



9 de septiembre de 2025

BIENVENIDOS

Reunión pública virtual con opción presencial

State Loop (SL) 499

Desde la Farm-to-Market (FM) 106 a la autopista interestatal (IH) 69E
CSJs: 1137-01-029 y 1137-02-038

TxDOT – Distrito de Pharr
Condado de Cameron, Texas

La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT en conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 17 de julio de 2025, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.

Hola y bienvenidos a la reunión pública virtual con opción de jornada de puertas abiertas presencial para el proyecto State Loop (SL) 499, también conocido como South Ed Carey Drive.

Mi nombre es Elvia Leyva y formo parte del equipo de consultores que trabaja en este proyecto. En nombre del Distrito Pharr del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés), me gustaría darles la bienvenida y agradecerles su participación en esta reunión pública virtual.

Esta es una presentación pregrabada. Tenga en cuenta que puede pausar esta presentación en cualquier momento para disponer de más tiempo para ver las diapositivas, también puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o atrás según sea necesario.

Agradecemos que se haya tomado el tiempo de ver los detalles de este proyecto y le invitamos a ponerse en contacto con nuestro equipo si tiene alguna pregunta.

También nos interesan sus comentarios sobre el proyecto. Las instrucciones para enviar sus comentarios y la información de contacto para preguntas y comentarios se encuentran al final de esta presentación pregrabada.



Durante demasiado tiempo, los conductores han estado inundados de campañas de seguridad que se centran casi exclusivamente en los aspectos negativos de la conducción insegura, desde medidas punitivas hasta consecuencias trágicas. Desgraciadamente, los conductores ven tantas campañas de este tipo que ya no les llaman la atención, lo que limita el impacto del mensaje. Es hora de cambiar la forma en que nos comunicamos con los conductores de Texas. Maneja como un tejano se centra en transmitir un mensaje positivo. Esta campaña ejemplifica el orgullo, la camaradería y la responsabilidad de ser tejano. No importa cuánto tiempo lleves viviendo aquí ni de dónde seas. Lo único que importa es que adoptes los valores que representan lo mejor de Texas. Amable. Cortés. Seguro. Al recordar a todos los tejanos que practiquen esos valores cada día, especialmente cuando están al volante, podemos hacer que las carreteras de Texas sean más seguras para todos.

Agenda de la reunión pública

04 | Objetivo de la reunión pública

05 | Límites del Proyecto

06-07 | Necesidad y propósito del proyecto

15-20 | Descripción del Proyecto

21-23 | Estudios ambientales

24 | Derecho de vía (ROW)

25 | Próximos pasos en el desarrollo del proyecto

26 | Cómo enviar comentarios

En esta reunión pública se discutirán los siguientes temas:

- el objetivo de la reunión pública
- los límites del proyecto
- la necesidad y el propósito del proyecto
- la descripción del proyecto propuesto
- estudios ambientales en preparación
- una descripción del proceso de adquisición de derechos de vía
- los próximos pasos en el proceso de desarrollo del proyecto
- y cómo enviar comentarios



El objetivo de esta reunión pública virtual con opción de jornada de puertas abiertas presencial es fomentar y mantener comunicación con el público y proporcionar información específica sobre el proyecto SL 499 en el condado de Cameron, Texas. En esta presentación se proporcionará información sobre el diseño propuesto para SL 499, también conocida como South Ed Carey Drive.

En esta reunión, TxDOT desea que usted:

- Se una al proceso participando en esta reunión pública
- Aprenda sobre el área del proyecto y sus necesidades
- Comprenda el diseño de este proyecto
- Participe aportando su opinión sobre el diseño y
- Comenta sobre la información proporcionada en esta reunión

Sus opiniones y comentarios son una parte importante de este proceso, y le animamos a que nos envíe sus comentarios sobre este proyecto. Como he mencionado anteriormente, su participación continua a lo largo de la planificación y el desarrollo del proyecto es muy importante. Le animamos a que hable con sus vecinos y les informe sobre TxDOT para que ellos también puedan enviar sus comentarios y participar en este proceso.

Conectándote con Texas.

Límites del proyecto

Nombre del Proyecto
SL 499
(South Ed Carey Drive)

