



March 25, 2025

# Reunión Pública Virtual con Presentación Pregrabada en la Opción Presencial

## **Mines Rd (FM 1472) Estudio de Factibilidad del Segmento 1**

Desde IH-69W hasta 2 millas al norte de FM 3338

CSJ: 2150-04-092

TxDOT Distrito de Laredo

Condado de Webb

### **Guión:**

Hola y bienvenidos a la reunión pública virtual con opción presencial para el Estudio de Factibilidad del Segmento 1 de Mines Road, también conocido como FM 1472. Mi nombre es Roberto Solis y estaré presentando en nombre del Departamento de Transporte de Texas.

Esta presentación está pregrabada. Durante la reunión virtual, usted puede pausar la presentación y avanzar o retroceder utilizando su reproductor de video.

Le agradecemos que se haya tomado el tiempo para ver los detalles de este estudio y le invitamos a contactar a nuestro equipo de estudio si tiene alguna pregunta.

También estamos interesados en sus comentarios sobre este estudio. Las instrucciones para enviar sus comentarios y la información de contacto para preguntas y comentarios se encuentran al final de esta presentación pregrabada.






**Guión:**

Antes de comenzar la reunión, me gustaría iniciar con un mensaje de seguridad.

El 7 de noviembre de 2000 fue el último día sin muertes en las carreteras de Texas. Esto significa que, durante más de 24 años, al menos una persona ha muerto cada día. Todos tenemos un papel para cambiar esta realidad. Este mensaje es ese recordatorio: para poner fin a la racha de muertes en las autopistas de Texas. Necesitamos que los conductores y pasajeros actúen de manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestra meta de cero muertes para el 2050. Los tejanos pueden desempeñar un papel importante en la reducción de los accidentes fatales con algunos hábitos de conducción sencillos: usar el cinturón de seguridad, respetar el límite de velocidad, guardar el teléfono y otras distracciones, y nunca conducir bajo la influencia del alcohol o drogas. Así que le pedimos que por favor, haga su parte y comparta este mensaje con sus amigos y familiares.

**Título VI**



## Título VI

### Proteger sus derechos civiles es un buen negocio

Es nuestra política garantizar que ninguna persona en los Estados Unidos de América sea excluida de la participación en, se le niegue el beneficio de, o de otra manera sea sometida a la discriminación bajo cualquiera de nuestros programas y actividades por motivos de raza, color, origen nacional, sexo, edad o discapacidad.

**Civil Rights Division**  
125 East 11th Street  
Austin, Texas 78701-2483  
(512) 416-4700  
CivilRights@TxDOT.gov

El Departamento asegura el pleno cumplimiento del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987 y los estatutos y normas conexas dentro de todos los programas y actividades.

Cualquier persona que crea que ha sido sometida a prácticas discriminatorias ilegales bajo el Título VI tiene el derecho de presentar una denuncia formal. Cualquier denuncia de este tipo debe presentarse por escrito o en persona ante la División de Derechos Civiles del Departamento de Transporte de Texas dentro de los 180 días siguientes a la fecha de la presunta acción discriminatoria.

### Guión:

La política de TxDOT es garantizar que ninguna persona en los Estados Unidos de América sea excluida de la participación, o se le nieguen los beneficios de nuestros programas y actividades. Tampoco que se le someta a algún tipo de discriminación por motivos de raza, color, origen nacional, sexo, edad o discapacidad en cualquiera de nuestros programas y actividades.

Si tiene alguna pregunta o inquietud sobre las políticas del Título VI de TxDOT, por favor comuníquese con nuestra División de Derechos Civiles por teléfono al 512-416-4700 o por correo electrónico a [CivilRights@txdot.gov](mailto:CivilRights@txdot.gov).

## Dificultades Técnicas de la Reunión / Solicitudes de Adaptación

Por favor llame al **956-712-7742** si tiene:

- Dificultades técnicas para acceder a la información de las reuniones públicas en línea
- Solicitud de adaptaciones especiales
- Necesidades lingüísticas o de interpretación que no sean inglés y español

*\*Los detalles sobre cómo enviar un comentario oficial se proporcionarán más adelante en la presentación.*



4

### Guión:

Si tiene alguna dificultad técnica para acceder a la información de la reunión pública, necesita adaptaciones especiales o habla un idioma que no sea inglés o español y necesita interpretación, comuníquese con Gisela Herrera al 956-712-7742. Los detalles sobre cómo enviar comentarios se proporcionarán más adelante en la presentación.

## Agenda de la Reunión Pública

- 1 Resumen del Estudio de Factibilidad
- 2 Programa de Desarrollo y Participación de la Comunidad
- 3 Presentar Alternativas Viables
- 4 Cómo dejar sus Comentarios

5

### Guión:

En esta presentación, primero proporcionaré una visión general del Estudio de Factibilidad y luego el programa de desarrollo y la participación comunitaria que se ha llevado a cabo.

