



DOWNTOWN 10

From Executive Center Boulevard to State Loop 478 (Copia Street)

CSJ: 2121-02-166

El Paso County, Texas

Virtual Public Meeting (VPM) #2 Frequently Asked Questions

Question #1: Why are traffic growth rates higher than historic population growth in El Paso County and City of El Paso?

Answer: Since 1999, there has been steadily rising traffic growth throughout the Downtown 10 project limits. The Reimagine I-10 Corridor Study identified a correlation between trade and traffic volumes even though during times of economic recession, trade uncertainty and, most recently, COVID 19, traffic volumes decrease for short periods of time. The difference between traffic and population indicates that other factors such as, but not limited to, interstate and international activities, are contributing to an overall increase in traffic. Long term traffic growth rates take several growth factors into account. From 2010 to 2019 census data indicates that the county and city's population has experienced annual growth of 0.6% and 0.5%, respectively. In contrast, traffic growth between 2010 to 2019 has experienced annual growth of around 1.5%. Within the same period of 2010 to 2019, northbound truck crossings from the nearby Port of Entry have increased 30.9%, or 3.4% annually.

Initial preliminary traffic analyses based on the El Paso Metropolitan Planning Organization's (MPO) Travel Demand Model indicate the existing I-10 facility will not meet current nor projected demand. As the Downtown 10 project transitions to the Viable Alternative phase of development, a detailed traffic evaluation will be developed to forecast future traffic volumes consistent with the El Paso MPO Travel Demand Model. This process is in accordance with the FHWA design manual, AASHTO guidance, and TxDOT standards. TxDOT is looking for solutions to I-10 to address this need, including additional roadway capacity. TxDOT's goal is to identify an alternative that addresses regional, local, and multi-modal mobility, and that allows increased traffic volumes to utilize the I-10 corridor in the most effective and efficient manner possible.

Question #2: Why can't additional traffic be re-routed to a bypass?

Answer: TxDOT has existing and planned future connections to Loop 375 to relieve I-10. Additionally, the El Paso MPO's Travel Demand Model (Destino 2045) includes all regionally significant projects such as an alternative route known as Northeast Parkway or Borderland Expressway (exits at NM 404, Anthony Gap). However, the majority of truck trips on I-10 in El Paso originate and/or are destined to locations adjacent to I-10 within the city limits and therefore would not be served effectively by a bypass route.

Question #3: What is the Purpose and Need for this project? What are the Goals and Objectives?

Answer: The Purpose and Need statement explains why TxDOT is proposing the project and provides a basis for the development and evaluation of project alternatives. Each alternative must be analyzed in terms of the extent to which it will or will not satisfy the Purpose and Need of the project. The Need for the project must also include specific facts and/or data supporting each problem or unsatisfactory condition identified in the Need Statement. The Need Statement for the Downtown 10 project was identified and refined through background research, input from the public, and analyses conducted for the Reimagine I-10 Corridor Study.

The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried-out by TxDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated December 9, 2019, and executed by FHWA and TxDOT.

The project is needed due to traffic congestion and mobility issues, concerns surrounding incident management and aging infrastructure, substandard pavement conditions, and failure to meet current design standards.

Goals and Objectives define the conceptual direction of a project and help develop potential solutions. After the first round of public involvement conducted in 2020, TxDOT received feedback requesting that “local connectivity” be added to the Purpose and Need or Goals and Objectives for the project. Therefore, “local connectivity” was added to the Downtown 10 Goals and Objectives, which include the following: local, regional, and national connectivity; the minimization of potential environmental impacts; improvements to multimodal connections and pedestrian and bicycle access; and addressing design improvements. As the team moves forward with the project, the Goals and Objectives may change to address similar comments. **See Station #2 of the Downtown 10 VPM #2.**

Question #4: Will the project provide a connection between Uptown and Downtown El Paso? Can the project improve both east to west and north to south connections at the same time?

Answer: While the purpose of the project is to improve corridor mobility along I-10, the project Goals and Objectives also include improving north to south mobility across I-10. Therefore, as part of the Downtown 10 project, TxDOT is evaluating and incorporating opportunities to maintain and improve connections from Uptown and Downtown El Paso, including vehicular, bicycle and pedestrian travel. These are reflected in the currently proposed viable alternatives, detailed in **Station #4 of the Downtown 10 VPM #2.**

Question #5: How will the project address bicycle and pedestrian mobility?

