



LRT DEL SUROESTE (EXTENSIÓN DE LA LÍNEA VERDE DEL METRO)

# Guía de la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (Supplemental Draft EIS)

La declaración del impacto ambiental (EIS) preliminar complementaria de tránsito de la línea del tren ligero del suroeste es un suplemento de la declaración del impacto ambiental preliminar de la red de transporte público del suroeste. El objetivo de esta guía es ayudarlo a encontrar información y presentar observaciones sobre la EIS preliminar complementaria.

Como respuesta a las observaciones públicas recibidas acerca del EIS preliminar de la red de transporte público del suroeste, el Consejo Metropolitano realizó cambios en el diseño propuesto del proyecto del LRT del suroeste. La EIS preliminar analiza los impactos negativos potenciales de estos cambios.

Esta guía no resume cada impacto potencial analizado en la EIS preliminar complementaria. Lo que hace es resaltar cambios clave del proyecto que podrían resultar en nuevos impactos negativos desde la publicación de la EIS preliminar.

El resumen ejecutivo de la EIS preliminar complementaria proporciona información adicional que puede ayudarlo a encontrar información y a entender los impactos potenciales analizados en la EIS preliminar complementaria.

Se fomenta al público para que revise y haga comentarios acerca de la EIS preliminar complementaria durante el período de presentación de observaciones públicas, desde el 22 de mayo hasta el 21 de julio 2015. La EIS preliminar complementaria y la EIS preliminar se encuentran disponibles en el sitio Web del proyecto del LRT del suroeste, [www.swlrt.org](http://www.swlrt.org), y la EIS preliminar complementaria está disponible en forma impresa en múltiples lugares en comunidades junto a la ruta del LRT propuesta durante el período de presentación de observaciones públicas. Ver página 17 para obtener más

## Contents

Acerca del proyecto de la línea del suroeste . . . . .	2
Acerca de la EIS preliminar complementaria. . . . .	4
El proceso de ajuste y diseño . . . . .	4

### IMPACTOS POTENCIALES DE LOS AJUSTES DE DISEÑO

Sector Eden Prairie . . . . .	6
Complejo de mantenimiento y operaciones. . . . .	8
Sector St. Louis Park/Minneapolis . . . . .	11

### CÓMO REVISAR Y REALIZAR OBSERVACIONES

Comentarios sobre la EIS preliminar complementaria. . .	17
Audiencias sobre la EIS preliminar complementaria . . .	18

### INFORMACIÓN ADICIONAL

Inversiones de capital solicitadas localmente . . . .	19
---	----

información sobre cómo conseguir una copia de la EIS preliminar complementaria y realizar observaciones.

El Consejo Metropolitano realizará audiencias públicas acerca de la EIS preliminar complementaria en junio de 2015. Ver página 18 para conocer las fechas y lugares de la audiencia.

Si tiene alguna pregunta acerca del proyecto del LRT del suroeste o acerca de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) y la Ley de Política Ambiental de Minnesota (MEPA por sus siglas en inglés), o si necesita ayuda para acceder a la EIS preliminar complementaria, comuníquese con el coordinador de difusión de la comunidad del LRT del suroeste de su zona que se incluye en la página 19.

**Esta guía fue diseñada únicamente para fines informativos. Las observaciones solo deben realizarse en la EIS preliminar complementaria, no en esta guía. En caso de alguna diferencia entre esta guía y la EIS preliminar complementaria, confíe en la EIS preliminar complementaria como el análisis oficial.**

# ACERCA DEL PROYECTO DEL LRT DEL SUROESTE

El proyecto del tren ligero del suroeste (extensión de la línea verde del METRO) es una línea de transporte propuesta que funcionaría desde el centro de Minneapolis y atravesaría las comunidades de St. Louis Park, Hopkins, Minnetonka y Eden Prairie, pasando cerca de Edina.

La alineación propuesta incluiría 17 estaciones nuevas y aproximadamente 16 millas de doble vía. La línea conectaría los centros de mayor actividad de la región, incluyendo el centro de Minneapolis, la zona de empleo de Opus/Golden Triangle en Minnetonka y Eden Prairie, el hospital metodista en St. Louis Park, el centro comercial de Eden Prairie y la cadena de lagos en Minneapolis.

El LRT del suroeste sería una extensión de la Línea verde METRO (LRT del corredor central), brindando un servicio directo a destinos como la universidad de Minnesota, el capitolio estatal y el centro de St. Paul. Sería parte de un sistema integrado de las redes de transporte público, incluyendo conexiones con la Línea azul (Blue Line) del METRO, la Línea ferroviaria Northstar Commuter, principales rutas de autobuses y las redes de transporte público futuras propuestas y líneas ferroviarias. Las rutas de autobuses locales cerca de la alineación del LRT propuesta cambiarían la distribución para conectar las estaciones con destinos cercanos de educación, comerciales y residenciales.

La zona donde la línea LRT del suroeste funcionaría, conocida como el corredor suroeste, incluye importantes centros de empleo regionales y comunidades residenciales en crecimiento. El número de personas que viajan por autopista en esta zona aumentó durante los últimos 25 años.

La predicción regional del Consejo Metropolitano indica que la población y el empleo en el corredor suroeste seguirán creciendo, ocasionando de esta manera un mayor aumento en la congestión del tráfico.

La línea de LRT del suroeste propuesta agregaría una opción de tránsito seguro que conecte a las personas con los trabajos a través del corredor suroeste. El servicio de tren ligero beneficiaría a los trabajadores que tienen que realizar el "viaje de regreso" que viven en

Minneapolis o en St. Paul y viajan para trabajar en centros de empleo del corredor suroeste, como el Golden Triangle en Eden Prairie.

El condado de Hennepin y las ciudades de Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, St. Louis Park y Minneapolis son entidades que participan en el proyecto del LRT del suroeste.

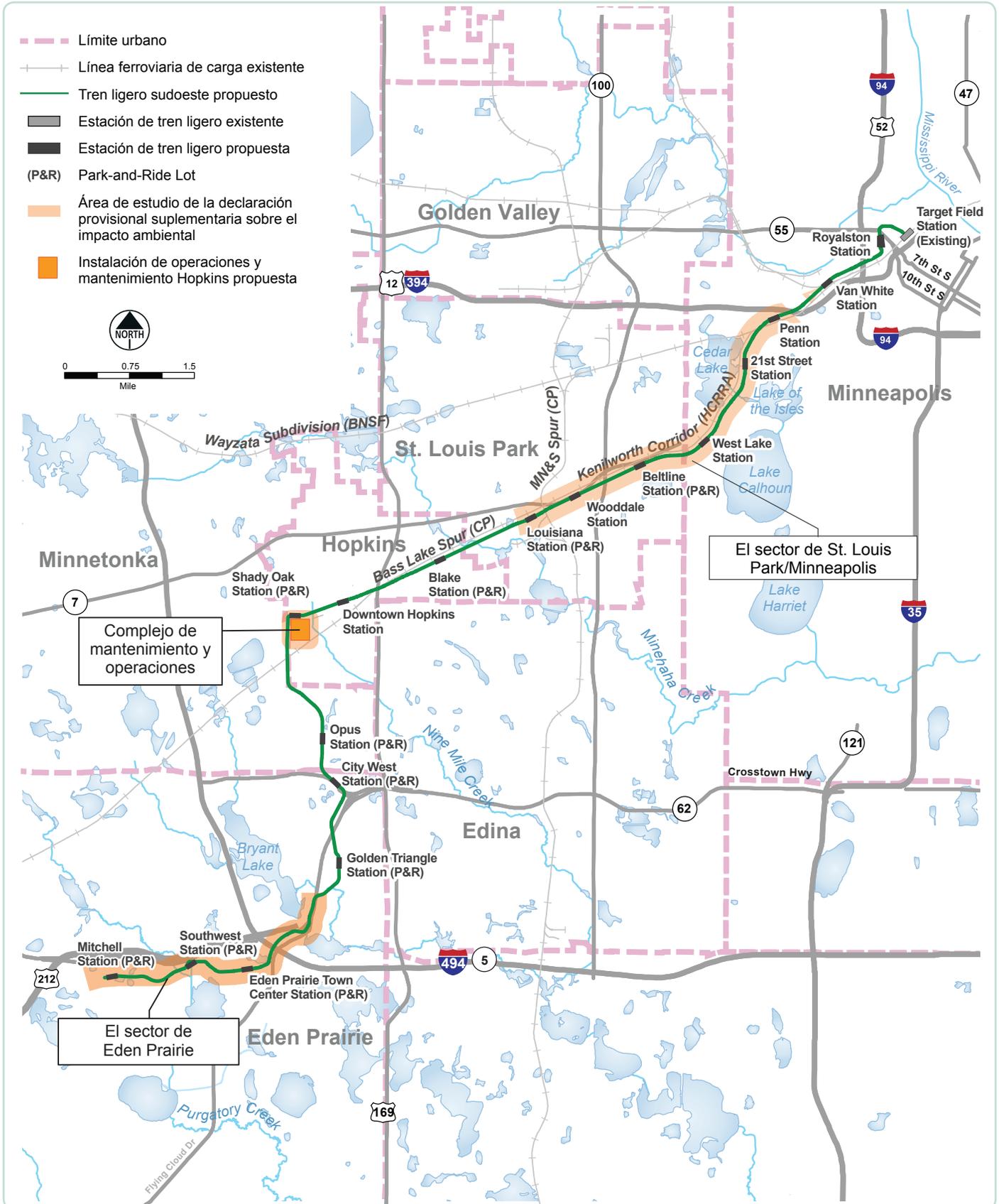
El costo total del diseño y la construcción del proyecto del LRT del suroeste sería aproximadamente de \$1,65 mil millones de dólares. La financiación provendría de diversas fuentes.

