



Aspectos destacados del proyecto de declaración de impacto ambiental (EIS) del nivel 1 para la interestatal 11 (I-11) y Evaluación preliminar de la sección 4(f) Nogales a Wickenburg



De acuerdo con el título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA por sus siglas en inglés), el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT por sus siglas en inglés) no discrimina por raza, color, nacionalidad, edad, sexo o discapacidad. Las personas que requieren asistencia (dentro de lo razonable) ya sea por el idioma o por discapacidad deben ponerse en contacto con Laura Douglas, gerente de proyectos de Relaciones Comunitarias del ADOT, al 602-712-7683, o por correo electrónico a ldouglas@azdot.gov. Las solicitudes deben hacerse lo antes posible para garantizar que el Estado tenga la oportunidad de hacer las modificaciones necesarias a fin de cumplir con la adaptación solicitada.

La traducción oral, total o parcial, de este documento se encuentra disponible sin costo alguno. 有关中文信息, 请致电 1-844-544-8049

Este documento se ha actualizado con la fecha de finalización del nuevo comentario: 8 de julio de 2019.



Interestatal 11 (I-11)

La administración federal de carreteras (FHWA) y el Departamento de transporte de Arizona (ADOT) están llevando a cabo el proceso de revisión ambiental para la I-11 a través de Arizona central y del sur. Se elaboró un proyecto de declaración de impacto ambiental de nivel 1 y una evaluación de la sección 4(f) (proyecto de la EIS de nivel 1) de conformidad con la ley de políticas ambientales nacionales (NEPA) y otras reglamentaciones. Este folleto resume el documento del proyecto de la EIS del nivel 1 que se encuentra disponible para su revisión y comentarios en i11study.com/Arizona/.

Se ha considerado el concepto de una instalación de transporte de alta capacidad, alta prioridad y de norte a sur que conecte los mercados de los EE. UU. con Canadá y México a través del oeste de los EE. UU. por más de 25 años. El proyecto de la declaración de impacto ambiental (EIS) del nivel 1 para la interestatal 11 (I-11) evalúa la ubicación general del corredor de la I-11 en Arizona y compara las alternativas de construcción de los corredores y la alternativa de no construcción.

Área de estudio

El área de estudio tiene 280 millas de extensión entre Nogales y Wickenburg, y atraviesa cinco condados: Santa Cruz, Pima, Pinal, Maricopa y Yavapai. De realizarse la construcción, la futura I-11 tendría, generalmente, 400 pies de ancho, lo que incluye carriles de viaje, banquetas, puntos medios y otras características posibles, como caminos de acceso. Los futuros estudios del nivel 2, una vez concluido el proceso de esta EIS del nivel 1, identificarían la ubicación específica de la I-11 dentro de la alternativa del corredor seleccionado del nivel 1.

Se ha considerado el concepto de una instalación de transporte de alta capacidad, alta prioridad y de norte a sur que conecte los mercados de los EE. UU. con Canadá y México a través del oeste de los EE. UU. por más de 25 años. El proyecto de la declaración de impacto ambiental (EIS) del nivel 1 para la interestatal 11 (I-11) evalúa la ubicación general del corredor de la I-11 en Arizona y compara las alternativas de construcción de los corredores y la alternativa de no construcción.

Proceso del estudio

La publicación del proyecto de la EIS de nivel 1 es la culminación de una amplia difusión pública, análisis técnico y diálogo con gobiernos federales, estatales y locales, gobiernos tribales, organizaciones de planificación y empresas de servicios públicos. FHWA y ADOT iniciaron el proceso en 2016 con una serie de reuniones de alcance para obtener información, como problemas clave y preocupaciones que deben abordarse en el proyecto de la EIS de nivel 1. Luego, FHWA y ADOT desarrollaron una serie de alternativas de corredores para el estudio posterior y las llevaron al público en busca de comentarios a través de otra serie de reuniones públicas.

El proyecto de la EIS de nivel 1 evalúa los posibles impactos sociales, económicos y medioambientales de tres alternativas de construcción de los corredores propuestas y la alternativa de no construcción (no hacer nada). Los comentarios públicos, de los organismos y tribus sobre el proyecto de la EIS de nivel 1 proporcionarán información que ADOT y FHWA tendrán en cuenta cuando identifiquen una alternativa de corredor preferida en la EIS del nivel 1 definitiva. La alternativa del corredor preferida podría ser una alternativa de construcción del corredor o la alternativa de no construcción. Una vez efectuada una revisión pública de la EIS de nivel 1 definitiva, FHWA seleccionará formalmente una alternativa en el Registro de decisión, que se publicará en el sitio web del estudio i11study.com/Arizona/.



Evalúa amplios corredores en múltiples ubicaciones, a nivel del programa, dentro de los cuales se podría ubicar una nueva instalación de transporte.

Resultado: seleccionar un corredor único dentro del cual se identificará una alineación durante los estudios de nivel 2.