Answer: As one of the project goals, bicycle and pedestrian facilities such as sidewalks and bicycle lanes are being evaluated and incorporated into the Downtown 10 alternatives, where applicable. Potential bicycle routes would be evaluated in coordination with the City of El Paso Bicycle Master Plan, available MPO Bicycle/Multimodal Plan, and TxDOT’s Bicycle/Multimodal plan(s). **See Station #4 of the Downtown 10 VPM #2** for more details about potential bicycle and pedestrian elements included as part of the proposed viable alternatives.

Question #6: Will a proposed deck plaza be included as part of this project?

Answer: Any proposed deck plaza concepts will be developed separately from this project and by private or public entities other than TxDOT. However, the Downtown 10 project will be developed in such a way as not to predetermine or preclude the future addition of a deck plaza if a separate project is initiated.

Question #7: What are managed and adaptive lanes, and why are they being proposed?

Answer: Managed lanes are highway lanes where operational strategies are proactively implemented and managed in response to changing conditions. An adaptive lane is a lane that is intended to accommodate multimodal traffic demands and can be adjusted based on use, including rapid transit and autonomous vehicles. Managed lanes, including adaptive lane strategies, are an alternative solution being considered to manage congestion in the future. **See Station #4 of the Downtown 10 VPM #2**

Question #8: Is TxDOT taking community or important cultural sites into consideration? How will the project affect these sites?

Answer: Yes. As part of the Downtown 10 alternatives analysis, the environmental process, and the Section 106 process, potential impacts to cultural resources (including historic and archeological sites) and community resources (e.g. museums) have been assessed. The potential for the project to impact these resources through the Section 106 process (and other regulations) will be evaluated as alternatives are further developed and refined. **See Station #5 of the Downtown 10 VPM #2.**

Question #9: How can I participate in the preservation of historic resources?

Answer: TxDOT will be complying with the National Historic Preservation Act (NHPA), specifically a part of the act called Section 106. To balance transportation needs and historic preservation, TxDOT will identify Consulting Parties, which are typically individuals or organizations that have a vested interest in historic resources. *The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried-out by TxDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated December 9, 2019, and executed by FHWA and TxDOT.*

properties and have specialized input they can share during project development. Several Consulting Parties have already been identified, and detailed coordination with these entities will begin once a recommended preferred alternative is identified **See Station #5 of the Downtown 10 VPM #2**. If you would like to become a Consulting Party on the Downtown 10 project, please go to **Station #7** and leave a comment or contact TxDOT through the email or telephone provided. You can also contact TxDOT anytime by going to the project website.

Question #10: How will the Downtown 10 project address potential impacts to low-income and minority populations?

Answer: In accordance with the Executive Order (EO) 12898 “Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations” TxDOT will “make achieving environmental justice part of its mission by identifying and addressing, as appropriate, disproportionately high and adverse human health or environmental effects of its programs, policies, and activities on minority populations and low-income populations.” As part of the Downtown 10 alternatives analysis and the environmental process, potential impacts to low-income, minority, and limited English proficiency (LEP) populations will be assessed. In addition, the potential for the project to impact community features, neighborhoods, and community cohesion will also be evaluated. Impacts to these resources will be avoided and minimized to the extent possible.

Question #11: Will the project require right-of-way from my property?

Answer: As outlined in Public Meeting #2, alternatives are still under development for the Downtown 10 project and these alternatives reflect varying potential right-of-way needs. As these alternatives are further evaluated and refined, the potential right-of-way footprints will be adjusted accordingly. The recommended preferred alternative(s) design will need to undergo preliminary engineering evaluations, environmental analysis, and additional public involvement before right-of-way negotiations with landowners are initiated.

Question #12: What is the estimated project cost and what is the funding source?

Answer: Currently, TxDOT is estimating the construction cost ONLY (right-of-way or engineering design have not been determined and are not included), for the Downtown 10 project to be approximately \$750.5 million. However, as the Downtown 10 project develops and alternatives are refined, this estimate will likely change. Funding sources are unknown, however, Federal, State, and/or Local sources will be considered. TxDOT will also work with the El Paso MPO to move forward on this project and others in order to prioritize funding.

