

FHWA-AZ-EIS-20-01-D



**Draft Tier 1  
Environmental  
Impact Statement**

October 2020 | P9101 01P  
Federal Aid No. 410-A(BFI)



# Audiencia Pública y Participación Pública Virtual

Diciembre 2020



**ADOT**

# DERECHOS CIVILES

## ADOT'S NONDISCRIMINATION NOTICE TO THE PUBLIC

The Arizona Department of Transportation (ADOT) hereby gives public notice that it is the Agency's policy to assure full compliance with Title VI of the Civil Rights Act of 1964, Title II of the Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA), and other related authorities in all of its programs and activities. ADOT's Title VI and ADA Programs require that no person shall, on the grounds of race, color, national origin, or disability, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any program or activity.

Any person, who believes his/her Title VI or ADA rights have been violated, may file a complaint. Any such complaint must be in writing and filed with the ADOT Civil Rights Office within one hundred eighty (180) days following the date of the alleged discriminatory occurrence. For additional information about ADOT's Civil Rights programs and the procedures to file a complaint contact ADOT Civil Rights Office via the information listed below:

## AVISO PÚBLICO DE LA LEY DE NO-DISCRIMINACIÓN DE ADOT

El Departamento de Transporte del Estado de Arizona (ADOT) informa al público que esta agencia tiene como regla asegurar el cumplimiento total del Título VI de la Ley de los Derechos Civiles de 1964, del Título II de la Ley de ciudadanos Americanos con Discapacidades de 1990 (ADA) y otras normas relacionadas con todos sus programas y actividades. Los programas del Título VI y ADA de ADOT exigen que a ninguna persona se le excluya de participar, se le nieguen beneficios o de ninguna otra manera sea sujeta a discriminación en ningún programa o actividad de ADOT por motivo de raza, color, país de origen, o discapacidad.

Cualquier persona que crea que se han violado sus derechos bajo el Título VI o el ADA, puede presentar una queja. Esta queja debe presentarse por escrito a la Oficina de Derechos Civiles de ADOT dentro de ciento ochenta (180) días a partir de la fecha en que se alega que ocurrió la discriminación.

Para recibir más información sobre los programas de Derechos Civiles de ADOT y los procedimientos para presentar una queja, por favor póngase en contacto con la Oficina de Derechos Civiles de ADOT a través la información que aparece abajo:

ADOT Civil Rights Office  
206 S. 17th Avenue, Mail Drop 155-A  
Phoenix, AZ 85007  
602.712.8946, 602.239.6257 FAX, [azdot.gov](http://azdot.gov)

# Presentación de la Reunión

- Nivel 1 vs. Nivel 2
- Área de estudio
- Proceso de estudio de nivel 1
- Necesidad y propósito
- Análisis de alternativas
- Cumplir necesidad y propósito
- Alternativa preferida
- Efectos ambientales
- Sección 106 de la NHPA
- Reubicaciones y adquisiciones
- Alcance del estudio
- Sigüientes Pasos
- Cómo enviar comentarios

**Estudio de Nivel 1:** Un estudio ambiental que analiza un gran proyecto o programa a gran escala.

Resumen: Análisis a nivel de programa de múltiples corredores de 2,000 pies de ancho dentro de los cuales se podría ubicar una nueva instalación de transporte

