



SOUTHWEST transitway

(Transporte público para el sudoeste)

verde significa seguir adelante.

southwesttransitway.org

Folleto de Información Pública

en apoyo del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS)
para el Proyecto de Southwest Transitway

Federal Transit Administration (FTA) (Administración Federal de Transporte Público)
County Regional Railroad Authority (HCRRA) (Autoridad del Ferrocarril Regional del Condado de Hennepin)
Septiembre de 2008

Contenido

Introducción	1
¿Qué es un borrador de la declaración de impacto ambiental y una evaluación pública?	1
Dígame más acerca del proyecto; ¿por qué se necesita el Southwest Transitway?	2
¿Se ha estudiado el Southwest Transitway antes?	3
¿Qué alternativas se están considerando?	4
¿Cómo puedo participar en el proceso?	6
¿Cuándo, dónde y cómo puede el público hacer comentarios?	6
¿Cómo puedo participar después del período de evaluación pública?	7
¿Cómo afectarán mis comentarios el proceso?	7
¿Qué agencias gubernamentales participan?	7
¿Qué temas ambientales se considerarán?	8
Formulario de comentarios del público.	9



Introducción

Southwest Transitway es un proyecto de transporte público propuesto cuyo objetivo es mejorar la movilidad en el sudoeste del área metropolitana de las Ciudades Gemelas, incluyendo las ciudades de Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, Edina, St. Louis Park y Minneapolis. El objetivo de la Autoridad del Ferrocarril Regional del Condado de Hennepin (Hennepin County Regional Railroad Authority - HCRRA, por sus siglas en inglés) es formar una asociación con la Administración Federal de Transporte Público (Federal Transit Administration - FTA, por sus siglas en inglés) como agencias líderes para desarrollar el Southwest Transitway como una inversión capital principal de transporte público.

En su calidad de agencia pública responsable de completar el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (Draft Environmental Impact Statement - DEIS, por sus siglas en inglés), es necesario que la HCRRA cumpla con los requisitos de la Junta de Calidad Ambiental de Minnesota (Minnesota Environmental Quality Board - EQB, por sus siglas en inglés) de acuerdo con la Ley sobre Política Ambiental de Minnesota (Minnesota Environmental Policy Act - MEPA, por sus siglas en inglés) (Secciones 116D.04 y 116D.045 de los Estatutos de Minnesota). El proyecto también buscará obtener financiamiento de la FTA. Como resultado, se requiere que la FTA realice una revisión ambiental de conformidad con la Ley sobre la Política Ambiental Nacional (National Environmental Policy Act - NEPA, por sus siglas en inglés). La FTA, como la agencia federal principal bajo la NEPA, y la HCRRA, como la agencia estatal principal bajo la EQB, han determinado que el proyecto de Southwest Transitway podría tener impactos significativos en el medio ambiente. Con el fin de satisfacer los requisitos tanto de la NEPA como de la EQB, la HCRRA y la FTA están preparando un Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) para el proyecto de Southwest Transitway.

“

La Ley sobre la Política Ambiental Nacional (NEPA) [Título 42, Código de Estados Unidos, Secciones 4321 y siguientes] fue firmada y promulgada el 1ro de enero de 1970. Esta ley establece la política ambiental nacional y las metas para la protección, el mantenimiento y el mejoramiento del medio ambiente y provee un proceso para implantar estas metas en las agencias federales. La NEPA requiere que las agencias federales integren los valores relacionados con el medio ambiente en sus procesos de toma de decisiones considerando los impactos ambientales de sus acciones propuestas y las alternativas razonables a dichas acciones.

La Junta de Calidad Ambiental de Minnesota (EQB) desempeña un papel vital en el medio ambiente y el desarrollo de Minnesota. La junta desarrolla políticas, crea planes de largo alcance y revisa los proyectos propuestos que podrían influir de manera significativa en el medio ambiente de Minnesota. La EQB redacta las reglas para llevar a cabo las revisiones ambientales. Los deberes de la revisión ambiental realizada por la EQB son dirigidos por la Ley sobre Política Ambiental de Minnesota, Leyes de 1973, Capítulo 412 (MEPA) Estatutos de Minnesota 116D.04.

Este Folleto de Información Pública contiene una descripción del proceso de evaluación pública, una reseña general, una actualización del estado del DEIS del proyecto de Southwest Transitway e información sobre la manera en que el público puede participar en la evaluación.

¿Qué es un borrador de la declaración de impacto ambiental y una evaluación pública?

El DEIS documenta los posibles beneficios e impactos sociales, económicos y ambientales de una acción o proyecto propuesto y de las medidas propuestas para mitigar cualquier impacto adverso en cumplimiento con la NEPA. El DEIS se distribuye al público y a las agencias interesadas para su revisión y comentarios. El DEIS y la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS) forman la Declaración de Impacto Ambiental (EIS) bajo la NEPA.

La evaluación pública es el primer paso del proceso de la NEPA/EIS y está diseñada para informar al público, los grupos interesados, las tribus

afectadas y las agencias gubernamentales sobre el DEIS (incluyendo las oportunidades para que el público participe) y para presentar el propósito y la necesidad del proyecto, así como las alternativas propuestas para abordar las necesidades identificadas y los posibles beneficios e impactos, para que el público y las agencias los revisen temprano en el proceso de la NEPA/EIS.

El propósito de la evaluación pública es confirmar el propósito y la necesidad del proyecto, identificar las alternativas apropiadas para abordar las necesidades e identificar los problemas posiblemente significativos asociados con las alternativas propuestas que deben ser analizadas a fondo en el DEIS. El proceso de evaluación pública también está diseñado para eliminar un estudio detallado de asuntos que no son significativos y/o que ya han sido abordados en estudios previos.

Este proceso de evaluación pública comprende tres (3) audiencias públicas formales en las que cualquier persona puede hacer que se graben sus comentarios verbales y/o proporcionar comentarios por escrito. Los comentarios deben enfocarse en el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas propuestas y los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos que deben analizarse en el DEIS.