Question #13: What is the timeline for this project and when is the final alternative expected?

Answer: The schematic design and environmental project development is anticipated to be completed in late 2023. Once a NEPA decision is received, detailed design and right-of-way phases are anticipated through mid-2025. Finally, target construction letting is anticipated by mid- to late-2025 (subject to change). The timeline for this project includes several opportunities for the public to comment on proposed alternatives, including this public meeting and through the project website. Please note that the No-Build alternative will also be analyzed throughout the entire process, in compliance with NEPA. **See Station #6 of the Downtown 10 VPM #2**.

Question #14: What is the difference between the Work Group, the Steering Committee, and the other meeting types for the project?

Answer: Public engagement strategies for this project include One-on-One meetings, Workshops, Steering Committee meetings, Work Group meetings, Public Meetings, and a formal Public Hearing. We are also initiating the Section 106 Process by identifying Consulting Parties as outlined here in **Question #9**.

Definitions of individual groups are as follows:

- One-on-one meetings will be held, as needed, throughout the course of the project and will include individual stakeholders, members of the public, neighborhood associations, groups of individuals with common concerns, or elected officials.

The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried-out by TxDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and a Memorandum of Understanding dated December 9, 2019, and executed by FHWA and TxDOT.

- The Steering Committee is comprised of elected officials and representatives from agencies and entities who have localized jurisdiction within the project limits and provide direction in identification of specific project area transportation needs.
- The Work Group includes agency representatives, public officials, and members of the public who can provide insight into the project area.

Question #15: How can I comment on the proposed project?

Answer: Written comments from the public regarding the proposed project are being requested and may be submitted by mail to the TxDOT El Paso District Office, Attn: Downtown 10, 13301 Gateway West, El Paso, Texas 79928-5410. Electronic comments may also be submitted by email to Downtown10@txdot.gov or through the Virtual Public Meeting #2 site. Additionally, a verbal comment may be provided by calling (915) 209-0027. In order to be included as part of the official record for this public meeting, comments must be received by Tuesday March 16, 2021 at 11:59 p.m. (MST). **See Station #7 of the Downtown 10 VPM #2.**



DOWNTOWN

Desde el Bulevar Executive Center al Libramiento estatal 478 (calle Copia)

CSJ: 2.121-02-166

Condado de El Paso, Texas

Reunión Pública Virtual (VPM, por sus siglas en inglés) #2 Preguntas Frecuentes

Pregunta #1: ¿Por qué las tasas de crecimiento del tráfico son más altas que el crecimiento histórico de la población en el condado de El Paso y la ciudad de El Paso?

Contestación: Desde el 1999, ha habido un aumento constante del tráfico en los límites del proyecto Downtown 10. El estudio del corredor Reimagine I-10 identificó una correlación entre el comercio y los volúmenes de tráfico a pesar de que, durante tiempos de recesión económica, incertidumbre comercial y, más recientemente, COVID 19, los volúmenes de tráfico disminuyen durante cortos períodos de tiempo. La diferencia entre el tráfico y la población indica que otros factores como, las actividades interestatales e internacionales, entre otros, están contribuyendo a un aumento general del tráfico. Las tasas de crecimiento del tráfico a largo plazo tienen en cuenta varios factores de crecimiento. De 2010 a 2019, los datos del censo indican que la población del condado y la ciudad ha experimentado un crecimiento anual del 0.6% y 0.5%, respectivamente. Por el contrario, el crecimiento del tráfico entre 2010 y 2019 ha experimentado un crecimiento anual de alrededor de 1.5%. Dentro del mismo período de 2010 a 2019, los cruces de camiones en dirección norte desde puerto de entrada más cercano han aumentado un 30.9% o un 3.4% anual.

Los análisis de tráfico preliminares iniciales basados en el modelo de demanda de viajes de la Organización de Planificación Metropolitana de El Paso (MPO) indican que la instalación I-10 existente no satisfará la demanda actual ni proyectada. A medida que el proyecto Downtown 10 pasa a la fase de desarrollo de Alternativa Viable, se desarrollará una evaluación detallada del tráfico para pronosticar los volúmenes de tráfico futuros en acuerdo con el Modelo de demanda de viajes de la MPO de El Paso. Este proceso está de acuerdo con el manual de diseño de la FHWA, la guía AASHTO y los estándares de TxDOT. TxDOT está buscando soluciones para la I-10 para abordar esta necesidad, incluida la capacidad adicional de las carreteras. El objetivo de TxDOT es identificar una alternativa que aborde la movilidad regional, local y multimodal, y que permita un mayor volumen de tráfico para utilizar el corredor I-10 de la manera más efectiva y eficiente posible.

