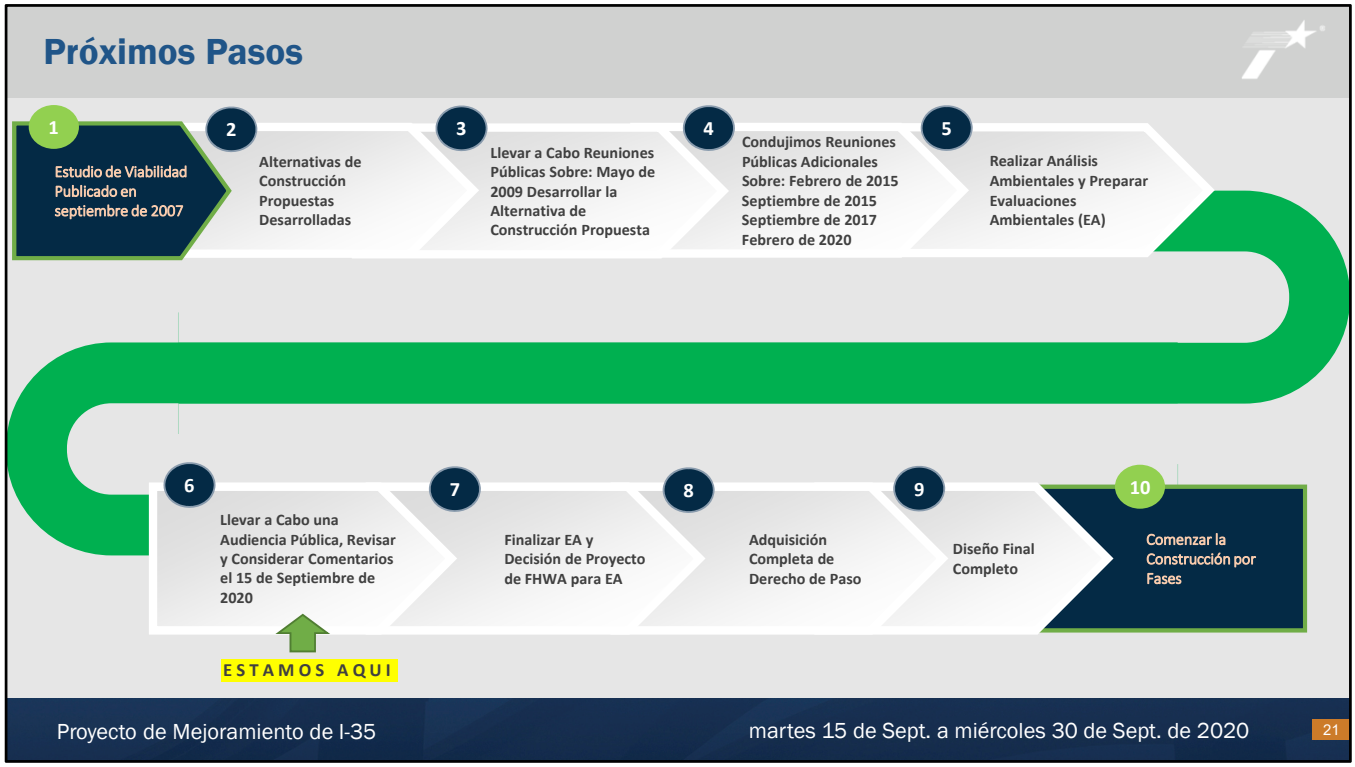
Tres parques (Leonard Park, David's Park y Moffett Park) y propiedad federal del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Se encuentran dentro del área de estudio del proyecto. El proyecto propuesto no afectaría a ninguno de los tres parques, pero el proyecto propuesto requeriría 5.6 acres de servidumbre de la propiedad del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. en Lake Texoma. La propiedad impactada del lago Texoma no es accesible para el público en general, no hay instalaciones recreativas en la propiedad y no hay acceso público al Rio Rojo; por lo tanto, se determinó que no se requeriría una Sección 4(f). Además, ninguno de los parques o la propiedad del lago Texoma recibieron fondos de la Ley de Conservación de Tierras y Aguas del Departamento del Interior de EE. por lo tanto, la Sección 6(f) no se aplicaría.