La Administración Federal de Transporte (FTA por sus siglas en inglés) proporcionaría la mitad de la financiación requerida, aproximadamente \$827 millones. El Consejo de Mejoras de Tránsito de los Condados (CTIB por sus siglas en inglés) proporcionaría aproximadamente el 30 por ciento de la financiación requerida, o aproximadamente \$496 millones. La Autoridad del Ferrocarril Regional del Condado de Hennepin (HCRRA por sus siglas en inglés) y el estado de Minnesota proporcionarían cada uno aproximadamente el 10 por ciento del total, o \$165 millones de dólares.

El Consejo Metropolitano es la agencia líder local del proyecto del LRT del suroeste y cesionario de fondos federales. La Administración Federal de Transporte (FTA por sus siglas en inglés) es la agencia líder federal. El Cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos es una agencia cooperadora de la EIS preliminar complementaria debido a su responsabilidad para implementar leyes ambientales federales. La HCRRA prestó su servicio como agencia líder local durante el desarrollo del EIS preliminar y el período de presentación de observaciones públicas, el cual finalizó en diciembre de 2012.

\* El 27 de abril de 2015, el Consejo emitió una nueva estimación del costo del proyecto de aproximadamente \$ 1994 millones - un aumento de aproximadamente \$ 341 millones respecto al presupuesto de años de gastos. Los costes adicionales se relacionan principalmente con las malas condiciones de tierra a lo largo de la línea de metro ligero del suroeste, la contaminación del suelo en St. Louis Park y Hopkins, retrasos en los proyectos debido a los estudios adicionales, y adquisiciones de propiedad y reubicaciones. La estrategia de financiación se discutió en el capítulo 5 del proyecto EIS preliminar complementaria sigue siendo objeto de debate de los costes adicionales.

## Áreas de estudio de la EIS preliminar complementaria



# ACERCA DE LA EIS PRELIMINAR COMPLEMENTARIA

La EIS preliminar complementaria analiza tres áreas junto con la alineación del LRT del suroeste propuesta, donde podrían producirse impactos ambientales negativos debido a ajustes de diseño desde la publicación de la EIS preliminar.

Es necesario tener una EIS preliminar complementaria porque la FTA y el Consejo Metropolitano determinaron que los ajustes de diseño realizados a la Alternativa Preferida Localmente (LPA por sus siglas en inglés) después de la publicación de la EIS preliminar podrían resultar en impactos ambientales negativos que no fueron identificados en la EIS preliminar.

## Temas en la EIS preliminar complementaria

Propósito y necesidad: razones para construir el proyecto del LRT suroeste, incluyendo mejorar el acceso y la movilidad, proporcionar una opción de tránsito rentable y ampliar la red de transporte público de la región.

Resumen del proyecto: la ruta, las estaciones y el funcionamiento del proyecto del LRT del suroeste propuesto.

Los ajustes de diseño después de la EIP preliminar: ajustes de diseño potenciales considerados por el Consejo Metropolitano en respuesta a las observaciones acerca de la EIS preliminar; el proceso utilizado para evaluar los ajustes de diseño potenciales; descripción de los ajustes de diseño evaluados en la EIS preliminar complementaria.

Efectos sociales: cambios de uso del suelo; adquisición de propiedad y desplazamiento de residencias y comercios; recursos culturales tales como edificios históricos; impactos en parques, áreas recreativas y espacios abiertos; calidad visual y estética.

Impactos ambientales: impactos potenciales en el ambiente natural incluyendo ruidos y vibraciones; geología y aguas subterráneas; humedales y terrenos inundables; materiales peligrosos y contaminados.

Impactos económicos: impactos económicos locales basados en el costo de construcción y operación del proyecto; desarrollo residencial y comercial potencial

cerca de estaciones propuestas; impactos potenciales de cambios en las operaciones del tren de carga.

Impactos en el transporte: cambios planificados en el servicio de transporte público; impactos en el tráfico de vehículos privados, servicio de tren de carga, redes para ciclistas y peatones y estacionamiento; seguridad y protección.

Cumplimiento con la legislación ambiental: el análisis de la Legislación Ambiental observa los impactos potenciales del proyecto en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

Evaluación de la sección preliminar 4(f): documentación de las actividades del proyecto según los requisitos de la sección 4(f) del Departamento de transporte de los Estados Unidos Ley de 1966, una ley federal que protege a los parques de propiedad pública, áreas recreativas y refugios de vida silvestre como así también propiedades históricas públicas y privadas.

Coordinación de agencias públicas: un resumen de coordinación entre agencias públicas involucradas en el proyecto; los comités asesores del proyecto; permisos requeridos; reuniones públicas, eventos y actividades de difusión desde la publicación de la EIS preliminar.

Próximos pasos y financiamiento: los objetivos del proyecto previstos después de la publicación de la EIS preliminar complementaria;

Apéndices: varios apéndices a la EIS preliminar complementaria proporcionan información adicional, incluyendo:

- Listas de documentación de respaldo e informes técnicos
- Correspondencia de la agencia
- Desarrollo y evaluación de los ajustes de diseño desde la publicación de la EIS preliminar.
- Planos de ingeniería conceptual de la EIS preliminar complementaria
- Memorándum de ruidos y vibraciones
- Respuesta a observaciones sobre el alcance de la EIS preliminar complementaria
- Listas de preparadores y receptores
- Listas de recursos y referencias
- Notificaciones públicas

## El proceso de ajuste de diseño

El proceso de desarrollar los ajustes de diseño que se analizan en la EIS preliminar complementaria comenzó con observaciones públicas recibidas en la EIS preliminar de la red de transporte público del suroeste del año 2012.

La EIS preliminar de la red de transporte público del suroeste evaluó varias opciones para mejorar el servicio de transporte en la zona del corredor suroeste e identificó un tren ligero junto a una ruta diseñada como "LRT 3A" como la Alternativa preferida localmente (LPA por sus siglas en inglés).

Después de la publicación de la EIS preliminar, siguió el período de presentación de observaciones públicas incluyendo audiencias públicas. El gobierno local, los organismos públicos, comercios, organizaciones e individuos presentaron observaciones en la EIS preliminar. Las copias de todas las observaciones recibidas acerca de la IES preliminar se encuentran disponibles en el sitio Web del LRT del suroeste.

El personal del proyecto trabajó con el gobierno local y otros socios del proyecto para desarrollar ajustes de diseño potenciales que remitieron observaciones acerca de la EIS preliminar.

Algunos de estos ajustes potenciales fueron incorporados en el alcance del proyecto propuesto y en el presupuesto adoptado por el consejo en abril y julio de 2014.

El diagrama que se encuentra a continuación muestra los pasos del proceso de ajuste de diseño.