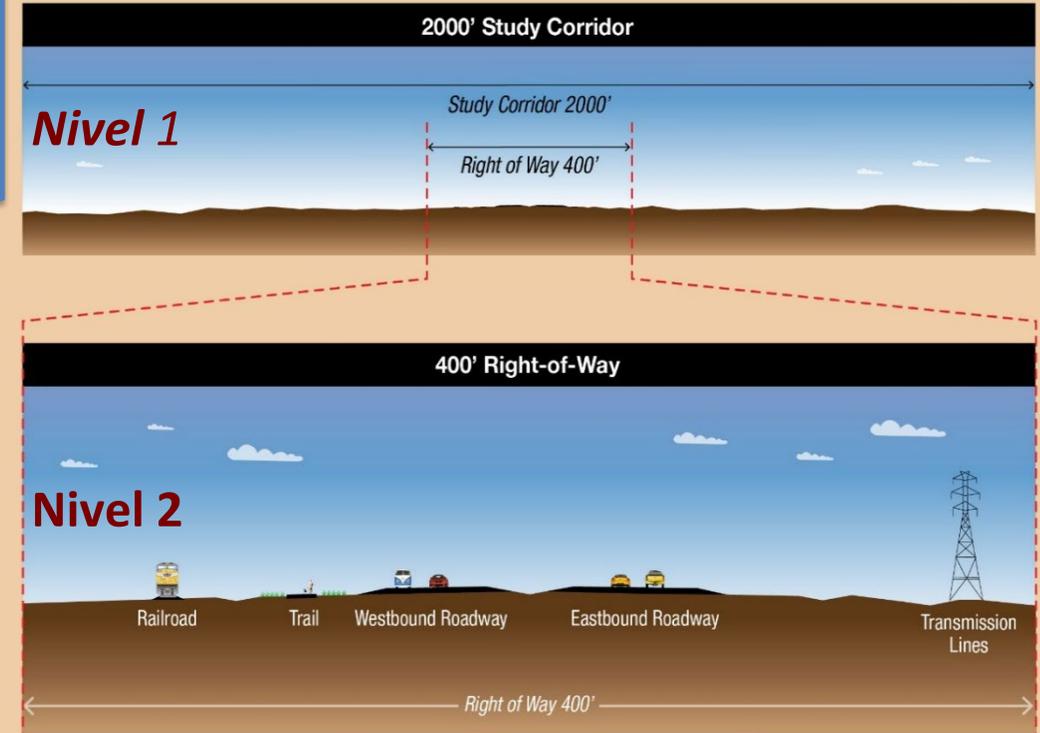
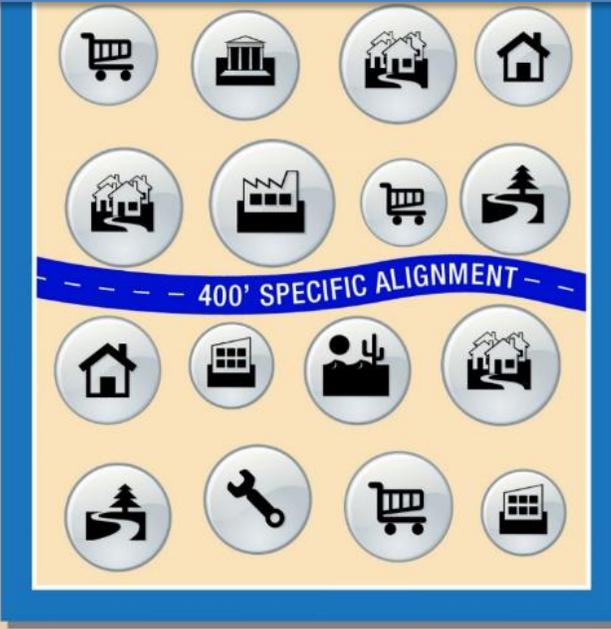
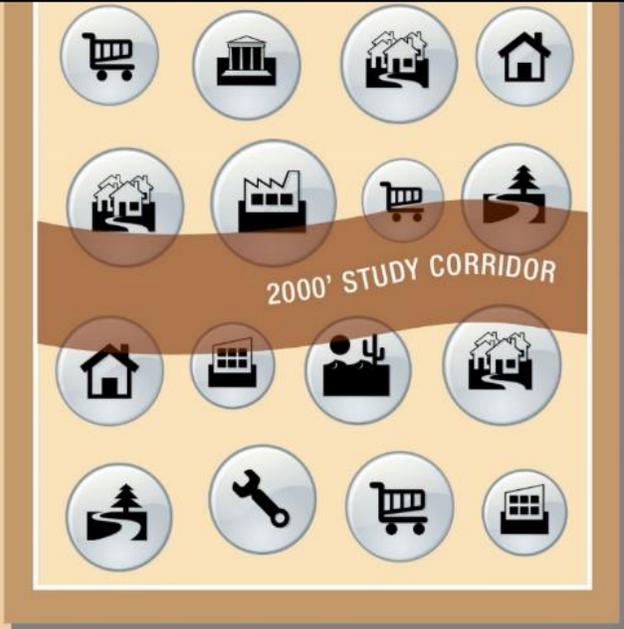
Resultado: Determine una sola alternativa de obra lineal para un análisis posterior, con una alineación que se desarrollará durante el nivel 2.

**Estudio de Nivel 2:** Un estudio ambiental que analiza la sección del proyecto con mayor detalle.

Resumen: evaluar conceptos de diseño para alineaciones específicas dentro del corredor, como 400 pies o una alineación típica de autopista. Refinar para minimizar los impactos.

Resultado: Seleccione una alineación y obtenga una separación ambiental para esa alineación

