

**Appendix B- Scoping Information Booklets-
English, Hmong, Somali, Spanish**



SOUTHWEST transitway

green means go.

southwesttransitway.org

Scoping Information Booklet

in support of the Draft Environmental Impact Statement (DEIS)
for the Southwest Transitway Project

Federal Transit Administration (FTA)
Hennepin County Regional Railroad Authority (HCRRA)
September 2008

Table of Contents

| | |
|---|---|
| Introduction | 1 |
| What is a draft environmental impact statement, and what is scoping? | 1 |
| Tell me more about the project; why is a Southwest Transitway needed? | 2 |
| Has the Southwest Transitway been studied before? | 3 |
| What alternatives are being considered? | 4 |
| How can I be part of the process? | 6 |
| When, where, and how can members of the public comment? | 6 |
| How can I be involved after the scoping period? | 7 |
| How will my comments affect the process? | 7 |
| What government agencies are involved? | 7 |
| What environmental topic areas will be considered? | 8 |
| Scoping Comment Form. | 9 |



Introduction

The Southwest Transitway is a proposed transit project intended to improve mobility in the southwest part of the Twin Cities metro area including the cities of Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, Edina, St. Louis Park, and Minneapolis. It is the intent of the Hennepin County Regional Railroad Authority (HCRRA) to partner with the Federal Transit Administration (FTA) as lead agencies to develop the Southwest Transitway as a major transit capital investment.

As the public agency responsible for completing the Draft Environmental Impact Statement (DEIS), the HCRRA is required to comply with the requirements of the Minnesota Environmental Quality Board (EQB) pursuant to the Minnesota Environmental Policy Act (MEPA) (Minn. Stat. §116D.04 and 116D.045). The project will also pursue federal funding from the FTA. As a result, the FTA is required to undertake environmental review in compliance with the National Environmental Policy Act (NEPA). The FTA, as the federal lead agency under NEPA, and HCRRA, as the state lead agency under EQB, have determined that the Southwest Transitway project may have significant environmental impacts. To satisfy both NEPA and EQB requirements, the HCRRA and the FTA are preparing a Draft Environmental Impact Statement (DEIS) for the Southwest Transitway project.

This Scoping Information Booklet contains a description of the scoping process, an overview and status update of the Southwest Transitway project DEIS, and information on how the public can get involved in scoping.

“

The National Environmental Policy Act (NEPA) [42 U.S.C. 4321 et seq.] was signed into law on January 1, 1970. The Act establishes national environmental policy and goals for the protection, maintenance, and enhancement of the environment, and it provides a process for implementing these goals within the federal agencies. NEPA requires federal agencies to integrate environmental values into their decision-making processes by considering the environmental impacts of their proposed actions and reasonable alternatives to those actions.

The Minnesota Environmental Quality Board (EQB) plays a vital role in Minnesota's environment and development. The board develops policy, creates long-range plans, and reviews proposed projects that would significantly influence Minnesota's environment. The EQB writes the rules for conducting environmental reviews. The EQB's environmental review duties are directed by Minnesota Environmental Policy Act Laws 1973, Chapter 412 (MEPA) Minnesota Statutes 116D.04.

What is a draft environmental impact statement, and what is scoping?

A DEIS documents the potential social, economic, and environmental benefits and impacts of a proposed project or action and proposed measures to mitigate any adverse impacts in compliance with NEPA. The DEIS is released to the public and interested agencies for review and comment. The DEIS and the Final Environmental Impact Statement (FEIS) compose the Environmental Impact Statement (EIS) under NEPA.

Scoping is the first step in the NEPA/EIS process. Scoping is designed to inform the public, interest groups, affected tribes, and government agencies of the DEIS (including opportunities for public involvement) and to present the purpose and need for the project, the proposed alternatives to address the

needs identified, and potential benefits and impacts for public and agency review early in the NEPA/EIS process.

The purpose of scoping is to confirm the purpose and need for the project, identify appropriate alternatives for addressing the needs, and identify the potentially significant environmental issues associated with the proposed alternatives that should be analyzed in depth in the DEIS. The scoping process is also intended to eliminate detailed study of issues that are not significant and/or have been addressed by prior studies.

This scoping process includes three (3) formal public meetings at which anyone may have their verbal comments recorded and/or provide written comments. Scoping comments should focus on the purpose and need for the project, the proposed alternatives, and the potentially significant environmental benefits and impacts that should be analyzed in the DEIS.

An overview of the purpose and need for the project can be found on page 2 of this document, descriptions including a map of the proposed alternatives can be found on page 4 of this document, and the list of environmental areas that will be analyzed for potential environmental benefits and impacts can be found on page 8 of this document.



Tell me more about the project; why is a Southwest Transitway needed?

The Southwest Transitway is a proposed 14-mile light rail transit (LRT) line in the Minneapolis/St. Paul region, connecting downtown Minneapolis to the high growth areas to the southwest. The LRT line will add system capacity in an area of high demand, respond to travel demand created by existing and planned residential and employment growth, provide a competitive travel option that will attract choice riders, and serve transit dependent populations. This line will also be an expansion of the region's transitway system (Hiawatha LRT line, Northstar Commuter Rail (under construction), and Central Corridor LRT line (proposed).

Overview of the purpose and need for the project

Three primary factors make the Southwest Transitway project important for people who live and work in the southwest metro area: 1) growing roadway congestion; 2) lack of competitive, reliable transit options for choice riders and transit dependent persons; and 3) lack of reverse commute transit service.

Mobility: The study area is experiencing significant roadway congestion resulting from high residential and employment growth and limited infrastructure improvements. In terms of travel, currently 27 percent of all regional trips begin or end in the corridor, and 65 percent of all trips originating within the study area stay within the study area—people who live in the study area, also work in the study area. The study area is also home to many major employers. Downtown Minneapolis is the region's largest employment center with over 140,000 jobs (78 jobs/acre), and the Golden Triangle is the region's sixth largest employment center with over 50,000 jobs (10 jobs/acre). In addition to the high employment growth, this area has also experienced high residential growth with over 31,200 new residences since 1980—new homes in Eden Prairie accounted for more than half of this number.

“

Mobility deficiency rating. The Minnesota Department of Transportation (Mn/DOT) Metro District, which is responsible for transportation investments within Metro District's eight-county metropolitan area, categorizes all highways as having a high, medium, or low deficiency rating. Because most of the highway system experiences congestion, the severity (miles and duration) of congestion for a highway is a critical factor for prioritizing and selecting mobility enhancement projects.

Bus shoulder-lanes look and operate like any other roadway shoulder, but Mn/DOT permits certain buses to use the shoulders to bypass congestion, and to provide faster and more reliable transit commutes in congested corridors.

Ramp meters are traffic signals on freeway entrance ramps that allow traffic onto the freeway in a measured or regulated amount.

Ramp meter bypass lanes offer incentives to carpools and bus riders and present the possibility for time savings, and ultimately reductions in vehicle miles traveled.

As a result of this strong residential and employment growth, travel on area roadways has increased between 80 and 150 percent in the past 25 years. A number of study-area roadways—TH 100, TH 169, TH 62, I-494, I-394, and TH 7—have been identified by the Minnesota Department of Transportation (Mn/DOT) as having a high mobility deficiency rating. According to Mn/DOT's long-range transportation plan, the Transportation System Plan (TSP), there are no plans for major expansions or improvements to roadways in the study area.

Suburban express bus ridership in the area served by SouthWest Transit and Metro Transit has more than doubled in the past 10 years and surpassed 1 million annual riders for the first time in 2007. Transit advantages, including bus shoulder-lanes, park-and-ride lots, and ramp meter bypass lanes have been implemented throughout the area, but bus speeds remain limited, even on shoulder-lanes, to a maximum of 35 miles per hour (mph) under congested conditions.

Due to lack of planned highway capacity additions and transit facility capacity limitations in downtown Minneapolis, future demand increases for autos and buses will not be adequately met.

Lack of competitive, reliable transit options for choice riders and transit dependent persons: Due to congested roadways—the same roadways used by the bus system—it is difficult to provide the significant travel time advantages that would attract choice riders (who have a choice between transit and driving) to the transit system and to adequately serve transit-dependent people in and around downtown Minneapolis.

The study area roadway network is oriented north-south/east-west whereas development patterns have radiated outward from downtown Minneapolis on a diagonal. This causes additional travel time to be added to vehicle and transit trips due to the geography of the roadway system. In an attempt to reduce travel time for transit, the Twin Cities has become a national leader in the use of bus shoulder lanes. Currently, the Twin Cities has over 250 miles of operating bus shoulder lanes. These facilities provide buses with a travel time advantage over the private automobile during peak travel periods, but state law limits their use to situations where the roadway is operating at 35 mph or lower and the bus cannot travel more than 15 mph above the speed of the roadway. As stated previously all major roadways in the study area are identified by Mn/DOT as experiencing

mobility deficiencies during peak travel periods. This negatively affects the ability of the bus transit system to provide the travel time advantage that would attract choice riders from suburban locations to the transit system.

The number of transit-dependent people is growing in the study area, primarily in and around downtown Minneapolis. The areas of growth include the North Loop, Harrison, and Bryn Mawr neighborhoods. The geography of the roadway network in these areas, especially Harrison and Bryn Mawr, makes it difficult to provide competitive transit travel times. The roadway network through these neighborhoods is circuitous and has many one-way streets. In many cases, people who live only a few miles from downtown Minneapolis have transit travel times ranging from 9 minutes to 13 minutes because of the roadway network used by the bus system.