En la página 2 de este documento se provee una reseña general del propósito y la necesidad del proyecto; en la página 4 se proveen descripciones, incluyendo un mapa de las alternativas propuestas; y en la página 8 se proporciona una lista de las áreas ambientales que serán analizadas para determinar los posibles beneficios e impactos ambientales.



Dígame más acerca del proyecto; ¿por qué se necesita el Southwest Transitway?

El Southwest Transitway es una línea propuesta para el tren liviano urbano (LRT) de 14 millas de longitud en la región de Minneapolis/St. Paul, que conecta el centro de la ciudad de Minneapolis con las áreas de mayor crecimiento en el sudoeste. La línea de LRT agregará capacidad al sistema en un área de alta demanda, responderá a la demanda de transporte creada por el crecimiento residencial y de empleos existente y planificado, proporcionará una opción de transporte competitiva que atraerá a viajeros electivos y prestará servicio a las poblaciones que dependen del transporte. Esta línea también será una expansión del sistema de transporte de la ciudad (la línea de LRT de Hiawatha, el tren de viajeros Northstar Commuter Rail (en construcción) y la línea LRT del Corredor Central (propuesta).

Reseña general del propósito y la necesidad del proyecto

Tres factores principales hacen que el proyecto de Southwest Transitway sea importante para las personas que residen y trabajan en el sudoeste del área metropolitana: 1) la congestión creciente en las carreteras; 2) la falta de opciones de transporte competitivas y confiables para viajeros electivos y personas que dependen del transporte; y 3) la falta de un servicio de transporte para los viajes inversos.

Movilidad: El área de estudio está experimentando una congestión considerable en las carreteras como resultado del alto crecimiento residencial y laboral y de las mejoras limitadas en la infraestructura. En términos de viaje, actualmente un 27 por ciento de todos los viajes regionales comienzan o terminan en el corredor y un 65 por ciento de todos los viajes que se originan dentro del área de estudio se quedan dentro del área de estudio: las personas que residen en el área de estudio también trabajan en el área de estudio. El área de estudio también es el hogar de muchos empleadores principales. El centro de la ciudad de Minneapolis es el centro de mayores empleos de la región con más de 140,000 empleos (78 empleos por acre), y el Golden Triangle (el Triángulo Dorado) es el sexto centro de mayores empleos de la región con más de 50,000 empleos (10 empleos por acre). Además del gran crecimiento en los empleos, esta área también está experimentando un gran crecimiento residencial con más de 31,200 residencias nuevas desde 1980; los hogares nuevos en Eden Prairie representan más de la mitad de esta cifra.

“

Clasificación de deficiencia de movilidad. El Distrito Metropolitano del Departamento de Transporte de Minnesota (Mn/DOT), el cual es responsable de las inversiones de transporte en el área metropolitana de ocho condados del Distrito Metropolitano, clasifica todas las carreteras como de deficiencia alta, mediana o baja. Debido a que la mayoría del sistema de carreteras experimenta congestión, la severidad (millas y duración) de la congestión de una carretera es un factor crítico para dar prioridad y seleccionar los proyectos para mejorar la movilidad.

Los carriles del hombro para autobuses lucen y funcionan como cualquier otro hombro de la carretera, pero el Mn/DOT permite que ciertos autobuses usen estos carriles para desviar la congestión y proporcionar un movimiento más rápido y confiable del transporte público en corredores congestionados.

Los metros de rampas son señales de tránsito en las rampas de entrada a las autopistas que permiten que el tráfico entre a la autopista de una manera medida y regulada.

Los carriles para pasar por alto los metros de las rampas ofrecen incentivos a los automóviles con pasajeros que comparten el viaje y a los usuarios de autobuses y proporcionan la posibilidad de ahorrar tiempo y últimamente de reducir el número de millas viajadas por los vehículos.

Como resultado de este fuerte crecimiento residencial y de empleos, los viajes por las carreteras del área han aumentado entre 80 y 150 por ciento en los últimos 25 años. Varias carreteras del área de estudio —TH 100, TH 169, TH 62, I 494, I 394 y TH 7— han sido identificadas y clasificadas por el Departamento de Transporte de Minnesota (Mn/DOT, por sus siglas en inglés) como deficientes en alta movilidad. Según el plan de transporte de largo alcance del Mn/DOT, el Plan del Sistema de Transporte (TSP, por sus siglas en inglés), no cuenta con planes de expansión ni mejoras importantes en las carreteras del área de estudio.

Los usuarios de autobuses expresos suburbanos en el área de servicio de SouthWest Transit y Metro Transit han duplicado en los últimos 10 años y, por primera vez en 2007, superaron un millón de usuarios anuales. Las ventajas del transporte público, incluyendo los carriles de hombros para autobuses, los lotes de estacionamiento para el servicio park-and-ride y los carriles para pasar por alto los metros de las rampas, se han implantado en toda el área, pero la velocidad de los autobuses permanece limitada, aún en los carriles de hombros, hasta un máximo de 35 millas por hora (mph) en condiciones congestionadas.

Debido a la falta de adiciones planificadas en la capacidad de las carreteras y las limitaciones en la capacidad de las instalaciones de tránsito en el centro de la ciudad de Minneapolis, los aumentos en la demanda futura para automóviles y autobuses no serán satisfechos de forma adecuada.

Falta de opciones de transporte competitivo y confiable para viajeros electivos y personas que dependen del transporte: Debido a la congestión en las carreteras —las mismas que usa el sistema de autobuses— es difícil proporcionar ventajas significativas en el tiempo de viaje que puedan atraer a los viajeros electivos (los que tienen la opción de conducir o de usar el transporte público) al sistema de transporte y servir adecuadamente a las personas que dependen del transporte dentro y alrededor del centro de la ciudad de Minneapolis.

