






TEXAS DEPARTMENT OF TRANSPORTATION



Dana Avenue

DESDE FM 3248 (DR. HUGH EMERSON RD.)
HASTA FM 802 (RUBEN M. TORRES BLVD.)

Cameron County, Texas
CSJ's: 0921-06-330 & 344



Feb. 1, 2024 Reunión Pública Virtual Pregrabada Con Opción Presencial

GUIÓN:

Bienvenidos a la reunión pública virtual pregrabada para el proyecto de Dana Avenue. Gracias por tomarse el tiempo de ver esta presentación virtual que se compartió con el público el 1 de febrero del 2024. Durante esta reunión virtual, puede pausar la presentación en cualquier momento para tomarse más tiempo al ver las diapositivas.

La Autoridad de Movilidad Regional del Condado de Cameron, o CCRMA, en cooperación con el Departamento de Transporte de Texas (o TxDOT), el Condado de Cameron y la Ciudad de Brownsville, propone ampliar y reconstruir Dana Avenue desde FM 3248 (o Dr. Hugh Emerson Rd.) hasta FM 802 (o Ruben M. Torres Blvd.).

Dana Avenue es un proyecto de carretera local que se construiría con fondos estatales y federales; por lo tanto, TxDOT tiene la responsabilidad de supervisión.

Acceso a la Reunión Pública Virtual con Opción Presencial

Esta reunión pública está siendo ofrecida virtualmente y en persona.


La Reunión Pública Virtual tomará acabo el jueves, 1 de feb. a las 5:45 p.m. y estará disponible en las siguientes páginas web:

- <https://ccrma.org/hearings-meetings-and-notice-schedules/> o
- www.txdot.gov (Palabra clave: Dana Avenue in Cameron County).

La reunión pública en persona se llevará a cabo:

jueves, 1 de feb. de 2024
desde las 5:45 p.m. a 7 p.m.
en la cafetería de la Escuela Primaria Daniel Breeden
3995 Dana Ave.
Brownsville, Texas

Después de la reunión pública virtual, la presentación permanecerá disponible para ver en línea hasta el viernes, 16 de feb. de 2024 a las 5 p.m.

Feb. 1, 2024 

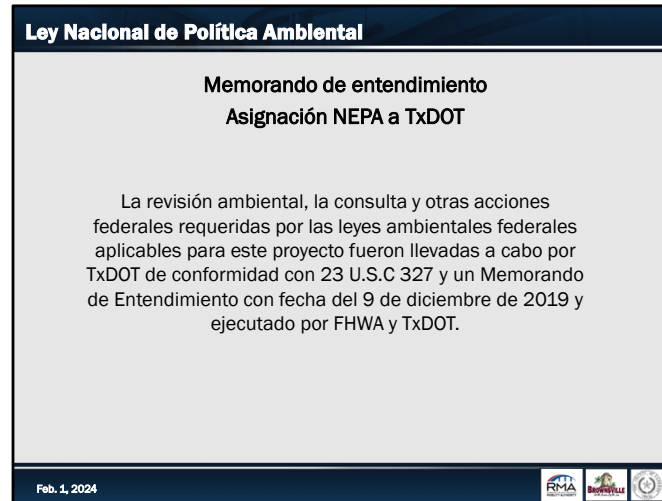
GUIÓN:

Esta reunión pública está siendo ofrecida virtualmente y en persona.

La reunión pública virtual proporcionará la misma información que la reunión en persona. Toda la información del proyecto se puede encontrar en Inglés y en Español en los sitios web que se proporcionan en la diapositiva. Pueden ser accedidas en las siguientes paginas:

- www.ccrma.org/hearings-meetings-and-notice-schedules/ o
- www.txdot.gov (Palabra clave: Dana Avenue in Cameron County).

La reunión pública presencial se llevará a cabo el jueves, 1 de febrero del 2024 desde las 5:45 p.m. a 7 p.m. en la cafetería de la Escuela Primaria Daniel Breeden en 3995 Dana Ave., Brownsville, Texas