Límites del Proyecto
Desde Farm-to-Market (FM)
106 a la Interestatal (IH)
69E

Longitud del proyecto
Aproximadamente 2.35
millas

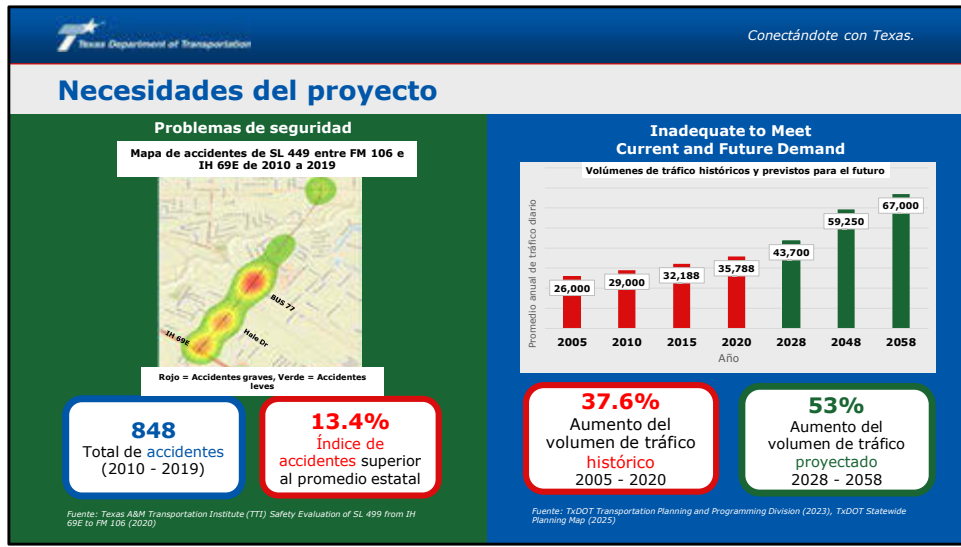
5

El proyecto propuesto se encuentra en la SL 499 (South Ed Carey Drive) y se extiende desde la FM 106 a la IH 69E. El proyecto tiene una longitud aproximada de 2.35 millas y se encuentra en la ciudad de Harlingen, condado de Cameron, Texas.

Desde la FM 106 a la BUS 77, TxDOT propone añadir un carril de circulación en cada sentido, una mediana elevada central, una acera en el lado este de la carretera y un carril compartido en el lado oeste.

Desde la BUS 77 a la IH 69E, TxDOT propone añadir una mediana elevada central y aceras a ambos lados de la SL 499.

El mapa que se muestra en su pantalla muestra los límites del proyecto propuesto como una línea roja continua.



El proyecto propuesto es necesario porque la SL 499 (South Ed Carey Drive):

- a) Tiene una alta tasa de accidentes, aproximadamente un 13.4% superior a la tasa promedio estatal de accidentes en carreteras comparables, lo que supone un problema de seguridad.
- b) El mapa a la izquierda de esta diapositiva muestra una mayor densidad de accidentes en rojo y una menor densidad de accidentes en verde. Las zonas con mayor número de accidentes se encuentran en la mitad sur del corredor, en las intersecciones de la SL 499 con la BUS 77, Hale Drive y la IH 69E, o cerca de ellas.
- c) Es insuficiente para satisfacer las demandas de tráfico actuales y futuras. La carretera existente está congestionada y se anticipa que la congestión del tráfico empeore, con un aumento anticipado del 53% en el volumen de tráfico entre 2028 y 2058.

Propósito del proyecto



Mejorar la seguridad de las carreteras



Mejorar la movilidad



Reducir la congestión del tráfico



Aumentar la capacidad de los carriles






Mejorar las instalaciones para bicicletas y peatones

El propósito del proyecto SL 499 (South Ed Carey Drive) propuesto es mejorar la seguridad de carretera, aumentar la movilidad, reducir la congestión del tráfico, ampliar la capacidad de los carriles y mejorar las instalaciones para bicicletas y peatones.

Texas Department of Transportation *Conectándote con Texas.*

Costo estimado y calendario del proyecto

	Fecha provisional de subasta (construcción) Agosto de 2035
	Fecha estimada de finalización de construcción 2.5 años
	Costo total estimado de construcción 62 millones de dólares

8

TxDOT ha comenzado a diseñar mejoras en la SL 499 (South Ed Carey Drive) para reducir la congestión y mejorar la movilidad y la seguridad.

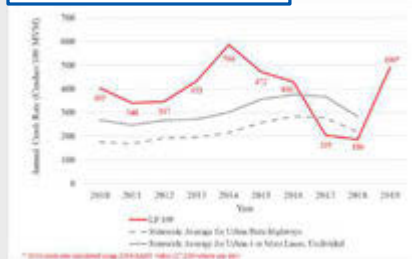
Hay varios pasos que seguir en el desarrollo de este proyecto antes de que comience la construcción. Los ingenieros del proyecto han recopilado y analizado los datos de tráfico actuales y futuros, y han elaborado los planos preliminares del diseño, que pueden consultarse en la página web de la reunión pública.

Estamos recopilando comentarios de la comunidad y los utilizaremos junto con evaluaciones técnicas adicionales para refinar los planes de diseño. El proyecto se evaluará en cuanto a su impacto ambiental y su cumplimiento normativo, y recibirá la autorización ambiental.

Los ingenieros desarrollarán entonces los planos definitivos que se utilizarán para la subasta de la construcción y TxDOT sacará a subasta el proyecto en agosto de 2035. Anticipamos que la construcción se completará en un plazo de dos años y medio, con un costo total estimado de 62 millones de dólares. La fecha de adjudicación de agosto de 2035 es provisional y está sujeta a cambios.