Lack of reverse commute transit

service: In addition to the strong job growth in downtown Minneapolis, the other cities have experienced, and are projected to continue to experience, substantial job growth into the future. This trend is evidenced by the 65 percent of the trips generated in the study area remaining within the study area. Many of these trips are reverse commute trips from the near-downtown neighborhoods to job centers in suburban locations. Currently these job centers are largely inaccessible by transit.

Has the Southwest Transitway been studied before?

In the early 1980s, the Southwest Transitway was considered a potential LRT line to serve communities from Minneapolis to Hopkins. Mobility issues in this corridor, as described in the previous section, have been well documented since the early 1980s. Previous studies include:

- Comprehensive LRT System Plan for Hennepin County (1988)
- Draft Environmental Impact Statement Hennepin County Light Rail Transit System (1988)

- 29th Street and Southwest Busway Feasibility Study (2000)
- 29th Street and Southwest Corridors Vintage Rail Trolley Study (2000)
- Transit 2020 Master Plan (2000)
- Twin Cities Exclusive Busway Study (2000)
- Transit 2025 Master Plan for Transit (2001)
- Southwest Rail Transit Study (2003)
- Southwest Transitway Alternatives Analysis (2007)

More recently, the Metropolitan Council's 2030 Transportation Policy Plan, the region's long-range transportation plan, identified the Southwest Transitway for implementation prior to 2030. Furthermore, each of the study area communities has referenced the Southwest Transitway within their local comprehensive plans.

Southwest Transitway Alternatives Analysis, 2007

In 2007, the HCRRA completed a federally required study called an Alternatives Analysis, which was a continuation of the *Southwest Rail Transit Study, 2003*. The *Southwest Transitway Alternatives Analysis (AA)* compared the benefits, costs and impacts of a range of transitway alternatives (modes and routes) to identify those which would meet the needs of the communities as expressed in the Purpose and Need Statement.



To aid in determining which alternatives met the area needs, five goals tiered by importance were developed.

1. Improves mobility.
2. Provides a cost-effective, efficient travel option.
3. Protects the environment.
4. Preserves the quality of life.
5. Supports economic development.

The transitway alternatives were evaluated to determine if they met the five goals. After evaluating one bus alternative, two bus rapid transit alternatives, and eight light rail transit alternatives, it was concluded that LRT was the preferred mode of transit and three of the eight LRT routes could meet the five established goals. In addition, the bus alternative, called the Enhanced Bus, was retained, even though it did not perform as well as the LRT alternatives, to continue to evaluate the possibility of addressing the increasing mobility needs of the area through improved bus service rather than LRT. The AA concluded that mobility improvements could best be addressed through the development of one of three possible LRT alternatives that would connect the residential, commercial, employment, and entertainment activity centers within the study area.



A choice rider is someone who does not need to use transit for daily trips, but who chooses to use it because of convenience, time savings, cost savings (no parking fees), or some combination of these factors.

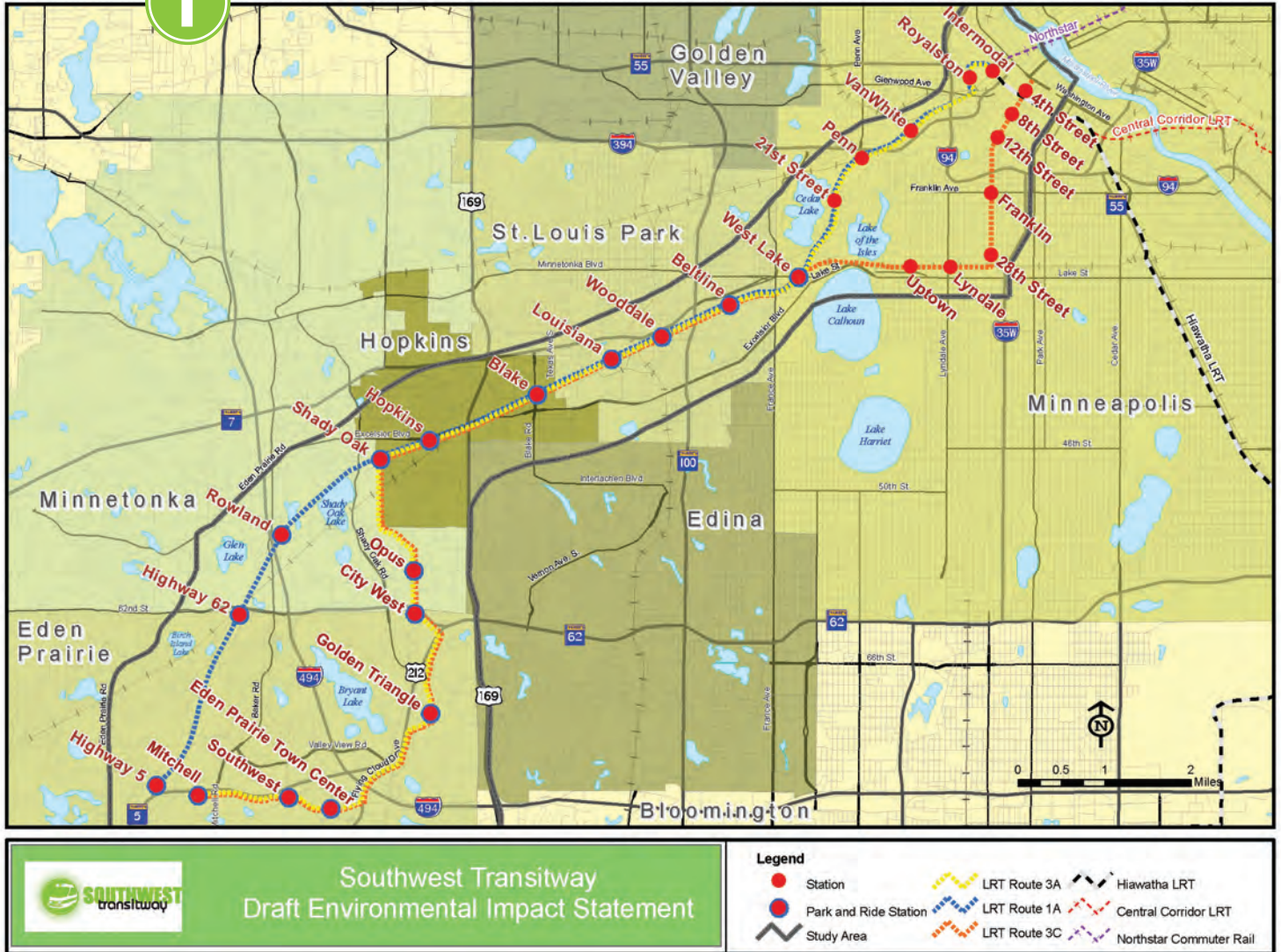
A transit-dependent person is someone who must rely on public transit for daily trips. The Federal Transit Administration defines transit-dependent persons as those 1) without private transportation, 2) elderly (over age 65), 3) youths (under age 18), and 4) persons below poverty or median income levels defined by the U.S. Census Bureau.

Reverse commuting means that you live in the center city and work in the suburbs. This is the opposite of the regular commute where a person lives in the suburbs and travels to work in the city.

Figure

1

Light Rail Transit (LRT) Alternatives



The AA is the starting point for the DEIS and forms the basis for this scoping process.

What alternatives are being considered?

Based upon the AA, three LRT alternatives and one Enhanced Bus alternative are proposed for inclusion in the DEIS.

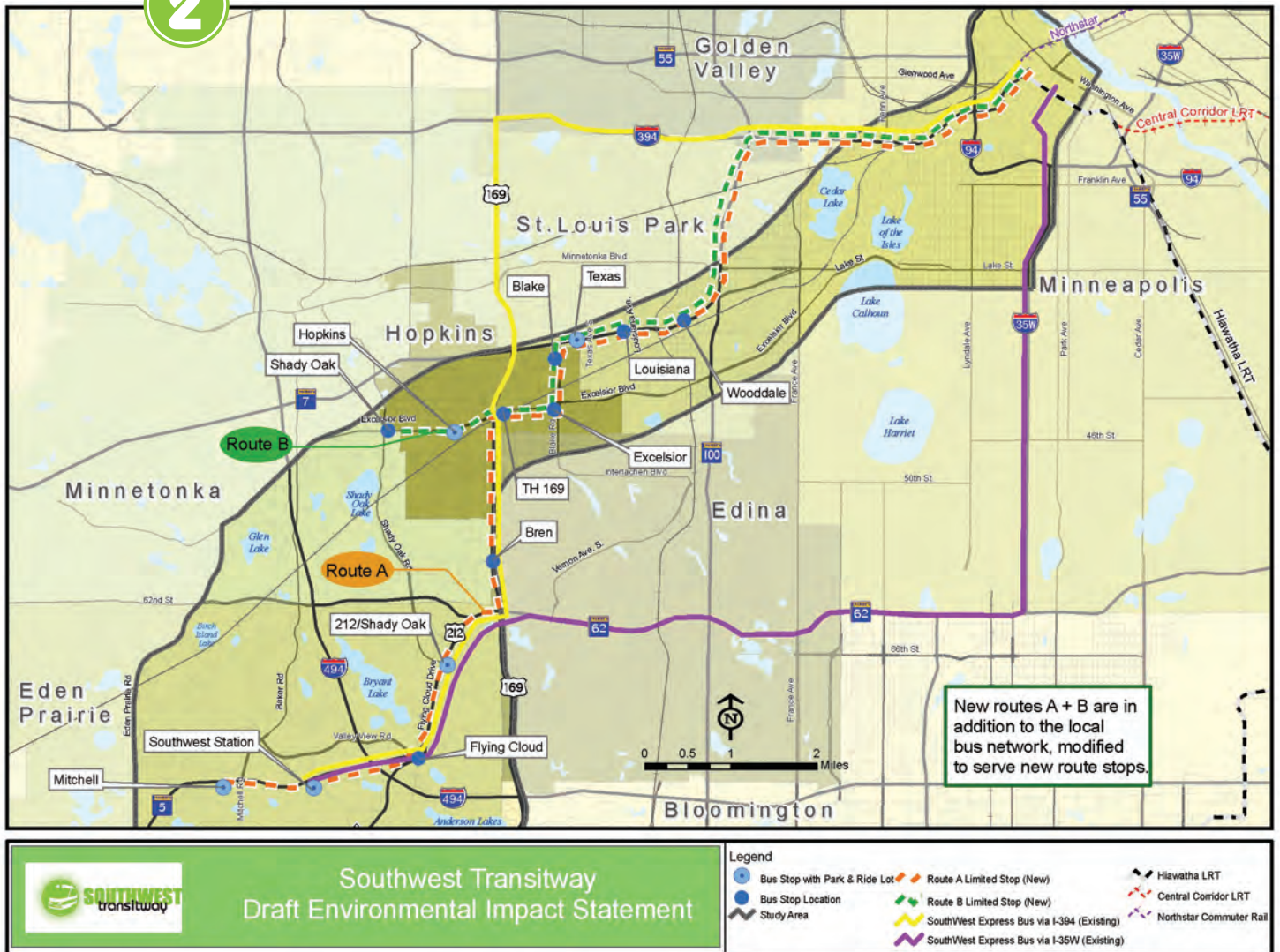
The alternatives include proposed station locations, park and ride facilities at stations, and routings between stations. An LRT maintenance and storage facility is assumed, but a location is yet to be determined.

