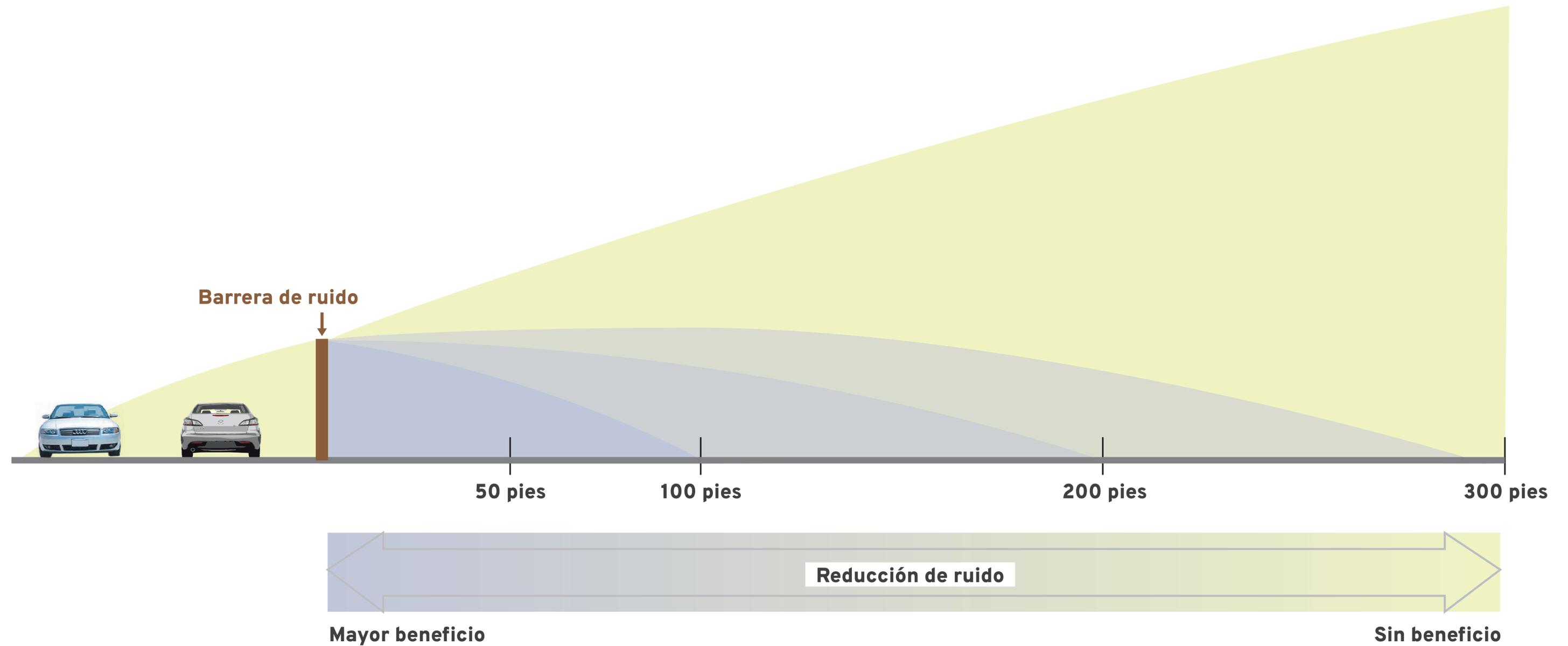


# Efectividad de la barrera de ruido

I-94 ESTE-OESTE



# Tabla de resumen de impacto

## I-94 ESTE-OESTE



| FACTOR MEDIOAMBIENTAL  | 2016 EIS FINAL<br>ALTERNATIVA PREFERIDA | 2022 BORRADOR DEL EIS SUPLEMENTARIO<br>ALTERNATIVA PREFERIDA | ALTERNATIVA PREFERIDA DE SDEIS EN COMPARACIÓN CON LA ALTERNATIVA PREFERIDA DE FEIS |
|--|---|--|--|
| Estimación del costo total   | \$852 millón<br>(2014 dolares)          | \$1.2 mil millones<br>(2021 dolares)                         | ↑  |
| Nuevo derecho de paso (acres)  | 73                                      | 49   | ↓  |
| Desplazamientos Residenciales (unidades habitacionales)                                    | 8                                       | 1  | ↓  |
| Desplazamientos Comerciales  | 11                                      | 6  | ↓  |
| Desplazamientos de edificios de propiedad pública  | 1                                       | 1  | =  |
| Cruces de llanuras aluviales de 100 años (sin nuevos cruces)                               | 1                                       | 1  | =  |
| Llanura aluvial (acres)  | 0                                       | 0  | =  |
| Cruces de arroyos (sin nuevos cruces)  | 1                                       | 1  | =  |
| Hábitat de humedales (acres)   | 0.6                                     | 0.05   | ↓  |
| Zonas verdes (acres)   | 0                                       | 0  | =  |
| Especies amenazadas y en peligro de extinción (Sí/No)                                      | Sí                                      | Sí   | =  |
| Corredor Ambiental Primario (acres)  | 0                                       | 0  | =  |
| Efectos adversos a las propiedades históricas  | 0                                       | 0  | =  |
| Sitios Arqueológicos Afectados   | 0                                       | 0  | =  |
| Problemas de justicia ambiental (Sí/No)  | No                                      | No   | =  |
| Permiso de calidad del aire  | No                                      | No   | =  |
| Receptores de ruido afectados (año de diseño 2040)   | 59                                      | 73   | ↑  |
| Sitios potencialmente contaminados (sitios recomendados para pruebas de campo adicionales) | 39                                      | 67   | ↑  |