A continuación, presentaré las alternativas viables y, cerca del final de esta presentación, se incluirán las instrucciones sobre cómo enviar comentarios por escrito y la información de contacto de TxDOT.



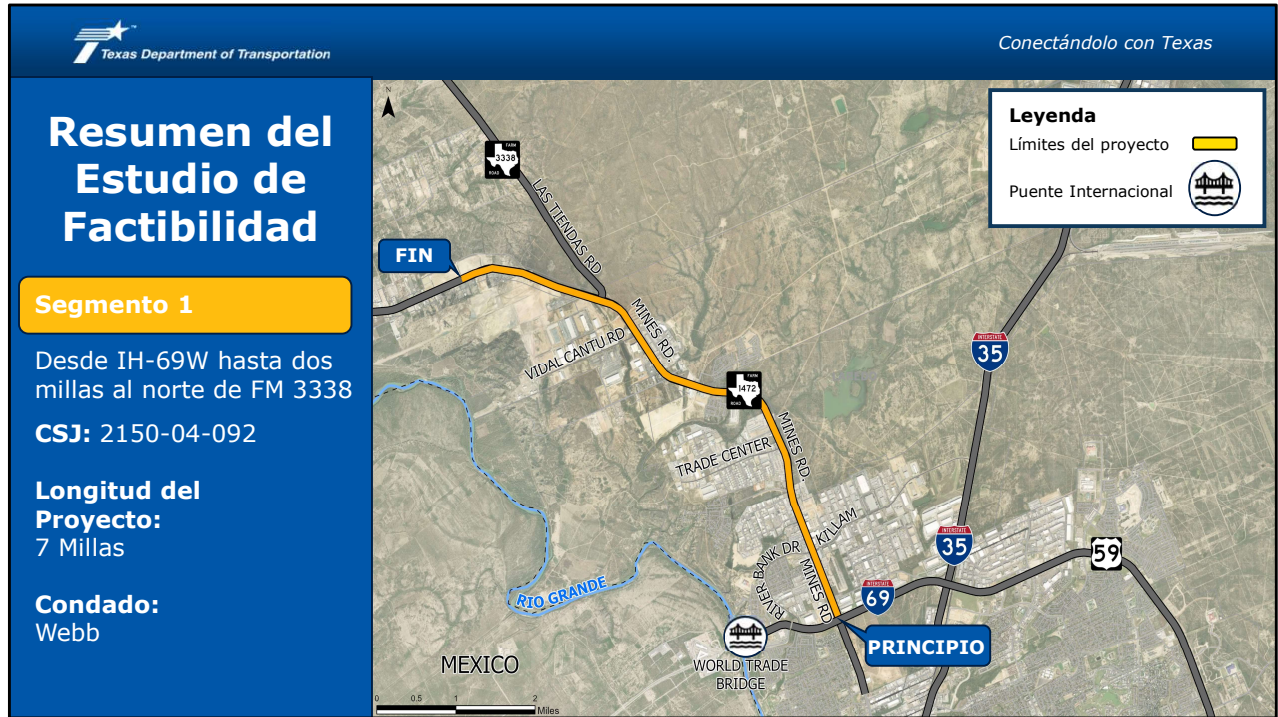
### Guión:

El propósito de esta reunión pública es interactuar con las partes interesadas y las comunidades adyacentes en relación con el estudio propuesto y recibir retroalimentación. También ofrece la oportunidad para que el equipo del estudio aborde cualquier pregunta o inquietud del público.

TxDOT se compromete a involucrar de manera intencional al público en la planificación y ejecución del proyecto, proporcionando acceso temprano, continuo, transparente y efectivo de la información y de los procesos de toma de decisiones.

En esta reunión, TxDOT desea que usted:

- **Se una** a el proceso mediante su participación en esta reunión,
- **Aprenda** por qué se están considerando o proponiendo estas mejoras,
- **Comprenda** las alternativas desarrolladas para esta vía,
- **Participe** proporcionando comentarios sobre las alternativas, y
- **Comente** sobre la información presentada en esta reunión.



**Guión:**

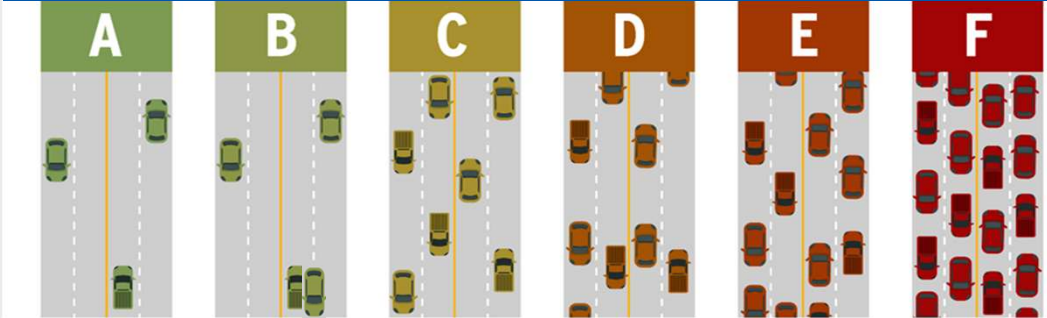
Los límites del Estudio de Factibilidad del Segmento 1 de Mines Road son desde I-69W hasta dos millas al norte de FM 3338, como se indica en amarillo. El estudio tiene una longitud aproximada de 7 millas y está ubicado en el condado de Webb, Texas.