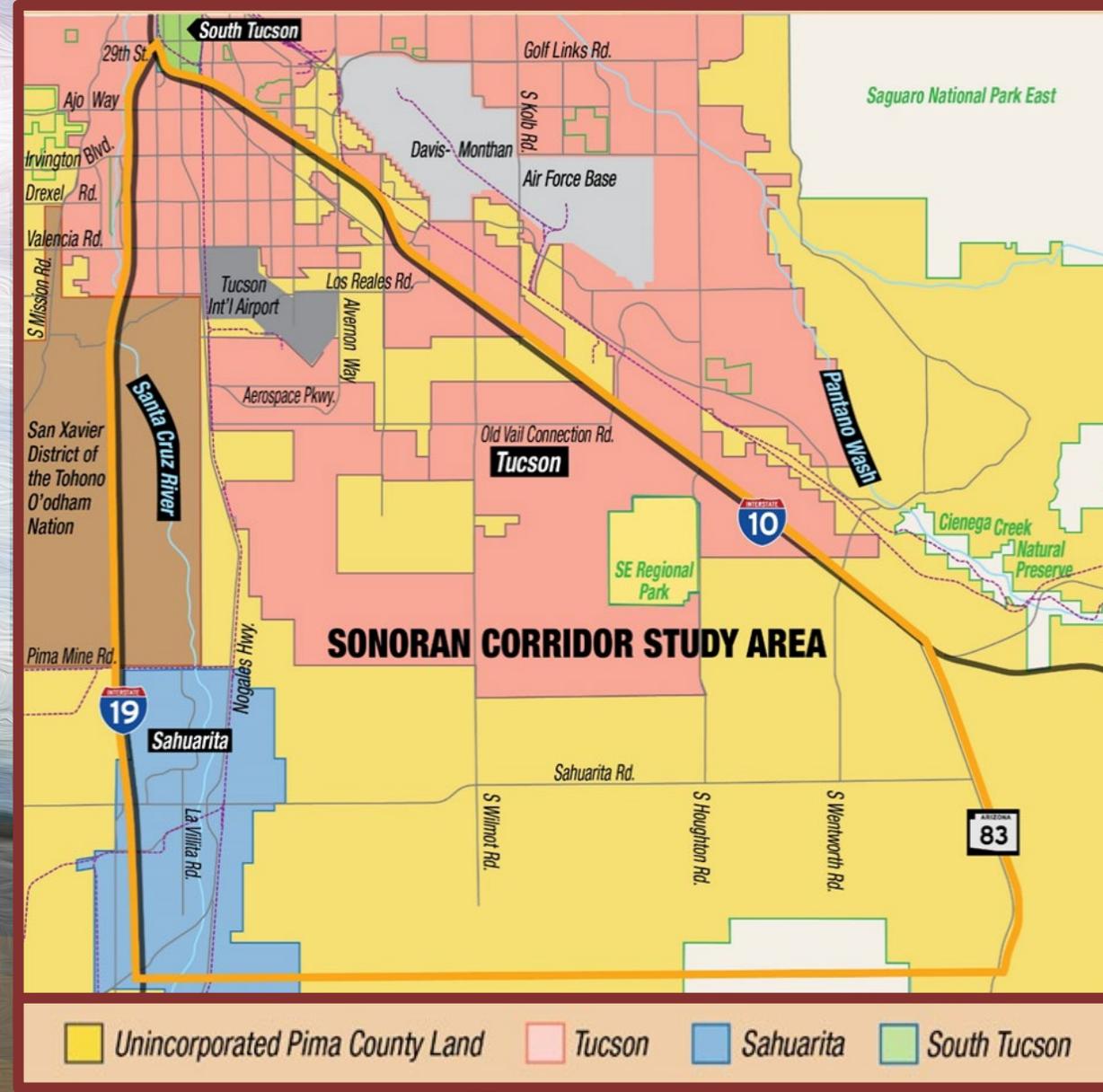
# Nivel 1 vs. Nivel 2



Study Corridor Width, Right-of-Way Width, New Facility Width

# Área de estudio

El Corredor de Sonora fue designado por el Congreso en la ley FAST Act como un corredor de alta prioridad que conecta la I-19 con la I-10, al sur del Aeropuerto Internacional de Tucson.



# Proceso de estudio de nivel 1



# Necesidad del estudio del corredor de Sonora

**Sobre la base de la información del alcance y los estudios previos, existen las siguientes necesidades dentro del Área de Estudio:**

- La red de transporte actual tiene una capacidad limitada para servir a nuevos planes de crecimiento y centros de actividad existentes
- Mayor congestión y nivel de servicio inaceptable dentro del área de estudio para 2045
- La falta de una conexión de enlace entre la I-19 y la I-10 al sur del Aeropuerto Internacional de Tucson (TUS, para sus siglas) inhibe la movilidad