## Observaciones sobre la Declaración del impacto ambiental preliminar

**Crear ajustes de diseño potenciales para la Alternativa preferida localmente**

- Abordar las observaciones sobre la Declaración del impacto ambiental preliminar
- Reducir costos
- Evitar o minimizar impactos
- Aumentar la efectividad (a saber, cantidad de pasajeros)

• Medidas/criterios de evaluación  
• Observaciones públicas y de la agencia  
• Recomendaciones del comité

**Reducir el alcance de los ajustes de diseño potenciales**

• Medidas/criterios de evaluación  
• Observaciones públicas y de la agencia  
• Recomendaciones del comité

**Medidas del consejo metropolitano en abril/Julio de 2014:**

- Ajustes a la LPA
- Modificaciones del tren de carga

## Declaración del impacto ambiental preliminar complementaria

Para obtener más información acerca de los procesos específicos utilizados para desarrollar los ajustes de diseño en cada una de las áreas de la IES preliminar complementaria vaya al Capítulo 2 de la EIS preliminar complementaria.

- Sección preliminar 4(f) Documentación de respaldo actualizada
- Informe técnico de recursos visuales

## IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES EN CADA ÁREA DE ESTUDIO

Las siguientes páginas resumen los impactos ambientales potenciales en las tres áreas estudiadas en la EIS preliminar complementaria: secciones de Eden Prairie; el Complejo de mantenimiento y operaciones en Hopkins propuesto; y partes de St. Louis Park y Minneapolis.

## SECTOR DE EDEN PRAIRIE

El sector de Eden Prairie se extiende aproximadamente desde la intersección de Technology Drive y Mitchell Road hasta la intersección de Flying Cloud Drive y Valley View Road.

En este sector, se modificó la ruta del LRT para discurrir al sur de la ruta que fue estudiada en la EIS preliminar complementaria, y se cambiaron las ubicaciones de dos estaciones. El propósito de estos ajustes es brindar mejores conexiones a los centros de actividad local, incluyendo las oficinas municipales de Eden Prairie y el centro comercial de Eden Prairie. La EIS preliminar complementaria analiza los impactos potenciales relacionados con la ruta modificada y las ubicaciones de la estación.

La sección 2.3.1 de la EIS preliminar complementaria resume los ajustes de diseño que fueron evaluados en el sector de Eden Prairie, y describe cómo fueron evaluados estos ajustes.

---

### USO DE LA TIERRA, ADQUISICIONES Y DESPLAZAMIENTOS

El proyecto es compatible con los planes de uso de la tierra adoptados por Eden Prairie y con el uso de la tierra existente en la zona. Aproximadamente 22,3 acres de tierra se transformarían en usos relacionados con el transporte público en este sector, incluyendo la adquisición de dos parcelas completas y partes de otras 33. Puede que se requiera la reubicación de hasta nueve comercios. La adquisición de propiedad reduciría los ingresos tributarios de la propiedad anuales de la ciudad a aproximadamente \$34.600. La construcción

puede ocasionar cambios temporales al acceso de la propiedad.

- Sección 3.2.1.1, "Land Use"
- Sección 3.2.1.2, "Acquisitions and Displacements"

---

### RECURSOS HÍDRICOS

Se rellenarían aproximadamente 4.7 acres de humedales permanentemente en este sector, y 13.4 acres de llenado se colocarían dentro del terreno inundable. El Consejo desarrollaría un Plan de mitigación compensatorio para abordar los humedales y la pérdida de terreno inundable. Se propone un nuevo tren ligero que atraviese Purgatory Creek.

- Sección 3.2.2.2, "Water Resources"

---

### MATERIALES PELIGROSOS Y CONTAMINADOS

Si se necesita de manera permanente el bombeo de aguas subterráneas, es posible que se encuentre el agua subterránea contaminada y se introduzca el sistema de bombeo. Se identificaron seis potenciales lugares contaminados que podrían afectar el proyecto durante la construcción. La limpieza de la contaminación comenzaría antes de la construcción o al comienzo de la misma.

- Sección 3.2.2.5, "Hazardous and Contaminated Materials"

---

### RUIDOS Y VIBRACIONES

Serían dos los hoteles que experimentarían impactos causados por el ruido en el sector de Eden Prairie. No se identificaron impactos de vibraciones a largo plazo en Eden Prairie. Se evaluarán los impactos potenciales

## Resumen del sector de Eden Prairie



en las instalaciones de Optum en Technology Drive en la EIS final.

- Sección 3.2.2.3, "Noise"
- Sección 3.2.2.4, "Vibration"

### GEOLOGÍA Y AGUAS SUBTERRÁNEAS

Las turbas y arcillas plásticas al oeste de la estación central de la ciudad Eden Prairie propuesta, cerca de la estación suroeste propuesta, y a lo largo de la alineación entre la estación suroeste y la estación Mitchell requerirían descontaminación, tal como el reemplazo de tierra y cimientos.

- Sección 3.2.2.1, "Geology and Groundwater"

### PARQUES, ÁREAS RECREATIVAS Y ESPACIOS ABIERTOS

Los visitantes del Purgatory Creek Park, ubicado al sur de la alineación del tren ligero, a poca distancia de la

Estación suroeste propuesta, podrían ver los trenes ligeros y las estructuras desde adentro del parque. Se mantendría el acceso existente de las bicicletas, los peatones y de vehículos al parque. Durante la construcción, el acceso al parque sería restringido temporalmente.

- Sección 3.2.1.4, "Parklands, Recreation Areas and Open Space"

### SENDAS Y ACERAS

No se quitaría ninguna senda en el sector del Eden Prairie y no habría ningún cambio a largo plazo en la conectividad de las mismas. Se volverían a construir varias aceras y sendas. La conexión del camino al Purgatory Creek Park se mantendría, y una nueva acera/senda se agregaría a lo largo de Technology Drive que conecta West Mitchell Road con la Estación Mitchell.

- Sección 3.2.4.4, "Bicycle and Pedestrian"

---

## CALIDAD VISUAL Y ESTÉTICA

La EIS preliminar complementaria analiza los impactos visuales desde 10 perspectivas clave dentro del sector de Eden Prairie utilizando el sistema de la Administración Federal de Autopistas (FHWA por sus siglas en inglés) para evaluar los impactos visuales. El proyecto del LRT del suroeste tendría un impacto visual “considerable” en dos perspectivas y un impacto “no considerable” en otras ocho.

- Sección 3.2.1.5, “Visual Quality and Aesthetics”
- Apéndice J, “Visual Resources”

---

## CARRETERA Y TRÁNSITO

Ocho nuevos cruces a nivel de tren ligero ocasionarían congestión del tráfico en las carreteras o carreteras privadas. Durante el período pico de la mañana, una intersección en el sector no cumpliría con las normas del Nivel de Servicio sin mitigación; durante el período pico de la tarde, tres intersecciones no cumplirían con las normas nivel de servicio sin mitigación. Varias carreteras

existentes se modificarían, y se construiría una carretera nueva al oeste de Eden Road hacia una calle sin salida.

- Sección 3.2.4.2, “Roadway and Traffic Operations”

---

## ESTACIONAMIENTO

Se agregarán treinta lugares de estacionamiento en la calle a lo largo de un sector de calle nuevo, y se desplazarían aproximadamente 250 lugares de estacionamiento privado fuera de la calle que sirven para los comercios.

- Sección 3.2.4.3, “Parking”

---

## CUMPLIMIENTO CON LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL

El Consejo finalizó la evaluación de legislación ambiental para el sector de Eden Prairie. No se encontró ningún impacto negativo o desproporcionadamente alto en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos.

- Sección 3.2.5, “Environmental Justice Compliance”

# COMPLEJO DE MANTENIMIENTO Y OPERACIONES

El Complejo de Mantenimiento y Operaciones (OMF por sus siglas en inglés) se ubicaría en Hopkins, al suroeste de la intersección de 5th Street South y 15th Avenue South.

El lugar propuesto de OMF (que se muestra en la próxima página) tiene aproximadamente 15 acres de tierra que actualmente están ocupadas por comercios privados. El complejo sería utilizado para las actividades de mantenimiento de luz, limpieza y guardado de vehículos ferroviarios ligeros, y también contará con oficinas para el personal administrativo.

La Sección 2.3.2 de la EIS preliminar complementaria analiza el alcance de los potenciales lugares del OMF que fueron evaluados y el proceso utilizado para seleccionar el lugar propuesto. El proceso de selección implicó cuatro pasos:

- En el primer paso, una evaluación del lugar preliminar redujo el número de lugares potenciales de aproximadamente 30 (incluyendo los cuatro lugares evaluados en la EIS preliminar) a 18.