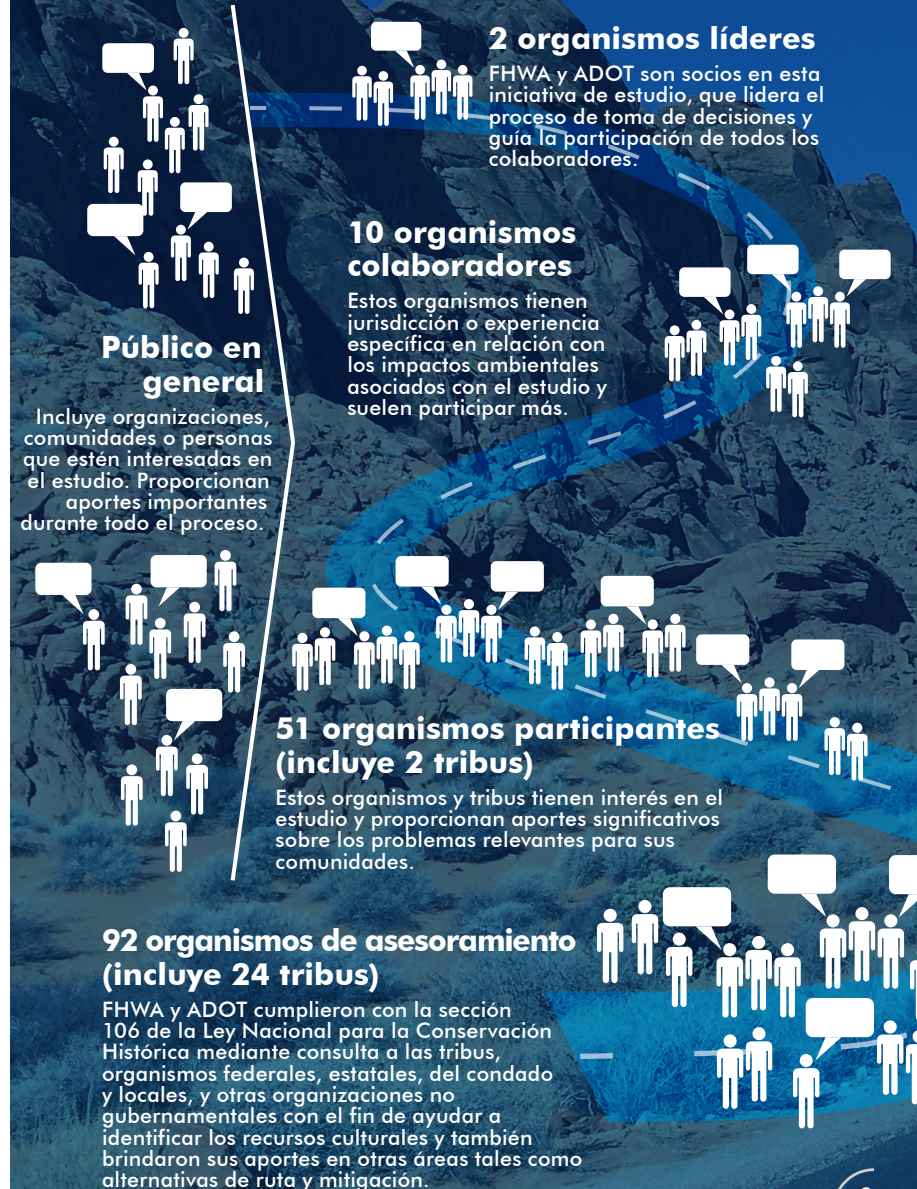


Se ajusta la alineación y el ancho para minimizar los impactos.

Resultado: seleccionar una alineación y habilitar la autorización para dicha alineación.

¿Quién está involucrado?

ADOT y FHWA han emprendido una labor continua de divulgación a lo largo de este proceso de estudio. Este proceso colaborativo ha sido estructurado para hacer participar a las personas en forma precoz y de manera frecuente, y para compartir la información a medida que esta se encuentre disponible.



¿Cuál es el propósito y la necesidad de la I-11?

Crecimiento del empleo y la población



Las áreas con alto crecimiento necesitan tener acceso a una red de transporte de alta capacidad y con acceso controlado.

Se proyecta un crecimiento significativo de la población y el empleo en los cinco condados del área de estudio de la I-11. Gran parte de este crecimiento está centrado dentro de las zonas del condado de Maricopa y del condado de Pinal. De acuerdo con los datos del censo de los EE. UU., el condado de Maricopa es el condado con el crecimiento más rápido de la nación.

Crecimiento del tránsito y confiabilidad en el tiempo de desplazamiento



De por sí, los niveles de demanda de movilidad en las instalaciones de la autopista interestatal dentro del área de estudio ocasionan congestión que reduce la confiabilidad del tiempo de desplazamiento.

Un aumento en el crecimiento del tránsito reduce la confiabilidad del tiempo de desplazamiento debido a las condiciones impredecibles de la autopista que obstaculizan los flujos de desplazamiento, lo cual dificulta la capacidad de trasladar eficientemente a las personas y mercancías alrededor de, y entre, las áreas metropolitanas.

Vinculaciones del sistema y desplazamiento regional



Existe un vacío en la conectividad interestatal de norte a sur en la región oeste de los Estados Unidos. La interestatal 11 (U.S. I-11) potenciaría el desplazamiento regional mediante la creación de vínculos de transporte y la mejora del acceso. Es necesario un sistema de transporte confiable y conectado para que Arizona no solo mantenga su competitividad económica, sino que también apoye los planes de desarrollo comercial estatal para conseguir un crecimiento sostenido. Las iniciativas económicas en marcha en Arizona se centran en la fabricación y el comercio dentro de los Estados Unidos de América y México. El corredor de la I-11 proporcionaría una conexión entre los centros de producción y actividad económica más grandes de la región intermontañosa del oeste y el respaldaría el comercio regional, nacional e internacional. Asimismo, una conexión directa con una autopista interestatal entre las dos regiones más grandes del interior del suroeste, Phoenix y las Vegas, como parte de la instalación de una autopista interestatal desde México hasta Canadá, proporcionaría capacidad de respaldo a la muy congestionada ruta del Pacífico I-5 (a lo largo de la costa oeste) y beneficiaría los desplazamientos, los movimientos de transporte y el comercio.

La falta de un enlace con la autopista interestatal de norte a sur en la región intermontañosa del oeste limita el comercio, reduce el acceso para el desarrollo económico e impide una circulación efectiva.

Este proceso de la EIS de nivel 1 se basa en el estudio previo del corredor de la I-11 y de la región intermontañosa del oeste (Intermountain West) realizado en 2014 por el Departamento de transporte de Nevada y ADOT.

Acceso a los centros de actividad económica

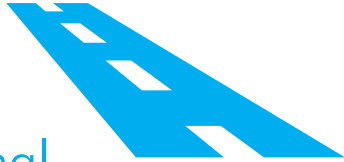


Se requiere un acceso eficiente a la autopista y conectividad a los centros de actividad económica más importantes para operar en un mercado económico competitivo.

Una instalación de autopista interestatal proporcionará un mejor acceso y conectividad a las principales áreas de empleo, a oportunidades de desarrollo económico, a instalaciones de almacenes/distribución y a aeropuertos, los cuales dependen del acceso a la autopista para operar en un mercado económico competitivo.

Una inversión continua en transporte respalda el desarrollo económico en el estado de Arizona.