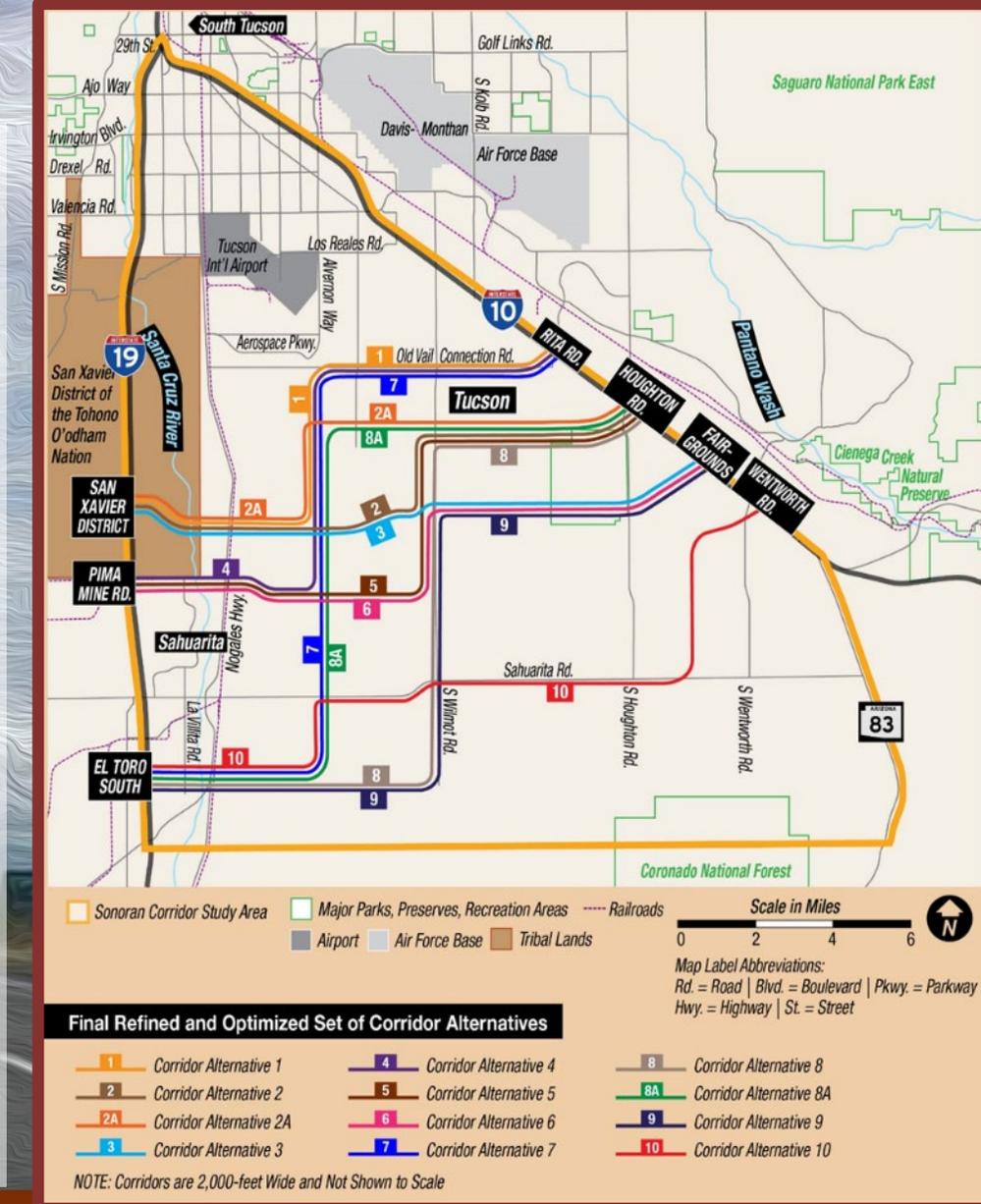
# Propósito del Estudio del Corredor de Sonora

**Dadas las necesidades que existen, el propósito general del estudio es identificar un corredor de alta capacidad y control de acceso que:**

- Mejorar la red de transporte actual para servir mejor a los planes de crecimiento y a los centros de actividad existentes al proporcionar un mejor acceso
- Reducir la congestión y mejorar el nivel de servicio en 2045 dentro del área de estudio
- Proporcione una conexión de enlace que mejore la movilidad al reducir los tiempos y el costo de viaje

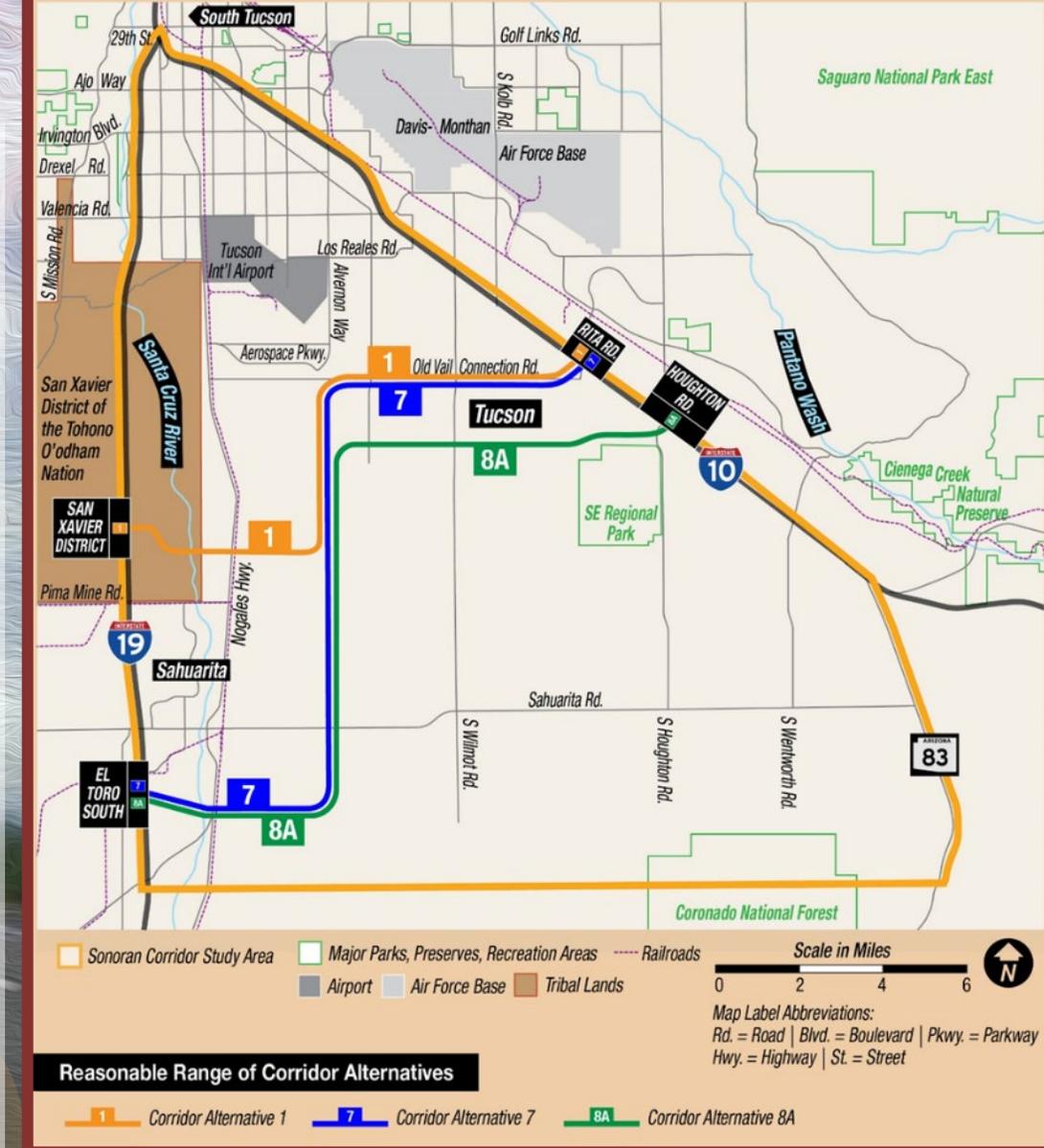
# Análisis de alternativas (1 de 2)