- El segundo paso empleó una evaluación detallada basada en 13 criterios para reducir el campo de 18 a siete lugares potenciales.
- El tercer paso incluyó un análisis operacional, como así también aportes de las jurisdicciones locales y públicas, las cuales fueron utilizadas para reducir las opciones de siete a dos lugares potenciales.
- Finalmente, una evaluación técnica detallada, como así también una revisión jurisdiccional y pública de los dos lugares restantes, finalizó con la elección del lugar propuesto, el cual fue Hopkins.

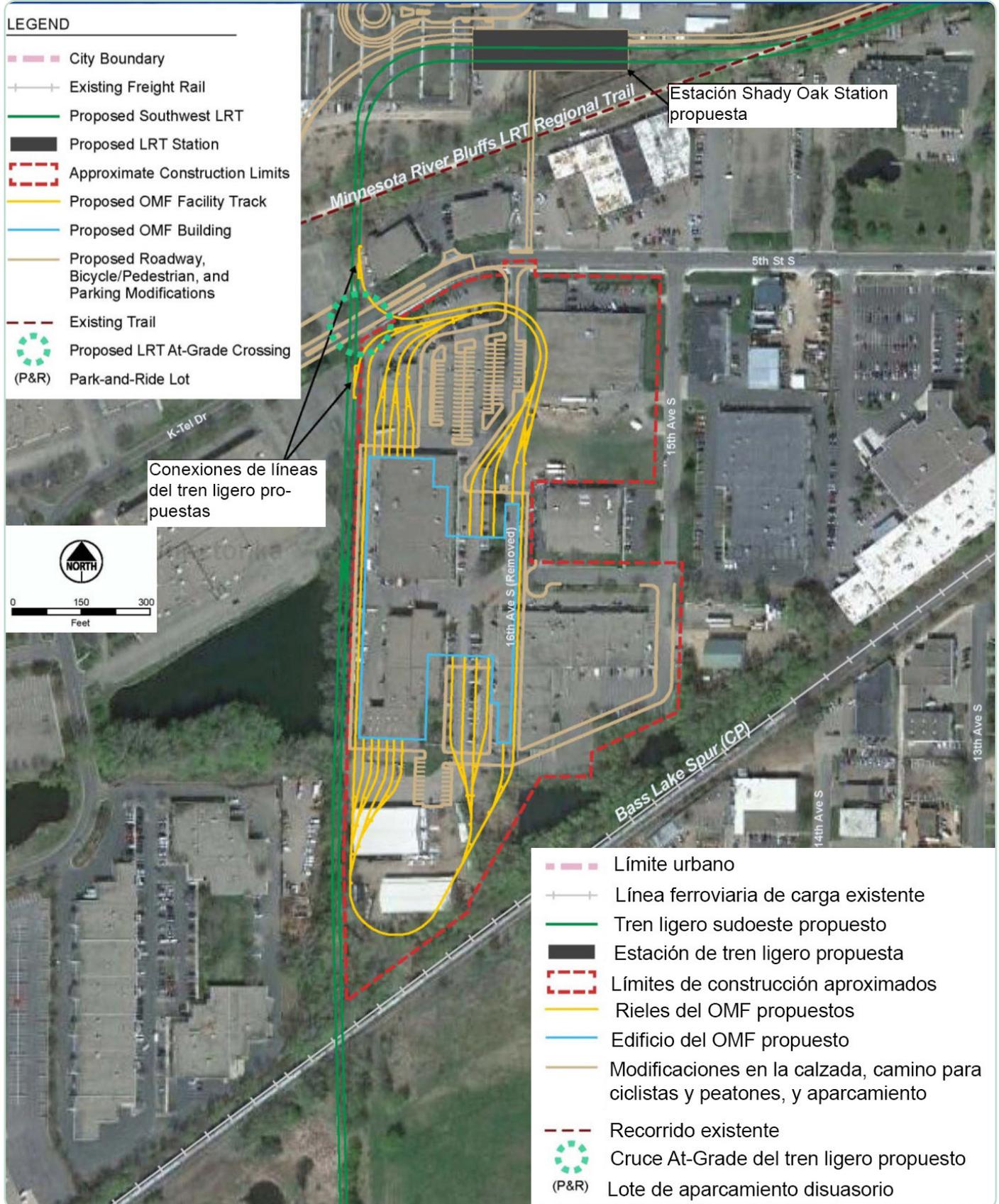
Aproximadamente 160 empleos para el personal del tránsito del tren ligero serían ubicados en el Complejo de Mantenimiento y Operaciones. Ninguna línea de tren de carga, parques o instalaciones para ciclistas/peatones serían afectados en la zona.

---

## USO DE LA TIERRA, ADQUISICIONES Y DESPLAZAMIENTOS

El proyecto es compatible con los planes de uso de la tierra adoptados por Hopkins y con uso de la tierra

## Diseño propuesto del Complejo de mantenimiento y operaciones



existente en el área. Aproximadamente 18,2 acres se convertirán en uso relacionado con el transporte público, incluyendo la adquisición de ocho parcelas completas y una parte de una parcela. Puede ser necesaria la reubicación de hasta cinco comercios. La adquisición de propiedad reduciría los ingresos tributarios de la propiedad anuales de la ciudad a aproximadamente \$99.200. La construcción puede ocasionar cambios temporales al acceso de la propiedad.

- Sección 3.3.1.1, "Land Use"
- Sección 3.3.1.2, "Acquisitions and Displacements"

---

### RECURSOS HÍDRICOS

Aproximadamente 0.7 acres de humedales se llenarían permanentemente, y 0.6 acres de llenado se colocarían dentro de un terreno inundable. El Consejo desarrollaría un Plan de mitigación compensatorio para abordar los humedales y la pérdida de terreno inundable.

- Sección 3.3.2.2, "Water Resources"



*Técnicos de mantenimiento de los componentes eléctricos en el techo de un vehículo de tren ligero en el complejo de mantenimiento y operaciones METRO Línea Azul.*

---

### MATERIALES PELIGROSOS Y CONTAMINADOS

Se han identificado cuatro lugares que suscitan preocupación: dos dentro del lugar del OMF y dos adyacentes al lugar. El proyecto investigará más a fondo para determinar si es necesaria la descontaminación. La limpieza de la contaminación comenzaría antes de la construcción o al comienzo de la misma.

- Sección 3.3.2.3, "Hazardous and Contaminated Materials"
- Sección 3.3.2.1, "Geology and Groundwater"

---

### CARRETERA Y TRÁNSITO

Se quitaría la Sixteenth Avenue South entre las calles 5th y 6th para ubicar la OMF. Se agregaría un nuevo cruce a nivel de tren ligero; esta vía sería utilizada por vehículos ferroviarios ligeros que no se encuentren en servicio y que no lleven pasajeros.

- Sección 3.3.4.1, "Roadway and Traffic"

---

### ESTACIONAMIENTO

Un total de 43 espacios para estacionamientos en la calle se quitarían en el área de OMF. La posible adquisición completa de cuatro propiedades desplazaría 310 espacios para estacionamiento fuera de la calle. Durante la construcción, el estacionamiento en la 15th Avenue se desplazaría temporalmente.

- Sección 3.3.4.2, "Parking"

---

### CUMPLIMIENTO CON LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL

El Consejo finalizó la evaluación de la legislación ambiental para el OMF propuesto. No se encontró ningún impacto negativo o desproporcionadamente alto en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos.

- Sección 3.3.5, "Environmental Justice Compliance"

# SECTOR ST. LOUIS PARK Y MINNEAPOLIS

El sector St. Louis Park/Minneapolis es una parte de la ruta del LRT propuesta que se encuentra por lo general entre Louisiana Avenue en St. Louis Park y Renn Avenue en Minneapolis.

Los ajustes de diseño propuestos siguen con las operaciones de transporte ferroviario a través del sector de St. Louis Park/Minneapolis. Los trenes ligeros circularían por un túnel a través de una parte de este sector para dejar el espacio suficiente para el tren de carga y las sendas para permanecer sobre la superficie.