Seguridad nacional y defensa nacional

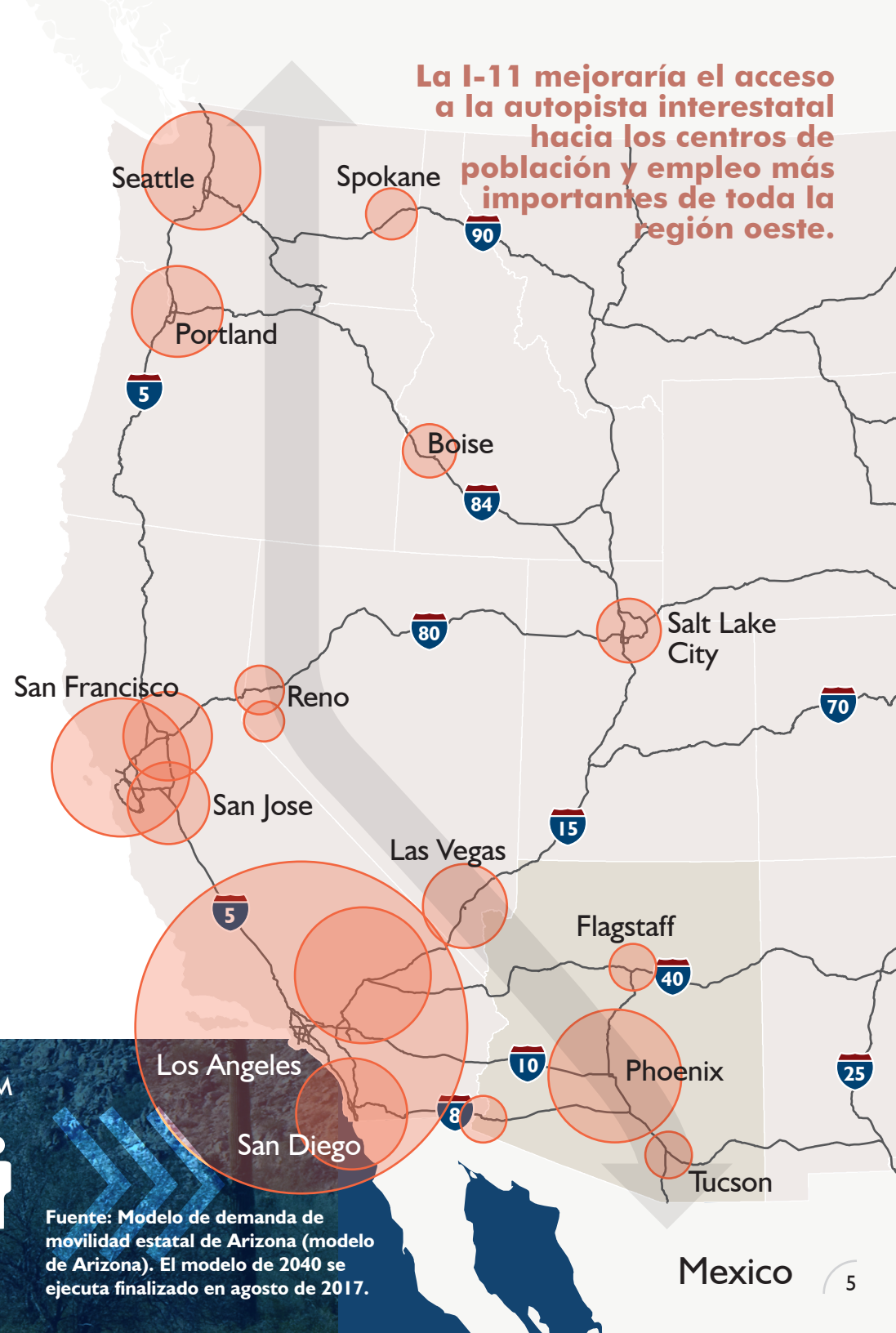


Las autopistas interestatales originales fueron planificadas, en parte, como un elemento primordial del sistema de defensa nacional. Un propósito fundamental era proporcionar transporte terrestre para los suministros militares y el despliegue de tropas. El corredor de la I-11 puede convertirse en un elemento de la red de carreteras que se designe para brindar acceso a la defensa, capacidades de continuidad y emergencia para el desplazamiento del personal y los equipos.

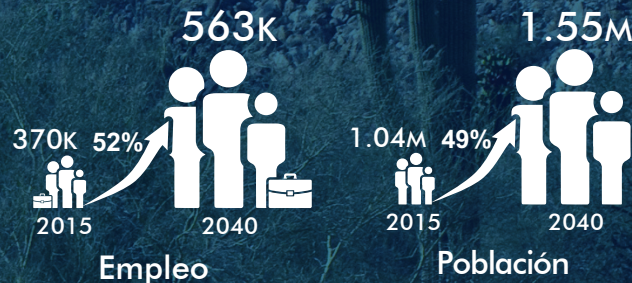
Además de la congestión en las autopistas existentes y en las rutas estatales, la falta de redundancia de rutas regionales prohíbe la evacuación eficiente y segura en casos de emergencia y el acceso a la defensa.

Las rutas de autopistas interestatales alternas y la redundancia de rutas regionales ayudan a aliviar la congestión y a prevenir embotellamientos durante situaciones de emergencia. Estas rutas pueden ser paralelas o, generalmente, pueden prestar servicio a los principales puntos de origen y de destino, con carreteras locales o regionales que conectan las autopistas.

La I-11 mejoraría el acceso a la autopista interestatal hacia los centros de población y empleo más importantes de toda la región oeste.



Crecimiento proyectado en el área de estudio



Fuente: Modelo de demanda de movilidad estatal de Arizona (modelo de Arizona). El modelo de 2040 se ejecuta finalizado en agosto de 2017.

Desarrollo de las alternativas del corredor

FHWA y ADOT desarrollaron una serie de opciones del corredor para cumplir con los propósitos y las necesidades de la I-11. La serie de opciones se basa en estudios anteriores, aportes públicos y de organismos, coordinación con tribus y análisis técnico. Los temas comunes incluyen:

- Mantener coherencia con los planes locales y regionales existentes y propuestos, documentos de NEPA aprobados para otros proyectos y planes de comunidades diseñadas de acuerdo a un plan maestro
- Oportunidades de estudio para fomentar las áreas de desarrollo económico
- Proteger los recursos medioambientalmente sensibles
- Considerar la conectividad de la fauna silvestre entre los terrenos públicos y demás espacios abiertos protegidos
- Considerar la ubicación conjunta de la I-11 con las rutas de transporte existentes
- Considerar la suplementación de la red de transportes regionales con rutas nuevas

El análisis técnico incluyó factores tales como:

- Ingeniería para ajustar una velocidad de diseño de 75 millas por hora (mph)
- Posibilidad de ubicar conjuntamente las instalaciones ferroviarias y de servicios públicos en el futuro
- Evitar o minimizar los impactos en los parques nacionales, monumentos nacionales, áreas silvestres, áreas sin carreteras y los hábitats críticos
- Evitar tierras tribales
- Evitar o minimizar los impactos a las propiedades de la sección 4(f), como parques públicos, áreas de recreación, refugios de aves silvestres/aves acuáticas y recursos históricos
- Minimizar el potencial de construcción dentro de llanuras de inundación de 100 años y canales pluviales
- Minimizar el potencial de impacto del desarrollo existente



Alternativa de no construcción

La alternativa de no construcción significa que no se realizará la implementación de la I-11. El sistema de transporte quedaría "tal como está", a excepción de las mejoras actualmente planificadas y financiadas en el Programa estatal de mejoramiento del transporte.

La alternativa de no construcción se utiliza como comparación inicial, o como referencia, para contrastarla con las alternativas de construcción del corredor. Se utiliza para comprender el estado del área de estudio en el futuro sin la propuesta de autopista I-11, y para comprender de qué manera una alternativa de construcción del corredor podría influir en el área de estudio; para bien o para mal.

Con base en los hallazgos del proyecto de la EIS de nivel 1, la alternativa de no construcción no es la solución recomendada. La alternativa de no construcción:

- No proporciona acceso a las áreas de crecimiento planificadas, particularmente al oeste del condado de Maricopa, la zona con mayor crecimiento del área de estudio y el condado con el crecimiento más rápido de la nación.
- No reduce el tiempo de desplazamiento para el tránsito de larga distancia (Nogales a Wickenburg).
- No conecta las principales áreas metropolitanas y los mercados del Intermountain West con México y Canadá, lo cual limita la industria y el comercio internacional.
- No mejora el acceso a la red de transportes existente para respaldar la vitalidad económica del estado y de la región.
- No proporciona rutas regionales alternativas para facilitar una circulación efectiva para la evacuación de emergencia y el acceso a la defensa.