Las conexiones directas de Mines Road e I-69W están incluidas en el estudio y algunas mejoras a lo largo de I-69W serán propuestas.

Texas Department of Transportation *Conectándolo con Texas*

## Nivel de Servicio (LOS)

El Nivel de Servicio (LOS, por sus siglas en inglés) es una medida de cuán bien funciona una carretera en relación con su capacidad, que va de la A a la F.



El LOS A representa las mejores condiciones de viaje (baja densidad y velocidades de flujo libre), mientras que el LOS F representa las peores condiciones (alta densidad, tráfico inestable de paradas y arranques).

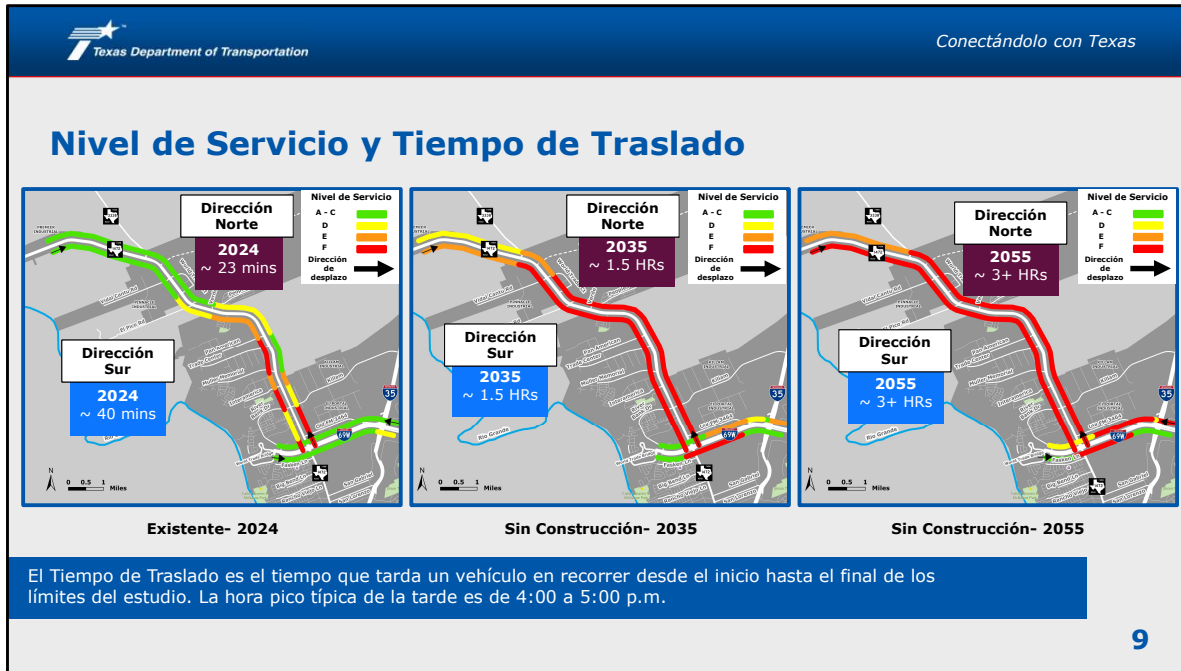
8

### Guión:

Antes de hablar sobre los comentarios de las reuniones previas con las partes interesadas y presentar las alternativas, me gustaría proporcionar algo de contexto sobre por qué estamos mejorando Mines Road.

Existen muchas métricas de ingeniería que podemos utilizar para confirmar si una carretera necesita mejoras, pero para la consideración del público, usamos dos métricas llamadas Nivel de Servicio y Tiempo de Traslado.

El Nivel de Servicio, también conocido como LOS, es una medida de la funcionalidad de una carretera en relación con la cantidad de vehículos que la transitan. Como se muestra en la pantalla, LOS se califica usando un sistema de A a F. A representa las mejores condiciones de traslado o las menos congestionadas, y F representa las peores condiciones de traslado o las más congestionadas.



### Guión:

La segunda métrica es el tiempo de traslado. El tiempo de traslado es el tiempo que se lleva un vehículo en trasladarse desde el comienzo hasta el final de los límites del estudio durante un período pico de tiempo. Para Mines Road, ese período de tiempo es de 4:00 a 5:00 p.m.