Nota: del Borrador de la EIS Suplementaria

# La Justicia Ambiental

## I-94 ESTE-OESTE



### Historial

- WisDOT y FHWA reconocen la importancia de considerar la justicia ambiental en el desarrollo de proyectos.
- El análisis de justicia ambiental se actualizó utilizando la información más reciente del censo de EE.UU. y las revisiones de las alternativas del proyecto desde la EIS final de 2016, que incluyen:
  - Reducción de las reubicaciones residenciales de 8 en 2016 a 1 en la actualidad.
  - Reducción de las reubicaciones comerciales de 11 en 2016 a 6 en la actualidad. Varias de las empresas que ya no se reubicaron son propiedad de minorías.
  - Mejoras adicionales para bicicletas y peatones cerca de la I-94.

### WisDOT y FHWA

- Identificó a las personas minoritarias y de bajos ingresos existentes en el área de estudio.
- Proporcionó oportunidades significativas para la participación pública con miembros de poblaciones minoritarias y poblaciones de bajos ingresos a lo largo del proceso de estudio, incluido el desarrollo de propósitos y necesidades, alternativas, identificación de efectos potenciales y medidas de mitigación.
- Revisó los impactos potenciales del proyecto del Corredor Este-Oeste de la I-94, determinó los impactos de este proyecto en la población general y los recursos naturales, y luego evaluó si los impactos fueron soportados de manera desproporcionada por las poblaciones de bajos ingresos o las poblaciones minoritarias.

### Conclusión

- Tanto los efectos negativos como los positivos ocurrirían para las poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos, pero no difieren sustancialmente entre las alternativas de 8 y 6 carriles. Las poblaciones no minoritarias y de bajos ingresos se verían afectadas en la misma medida, los impactos del proyecto propuesto se mitigan sustancialmente para todas las poblaciones y los beneficios compensan los impactos residuales a corto plazo que pueden ocurrir.
- Con base en la información disponible y el análisis realizado, la FHWA no cree que haya un efecto desproporcionadamente alto y adverso para las poblaciones de justicia ambiental. La FHWA está buscando información adicional sobre los impactos de la justicia ambiental antes de tomar una determinación final en el EIS/ROD final complementario.