Light Rail Transit 1A: This alternative would operate from downtown Minneapolis to Eden Prairie (TH 5) via an extension of the Hiawatha LRT tracks on 5th Street, past the downtown Minneapolis Intermodal Station to Royalston Avenue, to the Kenilworth Corridor through Minneapolis and the HCRRA property through St. Louis Park, Hopkins, Minnetonka and Eden Prairie terminating at TH 5 and the HCRRA's property. Stations are proposed at Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., downtown Hopkins, Shady Oak Rd., Rowland Rd., TH 62, and TH 5. Alternative 1A is shown in Figure 1.

Light Rail Transit 3A: This alternative would operate from downtown Minneapolis to Eden Prairie (Mitchell Road/TH 5) via an extension of the Hiawatha LRT tracks on 5th Street, past the downtown Minneapolis Intermodal Station to Royalston Avenue, to the Kenilworth Corridor through Minneapolis, the HCRRA property in St. Louis Park and Hopkins, to new right-of-way through the Opus/Golden Triangle area, the Eden Prairie Major Center area terminating at TH 5 and Mitchell Road. Stations are proposed at Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., downtown Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, Eden Prairie Town Center,

figure 2 Enhanced Bus Alternative

2



SouthWest Station, and Mitchell Rd. Alternative 3A is shown in Figure 1.

Light Rail Transit 3C: This alternative would operate from downtown Minneapolis to Eden Prairie (Mitchell Road/TH 5) via Nicollet Mall to Nicollet Avenue (tunnel from Franklin Avenue to 28th Street), the Midtown Corridor through Minneapolis, the HCRRA property in St. Louis Park and Hopkins, to new right-of-way through the Opus/Golden Triangle, the Eden Prairie Major Center area terminating at TH 5 and Mitchell Road. Stations are proposed at 4th St., 8th St., 12th St., Franklin Ave., 28th St., Lyndale Ave., Hennepin Ave., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., downtown Hopkins, Shady Oak Rd.,

Opus, City West, Golden Triangle, Eden Prairie Town Center, SouthWest Station, and Mitchell Rd. Alternative 3C is shown in Figure 1.

Enhanced Bus: The Enhanced Bus alternative, also known as the Transportation System Management (TSM) Alternative, is designed to provide lower cost, operationally-oriented improvements to address the project's purpose and need as much as possible without a major transit investment. It includes minor modifications to the existing express service, and would augment Metro Transit and SouthWest Transit service between Minneapolis and Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, and St. Louis Park. This alternative will serve as the New Starts Baseline against which

the cost-effectiveness of the proposed project will be measured, and includes improvements identified in the No-Build Alternative. The Enhanced Bus Option is shown in Figure 2.

No-Build Alternative: The No-Build Alternative includes all roadway and transit facility and service improvements (other than the proposed project) planned, programmed, and included in the Financially Constrained Regional Transportation Policy Plan to be implemented by the Year 2030. It includes minor transit service expansions and/or adjustments that reflect a continuation of existing service policies as identified by the Metropolitan Council. The No-Build Alternative serves as the NEPA baseline against which the potentially significant

environmental benefits and impacts of other proposed alternatives, including the proposed project, will be measured.

How can I be part of the process?

Anyone who has an interest in the Southwest Transitway and the potentially significant environmental benefits and impacts is encouraged to take part in the scoping process. Comments should be provided during the scoping period, which ends on November 7, 2008 at 5:00 PM. To participate in the process, first read this booklet to learn more about what is being proposed. Second, attend a scoping meeting to learn more and share your thoughts, ideas, and comments. Third, provide input regarding the proposed alternatives to be studied, any potentially significant social, economic, or environmental impacts for evaluation in the DEIS, and comments on the purpose and need for the proposed project.

Comments can be presented verbally to the HCRRA at any of the three (3) formal scoping meetings or submitted in writing via U.S. mail, fax, or email no later than 5:00 PM. on November 7, 2008. For your convenience a public comment sheet is attached to this report. Comments may also be submitted directly via the Southwest Transitway Web site, www.southwesttransitway.org.

A comprehensive Public Involvement Program and a Coordination Plan for public and interagency involvement that address how the Southwest Transitway project will involve the public and agencies throughout the DEIS process will be available at the scoping meetings and is also available on the Southwest

Make comments on:

- Alternatives to be studied,
- Any significant social, economic or environmental issues for evaluation, and
- Purpose and Need statement.

TO DO:

- Read this booklet
- Attend a scoping meeting (optional)
- Tell us what you think should be studied.

Transitway Web site or by contacting Ms. Katie Walker, Transit Project Manager.

When, where, and how can members of the public comment?

The formal comment period for the Southwest Transitway DEIS will end on November 7, 2008 at 5:00 PM. During that timeframe, the public and agencies are encouraged to submit comments in writing via U.S. mail, fax, e-mail, or Web site (see contact information below) or verbally at three scheduled formal scoping meetings.

Formal scoping meetings are scheduled for the following dates and locations:

Tuesday, October 7, 2008
2:00 PM open house
3:00 PM public hearing
Hennepin County Government Center
300 South 6th Street
Minneapolis, MN 55415

Tuesday, October 14, 2008
5:00 PM open house
6:00 PM public hearing
St. Louis Park City Hall
5005 Minnetonka Boulevard
St. Louis Park, MN 55416

Thursday, October 23, 2008
5:00 PM open house
6:00 PM public hearing
Eden Prairie City Hall
8080 Mitchell Road
Eden Prairie, MN 55344

Please note: During the open house portion of the formal scoping meeting, project staff will be available to answer questions. Formal testimony before the HCRRA will begin with the public hearing portion of the scoping meeting. To ensure that all those who wish to address the

HCRRA are given the opportunity each person will be given three (3) minutes to address the HCRRA.

Auxiliary aides, services and communication materials in accessible formats and languages other than English can be arranged **if notice is given at least 14 calendar days before the meeting** by contacting Ms. Katie Walker at the address, telephone number, or e-mail address below.

Comments may also be submitted in writing by:

Mail: Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager, Hennepin County, Housing, Community Works & Transit, 417 North 5th Street, Suite 320, Minneapolis, MN 55401

Fax: 612-348-9710

E-mail: Katie.Walker@co.hennepin.mn.us

Web site: www.southwesttransitway.org

Telephone: 612-348-9260

Comments must be received by 5:00 PM on November 7, 2008.

For more information on the scoping process, contact Ms. Katie Walker at the address, telephone number, or e-mail address above.

Written materials, project updates, and materials used at the public scoping meetings will be available on the Southwest Transitway project Web site: www.southwesttransitway.org.

Government agencies will be invited to a separate scoping meeting.

How can I be involved after the Scoping Period?

Although the formal scoping period ends November 7, 2008, opportunities for public involvement in the DEIS will continue. Involvement opportunities will include ongoing meetings with members of the public, tribes, business and community groups, and government agencies.

Opportunities for community interaction and input will occur during important periods throughout the study process (see DEIS Schedule on page 8).

How will my comments affect the process?

Public and agency comments will ensure that the purpose and need for the project is adequately defined, that appropriate alternatives are being evaluated, and that the potentially significant environmental benefits and impacts are being considered before a decision to proceed with the project is made. Comments can be made during the scoping period on the purpose and need for the project, the proposed alternatives, and the environmental topic areas that will be analyzed for potentially significant environmental benefits and impacts. The scoping period will end on November 7, 2008.

After the scoping period has concluded, the DEIS lead agencies (the HCRRA and the FTA), in consultation with the participating agencies, will review all comments received, respond to those comments, and use those comments to finalize the purpose and need, refine the proposed alternatives and identify all environmental topic areas to be analyzed in the DEIS. The comments received, responses, and their impact on the DEIS will be documented in a Scoping Report which will be made available to the public and participating agencies.

What government agencies are involved?