Pregunta #2: ¿Por qué no se puede redireccionar el tráfico adicional a un desvío (bypass)?

Contestación: TxDOT tiene conexiones futuras existentes y planificadas al libramiento estatal 375 para aliviar la I-10. Además, el modelo de demanda de viajes de la MPO de El Paso (Destino 2045) incluye todos los proyectos de importancia regional, como una ruta alternativa conocida como Northeast Parkway o Borderland Expressway (salidas en NM 404, Anthony Gap). Sin embargo, la mayoría de los viajes de camiones en la I-10 en El Paso se originan y/o están destinados a ubicaciones adyacentes a la I-10 dentro de los límites de la ciudad y, por lo tanto, no serían atendidos de manera efectiva por una ruta de desvío.

Pregunta #3: ¿Cuál es el propósito y la necesidad de este proyecto? ¿Cuáles son las metas y objetivos?

Contestación: La declaración de Propósito y Necesidad explica por qué TxDOT propone el proyecto y proporciona una base para el desarrollo y la evaluación de alternativas del proyecto. Cada alternativa debe

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 de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.

analizarse en términos del grado en que satisfará o no el Propósito y la Necesidad del proyecto. La Necesidad del proyecto también debe incluir hechos y/o datos específicos que respalden cada problema o condición insatisfactoria identificada en la declaración de Necesidad. La declaración de Necesidad para el proyecto Downtown 10 fue identificada y refinada a través de una investigación de antecedentes, comentarios del público y análisis realizados para el Estudio de Corredor Reimagine I-10. El proyecto es necesario debido a problemas de congestión de tráfico y movilidad, preocupaciones relacionadas con el manejo de incidentes, infraestructura obsoleta, condiciones de pavimento deficientes e incumplimiento de los estándares de diseño actuales.

Las Metas y Objetivos definen la dirección conceptual de un proyecto y ayudan a desarrollar posibles soluciones. Después de la primera ronda de participación pública realizada en el 2020, TxDOT recibió comentarios solicitando que se agregue “conectividad local” al Propósito y Necesidad o Metas y Objetivos del proyecto. Por lo tanto, la “conectividad local” se agregó a las Metas y Objetivos de Downtown 10, que incluyen lo siguiente: conectividad local, regional y nacional; la minimización de posibles impactos ambientales; mejoras en las conexiones multimodales y el acceso para peatones y bicicletas; y abordar las mejoras de diseño. A medida que el equipo avanza con el proyecto, las Metas y Objetivos pueden cambiar para abordar comentarios similares.

Vea la Estación #2 del Downtown 10 VPM #2.

Pregunta #4: ¿El proyecto proporcionará una conexión entre Uptown y el centro (Downtown) de El Paso? ¿Puede el proyecto mejorar las conexiones de este a oeste y de norte a sur al mismo tiempo?

Contestación: Si bien el propósito del proyecto es mejorar la movilidad del corredor a lo largo de la I-10, las Metas y Objetivos del proyecto también incluyen mejorar la movilidad de norte a sur a través de la I-10. Por lo tanto, como parte del proyecto Downtown 10, TxDOT está evaluando e incorporando oportunidades para mantener y mejorar las conexiones desde Uptown y Downtown El Paso, incluidos los viajes en vehículos, bicicletas y peatones. Estos se reflejan en las alternativas viables propuestas actualmente, detalladas en la **Estación # 4 del Downtown 10 VPM # 2.**

Pregunta #5: ¿Cómo abordará el proyecto la movilidad de ciclistas y peatones?