***La Sección 3.9 del Borrador del EIS Suplementario tiene información detallada sobre el análisis***

### Humedales

- Todas las alternativas fueron diseñadas para evitar y minimizar los impactos en los humedales en la medida de lo razonable y practicable.
- Las alternativas de 8 y 6 carriles impactan los mismos 0.05 acres de humedales:
  - -0.04 acres de humedal al norte de la I-94 en General Mitchell Boulevard
  - -0.01 acre de humedal al norte de la I-94 y al este de WIS 175
- Las alternativas del Intercambio del Estadio se diseñaron para evitar humedales de mayor calidad, como los humedales a lo largo del río Menomonee.
- La compensación por la pérdida inevitable de humedales se llevará a cabo de acuerdo con el WisDOT Wetland Mitigation Banking Technical Guideline.
- Se desarrollará un plan de mitigación de humedales durante la fase de diseño final del proyecto, en consulta con agencias estatales y federales.

### Gestión de Aguas Pluviales

- Las mejores prácticas de gestión (BPM), como estanques húmedos de detención de aguas pluviales, árboles de aguas pluviales, filtros adecuados, bioretención, zanjas mejoradas y normales, y almacenamiento en línea se utilizarían para recolectar, tratar y almacenar la escorrentía, proporcionando un beneficio en la calidad del agua y reduciendo la caudal máximo de descarga al río Menomonee.
- WisDOT trabajará con las comunidades y el MMSD durante la fase de diseño final del proyecto para calcular las mediciones de las aguas pluviales y abordar la gestión de las aguas pluviales, tanto desde el punto de vista de la calidad como de la cantidad del agua.
- Durante las siguientes fases de diseño del proyecto, las BMP se refinarían aún más en coordinación con WDNR, los municipios locales y el MMSD para cumplir con todas las pautas requeridas para un proyecto financiado por el gobierno federal.

***La Sección 3 del Borrador del EIS Suplementario tiene información detallada sobre el análisis***

# Calidad de Aire

## I-94 ESTE-OESTE



### Historial

- El análisis del impacto en la calidad del aire para este proyecto se realizó de acuerdo con los guías y los procedimientos técnicos de WisDOT, FHWA y USEPA.

### Conclusión

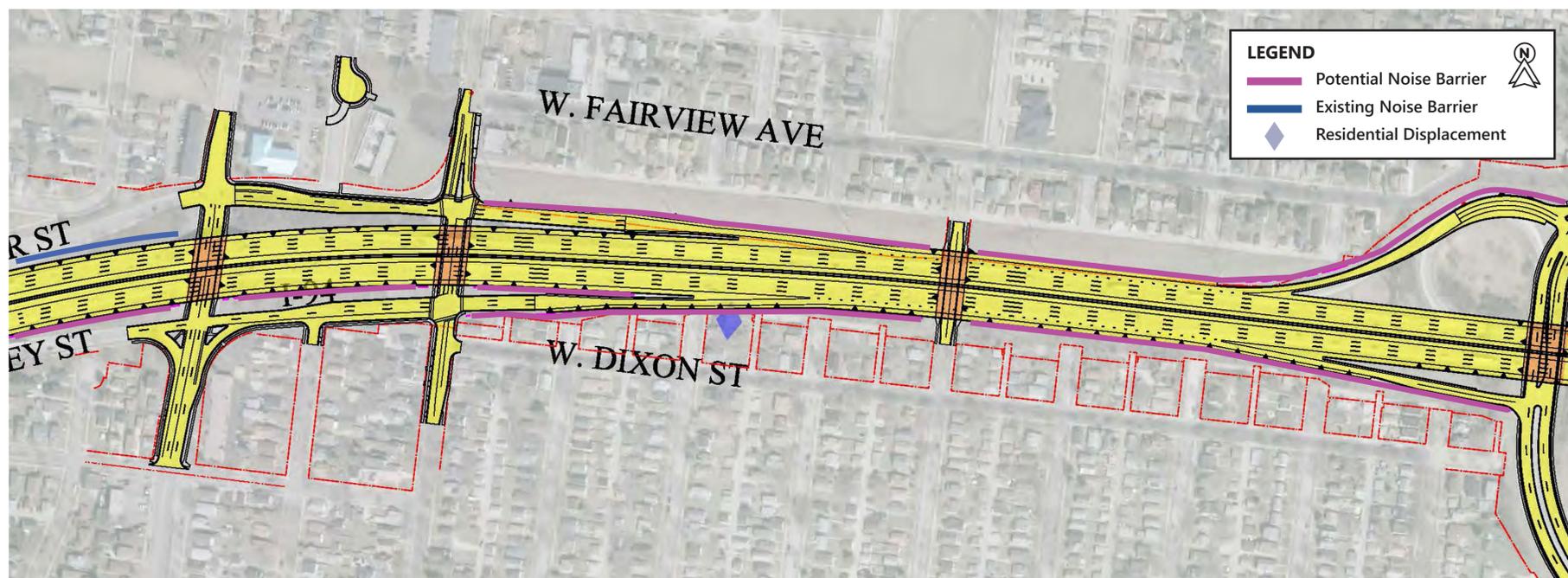
- En los análisis de calidad del aire completados para las mejoras propuestas, este proyecto no contribuirá a ninguna violación de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental.
- El proyecto cumple con los requisitos de conformidad de transporte y el material particulado (niveles de PM 2.5) no excederán los estándares de calidad del aire.
- Las emisiones de Tóxicos en el Aire de Fuentes Móviles (MSAT) en 2050 son las más bajas entre todos los años de análisis a pesar del VMT más alto proyectado en 2050 en comparación con el VMT de las alternativas de 8 y 6 carriles y sin construcción en 2019 y 2030.
- Las emisiones totales de MSAT de las alternativas sin construcción y de 8 y 6 carriles en 2030 son aproximadamente entre un 73 % y un 74% más bajas que las emisiones de 2019 y las emisiones totales de MSAT en 2050 son aproximadamente un 82% más bajas que las emisiones en 2019.
- Se realizó un análisis de Gases de Efecto Invernadero utilizando MOVES3; Se anticipa que las emisiones de gases de efecto invernadero en 2050 sean entre un 21% y un 23% más bajas que en 2019.
- No se anticipa que el proyecto cause impactos adversos a la calidad del aire.

