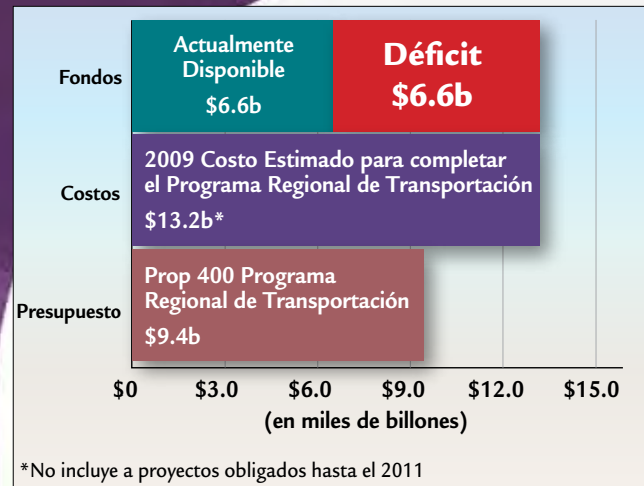


South Mountain

Estudio del Corredor de Transportación



Fuente: Asociación de Gobiernos de Maricopa, 2009

Costos estimados de programas de autopistas

En octubre del 2009, el Consejo Regional de MAG votó para aprobar el plan revisado regional que incluyó estos cambios. Para más información con respecto al RTP, visite por favor el sitio web de MAG en www.mag.maricopa.gov.

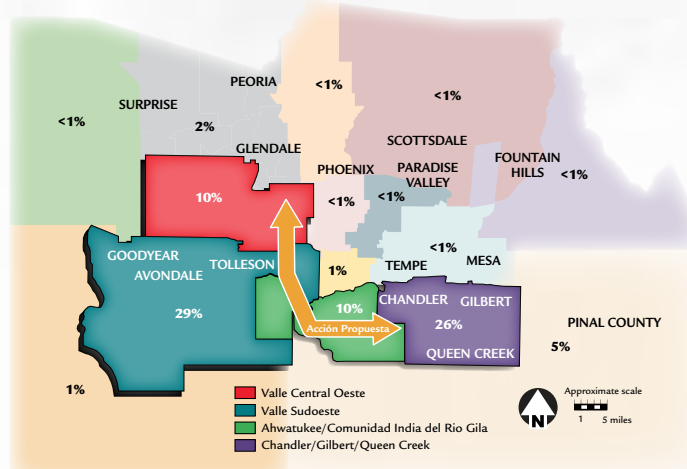
¿Qué es el Borrador de Declaración de Impacto Ambiental?

La Acta Política Nacional Ambiental exige que las Declaraciones de Impacto Ambientales sean preparadas para todas las acciones federales principales (o las involucradas con fondos federales) que podrían afectar significativamente al medio ambiente. La evaluación inicial de los impactos ambientales significativos esta publicada como un Borrador de EIS para la revisión y comentario del público y de la agencia. En el capítulo de *Propósito y Necesidad*, el Borrador de EIS documenta la(s) necesidad(es) del proyecto propuesto, describe el propósito del proyecto, y discute la probabilidad de consecuencias de la sociedad, el transporte, y la economía si no se implementa el proyecto propuesto.

Determinación del tipo de proyecto que podría satisfacer mejor el propósito y la necesidad del proyecto identificado consiste en examinar y refinar una serie de alternativas

apropiadas (incluyendo alternativas de ninguna autopista) a través del uso de un proceso de Desarrollo de Alternativas. Las alternativas que se estudiarán en detalle (vea el mapa en la primera página) incluye una opción de no implementar el proyecto, esto se conoce como la Alternativa De No Acción. El Borrador de EIS también documenta los impactos potenciales de las alternativas para el medio ambiente social, económico y natural, e incluye medidas para evitar, reducir o mitigar los impactos. Por último, la Sección 4(f), de la Acta del Departamento de Transportación de los Estados Unidos tiene por objeto proteger el uso de las tierras públicas de recreo, vida silvestre significativa y refugios de aves acuáticas, o los recursos históricos por determinar los impactos y evaluar las medidas disponibles para minimizar los impactos a estos recursos.

Desde el 2001, ADOT y FHWA han implementado un programa amplio de alcance al público y a las agencias. Próximos



Dirigiendo Necesidades de movilidad en la región de MAG

El setenta y cinco por ciento de vehículos pronosticados para utilizar la autopista propuesta fueron mostrados de tener orígenes y/o destinos cerca de la Autopista South Mountain. Una autopista sería utilizada para vehículos de las áreas orientales y occidentales de la región de MAG, y dirigiría las necesidades de movilidad del este-oeste.

pasos y oportunidades futuras de participar en el proceso del estudio están resumados en el gráfico de esta página.