La red de carreteras del área de estudio está orientada de norte a sur o de este a oeste, mientras que los patrones de desarrollo se han radiado desde el centro de la ciudad de Minneapolis en dirección diagonal. Esto ocasiona que se agregue tiempo de viaje adicional a los viajes en vehículos o transporte público debido a la geografía del sistema de carreteras. En un intento por reducir el tiempo de viaje, las Ciudades Gemelas se han convertido en un líder nacional en el uso de los carriles de hombro de la carretera. Actualmente, las Ciudades Gemelas tienen más de 250 millas de carriles de hombro funcionales para autobuses. Esto les proporcionan a los autobuses una ventaja en el tiempo de viaje sobre los automóviles privados durante las horas pico, pero las leyes estatales limitan su uso a situaciones en las que la carretera funciona a 35 mph o menos y el autobús no puede viajar a más de 15 mph por encima de la velocidad establecida para la carretera. Como se indicó previamente, MN/DOT ha identificado que todas las carreteras principales en el área de estudio experimentan

deficiencias de movilidad durante las horas pico. Esto afecta negativamente la habilidad del sistema de autobuses de proporcionar una ventaja en el tiempo de viaje que atraiga a los viajeros electivos de lugares suburbanos al sistema de transporte público.

El número de personas que dependen del transporte público está creciendo en el área de estudio, principalmente en y alrededor del centro de la ciudad de Minneapolis. Las áreas de crecimiento incluyen el North Loop y los vecindarios de Harrison y Bryn Mawr. La geografía de la red de carreteras en estas áreas, especialmente en Harrison y Bryn Mawr, hacen difícil proporcionar horas de viaje competitivas en el transporte público. La red de carreteras a través de estos vecindarios es tortuosa y tiene muchas calles de una sola dirección. En muchos casos, las personas que viven sólo a unas pocas millas del centro de la ciudad de Minneapolis tienen que viajar en transporte público de 9 a 13 minutos debido a la red de carreteras que usa el sistema de autobuses.

Falta de servicio de transporte público inverso para personas que viajan de la casa al trabajo diariamente:

Además del fuerte crecimiento de empleos en el centro de la ciudad de Minneapolis, las demás ciudades han experimentado —y se proyecta que continúen experimentando— un crecimiento considerable en empleos en el futuro. Esta tendencia se evidencia por el 65 por ciento de los viajes generados en el área de estudio que permanecen en el área de estudio. Muchos de estos viajes son viajes inversos de viajeros desde los vecindarios cercanos al centro de la ciudad a los centros de empleos en los suburbios. Actualmente, estos centros de empleos en su mayoría no son accesibles en transporte público.

¿Se ha estudiado el Southwest Transitway antes?

A principios de la década de 1980, Southwest Transitway era considerada como una posible línea de LRT para dar servicio a las comunidades desde Minneapolis hasta Hopkins. Los problemas de movilidad en este corredor, como se describe en la sección previa, han sido bien documentados desde principios de la década de 1980. Los estudios previos incluyen:

- Plan Completo del Sistema LRT para el Condado de Hennepin (Comprehensive LRT System Plan for Hennepin County) (1988)
- Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental del Sistema de Tren Liviano Urbano del Condado de Hennepin (Draft Environmental

Impact Statement Hennepin County Light Rail Transit System) (1988)

- Estudio de Viabilidad de la Ruta de Autobuses de 29th Street y el Sudoeste (29th Street and Southwest Busway Feasibility Study) (2000)
- Estudio del Tranvía Eléctrico Antiguo de los Corredores de 29th Street y el Sudoeste (28th and Southwest Corridors Vintage Rail Trolley Study) (2000)
- Plan Maestro de Transporte Público (Transit 2020 Master Plan) (2000)
- Estudio de la Ruta Exclusiva de Autobuses de las Ciudades Gemelas (Twin Cities Exclusive Busway Study) (2000)
- Plan Maestro de Transporte Público para 2025 (Transit 2025 Master Plan for Transit) (2001)
- Estudio de Transporte sobre Rieles del Sudoeste (Southwest Rail Transit Study) (2003)
- Análisis de Alternativas de Transporte Público del Sudoeste (Southwest Transitway Alternatives Analysis) (2007)

Más recientemente, el Plan de Política de Transporte para el 2030 del Consejo Metropolitano, que es el plan de transporte de largo alcance de la región, identificó la implementación del Southwest Transitway para antes del 2030. Además, cada una de las comunidades del área de estudio ha referenciado el Southwest Transitway en sus planes completos locales.

Análisis de Alternativas a Southwest Transitway, 2007

En 2007, la HCRRA completó un estudio requerido por el gobierno federal titulado Análisis de Alternativas, el cual era una continuación del *Southwest Rail Transit Study, 2003*. El *Southwest Transitway Alternatives Analysis (AA)* comparaba los beneficios, los costos y los impactos de



Para ayudar a determinar cuáles alternativas satisfacen las necesidades del área, se desarrollaron cinco metas por niveles de importancia.

1. Mejorar la movilidad.
2. Proporcionar una opción de viaje eficiente y eficaz en función del costo.
3. Proteger el medio ambiente.
4. Conservar la calidad de vida.
5. Apoyar el desarrollo económico.

una gama de alternativas de transporte público (modos y rutas) para identificar las que podrían satisfacer las necesidades de las comunidades según se expresan en la Declaración de Propósito y Necesidad.