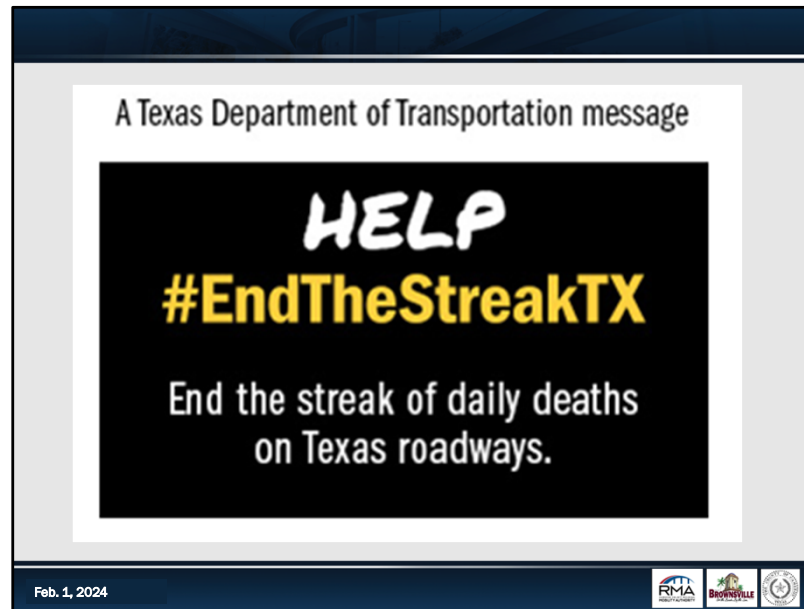


GUIÓN:

El proyecto propuesto está programado con fondos tanto estatales como federales; por lo tanto, TxDOT debe evaluar los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto de acuerdo con los estándares federales.

El nombre de este proceso federal se conoce como la Ley de Política Ambiental Nacional, o NEPA. El proceso NEPA proporciona análisis de impactos potenciales al medio ambiente natural y creado por el hombre. El propósito de este proceso es ayudar a quien toma las decisiones a tomar una determinación informada sobre si se debe continuar con el proyecto.

El 9 de diciembre del 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 de revisar y aprobar ciertos proyectos NEPA asignados. El proceso de revisión y aprobación se aplica a este proyecto.




GUIÓN:

El 7 de noviembre del 2000 fue el último día inmortal en las carreteras de Texas. Eso significa que, durante más de 23 años, al menos una persona ha muerto cada día. Todos tenemos un papel que desempeñar para cambiar eso. Este mensaje es ese recordatorio para poner fin a la racha de muertes en las carreteras de Texas. Necesitamos que los conductores y pasajeros actúen de manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestro objetivo de cero muertes para el 2050. Los tejanos pueden desempeñar un papel importante para poner fin a los accidentes fatales con algunos hábitos de conducción simples: usar cinturones de seguridad, conducir al límite de velocidad, guardar el teléfono y otras distracciones, y nunca conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas. Así que por favor haga su parte y comparta este mensaje con sus amigos y familiares.

Agenda de la Reunión		
1	Descripción del Proyecto	7
2	Carretera Existente	8
3	Necesidad y Propósito del Proyecto	9
4	Análisis de Alternativas	10-11
5	Carretera Propuesta	12-16
6	Estudios Ambientales	17
7	Proceso de Adquisición de Derecho de Vía y Cronograma del Proyecto	18-19
8	Cómo Enviar Comentarios y Contactos	20-21

Feb. 1, 2024



GUIÓN:

Durante el transcurso de esta presentación, proporcionaré:

- Una visión general del proyecto
- Una descripción de la carretera existente.
- La necesidad y el propósito del proyecto.
- Las alternativas consideradas
- Una descripción de la carretera propuesta.
- Estudios ambientales
- El proceso de adquisición del derecho de vía
- El cronograma previsto del proyecto.
- Y luego explicaré el proceso de comentarios públicos, que es diferente a la reunión en persona.
- También le proporcionaré información de contacto si tiene preguntas adicionales o necesita más información sobre el proyecto.

Propósito de la Reunión Pública

- Fomentar y mantener una comunicación efectiva con el público.
- Proporcionar información sobre el proyecto.
 - Que es lo propuesto
 - Por qué las mejoras han sido propuestas
 - Las varias alternativas evaluadas y estudios en progreso
 - Cuando el proyecto podrá ocurrir
- Un paso importante en el proceso ambiental que permite a los miembros del público a comprometerse con un aprendizaje compartido, expresar opiniones, y proveer comentarios en las mejoras propuestas