Texas A&M Transportation Institute (TTI) Evaluación de seguridad

Comparativa de índices de accidentes



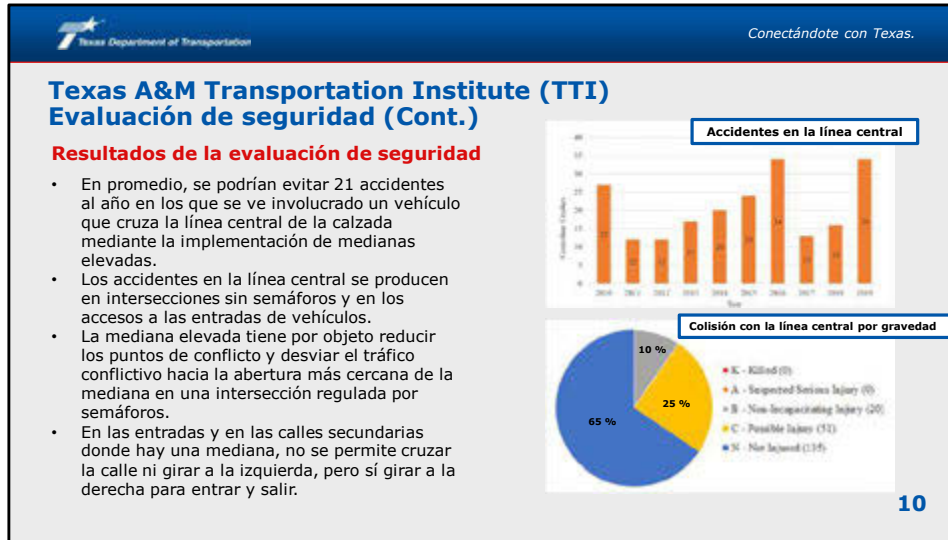
Resultados de la evaluación de seguridad

- Este tramo de la SL 499 (South Ed Carey Drive) tiene índices de accidentes **superiores** a los índices medios estatales de accidentes en autopistas estatales y carreteras sin dividir de gran volumen en todos los años excepto en 2017 y 2018.
- La instalación de **una mediana elevada** reducirá el número de puntos conflictivos en aproximadamente un 71 % sin eliminar ni consolidar ni una sola entrada.
- La instalación de **una mediana elevada** ayudará a reducir el número de accidentes, especialmente en el caso del tráfico promedio diario superior a 20,000 vehículos al día.
- Al **reducir** el número de puntos de acceso a la SL 499 (South Ed Carey Drive), aumentará la velocidad de flujo libre.

9

En colaboración con TxDOT, que analizó las condiciones actuales y futuras de la SL 499 (South Ed Carey Drive), el Instituto de Transporte de Texas A&M (TTI, por sus siglas en inglés) llevó a cabo una evaluación de seguridad del corredor de South Ed Carey Drive dentro de los límites del proyecto. El objetivo de esta evaluación era evaluar las condiciones de seguridad en el corredor existente e identificar posibles problemas de seguridad que podrían mejorarse si se instalaran medianas elevadas en el corredor de South Ed Carey Drive. El informe del TTI reveló que las tasas de accidentes a lo largo de South Ed Carey Drive son más altas que los promedios estatales para las autopistas estatales urbanas y las carreteras sin dividir de alto volumen para todos los años excepto 2017 y 2018, como se muestra en la línea roja del gráfico. El informe también identificó que las medianas elevadas ayudarían a reducir el elevado número de accidentes en el corredor. Además, el proyecto debería seguir investigando la eliminación o consolidación de las entradas para reducir el número de puntos de acceso a South Ed Carey Drive y, por lo tanto, mejorar aún más el funcionamiento de la carretera y/o aumentar la seguridad. Incluso sin eliminar ni consolidar ninguna entrada, el TTI descubrió que la instalación de una mediana elevada en South Ed Carey Drive reduciría el número total de puntos conflictivos a lo largo del corredor estudiado de 1421 a 410, lo que supone una reducción de aproximadamente el 71%.

La evaluación de seguridad también incluyó un análisis de las investigaciones realizadas en corredores donde se implementaron medianas elevadas. Las investigaciones sobre medianas elevadas han demostrado que estas no tienen un impacto negativo en la actividad comercial general de un corredor. La percepción de los posibles impactos negativos de las medianas antes de la construcción parece ser peor que la realidad, y los indicadores generales de la salud comercial se restablecen a los niveles de antes de la construcción después de la construcción de las medianas.