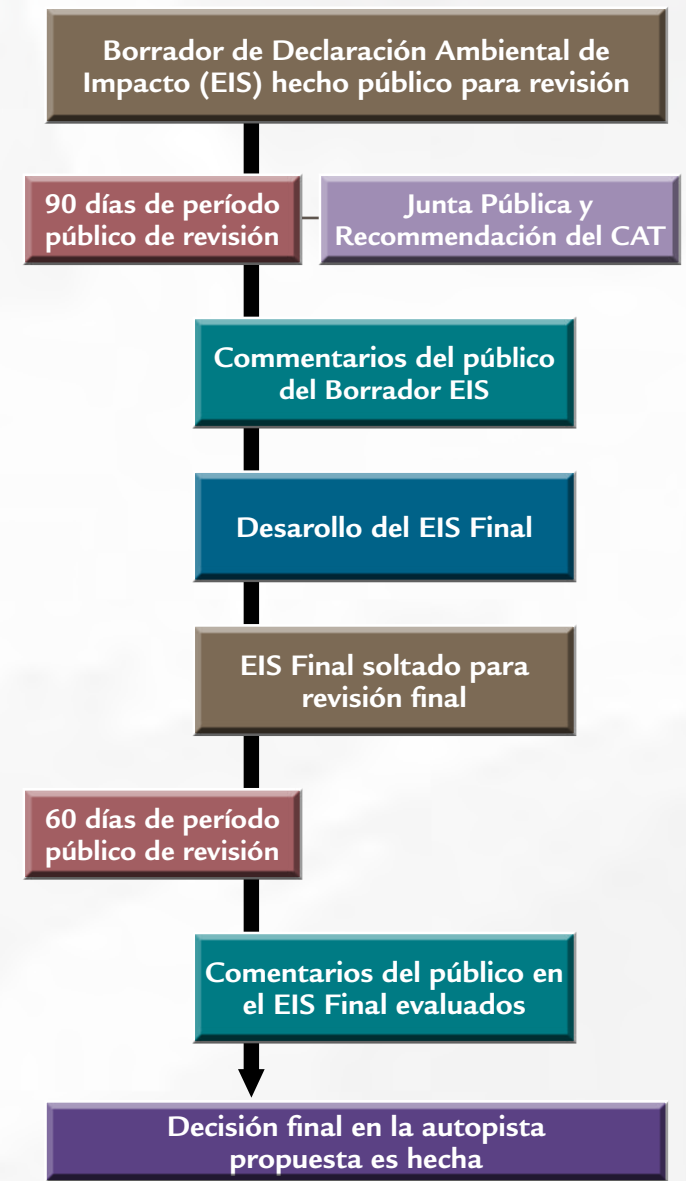
Equipo Consultivo de Ciudadanos

Desde el 2002, ADOT y FHWA han trabajado con un Equipo Consultivo de Ciudadanos (CAT) que representa a varios grupos del Área de Estudio de la Autopista South Mountain, se tuvieron aproximadamente 56 reuniones. A partir de principios del 2010, el CAT reanuda su labor para examinar los aspectos de la autopista propuesta y recomendar si debe ser construido. Tras el lanzamiento público del Borrador de EIS, el CAT elevará una recomendación final de "acción" o de "no acción" para el proyecto propuesto de la Autopista South Mountain.

Los miembros de la comunidad están invitados a asistir a las reuniones del CAT; en general el tiempo está disponible al final de cada reunión para comentarios y preguntas del público. La información que se discutirá en estas próximas reuniones, y la información presentada en las reuniones anteriores, se puede encontrar en el sitio del estudio de web en www.SouthMountainFreeway.com o llamando a la línea directa del proyecto.

Al finalizar el Borrador de EIS de Administración, será revisado por FHWA y otras agencias gubernamentales. Después de la aprobación federal para el lanzamiento público del Borrador de EIS, por lo menos una junta pública se llevará a cabo con un periodo asociado de 90 días para comentarios del público. El EIS Final estará disponible para revisión pública durante un periodo de 60 días para comentarios. Después de considerar los comentarios recibidos sobre el EIS Final, FHWA emitirá un Récord de Decisión. El Récord de Decisión identificará la alternativa seleccionada para el proyecto propuesto. Si una alternativa construida es seleccionada, MAG asignará fondos. Además, ADOT y FHWA continuarán a buscar la opinión del público, de las agencias, y de las jurisdicciones con respecto a la autopista propuesta durante la fase de diseño y construcción, si una alternativa de construcción es seleccionada.

¿Qué es los próximos pasos?