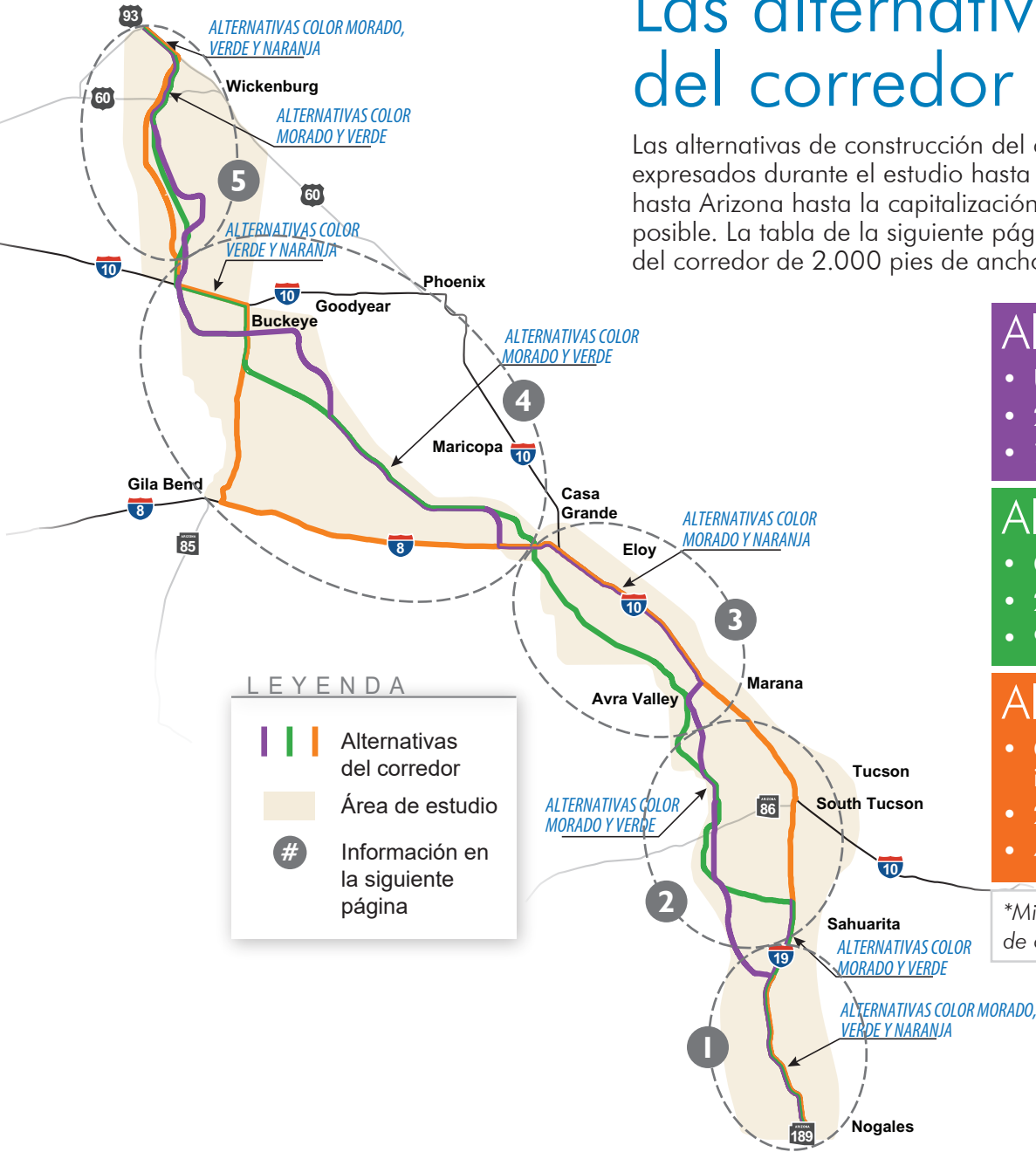


Si no se hace nada al respecto, el tiempo de desplazamiento entre Nogales y Wickenburg se verá incrementado por hasta 45 minutos en 2040.



Las alternativas de construcción del corredor

Las alternativas de construcción del corredor representan una serie de puntos de vista expresados durante el estudio hasta la fecha, desde el desarrollo de un nuevo corredor hasta Arizona hasta la capitalización en los corredores existentes, en la medida de lo posible. La tabla de la siguiente página identifica los recursos ambientales sensibles dentro del corredor de 2.000 pies de ancho y los posibles impactos.



Alternativa color morado

- Una mezcla de opciones de corredor EXISTENTES y NUEVAS
- 271 millas de largo
- 758 millas por carril nuevas*

Alternativa color verde




- Compuesta principalmente por opciones de corredor NUEVAS
- 268 millas de largo
- 930 millas por carril nuevas*











Alternativa color naranja






- Compuesta principalmente por los corredores interestatales y autopistas EXISTENTES
- 280 millas de largo
- 415 millas por carril nuevas*

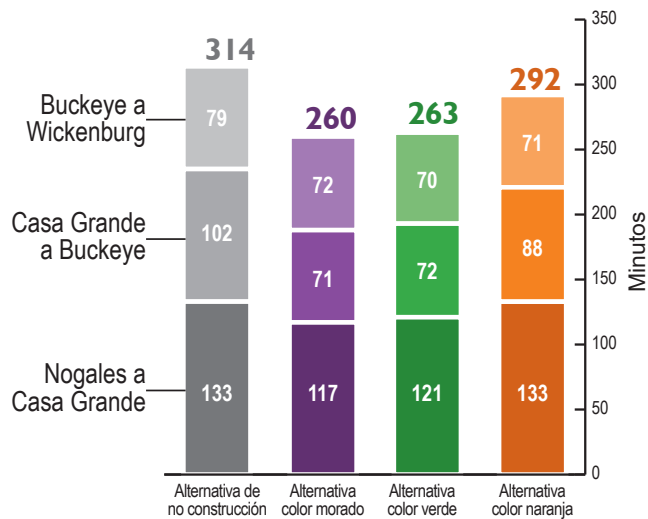
*Millas por carril = distancia en millas multiplicada por la cantidad de carriles

Recursos ambientales sensibles y posibles impactos

-  Alternativa color morado
-  Alternativa color verde
-  Alternativa color naranja