- Las alternativas de corredor se desarrollaron utilizando estudios previos, aportaciones de alcance y recomendaciones técnicas
- 12 alternativas se evaluaron en el informe de selección de corredor (CSR para sus siglas) (consulte la figura)
- 6 categorías de evaluación se utilizaron para analizar alternativas de corredor:
  - Crecimiento anticipado
  - Movilidad
  - Vínculos del sistema
  - Beneficio económico
  - Ambiente
  - Viabilidad de la aplicación



# Análisis de alternativas (2 de 2)

- Se recomendaron 3 alternativas de corredor para su posterior evaluación. Presentado a las partes interesadas de la agencia y al público en marzo de 2019
- El Rango Razonable de Alternativas (Vea Figura) que se evaluó en el Borrador de EIS de Nivel 1 consistió en lo siguiente:
  - Alternativa 1
  - Alternativa 7
  - Alternativa 8A
  - Alternativa sin construir
- Finalizado en junio de 2019, el CSR resume el análisis de alternativas



# Como las alternativas de rango razonable satisfacen la necesidad y el propósito (1 de 3)

NECESIDAD Y PROPÓSITO	MÉTRICAS	ALTERNATIVA SIN CONSTRUCCIÓN	ALTERNATIVA CORREDOR 1	ALTERNATIVA CORREDOR 7	ALTERNATIVA CORREDOR 8A
<b>Servir a la población y al crecimiento del empleo</b>					
<p><b>Necesidad:</b> Las áreas de alto crecimiento y los centros de actividad existentes necesitan acceso a una mejor red de transporte.</p> <p><b>Propósito:</b> Proporcionar un corredor de transporte de alta prioridad y alta capacidad para servir al crecimiento de la población / empleo y a los centros de empleo existentes y nuevos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proporciona acceso a las áreas de crecimiento planificadas en el área de estudio</li> <li>➤ Distancia total a los centros de actividad dentro de y cerca del área de estudio (más corto es mejor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ No sirve a áreas de crecimiento en el área de estudio.</li> <li>➤ No mejora el acceso a los centros de actividad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proporciona acceso directo a las áreas de mayor crecimiento y sirve directamente al empleo en o cerca del área de TUS y la I-10</li> <li>➤ 76.75 millas - Mejora el acceso a las actividades en las partes norte del área de estudio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proporciona acceso directo al mayor crecimiento en el área de estudio y Sahuarita. Sirve directamente al empleo cerca de TUS y la I-10</li> <li>➤ 66.59 millas – Mejor acceso a las actividades en las partes norte del área de estudio y Sahuarita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Proporciona acceso directo a las zonas de mayor crecimiento en el pueblo de Sahuarita. No sirve directamente a centros de empleo en y cerca de TUS y la I-10.</li> <li>➤ 75.62 millas - Mejora el acceso a las actividades en el área de estudio principalmente dentro de Sahuarita</li> </ul>