Estas dos métricas están combinadas en los tres mapas mostrados en la pantalla para tres años diferentes. Los tres años incluyen las condiciones actuales para el año 2024 y las futuras proyecciones para los años 2035 y 2055.

Los diferentes colores a lo largo de la carretera representan el sistema de calificación de LOS de la A a la F, con áreas verdes que representan congestión mínima y áreas rojas que representan congestión extrema. Los tiempos de traslado para las direcciones sur y norte se muestran en el mapa en azul y morado, respectivamente.

Los mapas indican que si no hacemos nada para mejorar Mines Road y satisfacer las necesidades futuras de transporte, la carretera se congestionará cada vez más hasta volverse casi completamente roja para el 2055, indicando una necesidad urgente de mejorar la carretera Mines Road.



**Guión:**

Para identificar una solución para las mejoras de transporte en Mines Road, iniciamos este estudio en el verano del 2024 con un análisis de las condiciones actuales y, desde entonces, hemos seguido un proceso de reducción de las alternativas potenciales para mejorar las necesidades de transporte de esta vía. Este proceso de reducción finalizará con la identificación de una alternativa recomendada que se desarrollará en un diseño esquemático al 30 por ciento para el otoño del 2025.

A lo largo de este proceso, hemos llevado a cabo reuniones con las partes interesadas para recibir comentarios sobre nuestras soluciones propuestas.

Conectándolo con Texas

## Resumen de las Reuniones con Partes Interesadas #1, #2 y #3

Escanear 

<u>Detalles de la 1ra Reunión</u>	<u>Detalles de la 2da Reunión</u>	<u>Detalles de la 3ra Reunión</u>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 15 de octubre, 2024</li><li>▪ En conjunto con el taller del Plan de Conectividad de la Frontera Tejas/México</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 17 de diciembre, 2024</li><li>▪ Presencial en Barbara Fasken Community Center y virtual en línea</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 25 de febrero, 2025</li><li>▪ Presencial en Barbara Fasken Community Center y virtual en línea</li></ul>
<p style="text-align: center;"><u>Temas de la Reunión</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Resumen del estudio</li><li>▪ Necesidades de estudio</li><li>▪ Condiciones actuales</li><li>▪ Aportes de las partes interesadas</li></ul>	<p style="text-align: center;"><u>Temas de la Reunión</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Resumen del estudio</li><li>▪ Condiciones actuales</li><li>▪ Alternativas Conceptuales</li><li>▪ Aportes de las partes interesadas</li></ul>	<p style="text-align: center;"><u>Temas de la Reunión</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Discutir el aporte de la 2da reunión</li><li>▪ Alternativas Viabes</li><li>▪ Aportes de las partes interesadas</li></ul>
<p style="text-align: center;"><u>Objetivo de las aportaciones</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Identificar las necesidades y objetivos para el corredor</li></ul>	<p style="text-align: center;"><u>Objetivo de las aportaciones</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Reducir las alternativas conceptuales</li></ul>	<p style="text-align: center;"><u>Objetivo de las aportaciones</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Reducir las alternativas viabes</li></ul>

### Guión:

Durante nuestra primera reunión con las partes interesadas en octubre de 2024, las partes interesadas nos ayudaron a identificar las necesidades y objetivos de transporte para el estudio.

Basándonos en los comentarios recibidos en la Reunión con Partes Interesadas #1, desarrollamos de 3 a 5 alternativas conceptuales. Durante la Reunión con Partes Interesadas #2, llevada a cabo el pasado mes de diciembre del 2024, solicitamos comentarios sobre las alternativas conceptuales para reducirlas a 3 alternativas viabes que presentaremos hoy.

Durante la Reunión con Partes Interesadas #3, llevada a cabo el mes pasado, presentamos las alternativas viabes a las partes interesadas para su revisión y refinamiento para que puedan ser presentadas el día de hoy.

Si desea revisar la información presentada en estas reuniones con mas detalle, escanee el código QR en la esquina superior derecha de la pantalla o visite nuestra página web del estudio en [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), buscando con las palabras claves 'Mines Road (FM 1472) Segment 1'.



## Alternativas Viables

- **3 Alternativas Viables Completas**
- **Criterios de Evaluación Detallados**
  - Nivel de Servicio
  - Derecho de vía (Acre)
  - Impacto de Construcción (EA)
  - Costo de la Construcción (\$MM)
  - Duración de la Construcción
  - Complejidad de la Construcción
- **Clasificación de la Evaluación**
  - De 1 a 3 (1 siendo el peor desempeño y 3 el mejor desempeño en comparación con las otras alternativas)

1      2      3

Conceptual

Viabile

Evaluación de Alto Nivel

Evaluación Detallada

Recomendación

12

### Guión:

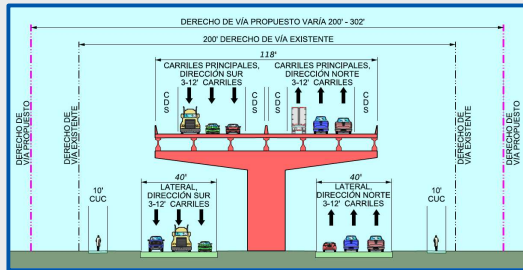
A medida que pasamos de las alternativas conceptuales a las alternativas viables, una alternativa viable se desarrolla y define aún más desde su concepto inicial de sección típica, presentado durante las alternativas conceptuales, hasta un diseño completo de la carretera que podrán revisar durante la reunión del día de hoy.