Contestación: Como uno de los objetivos del proyecto, las instalaciones para bicicletas y peatones, como aceras y carriles para bicicletas, se están evaluando e incorporando a las alternativas de Downtown 10, cuando aplique. Las posibles rutas para bicicletas se evaluarían en coordinación con el Plan Maestro de Bicicletas de la Ciudad de El Paso, el Plan MPO para Bicicletas/Multimodal disponible y los planes Bicicletas /Multimodales de TxDOT. **Vea la Estación # 4 del Downtown 10 VPM # 2** para obtener más detalles sobre los posibles elementos para ciclistas y peatones incluidos como parte de las alternativas viables propuestas.

Pregunta #6: ¿Cuál es el concepto de carril adaptativo y por qué se propone?

Contestación: Cualquier concepto de plaza de cubierta propuesto se desarrollará por separado de este proyecto y por entidades públicas o privadas distintas a TxDOT. Sin embargo, el proyecto Downtown 10 se desarrollará de tal manera que no predetermine o impida la futura adición de una plaza cubierta si se inicia un proyecto separado.

Pregunta #7: ¿Qué son los carriles gestionados y adaptables y por qué se proponen?

Contestación: Los carriles gestionados son carriles de carretera donde las estrategias operativas se implementan y administran de manera proactiva en respuesta al cambio de condiciones. Un carril adaptable es un carril que está diseñado para adaptarse a las demandas de tráfico multimodal y se puede ajustar en función del uso, incluido el tránsito rápido y los vehículos autónomos. Los carriles gestionados, incluidas las estrategias de carriles adaptables, son una solución alternativa que se está considerando para gestionar la congestión en el futuro. **Vea la Estación # 4 del Downtown 10 VPM # 2.**

Pregunta #8: ¿TxDOT está tomando en consideración la comunidad o los sitios culturales importantes? ¿Cómo afectará el proyecto a estos sitios?

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 de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.

Contestación: Si. Como parte del análisis de alternativas de Downtown 10, el proceso ambiental y el proceso de la Sección 106, se evaluaron los impactos potenciales a los recursos culturales (incluidos los sitios históricos y arqueológicos) y los recursos comunitarios (por ejemplo, museos). El potencial del proyecto para impactar estos recursos a través del proceso de la Sección 106 (y otras regulaciones) se evaluará a medida que se desarrollen y perfeccionen las alternativas. **Vea la Estación # 5 del Downtown 10 VPM # 2.**

Pregunta #9: ¿Cómo puedo participar en la preservación de los recursos históricos?

Contestación: TxDOT cumplirá con la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA), específicamente una parte de la ley llamada Sección 106. Para equilibrar las necesidades de transporte y la preservación histórica, TxDOT identificará las Partes consultoras, que suelen ser personas u organizaciones que tienen intereses creados en propiedades históricas y tienen aportes especializados que pueden compartir durante el desarrollo del proyecto. Ya se han identificado varias Partes Consultoras, y la coordinación detallada con estas entidades comenzará una vez que se identifique una alternativa preferida recomendada. **Ver Estación # 5 del Downtown 10 VPM # 2.** Si desea convertirse en un Consultor en el proyecto Downtown 10, vaya a la **Estación # 7** y deje un comentario o comuníquese con TxDOT a través del correo electrónico o teléfono provisto. También puede ponerse en contacto con TxDOT en cualquier momento visitando el sitio web del proyecto.

Pregunta #10: ¿Cómo abordará el proyecto Downtown 10 los impactos potenciales en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos?

Contestación: De acuerdo con la Orden Ejecutiva (EO) 12898 "Acciones federales para abordar la justicia ambiental en poblaciones minoritarias y poblaciones de bajos ingresos", TxDOT "hará que el logro de la justicia ambiental sea parte de su misión al identificar y abordar, según corresponda, las situaciones desproporcionadamente altas y adversas los efectos sobre la salud o el medio ambiente de sus programas, políticas y actividades en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos ". Como parte del análisis de alternativas de Downtown 10 y el proceso ambiental, se evaluarán los impactos potenciales en las poblaciones de bajos ingresos, minorías y con dominio limitado del inglés (LEP). Además, también se evaluará el potencial del proyecto para afectar las características de la comunidad, los vecindarios y la cohesión de la comunidad. Los impactos a estos recursos se evitarán y minimizarán en la medida que sea posible.

Pregunta #11: ¿El proyecto requiere derecho de paso de mi propiedad?