At a minimum, the following government agencies will be asked by the lead

agencies to participate in the preparation of the DEIS:

Federal Agencies: Advisory Council on Historic Preservation, U.S. Army Corps of Engineers, U.S. Department of Agriculture, U.S. Department of Housing and Urban Development, U.S. Department of Interior, U.S. Department of Transportation (USDOT)/ Federal Highway Administration, U.S. Environmental Protection Agency, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Railroad Administration, U.S. Fish and Wildlife Service, and U.S. Homeland Security.

State Agencies: Minnesota Pollution Control Agency, Minnesota Department of Health, Minnesota Department of Transportation, Minnesota Environmental Quality Board, Minnesota Department of Natural Resources, Indian Affairs Council, Board of Water and Soil Resources, Office

of the State Archaeologist, Minnesota Department of Agriculture, Minnesota Department of Commerce, State Historic Preservation Office, and the Minnesota Historical Society.

Regional Authorities: Metropolitan Council, Metro Transit, Three Rivers Park District, Minnehaha Creek Watershed District, Nine Mile Creek Watershed District, Riley Purgatory Bluff Creek Watershed District, and the Mississippi Watershed Management Organization.

Hennepin County: County Administrator.

Hennepin Conservation District

Local Government: City of Minneapolis, City of St. Louis Park, City of Hopkins, City of Edina, City of Minnetonka, and City of Eden Prairie.

Others: Native American Tribes, and school districts.



What environmental topic areas will be considered?

The purpose of the DEIS process is to explore in a public setting the effects of the proposed alternatives on the physical, human, and natural environment. We will evaluate all of the potentially significant environmental, social, economic, and transportation benefits and impacts of the proposed alternatives, which include the following topic areas:

- Ecosystems and natural resource benefits and impacts including geology and soils, air quality, water resources including hydrology and water quality, noise, and vibration;
- Land use, zoning, and economic development;
- Demographics and socioeconomic factors;

- Displacements and relocations;
- Neighborhood compatibility, community facilities and services, and environmental justice;
- Visual quality and aesthetic characteristics;
- Cultural resource benefits and impacts, including those related to historical and archaeological resources, traditional cultural resources, and parklands/recreation and Section 4(f) resource areas;
- Hazardous materials;
- Energy use;
- Construction effects; and
- Transportation benefits and impacts (including transit, roads and highways, railroads, and pedestrian and bicycle facilities).

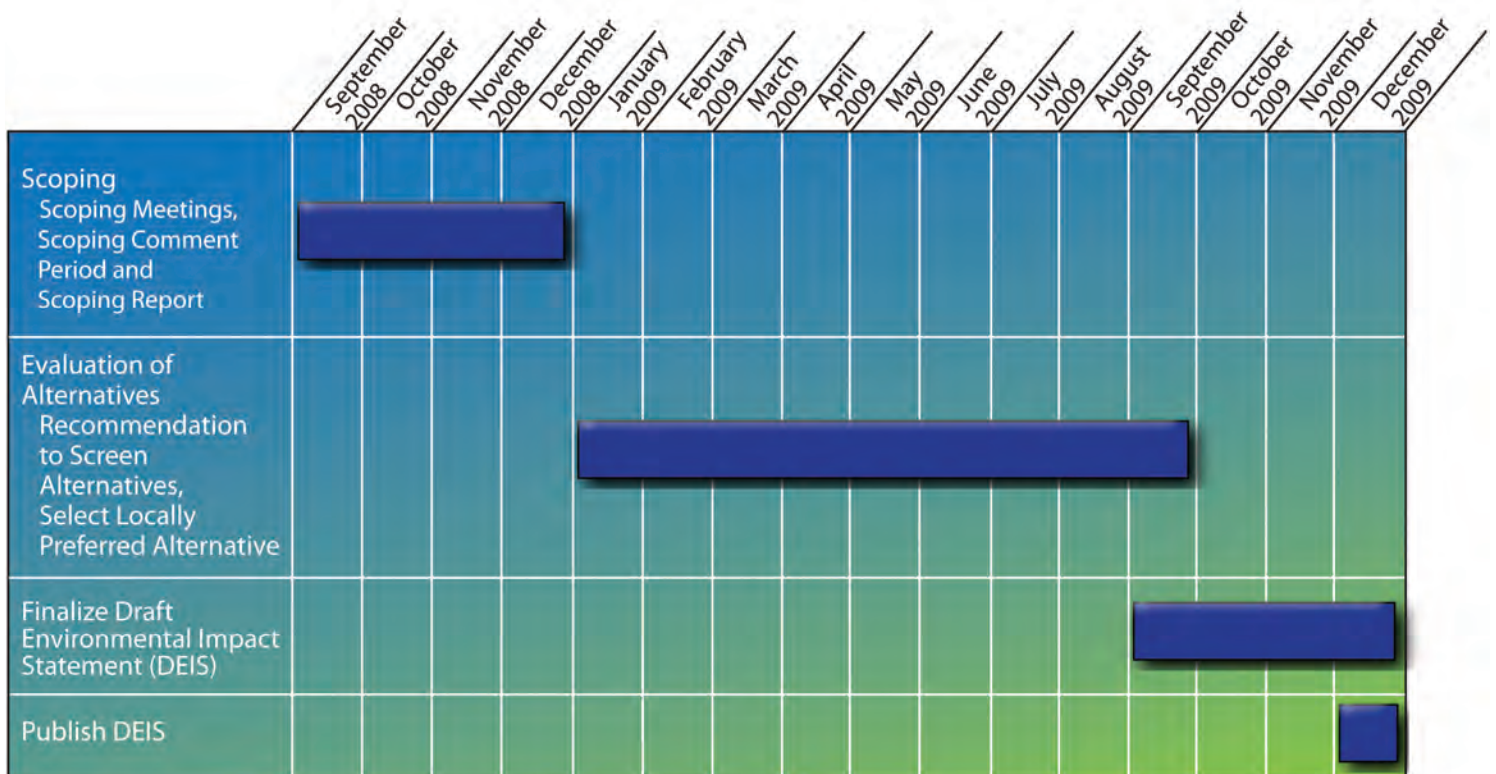
The schedule for the DEIS is shown below.



Measures to avoid, minimize, and mitigate all adverse impacts will be identified and evaluated.



In addition to documenting the potential benefits and impacts to the physical, human and natural environment, the DEIS will also refine capital and operating cost estimates, ridership forecasts, and the station locations as well as identifying a location for the required LRT maintenance and storage facility.





SOUTHWEST
transitway

fold here

Place
Stamp
Here

Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager
Hennepin County, Housing, Community Works & Transit
417 North 5th Street, Suite 320
Minneapolis, MN 55401

fold here



SOUTHWEST transitway

(Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob)

ntsuab txhais tias mus.

southwesttransitway.org

Phau Ntawv Ncauj Lus Rau Pej Xeem

los txhawb Daim Ntawv Hais Txog Tus Qauv Muaj Ceem Pab Ib Puas Ncis (DEIS)
rau Tegnum Ntawm Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob

Tseem Fwv Cov Thawj Tswj Tuav Dejnum Rau Kev Ntiav Caij Tsheb Loj (FTA)
Kev Tso Cai Rau Caij Tsheb Ntiav Ciav Hlau Loj Ntawm Thaj Tsam Cheeb Nroog Hennepin (HCRRA)
Cuaj Hlis 2008

Txheej Txheem

| | |
|---|---|
| Kev qhib | 1 |
| Daim ntawv hais txog tus qauv muaj ceem pab ib puas ncis yog dabtsi, thiab kev tsom yog dabtsi? | 1 |
| Qhia kuv ntxiv txog tegnum; yog vim li cas yuav tsum tau muaj Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob? | 2 |
| Qhov Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob puas tau muab coj los kawm ua ntej? | 3 |
| Puas muaj lwm cov kev yuav coj los thwm xam? | 4 |
| Kuv yuav ua li cas thiaj koom tau nrog kev samsim? | 6 |
| Thaum twg, qhov twg, thiab cov tswvcuab ntawm pej xeem thiaj mus tawm suab hais lus tau? | 6 |
| Kuv yuav ua cas thiaj txuam tau tom qab lub sijhawm tsom? | 7 |
| Kuv kev tawm suab hais lus puas yuav hloov tau kev samsim? | 7 |
| Tseem fww cov koom haum twg yog cov uas txuam nrog? | 7 |
| Cov nqe lus twg hais txog ib puas ncis thaj tsam yuav raug coj los thwm xam? | 8 |
| Daim Ntawv Sau Npe Tawm Suab Hais Lus Rau Kev Tsom | 9 |



Kev Qhib

Qhov Kev Caij Tsheb Ntiav Rau Sab Qab Teb Hnub Poob yog ib lub tswvym rau tegnum caij tsheb uas yuav tsum los pab kom kev caij tsheb zoo dua rau sab qab teb hnub poob ntwam ib puas ncis nroog ntxaib xam tagrho cov nroog Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, Edina, St. Louis Park, thiab Minneapolis. Nws yog ib qho uas Kev Tso Cai Rau Caij Tsheb Ntiav Ciav Hlau Loj Ntwam Thaj Tsam Cheeb Nroog Hennepin (HCRRA) yuav tsum los mus koom uake nrog Tsoom Fwv Kev Xyuas Haujlwm Rau Kev Caij Tsheb Ntiav (FTA) ua cov thawj koomhaum los tsim tsa Kev Caij Tsheb Ntiav Rau Sab Qab Teb Hnub Poob uas yog ib qho tseem ceeb rau kev caij tsheb qhov nqis peev los ua teej tus.