A medida que una alternativa se convierte de una sección típica a un diseño completo de carretera, se realizan mejoras al concepto inicial para hacer que la alternativa sea más completa, factible y realista para la construcción de la alternativa propuesta.

Luego, se realiza una evaluación detallada basada en el desempeño de las alternativas viables, donde consideramos el Nivel de Servicio, la toma de Derecho de Vía, los Impactos a Propiedades, y el Costo, Duración y la Complejidad de la Construcción de la alternativa. Dado que estos elementos están basados en el desempeño, las alternativas para cada categoría se clasifican del 1 al 3.

1 siendo la que tiene el peor desempeño, indicada con el color rojo, y 3 la que tiene el mejor desempeño, indicada con el color verde, en comparación con las otras alternativas propuestas.

Se desarrollaron 3 alternativas viables basadas en una variación de las alternativas conceptuales que avanzaron en el proceso.



**I-69W a Killam Industrial Blvd.**

\*Se necesitará ROW adicional en las intersecciones.

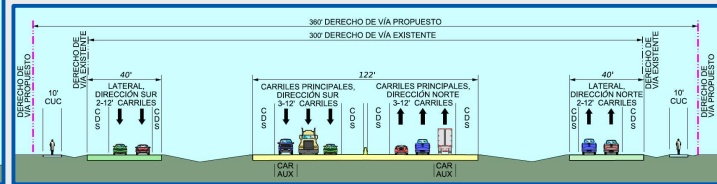
**Carriles Principales:**

2 carriles con 1 carril auxiliar  
El primer punto de acceso está en Interamerica Blvd.

**Carriles Laterales:**

3 carriles hasta Muller Memorial Blvd.  
2 carriles con carril de acotamiento empleado a el norte de Muller Memorial Blvd.

**Alternativa Viable #1**



**Killam Industrial Blvd. al Norte de FM 3338**

<b>Evaluación</b>	<b>Nivel de Servicio</b>	<b>ROW (Acre)</b>	<b>Impacto a Propiedades (EA)</b>
	<b>Costo de la Construcción (\$)</b>	<b>Duración de la Construcción</b>	<b>Complejidad de la Construcción</b>

**Guión:**

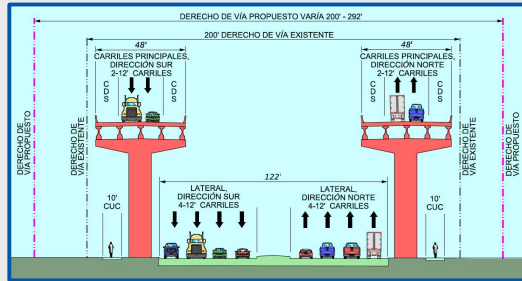
La Alternativa Viable #1 propone una estructura central para el carril elevado entre I-69W y Killam. Los carriles elevados están conectados directamente a los carriles principales de I-69W. Las calles a nivel de superficie funcionarán como una carretera lateral de 3 carriles y estarán ubicadas debajo de los carriles principales, como se muestra en la sección típica a la izquierda. Estamos proponiendo tomar espacio adicional de Derecho de Via en los puntos de acceso, como en las conexiones de las rampas con las calles transversales. El primer punto de acceso está en Interamerica Blvd.

Al norte de Killam, donde el espacio de Derecho de Vía estatal se amplía a 300', se propone una sección típica de autopista. El tercer carril de estas secciones típicas actúa como un carril auxiliar para ayudar con el tráfico en un futuro y con el tráfico existente. Las carreteras laterales de 3 carriles continuarán hacia Muller Memorial/futuro Vallecillo y se convertirán en 2 carriles con un carril de acotamiento ampliado hacia el norte.

Se propone un carril de uso compartido con 10 pies de ancho en ambos lados de la carretera lateral a lo largo de todo el tramo, para que los peatones y ciclistas puedan transitar de manera segura por el corredor

En términos de la evaluación del Nivel de Servicio, al entrar y salir del tercer carril, vemos congestión en donde los carriles principales se convierten en dos carriles, pero aun funciona mejor que la Alternativa #2, por lo que está marcada en amarillo. Esta alternativa tiene los mayores impactos al derecho de vía y es la más costosa, por lo tanto, está marcada en rojo. La estructura única ahorrará algo de tiempo de construcción; sin embargo, la estructura central causa más impacto a el tráfico y complica la construcción.