Contestación: Como se describe en la Reunión Pública # 2, las alternativas aún están en desarrollo para el proyecto Downtown 10 y estas alternativas reflejan diferentes necesidades potenciales de derecho de paso. A medida que estas alternativas se evalúen y perfeccionen más, las posibles huellas de los derechos de paso se ajustarán en consecuencia. El diseño de las alternativas preferidas recomendadas deberá someterse a evaluaciones preliminares de ingeniería, análisis ambiental y participación pública adicional antes de que se inicien las negociaciones sobre el derecho de paso con los propietarios.

Pregunta #12: ¿Cuál es el costo estimado del proyecto y cuál es la fuente de financiamiento?

Contestación: Actualmente, TxDOT está estimando el costo de construcción ÚNICAMENTE (el derecho de paso o el diseño de ingeniería no se han determinado y no están incluidos), para el proyecto Downtown 10 en aproximadamente \$ 750.5 millones. Sin embargo, a medida que se desarrolle el proyecto Downtown 10 y se perfeccionen las alternativas, es probable que esta estimación cambie. Se desconocen las fuentes de financiamiento; sin embargo, se considerarán las fuentes federales, estatales y/o locales. TxDOT también trabajará con la MPO de El Paso para avanzar en este proyecto y otros con el fin de priorizar el financiamiento.

Pregunta #13: ¿Cuál es el cronograma para este proyecto y cuándo se espera la alternativa final?

Contestación: Se anticipa que el diseño esquemático y el desarrollo del proyecto ambiental se completarán a finales del 2023. Una vez que se reciba una decisión de la NEPA, se anticipan las fases de diseño detallado y derecho de paso hasta mediados de 2025. Por último, se prevé el alquiler previsto para la construcción a

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 de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.

mediados o finales de 2025 (sujeto a cambios). El cronograma de este proyecto incluye varias oportunidades para que el público comente sobre las alternativas propuestas, incluida esta reunión pública ya través del sitio web del proyecto. Tenga en cuenta que la alternativa No-Build también se analizará durante todo el proceso, de conformidad con la NEPA. **Vea la Estación # 6 del Downtown10 VPM # 2.**

Pregunta #14: ¿Cuál es la diferencia entre el Grupo de Trabajo, el Comité Directivo y los otros tipos de reuniones del proyecto?

Contestación: Las estrategias de participación pública para este proyecto incluyen reuniones individuales, talleres, reuniones del comité directivo, reuniones del grupo de trabajo, reuniones públicas y una audiencia pública formal. También estamos iniciando el proceso de la Sección 106 mediante la identificación de las partes consultoras como se describe aquí en la **Pregunta # 9.**

Las definiciones de grupos individuales son las siguientes:

- Se llevarán a cabo reuniones individuales (one-on-one), según sea necesario, a lo largo del curso del proyecto e incluirán partes interesadas individuales, miembros del público, asociaciones de vecinos, grupos de personas con preocupaciones comunes o funcionarios electos.
- El Comité Directivo está compuesto por funcionarios electos y representantes de agencias y entidades que tienen jurisdicción localizada dentro de los límites del proyecto y brindan dirección en la identificación de las necesidades específicas de transporte del área del proyecto.
- El Grupo de Trabajo incluye representantes de agencias, funcionarios públicos y miembros del público que pueden brindar información sobre el área del proyecto.

Pregunta #15: ¿Cómo puedo comentar sobre el proyecto propuesto?

Contestación: Se solicitan comentarios por escrito del público sobre el proyecto propuesto y se pueden enviar por correo a la Oficina de Distrito de TxDOT El Paso, Attn: Downtown 10, 13301 Gateway West, El Paso, Texas 79928-5410. Los comentarios electrónicos también se pueden enviar por correo electrónico a Downtown10@txdot.gov o a través de la Reunión Pública Virtual # 2. Además, se puede proporcionar un comentario verbal llamando al (915) 209-0027. Para ser incluidos como parte del registro oficial de esta reunión pública, los comentarios deben recibirse antes del martes 16 de marzo de 2021 a las 11:59 p.m. (MST). **Vea la Estación # 7 del Downtown 10 VPM # 2.**

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 de conformidad con la Reglamentación 23, Sección 327 del Código de Estados Unidos y un Memorando de Entendimiento con fecha del 9 de diciembre de 2019, ejecutado por la FHWA (Administración Federal de Carreteras) y TxDOT.