Raws li yog koomhaum rau pej xeem thiab yuav tsum xyuas cov num kom tiav Daim Ntawv Hais Txog Tus Qauv Muaj Ceem Pab Ib Puas Ncis (DEIS), qhov HCRRA yuav tsum tau ua raws li cov kev cai ntwam Phaab Kaavxwm Saib Minnesota Ib Puas Ncis Kev Zoo (EQB) uas xyuas mus rau Daim Ntawv Tswjhwam Ib Puas Ncis Minnesota (MEPA) (Minn. Stat. §116D.04 and 116D.045). Qhov tegnum no yuav muaj nrhiav tsoom fwv kev pab nyiaj los ntwam FTA. Raws li qhov ua tas, qhov FTA yuav tsum los ntsuam xyuas ib puas ncis kom ua raws li kev cai nrog Daim Ntawv Tswjhwam Ib Puas Ncis Tebchaw (NEPA). Qhov FTA, raws li yog thawj koomhaum tsoom fwv nyob hauv qab NEPA, thiab HCRRA, yog tus thawj koomhaum xeev nyob hauv qab EQB, tau txiav txim tias qhov tegnum rau Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob tej zaum yuav muaj ceem hloov ib puas ncis. Yuav ua kom txaus siab rau NEPA thiab EQB cov kev cai, qhov HCRRA thiab qhov FTA tseem npaj Daim Ntawv Hais Txog Tus Qauv Muaj Ceem Pab Ib Puas Ncis (DEIS) rau qhov tegnum ntwam Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob.

Phau Ntawv Ncauj Lus Rau Pej Xeem no muaj kev piav qhia txog qhov tsom kev samsim, ib qho ntsuam xyuas thiab taus qab txog qhov tegnum ntwam Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob



“

Daim Ntawv Tswjhwam Ib Puas Ncis Tebchaw (NEPA) [42 U.S.C. 4321 et seq.] tau suam npe hauv kev cai lij choj rau lub Ib Hlis Tim 1, Xyoo 1970. Qhov kev cai lij choj no tsim tsa daim kev cai ib puas ncis tebchaw thiab homphiaj los tiv thaiv, xyuas kom zoo, thiab kom ib puas ncis muaj qho zoo ntxiv, thiab nws pub kev samsim los tseb cov homphiaj rau hauv cov koomhaum tsoom fwv. NEPA tias kom cov koomhaum tsoom fwv yuav tsum txuam kev muaj nqe nyob ib puas ncis rau hauv lawm kev samsim txiav txim los xam txog kev muaj ceem ib puas ncis ntwam lawv cov tswvym ua thiab lwm yam kev txhawb rau cov tswvym ua ntwam.

Lub Rooj Tswjhwam Saib Yam Zoo Ib Puas Ncis Xeev Minnesota (EQB) yog ib tegnum tseem ceeb hauv ib puas ncis Minnesota thiab kev tsim tsa. Lub rooj tswjhwam tsim tsa kev cai, tsim tej homphiaj uas ntev thiab ntsuas tau, thiab ntsuam xyuas tej tswvym tshiab tegnum uas yuav hloov tau ib puas ncis kom zoo hauv Minnesota. Lub EQB sau cov kev cai tswjhwam rau kev ntsuam xyuas ib puas ncis. Lub EQB kev ntsuam xyuas ib puas ncis tegnum yog tswjhwam los ntwam Daim Ntawv Kev Cai Lij Choj Tswjhwam Ib Puas Ncis Minnesota Xyoo 1973, Tshooj 412 (MEPA) Minnesota Kev Cai Lij Choj 116D.04.

DEIS, thiab ncauj lus txog pej xeem kev yuav txuam tau rau hauv kev tsom.

Ntsiab Lus Ntwam Daim Qauv Muaj Ceem Pab Ib Puas Ncis yog dabtsi, thiab kev tsom yog dabtsi?

Daim DEIS teev txog tej yam uas muaj tau kev sib fim, kev ua neej nrhiav nyiaj xiaj lag luam, thiab kev pab zoo rau ib puas ncis thiab kev muaj ceem ntwam tegnum uas tawm lub tswvym lossis yam ua thiab kev nruag tswvym los pab kom tej yam muaj ceem uas nyuaj tsawg thiab ua raws li kev cai nrog NEPA. Qhov DEIS yog tso tawm rau pej xeem thiab tej lub koomhaum uas xav paub ntxiv rau kev ntsuam xyuas thiab kev tawm suab hais lus. Daim DEIS thiab daim Ntsiab Lus Tiv Ntwam Kev Muaj Ceem Ib Puas Ncis (FEIS) uake yog daim Ntsiab Lus Muaj Ceem Ib Puas Ncis (EIS) nyob hauv qab NEPA.

Kev tsom yog thawj kauj tsuam hauv kev samsim ntwam NEPA/EIS. Kev tsom yog tsim los muab ncauj lus rau pej xeem, tej pab pawg uas xav paub, tej haiv neeg uas tsaug, thiab koomhaum tseem fwv ntwam DEIS (xam tagrho tej yam zoo caij ua rau pej xeem

kev sis txuam) thiab los qhia qhov ntsiab lus thiab kev xav tau rau tegnum, qhov tawm lwm lub tswvym los mus hais txog thiab taw yam yuav tsum muaj, thiab tej yam tej zaum yuav pab thiab muaj ceem rau pej xeem thiab koomhaum kev ntsuam xyuas ntxov hauv qhov NEPA/EIS kev samsim.

Lub ntsiab lus ntwam kev tsom yog los paub meej txog lub ntsiab lus thiab kev xav tau rau tegnum, taw lwm cov kev zoo rau kev hais txog tej yam xav tau, thiab taw tej yam uas yuav hloov tau zoo ib puas ncis txuam nrog lwm cov kev ntwam qhov ntsiab lus uas yuav tau muab ntsuam xyuas kom tub hauv DEIS. Qhov kev samsim ntwam kev tsom yog ua los txiav kev qhia ntau ntwam kev kawm uas yog muaj xwm tsi hloov ntau thiab/lossis twb tau muab coj los tham tag ua ntej thaum kawm.

Qhov samsim rau kev tsom no muaj (3) qhov kev tseem sablaj uas leejtwg tuaj tawm suab hais lus kaw suab cia thiab/lossis tawm suab sau ntwam los tau. Kev tawm suab rau kev tsom xav kom pom tseeb rau lub ntsiab us thiab kev xav tau rau tegnum, lwm cov kev rau lub ntsiab lus, thiab tej yam tej zaum yuav pab hloov kom zoo ib puas ncis thiab muaj ceem uas yuav tau muab coj los ntsuam xyuas hauv qhov DEIS.

Ib daim qhia txog lub ntsiab lus thiab yam uas yuav tsum muaj rau tegnum no muaj nrhiav tau nyob rau nplooj 2 ntwam daim ntwam no, muaj qhia xam tagrho ib daim ntwam qhia kev rau lwm cov kev ntwam lub ntsiab lus uas muaj nrhiav tau nyob rau nplooj 4 hauv daim ntwam no, thiab daim teev thaj tsam ib puas ncis uas yuav raug ntsuam xyuas rau tej yam yuav tau kev pab ib puas ncis thiab muaj ceem yog muaj nrhiav tau nyob rau nplooj 8 ntwam daim ntwam no.

Qhia kuv ntxiv txog tegnum; yog vim li cas yuav tsum muaj Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob?

Qhov Kev Caij Tsheb Ntiav Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob yog lub tswvyim rau ib qhov 14-las caij tsheb ntiav ciav hlau loj sib (LRT) txoj kab hauv cheebtsam Minneapolis/St. Paul, txuas rau plawv nroog Minneapolis mus rau qhov chaw loj hlob deb rau sab qab teb hnub poob. Txoj kab LRT yuav ntxiv tus qauv coob hauv ib thaj tsam kev xav yuav xav tau tamsim, rov teb rau kev khiav mus los kev xav yuav xav tau tamsim tsim tsa los ntawm tej uas twb muaj lawm thiab homphiaj ntawm cov nyob ze thiab kev loj hlob rau kev ua haujlwm, pub kom muaj ib qhov kev khiav mus los zoo piv uas yuav ua rau cov xaiv kev caij tsheb ntiav loj yuav nyiam, thiab pub pab rau cov pej xeem uas cia siab rau kev caij tsheb ntiav loj. Txoj kab no yuav yog ib qhov kev nthuav tawm rau cheebtsam tus qauv caij tsheb ntiav loj (Hiawatha LRT Txoj kab, Northstar Commuter Kev Caij Tsheb Ntiav Ciav Hlau Loj (tseem kho), thiab Central Corridor LRT txojkev (twb tawm tswvyij lawm).

Ntsuam xyuas qhov ntsiab lus thiab kev xav tau rau tegnum

Muaj peb yam nqe lus uas ua tegnum Caij Tsheb Ntiav Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob tseem ceeb rau cov neeg uas nyob thiab ua haujlwm hauv thaj tsam sab qab teb hnub poob yog: 1) muaj tsheb ntau dhau loj hlob zuj zug hauv cov kev; 2) tsi muaj kev tw, kev cia siab rau kev xaiv caij tsheb ntiav loj rau cov neeg xaiv caij thiab rau cov neeg uas cia siab rau kev caij tsheb ntiav loj; thiab 3) tsi muaj kev pab thim rau kev tog ntev ntawm kev ntiav caij tsheb loj.

