

Reunión Pública sobre el Corredor Norte

22 de Julio de 2006

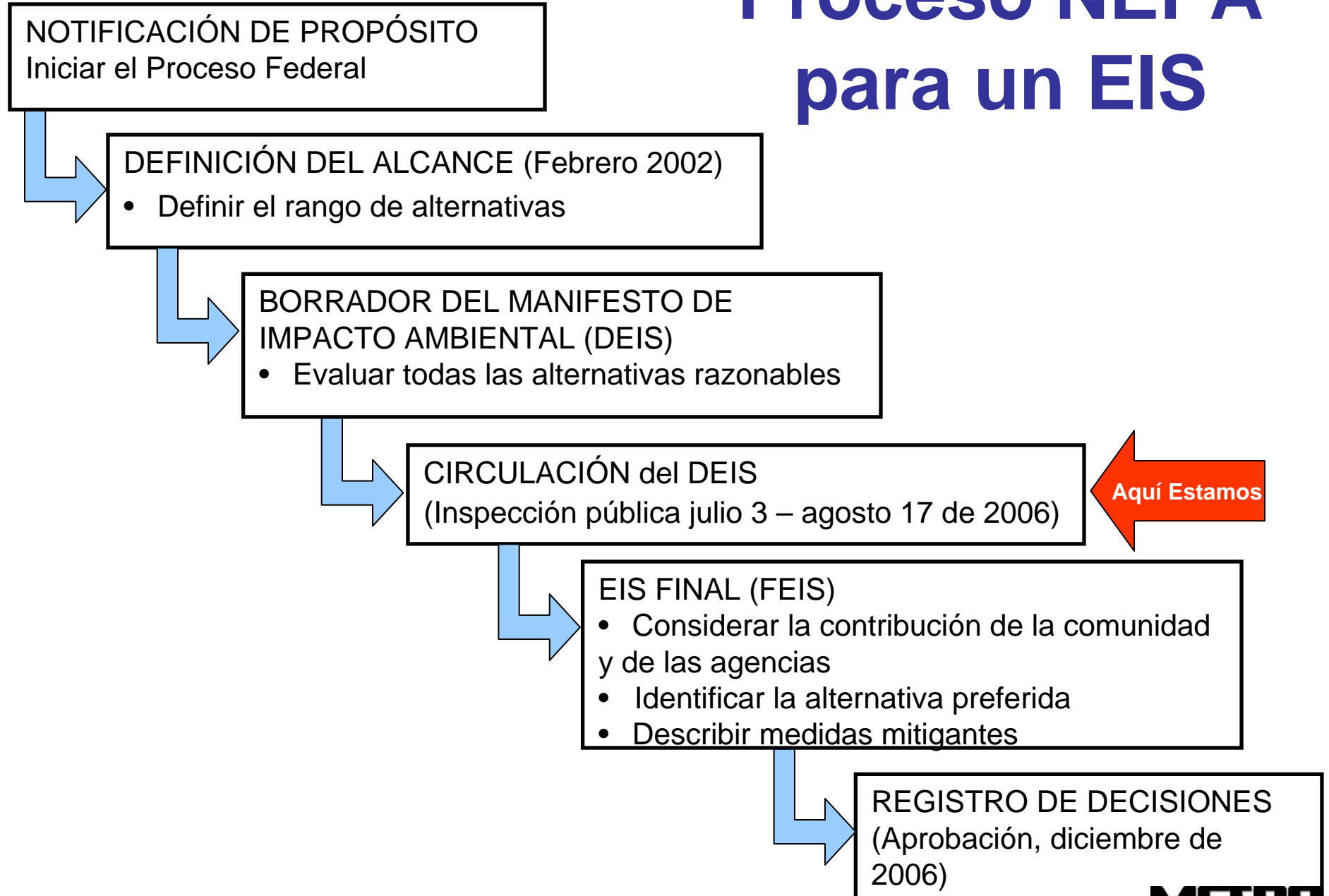
Escuela Secundaria Jeff Davis
1101 Quitman Drive
Houston, Texas

Propósito de la Reunión de Hoy Día

- ❖ Informar a la comunidad sobre la condición de los esfuerzos de planificación y presentar las evaluaciones basadas en estudios efectuados hasta la fecha
- ❖ Describir las alternativas consideradas
- ❖ Proporcionar una oportunidad a la comunidad para presentar sus puntos de vista y hacer preguntas en la Audiencia Pública