La gráfica de barras en esta diapositiva muestra los accidentes en la línea central, que son accidentes en los que un vehículo cruza la línea central de la carretera. Estos accidentes son objeto de especial interés en este caso, ya que los accidentes en la línea central que no se producen en intersecciones con semáforos son los que pueden abordarse y mitigarse directamente mediante la instalación de medianas elevadas propuestas para la SL 499 (South Ed Carey Drive). Del total de 848 accidentes ocurridos a lo largo de South Ed Carey Drive entre la IH 69E y la FM 106 desde 2010 hasta 2019, 209, o el 24.6%, fueron accidentes en la línea central. Si se instalaran medianas elevadas, todos estos accidentes podrían eliminarse, ya que los tipos de accidentes asociados, que suelen ser más graves, como los frontales, en ángulo recto y en ángulo de giro, se evitarían con la mediana elevada entre las intersecciones con semáforos. En promedio, se podrían evitar 21 accidentes al año, es decir, el 24.6% de los accidentes, con la implementación de medianas elevadas.

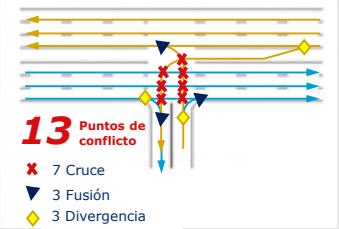
El gráfico circular de esta diapositiva muestra la gravedad de los accidentes en la línea central a lo largo de South Ed Carey Drive durante el mismo período de tiempo. De los 209 accidentes, el 10% implicó lesiones no incapacitantes, el 25% implicó posibles lesiones y el 65% de los accidentes no causó lesiones. Afortunadamente, no hubo víctimas mortales.

Las medianas elevadas son una técnica de gestión del acceso diseñada para permitir giros a la izquierda solo en lugares designados. Por el contrario, el carril de giro a la izquierda en ambos sentidos (Two-way left turn lane o TWLTL, por sus siglas en inglés) permite girar a la izquierda para entrar y salir de todas las entradas y calles transversales que conectan con la arteria principal, que en este caso es South Ed Carey Drive. La mediana elevada propuesta tiene por objeto mejorar el flujo del tráfico con menos interrupciones del tráfico de las calles secundarias y menos giros frecuentes en comparación con el TWLTL existente. También tiene por objeto reducir los puntos de conflicto y desviar el tráfico conflictivo hacia la abertura más cercana de la mediana en una intersección regulada por semáforos, donde se controla positivamente el derecho de vía. En la mayoría de los casos, los movimientos de tráfico hacia y desde las entradas y salidas se limitan únicamente a entrar y salir por la derecha.

Texas Department of Transportation Conectándote con Texas.

Las medianas elevadas reducen los puntos de conflicto


Carril de giro a la izquierda en ambos sentidos



13 Puntos de conflicto


- ✘ 7 Cruce
- ▼ 3 Fusión
- ◆ 3 Divergencia

Mediana elevada




2 Puntos de conflicto


- ✘ 0 Cruce
- ▼ 1 Fusión
- ◆ 1 Divergencia



Reducir los conflictos de giro



Reducir los accidentes



Permitir giros a la izquierda protegidos

¿Cómo contribuyen las medianas a mejorar la seguridad? Las medianas reducen los puntos de conflicto al girar.

En la pantalla se muestran dos ejemplos de configuración de intersecciones: la de la izquierda es la configuración actual con carril de giro a la izquierda en ambos sentidos en la SL 499 (South Ed Carey Drive) desde la IH 69E a la BUS 77. La de la derecha es la configuración propuesta con mediana elevada. Al comparar los puntos de conflicto de la izquierda con los de la derecha, se observa que la construcción de medianas elevadas reducirá el número de puntos de conflicto en los giros de 13 a solo 2, implementando la mediana elevada propuesta.

Los vehículos que giran a la izquierda cruzando el tráfico corren el riesgo de colisionar con el tráfico que circula en ambas direcciones. Las medianas también reducen los accidentes causados por el tráfico frontal y el tráfico que cruza. La mediana crea una barrera para las direcciones opuestas del tráfico y permite cruzar la carretera de forma más segura. Las medianas permiten giros a la izquierda protegidos y ayudan al flujo del tráfico al eliminar el tráfico de los carriles de circulación. Los carriles de giro a la izquierda protegidos más largos proporcionarán a los vehículos que esperan para girar un espacio exclusivo, evitando que esos vehículos detengan el tráfico.

Los siguientes vídeos muestran los problemas de seguridad que plantea el carril de giro a la izquierda bidireccional existente, mostrando ejemplos de accidentes que casi se producen en la SL 499 (South Ed Carey Drive).

Giro a la izquierda sin protección en la SL 499 en Hale Drive, en dirección sur



12

En este vídeo de la SL 499 (South Ed Carey Drive) mirando hacia el sur en la intersección con Hale Drive, se puede ver un ejemplo de un giro a la izquierda sin protección en la SL 499. Observe cómo el vehículo rojo intenta dar la vuelta en U hacia el tráfico que viene en sentido contrario y casi provoca una colisión. Si hubiera habido una mediana, el vehículo rojo habría tenido que desplazarse hasta una zona designada para dar la vuelta en U antes de intentar girar.