Kev Caij Tsheb: Thaj tsam ntawm kev kawm tau ua tej yam kev soj ntsuam txog kev hloov ntau rau cov kev uas muaj tsheb coob yog los ntawm neeg nyob coob zuj zug thiab cov haujlwm ntau zuj zug thiab muaj yam tsawg los kho cov kev. Hauv tej lus ntawm kev khiav mus los, tamsim no 27 feem pua ntawm txhua thaj tsam kev taug pib lossis xaus ntawm txojkev hauv tsev, thiab 65 feem pua ntawm txhua qhov kev taug uas pib hauv thaj tsam kev kawm nyob rau hauv thaj tsam kawm-neeg uas nyob hauv thaj tsam kev kawm, thiab ua haujlwm hauv thaj tsam uas kawm. Qhov thaj tsam uas kawm kuj yog chaw nyob rau ntau tus tswv khw uas loj thiab tseem ceeb. Plawv nroog Minneapolis yog thaj tsam loj tshaj plawg uas muaj tshaj li 140,000 txoj haujlwm (78 teg haujlwm/ib ntos av), thiab lub Peb Ceg Kaum Kub yog thaj tsam qhov thib tsau uas muaj chaw haujlwm loj tshaj plawg tshaj li 50,000 txoj haujlwm (10 txoj haujlwm/ib ntos av). Ntxiv rau qhov kev loj hlob ntawm cov haujlwm now, thaj tsam no kuj tau muaj kev loj hlob rau sab vaj tse nyob tshaj li 31,200

“

Kev Ntsuas Ntawm Kev Xiam Caij Tsheb. Lub Minnesota Tuam Fab ntawm Kev Khiav Mus Los (Mn/DOT) Cheebtsam Nroog, ua tus lav tej peev rau kev khiav mus los nyob rau hauv Cheebtsam Nroog qhov thaj tsam ntawm yim-cheeb nroog, tso kom muaj chaw rau txhua txoj kev khiav loj uas muaj qhov siab, qhov nrab, lossis qhov ntsuas xiam uas qis. Rau qhov txoj qauv rau ntau cov kev loj muaj tsheb ntau heev, qhov heev (las thiab sijhawm) ntawm kev muaj tsheb ntau rau ib txoj kev loj yog ib yam nyav rau kev npaj ua tej yam thiab kev xaiv tegnum rau cov tsheb kom zoo.

Ntus-Kev Rau Tsheb Ntiav saib thiab khiav li txhua sab ntus kev, tiamsis Mn/DOT tso cai rau tej lub tsheb ntiav los mus siv sab ntus kev kom dhau txojkev uas muaj tsheb coob, thiab los pub kev khiav sai thiab kev cia siab rau kev caij tsheb ntiav kom txhob khiav ntev hauv txojkev muaj tsheb coob.

Txojkab Khiav Uas Muaj Kev Ntsuas Them yog cov teeb cim rau cov tsheb mus los ntawm txojkev nkas kev loj uas pub tsheb los mus rau kev loj los ntawm kev ntsuas lossis them ib tus nqi.

Txojkab khiav uas muaj kev ntsuas them cov kev kom dhau mus pub kev muaj siab rau cov neeg uas koom tsheb thiab cov caij tsheb ntiav thiab qhia txog qhov txuag sijhawm, thiab loj yog txuag cov las ntawm lub tsheb kev khiav mus los.

qhov chaw nyob tshiab txij thaum 1980—tsev tshiab hauv Eden Prairie tau suav tshaj ib ntsab ntau ntawm tus zauv no.

Rau qhov kev loj hlob ntawm cov vaj tse thiab haujlwm, kev khiav mus los hauv cov kev nyob thaj tsam tau nce ntawm 80 thiab 150 feem pua li ntawm 25 xyoos. Ntau thajtsam-kawm uas yog txojkev—TH 100, TH 169, TH 62, I 494, I 394, thiab TH 7—tau raug taw hauv Tuam Fab Minnesota ntawm Kev Caij Tsheb (Mn/DOT) tias yog ib qhov xiam ntawm kev caij tsheb uas ntsuas tau loj. Raws li Mn/DOT lub homphiaj ntev-ntsuas kev caij tsheb, lub Qauv Caij Tsheb Homphiaj (TSP), tsi muaj homphiaj rau kev nthuav loj lossis kev kho kom zoo ntxiv rau cov kev hauv thaj tsam ntawm kev kawm.

Cov tsheb ntiav khiav sai uas tau pab thaj tsam sab nraum plawv nroog los ntawm SouthWest Transit thiab Metro Transit tau muaj ntau tshaj ob npaug ntxiv li ntawm 10 xyoos dhau los thiab tshaj ntau heev li ntawm 1 lab tus neeg uas caij tsheb ntiav loj thawj zaug hauv xyoo 2007. Muaj feem zoo ntawm kev caij tsheb ntiav, xam tagnrho caij tsheb ntiav rau cov sab ntus kev, muaj chaw cuaj yug lub tsheb teej tus-thiab-caij tsheb ntiav, thiab tau mus dhau cov kev loj khiav sai uas muaj ntsuas them nqi thiab muaj tseb thoo thaj tsam, tiamsim tsheb ntiav kev khiav ceev tsi muaj ntau, txawm yog khiav sab ntus-kev, tsuas pub khiav ceev txog 35 las tuaj sijhawm ib teev (mph) thaum lub sijhawm muaj tsheb coob.

Vim rau qhov tsi npaj homphiaj rau kev ua dav ntxiv rau cov kev loj thiab tsi muaj chaw ntxiv rau kev

khiav num ntawm cov tsheb ntiav hauv plawv nroog Minneapolis, kev xav yuav xav tau uas nce zuj zug rau tsheb thiab tsheb ntiav yuav nceav tsi cuag.

Tsi muaj kev tw, kev cia siab xaiv tsheb ntiav loj rau tus xaiv caij tsheb ntiav thiab cov neeg cia siab caij tsheb ntiav:

Vim rau qhov cov kev ntis tag, tib cov kev ntawd yog cov tsheb ntiav khiav, nws yeej nyuaj los hais qhov kev hloov ntawm kev khiav mus los qhov zoo uas yuav coj los rau cov neeg uas pheej tseem xaiv kev caij tsheb ntiav (nws muaj kev xaiv ntawm caij tsheb ntiav thiab nws tsav tsheb) rau tus qauv caij tsheb ntiav thiab kom pab tau cov neeg uas cia siab rau kev caij tsheb ntiav hauv thiab ib puas ncis plawv nroog Minneapolis.

Cov haujlwm ntawm cov kev hauv thaj tsam kawm yog txawv qaumteb-qaabteb/hnubtuaj-hnubpoob uas cov qauv tsim tsa tau nthuav tawm sab nraum tawm ntawm plawv nroog Minneapolis mus rau rov ntaf ceg kaum. Qhov no ntxiv sijhawm khiav mus los rau tsheb thiab tsheb ntiav loj rau qhov tus qauv tsim ntawm toj rooj hauv peb cov kev. Los sim kom txuag tau kev khiav mus los rau tsheb ntiav loj, lub Nroog Ntxaib tau los ua ib tus thawj nyob tebchaw hauv kev siv tsheb ntiav loj caij cov sab ntus kev. Tamsim no, lub Nroog Ntxaib muaj tshaj 250 las cov ntus kev khiav tsheb ntiav loj. Cov chaw no pub tsheb ntiav loj nrog feem zoo rau sijhawm dua li cov tswv tsheb thaum lub sijhawm tsheb coob khiav mus los, tiamsim lub xeev txoj cai txwv lawv txojkev siv rau tej qhov xwm xws li txojkev uas khiav tau 35 mph lossis tsawg dua thiab lub tsheb ntiav loj khiav tsi tau ntau li 15 mph tshaj txojkev qhov ceev. Raws li

tau hais tag los txhua txoj kev loj hauv thaj tsam kev kawm raug taw los ntawm Mn/DOT uas tau muaj kev xiam ntawm kev caij tsheb thaum sijhawm tsheb coob heev. Qhov tsi zoo no muaj kis tau los rau kev tus qauv caij tsheb ntiav los pub feem zoo sijhawm khiav mus los uas yuav uas rau cov neeg uas tseem pheej xaiv kev caij ntawm cov chaw sab nraum plawv nroog rau tus qauv caij tsheb ntiav loj.

Tus zauv ntawm cov neeg ua cia siab rau kev caij tsheb ntiav loj yeej loj hlob zuj zug hauv qhov thaj tsam kev kawm, tshwjxeeb hauv thiab ib puas ncis plawv nroog Minneapolis. Cov thaj tsam uas loj hlob xam yog North Loop, Harrison, thiab Bryn Mawr zej zog. Daim toj roob hauv pes ntawm kev koom tes rau cov kev nyob cov thaj tsam no, tshwjxeeb Harrison thiab Bryn Mawr, ua rau nyuaj los pub kev tw hauv tsheb ntiav loj tej sijhawm mus los. Txojkev ua haujlwm los ntawm cov zej zog no muaj mus puas ncis rov los xaus qhov qub thiab muaj ntau txojkev mus tib seem xwb. Ntau zaug, tibneeg uas nyob ob peb las ntawm plawv nroog Minneapolis siv sijhawm tuaj caij tsheb ntiav loj ntsuas li ntawm 9 feeb rau 13 feeb rau qhov vim kev ua haujlwm uas tus qauv caij tsheb ntiav loj siv.

Tsi muaj kev ntxeev los pab kev caij tsheb ntiav loj ntev: Ntxiv rau qhov haujlwm uas loj hlob muaj ceem hauv plawv nroog Minneapolis, lwm cov nroog tau sim muaj dhau los, thiab yeej paub tias tseem yuav muaj mus, kev loj hlob ntawm cov haujlwm yav tom ntej. Qhov ntsuas no yog ua pov thawj los ntawm 65 feem pua cov kev khiav mus los uas tawm hauv thaj tsam kev kawm uas tseem nyob rau hauv thaj tsam kev kawm. Ntau qhov kev mus los no yog ntxeev kev caij tsheb ntev ntawm cov zej zog nyob ze-plawv nroog rau chaw haujlwm hauv cov nroog chaw nyob sab nraum. Tamsim no yeej yog ib qho loj uas ntawm cov chaw haujlwm no cov tsheb ntiav loj mus tsi tau.