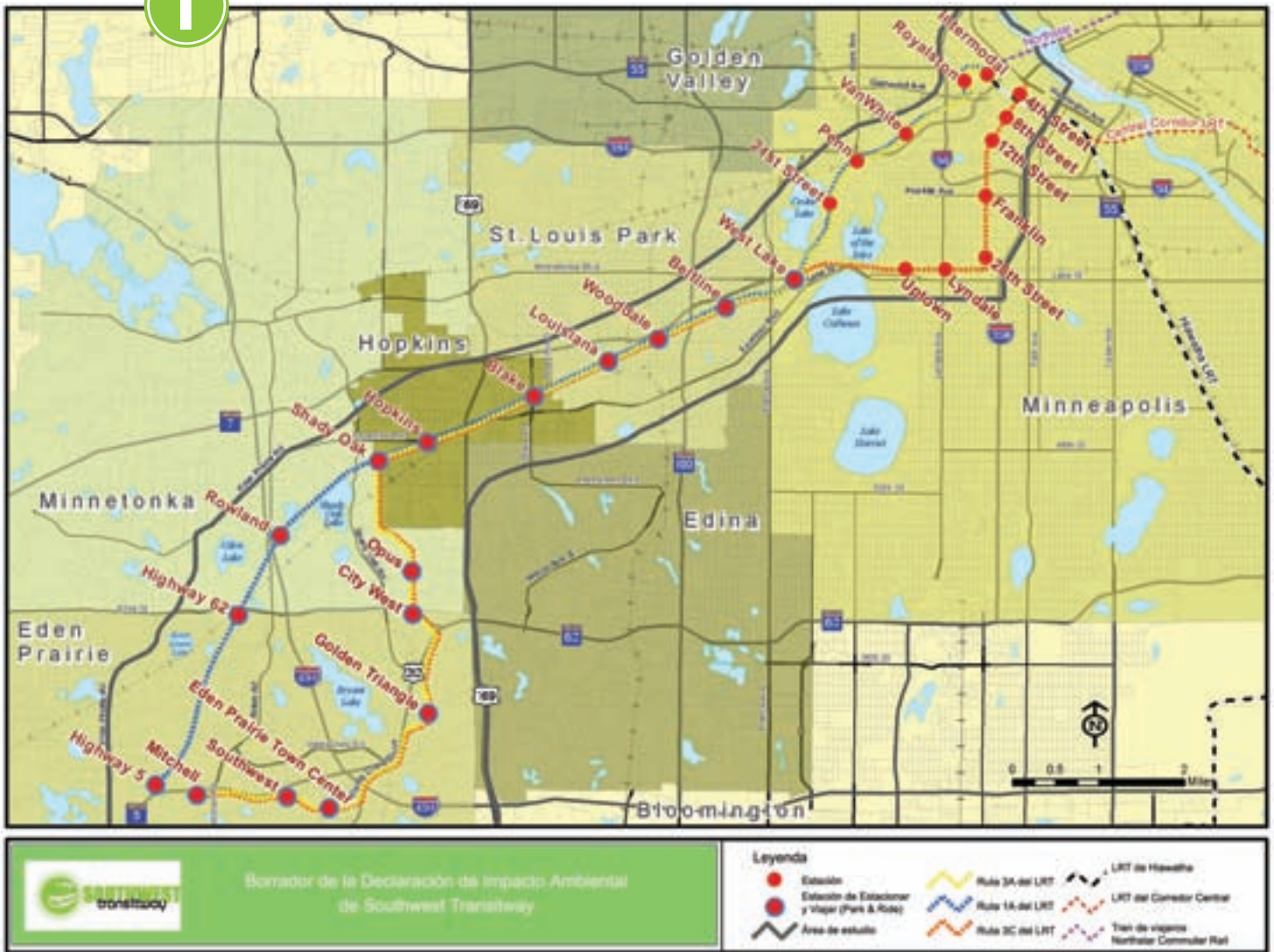
Se evaluaron las alternativas de transporte público para determinar si satisfacían las cinco metas. Después de evaluar una alternativa de autobuses, dos alternativas de transporte rápido de autobuses y ocho alternativas de tren liviano urbano, se concluyó que el tren liviano urbano era el modo preferido de transporte y tres de las ocho rutas del tren liviano urbano satisfarían las cinco metas establecidas. Además, se mantendría la alternativa de autobús, titulada Autobús Mejorado, aunque no se hubiera desempeñado tan bien como las alternativas de tren liviano urbano (LRT), para continuar evaluando la posibilidad de abordar las crecientes necesidades de movilidad del área por medio de un servicio de autobuses mejorado en vez del tren liviano urbano. El Análisis de Alternativas concluyó que las mejoras de movilidad podrían abordarse mejor por medio del desarrollo de una de las tres posibles alternativas de tren liviano urbano que conectarían los centros de



Un **viajero electivo** es alguien que no necesita usar el transporte público para sus viajes diarios, pero que elige usarlo por conveniencia, para ahorrar tiempo, para ahorrar costos (sin cargos de estacionamiento) o para alguna combinación de estos factores.

Una **persona que depende del transporte público** es alguien que necesita el transporte público para sus viajes diarios. La Administración Federal de Transporte Público define a las personas que dependen del transporte público como aquellas 1) que no poseen transporte privado, 2) las personas mayores (mayores de 65 años de edad), 3) los jóvenes (menores de 18 años de edad) y 4) las personas por debajo de los niveles de pobreza o de ingresos medios definidos por la Oficina del Censo de Estados Unidos.

Un **viajero inverso** significa una persona que vive en el centro de la ciudad y trabaja en un suburbio. Esto es lo opuesto al viajero regular que vive en un suburbio y viaja a su trabajo en la ciudad.



actividades residenciales, comerciales, de empleos y de entretenimiento dentro del área de estudio.

El Análisis de Alternativas es el punto de comienzo para el DEIS y es el fundamento de este proceso de evaluación pública.

¿Qué alternativas se están considerando?

Basado en el Análisis de Alternativas, se han propuesto tres alternativas de LRT y una alternativa de Autobús Mejorado para incluirse en el DEIS.

Las alternativas incluyen los lugares de estaciones propuestos, las instalaciones para estacionar y viajar (park & ride) en las estaciones y las rutas entre estaciones. Se supone que habrá una instalación de mantenimiento y almacenamiento de LRT, pero aún no se ha determinado un lugar.