Feb. 1, 2024

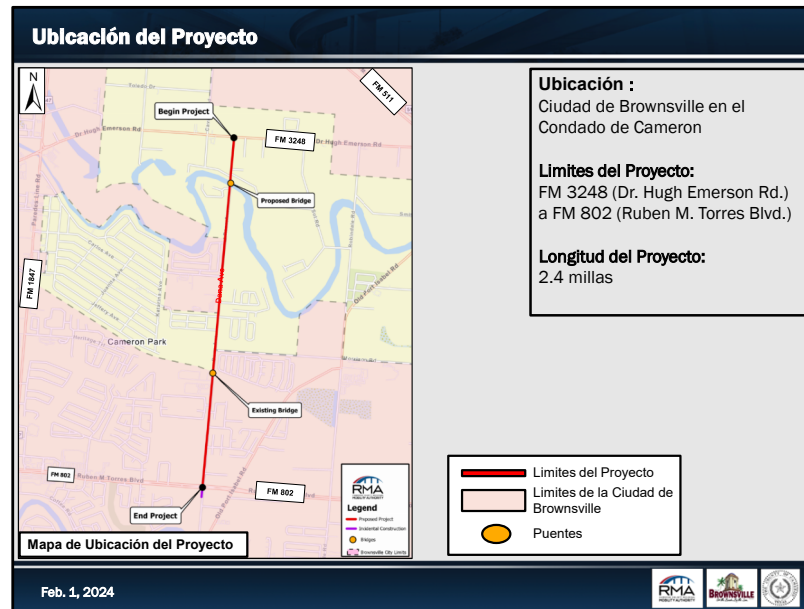


GUIÓN:

El propósito de esta reunión pública es fomentar y mantener una comunicación efectiva con el público y proporcionar información específica del proyecto en relación con el proyecto de Dana Ave. en la Ciudad de Brownsville y el Condado de Cameron.

Su opinión es una parte importante de este proceso; por lo tanto, los alentamos a brindar comentarios sobre este proyecto.

Su participación continua durante la planificación y el desarrollo de este proyecto es muy importante.



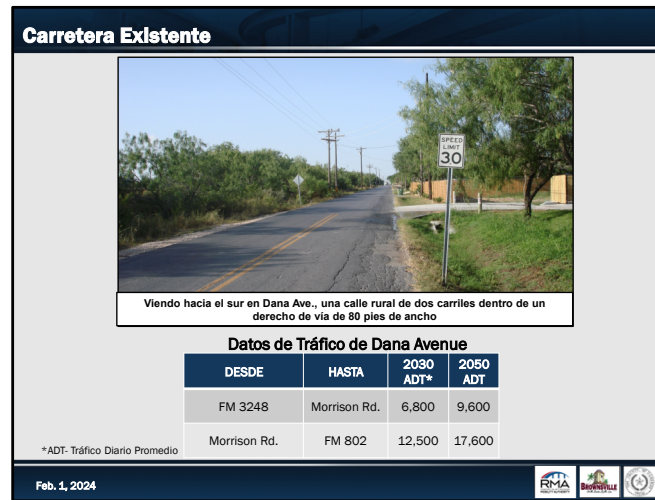
GUIÓN:

Dana Avenue está ubicada parcialmente en los límites de la ciudad de Brownsville y el resto en el Condado de Cameron, Texas. El mapa en la pantalla representa el área general de este proyecto.

Los límites del proyecto se extienden desde FM 3248 (o Dr. Hugh Emerson Road) hasta FM 802 (o Ruben M. Torres Boulevard); una longitud de 2.4 millas.

Las mejoras propuestas incluyen:

- Ampliación y reconstrucción de la carretera existente.
- Mejorar los movimientos de giro en intersecciones y escuelas,
- Proporcionar un camino de uso compartido para ciclistas y peatones,
- Proporcionar una banqueta para los peatones,
- Proporcionar un nuevo puente sobre la Resaca del Rancho Viejo,
- Reconstrucción y ampliación de un puente existente sobre la acequia de drenaje.



GUIÓN:

El camino rural existente de 24 a 48 pies consta de dos carriles de circulación dentro de un derecho de vía existente de 80 pies de ancho. El drenaje se realiza mediante zanjas al borde de la carretera.

En 2023 se completaron dos borradores de informes, Análisis de Operación de Tráfico y Proyección de Tráfico, para este proyecto. Con base en estos análisis, existe una diferencia significativa en el tráfico en la parte norte del proyecto versus la parte sur; por lo tanto, el tráfico se divide en dos secciones.

- Se estima que la sección desde FM 3248 hasta Morrison Rd. tendrá un promedio total de 6,800 vehículos por día en 2030, con un aumento proyectado a 9,600 en los próximos 20 años.
- Se estima que la sección de Morrison Rd. hasta FM 802 tendrá un promedio total de 12,500 vehículos por día en 2030, con un aumento proyectado a 17,600 en los próximos 20 años.