# Como las alternativas de rango razonable satisfacen la necesidad y el propósito (2 de 3)

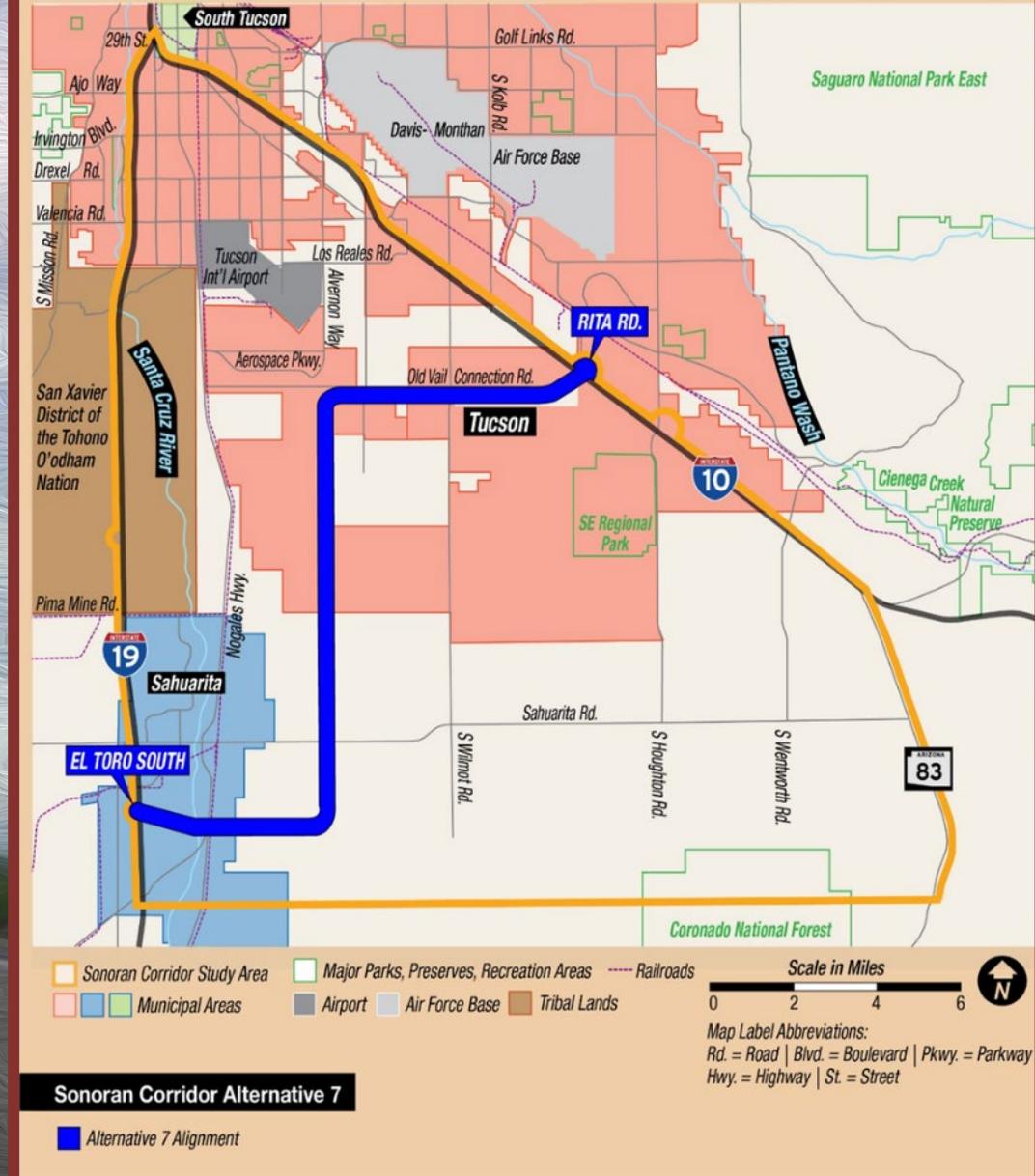
NECESIDAD Y PROPÓSITO	MÉTRICAS	ALTERNATIVA SIN CONSTRUCCIÓN	ALTERNATIVA CORREDOR 1	ALTERNATIVA CORREDOR 7	ALTERNATIVA CORREDOR 8A
<b>Reducir la congestión del tráfico</b>					
<p><b>Necesidad:</b> Mejorar la escasez de capacidad prevista en el área de estudio.</p> <p><b>Propósito:</b> Mejorar el nivel de servicio de trafico para reducir la congestión en el área de estudio para 2045.</p>	<p>➤Cambios en el nivel de servicio de trafico dentro del área de estudio para 2045</p>	<p>➤No reduce la congestión</p>	<p>➤Reduce la relación de volumen de trafico a capacidad por 5.4% comparado a la alternativa de No-construcción</p>	<p>➤Reduce la relación de volumen de trafico a capacidad por 12.2% comparado a la alternativa de No-construcción</p>	<p>➤Reduce la relación de volumen de trafico a capacidad por 13.8% comparado a la alternativa de No-construcción</p>