Sin embargo, se requeriría mitigación para la toma del lago Texoma (tierra federal). Se ha iniciado la coordinación con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Para determinar la mitigación requerida.

Environmental Analysis Resource Areas

- Recursos Biológicos, incluidas Especies y Habitats Amenazados y en Peligro de Extinción.
- Impactos Comunitarios y Justicia Ambiental
- Llanuras y Canales de Inundación y Aguas de los Estados Unidos, incluidos los humedales
- Materiales Peligrosos
- Propiedades de la Sección 4(f) y 6(f)
- **Ruido de Tráfico**

Los niveles de ruido de tráfico existentes y previstos se modelaron en áreas de actividad de uso de suelo representativas (receptores) adyacentes al proyecto que podrían verse afectadas por el ruido del tráfico y se beneficiarían potencialmente de una reducción de ruido factible y razonable. El análisis del ruido del tráfico determinó que se esperaría que 52 receptores representativos tuvieran un aumento de ruido en o por encima de los criterios para impactos absolutos o relativos; por lo tanto, se consideraron barreras acústicas para el proyecto propuesto. Se determinó que tres barreras acústicas eran razonables y factibles para el proyecto propuesto (Borrador de la Sección 5.11 del EA, Anexo 6). La decisión final de construir la barrera contra el ruido propuesta no se tomará hasta que se complete el diseño del proyecto, la evaluación de los servicios públicos y el sondeo de los propietarios y residentes adyacentes.



Queremos resaltar la línea de tiempo estimada del proyecto moviéndonos adelante (Próximos Pasos). Busque la flecha amarilla "Estamos aquí" en la parte inferior izquierda de la diapositiva. El propósito de esta audiencia pública es presentar al público la alternativa de construcción recomendada, presentar los impactos potenciales de la evaluación ambiental preliminar y recibir comentarios del público sobre el proyecto propuesto.

Después de que cierre el período de comentarios, TxDOT y FHWA revisarán los comentarios recibidos y prepararán un informe resumido de audiencia pública híbrida virtual. El informe resumido se publicará en el sitio web del proyecto aproximadamente tres meses después del cierre del período de comentarios.

Los próximos pasos incluyen finalizar el documento ambiental y enviarlo a FHWA para su aprobación. Siempre que se apruebe el documento ambiental, el proyecto continuaría finalizando el diseño detallado y completando el proceso de adquisición del derecho de vía. Como se indicó anteriormente, la construcción por fases está programada para comenzar en 2021.