Solo estamos mostrando dos secciones típicas en la presentación; sin embargo, los diseños tendrán más secciones típicas. Al finalizar la presentación, favor de repasar los diseños de las alternativas en detalle para obtener mas información.



**I-69W a Killam Industrial Blvd.**

\*Se necesitará ROW adicional en las intersecciones.

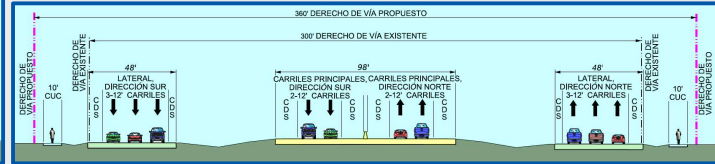
**Carriles Principales:**

2 carriles a lo largo del corredor  
El primer punto de acceso está en Muller Memorial Blvd.

**Carriles Laterales:**

4 carriles hasta Muller Memorial Blvd.  
3 carriles al norte de Muller Memorial Blvd.

## Alternativa Viable #2



**Killam Industrial Blvd. al norte de FM 3338**

<b>Evaluación</b>	<b>Nivel de Servicio</b>	<b>ROW (Acre)</b>	<b>Impacto a Propiedades (EA)</b>
	<b>Costo de la Construcción (\$)</b>	<b>Duración de la Construcción</b>	<b>Complejidad de la Construcción</b>


**Guión:**

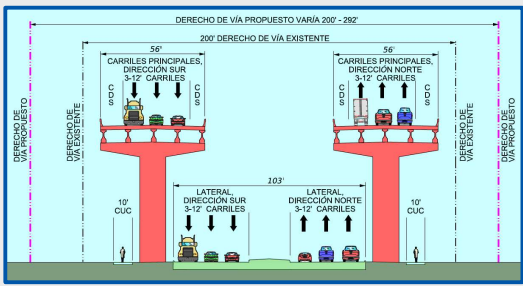
La Alternativa Viable #2 propone una combinación de una estructura elevada de 2 carriles a un lado con una sección de autopista a nivel de 2 carriles que requerirá de derecho de vía adicional.

La Alternativa Viable #2 propone dos estructuras elevadas separadas para los carriles principales entre I-69W y Killam. Los carriles elevados están conectados directamente a los carriles principales de I-69W. Las calles a nivel de superficie funcionarán como una carretera lateral de 4 carriles y una parte de la carretera lateral estará debajo de la estructura elevada para reducir el impacto al Derecho de Vía. Estamos proponiendo tomar espacio adicional de Derecho de Vía en los puntos de acceso, como en las conexiones de las rampas con las calles transversales. El primer punto de acceso está en Muller Memorial Blvd.

Se propone una sección típica de autopista al norte de Killam, pero esta opción tendrá 2 carriles en los carriles principales y 3 carriles en las carreteras laterales. Se propondrá un carril de uso compartido con 10 pies de ancho en ambos lados de la carretera lateral a lo largo de todo el tramo.

Para la evaluación, los 2 carriles en los carriles principales no tienen la capacidad suficiente para los volúmenes de tráfico proyectados a futuro, por lo tanto, el desempeño de Nivel de Servicio no será tan bueno como en las otras opciones. Esta alternativa genera menos impacto al Derecho de Vía, sin embargo, genera más impacto que la Alternativa #3. Dado que esta alternativa tiene la estructura más pequeña y el menor número de carriles principales propuestos en comparación con las otras dos alternativas, el costo de construcción es el más bajo. La estructura de 2 lados implica más cimientos de puente y podemos construir un lado de la carretera a la vez, lo que implica que la construcción tomará más tiempo, pero más carriles estarían abiertos durante la construcción, y esto causaría menos interrupciones al tráfico.


Conectándolo con Texas



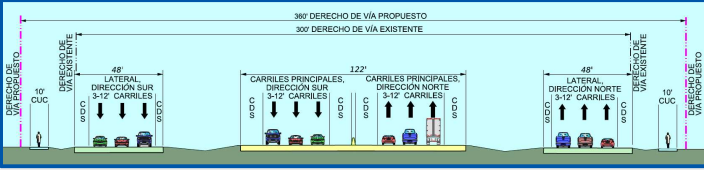
**I-69W to Killam Industrial Blvd.**

*\*Se necesitará ROW adicional en las intersecciones.*

**Carriles Principales:**  
3 carriles a lo largo del corredor  
El primer punto de acceso está en Interamerica Blvd.

**Carriles Laterales:**  
3 carriles a lo largo del corredor

### Viable Alternative #3



**Killam Industrial Blvd. to N. of FM 3338**

Evaluación	Nivel de Servicio	ROW (Acre)	Impacto a Propiedades (EA)
	●	●	●
	Costo de la Construcción (\$)	Duración de la Construcción	Complejidad de la Construcción
	●	●	●