# Como las alternativas de rango razonable satisfacen la necesidad y el propósito (3 de 3)

NECESIDAD Y PROPÓSITO	MÉTRICAS	ALTERNATIVA SIN CONSTRUCCIÓN	ALTERNATIVA CORREDOR 1	ALTERNATIVA CORREDOR 7	ALTERNATIVA CORREDOR 8A
<b>Improve System Linkages</b>					
<p><b>Necesidad:</b> La falta de vínculos del sistema al sur de TUS inhibe la movilidad eficiente regional, interestatal e internacional en el área de estudio.</p> <p><b>Propósito:</b> Un corredor de transporte de alta prioridad y alta capacidad que une la I-19 y la I-10 al sur de TUS para mejorar la movilidad de viajes regionales, interestatales e internacionales</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cambio en los tiempos de viaje en y cerca del área de estudio</li> <li>➤ Cambio en Millas de Vehículo Recorridas (VMT para sus siglas) y Horas de Vehículo Recorridas (VHT para sus siglas) en el 2045 en comparación con la No-construcción</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ No reduce los tiempos de viaje ni afecta a VMT/VHT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reduce el tiempo de viaje en 15.9 minutos en comparación con No Build</li> <li>➤ Aumenta VMT y reduce VHT en área de estudio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reduce el tiempo de viaje en 16.6 minutos en comparación con No Build</li> <li>➤ Aumenta VMT y reduce VHT en área de estudio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tiempo de viaje 17.8 minutos más corto que No Build</li> <li>➤ Aumenta VMT y reduce VHT en área de estudio.</li> </ul>

# Alternativa preferida

- **Alternativa de Corredor 7** se ha identificado como la alternativa preferida en el proyecto de estudio nivel 1 (vea figura).
- La Alternativa Seleccionada se identificará en el documento Final de Estudio Nivel 1/Registro de Decisión (ROD para sus siglas), que se prevé para el verano de 2021



# Efectos ambientales de la alternativa preferida

## (1 de 3)

### ÁREA DE RECURSOS

### IDENTIFICACIÓN DE IMPACTO

#### Transporte

Se han identificado efectos beneficiosos en el sistema de transporte y no se proponen estrategias de mitigación para este análisis de nivel 1.

#### Uso de la tierra

Coordinar con las entidades del gobierno local según corresponda para minimizar el potencial de conflictos de uso de la tierra.

#### Condiciones socioeconómicas, desplazamientos / reubicaciones

Se identificaron los impactos socioeconómicos de la alineación preferida a nivel de corredor.

#### Justicia ambiental y Título VI

A lo largo del proceso de proyecto de estudio de Nivel 1, la Administración Federal de Carreteras (FHWA para sus siglas) y ADOT participaron en esfuerzos de participación pública con el público en general. El proyecto de estudio de Nivel 1 solo identifica áreas con alta concentración de poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. No se disponía de información específica necesaria para realizar determinaciones desproporcionadas de efectos altos y adversos.

#### Recursos económicos

Los efectos identificados a nivel regional incluyen la influencia económica de un proyecto de construcción importante y los efectos de la actividad inducida asociada.

# Efectos ambientales de la alternativa preferida

## (2 de 3)

### ÁREA DE RECURSOS

### IDENTIFICACIÓN DE IMPACTO

#### Sección 4(f) Recursos

La alternativa preferida intenta evitar las propiedades de la Sección 4(f) donde fueron identificadas.

#### Recursos Culturales

Las estipulaciones del borrador actual del Acuerdo Programático (PA para sus siglas) (ver Apéndice E) abordan los requisitos específicos para futuros estudios de los recursos culturales, que ocurrirían durante el Nivel 2. FHWA continúa trabajando con las partes consultoras de la Sección 106 y ejecutará el PA antes de emitir un ROD para el proceso de proyecto de estudio de Nivel 1.

#### Calidad del aire

Los hallazgos de Nivel 1 a nivel del corredor muestran la reducción de contaminantes debido a la reducción de los tiempos de viaje, el efecto de la longitud del corredor y reconocen la necesidad de minimizar los efectos de crear puntos calientes como intercambios en áreas sensibles al receptor.

#### Ruido y vibración

Las tierras no desarrolladas dentro del área de estudio han sido identificadas con niveles de ruido previstos, clasificadas según la zonificación y documentadas en el proyecto de estudio de Nivel 1.

#### Materiales peligrosos

Los sitios y generadores de materiales peligrosos conocidos dentro del área de estudio se han identificado a través de búsquedas en la base de datos reglamentarios y se documentan en este proyecto de estudio de Nivel 1.

# Efectos ambientales de la alternativa preferida

## (3 de 3)

ÁREA DE RECURSOS	IDENTIFICACIÓN DE IMPACTO
<b>Geología, Suelos, y Tierras de Cultivo excelentes y únicos</b>	Se consideró la topografía durante el proceso de desarrollo de alternativas para minimizar la necesidad potencial de corte (excavación) y llenado (construcción de terraplenes).
<b>Recursos Biológicos</b>	Los hábitats críticos designados fueron considerados como parte del proyecto de estudio de nivel 1, pero no existen hábitats críticos designados dentro de ninguna de las alternativas del corredor hasta la fecha.
<b>Recursos Acuáticos</b>	Se desarrollaron alternativas para tener un cruce más perpendicular de cursos de agua y llanuras aluviales. Se evitaron humedales conocidos siempre que fuera posible.
<b>Recursos Visuales y Estéticos</b>	La evaluación a nivel de corredor de los efectos visuales se limita a áreas de parque / recreación y paisajes naturales / escénicos en esta etapa del análisis. El énfasis está principalmente en el desierto y las características del paisaje de montaña lejana con elementos hechos por el hombre