Tren Liviano Urbano 1A: Esta alternativa funcionaría desde el centro de la ciudad de Minneapolis hasta Edin Prairie (TH 5) por medio de una extensión de los rieles del LRT de Hiawatha en 5th Street, pasando por la Estación Intermodal del centro de la ciudad de Minneapolis hasta Royalston Avenue, hasta el Corredor de Kenilworth a través de Minneapolis y la propiedad de la HCRRA a través de St. Louis Park, Hopkins, Minnetonka e Edin Prairie y terminando en TH 5 y la propiedad de la HCRRA. Se han propuesto estaciones en Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., el centro de la ciudad de Hopkins, Shady Oak Rd., Rowland Rd., TH 62 y TH 5. La alternativa 1A se muestra en la Figura 1.

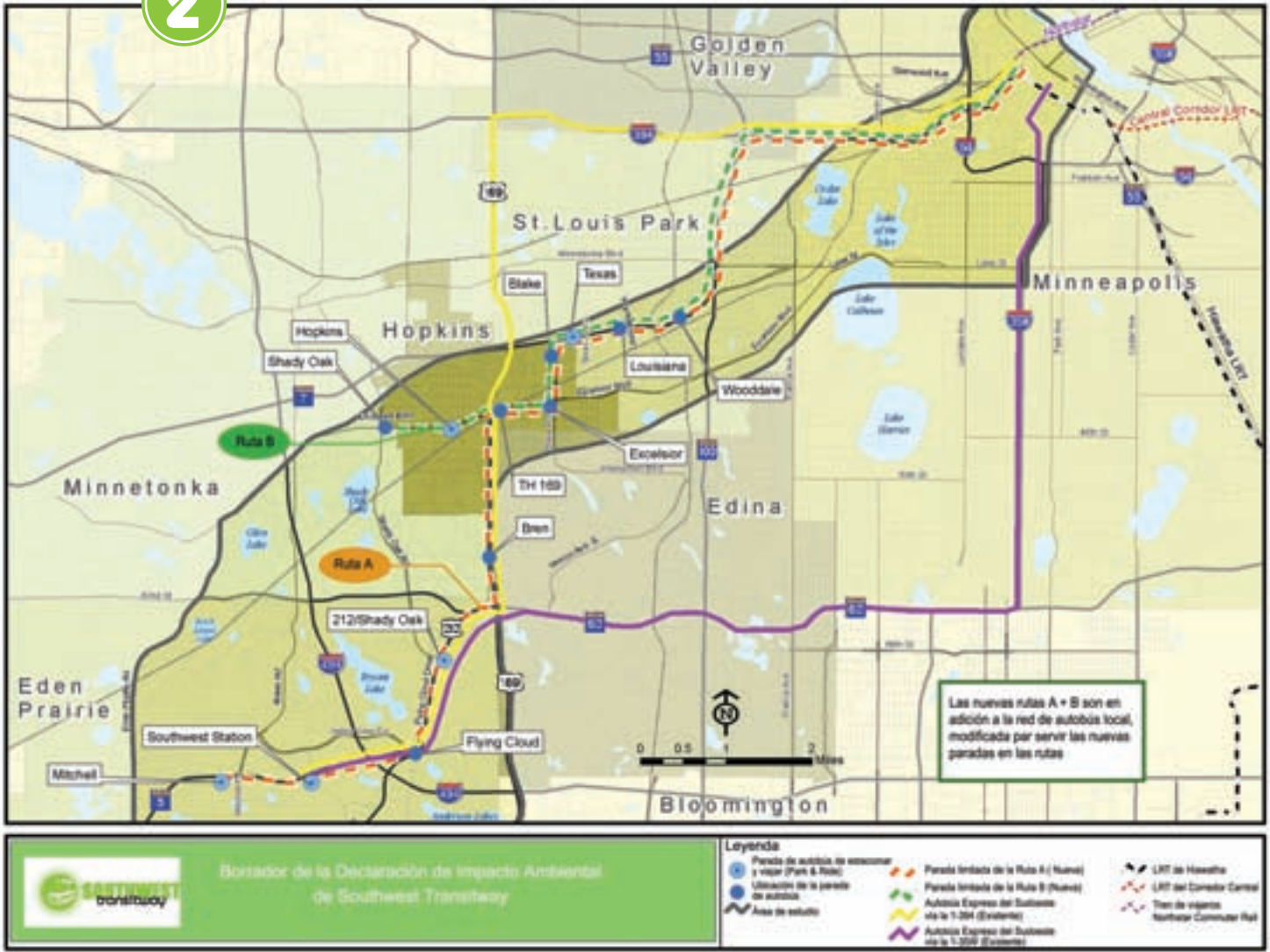
Tren Liviano Urbano 3A: Esta alternativa funcionaría desde el centro de la ciudad de Minneapolis hasta Edin Prairie (Mitchell Road/TH

5) por medio de una extensión de los rieles del LRT de Hiawatha en 5th Street, pasando por la Estación Intermodal del centro de la ciudad de Minneapolis hasta Royalston Avenue, hasta el Corredor de Kenilworth a través de Minneapolis, la propiedad de la HCRRA en St. Louis Park y Hopkins, hasta el nuevo derecho de paso a través del área de Opus/Golden Triangle, el área del Centro Mayor de Edin Prairie y terminando en TH 5 y Mitchell Road. Se proponen estaciones en Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., el centro de la ciudad de Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, el Centro del Pueblo de Edin Prairie, SouthWest Station y Mitchell Rd. La alternativa 3A se muestra en la Figura 1.

Tren Liviano Urbano 3C: Esta alternativa funcionaría desde el centro de la ciudad de

figura 2 Alternativa de Autobuses Mejorados

2



Minneapolis hasta Eden Prairie (Mitchell Road/TH 5) a través de Nicollet Mall hasta Nicollet Avenue (túnel de Franklin Avenue a 28th Street), el Corredor de Midtown a través de Minneapolis, la propiedad de la HCRRA en St. Louis Park y Hopkins, hasta el nuevo derecho de paso a través del Opus/Golden Triangle, el área del Centro Mayor de Eden Prairie y terminando en TH 5 y Mitchell Road. Se proponen estaciones en 4th St., 8th St., 12th St., Franklin Ave., 28th St., Lyndale Ave., Hennepin Ave., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., el centro de la ciudad de Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, el Centro del Pueblo de Eden Prairie, SouthWest Station y Mitchell Rd. La alternativa 3C se muestra en la Figura 1.