***La Sección 3.20 del Borrador del EIS Suplementario tiene información detallada sobre el análisis***

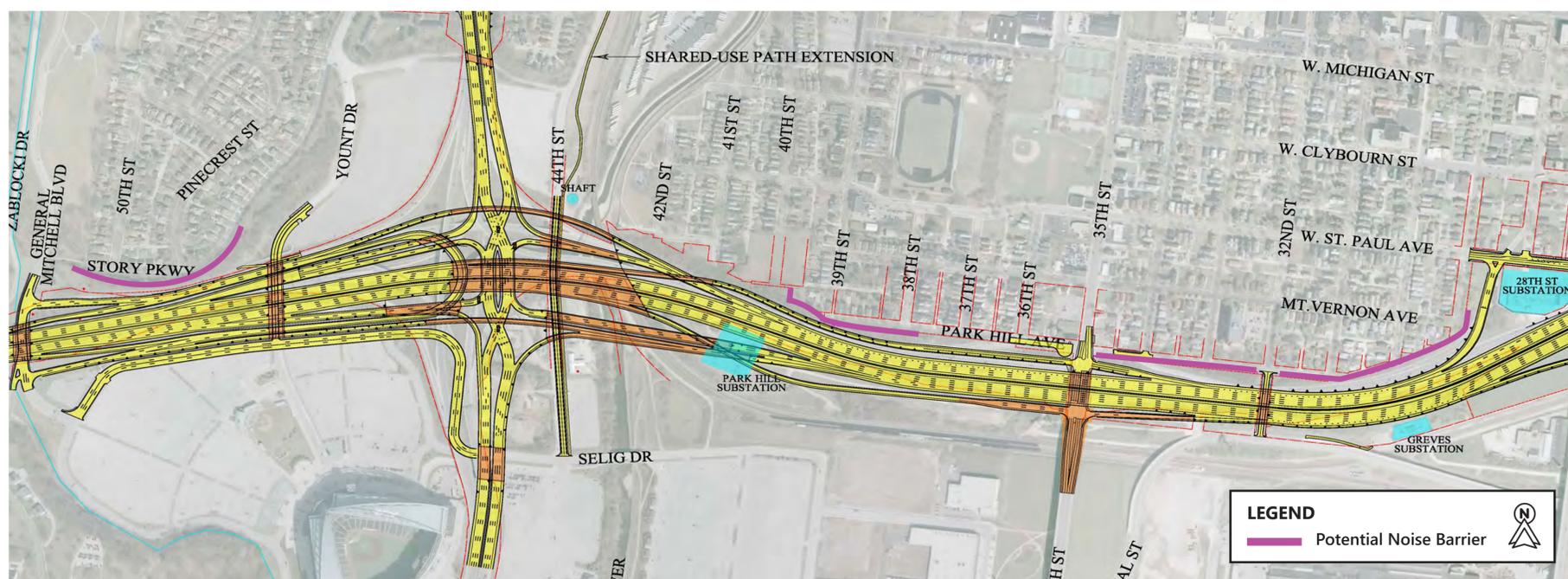
# Ubicaciones elegibles para barreras de ruido