**Nota:** Cada alternativa de corredor de Nivel 1 tiene 2,000 pies de ancho y el derecho de paso supuesto para una futura alineación de instalaciones sería un máximo de 400 pies de ancho. El uso de amplias alternativas de corredores de 2,000 pies de ancho en el análisis de Nivel 1 le da a FHWA y ADOT la flexibilidad de identificar y perfeccionar la alineación específica de la carretera dentro del corredor si finalmente se selecciona una Alternativa de Corredor. En ese momento, el desarrollo de la alineación específica y un diseño más detallado brindaría la oportunidad de evitar o minimizar los impactos en los entornos naturales y humanos.

# Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA por sus siglas) (1 de 2)

- Los recursos culturales existen dentro de las 3 Alternativas de Corredor. Los recursos culturales identificados se documentaron en un Informe de Inventario de Clase I
- No se hicieron determinaciones de efectos de la Sección 106 en el Borrador de EIS de Nivel 1. Las determinaciones del efecto se realizarán en los estudios ambientales de Nivel 2
- El Informe de Inventario de Clase I fue consultado con las partes consultoras de la Sección 106
- Se ha elaborado un borrador de acuerdo programático (PA por sus siglas) porque los futuros proyectos de Nivel 2 pueden tener el potencial de afectar negativamente a los recursos culturales

# Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA por sus siglas) (2 de 2)

- El Borrador PA define y describe cómo se llevarán a cabo los futuros proyectos de Nivel 2 para satisfacer los requisitos de la Sección 106 de la NHPA
  - ❖ El Borrador de PA se puede encontrar en el Apéndice E del Proyecto de Estudio de Nivel 1
- De acuerdo con 36 CFR 800.2(d), se necesita su opinión sobre el proceso de consulta de la Sección 106 del estudio (Sección 3.6 del proyecto de estudio de Nivel 1) y el Borrador de PA
- El PA Final se ejecutará antes de la emisión del Estudio Final/ROD

# Reubicaciones y adquisiciones

- Las reubicaciones y adquisiciones de propiedades no se producirán en el nivel 1
- Las reubicaciones y adquisiciones de propiedades, si es necesario, se identificarán como parte de futuros proyectos de Nivel 2 cuando se establezca una alineación de autopista más específica, si se selecciona una Alternativa de Corredor como resultado de este Estudio de Nivel 1
- Cualquier reubicación o adquisición de propiedad necesaria se llevará a cabo bajo la Asistencia Uniforme de Reubicación y la Ley de Políticas de Adquisiciones de Bienes Inmuebles de 1970

# Agencia y Alcance Público

## Agencia de Alcance:

- Reuniones previas al alcance
- Alcance
- Reuniones de coordinación del estudio

## Alcance Publico:

- Alcance
- Reuniones Públicas
- Audiencia pública y participación (ahora)

# Alcance Tribal

- Participación tribal de Tohono O'odham Nation, San Xavier District, San Xavier Allottee Association y Gaming Enterprise
- El equipo del estudio organizó reuniones de allottees del distrito de San Xavier y asistió a eventos comunitarios del distrito de San Xavier
- El equipo del estudio emitió una encuesta a los allottees afectados que buscan aportaciones sobre el corredor propuesto en el distrito de San Xavier (Alternativa 1)

# Próximos Pasos

- Fin del período de comentarios públicos – 8 de enero de 2021 (último día para enviar cualquier comentario)
- Estudio Final de Nivel 1 /ROD – previsto para el verano 2021
- Estudio Final de Nivel 1/ROD reflejará cualquier cambio en el proyecto de estudio de Nivel 1 según sea necesario como resultado de los comentarios recibidos
- El Estudio Final de Nivel 1/ROD identificará la alternativa seleccionada para el estudio

# Comentarios sobre el Proyecto de Estudio de Nivel 1

- El equipo del proyecto ahora está aceptando comentarios formales sobre el Proyecto de Estudio de Nivel 1
- Puede proporcionar un comentario oral frente a un panel de miembros del equipo de estudio
- Un reportero de la corte para que usted proporcione un comentario verbal está disponible también
- Todos los comentarios estarán limitados a 3 minutos
- Cualquier comentario oral o escrito recibido será incluido y abordado en el Estudio Final de Nivel 1/ROD

# Otras formas de enviar sus comentarios

**Teléfono :** 1.855.712.8530 (Linea gratuita)

**Correo Electronico :**  
[sonorancorridor@azdot.gov](mailto:sonorancorridor@azdot.gov)

**Correo:** Sonoran Corridor Tier 1 EIS Study Team  
c/o Joanna Bradley  
1221 S. Second Ave., Mail Drop T100,  
Tucson, AZ 85713

**En linea:** [azdot.gov/sonorancorridor](http://azdot.gov/sonorancorridor)