La EIS preliminar complementaria analiza tres ajustes de diseño principales en este sector: mantener un servicio de tren de carga existente en el corredor Kenilworth; construir un túnel para tren ligero al sur del canal

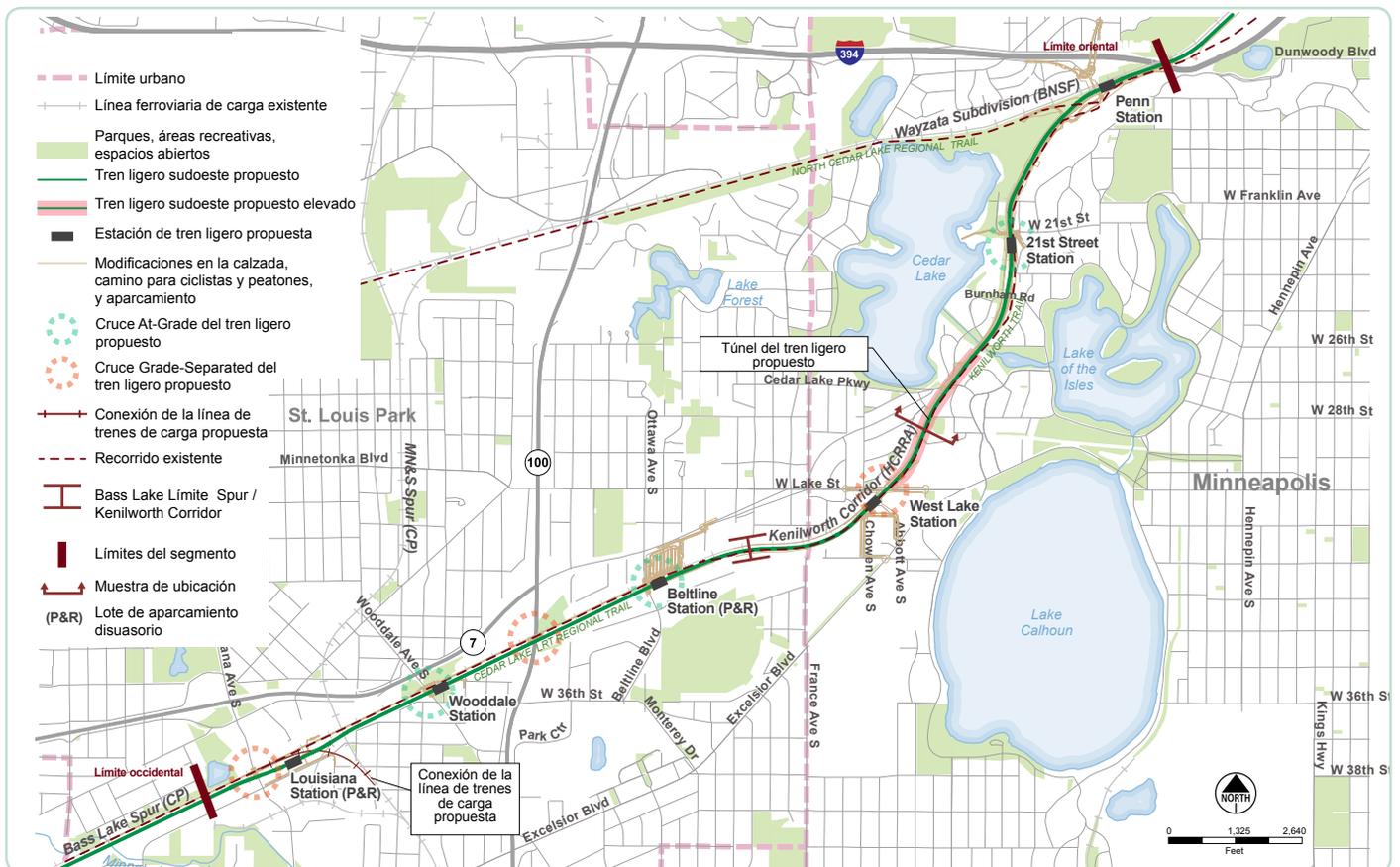
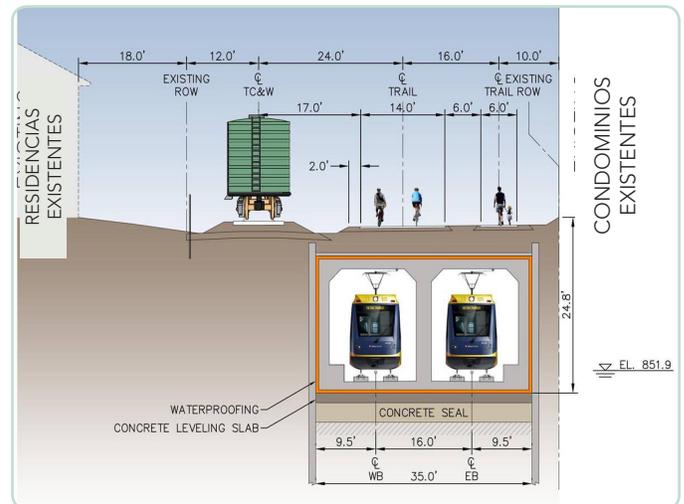
## El sector de St. Louis Park/Minneapolis

Bajo: el sector de St. Louis Park/Minneapolis evaluado en la EIS preliminar complementaria.

Izquierda: vista transversal del túnel del tren ligero del corredor Kenilworth propuesto cerca del extremo sur del túnel.

Kenilworth en Minneapolis; y cambiar la ubicación y capacidad de varios estacionamientos disuasorios propuestos.

La sección 2.3.4 de la EIS preliminar complementaria resume los ajustes de diseño que fueron evaluados en este sector, y describe de qué manera estos ajustes fueron evaluados.



## TREN DE CARGA Y TÚNEL PARA TREN LIGERO DE KENILWORTH

El proceso de desarrollar ajustes de diseño para el sector de St. Louis Park y Minneapolis se centra en la pregunta de si el proyecto debería incluir:

- la reubicación de trenes de carga que actualmente funcionan a lo largo de las vías de carga de Bass Lake Spur y en el corredor Kenilworth para otras vías de carga, o
- la operación continua de trenes de carga al lado del Bass Lake Spur y el corredor Kenilworth.

Se revisaron tanto las opciones de reubicación como las de ubicación conjunta para el tren de carga durante el proceso de ajuste de diseño para remitir observaciones acerca de la EIS preliminar.

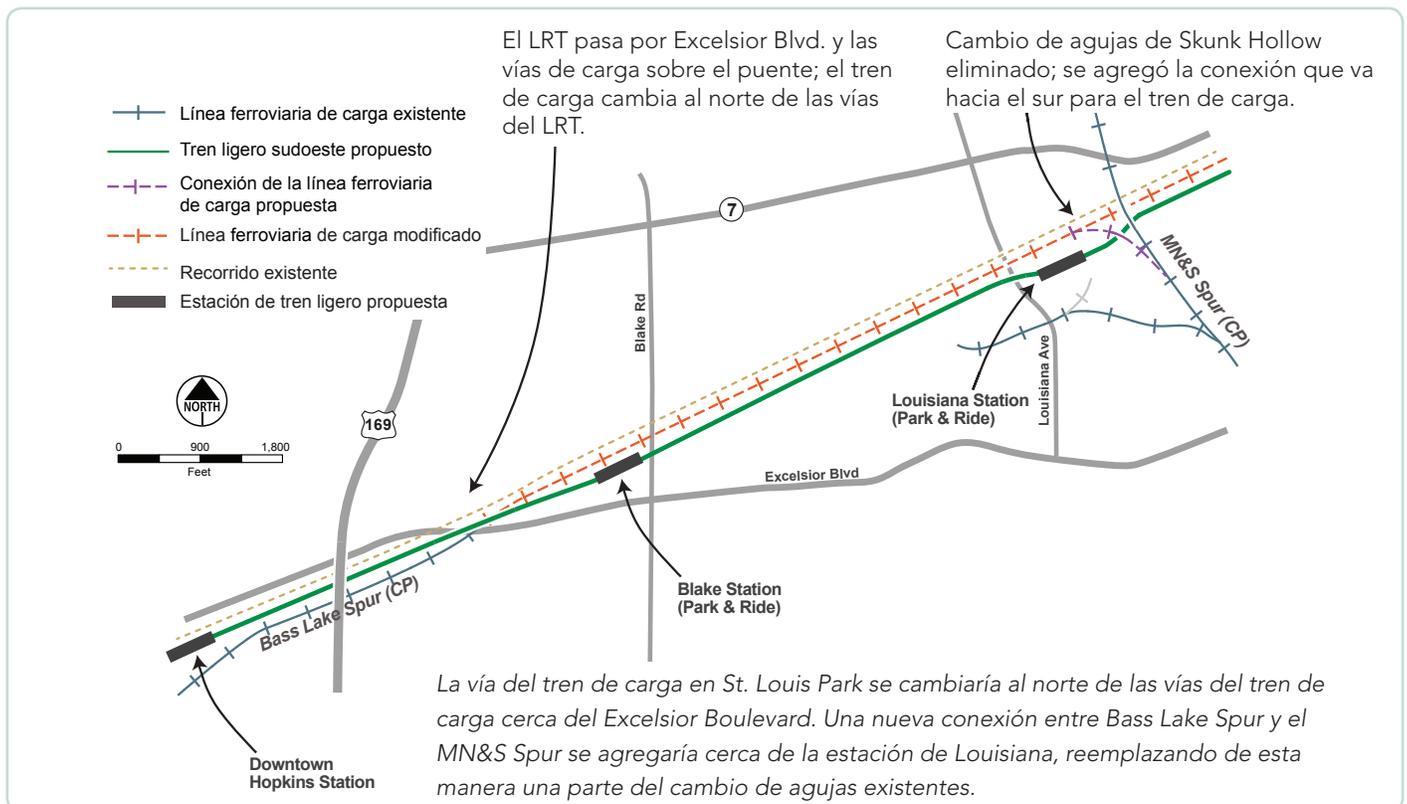
Las observaciones sobre la EIS preliminar indicaron que el diseño para la reubicación del tren de carga presentada en la EIS preliminar necesitaba revisión para cumplir con los requisitos operacionales y de seguridad de los operadores de trenes de carga. El personal del proyecto descubrió que las revisiones necesarias producirían impactos negativos adicionales que no fueron incluidos en la EIS preliminar, tales como: adquirir terrenos adicionales, incluyendo propiedades residenciales; perjudicar