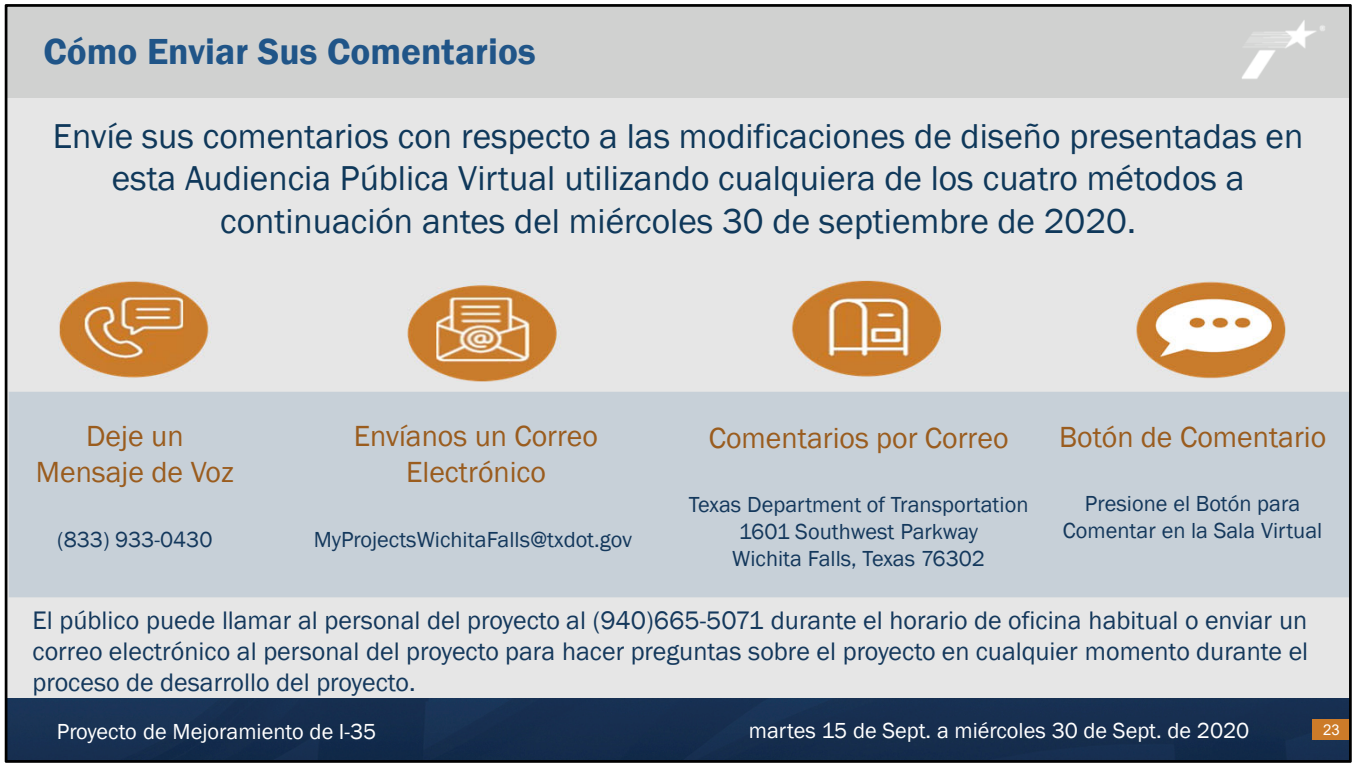
Materiales de Audiencia Pública

Los materiales de la audiencia pública se proporcionan en el sitio web de TxDOT o en la Sala Virtual:

- Esquemas
- Mapa de limitaciones ambientales
- Borrador de EA
- Folletos sobre el Derecho de Paso (ROW)
- Tableros de exhibición de audiencia pública
- Tarjeta de Comentarios Descargable
- Hoja de hechos
- Presentación y Guión

El sitio web del proyecto y la sala de audiencias públicas virtuales contienen materiales adicionales; diseños esquemáticos de la alternativa de construcción recomendada, el mapa de restricciones ambientales, el borrador de EA, los folletos del ROW, los paneles de exhibición de audiencias públicas, una tarjeta de comentarios descargable, una hoja de datos del proyecto y la presentación y el guión adjunto.

Unos archivos son grandes y pueden requerir más tiempo para descargarlos que otros materiales del proyecto.



TxDOT lo alienta a revisar los materiales publicados en el sitio web de la audiencia pública virtual y brindar sus comentarios sobre lo que le gusta del proyecto y/o cualquier inquietud que pueda tener.

Los comentarios deben recibirse a través del correo de voz, el formulario de comentarios en línea, enviarse por correo electrónico o por correo y sellados antes del 30 de septiembre de 2020 para que se incluyan en el informe resumido oficial de la audiencia pública virtual.

Puede enviar comentarios de las siguientes formas:

- Deje un mensaje de voz al (833) 933-0430
- Por correo electrónico a MyProjectsWichitaFalls@txdot.gov
- Por correo al Distrito de TxDOT Wichita Falls, 1601 Southwest Parkway, Wichita Falls, Texas, 76302 (se puede encontrar un formulario imprimible en línea visitando www.TxDOT.gov y buscando en el cuadro de búsqueda superior derecho la palabra clave “I- 35 Condado de Cooke”)
- Seleccione el botón para Comentar en la sala virtual