CORREDOR NORTE

Proceso NEPA para un EIS



Participación Pública y de Agencias

Continua durante el proyecto

- ❖ Reuniones Públicas (13 hasta la fecha)
- ❖ Boletines Informativos (3 publicados)
- ❖ Reuniones Formales de Grupos Interesados (16 reuniones)
- ❖ Presentaciones a Grupos Pequeños (103 presentaciones)
- ❖ Sesiones con Funcionarios Públicos (20 sesiones)
- ❖ Información en el Sitio de Web de METRO,
<http://metrosolutions.org/go/doc/1068/112135/>

Participación Pública y de Agencias

Continua durante el proyecto



Pasos para Recomendar una Alternativa Preferida



Programa de Proyecto Provisorio

(Si se ha seleccionado una Alternativa de Construcción)

- ❖ Aprobación ambiental y esquemática:
Otoño/Invierno de 2006
- ❖ Adquiere derecho de vía: 2007 a 2008
- ❖ Diseño final y construcción: 2007
- ❖ Inauguración del servicio: 2010

Ley Federal de Política Ambiental (NEPA)

Para cumplir con las metas del proceso de NEPA y para cumplir con leyes, reglamentos y políticas, los proyectos tienen que considerar:

- **Evitar** impactos adversos (negativos).
- Cuando no se pueden evitar impactos adversos, se deberían **minimizar**.
- Impactos adversos inevitables deberían **mitigarse**.
- Mejoras **ambientales** se deberían desarrollar según corresponda.
- Medidas mitigantes y de mejoramiento reúnen los requisitos para financiamiento Federal.

“Evitar, Minimizar, Mitigar, Mejorar”

Borrador EIS

❖ Contempla los efectos sociales, económicos y ambientales de las alternativas propuestas

❖ Resumen del DEIS:

- Resumen
- Propósito y Necesidad
- Alternativas Consideradas
- Medio Ambiente Afectado
- Condiciones de Transporte Futuro
- Consecuencias Ambientales
- Coordinación Pública y de Agencias
- Evaluación de Alternativas
- Apéndices incluyendo Sección 4(f) Evaluación

Sección 4(f)

"ES POLÍTICA NACIONAL: que se haga un esfuerzo especial para preservar la belleza natural del campo y parques públicos y parcelas de esparcimiento, refugios de animales salvajes y aves, y lugares históricos."

En la Ley de USDOT de 1966, se incluyó una disposición especial para proteger estos recursos. Se conoce como la Sección 4(f). Estipula que el Secretario de Transporte no aprobará ningún programa o proyecto que requiere el uso de cualquier parque, área de esparcimiento, o refugio de animales salvajes y aves de propiedad pública, o cualquier predio de un sitio histórico con significado nacional, estatal, o local a menos que:

- No exista ninguna alternativa factible y prudente de uso, y
- Toda la planificación posible para minimizar el daño que resulte de tal uso está incluido.