el Park Spanish Immersion School en St. Louis Park; desplazar más humedales; y construir terraplenes altos y otras estructuras del tren de carga cerca de la escuela secundaria St. Louis Park y de residencias.

Además, se revisó el diseño para la ubicación conjunta del tren de carga y el tren ligero para evitar o minimizar los impactos negativos en el diseño original. El cambio más significativo fue la adición de un túnel para tren ligero al sur del canal Kenilworth. El ajuste de diseño no desplaza a ningún habitante o comercio en la zona del corredor Kenilworth y conserva humedales que serían desplazados por la reubicación del tren de carga.

Durante el proceso de ajuste de diseño, el cual comenzó después de la publicación de la EIS preliminar, el personal del proyecto desarrolló y evaluó distintas alternativas tanto para la reubicación como para la ubicación conjunta del tren de carga. El Consejo Metropolitano también contrató consultores independientes para llevar a cabo un análisis de ingeniería de las diversas opciones de reubicación del tren de carga y para evaluar los impactos potenciales de un túnel para el tren ligero sobre recursos hídricos (aguas subterráneas y lagos) en la zona del corredor Kenilworth.

## Vías del tren de carga realineadas y conexión hacia el sur



## El canal y la laguna de Kenilworth



El canal y la laguna de Kenilworth conectan el Lago Cedar y el Lago de las Islas. Se reemplazarían un par de puentes ferroviarios y recorridos, que se muestran más arriba, por nuevos puentes para trenes ligeros, transporte ferroviario de carga y recorridos.

Se evalúa el impacto sobre el canal de Kenilworth en la declaración provisional suplementaria sobre el impacto ambiental bajo varios encabezados que incluyen:

Recursos culturales: el canal de Kenilworth se encuentra dentro del Distrito histórico Grand Rounds y es

idóneo para ser incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos (Sección 3.4.1.3)

Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte: una ley federal que protege los parques, las áreas recreativas y los lugares históricos de carácter público. Esta evaluación se presenta apartada en la Sección 3.5 de la declaración provisional suplementaria sobre el impacto ambiental.

Impacto visual y estético: la declaración provisional suplementaria sobre el impacto ambiental evalúa el impacto en los miradores del canal y la laguna de Kenilworth.

La declaración provisional suplementaria sobre el impacto ambiental identifica varios impactos en el canal de Kenilworth que incluyen: el reemplazo de puentes existentes; la alteración y erradicación parcial de los muros de contención, construidos por Works Projects Administration, a lo largo del canal; la remoción de la vegetación y parte de las orillas del canal. La mitigación de estos impactos se incluiría en un acuerdo según lo requiere la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966.

El túnel para el LRT le permitiría al tren ligero, al tren de carga y a las sendas para peatones y ciclistas cruzar un sector de la alineación propuesta que no es lo suficientemente amplio para ubicar a todos uno al lado del otro. El túnel para el LRT se ubicaría aproximadamente entre West Lake Street y el lado sur del canal que conecta Cedar Lake con el Lago de las islas (el canal Kenilworth). El proyecto propone construir este túnel mediante excavación y soterramiento; cavar una zanja, construir el túnel dentro de la misma y luego cubrir la zanja. El área por encima del túnel sería embellecida con jardines y se volvería a plantar la vegetación adecuada. Los trenes ligeros atravesarían el canal Kenilworth sobre un puente y funcionarían a nivel del suelo al norte del canal.

- Los ajustes de diseño estudiados en la EIS preliminar complementaria incluyen distintas modificaciones a la alienación del tren de carga existente para ubicar

al tren ligero en el corredor Kenilworth:

- Las vías del transporte ferroviario se desplazarían hacia el norte aproximadamente 45 pies (13 metros) desde un lugar cercano del Excelsior Boulevard hasta cerca del Beltline Boulevard. Esto colocaría a las vías del tren de carga al norte de la nueva línea del tren ligero.
- En donde las vías del tren de carga de MN&S Spur cruzan las vías del tren de carga de Bass Lake Spur, una parte del cambio de agujas de Strink Hollow sería eliminado (una aguja es un conjunto de vías del tren de carga que tiene forma de letra "Y" acostada de lado, utilizada para cambiar los trenes de carga entre diferentes vías). El cambio de agujas sería reemplazado con una nueva "Conexión hacia el sur" entre las dos líneas de carga.
- Las vías del tren de carga entre Beltline Boulevard y Cedar Lake Parkway volverían a construirse, con ajustes relativamente menores.
- Las vías del tren de carga entre Cedar Lake Parkway y el paso elevado de Burnham Road se cambiaría a

aproximadamente 40 pies (12 metros) hacia el norte.

El Consejo averiguó que, comparado a las otras alternativas consideradas, mantener el tren de carga en el corredor Kenilworth y construir un túnel para trenes ligeros al sur del canal Kenilworth proporcionó el mejor equilibrio de costos, beneficios e impactos ambientales. El Consejo adoptó este diseño alternativo como parte del alcance del proyecto y presupuesto en abril y julio de 2014.

- Sección 2.3.3.2, "Design Adjustments Considered in the St. Louis Park/Minneapolis Segment "
- Sección 3.4.3, "Economic Effects"
- Sección 3.4.4.4, "Freight Rail"

---

## RECURSOS CULTURALES

El alineamiento del LRT del suroeste atraviesa distintos distritos históricos en el sector de St. Louis Park y Minneapolis.

La sección 3.4.1.3 de la EIS preliminar complementaria describe los distritos históricos y propiedades ubicadas cerca del alineamiento del LRT propuesto.



*Un técnico coloca un indicador del nivel de aguas subterráneas en una de las diferentes estaciones de monitoreo en la zona de Kenilworth.*

El canal Kenilworth y la laguna Kenilworth conectan el lago Cedar y al Lago de las islas, y se encuentran dentro del distrito histórico Grand Rounds. El canal se encuentra actualmente atravesado por puentes de madera que sostienen las vías del tren de carga y una senda para ciclistas/peatones. Estos puentes serían reemplazados por puentes nuevos que sostienen trenes ligeros además de trenes de carga y al sendero.

Se realizó una determinación preliminar de un impacto negativo para dos recursos: el distrito histórico Grand Rounds y el lago Kenilworth.

- Sección 3.4.1.3, "Cultural Resources"
- Sección 3.5, "Draft Section 4(f) Evaluation Update"

---

## PARQUES, ÁREAS RECREATIVAS Y ESPACIOS ABIERTOS

Los parques, las áreas recreativas y los espacios abiertos en el sector de St. Louis Park y Minneapolis incluyen el canal y el lago Kenilworth, el parque del Lago de las islas, el parque del lago Cedar, el parque de Bryn Mawn Meadows y varios parques más pequeños. Múltiples vías se encuentran en las cercanías de la alineación del LRT propuesto.