Autobús Mejorado: La alternativa de Autobús Mejorado, también conocida como la Alternativa de Administración del Sistema de Transporte Público

(TSM), se ha diseñado para proporcionar mejoras orientadas a la operación a un menor costo para abordar el propósito y la necesidad del proyecto tanto como sea posible sin una gran inversión para transporte público. Incluye modificaciones menores al servicio expreso existente y aumentaría el servicio de Metro Transit y SouthWest Transit entre Minneapolis e Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins y St. Louis Park. Esta alternativa servirá como la línea de base de Nuevos Comienzos con la cual se medirá la eficacia en función del costo del proyecto propuesto e incluirá mejoras identificadas en la Alternativa Sin Construcción. La opción de Autobús Mejorado se muestra en la Figura 2.

Alternativa Sin Construcción: La Alternativa Sin Construcción incluye todas las mejoras a las carreteras e instalaciones y servicios de transporte público (que no sea el proyecto propuesto) planificadas, programadas e incluidas en el Plan de

Política de Transporte Regional Financieramente Restringido que se podrá en práctica para el año 2030. Este plan incluye expansiones y/o ajustes menores en el servicio de transporte público que reflejan una continuación de las políticas existentes de servicio como han sido identificadas por el Consejo Metropolitano. La Alternativa Sin Construcción sirve como la línea de base de la NEPA con la que se medirán los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos de las demás alternativas propuestas, incluyendo el proyecto propuesto.

¿Cómo puedo participar en el proceso?

Se anima a cualquier persona que tenga interés en el Southwest Transitway y en los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos a participar en el proceso de evaluación pública. Los comentarios deben proporcionarse durante

el período de evaluación, que termina el 7 de noviembre de 2008 a las 5:00 p.m. Para participar en el proceso, primero lea este folleto para aprender más sobre lo que se está proponiendo. Segundo, asista a una reunión pública para saber más y expresar sus pensamientos, ideas y comentarios. Tercero, proporcione sus opiniones con respecto a las alternativas propuestas a ser estudiadas, cualesquiera impactos sociales, económicos o ambientales posiblemente significativos para la evaluación en el DEIS y los comentarios sobre el propósito y la necesidad del proyecto propuesto.

Los comentarios pueden presentarse verbalmente a la HCRRA en cualquiera de las tres (3) reuniones públicas formales o enviarse por escrito por correo de EE.UU., fax o correo electrónico antes de las 5:00 p.m. del 7 de noviembre de 2008. En este informe se adjunta una hoja de comentarios del público para su comodidad. Los comentarios también pueden presentarse directamente a través del sitio Web de Southwest Transitway en www.southwesttransitway.org.

Durante las reuniones públicas habrá disponible un Programa de Participación del Público y un Plan de Coordinación para la participación del público y entre agencias, los cuales abordan la manera en que el proyecto de Southwest Transitway incluirá la participación del público y las agencias en todo el proceso del DEIS. Esta información también estará disponible en el sitio Web de Southwest Transitway o comunicándose con la Srta. Katie Walker, Gerente de Proyecto de Transporte Público.

¿Cuándo, dónde y cómo puede el público hacer comentarios?

El período formal para presentar comentarios para el DEIS de Southwest Transitway terminará el 7 de noviembre de 2008 a las 5:00 p.m. Durante este marco de tiempo, se anima al público y a las agencias a presentar comentarios escritos por correo de EE.UU., fax, correo electrónico o en

LO QUE DEBE HACER:

- Leer este folleto
- Asistir a una reunión pública (opcional)
- Díganos lo que usted cree que debe estudiarse.

el sitio Web (véase la información de contacto a continuación) o verbalmente en las tres reuniones públicas formales programadas.

Las reuniones públicas formales se han programado para las siguientes fechas y en los siguientes lugares:

Martes 7 de octubre de 2008
2:00 p.m. - casa abierta
3:00 p.m. - audiencia pública
Hennepin County Government Center
(Centro Gubernamental del Condado de Hennepin)
300 South 6th Street
Minneapolis, MN 55415

Martes 14 de octubre de 2008
5:00 p.m. - casa abierta
6:00 p.m. - audiencia pública
St. Louis Park City Hall
(Ayuntamiento de St. Louis)
5005 Minnetonka Boulevard
St. Louis Park, MN 55416

Jueves 23 de octubre de 2008
5:00 p.m. - casa abierta
6:00 p.m. - audiencia pública
Eden Prairie City Hall
(Ayuntamiento de Eden Prairie)
8080 Mitchell Road
Eden Prairie, MN 55344

Sírvase observar: Durante la parte de casa abierta de la reunión pública formal, el personal del proyecto estará disponible para responder preguntas. El testimonio formal ante la HCRRA comenzará con la parte de la audiencia pública de la reunión. Para asegurar que todos los que deseen expresar sus opiniones a la HCRRA tengan la oportunidad de hacerlo, a cada persona se le darán tres (3) minutos para dirigirse a la HCRRA.

Se podrán hacer arreglos para obtener materiales de ayuda, servicios y comunicación en formatos accesibles e otros idiomas que no sea inglés **si se da aviso por lo menos 14 días calendarios antes**



de la reunión comunicándose con la Srta. Katie Walker a la dirección, número de teléfono o correo electrónico que se provee a continuación.

Los comentarios también pueden presentarse por escrito por:

Correo: Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager, Hennepin County, Housing, Community Works & Transit, 417 North 5th Street, Suite 320, Minneapolis, MN 55401

Fax: 612-348-9710

Correo electrónico: Katie.Walker@co.hennepin.mn.us

Sitio Web: www.southwesttransitway.org

Teléfono: 612-348-9260

Los comentarios deben recibirse antes de las 5:00 p.m. del 7 de noviembre de 2008.