15

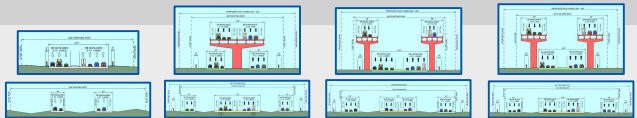
### Guión:

La Alternativa Viable #3 es similar a la Alternativa #2, pero propone dos estructuras elevadas separadas con un carril adicional para los carriles principales entre I-69W y Killam. Los carriles elevados están conectados directamente a los carriles principales de I-69W. Las calles a nivel de superficie funcionarán como una carretera lateral de 3 carriles, y una parte de la carretera lateral estará debajo de la estructura elevada. Estamos proponiendo tomar espacio adicional de Derecho de Via en los puntos de acceso, como en las conexiones de las rampas con las calles transversales. El primer punto de acceso es el mismo que en la Alternativa #1, Interamerica Blvd.

Como en las otras dos alternativas, se propone una sección típica de autopista al norte de Killam; esta opción propone 3 carriles principales y 3 carriles en las carreteras laterales para el resto de los límites del estudio. Se propondrá un carril de uso compartido con 10 pies de ancho en ambos lados de las carreteras laterales a lo largo de todo el tramo.

Para la evaluación, los carriles principales de 3 carriles tienen la capacidad suficiente para los volúmenes de tráfico proyectados a futuro y cuentan con el mejor desempeño de Nivel de Servicio comparado con las otras opciones. Esta alternativa propone menos impacto al Derecho de Via ya que los carriles laterales se expanden menos que la Alternativa #2. Sin embargo, resulta en un costo de construcción mas elevado en comparación con la Alternativa #2. El costo y la complejidad de la construcción es mas que el de la Alternativa #2, pero no tanto como la Alternativa #1, por eso están marcados con amarillo. Ya que las dos estructuras propuestas son mas anchas que las de la Alternativa #2, la duración de la construcción es mayor y es la mas tardada de todas las alternativas.

### Matriz de Evaluación de Alternativas Viables



Criterios de Evaluación	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Nivel de Servicio	N/A	● (Yellow)	● (Red)	● (Green)
Impacto al Derecho de Vía (Acres)	N/A	● (Red)	● (Yellow)	● (Green)
Impacto a Propiedades (EA)	N/A	● (Red)	● (Yellow)	● (Green)
Costo de la Construcción (\$ MM)	N/A	● (Red)	● (Green)	● (Yellow)
Duración de la Construcción	N/A	● (Green)	● (Yellow)	● (Red)
Complejidad de la Construcción	N/A	● (Red)	● (Green)	● (Yellow)
Aportación	<b>¡Necesitamos su aportación!</b>			

**Leyenda**

● (Red) 1	● (Yellow) 2	● (Green) 3
Rendimiento no óptimo	Rendimiento medio	Rendimiento óptimo

**Guión:**

La tabla presentada en la pantalla proporciona un resumen de la evaluación de las alternativas viables para su consideración. Las alternativas viables propuestas y su evaluación se les proporciona en un folleto para ayudarle a proporcionar sus comentarios.

 Conectándolo con Texas

## Cómo Enviar Sus Comentarios

Todos los comentarios deben recibirse o tener matasellos antes del 9 de abril de 2025. Los comentarios pueden presentarse de las siguientes maneras:

**Formulario de Comentarios:** Descargue el formulario de comentarios del sitio web, llénelo y envíelo por correo electrónico o envíelo por correo a TxDOT.

**Correo electrónico:** Enviar a [Adriana.munoz@txdot.gov](mailto:Adriana.munoz@txdot.gov)

**Correo:** Envíe por correo el formulario de comentarios: TxDOT Laredo District  
Attn: Adriana Muñoz  
1817 Bob Bullock Loop  
Laredo, TX, 78043

**En Línea:** Para acceder a la página de la reunión pública, escanee el código QR o visite [www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html](http://www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html)  
Haga clic en el "Formulario de comentarios en línea" debajo de la sección "Como Dejar un Comentario"



### Guión:

TxDOT le invita a revisar los materiales relacionados con el estudio propuesto y a darnos sus comentarios.

Puede enviar sus comentarios de las siguientes maneras:

Descargar el formulario de comentarios de la página web de la reunión pública y enviarlo por correo electrónico a [Adriana.Munoz@txdot.gov](mailto:Adriana.Munoz@txdot.gov).

Enviar el formulario de comentarios por correo a:

TxDOT Laredo District  
Attn: Adriana Muñoz  
1817 Bob Bullock Loop  
Laredo, TX, 78043

Llenar el formulario de comentarios en la reunion publica y depositarlo en la caja de comentarios.

O haga clic y llene nuestro "Formulario de comentarios en línea" debajo de la sección "Como Dejar un Comentario" en nuestra pagina web

Los comentarios deben ser recibidos o estar sellados con fecha a más tardar el 9 de abril de 2025 para poder ser incluidos con la documentación de la reunión pública.