Como resultado de los cambios de diseño propuestos desde la publicación de la EIS preliminar, ningún parque, área recreativa o espacio abierto sería adquirido de forma permanente.

- Sección 3.4.1.4, "Parklands, Recreation Areas and Open Spaces"
- Sección 3.5, "Draft Section 4(f) Evaluation Update"

---

## RECURSOS HÍDRICOS

El túnel del LRT de Kenilworth propuesto sería un túnel poco profundo; de todos modos, se extendería por la capa freática entre el lago Cedar y el Lago de las islas. El túnel sería diseñado como un sistema cerrado a prueba de agua para prevenir que ingresen aguas subterráneas. A través del tiempo, puede ocurrir alguna filtración de aguas subterráneas en el túnel. Cualquier tipo de agua que ingrese al túnel sería tratada, si es necesario, y debería bombearse hacia el sistema de drenaje sanitario. No se espera que el túnel tenga algún impacto sobre los niveles del lago.

Aproximadamente medio acre de humedales se llenaría de manera permanente, y podría ocurrir algún llenado

temporal durante la construcción. El Consejo desarrollaría un Plan de mitigación compensatorio para abordar la pérdida de humedal.

Las vías férreas existentes y los puentes con sendas que atraviesan el lago Ken-ilworth serían reemplazados con un nuevo tren ligero, tren de carga y puentes con sendas.

- Section 3.4.2.2, "Water Resources"

---

### MATERIALES PELIGROSOS Y CONTAMINADOS

El túnel del LRT de Kenilworth sería construido para evitar la infiltración de agua. De todos modos, si se filtraran aguas subterráneas contaminadas en el túnel, deberían ser tratadas y eliminadas. Se identificaron seis lugares potencialmente contaminados que podrían afectar el proyecto durante la construcción. La limpieza de la contaminación comenzaría antes de la construcción o al comienzo de la misma.

El personal del proyecto preparará un Plan de gestión de aguas subterráneas antes de comenzar con la construcción. El Departamento de recursos naturales de Minnesota y el Minnehaha Creek Watershed District revisarán y aprobarán el plan.

- Sección 3.4.2.1, "Geology and Groundwater"
- Sección 3.4.2.5, "Hazardous and Contaminated Materials"

---

### USO DE LA TIERRA, ADQUISICIONES Y DESPLAZAMIENTOS

El proyecto es compatible con los planes del uso de la tierra adoptados por ambas ciudades con uso de la tierra existente en la zona. Aproximadamente 33,6 acres se convertirían en uso relacionado con el transporte público en este sector, incluyendo la adquisición de 23 parcelas completas y partes de otras 29. Este total incluye parcelas completas y partes de parcelas. Será necesaria la reubicación de hasta 8 comercios. La adquisición de propiedad privada reduciría los ingresos tributarios de la propiedad anuales a aproximadamente \$36.000. La construcción puede ocasionar cambios temporales al acceso de la propiedad.

- Sección 3.4.1.1, "Land Use"
- Sección 3.4.1.2, "Acquisitions and Displacements"
- Sección 3.4.3, "Economic Effects"



*Las sendas y las vías del tren de carga en la zona de Kenilworth de Minneapolis.*

---

### SENDAS Y ACERAS

No se quitaría ninguna senda en el sector de St. Louis Park/Minneapolis, y no habría ningún cambio a largo plazo en la conectividad de las mismas. No habría impactos a largo plazo en la senda del lago Cedar o en la senda de Kenilworth dentro del sector. Los cambios en las alineaciones de la senda se realizarían donde las sendas cruzan las vías del tren ligero. Durante la construcción, se podrían necesitar desvíos de sendas temporales. Los planos para el proyecto del LRT del suroeste incluyen una variedad de mejoras de seguridad y en el acceso para los ciclistas y los peatones alrededor del West Lake, 21st Street y las estaciones del LRT de Penn.

- Sección 3.4.1.4, "Parklands, Recreation Areas and Open Spaces"
- Sección 3.4.4.5, "Bicycle and Pedestrian"

---

### CALIDAD VISUAL Y ESTÉTICA

La EIS preliminar complementaria analiza los impactos visuales desde seis perspectivas dentro del sector de St. Louis Park y Minneapolis utilizando el proceso de la Administración Federal de Autopistas (FHWA por sus siglas en inglés) para evaluar los impactos visuales. El proyecto del LRT del suroeste tendría un nivel global de impacto "considerable" acerca de tres perspectivas y un nivel de impacto "no considerable" de tres perspectivas.

Las medidas de mitigación para los impactos negativos considerables que resulten de los elementos del tren ligero serán identificadas durante la ingeniería avanzada y podrían incluir medidas como paisajismo, tratamientos

visuales y continuidad con el diseño de la estructura del tren ligero elevado, la iluminación y señalización.

- Sección 3.4.1.5, "Visual Quality and Aesthetics"
- Apéndice J, "Visual Resources"

---

## RUIDOS Y VIBRACIONES

Algunos comercios y residencias sentirán impactos causados por el ruido. El Consejo desarrollaría un plan de mitigación de ruidos para lidiar con los impactos ocasionados por el ruido a largo plazo y a corto plazo (construcción), y documentaría este plan en la EIS final. El plan incluiría, según corresponda, recomendaciones para el monitoreo de ruidos adicionales, la evaluación de distintas medidas y la identificación de las medidas de mitigación de ruidos comprometidos.

El diseño propuesto de la línea del LRT del suroeste tendrá como resultado 67 impactos de ruidos moderados y tres impactos de ruidos intensos para los usos residenciales en el sector de St. Louis Park y Minneapolis. Las zonas residenciales que sentirían impactos de ruidos incluyen: Railroad Avenue al este de la estación de Louisiana propuesta; el complejo de apartamentos Hoigaard Village en Camerata Way al oeste de la Autopista 100; Burnham Road North al oeste de la alineación propuesta; Thomas Avenue South al este de la alineación propuesta; y South Upton Avenue al oeste de la alineación propuesta. Un impacto de ruido no residencial moderado ocurriría en el canal Kenilworth.

Un estudio de vibraciones no identificó ningún impacto de vibraciones en el sector de St. Louis Park y Minneapolis.

La EIS preliminar complementaria también evalúa el impacto potencial de ruidos producidos en la superficie, los cuales son ruidos generados por vibraciones de la estructura de las paredes y techos. Sin la mitigación, 54 impactos de ruidos generados en la superficie ocurrirían en el sector de St. Louis Park y Minneapolis, incluyendo 36 unidades residenciales en Calhoun Isles Condominiums. Es probable que las siguientes zonas sientan ruidos producidos en la superficie: St. Louis Avenue al oeste de la alineación; Dean Court, Xerxes Avenue South y Benton Boulevard al este de la alineación.

- Sección 3.4.2.3, "Noise"
- Sección 3.4.2.4, "Vibration"

---

## CARRETERA Y TRÁNSITO

Tres nuevos cruces a nivel de tren ligero ocasionarían congestión del tráfico en las carreteras del sector de St. Louis Park y Minneapolis. Volverían a construirse y configurarse las carreteras existentes de siete sitios.

- Sección 3.4.4.2, "Roadway and Traffic"

---

## ESTACIONAMIENTO

Un total de 118 lugares para estacionar en la calle se desplazarían a cinco sitios en este sector. La adquisición completa de 10 propiedades desplazaría 297 lugares para estacionar fuera de la calle.

- Sección 3.4.4.3, "Parking"

---

## CUMPLIMIENTO CON LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL

El Consejo finalizó la evaluación de la legislación ambiental para el sector de St. Louis Park y Minneapolis. No se encontraron impactos negativos desproporcionadamente altos en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.

- Sección 3.4.5, "Environmental Justice Compliance"

# OBSERVACIONES SOBRE LA IES PRELIMINAR COMPLEMENTARIA

Las observaciones sobre la IES preliminar complementaria se aceptarán durante todo 21 de julio 2015. Las observaciones pueden presentarse por correo electrónico o postal, o en persona.

Las audiencias públicas y las casas abiertas al público sobre la EIS preliminar complementaria se realizarán en junio de 2015. Para obtener más información acerca de las audiencias, vea "Audiencias acerca de la EIS preliminar complementaria" en la página 19.