Estamos aquí

1983	1985	1988	1994	1996	1999	2001	Verano/Otoño 2001	Otoño/Invierno 2001	Otoño 2003	Otoño 2004	Otoño 2005	junio 2006	Otoño 2009	2010 >>>>	
La Asociación de Maricopa de Gobiernos (MAG) prepara estudios de planeación para el área metropolitana de Phoenix que identifica corredores para una red integrada de autopistas.	Los votantes del Condado de Maricopa aprueban un impuesto de medio-centavo para financiar el Sistema Regional de Autopistas de MAG.	Un Reporte del Concepto del Diseño (DCR) y una Evaluación Ambiental (EA) del nivel del estado son completados para la Autopista South Mountain.	Debido a una insuficiencia de fondos, ADOT identifica a la Autopista South Mountain como un "segmento no financiado."	Un consorcio de empresas privadas propone construir la Autopista South Mountain como una carretera de peaje. El consorcio luego retiraría su propuesta.	ADOT anuncia planes para reasumir terminación del Sistema Regional de Autopistas, inclusive una porción inespecifica del Corredor de Transportación de South Mountain.	ADOT empieza a preparar un nuevo L/DCR y EIS para examinar un amplio espectro de alternativas para dirigir las necesidades de transportación en el sudoeste del valle. Los esfuerzos de opiniones públicas empiezan.	El equipo del estudio colecciona información de línea y asuntos en el corredor de transportación.	El equipo del estudio determina que hay un propósito y necesidad de continuar el estudio.	ADOT, FHWA y el Army Corps de los Estados Unidos de Ingenieros están de acuerdo con las tres alternativas de construir más opciones. Estos son llevados hacia adelante en el Borrador EIS para análisis más detallado.	Los votantes aprueban la financiación del Plan Regional de Transportación de MAG - incluyendo a la Autopista South Mountain.	Se tuvieron reuniones públicas de información. Esfuerzos de opinión pública expansivos continúan a través del estudio.	ADOT anuncia la Alternativa (la Avenida 55) W55 como la "alternativa preliminar preferida" basada en la opinión de la comunidad, impactos económicos, factores ambientales, y en análisis del tráfico.	MAG revisa el RTP para incluir los cambios a la Autopista South Mountain para incluir la reducción de la autopista de ocho carriles y cambiar la alineación de la Sección Occidental a la Avenida 59 (W59).	La publicación del Borrador EIS y juntas públicas.	La decisión final esperada sobre la Autopista South Mountain.

South Mountain

Estudio del Corredor de Transportación

3200 East Camelback Road
Suite 350
Phoenix, AZ 85018

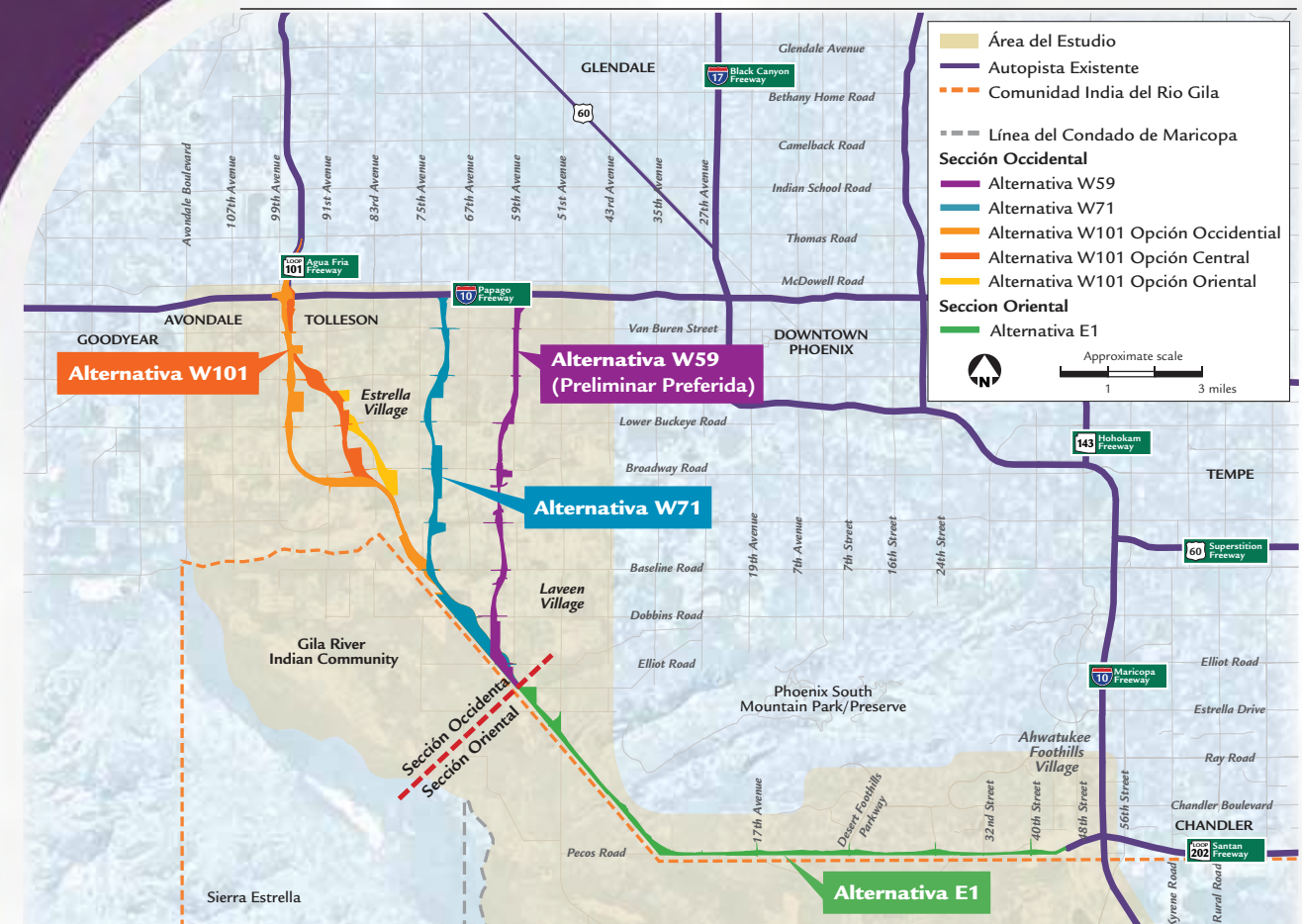
PRSR STD
U.S. POSTAGE
PAID
PHOENIX, AZ
PERMIT NO. 815