Necesidad y Propósito	
Necesidad	Propósito
¿Qué problemas estamos tratando de abordar?	¿Qué estamos intentando hacer?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deficiencias operativas de tráfico ▪ No cumple con los estándares de diseño actuales ▪ Falta de acotamientos/carriles para girar ▪ Falta de acomodaciones para peatones y ciclistas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejorar la movilidad ▪ Mejorar la seguridad ▪ Reducir la congestión ▪ Proporcionar acomodaciones para peatones y ciclistas.
Feb. 1, 2024 	

GUIÓN:

Las deficiencias operativas del tráfico, así como el deterioro de las condiciones de las carreteras existentes, dan como resultado una movilidad y seguridad reducidas.

La carretera existente no cumple con los estándares de diseño actuales debido a la falta de acotamientos, barreras adecuadas en los puentes y carriles de giro. Los vehículos que entran en residencias, negocios o escuelas existentes deben reducir la velocidad o detenerse en el carril de circulación, lo que genera congestión y movimientos de giro inseguros.

El área del proyecto existente no contiene acomodaciones para peatones o ciclistas a pesar de la presencia de tres escuelas dentro de los límites del proyecto.

El proyecto se está desarrollando para mejorar la movilidad y la seguridad, reducir la congestión y brindar acomodaciones para peatones y ciclistas.

Análisis de Alternativas					
	Sin construir	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
	Sin Construir	Oeste	Este	Centro	Adaptación óptima
Requerimiento de Derecho de Vía Adicional	0	7.84	8.07	8.08	7.97
Parcelas Afectadas	0	34	45	56	27
Desplazamientos Potenciales	0	12	8	4	0
Alternativa Preferida	No	No	No	No	Si

GUIÓN:

Se completó un borrador de análisis de alternativas como parte de un estudio de viabilidad del proyecto. Como parte del análisis, se estudiaron y consideraron la alternativa de no construir y cuatro alternativas preliminares. Criterios utilizados en la evaluación de las alternativas consideraron impactos al medio ambiente humano y natural.

Las alternativas se resumen en la tabla mostrada aquí.

La alternativa No Construcción se requiere para su consideración durante el estudio ambiental y se lleva a cabo como base para la comparación. Bajo la alternativa de No Construcción:

- La carretera existente no sería reconstruida ni ampliada.
- Las condiciones existentes de la carretera seguirían siendo las mismas.
- No se harían mejoras para mejorar la movilidad o la seguridad, o reducir la congestión.
- No se proporcionarán acomodaciones para peatones o ciclistas.


No se recomienda la alternativa de no construcción porque no cumpliría con la necesidad y el propósito del proyecto.

La Alternativa 1 tomaría todo el derecho de vía requerido desde el lado oeste de la carretera existente. Esta alternativa impactaría 34 parcelas, requeriría 7.84 acres de nuevo derecho de vía y requeriría 12 desplazamientos potenciales.

La Alternativa 2 tomaría todo el derecho de vía requerido desde el lado este de la carretera existente. Esta alternativa impactaría 45 parcelas, requeriría 8.07 acres de derecho de vía y requeriría ocho desplazamientos potenciales.

Análisis de Alternativas					
	Sin construir	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4
	Sin Construir	Oeste	Este	Centro	Adaptación óptima
Requerimiento de Derecho de Vía Adicional	0	7.84	8.07	8.08	7.97
Parcelas Afectadas	0	34	45	56	27
Desplazamientos Potenciales	0	12	8	4	0
Alternativa Preferida	No	No	No	No	Si