Qhov Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob puas tau muab coj los kawm ua ntej?

Hauv cov xyoos ntxov ntawm 1980, lub Southwest Transitway tau thwm ua ib qho uas tej zaum khiav tau ua lub Tsheb Ntiav Ciav Hlau Sib (LRT) txojkev los pab zej zog ntawm Minneapolis mus rau Hopkins. Cov xwm caij tsheb hauv lub tsev no, li uas twb tau piav tsi ntev hauv tshooj ua ntej, twb tau muab teev zoo cia txij cov xyoos ntxov ntawm 1980. Kev kawm tas los xam:

- Tus Qauv Homphiaj Zoo ntawm LRT rau Tuam Nroog Hennepin (1988)

- Ntsiab Lus Ntawm Daim Qauv Muaj Ceem Pab Ib Puas Ncis Cheeb Nroog Kev Caij Tsheb Ntiav Ciav Hlau Loj Sib Tus Qauv (1988)
- Kev 29 thiab Qab Teb Hnub Poob Tsheb Ntiav Kev Kawm (2000)
- Kev 29 thiab Qab Teb Hnub Poob Corridors Vintage Tsheb Caij Hlau Kev Kawm (2000)
- Tsheb Ntiav 2020 Daim Homphiaj Tseem (2000)
- Nroog Ntxaib Kev Tshwjxeeb Caij Tsheb Ntiav Kev Kawm (2000)
- Tsheb Ntiav 2025 Daim Homphiaj Tseem rau Tsheb Ntiav (2001)
- Qab Teb Hnub Poob Caij Tsheb Hlau Kev Kawm (2003)
- Lwm Cov Kev Ntsuas Xyuas Kev Caij Tsheb Ntiav Sab Qab Teb Hnub Poob (2007)

Dhau los tsi ntev, lub Rooj Tswjhwam Daim Homphiaj 2030 Uas Tswjhwam Kev Khiav Mus Los, lub homphiaj ntev-ntsuas rau cheebtsam, taw tau Kev Caij Tsheb Ntiav Rau Sab Qab Teb Hnub Poob ua ntej xyoo 2030. Ntxiv mus, txhua thaj tsam ntawm zej zog ua tau coj los kawm tau rov los xyuas dua rau daim Kev Caij Tsheb Ntiav Rau Sab Qab Teb Hnub Poob hauv lawv thaj tsam rau tej homphiaj zoo.

Kev Ntsuas Xyuas Lwm Cov Kev Ntiav Caij Tsheb Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob, 2007

Thaum 2007, lub HCRRA tau ua tiav tseem fww qhov uas yuav tsum tau kawm hu ua Lwm Cov Kev Soj Ntsuas, uas yog qhov tauj rau ntawm *Kev Kawm Sab Qab Teb Hnub Poob Kev Caij Tsheb Ntiav Ciav Hlau Loj, 2003*. *Qhov Lwm Cov Kev Soj Ntsuas Caij Tsheb Ntiav Loj Rau Sab Qab Teb Hnub Poob (AA)* piv cov zoo, cov nqi thiab lwm cov kev caij tsheb ntiav loj uas ntsuas muaj ceem (mus li cas thiab cov kev taug) los taw cov uas yuav ncaov cov kev xav yuav xav tau



Kom pab tau kev txiav txim tias yam tws ntsib tau thaj tsam kev xav yuav xav tau, muaj tsib lub homphiaj khi los tsim ua kev tseem ceeb.

1. Ua kev caij tsheb kom zoo ntxiv.
2. Kom muaj nqe-tej lim, tsi xiam kev xaiv taug kev.
3. Tiv thajv ib puas ncis.
4. Tshwj tseg kev zoo ntawm kev ua neej..
5. Txhawb kev tsim tsa ntawm nyiaj txiag thiab kev lag luam

ntawm zej zog uas qhia hauv qhov Ntsiab Lus thiab Daim Ntawv Hais Txog Kev Xav Tau.

Lwm cov kev caij tsheb tau raug ntsuas xyuas los mus txiav txim seb puas ncaov cuag tsib lub homphiaj. Tom qab kev ntsuas xyuas lwm cov kev rau ib lub tsheb ntiav loj, lwm cov kev rau ob lub tsheb ntiav loj khiav sai, thiab lwm cov kev rau yim lub tsheb ntiav ciav hlau sib, nws tau xaus tias LRT yog qhov zoo tshaj rau kev caij tsheb thiab peb ntawm yim txojkv LRT ncaov cuag tau tsib lub homphiaj uas tsim tsa. Ntxiv mus, lwm cov kev caij tsheb, hu ua Tsheb Ntiav Kho Kom Zoo Dua, tau muab cheem cia, txawm yog nws tsi ua haujlwm zoo npaum lwm cov kev LRT, kom ua ntxiv mus thaj ntsuas xyuas tau tej zaum ntawm kev hais txog nce kev xav yuav tsheb ntxiv rau thaj tsam los ntawm kev pab ua kom zoo ntxiv dua li ntawm LRT. Lub AA tau xaus tias kev kho kom zoo rau kev caij tsheb zoo mus hais ntawm kev tsim tsa lwm cov kev uas tej zaum ib ntawm peb qhov LRT uas yuav txuas tau cov tsev, lag luam, chaw haujlwm, thiab tej qhov chaw kev uasi hauv thaj tsam kev kawm.

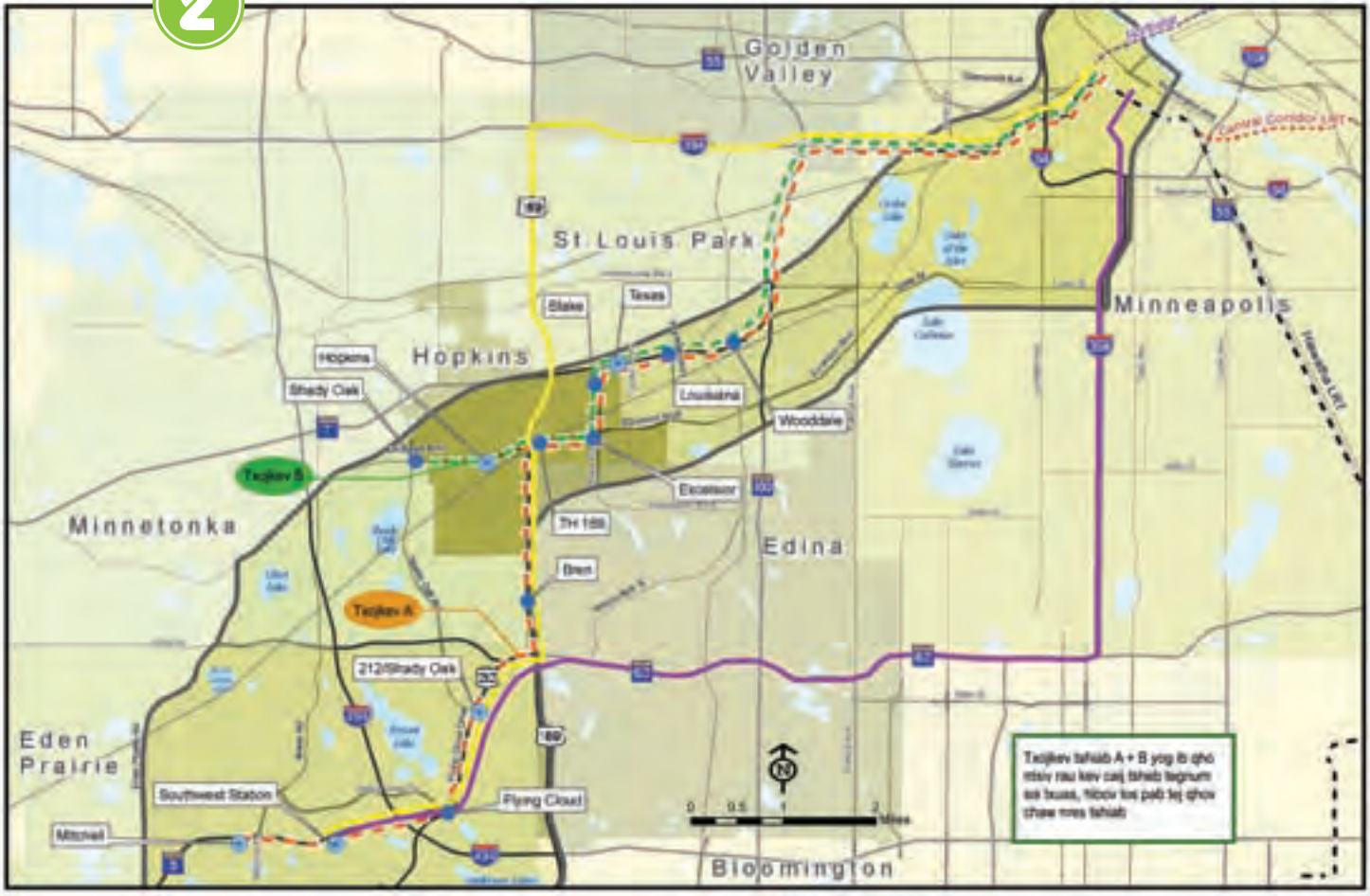
Lub AA yog qhov chaw pib rau DEIS thiab tsim theej pib rau kev samsim ntawm kev tsom.