**Posible colisión frontal en la SL 499
a la altura de Hale Drive, en dirección sur**



13

En este vídeo de la SL 499 (South Ed Carey Drive) mirando hacia el sur en la intersección con Hale Drive, se puede ver un ejemplo de una posible colisión frontal en la SL 499. Observe que el camión negro está cruzando la SL 499 mientras el autobús escolar gira a la izquierda para incorporarse a la SL 499, y casi provoca una colisión frontal. Si hubiera habido una mediana, habría habido una barrera que impidiera que el camión cruzara la calzada.

**Posible colisión frontal o en ángulo
en la SL 499 a la altura de Hale Drive, en dirección sur**

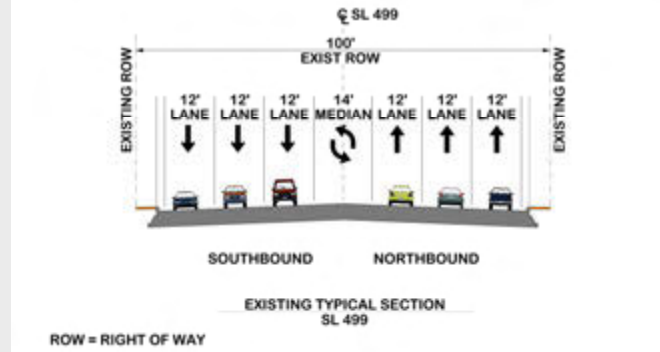


14

En este vídeo de la SL 499 (South Ed Carey Drive) mirando hacia el sur en la intersección con Hale Drive, se puede ver otro ejemplo de una posible colisión en la SL 499. La camioneta blanca está cruzando la SL 499 para entrar en el camino de acceso a Valero mientras el coche rojo gira a la derecha hacia la SL 499, casi provocando una colisión frontal o en ángulo. Si hubiera habido una mediana, habría habido una barrera que impediría que la camioneta cruzara la carretera.

Descripción del proyecto

Condición actual SL 499 desde IH 69E a la BUS 77



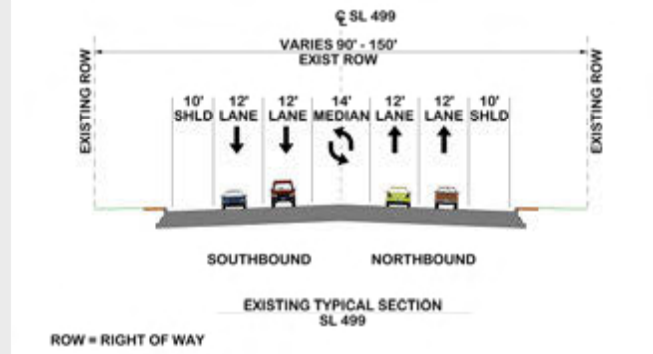
15

La SL 499 existente consta de dos configuraciones de carriles diferentes dentro de los límites del proyecto, con una parte que incluye seis carriles de circulación y la parte restante cuatro carriles de circulación.

El segmento de carretera de seis carriles que se muestra en esta diapositiva se extiende aproximadamente desde la IH 69E a la BUS 77 y consta de tres carriles de circulación de 12 pies de ancho en cada sentido, separados por un carril central continuo de 14 pies de ancho para girar a la izquierda en ambos sentidos. El ancho actual del derecho de vía es de aproximadamente 100 pies.

Descripción del proyecto

Condición actual SL 499 desde BUS 77 a la FM 106

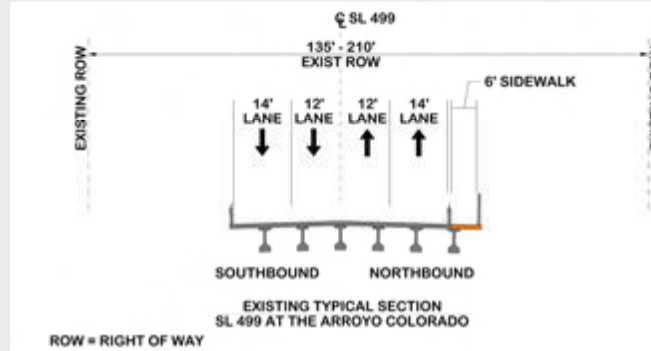


16

El segmento de cuatro carriles existente se extiende desde la BUS 77 a la FM 106. Este segmento consta de dos carriles de circulación de 12 pies de ancho en cada sentido con arcenes pavimentados de 10 pies de ancho y un carril central de 14 pies de ancho para giros a la izquierda en ambos sentidos que separa los sentidos de circulación. El ancho del derecho de vía existente varía entre 90 y 150 pies.