Feb. 1, 2024

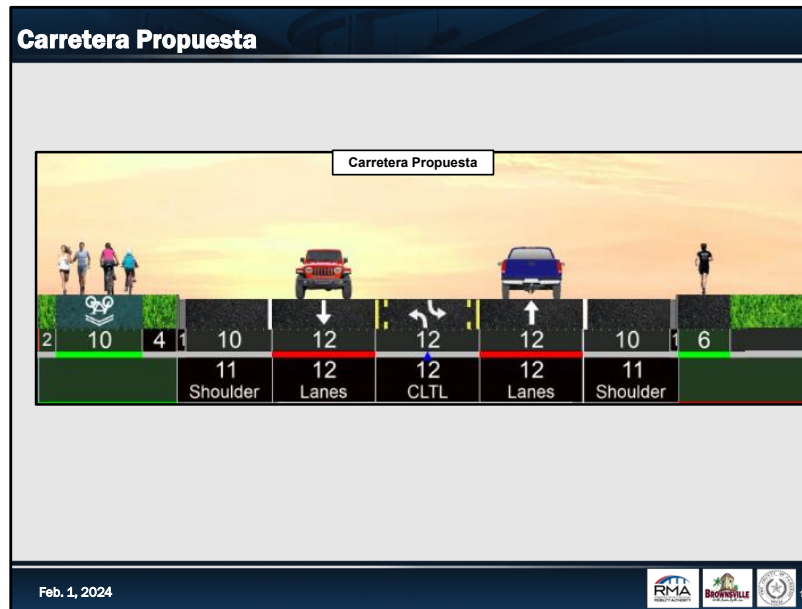


GUIÓN:

La Alternativa 3 adquiriría el derecho de vía necesario por igual de ambos lados de la carretera. Esta alternativa impactaría 56 parcelas, requeriría 8.08 acres de nuevo derecho de vía y requeriría cuatro desplazamientos potenciales.

La Alternativa 4 adquiriría el derecho de vía necesario en la mejor situación, minimizando los impactos a las estructuras residenciales y comerciales. Esta alternativa afectaría 27 parcelas y requeriría 7.97 acres de nuevo derecho de vía. No se prevén desplazamientos residenciales o comerciales.

Las cuatro alternativas satisfacen la necesidad y el propósito del proyecto; sin embargo, se seleccionó la Alternativa 4 como la alternativa preferida ya que tendría el menor impacto en las parcelas afectadas y no requeriría ningún desplazamiento potencial.



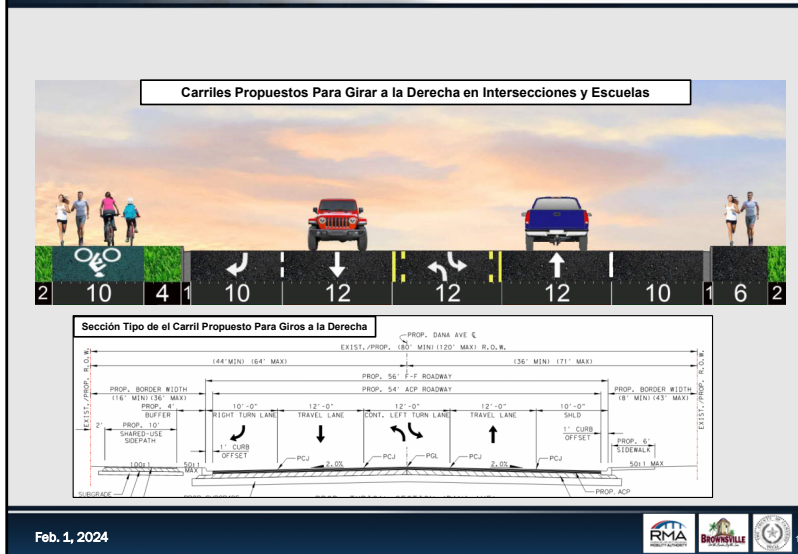
GUIÓN:

La vía propuesta consistiría en:

- Dos carriles de circulación de 12 pies de ancho,
- Dos acotamientos de 10 pies de ancho,
- Un carril continuo para girar a la izquierda de 12 pies de ancho,
- Un camino de uso compartido de 10 pies de ancho para ciclistas y peatones en un lado de la carretera, y
- Una banqueta de 6 pies de ancho en el lado opuesto de la carretera,
- Un derecho de vía usual propuesto de 80 pies de ancho.