Para obtener más información sobre el proceso de evaluación pública, comuníquese con la Srta. Katie Walker a la dirección, número de teléfono o correo electrónico indicado anteriormente.

Los materiales escritos, las actualizaciones del proyecto y los materiales usados en las reuniones públicas estarán disponibles en el sitio Web del proyecto de Southwest Transitway en www.southwesttransitway.org.

Las agencias gubernamentales serán invitadas a una reunión por separado.

¿Cómo puedo participar después del período de evaluación pública?

Aunque el período de evaluación pública formal termina el 7 de noviembre de 2008, las oportunidades para que el público participe en el DEIS continuarán. Las oportunidades para participar incluirán reuniones continuas con miembros del público, tribus, grupos de negocios y de la comunidad, y agencias gubernamentales.

Las oportunidades para la interacción y las opiniones de la comunidad ocurrirán durante períodos importantes durante todo el proceso del estudio (véase el Programa del DEIS en la página 8).

Comente sobre:

- Las alternativas a ser estudiadas,
- Cualesquiera problemas sociales, económicos o ambientales significativos sometidos a evaluación, y
- La declaración de propósito y necesidad.



¿Cómo afectarán mis comentarios el proceso?

Los comentarios del público y las agencias se asegurarán de que el proyecto se defina adecuadamente, que las alternativas apropiadas se evalúen y que los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos se consideren antes de que se tome una decisión de proseguir con el proyecto. Los comentarios se pueden hacer durante el período de evaluación pública sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas propuestas y los temas ambientales que se analizarán para determinar los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos. El período de evaluación pública terminará el 7 de noviembre de 2008.

Después de haber concluido el período de evaluación pública, las agencias líderes del DEIS (la HCRRA y la FTA), en consulta con las agencias participantes, revisarán todos los comentarios recibidos, responderán a estos comentarios y utilizarán los comentarios para finalizar el propósito y la necesidad, refinar las alternativas propuestas e identificar todas las áreas de temas ambientales a ser analizadas en el DEIS. Los comentarios recibidos, las respuestas y su impacto en el DEIS se documentarán en un Informe Público que se pondrá a disposición del público y de las agencias participantes.

¿Qué agencias gubernamentales participan?

Como mínimo, las agencias líderes pedirán a las siguientes agencias gubernamentales que participen en la preparación del DEIS:

Agencias federales: Advisory Council on Historic Preservation (Consejo Consultivo sobre Preservación Histórica), U.S. Army Corps of Engineers (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU.), U.S. Department of Agriculture (Departamento de Agricultura de EE.UU.), U.S. Department of Housing and Urban Development (Departamento de Viviendas y Desarrollo Urbano de EE.UU.), U.S. Department of Interior (Departamento del Interior de EE.UU.), U.S. Department of Transportation (USDOT)/Federal Highway Administration (Departamento de Transporte de EE.UU./Administración Federal de Carreteras), U.S. Environmental Protection Agency (Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.), U.S. Federal Aviation Administration (Administración Federal de Aviación de EE.UU.), U.S. Federal Emergency Management Agency (Agencia Federal de Administración de Emergencias de EE.UU.), U.S.

Federal Railroad Administration (Administración Federal de Ferrocarriles de EE.UU.), U.S. Fish and Wildlife Service (Servicio de Piscicultura y Vida Salvaje de EE.UU.) y U.S. Homeland Security (Seguridad Nacional de EE.UU.).

Agencias estatales: Minnesota Pollution Control Agency (Agencia de Control de Contaminación de Minnesota), Minnesota Department of Health (Departamento de Salud de Minnesota), Minnesota Department of Transportation (Departamento de Transporte de Minnesota), Minnesota Environmental Quality Board (Junta de Calidad del Medio Ambiente de Minnesota), Minnesota Department of Natural Resources (Departamento de Recursos Naturales de Minnesota), Indian Affairs Council (Consejo de Asuntos de Tribus Indígenas), Board of Water and Soil Resources (Junta de Recursos de Agua y Suelos), Office of the State Archaeologist (Oficina del Arqueólogo Estatal), Minnesota Department of Agriculture (Departamento de Agricultura de Minnesota), Minnesota Department of Commerce (Departamento del Comercio de Minnesota), State Historic Preservation Office (Oficina Estatal de

Conservación Histórica) y Minnesota Historical Society (Sociedad Histórica de Minnesota).

Autoridades regionales: Metropolitan Council (Consejo Metropolitano), Metro Transit (Transporte Público Metropolitano), Three Rivers Park District (Distrito de Parques de Three Rivers), Minnehaha Creek Watershed District (Distrito de Agua de Minnehaha Creek), Nine Mile Creek Watershed District (Distrito de Agua de Nine Mile Creek), Riley Purgatory Bluff Creek Watershed District (Distrito de Agua de Riley Purgatory Bluff Creek) y Mississippi Watershed Management Organization (Organización de Administración de Aguas de Mississippi).

Condado de Hennepin: Administrador del Condado.

Distrito de Conservación de Hennepin

Gobierno local: Ciudad de Minneapolis, ciudad de St. Louis Park, ciudad de Hopkins, ciudad de Edina, ciudad de Minnetonka y ciudad de Eden Prairie.

Otros: Tribus indígenas americanas y distritos escolares.



¿Qué temas ambientales se considerarán?

El propósito del proceso del DEIS es explorar en un ambiente público los efectos de las alternativas propuestas en el ambiente físico, humano y natural. Evaluaremos todos los beneficios e impactos ambientales, sociales, económicos y de transporte posiblemente significativos de las alternativas propuestas, los cuales incluyen los siguientes temas:

- Beneficios e impactos en los ecosistemas y recursos naturales incluyendo geología y suelos, calidad del aire, recursos de agua, incluyendo hidrología y calidad del agua, ruido y vibración;
- Uso de terrenos, zonificación y desarrollo económico;
- Datos demográficos y factores socioeconómicos;
- Desplazamientos y reubicaciones;

- Compatibilidad con los vecindarios, instalaciones y servicios de la comunidad, y justicia ambiental;
- Calidad visual y características estéticas;
- Beneficios e impactos en los recursos culturales, incluyendo los relacionados con recursos históricos y arqueológicos, recursos culturales tradicionales, y áreas de recursos y terrenos de parques y recreación y la Sección 4(f);
- Materiales peligrosos;
- Uso de la energía;
- Efectos de la construcción; y
- Beneficios e impactos del transporte (incluyendo transporte público, calles y carreteras, ferrocarriles e instalaciones para peatones y bicicletas).