Después del cierre del período de presentación de observaciones, la Administración Federal del Tránsito (FTA por sus siglas en inglés) y el Consejo Metropolitano considerarán todas las observaciones presentadas y brindarán respuestas a las observaciones sustanciales en la EIS final.

---

## MANERAS PARA REALIZAR COMENTARIOS

### Audiencias públicas

Las audiencias incluirán oportunidades para dar testimonio público. También estarán disponibles formularios de observaciones para presentar las mismas por escrito.

### Por correo electrónico

Envíe observaciones por escrito por correo electrónico a: SWLRT@metrotransit.org

### Por correo postal

Envíe observaciones por escrito por correo postal a:

Nani Jacobson  
Assistant Director, Environmental and Agreements  
Metro Transit – Southwest LRT Project Office  
6465 Wayzata Blvd., Suite 500  
St. Louis Park, MN 55426

---

## REVISIÓN DE LA EIS PRELIMINAR COMPLEMENTARIA

La EIS preliminar complementaria y los apéndices se encuentran disponibles en el sitio Web del proyecto del LRT del suroeste [www.swlrt.org](http://www.swlrt.org). Puede obtener copias impresas para revisión en diferentes sitios:

**Ayuntamiento de Eden Prairie**, 8080 Mitchell Road, Eden Prairie, MN 55344

**Ayuntamiento de Edina**, 4801 West 50th Street, Edina, MN 55424

**Ayuntamiento de Hopkins**, 1010 First Street South, Hopkins, MN 55343

**Ayuntamiento de Minneapolis**, City Engineer's Office, 350 South Fifth Street, Room 203, Minneapolis, MN 55415

**Biblioteca pública de Eden Prairie**, 565 Prairie Center Drive, Eden Prairie, MN 55344

**Biblioteca pública de Hopkins**, 22 Eleventh Avenue North, Hopkins, MN 55343

**Ayuntamiento de Minnetonka**, 14600 Minnetonka Blvd., Minnetonka, MN 55345

**Ayuntamiento de St. Louis Park**, 5005 Minnetonka Blvd., St. Louis Park, MN 55416

**Biblioteca pública de Franklin**, 1314 East Franklin Avenue, Minneapolis, MN 55404

**Biblioteca pública de Linden Hills**, 2900 West 43rd Street, Minneapolis, MN 55410

**Biblioteca pública central de Minneapolis**, 300 Nicolet Mall, Minneapolis, MN 55401

**Biblioteca pública de Minnetonka**, 17524 Excelsior Blvd., Minnetonka, MN 55345

**Biblioteca pública de St. Louis Park**, 3240 Library Lane, St. Louis Park, MN 55426

**Biblioteca pública de Summer**, 611 Van White Memorial Blvd., Minneapolis, MN 55411

**Biblioteca pública de Walker**, 2880 Hennepin Ave., Minneapolis, MN 55408

**Biblioteca del Consejo Metropolitano**, 390 Robert Street North, St. Paul, MN 55101

**Biblioteca el departamento de transporte de Minnesota (MnDOT)**, 395 John Ireland Blvd., St. Paul, MN 55155

**Biblioteca de referencia legislativa de Minnesota**, 645 State Office Building, 100 Rev. Dr. Martin Luther King, Jr. Blvd., St. Paul, MN 55155

**Oficina de proyecto de LRT del suroeste**, 6465 Wayzata Blvd., Suite 500 St. Louis Park, MN 55426

## AUDIENCIAS SOBRE LA EIS PRELIMINAR COMPLEMENTARIA

El Consejo Metropolitano realizará tres audiencias públicas en la EIS preliminar complementaria. Habrá una casa abierta al público junto con cada audiencia pública.

El objetivo de estas audiencias es brindarle al público la oportunidad de realizar observaciones sobre el contenido del documento de la EIS preliminar complementaria; en las audiencias no se adoptará ninguna medida.

Se proporcionarán servicios de traducción para aquellas personas que no hablen inglés y habitaciones equipadas para minusválidos a solicitud de los interesados. Para solicitar traducción y habitaciones equipadas para minusválidos, comuníquese con Dan Pfeiffer, Subdirector de participación pública al 612-373-3897 o por correo electrónico a [Daniel.Pfeiffer@metrotransit.org](mailto:Daniel.Pfeiffer@metrotransit.org) al menos cinco días antes de la audiencia.

### HOPKINS

**Tuesday, June 16, 2015**

Hopkins Center for the Arts  
1111 Mainstreet  
Hopkins

Open House: 5:00 P.M.

Public Hearing: 6:00 P.M.

### EDEN PRAIRIE

**Wednesday, June 17, 2015**

Eden Prairie City Center  
8080 Mitchell Road  
Eden Prairie

Open House: 5:00 P.M.

Public Hearing: 6:00 P.M.

### MINNEAPOLIS

**Thursday, June 18, 2015**

Dunwoody College of Technology  
818 Dunwoody Boulevard  
Minneapolis

Open House: 5:00 P.M.

Public Hearing: 6:00 P.M.

# INVERSIONES DE CAPITALES SOLICITADAS LOCALMENTE

Las ciudades junto a la ruta del LRT del suroeste y el condado de Hennepin identificaron mejoras que proponen que se desarrollen independientemente de, pero que dependan de, la implementación del proyecto.

Cada una de estas Inversiones de capitales solicitadas localmente (LRCL por sus siglas en inglés) propuestas que avanzan a través de los procesos de toma de decisiones de la ciudad y del condado experimentarán una revisión ambiental y una evaluación del impacto, con resultados informados en la EIS final. Si una LRCL incluida en la EIS preliminar complementaria no avanza después de una mayor coordinación con las ciudades y el condado de Hennepin, no será evaluada como parte de la EIS final.

Estas actividades propuestas no son necesarias para respaldar la función base del proyecto del LRT del suroeste, tampoco representan mitigación para ningún impacto del proyecto del LRT del suroeste. Estas actividades propuestas pueden ser implementadas de manera independiente por las partes interesadas de la ciudad en una fecha futura, y no son condiciones del proyecto del LRT del suroeste.

Los puntos propuestos actualmente no prevén resultados en impactos negativos significantes.

Las inversiones propuestas incluyen:

- Mejoras en la carretera local
- Mejoras en el panorama urbano, el paisaje y la estética
- Mejoras para peatones locales y ciclistas
- Actividades de servicios públicos
- Ajustes del perfil del carril guía

Puede encontrar más información acerca de las Inversiones de capital solicitadas localmente en la Sección 2.6 y en el Apéndice F de la EIS preliminar complementaria.

## Formatos alternativos

Para solicitar los documentos en un formato alternativo, o si necesita ayuda para acceder a los documentos, por favor, comuníquese con:

Dan Pfeiffer  
Southwest LRT Assistant Public Involvement  
Manager  
612-373-3897  
Daniel.Pfeiffer@metrotransit.org

## Coordinadores de difusión de la comunidad

Los Coordinadores de difusión de la comunidad del LRT del suroeste son los primeros puntos de contacto para los miembros de las organizaciones comunitarias, públicas y de comercios del corredor. Ellos están disponibles para responder preguntas, recibir aportes para el proyecto y ayudar a resolver cuestiones.

Cada uno de los coordinadores de difusión de la comunidad del proyecto es responsable de un sector de la ruta del LRT del suroeste.

### MINNEAPOLIS

**Sophia Ginis** 612.373.3895  
Sophia.Ginis@metrotransit.org

### ST. LOUIS PARK, HOPKINS

**Nkongo Cigolo** 612.373.3825  
Nkongo.Cigolo@metrotransit.org

### MINNETONKA, EDEN PRAIRIE

**James Mockovciak** 612.373.3894  
James.Mockovciak@metrotransit.org



Southwest LRT Project Office  
6465 Wayzata Boulevard, Suite 500  
St. Louis Park, MN 55426

Phone: 612.373.3800  
Fax: 612.373.3899

email: [swlrt@metrotransit.org](mailto:swlrt@metrotransit.org)  
[www.swlrt.org](http://www.swlrt.org)



Metro Transit es un servicio del Consejo Metropolitano.



The Metropolitan Council  
390 Robert Street North  
St. Paul, MN 55101

Phone: 651.602.1000  
TTY: 651.291.0904

email: [public.info@metc.state.mn.us](mailto:public.info@metc.state.mn.us)  
[www.metrotransit.org](http://www.metrotransit.org)