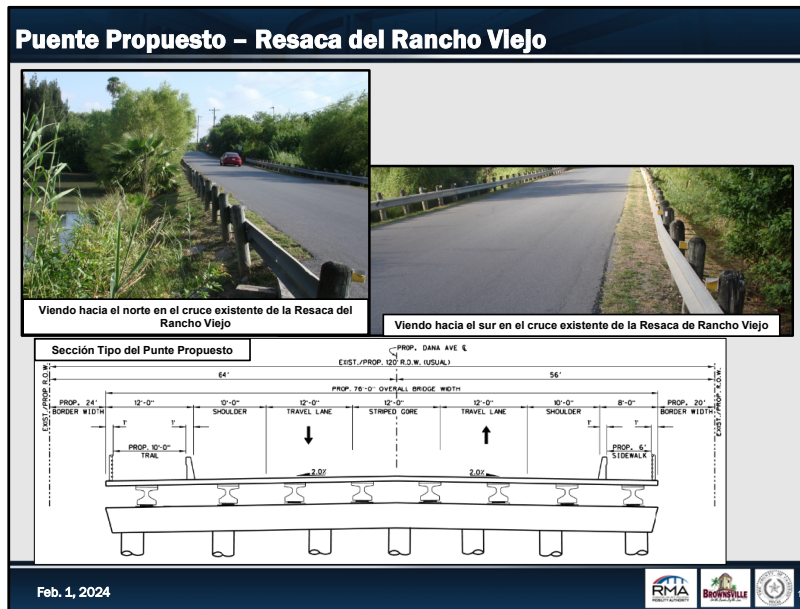
El drenaje sería proporcionado por un sistema de drenaje pluvial.

Carriles Propuestos Para Girar a la Derecha



GUIÓN:

En las intersecciones y escuelas adyacentes al proyecto propuesto, el acotamiento propuesto de 10 pies de ancho se convertiría en un carril de giro a la derecha de 10 pies de ancho para mejorar la seguridad del tráfico y reducir la congestión.

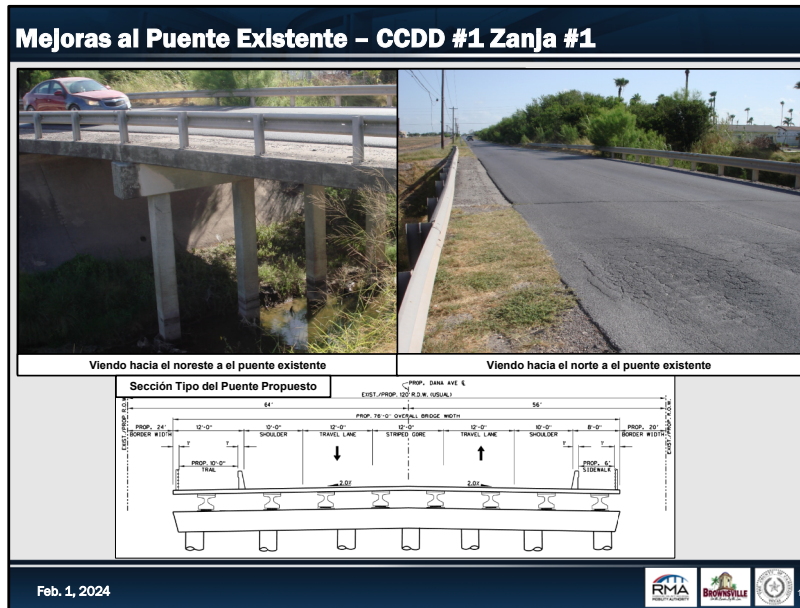


GUIÓN:

El cruce de la alcantarilla ubicado aproximadamente a 0.3 millas al sur de FM 3248, cruzando la Resaca del Rancho Viejo, sería reemplazado por un puente.

El puente coincidiría con la sección típica propuesta discutida anteriormente; sin embargo, el carril continuo para girar a la izquierda sería reemplazado por un carril rayado

El puente requeriría un derecho de vía de 120 pies de ancho para permitir un camino de acceso seguro.

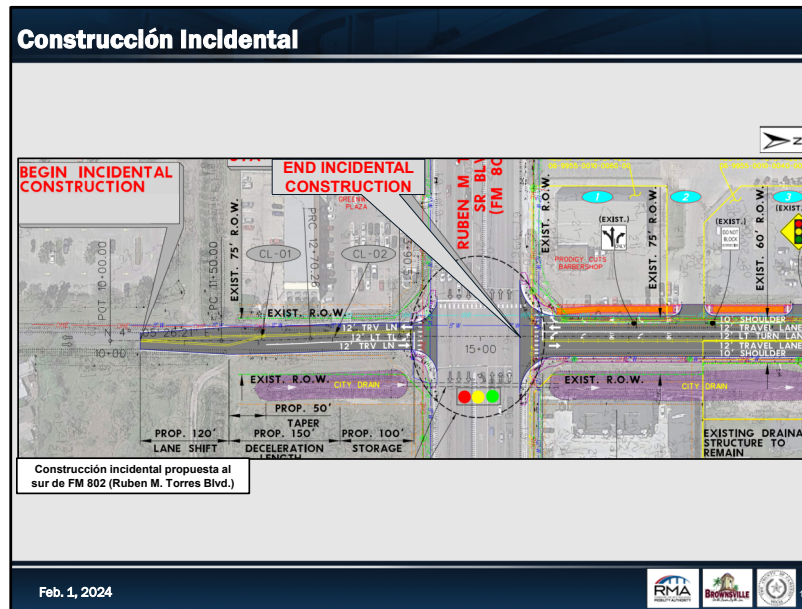


GUIÓN:

Un puente existente ubicado aproximadamente a 0.06 millas al norte de Sandalwood Dr. cruza la zanja #1 del Distrito de Drenaje #1 del Condado de Cameron.