Ubicación	Posibles impactos ambientales
1 Nogales a Sahuarita   	<ul style="list-style-type: none"> No se requiere expansión de la autopista, impactos ambientales mínimos
2 Sahuarita a Marana  	<ul style="list-style-type: none"> Cruza el corredor de mitigación de Tucson. El corredor de mitigación de Tucson es una propiedad de mitigación establecida durante la construcción del canal del Proyecto de Arizona Central (CAP) para la conectividad de la fauna silvestre. Está protegido por la sección 4(f) Cruza la vinculación de la fauna silvestre en Avra Valley, lo cual aumenta potencialmente el aislamiento de las especies Potencial para impactar las comunidades de Three Points y Picture Rocks Potencial principalmente de bajo a moderado para impactos en sitios arqueológicos y estructuras históricas Potencial alto de impacto a la piña cactus Pima en peligro de extinción y su hábitat Potencial de impacto a los recursos visuales y niveles sonoros para los visitantes del Parque Nacional Saguaro Oeste Posibles impactos sonoros en los alrededores
	<ul style="list-style-type: none"> Se requerirá el uso permanente de las propiedades protegidas bajo la sección 4(f) sin la capacidad de mitigación Impacta en los vecindarios de Tucson Potencial alto de impactos a sitios arqueológicos e impactos directos e indirectos a propiedades históricas y distritos adyacentes a la I-10
3 Marana a Casa grande 	<ul style="list-style-type: none"> No se requiere expansión de la autopista, impactos mínimos
	<ul style="list-style-type: none"> Paralela a la zona ribereña y vinculación de la fauna silvestre a lo largo del río Santa Cruz Cruza la llanura de inundación de 100 años de Santa Cruz Potencial principalmente de bajo a moderado para impacto en sitios arqueológicos y estructuras históricas Cruza la vinculación de la fauna silvestre, lo cual aumenta potencialmente el aislamiento de las especies Potencial de contaminación lumínica debido a la introducción de nuevas fuentes luminosas a lo largo de los nuevos corredores en un área sin explotar Posibles impactos sonoros en los alrededores
	<ul style="list-style-type: none"> No se requiere expansión de la autopista, impactos mínimos
4 Casa grande a Buckeye 	<ul style="list-style-type: none"> El nuevo cruce del río Gila podría impactar en la zona ribereña sensible, a las especies amenazadas y en peligro de extinción y un área importante para la conservación de las aves Potencial moderado para impacto en sitios arqueológicos y estructuras históricas Potencial de contaminación lumínica debido a la introducción de instalaciones nuevas áreas sin explotar Posibles impactos sonoros en los alrededores

Ubicación	Posibles impactos ambientales
	<ul style="list-style-type: none"> El cruce existente del río Gila en la ruta estatal 85 (SR 85) se modificaría para adaptarse a la ubicación conjunta de la I-II. El cruce del río Gila modificado se encuentra en una zona ribereña sensible, que afecta potencialmente a especies amenazadas y en peligro de extinción. Esta también es un área importante para la conservación de las aves Potencial de bajo a moderado para impacto en sitios arqueológicos y estructuras históricas Cruza la vinculación de la fauna silvestre, lo cual aumenta potencialmente el aislamiento de las especies Potencial de contaminación lumínica debido a la introducción de nuevas fuentes luminosas a lo largo de los nuevos corredores en áreas sin explotar Posibles impactos sonoros en los alrededores
	<ul style="list-style-type: none"> El cruce existente del río Gila en la SR 85 se modificaría para adaptarse a la ubicación conjunta de la I-II. Se encuentra en una zona ribereña sensible, que afecta potencialmente a especies amenazadas y en peligro de extinción. También es un área importante para la conservación de las aves Los nuevos carriles pueden construirse dentro de los derechos de paso vigentes de ADOT, impactos mínimos
5 Buckeye a Wickenburg 	<ul style="list-style-type: none"> Cruza el Vulture Mountains Recreation Area (VMRA) dentro del corredor de usos múltiples designado por la Oficina de Administración de Tierras (Bureau of Land Management, BLM), a lo largo del tendido eléctrico existente Cruza la pista de carreras para vehículos de uso exclusivo fuera de la autopista (off-highway vehicle, OHV) en VMRA Las nuevas instalaciones de transporte pueden ser visibles desde VMRA, pero las vistas del corredor se verían obstruidas por la distancia, el terreno intermedio y la proyección de la vegetación Cruza la vinculación de la fauna silvestre, lo cual aumenta potencialmente el aislamiento de las especies Potencial de contaminación lumínica debido a la introducción de nuevas fuentes luminosas a lo largo de los nuevos corredores en áreas sin explotar Posibles impactos sonoros en los alrededores
	<ul style="list-style-type: none"> Cruza VMRA dentro del corredor de usos múltiple designado por la BLM Cruza la pista de carreras para vehículos de uso exclusivo fuera de la autopista (off-highway vehicle, OHV) en VMRA Las nuevas instalaciones de transporte pueden ser visibles desde VMRA, pero las vistas del corredor se verían obstruidas por la distancia, el terreno intermedio y la proyección de la vegetación Cruza la vinculación de la fauna silvestre, lo cual aumenta potencialmente el aislamiento de las especies Potencial de contaminación lumínica debido a la introducción de nuevas fuentes luminosas a lo largo de los nuevos corredores en áreas sin explotar Posibles impactos sonoros en los alrededores
	<ul style="list-style-type: none"> Evita VMRA Cruza la vinculación de la fauna silvestre, lo cual aumenta potencialmente el aislamiento de las especies Las nuevas instalaciones de transporte pueden ser visibles desde VMRA, pero las vistas del corredor se verían obstruidas por la distancia, el terreno intermedio y la proyección de la vegetación Potencial de contaminación lumínica debido a la introducción de nuevas fuentes luminosas a lo largo de los nuevos corredores en áreas sin explotar Posibles impactos sonoros en los alrededores



Tiempos de desplazamiento entre las ciudades durante los períodos de desplazamientos pico de la tarde previstos para 2040.

Eficiencia en el transporte

La I-11 proporcionaría muchos beneficios relacionados con el transporte. Uno de los beneficios y métricas clave utilizados para evaluar la I-11 fue la capacidad de las alternativas de construcción de reducir el tiempo de desplazamiento dentro, y a través, del área de estudio desde Nogales hasta Wickenburg.

En la medida en que la congestión empeora, no solo se tarda más en llegar a un destino, sino que la previsibilidad de la duración del viaje se reduce. Si bien algunos conductores están acostumbrados a la congestión, y prevén y planifican en caso de alguna demora, particularmente durante

la hora pico, la mayoría de los viajeros son menos tolerantes a las demoras inesperadas que interrumpen sus programas, llegan tarde al trabajo o reuniones importantes, faltan a citas o incurren en gastos extra por el cuidado de sus hijos.

El tiempo de desplazamiento impredecible también tiene efectos significativos respecto del transporte y la circulación de bienes y servicios. Los costos de funcionamiento de los transportistas aumentan y afectan las entregas y los procesos de fabricación sujetos a puntualidad. El empeoramiento de la congestión también disminuye la calidad del aire de la región, ya que los vehículos están inactivos por más tiempo.

Recursos biológicos



La piña cactus Pima se encuentra dentro de la parte meridional del área de estudio.
(Fotografía: Johnida Docks, ACS)

FHWA y ADOT estudiaron de qué manera la I-11 podía afectar a los recursos biológicos. Se revisaron las leyes y reglamentaciones federales y estatales y las ordenanzas locales pertinentes a los recursos biológicos y se recopilieron datos de referencia. FHWA y ADOT recolectaron datos sobre comunidades bióticas vegetales y animales, especies protegidas, hábitats críticos y movimientos de fauna silvestre y evaluaron en qué medida la construcción y el funcionamiento de las alternativas de construcción del corredor propuestas afectarían a estos recursos biológicos. Los datos se obtuvieron a partir de búsquedas bibliográficas y de datos espaciales digitales, gran parte de los cuales fue proporcionada por el Departamento de Caza y Pesca de Arizona (Arizona Game and Fish Department, AGFD).