## I-94 ESTE-OESTE



- I-94 EN DIRECCIÓN ESTE DESDE LA CALLE N 72 HASTA LA CALLE 68
- I-94 EN DIRECCIÓN ESTE DESDE N 68 STREET HAWLEY ROAD
- I-94 EN DIRECCIÓN OESTE DESDE HAWLEY ROAD HASTA 68 STREET



- I-94 EN DIRECCIÓN OESTE YOUNT DRIVE HASTA GENERAL MITCHELL BOULEVARD
- I-94 AVENIDA PARK HILL EN DIRECCIÓN OESTE DESDE LA CALLE 37 HASTA EL FINAL
- I-94 OESTE DE LA CALLE 29 A LA CALLE 35

**Nota:** La decisión final sobre la instalación de cada barrera de ruido individual requerirá el apoyo de una mayoría simple de los votos emitidos por los propietarios o residentes beneficiarios de dicha barrera de ruido. Las reuniones se llevarán a cabo a fines de 2023 o principios de 2024 para facilitar una votación de los beneficiarios.

# Consideraciones ambientales

## I-94 ESTE-OESTE



| RECURSO  | POSIBLES PROBLEMAS/CONSIDERACIONES  |
|--|---|
| Recursos económicos  | Impactos de desarrollo existentes y planificados<br>Impactos o oportunidades de empleo<br>Presupuesto total de construcción   |
| Recursos empresariales   | Traslados de negocios<br>Cambios de acceso  |
| Recursos de la comunidad   | Reubicaciones residenciales<br>Cambios en el patrón de viaje y el acceso<br>Seguridad de Trafico<br>Seguridad para peatones y bicicletas<br>Impactos en personas mayores, discapacitadas, minoritarias, de bajos ingresos y dependientes del tránsito (consideraciones de justicia ambiental) |
| Efectos indirectos y acumulativos                                    | Impactos razonablemente previsibles causados más adelante en el tiempo o más alejados de los efectos directos<br>Efectos incrementales razonablemente previsibles de actividades pasadas, presentes o futuras no relacionadas   |
| Recursos históricos y arqueológicos                                  | Impactos en estructuras o distritos históricos o sitios arqueológicos   |
| Impactos de tierras únicas (propiedades de la Sección 4 (f) y 6 (f)) | Impactos en parques públicos y áreas de recreación, refugios de vida silvestre y aves acuáticas y otras tierras de uso público y sitios históricos  |
| Estética   | Cambios en las vistas del corredor  |
| Humedales  | Aumento de la huella vial en los humedales<br>Impactos en la función y los valores de los humedales   |
| Recursos hídricos y llanuras aluviales                               | Cambios en la calidad del agua<br>Impactos en los peces y las especies acuáticas<br>Aumento de la huella de las carreteras en las llanuras aluviales<br>Impactos en la función y los valores de la llanura aluvial<br>Control de la erosión y las aguas pluviales                             |
| Hábitat de tierras altas   | Aumento de la huella vial en las tierras altas<br>Impactos en las comunidades vegetales y la conectividad<br>Impactos a la vida silvestre   |
| Especies amenazadas y en peligro de extinción                        | Impactos a especies o hábitats federales o estatales  |
| Calidad del aire   | Cumplimiento de las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiente (NAAQS)  |
| Ruido  | Impactos de ruido y determinación de mitigación   |
| Propiedades contaminadas   | Impactos en el acceso, las instalaciones, los servicios, la respuesta a emergencias, la calidad del aire, el ruido, la calidad del agua, los desechos sólidos/peligrosos y las vibraciones.<br>Impactos del tráfico de construcción   |
| Actividades de construcción  | Impacts to access, facilities, services, emergency response, air quality, noise, water quality, solid/hazardous waste and vibration<br>Construction traffic impacts   |