El puente existente sería reconstruido y ampliado para acomodar la sección típica propuesta; sin embargo, al igual que el otro puente propuesto, el carril continuo para girar a la izquierda sería reemplazado por un carril rayado.

El puente requeriría un derecho de vía de 120 pies de ancho para permitir un camino de acceso seguro.



GUIÓN:

Aproximadamente 300 pies de construcción incidental ocurrirían al sur de FM 802 (Ruben M. Torres Blvd.) dentro del derecho de vía existente.


Esta construcción incluiría dos carriles de circulación de 12 pies de ancho y un carril de giro a la izquierda de 12 pies de ancho dentro del derecho de vía existente de 75 pies de ancho.

El propósito de esta construcción es garantizar una alineación segura de la intersección.

Estudios Ambientales

- Se elaborarán Informes Técnicos:
 - Materiales Peligrosos
 - Recursos Culturales (Históricos y Arqueológicos)
 - Recursos Hídricos
 - Recursos Biológicos
 - Análisis de Impactos Comunitarios
 - Análisis de Impacto de la Gestión de Zonas Costeras

Feb. 1, 2024



GUIÓN:

De acuerdo con la Ley de Política Ambiental Nacional (o NEPA), se completarían varios estudios ambientales sobre el proyecto propuesto.

Estos estudios incluirían la revisión de:


- Materiales Peligrosos,
- Recursos Culturales, que incluye Recursos Históricos y Arqueológicos,
- Recursos Hídricos,
- Recursos Biológicos,
- Análisis de Impactos Comunitarios, y
- Análisis de Impacto de la Gestión de Zonas Costeras

Los resultados de estos estudios estarán disponibles una vez que se completen los análisis.

Adquisición de Derecho de Vía

- Ley de Política Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisiciones de Bienes Inmuebles de 1970
 - Título II
 - Título III
- Folletos descargables de derecho de vía:
 - www.ccrma.org/hearings-meetings-and-notice-schedules/ o
 - www.txdot.gov (Palabra clave: Dana Avenue in Cameron County).

Feb. 1, 2024



GUIÓN:

El proceso de adquisición del derecho de vía seguirá las leyes y políticas federales y estatales. La Ley de Política Uniforme de Asistencia (Uniform Relocation Assistance) y la Reubicación y Adquisiciones de Bienes Inmuebles de 1970 (Real Property Acquisitions Policy Act), conocida como Uniform Act, es la ley federal que se sigue para las tasaciones, negociaciones y reubicación de familias y/o negocios. Las copias impresas de los folletos del derecho de vía y Property Owner's Bill of Rights estarán disponibles en la mesa del derecho de vía en la reunión en presencial y también están disponibles en el sitio web, www.txdot.gov y www.ccrma.org/hearings-meetings-and-notice-schedules.

El CCRMA es la agencia responsable de adquirir el derecho de vía de los propietarios individuales para el proyecto. TxDOT se asegurará de que la Agencia Pública Local adquiera todos los bienes inmuebles de acuerdo con las disposiciones del Título III de Uniform Act y sus regulaciones federales asociadas (49 CFR Parte 24). Todas las negociaciones sobre el derecho de vía que se lleven a cabo están sujetas a esta ley y a este reglamento. Los folletos de reubicación, que brindan una descripción general del Programa de Relocation Assistance y describen los servicios ofrecidos y los pagos para los cuales las personas, familias, empresas y organizaciones sin fines de lucro desplazados pueden ser elegibles para recibir, están disponibles para descargar en los sitios web del TxDOT y el CCRMA en las direcciones enumeradas.

La información sobre los beneficios, servicios y el cronograma de adquisición de derechos de vía se puede obtener llamando a la Oficina de CCRMA al (956) 621-5571.