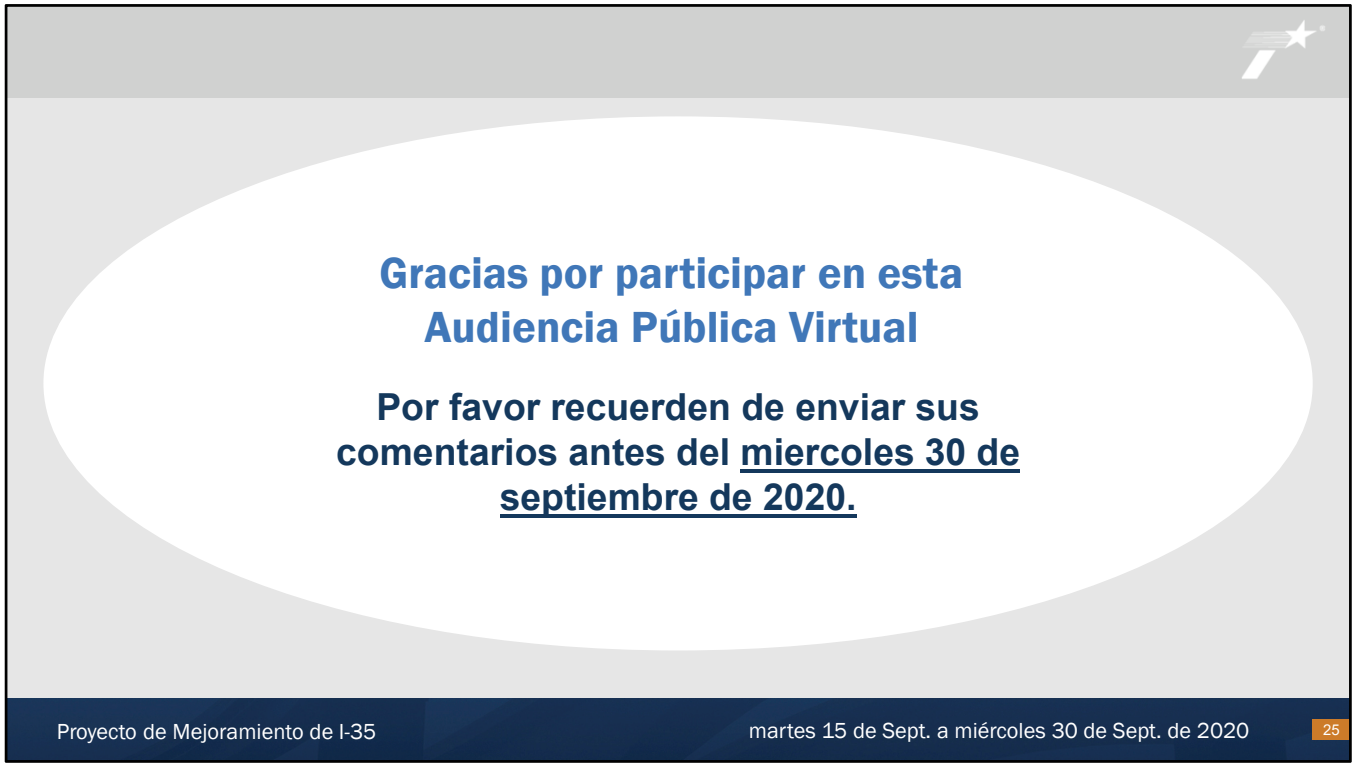
Nuevamente, las respuestas a los comentarios recibidos durante el período de comentarios se incluirán en el informe resumido de la audiencia pública virtual que se publicará en el sitio web del proyecto en aproximadamente tres meses. El sitio web del proyecto es www.txdot.gov; búsqueda de palabras clave "I-35 Cooke County"

Quick Contacts – Engage TxDOT Online

- Oficina de Distrito de TxDOT Houston
  Shaun Barnes 940-720-7744
- Oficina del Área de Gainesville
  Mike Hallum 940-665-5071
- Envíe un Correo Electrónico a:
  MyProjectsWichitaFalls@txdot.gov
- Síganos en Twitter:
  https://twitter.com/TxDOTWF

En segundo lugar, no dude en contactarnos si tiene alguna pregunta.

No dude en comunicarse con Shaun Barnes en la oficina del distrito de Wichita Falls o con Mike Hallum en la oficina del área de Gainesville si tiene alguna pregunta o comentario. Y no olvide seguirnos en Twitter para conocer los cierres de carreteras en curso y las actualizaciones de construcción en la página de Twitter del distrito de Wichita Falls.



Gracias por participar en esta audiencia pública virtual y recuerde enviar sus comentarios antes del miércoles 30 de septiembre de 2020.