Descripción del proyecto

Condición actual SL 499 en Arroyo Colorado

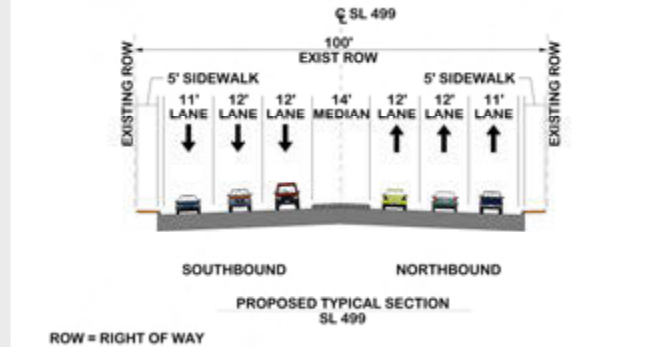


17

El puente existente que cruza el Arroyo Colorado consta de dos carriles interiores de 12 pies de ancho y dos carriles exteriores de 14 pies de ancho en cada sentido. El puente cuenta con una acera de 6 pies de ancho a lo largo del carril exterior en dirección norte. El ancho actual del derecho de vía varía entre 135 y 210 pies.

Descripción del proyecto

Mejoras propuestas SL 499 desde IH 69E a la BUS 77

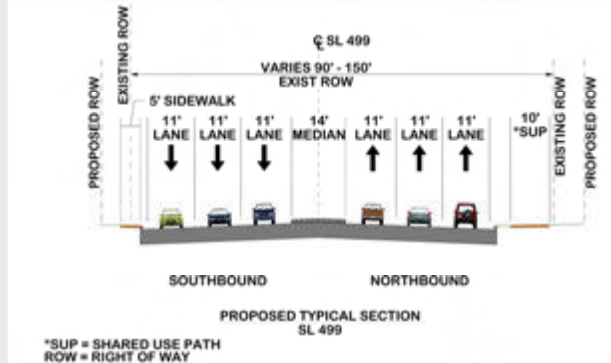


18

La carretera propuesta desde aproximadamente la IH 69E a la BUS 77 constaría de dos carriles de circulación de 12 pies de ancho y uno de 11 pies de ancho en cada sentido, separados por una mediana elevada de 14 pies de ancho. Se construirían aceras de cinco pies de ancho a cada lado de la carretera desde la parte trasera del bordillo. Se anticipa que las mejoras propuestas en este tramo requieran aproximadamente 0.1 acres adicionales de derecho de vía.

Descripción del proyecto

Mejoras propuestas SL 499 desde BUS 77 a la FM 106

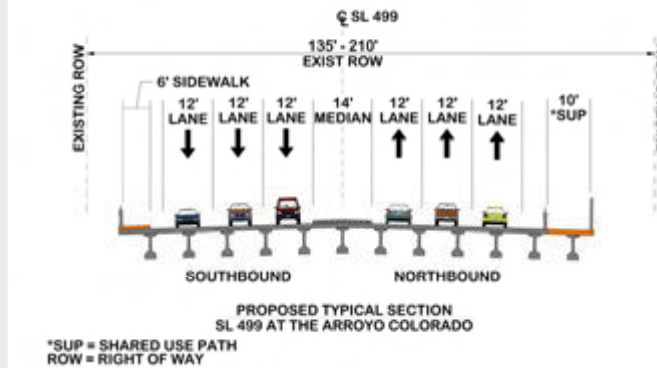


19

El tramo de carretera propuesta desde BUS 77 a la FM 106 contaría con tres carriles de circulación de 11 pies de ancho en cada sentido, separados por una mediana elevada de 14 pies de ancho. Se construirá una acera de 5 pies de ancho desde la parte trasera del bordillo del carril exterior en dirección sur, y un carril compartido de 10 pies de ancho a lo largo del carril exterior en dirección norte. La distancia entre la parte trasera del bordillo y el camino de uso compartido varía entre 4 y 5.5 pies. Se necesitan aproximadamente 1.2 acres de derecho de vía adicional, con un ancho que varía hasta 19.5 pies, para acomodar estas mejoras propuestas.

Descripción del proyecto

Mejoras propuestas SL 499 en Arroyo Colorado



20

El tramo del puente propuesto que cruza el Arroyo Colorado proporcionaría tres carriles de circulación de 12 pies de ancho en cada sentido, separados por una mediana elevada de 14 pies de ancho. Se construiría una acera de 6 pies de ancho a lo largo del carril exterior en dirección sur, y un camino de uso compartido de 10 pies de ancho entre las barandillas del puente, desplazado del carril exterior en dirección norte.

Memorándum de Entendimiento

Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, siglas en inglés) Asignación a TxDOT

La revisión ambiental, consultas y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto, están siendo o han sido realizadas por TxDOT en conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 17 de julio de 2025, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT

21

Se prevé que el proyecto propuesto se financie con fondos estatales y federales. Por este motivo, TxDOT debe evaluar los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto de conformidad con las normas federales.