**Nota:** Para más información, ver SDEIS

# Recursos culturales históricos

## I-94 ESTE-OESTE



### QUE

Los recursos culturales históricos son los restos históricos de actividades humanas pasadas que suelen tener más de 50 años. Por lo general, estos toman la forma de estructuras, paisajes, sitios y objetos de importancia para una cultura o comunidad. Los recursos históricos están protegidos por las leyes estatales y federales, principalmente la Ley de Preservación Histórica Nacional. Los sitios históricos que ya están incluidos en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) o que se ha determinado que son elegibles para su inclusión en la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) deben evitarse si es posible, o deben minimizarse y mitigarse los posibles efectos adversos.

Los recursos culturales pueden ser elegibles para el NRHP bajo cuatro criterios:

- > Asociado con eventos que han hecho una contribución significativa a patrones generales de nuestra historia
- > Asociado con vidas de personas importantes en nuestro pasado
- > Encarnan características distintivas de un tipo, período o método de construcción, o representan el trabajo de un maestro o poseen altos valores artísticos
- > Han proporcionado, o pueden producir, información histórica importante

Junto con estos criterios, los recursos históricos también deben tener integridad, el grado en que una propiedad conserva su identidad histórica y autenticidad, evidenciada por la supervivencia de las características físicas que existieron durante el período histórico de la propiedad.

### DONDE

Los recursos históricos conocidos en el área del proyecto I-94 incluyen:

- > Calle 16
- > Cementerio Calvary
- > Northwestern Branch, Distrito Histórico del Hogar Nacional para Soldados Voluntarios Discapacitados (incluye el Cementerio Nacional Wood en ambos lados de la I-94)
- > Teatro Paradise
- > Lugar histórico nacional del arrecife de los soldados
- > Distrito histórico residencial Story Hill 1
- > Distrito histórico residencial Story Hill 2 y 3
- > Avenida oeste de St. Paul, distrito histórico industrial

### QUIÉN

Para el Corredor Este-Oeste de la I-94, WisDOT y FHWA han consultado con el Servicio de Parques Nacionales y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Wisconsin (SHPO) y el Consejo Asesor sobre Preservación Histórica ha elegido participar en el proceso de consulta. Otras partes consultoras incluyen el Departamento de Asuntos de Veteranos de EE. UU., La Administración del Cementerio Nacional, la Comisión de Preservación Histórica de la Ciudad de Milwaukee, la Arquidiócesis de Milwaukee, el Condado de Forest Potawatomi, la Alianza de Preservación de Milwaukee y el Fideicomiso Nacional para la Preservación Histórica.

Estas agencias y grupos son responsables de determinar los posibles efectos del proyecto del Corredor Este-Oeste de la I-94 sobre los recursos culturales en el corredor y de desarrollar formas de evitar, minimizar y mitigar cualquier efecto adverso.

### TU ROL

Puede participar en el proceso de evaluación de recursos históricos contándonos sus inquietudes sobre las alternativas del Corredor Este-Oeste de la I-94 que se están considerando y sus posibles efectos sobre estos recursos.

También agradeceríamos cualquier información que pueda tener sobre posibles recursos históricos adicionales en el área de estudio.

# Área de efecto potencial

## Recursos Históricos y Culturales

I-94 ESTE-OESTE