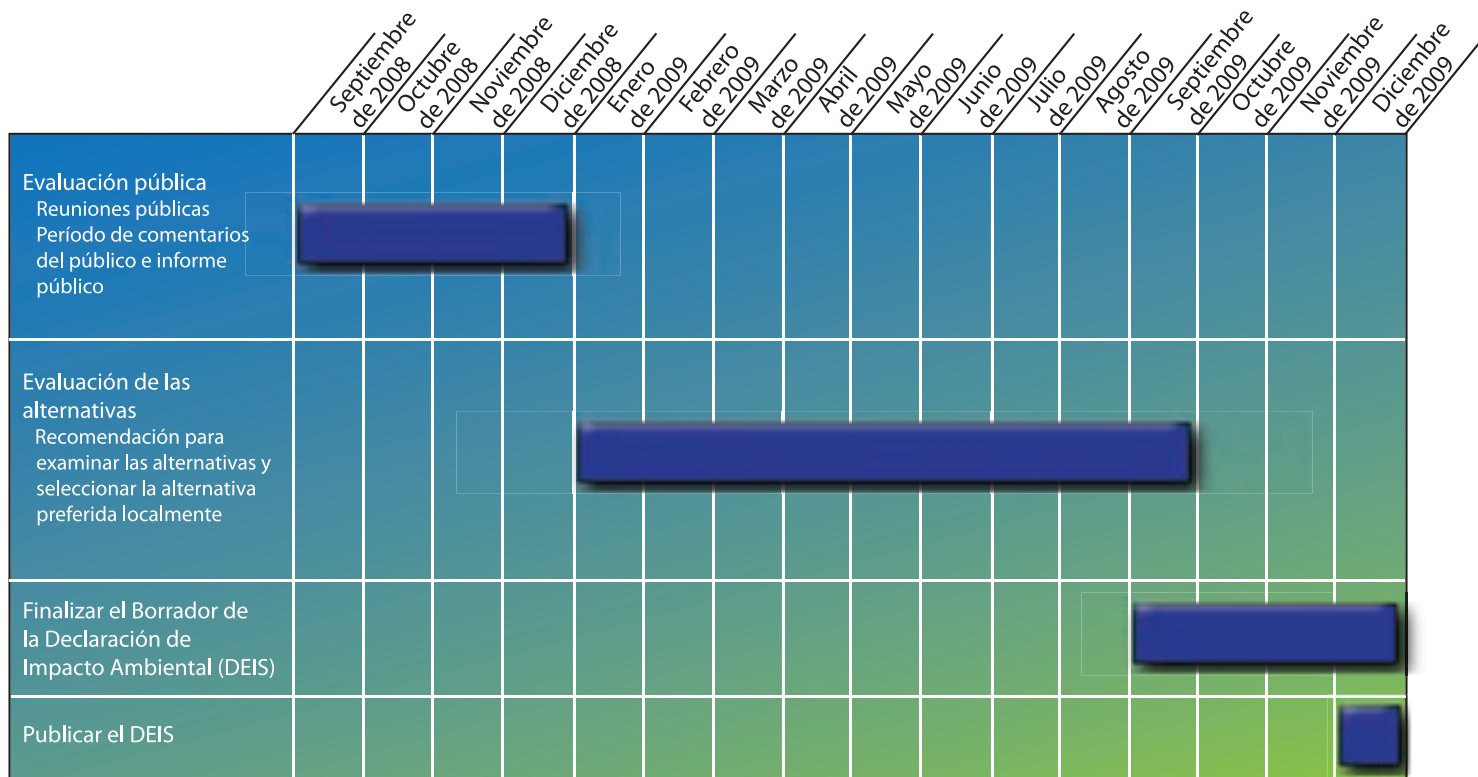
El programa de la DEIS se muestra a continuación.



Se identificarán y evaluarán las medidas para evitar, reducir al mínimo y mitigar todos los impactos adversos.



Además de documentar los posibles beneficios e impactos en el ambiente físico, humano y natural, el DEIS también refinará las estimaciones de costos de capital y operación, el pronóstico del número de usuarios del servicio de transporte público y las ubicaciones de las estaciones, e identificará un lugar para la instalación de mantenimiento y almacenamiento del tren liviano urbano (LRT).



Formulario de comentarios del público

Proyecto de Southwest Transitway



Le rogamos que nos ayude a determinar el alcance de lo que se evaluará en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) para el proyecto de Southwest Transitway. Usted puede comentar sobre: el propósito y la necesidad del proyecto; las alternativas a ser estudiadas; y cualesquiera posibles impactos sociales, económicos, ambientales y de transporte. **El período público terminará a las 5:00 p.m., hora del este, el viernes 7 de noviembre de 2008. El período público terminará a las 5:00 p.m., hora del este, el viernes 7 de noviembre de 2008.** Sírvase incluir una dirección postal de retorno con todos los comentarios. Habrá disponible un resumen de todos los comentarios públicos recibidos en el sitio Web de Southwest Transitway en www.southwesttransitway.org

Mis comentarios son sobre el propósito y la necesidad del proyecto las alternativas los beneficios y los impactos en el medio ambiente otro

Nombre

Dirección

Ciudad/Estado/Código postal

Teléfono

Correo electrónico

¡Gracias!



SOUTHWEST
transitway

dóblese aquí

Coloque
una
estampilla
aquí

Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager
Hennepin County, Housing, Community Works & Transit
417 North 5th Street, Suite 320
Minneapolis, MN 55401

dóblese aquí