El proceso que se sigue se denomina proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés). El proceso NEPA proporciona análisis de los posibles impactos en el medio ambiente natural y artificial y ayuda a los responsables de la toma de decisiones a tomar una decisión informada sobre si se debe continuar con el proyecto.

El 17 de julio de 2025, TxDOT recibió un memorando de entendimiento firmado por la Administración Federal de Carreteras que le permite asumir la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras en la revisión y aprobación de determinados proyectos asignados por la NEPA. Este proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto.



Como parte del proceso ambiental, se realizarán análisis técnicos para documentar los posibles impactos ambientales del proyecto. Las categorías de recursos estudiadas incluyen:

- Recursos biológicos, incluidas las especies amenazadas y en peligro de extinción y sus hábitats
- Vegetación y fauna silvestre
- Recursos hídricos, incluidas las aguas de los Estados Unidos y los humedales
- Recursos culturales, incluidos los recursos históricos y arqueológicos
- Materiales peligrosos
- Ruido del tráfico
- Impactos en la comunidad
- Uso del suelo y zonas verdes
- Calidad del aire
- Recursos protegidos en virtud del artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte y el capítulo 26 del Código de Parques y Vida Silvestre

Texas Department of Transportation *Conectándote con Texas.*

Mapa de limitaciones ambientales para la SL 499 desde la FM 106 a la IH 69E

Texas Department of Transportation *CONNECTING you with Texas*



Para acceder al mapa de restricciones ambientales y ver los detalles del mapa, escanee el código QR.

23

Esta diapositiva muestra las limitaciones ambientales dentro del área del proyecto SL 499. El área del proyecto está delimitada por una línea discontinua verde, donde se están considerando las mejoras propuestas. Las limitaciones ambientales se identificaron dentro de un radio de 250 pies a cada lado de la SL 499 y se cartografiaron en fotografías aéreas actuales. Las limitaciones incluyen el canal principal de Harlingen, el Arroyo Colorado, la llanura aluvial y diversos usos del suelo, como religiosos, médicos, comerciales, residenciales y parques. El mapa de restricciones ambientales del proyecto se utiliza para ayudar a los planificadores e ingenieros a determinar el método menos impactante para cumplir el objetivo del proyecto. El mapa completo se puede consultar en el sitio web de la reunión pública.

Proceso de adquisición de derechos de vía (ROW)

▪ Impactos potenciales al derecho de vía*

- Se necesitarían aproximadamente 1.3 acres de nuevo derecho de vía para el proyecto propuesto.
- No se anticipan desplazamientos de estructuras residenciales.
- Se desplazaría una estructura no residencial (gasolinera Valero y tienda de conveniencia Stripes).

▪ Orientación y recursos sobre derechos de vía

- Cumplirá con las leyes y políticas federales y estatales.
- Los folletos sobre derechos de vía están disponibles en el sitio web de TxDOT: <http://txdot.gov/inside-txdot/forms-publications/publications/landowner-rights.html>
- Para obtener información sobre los beneficios, los servicios y el calendario de adquisición de derechos de vía, llame a Ramon Jiménez, Jr. a la oficina del distrito de TxDOT al (956) 702-6287

* Sujeto a cambios

24

Se necesitarían aproximadamente 1.3 acres de nuevo derecho de vía para las mejoras propuestas. El proyecto propuesto podría desplazar ninguna estructura residencial y una estructura no residencial.

El proceso de adquisición de derechos de vía se ajustará a las leyes y políticas federales y estatales. La Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, conocida como la Ley Uniforme, es la ley federal que se sigue para las tasaciones, las negociaciones y la reubicación de familias y/o empresas. Las copias impresas de los folletos sobre derechos de vía y la Declaración de Derechos de los Propietarios estarán disponibles en la mesa de derechos de vía en la reunión pública presencial y también en www.txdot.gov

TxDOT es la agencia responsable de adquirir los derechos de vía adicionales de los propietarios individuales para este proyecto. TxDOT adquirirá todos los bienes inmuebles de conformidad con las disposiciones del Título III de la Ley Uniforme y sus reglamentos federales asociados (49 CFR Parte 24). Todas las negociaciones sobre derechos de vía están sujetas a esta ley y a estas regulaciones. Los folletos sobre reubicación, que ofrecen una descripción general del Programa de Asistencia para la Reubicación y describen los servicios ofrecidos y los pagos a los que pueden tener derecho las personas, familias, empresas y organizaciones sin fines de lucro desplazadas, se pueden descargar en la dirección del sitio web de TxDOT que se indica.

Para obtener información sobre los beneficios, los servicios y el calendario de adquisición de derechos de vía, llame a Ramón Jiménez, Jr. a la oficina del distrito del TxDOT, al (956) 702-6287.