Se consideraron los resultados del análisis de los recursos biológicos al momento de considerar la alternativa de corredor recomendada.

El análisis se llevó a cabo en coordinación y diálogo con múltiples organismos, incluido el AGFD, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU., la Oficina de Recuperación de Tierras, el Servicio de Parques Nacionales, Agencia de Protección Ambiental, tribus y otros. Se compararon los impactos a los recursos biológicos para cada alternativa de construcción del corredor y se identificaron estrategias de mitigación para evitar o minimizar los posibles impactos. Las estrategias de mitigación se perfeccionarán durante el proceso de nivel 2.

Recursos culturales

Los impactos de un proyecto sobre recursos históricos y arqueológicos están regulados en virtud de la sección 106 de la Ley de Preservación Histórica Nacional. FHWA y ADOT evaluaron la manera en que el proyecto propuesto para la I-11 podría afectar a los recursos culturales mediante el uso de lo siguiente:

- Datos de estudios y encuestas sobre recursos culturales realizados previamente
- Imágenes aéreas disponibles públicamente para evaluar de manera preliminar la elegibilidad de las propiedades para el Registro nacional de lugares históricos
- Diálogo con organismos, tribus y organizaciones no gubernamentales

FHWA y ADOT consideraron los posibles impactos sobre los recursos culturales identificados en el

Sección 4(f)

La sección 4(f) de la Ley de Transportes de 1966 establece que un proyecto financiado por el gobierno federal no podrá aprobarse cuando afecte a los parques públicos, a las áreas de recreación, a los refugios de aves silvestres y aves acuáticas o a sitios históricos, a menos que no exista una alternativa de evasión viable y prudente y la acción incluyen toda la planificación posible para minimizar el daño. El desarrollo de alternativas para evitar y proteger los parques y sitios históricos es comúnmente denominado como el proceso de la sección 4(f).

Cumplimiento de la sección 4(f)

A fin de garantizar el cumplimiento de la sección 4(f), FHWA y ADOT:

- Identificaron propiedades protegidas dentro de los corredores cercanos
- Consultaron con los propietarios con jurisdicción sobre las propiedades protegidas
- Evaluaron los posibles impactos
- Examinaron maneras para evitar los impactos, incluida la evaluación de alternativas de evasión

desarrollo de las alternativas del corredor y la identificación de la alternativa recomendada.

Cumplimiento de la Ley de Preservación Histórica Nacional

En diálogo con los organismos, las tribus y otras partes interesadas, FHWA y ADOT redactaron un acuerdo programático (PA) para cumplir con la Ley de Preservación Histórica Nacional. El PA estipula procedimientos para completar el inventario y la evaluación de los recursos culturales y para evaluar los efectos sobre las propiedades enumeradas o elegibles para el registro nacional para cada proceso ambiental del proyecto de nivel 2. El borrador del PA se revisará, según sea necesario, en respuesta a los comentarios sobre el proyecto de la EIS de nivel 1 y se ejecutará junto con la EIS de nivel 1 definitiva, antes de que se emita el registro de decisión.

- Identificaron estrategias potenciales de minimización y mitigación
- Consideraron los posibles impactos de la sección 4(f) y las estrategias de minimización/mitigación para el desarrollo de la alternativa de corredor recomendada
- Durante los estudios de nivel 2, ADOT:
 - » Continuará la coordinación y consulta con los dueños de propiedades y/o los funcionarios que posean la jurisdicción
 - » Llevará a cabo una evaluación detallada y final de la sección 4(f) para las alternativas de alineación del nivel 2 dentro de la alternativa seleccionada para cada proceso ambiental del proyecto de nivel 2
 - » Identificará la mitigación específica de la propiedad

La oportunidad de revisión pública y comentarios acerca de los posibles efectos de las propiedades en el proyecto en la sección 4(f) se satisface junto con esta audiencia pública y el período de comentarios públicos del proyecto de la EIS de nivel 1, de conformidad con 23 CFR 774.



Parque Nacional Saguaro - Oeste



Parque Nacional Histórico Tumacácori



Pozo minero de níquel en Vulture Mountains

Por Tony The Marine, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=25956791>

Alternativa de corredor recomendada

El propósito y la necesidad constituyen una parte fundamental del proceso de NEPA y constituyeron un componente clave para identificar la alternativa de corredor recomendada. Debido a que cada una de las tres alternativas de construcción del corredor se desempeña de manera diferente y ocasionan tanto efectos beneficiosos como nocivos, la alternativa de corredor recomendada es un híbrido de las tres alternativas de construcción del corredor, que combina segmentos de cada parte que mejor cumple con el propósito y la necesidad, al mismo tiempo que reduce el potencial de los impactos adversos. La alternativa de corredor recomendada se compone principalmente de las alternativas color morado y verde.