South Mountain

Estudio del Corredor de Transportación

Alternativas estudiadas en el Borrador de la Declaración de Impacto de Ambiental



Para más información con respecto a este estudio, visita por favor el sitio web del estudio en www.SouthMountainFreeway.com.

Cómo Contactarnos

Si usted tiene cualquier pregunta o comentarios acerca del Estudio del Corredor de Transportación de South Mountain, por favor contacte:

Línea directa: 602.712.7006

Sitio web: www.SouthMountainFreeway.com

Fax: 602.522.7707

Correo electrónico: ADOT@hdrinc.com

Dirección: South Mountain Corridor Study Team
3200 East Camelback Road, Suite 350
Phoenix, AZ 85018

Este documento está disponible en inglés llamando al 602.712.7006

Descargo de responsabilidad: Este documento es una traducción del texto original escrito en inglés. Esta traducción no es oficial y no es vinculante a este estado o subdivisión política de este estado.

¿Qué es el estatus del estudio?

El equipo del estudio, dirigido por el Departamento de Arizona de Transportación (ADOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA), continúa siguiendo el proceso federal definido por la Acta Ambiental Nacional de Política (NEPA), para completar un Borrador de Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para el estudio. Actualmente, ADOT está revisando el Borrador Administrativo del EIS, y el Reporte de la Ubicación y Concepto de Diseño para incluir los cambios en el *Plan Regional de Transportación* de la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG). Estos cambios incluyen la reducción de la "huella" general de la autopista a ocho carriles (tres carriles de uso general y un carril de HOV en cada dirección) y la evaluación de una conexión revisada con la Interestatal 10 en la Avenida 59.

¿Por qué han ocurrido estos cambios?

Los impuestos de ventas de medio-centavo del Condado de Maricopa Condado para proyectos de transportación, aprobado por la Proposición 400 en el 2004, son la fuente

mayor de fondos para el Plan Regional de Transportación y proporciona más que la mitad de los ingresos.

Respondiendo a la insuficiencia de presupuestos creados por los ingresos disminuidos, MAG comenzó a estudiar métodos para reducir costos de proyectos de autopistas. Adicionalmente, durante el estudio de la Autopista South Mountain el público expresó preocupación por el número de adquisiciones residenciales propuestas de negocios y acerca de algunos de los impactos potenciales de la autopista propuesta. Reconociendo estas preocupaciones de la comunidad y dirigiendo los ingresos disminuidos, estrategias fueron examinadas para reducir los impactos incluyendo los costos del proyecto y la necesidad de derecho de paso. Para el Estudio del South Mountain, este análisis resultó en dos cambios clave:

- reducir la autopista propuesta a ocho carriles (del concepto anterior de 10 carriles), con lo cual reduciendo el derecho de paso necesitado; y
- cambiar la alineación Occidental de la Sección entre la Calle Lower Buckeye y I-10 para conectar la Avenida 59 (en lugar de la Avenida 55).

*Mire adentro!
Información
del estudio...*