Ahora que hemos revisado el proyecto, me gustaría destacar el calendario estimado para su finalización.

Busque la flecha roja "Estamos aquí" en la parte superior izquierda de la pantalla. Una vez finalizado el plazo para presentar comentarios sobre esta reunión pública, el miércoles, 24 de septiembre de 2025, el equipo del proyecto evaluará los comentarios a lo largo del mes de octubre. En función de los comentarios recibidos y del diseño posterior, el esquema final se completará a mediados del próximo año. Habrá una oportunidad para una audiencia pública una vez que se complete el diseño final y antes de obtener la aprobación ambiental. Una vez que el proyecto reciba la aprobación ambiental, pasará a la fase de diseño final en 2028 y la construcción comenzará provisionalmente a finales de 2035.

Cómo enviar sus comentarios

Aunque los comentarios son siempre bienvenidos, deben recibirse antes del **miércoles, 24 de septiembre de 2025** para que puedan incluirse en la documentación oficial de la reunión pública.

Los comentarios pueden enviarse de las siguientes formas:

Formulario de Comentarios

Descargue el formulario de comentarios del sitio web, rellénelo y envíelo por correo electrónico o postal a TxDOT.

Correo electrónico

Envíe un comentario a:
Cynthia.Gonzales@txdot.gov
Incluya referencia a **SL 499**

Correo

TxDOT Pharr District Office
600 W. Interstate 2
Pharr, TX 78577

Formulario de comentarios en línea

Siga o haga clic en el enlace a continuación o escanee el código QR a la derecha:
www.txdot.gov y busque la palabra clave "SL 499"



Deposite el formulario de comentarios en la caja de comentarios disponible en la jornada de puertas abiertas presencial.

26

TxDOT le anima a revisar los materiales relacionados con este proyecto y a enviar sus comentarios. Se solicitan comentarios por escrito del público sobre el proyecto propuesto, que pueden enviarse por correo electrónico a Cynthia.Gonzales@txdot.gov, o por correo postal descargando y rellinando una tarjeta de comentarios disponible en el sitio web de la reunión pública SL 499 y enviándola a la oficina del distrito de Pharr de TxDOT, situada en 600 W. Interstate 2, Pharr, Texas 78577.

Además, existe la opción de rellenar un formulario de comentarios en línea a través del sitio web de la reunión pública, en la sección cómo enviar comentarios, o haciendo clic en el enlace que aparece en la pantalla. Todos los comentarios deben recibirse antes del **24 de septiembre de 2025**. Las respuestas a los comentarios recibidos estarán disponibles en línea en www.txdot.gov, buscando la palabra clave "SL 499", una vez que estén preparadas.

Información sobre el proyecto y contactos

- Para acceder a la página de la reunión pública, visite www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html o escanee el código QR de la derecha.
- Para obtener información específica sobre el proyecto, póngase en contacto con el gerente de proyectos de TxDOT en cualquier momento durante el desarrollo del proyecto.

Isaac Garza, P.E.
Teléfono: (956) 702-6248
Correo electrónico: Isaac.Garza@txdot.gov



ESCÁNEME

27

Toda la información relacionada al proyecto se puede encontrar en la página web de la reunión pública haciendo clic en el enlace que aparece en la pantalla o escaneando el código QR de la derecha.

No dude en ponerse en contacto con nosotros si tiene alguna pregunta.

Para más preguntas sobre información específica del proyecto, ponte en contacto con el Gerente de Proyecto de TxDOT, Isaac Garza, P.E., en la oficina del Distrito Pharr de TxDOT por teléfono al (956) 702-6248 o por correo electrónico a Isaac.Garza@txdot.gov con cualquier pregunta o comentario en cualquier momento durante el desarrollo del proyecto.

Texas Department of Transportation *Conectándote con Texas.*

Conclusión de la reunión pública

¡Gracias!

En nombre del Departamento de Transporte de Texas, le agradecemos sinceramente su participación en esta reunión pública sobre el proyecto SL 499.

También queremos agradecer a la escuela Treasure Hills Elementary por permitirnos utilizar sus facilidades para la reunión presencial del 9 de septiembre de 2025.

Por favor, recuerde enviar sus comentarios antes del
miércoles, 24 de septiembre de 2025

28

La información compartida en esta reunión virtual seguirá estando disponible en la página web de la reunión. Nos interesa conocer su opinión sobre la información presentada y los planes del proyecto propuesto. Envíe sus comentarios por correo postal, correo electrónico, en línea o en persona. Sus comentarios se evaluarán junto con las evaluaciones técnicas a medida que avancemos con el diseño. Las respuestas a los comentarios recibidos hasta el **miércoles, 24 de septiembre de 2025** se publicarán junto con el informe de la reunión virtual en la página web de la reunión en las próximas semanas. Gracias por su interés y esperamos recibir sus comentarios.