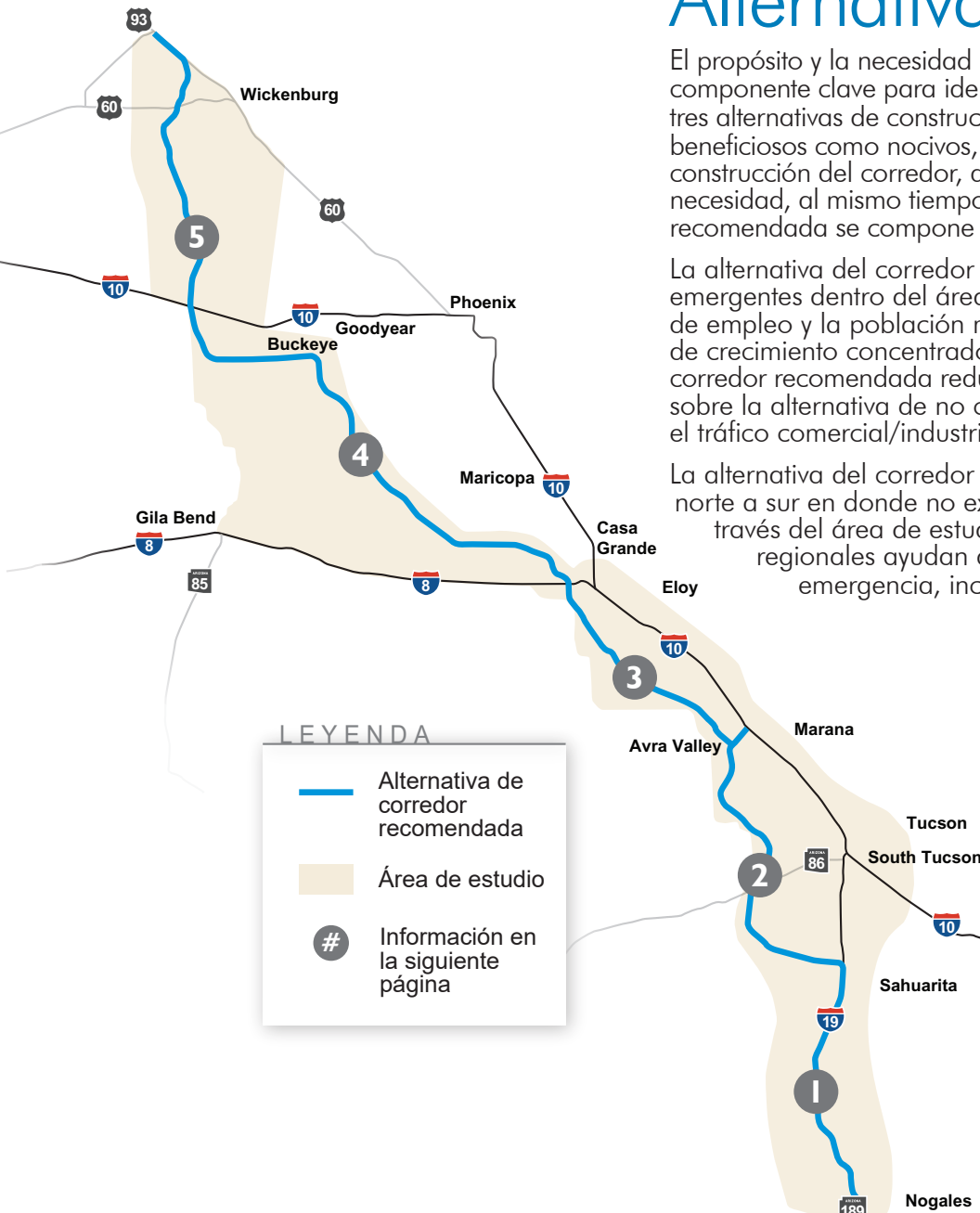
La alternativa del corredor recomendada sirve para los centros de actividad económica existentes y emergentes dentro del área de estudio, lo que proporciona conexiones fundamentales entre los centros de empleo y la población más amplia. La alternativa del corredor recomendada sirve mejor a las áreas de crecimiento concentrado, incluida Casa grande, Goodyear, Buckeye y Wickenburg. La alternativa del corredor recomendada reduciría casi 60 minutos el tiempo de circulación entre Nogales y Wickenburg por sobre la alternativa de no construcción en 2040. Los ahorros de tiempo de viaje apoyan la eficiencia en el tráfico comercial/industrial a través de Intermountain West, un objetivo clave de la I-11.

La alternativa del corredor recomendada proporcionaría una instalación de transporte continua de norte a sur en donde no existe, lo que supondría una extensión de hasta 930 nuevas millas por carril a través del área de estudio. Las rutas de autopistas interestatales alternas y la redundancia de rutas regionales ayudan a aliviar la congestión y a prevenir embotellamientos durante situaciones de emergencia, incidentes por el clima y choques.

Mitigación de los posibles impactos

La alternativa del corredor recomendada incluye medidas tales como:

- Ubicación intencional de los corredores fuera de los monumentos nacionales, evasión de los parques nacionales, áreas silvestres y tierras tribales
- Evitar o minimizar los impactos a los recursos de la sección 4(f) (parques públicos, áreas de recreación, refugios de aves silvestres/aves acuáticas y recursos históricos)
- Evitar o minimizar los impactos a las áreas de enlace de fauna silvestre
- Compromiso con el estudio del movimiento de la fauna silvestre y la construcción de cruces y vallados
- Minimizar el rastro de la construcción a través del hábitat de la piña cactus Pima, otro hábitat de especies en peligro de extinción y el corredor de mitigación de Tucson
- Prohibir los intercambios en Avra Valley entre West Snyder Hill Road y West Manville Road
- Minimizar el rastro de la construcción dentro del río Gila y del río Santa Cruz
- Minimizar los impactos de la contaminación lumínica en los cielos oscuros
- Diseños paisajísticos para minimizar los impactos visuales
- Mitigar los impactos sonoros, si los estudios de nivel 2 determinan que las medidas son razonables y factibles
- Mantener la conectividad local y recreativa en la I-11



Justificación para la selección de la alternativa de corredor recomendada

- Alternativa color morado
- Alternativa color verde
- Alternativa color naranja

Descripción	Justificación de la recomendación
<p>1 Desde Nogales hasta Sahuarita</p> <ul style="list-style-type: none"> Se conecta a la SR 189 existente usando el puerto de entrada existente Ubicada conjuntamente con la I-19 <p>■ ■ ■</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evita los posibles impactos a recursos ambientales sensibles La I-19 existente tiene la capacidad de adaptarse al tránsito futuro proyectado Los beneficios de una nueva ruta en este área no superan los impactos (p. ej., terrenos empinados, áreas sin carreteras y espacio abierto protegido)
<p>2 Desde Sahuarita hasta Marana (corredor nuevo)</p> <ul style="list-style-type: none"> Nuevo corredor al oeste de Tucson Incluye una conexión a la I-10 en Marana <p>■</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evita los impactos no mitigables a los distritos y estructuras históricas del centro de Tucson Incluye estrategias de mitigación para abordar los impactos a la conectividad de fauna silvestre, que incluyen 7 cruces de fauna silvestre dentro o cerca del Corredor de mitigación de Tucson alineados con los cruces de fauna silvestre existentes del canal del Proyecto de Arizona Central (CAP) Atrae y desvía el tránsito de los caminos principales existentes, conectando las áreas metropolitanas y los mercados en el oeste de los EE. UU. a través de un corredor de transporte de alta capacidad Proporciona una ruta regional alternativa a la I-10, lo cual facilita una circulación efectiva para la evacuación de emergencia y el acceso a la defensa
<p>3 Desde Marana hasta Casa Grande (corredor nuevo)</p> <ul style="list-style-type: none"> Nuevo corredor al oeste de la I-10 Se conecta a la I-8 y se extiende al norte por Chuichu Road <p>■</p>	<ul style="list-style-type: none"> Incluye medidas para minimizar los impactos sobre las llanuras de inundación En conformidad con los planes locales y del condado Proporciona acceso a las áreas de crecimiento planificadas y presta servicios a centros económicos clave en Marana, Eloy y Casa Grande Atrae y desvía el tránsito de los caminos principales existentes, conectando las áreas metropolitanas y los mercados en el oeste de los EE. UU. a través de un corredor de transporte de alta capacidad Proporciona una ruta regional alternativa a la I-10, lo cual facilita una circulación efectiva para la evacuación de emergencia y el acceso a la defensa
<p>4 Desde Casa Grande hasta Buckeye (corredor nuevo)</p> <ul style="list-style-type: none"> Se extiende por el oeste a lo largo de la carretera Barnes Road y luego se dirige al noroeste hacia Goodyear Paralela al límite del Monumento Nacional del Desierto de Sonora Sigue la propuesta de ampliación de la SR-303L sur y la propuesta de la SR-30 oeste Cruza la SR-85 y luego cambia de dirección hacia el norte para cruzar la I-10 cerca de la 363rd Avenue <p>■ ■</p>	<ul style="list-style-type: none"> Incluye estrategias de mitigación para abordar los impactos de un nuevo cruce del río Gila y se compromete a evitar los recursos de la sección 4 (f) Coherente con los planes locales y del condado Proporciona acceso a las áreas de crecimiento planificadas y presta servicios a centros económicos clave en el oeste de los condados de Pinal y Maricopa Atrae y desvía el tránsito de los caminos principales existentes, conectando las áreas metropolitanas y los mercados en el oeste de los EE. UU. a través de un corredor de transporte de alta capacidad Proporciona una ruta regional alternativa en un área donde actualmente no existen instalaciones de transporte de alta capacidad
<p>5 De Buckeye a Wickenburg (corredor nuevo)</p> <ul style="list-style-type: none"> Se extiende al norte desde la I-10, cerca de la 363rd Avenue Sigue un corredor de línea de transporte existente a través de Vulture Mountains Recreation Area Se conecta a la Ruta federal US 93 noroeste de Wickenburg <p>■ ■</p>	<ul style="list-style-type: none"> Incluye medidas para mitigar los impactos al Vulture Mountains Recreation Area En conformidad con los planes locales de transporte y uso de tierras Presta servicio a centros económicos clave en Hassayampa Valley, el oeste del condado de Maricopa y el condado de Yavapai Atrae y desvía el tránsito de los caminos principales existentes, conectando las áreas metropolitanas y los mercados en el oeste de los EE. UU. a través de un corredor de transporte de alta capacidad Proporciona una ruta regional alternativa y acceso a las áreas de crecimiento planificadas