Las respuestas a los comentarios escritos, recibidos durante el período de comentarios, serán incluidas en la documentación de la reunión pública, la cual será publicada en la página web de la reunión pública una vez que esté completa.

## Instrucciones de la Encuesta de Evaluación de Alternativas

### ¡Necesitamos su aportación!

1. Escanee el **código QR** a la derecha en la pantalla utilizando la cámara de su teléfono inteligente
2. El enlace de la encuesta aparecerá en la parte superior de la pantalla de su teléfono
3. Complete la encuesta

Todas las respuestas de la encuesta deben ser recibidas antes de las 5:00 PM del 9 de abril del 2025



18

### Guión:

¡Es de suma importancia para nuestro proceso de evaluación recibir su opinión y comentarios sobre las alternativas viables!

Favor de realizar la siguiente encuesta para calificar las alternativas presentadas hoy, para que podamos finalizar nuestro proceso de evaluación.


Puede acceder a la encuesta escaneando el código QR a la derecha de la pantalla.


La encuesta permanecerá activa hasta las 5:00 PM del martes, 9 de abril del 2025, por si necesita más tiempo para revisar las alternativas.

## Información del Estudio y Contactos

- Para acceder a la reunión pública virtual, vaya a [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov) e ingrese la búsqueda de palabras clave para "Mines Road (FM 1472) Segmento 1" o escanee el código QR a la derecha

- Para obtener información específica sobre el estudio, comuníquese con el Gerente de Proyecto de TxDOT en cualquier momento durante el desarrollo del estudio.

 Adriana Muñoz, PM

 P: (956) 712-7420

 E-mail: [Adriana.Munoz@txdot.gov](mailto:Adriana.Munoz@txdot.gov)



19

### Guión:

Toda la información relacionada con el estudio se puede encontrar en la página web de la reunión pública y se puede acceder ingresando a [www.txdot.gov](http://www.txdot.gov), buscandola con las palabras claves "Mines Road (FM 1472) Segment 1" o escaneando el código QR a la derecha.

Por favor, no dude en ponerse en contacto con nosotros si tiene alguna pregunta.

Para obtener más información específica sobre el estudio, contacte al Gerente de Proyecto de TxDOT, Adriana Muñoz, en la oficina del Distrito de TxDOT Laredo, llamando al 956-712-7420 o por correo electrónico a [Adriana.Munoz@txdot.gov](mailto:Adriana.Munoz@txdot.gov) con cualquier pregunta o comentario sobre el estudio en cualquier momento durante el proceso del estudio.

## Memorándum de Entendimiento

### **Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) Asignación a TxDOT**

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo, o han sido, llevadas a cabo por TxDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento fechado el 9 de diciembre de 2019, y ejecutado por FHWA y TxDOT.

20

#### **Guión:**

Cualquier proyecto emprendido por TxDOT como resultado de este Estudio de Factibilidad se anticipa que recibirá fondos federales, y debido al componente federal, TxDOT está obligado a evaluar los posibles impactos ambientales del proyecto propuesto de acuerdo con los estándares federales. El siguiente paso, se llama el proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental, conocido como NEPA por sus siglas en inglés. El proceso NEPA proporciona un análisis de los posibles impactos en el entorno natural y construido por el ser humano, y ayuda al tomador de decisiones a tomar una decisión informada sobre si proceder o no con el proyecto propuesto. El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado por la Administración Federal de Carreteras que permite a TxDOT asumir la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras para revisar y aprobar ciertos proyectos asignados bajo NEPA. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a cualquier proyecto propuesto que resulte como parte de este Estudio.

**¡Gracias!**

En nombre del Departamento de Transporte de Texas, les agradecemos sinceramente su participación en esta reunión pública para el estudio de Mines Rd. (FM 1472).

También nos gustaría agradecer a Barbara Fasken Community Center por permitirnos utilizar su Multi-Purpose Room para la reunión presencial el 25 de marzo de 2025.

***Por favor, recuerde enviar sus comentarios antes del miércoles 9 de abril de 2025.***

21

**Guión:**

La información compartida en esta reunión virtual continuará estando disponible en nuestra página web de la reunión. Nos interesa cualquier comentario que pueda tener sobre la información presentada y los planes propuestos para el proyecto. Entregue sus comentarios por correo, correo electrónico, en línea o en persona. Su opinión será evaluada junto con las evaluaciones técnicas a medida que avancemos con el diseño. Las respuestas a los comentarios recibidos antes del 9 de abril del 2025 serán publicadas dentro de la documentación de la reunión pública en la página web de la reunión.

De parte del Departamento de Transporte de Texas, le agradecemos sinceramente su participación en esta reunión pública para el estudio de Mines Road (FM 1472). También nos gustaría agradecer a Barbara Fasken Community Center por permitirnos utilizar el Multi-Purpose Room para la reunión pública presencial del 25 de marzo del 2025.

Gracias por su interés y esperamos recibir sus comentarios.