GUIÓN:

El proyecto está enumerado en el Plan de Transporte Metropolitano de la Organización de Planificación Metropolitana del Valle del Río Grande, y en el Programa de Mejoramiento del Transporte 2021-2024 en el año fiscal 2024. El proyecto está catalogado para construcción en el 2030; sin embargo, hay planes de coordinar con la MPO para acelerar la fase de construcción hasta 2025. El proyecto tiene un total de \$16.2 millones en fondos federales asignados para construcción.

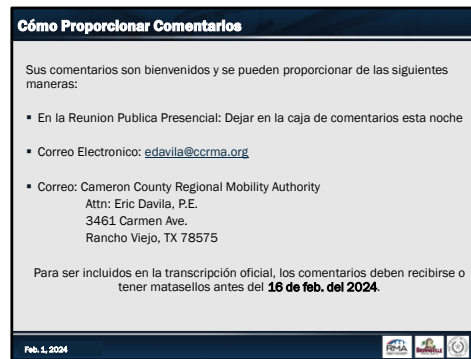
El siguiente paso en el desarrollo del proyecto es revisar y evaluar los comentarios recibidos durante el período de comentarios y finalizar el esquema para aprobación por parte de TxDOT.

Una vez finalizado el diseño, se prevé la autorización ambiental para el verano del 2024.

Al recibir la autorización ambiental, se completaría el mapa de derecho de vía y la CCRMA comenzaría por adquirir el derecho de vía necesario.

El proyecto recibirá ofertas para su construcción en el año fiscal 2025.

GUIÓN:



La CCRMA y TxDOT están comprometidos a continuar con los esfuerzos para obtener comentarios del público sobre este proyecto. Entendemos que el proceso de comentarios es un poco diferente en esta reunión pública virtual; por lo tanto, nos tomaremos un momento para discutir el proceso de envío.

El formulario de comentarios se puede descargar o imprimir desde los sitios web de TxDOT o CCRMA en:

- www.ccrma.org/hearings-meetings-and-notice-schedules/ o
- www.txdot.gov (Palabra clave: Dana Avenue in Cameron County).

El TxDOT y la CCRMA solicitan al público que proporcionen comentarios de las siguientes maneras:

- Dejarlo en la caja de comentarios si está aquí en persona
- Envíe un correo electrónico a edavila@ccrma.org, o
- Envíe por correo a CCRMA, a la atención de: Eric Davila, P.E., en 3461 Carmen Ave., Rancho Viejo, TX 78575.

Para ser incluidos en la transcripción oficial, los comentarios deben recibirse antes del 16 de febrero del 2024, que es 15 días después de la fecha de publicación de esta reunión pública virtual.

Las respuestas a los comentarios recibidos formarán parte del Informe Resumido de la Reunión Pública y estarán archivadas y disponibles para su inspección en las oficinas del Distrito de Pharr de CCRMA y TxDOT una vez que hayan sido preparados.

Contactos Importantes	
<p>TxDOT</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ www.txdot.gov Palabra Clave: "Dana Avenue in Cameron County" ▪ Kisai Salinas, P.E. Gerente de Proyecto de TxDOT (956) 702-6170 ▪ Siga al Distrito TxDOT Pharr en X (Twitter) en: https://twitter.com/txdotpharr?lang=en 	<p>Cameron County Regional Mobility Authority</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ www.ccrma.org/hearings-meetings-and-notice-schedules/ ▪ Eric Davila, P.E. Gerente de Desarrollo (956) 621-5571 ▪ Siga al CCRMA en X (Twitter) en: https://twitter.com/ccrma_tx
<p>Feb. 1, 2024</p>	

GUIÓN:

Alentamos al público a mantenerse informado. Los esquemas y materiales de presentación, incluyendo los gráficos, están disponibles en los sitios web de CCRMA y TxDOT para ver la información del proyecto con más detalle.

Si tiene alguna pregunta o desea información adicional en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto, comuníquese con CCRMA o TxDOT a los números telefónicos en esta diapositiva entre las 8 a. m. y las 5 p. m. También puede seguir al Distrito TxDOT Pharr y al CCRMA en Twitter en la dirección web proporcionada.

Conclusión de la Reunión Pública Virtual

Gracias por su participación!

*Por favor recuerde enviar sus comentarios para el
viernes, 16 de feb. del 2024*

Feb. 1, 2024



GUIÓN:

Gracias por ver y participar en esta reunión muy importante.

Con esto concluye la reunión pública virtual con opción presencial.

Por favor recuerde enviar sus comentarios antes del viernes 16 de febrero del 2024.

Gracias.