FHWA y ADOT han identificado una alternativa de corredor recomendada que se ajusta mejor a las crecientes necesidades de transporte de Arizona, mientras que a la vez minimiza los efectos adversos en las comunidades locales y en el medio ambiente.



¿Y ahora qué sigue?

»»» Período de revisión pública sobre el proyecto de la EIS de nivel 1

El período de revisión pública y de comentarios para el proyecto de la EIS de nivel 1 es desde el 5 de abril de 2019 hasta el 8 de julio de 2019.

Todos los comentarios y las respuestas formales a los comentarios se incluirán en la EIS del nivel 1 definitiva.

»»» Período de revisión pública sobre la EIS de nivel 1 definitiva

FHWA y ADOT redactarán una EIS de nivel 1 definitiva. La EIS de nivel 1 definitiva tendrá en consideración todos los comentarios recibidos del público, los organismos, las tribus y las partes interesadas e identificará una **alternativa para el corredor preferida**, que puede ser la alternativa no construcción o una alternativa de construcción del corredor. En caso de que la alternativa del corredor

preferida sea una alternativa de construcción del corredor, podrá endosar o modificar la alternativa del corredor recomendada del proyecto de la EIS nivel 1 e incluir recomendaciones para minimizar los impactos ambientales.

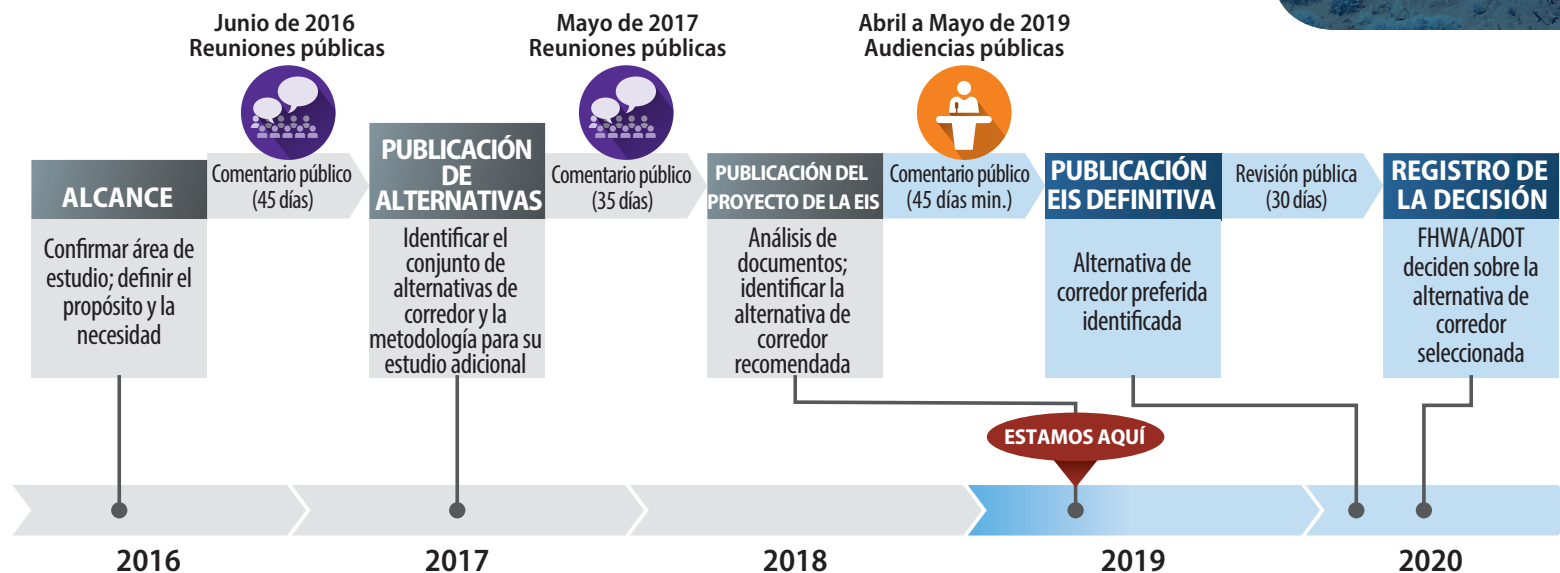
La EIS de nivel 1 definitiva será distribuida durante un período mínimo de revisión pública de 30 días programado para principios de 2020.

»»» Registro de decisión

Después del período de revisión pública para la EIS de nivel 1 definitiva, FHWA emitirá un registro de decisión que presenta formalmente la **Alternativa de corredor seleccionada** y describe los fundamentos para la decisión. La alternativa del corredor seleccionada puede ser una alternativa

de no construcción del corredor o la alternativa de construcción. En caso de que FHWA y ADOT seleccionen una alternativa de construcción del corredor, el registro de decisión incluirá los compromisos para minimizar los impactos ambientales.

Programa e hitos fundamentales de la EIS de nivel 1 de la I-11



Para obtener más información:



I-11ADOTStudy@hdrinc.com



Línea telefónica bilingüe gratuita: 1.844.544.8049



Equipo del estudio de la EIS del nivel 1 de la Interestatal 11 a/c Comunicaciones de ADOT
1655 W. Jackson St., MD 126F
Phoenix, AZ 85007



<http://i11study.com/arizona/>