**RESUMEN DE IMPACTOS
Evaluación de Alternativas**

	No Build Alternative	Build Alternatives															
		UH-Downtown to Quitman				Quitman to Fulton Street/Irvington Boulevard				Fulton Street/Irvington Boulevard to IH-610				IH-610 to Northline Mall			
		Alignment Option A		Alignment Option B		Alignment Option C		Alignment Option D		Alignment Option E		Alignment Option F		Alignment Option G		Alignment Option H	
Transportation																	
Transit Ridership	None	Increases		Increases		Increases		Increases		Increases		Increases		Increase		Increases	
Intersection LOS (2025 Traffic)	Varies	Loss of 2 Levels (1)*		N/A		Loss of 1 Level (1)*		No Loss		Loss of 2 Levels (1)*		Loss of 1 Level (1)*		Loss of 2 Levels (1)*		Loss of 2 Levels (1)*	
Parking	None	None		None		None		None		None		None		None		None	
Freight Movement	None	None		None		None		None		American Freightways		None		None		None	
Bicycle/Pedestrian Movements	None	None		None		Relocate Bike Lane		Relocate Bike Lane		None		Relocate Bike Lane		Relocate Bike Lane		Relocate Bike Lane	
Land Use																	
Compatible with Local Plans	No	Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes	
Acres of Land Needed for Right-of-Way	None	0.39 acres		0.39 acres		5.17 acres		7.82 acres		3.79 acres		7.90 acres		7.71 acres		0.11 acres	
Property Acquisition (Number of Parcels)																	
Businesses	0	7		7		7		8		18		34		22		15	
Residential	0	0		0		15		36		17		13		7		4	
Other (i.e., government, religious, vacant)	0	6		6		6		8		12		19		12		6	
Total	0	13		13		28		52		47		66		41		25	
Number of Displacements																	
Businesses	0	0		0		5		6		4		17		14		0	
Residential	0	0		0		13		34		15		11		3		0	
Other (i.e., government, religious)	0	0		0		1		1		0		2		1		0	
Total	0	0		0		19		41		19		30		18		0	
Air Quality	Negative	Positive		Positive		Positive		Positive		Positive		Positive		Positive		Positive	
Noise		<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>
Residential Impacts	None	10	0	10	0	28	0	30	6	13	0	26	0	10	0	30	0
Vibration		<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>
Residential Impacts	None	7	0	0	0	14	0	11	0	2	0	20	0	0	0	0	0
Visual/Aesthetics		<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>	<u>LRT</u>	<u>BRT</u>
Sensitive Receptor/Assets Impacted	0	4	3	2	2	2	0	2	0	1	0	4	3	2	2	3	3
Ecosystems	None	None		None		None		None		Removes 77 large trees		Removes 2 large trees		None		None	
Water Resources																	
Floodplain Crossings	0	1		1		0		0		0		0		1		1	
Wetlands and Riverine Crossings	0	1		1		0		0		0		0		0		0	
Historic and Archeological Resources																	
Potential Historical Sites Adversely Affected	0	0		0		8		17		1		2		1		1	
Potential Archeological Sites Adversely Affected	0	0		0		0		0		0		0		0		0	
Parklands and Other Section 4(f) Properties	None	None		None		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes	
Geology and Soils	None	None		None		None		None		None		None		None		None	
Hazardous/Regulated Materials																	
Potential Contaminated Sites	0	2		2		0		0		3		0		1		1	
Safety and Security																	
Sites Requiring Mitigation Measures	0	3		3		3		3		2		2		0		0	
Construction Impacts	None	Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes	
Secondary and Cumulative Impacts	Yes	Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes		Yes	

Para realizar el análisis de equilibrio de las opciones, los factores de evaluación usados fueron:

* (x) = número de intersecciones

- Eficacia
- Consecuencias Ambientales
- Costo
- Número de Usuarios del Tránsito
- Factibilidad Económica
- Patrimonio Neto



Los Asuntos Clave No Resueltos Más Importantes que se abordarán Antes del Manifiesto de Impacto Ambiental Final incluyen:

- Alternativa Preferida
- Alineación Preferida, si se Selecciona la Alternativa de Construcción
- Sea que la alineación esté o no en la propiedad del Northline Mall o en el derecho de vía anexo de la Calle Fulton, si se Selecciona una Alternativa de Construcción



Si se recomienda una Alternativa de Construcción,
la mitigación será documentada en el FEIS

La mitigación podría incluir...

- ❖ Paredes Contra Ruido
- ❖ Conformación del paisaje/vegetación y/o paredes de protección
- ❖ Exposiciones interpretativas de propiedades históricas y documentación fotográfica
- ❖ Pasos a nivel
- ❖ Ubicaciones de estaciones diseñadas para ser compatibles con el área local
- ❖ Muros para proteger escuelas locales
- ❖ Uso de aislamiento de ruido en estructuras
- ❖ Uso de rieles especiales en cruces
- ❖ Instalación de capas de lastre para absorber la vibración
- ❖ Reubicación

Adquisición y Reubicación

- ❖ Ley de Políticas Federales Uniformes de Asistencia en Reubicación y Adquisiciones de Propiedades de 1970, tal como fue enmendada (49 CFR Parte 24)
 - Cumplir con la Ley Uniforme
 - Llevar a cabo evaluaciones independientes para establecer el valor justo del mercado
 - Adquirir propiedades
 - Asistir en la reubicación de propietarios e inquilinos de propiedades afectados

Presentación de Comentarios

❖ En línea <http://www.ridemetro.org/contact/comment.asp>

❖ Presentar formulario o carta de comentarios a:

Presentar formulario o carta de comentarios a:

Sra. Rhonda Boyer

Metropolitan Transit Authority del Condado de Harris

P.O. Box 61429

Houston, Texas 77208-1429

Los comentarios tendrán que ser enviados por correo a más tardar: el 17 de agosto de 2006