



# DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SUPLEMENTARIA

FINAL DE LA AMPLIACIÓN DEL BLUE LINE DE METRO (LÍNEA AZUL)

Actualizado mayo 2025

El Consejo Metropolitano y la Administración Federal de Tránsito han publicado una Declaración Final Suplementaria de Impacto Ambiental (SFEIS) y un Borrador Modificado de la Evaluación de la Sección 4(f) para el proyecto de Ampliación del Blue Line (Línea Azul). Se trata de un hito importante del proyecto que sienta las bases para las aprobaciones ambientales finales, el diseño y la construcción.

La SFEIS sigue al Borrador Suplementario de la Declaración de Impacto Ambiental (SDEIS) que se publicó en junio de 2024 para recabar la opinión de la comunidad. La SFEIS refina los impactos del proyecto e identifica los beneficios, incluyendo medidas para evitar, minimizar y mitigar estos impactos.

La SFEIS documenta lo siguiente

- Finalidad y necesidad del proyecto propuesto de ampliación del Blue Line (la Línea Azul)
- Alternativas consideradas
- Impactos previstos que se derivarán de la construcción del proyecto, incluidas las estrategias para evitar, reducir y abordar los impactos
- Descripción de la participación pública y la coordinación entre organismos del proyecto de ampliación del Blue Line (la Línea Azul) propuesto
- Evaluación según la Sección 106 de los efectos sobre los recursos históricos y culturales
- Respuestas a los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios de la SDEIS

## Estrategias de la ampliación del Blue Line (la Línea Azul) para hacer frente al impacto ambiental y comunitario

A continuación se resumen las principales repercusiones y estrategias identificadas en la SFEIS. Para saber más y leer el SFEIS completo, visite [BlueLineExt.org](https://BlueLineExt.org).

TEMA	IMPACTO	ESTRATEGIAS PARA ABORDAR LOS IMPACTOS
<b>Adquisiciones y reubicaciones (Capítulo 4.3)</b>	Se producirían aproximadamente 35 reubicaciones, 28 de ellas en la ciudad de Minneapolis.	<p>Las personas que necesiten reubicarse recibirán apoyo individualizado a lo largo del proceso de transición, incluida una compensación justa, costes de mudanza y gastos de reinstalación, notificaciones anticipadas de desalojo, opciones de pago a tanto alzado y otros requisitos de la Ley Uniforme.</p> <p>Los servicios individualizados de reubicación estarían disponibles en 2 locaciones céntricas y en un portal en línea para informar a propietarios e inquilinos de sus derechos.</p> <p>Entre las medidas paliativas adicionales para compensar estos impactos se incluirían la financiación de inversiones comunitarias, con fondos dispersos a través de organizaciones comunitarias, y un Programa de Asistencia Empresarial.</p>
<b>Recursos Culturales (Capítulo 4.4)</b>	Efecto sobre el Distrito Histórico de Forest Heights Addition y el Northwestern National Bank en virtud de la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica.	Interpretación histórica en las zonas de los dos bienes históricos afectados.
<b>Vibraciones y ruido del suelo (Capítulo 5.7)</b>	<p>2 propiedades de Minneapolis pueden verse afectadas por las vibraciones.</p> <p>Los niveles de impacto de las vibraciones están definidos por la Administración Federal de Tránsito (FTA).</p>	Se utilizarán vías especiales que reduzcan las vibraciones.



# DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SUPLEMENTARIA

FINAL DE LA AMPLIACIÓN DEL BLUE LINE DE METRO (LÍNEA AZUL)

TOPIC	IMPACT	STRATEGIES TO ADDRESS IMPACTS
<b>Equipamiento, carácter y cohesión de la comunidad (Capítulo 4.2)</b>	<p>Habría aproximadamente 7 adquisiciones de instalaciones comunitarias en la ciudad de Minneapolis.</p> <p>Los impactos acústicos y el centro comercial de tránsito a lo largo de N 21st Ave cambiarían el carácter de la calle residencial.</p>	<p>Las instalaciones comunitarias recibirán el apoyo individualizado para su reubicación descrito anteriormente.</p> <p>La incorporación de vías especiales mitigaría algunos impactos y se estudiaría la viabilidad del aislamiento acústico de los edificios residenciales.</p> <p>El proyecto mejoraría la cohesión de la comunidad y la accesibilidad de los servicios comunitarios mediante la mejora de las condiciones de tránsito, peatonales y ciclistas.</p> <p>Entre las estrategias adicionales para abordar los impactos en la comunidad se incluyen: la incorporación de mejoras en el entorno público, aportaciones de grupos de diseño para el mantenimiento de lugares culturales e inversiones comunitarias en organizaciones locales, apoyo a las empresas durante la construcción, portal en línea y locaciones físicas para proporcionar recursos, mejoras en el entorno público y apoyo al desarrollo de la mano de obra.</p>
<b>Ruido (Capítulo 5.6)</b>	<p>Se prevén impactos sonoros moderados en aproximadamente 39 propiedades de Brooklyn Park y Minneapolis. No se prevén impactos sonoros moderados en Crystal o Robbinsdale.</p> <p>Los niveles de impacto acústico están definidos por la Administración Federal de Tránsito (FTA).</p>	<p>Vías especiales para minimizar el impacto acústico en ambas ciudades.</p> <p>Se seguirá evaluando el aislamiento acústico para las propiedades residenciales y las iglesias de la ciudad de Minneapolis en las que otros tipos de mitigación del ruido pueden no ser suficientes.</p>
<b>Tráfico de vehículos (Capítulo 3.4)</b>	<p>Problemas adicionales de capacidad de tráfico en 3 intersecciones de la ciudad de Brooklyn Park durante la hora punta de la mañana y en 3 intersecciones de la ciudad de Minneapolis durante la hora punta de la tarde para 2050.</p>	<p>Se introducirían modificaciones en el diseño y el funcionamiento de las señales para optimizar el flujo de vehículos.</p> <p>Los contratistas elaborarían planes de mantenimiento del tráfico en coordinación con los requisitos de la ciudad y el condado, y el Consejo supervisaría el cumplimiento de los planes.</p>
<b>Aparcamiento de Vehículos (Capítulo 3.5)</b>	<p>Pérdida de aparcamiento en la calle y fuera de la calle en las ciudades de Brooklyn Park, Crystal, Robbinsdale y Minneapolis.</p>	<p>Se compensaría a los propietarios por cualquier pérdida de aparcamiento fuera de la vía pública de conformidad con la Ley Uniforme. Se diseñaría y construiría aparcamiento adicional fuera de la vía pública cerca de Penn Ave/W Broadway Ave.</p>

## Próximos Pasos

Una vez cerrado el periodo de comentarios sobre la SFEIS, la FTA y el Consejo Metropolitano documentarán la decisión final del Consejo y de la FTA sobre la fase medioambiental del Proyecto. Una vez concluida la fase medioambiental, se avanzará en la aplicación de estrategias para abordar los impactos. El proyecto prevé actividades de divulgación adicionales en torno a estas estrategias en otoño de 2025.

## ¡Manténgase en contacto!

Si tiene preguntas sobre el proyecto, póngase en contacto con [BLEOutreach@metrotransit.org](mailto:BLEOutreach@metrotransit.org)



Para obtener más información, visite [BlueLineExt.org](http://BlueLineExt.org)