Tus neeg caij los ntawm kev xaiv yog tus neeg uas yuav tsi tag siv kev caij tsheb rau kev khiav txhua hnub, tiamsis nws xaiv los siv rau qhov yooj yim, txuag sijhawm, txuag nqe (tsi muaj nqe nres tsheb), lossis ob peb yam li cov no uake.

Tus neeg cia siab rau kev caij tsheb ntiav yog tus neeg uas yuav tsum tau cia siab rau tsheb npaj rau pej xeem kev khiav txhua hnub. Lub Tsoom Fww Kev Xyuas Haujlwm Rau Kev Caij Tsheb txhais tus neeg cia siab rau kev caij tsheb ntiav uas yog cov neeg 1) tsi muaj tsheb ua nws teej tus, 2) laug lawm (tshaj noog nyooog 65), 3) cov hluas (hauv qab noob nyooog 18), thiab 4) tibneeg qhab qis txomnyem lossis neeg tsi tau nyiaj zoo ua txhais los ntawm Koomhaum Ntsuas Xyuas Tebchaw Amelikas.

Ntxeev kev khiav ntev txhais tias koj nyob hauv plawv nroog thiab ua haujlwm sab nraum nroog loj. Qhov no yog yam ntxeev ntawm yam hnaij hnub khiav ntev uas ib tus neeg nyob sab nraum nroog loj thiab khiav tuaj haujlwm hauv plawv nroog.



Tsajkev tshab A + B yog ib qho ntxiv rau kev caij tshab tegnum ke tsuas, Ntxiv tse peb teq qhov (thaw nres tshab)

| | | | |
|--|---|--|---|
| | Lub Cim Chaw Cim Tshab Tej Tej Taw & Waw Cim Tshab Tej Chaw Tej Tshab Ntxiv Luj Nres Tej Taw Sab Nres | Hopkins A Nres Cim Cim (Tshab) Hopkins B Nres Cim Cim (Tshab) Cim Tshab Ntxiv Luj Nres Tej Tej Sab Cim Tshab Ntxiv Luj Nres Tej Tej Sab Cim Tshab Ntxiv Luj Nres Tej Tej Sab Cim Tshab Ntxiv Luj Nres Tej Tej Sab | Minneapolis Tshab Ntxiv Cim Cim Luj Sab Central Corridor Tshab Ntxiv Cim Cim Luj Sab Southwest Corridor Tshab Ntxiv Cim Cim Luj Sab |
|--|---|--|---|

mus rau lub Opus/Golden Triangle, mus rau lub Eden Prairie thaj tsam Chaw Loj xaus rau tom TH 5 thiab txojkev Mitchell Road. Tau thov tsev tog tsheb rau tom kev 4th St., 8th St., 12th St., Franklin Ave., 28th St., Lyndale Ave., Hennepin Ave., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., plawv nroog Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, Eden Prairie Town Center, SouthWest Station, thiab Mitchell Rd. Lwm qhov kev 3C muaj qhia pom hauv daim qauv 1.

Lub Tshab Ntiav Loj Uas Zoo Dua: Lwm qhov kev caij lub tshab ntiav loj uas zoo dua, paub yog tib yam li Lwm qhov kev Tswjhwmm Tus Qauv Caij Tshab (TSM), yog tsim los pub nqi sau tsawg, muaj kev khiav-zoo tshaj qhov qub los hais txog tegnum lug ntsiab lus thiab kev xav tau ntau li ntau tau kom txhob tau siv kev nqi peev loj hauv kev caij tshab ntiav. Nws xam tej yam hloov me rau qhov kev pab sai uas twb muaj lawm, thiab yuav ntxiv

rau Metro Transit thiab SouthWest Transit kev pab ntu Minneapolis thiab Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, thiab St. Louis Park. Lwm qhov kev no yuav nqes num ua qhov Pib Tshab Hauv Qab (New Starts Baseline) tiv tiag qhov ua tus nqi tsawg uas yog lub tswvyim ntwam tegnum yuav coj los ntsuas, thiab xam taw kev kho kom zoo ntwam Lwm Qhov Kev Tsi-Txua. Daim Xaiv Tshab Ntiav Loj Zoo muaj qhia pom hauv daim qauv 2.

Lwm Qhov Kev Tsi-Txua: Lwm Qhov Kev Tsi-Txua xam txhua txojkev thiab tsev caij tshab ntiav loj thiab tej tswvyim pab kho kom zoo (tsi hais tegnum ntwam lub tswvyim twb taw lawm), tswj tau, thiab xam rau hauv lub Txoj Kev Cai Tswjhwmm Lub Tswvyim Nyiaj Txiag Rau Cheebtsam Saib Kev Caij Tshab (Financially Constrained Regional Transportation Policy Plan) uas yuav muaj coj los pib ua thaum lub Xyoo 2030. Nws xam tej yam kev caij tshab nthuav dav me thiab/lossis kev hloov uas rov qab nco txog kev ua

ntxiv ntwam kev cai tswjhwmm kev pab uas muaj lawm raws li taw los ntwam Phab Kavxwmm Rau Ib Pwas Ncis (Metropolitan Council). Lwm Qhov Kev Tsi-Txua pab li qhov NEPA kev pib tshab hauv qab tiv tiag qhov hloov ib puas ncis kom zoo thiab kev muaj ceem ntwam lwm cov tswvyim, xam tegnum ntwam lub tswvyim no, yuav muab coj los ntsuas.

Yuav ua cas kuv thiaj li yog ib qho ntwam kev samsim?

Leejtwg uas xav paub ntv hauv qhov Southwest Transitway thiab qhov hloov ib puas ncis uas tej zaum yuav zoo thiab muaj ceem peb yeej txhawb tuaj nrog peb koom kev samsim rau kev tsoom. Kev tawm suab yuav tsum hais thaum lub sijhawm tsoom, uas xaus rau lub Kaum Ib Hlis Tim 7, 2008 thaum 5:00 teev tsau ntuj. Kom koom tau kev samsim no, koj mus nyeem phau ntawv no ua ntej kom kawm ntxiv txog lub tswvyim uas taw. Qhov ob, mus koom kev sablj

rau kev tsum los kawm ntxiv thiab qhia koj tej kev xav, tswvym, thiab tawm suab. Qhov peb, hais txog tej lwm qhov kev uas koj los kawm, tej yam tej zaum hloov kev sib fim, nyiaj xiaj lag luam, lossis kev muaj ceem ib puas ncis rau kev ntsuam xyuas hauv DEIS, thiab tawm suab txog lub ntsiab lus thiab kev xav tau rau tegnum ntawm lub tswvym taw.

Kev tawm suab mus hais tau rau lub HCRRA tom qhov chaw twg los tau ntawm peb (3) qhov chaw sablaj tseem rau kev tsum lossis sau ntawv xa raws li tebchaw, xa ntawv siv xaim xovtooj, lossis sau ntawv siv kev xaim txuas lus tsi pub dhau 5:00 teev tsau ntuj rau Kaum Ib Hlis Tim 7, 2008. Rau koj kev yoojyim muaj ib daim ntawv tawm suab tom nrog daim tshabxo no. Kev tawm suab muab tau tuaj ncaj nraim yog mus xyuas qhov xaim Southwest Transitway Web site, www.southwesttransitway.org.

Ib qhov zoo rau Kev Pab Pej Xeem Txuam Tau (Public Involvement Program) thiab lub Tswvym Koom Tes Ua Uake (Coordination Plan) rau pej xeem thiab koomhaum kev txuam uas hais txog tegnum Southwest Transitway yuav txuam cov pej xeem thiab koomhaum thooob plawg qhov DEIS kev samsim yuav muaj tom cov kev sablaj rau kev tsum thiab yuav muaj nyob rau qhov chaw mus xyuas qhov xaim Southwest Transitway Web site lossis tiv tuaj Ms. Katie Walker, Tus Tswjhwmm Tegnum Caij Tshab.

Thaum twg, qhov twg, thiab cov tswvcuab ntawm pej xeem thiaj mus tawm suab hais lus tau?

Lub sijhawm rau kev tseem tawm suab hais lus rau qhov Kev Caij Tshab Ntiav Loj Rau Sab Qab Teb Hmub Poob DEIS yuav xaus rau lub Kaum Ib Hlis Tim 7, 2008 thaum 5:00 teev tsau ntuj. Nyob rau hauv lub sijhawm qhib ntawd, pej xeem thiab cov koomhaum raug txhawb tuaj tawm suab sau ntawv los ntawm kev xa ntawv nyob tebchaw, xa ntawv los ntawm xaim xovtooj, xa ntawv los ntawm kev xaim sau ntawv lossis ntawm lub Chaw Mus Xaim Xyuas/Web site (saib ncauj lus tiv tuaj hauv qab) lossis mus tawm



Tawm suab rau:

- Lwm Cov Kev koj los kawm,
- Dabtsi txog kev hloov loj ntawm kev sib fim, tej xwm ntawm kev nyiaj xiaj lag luam lossis ib puas ncis rau kev ntsuam xyuas, thiab
- Lub Ntsiab thiab daim ntsiab lus ntawm kev Xav Tau.

YUAVTAU UA:

- Nyeem phau ntawv no
- Koom kev sablaj rau kev tsum (xav ua thiab tsi ua los tau)
- Qhia peb seb koj xav kom peb koj yam dabtsi los kawm.



suab hais lus tom peb qhov chaw tseem sablaj uas tau teem muaj.

Kev tseem sablaj rau kev tsum muaj teem tseg rau cov hnuv nram qab no thiab cov chaw no:

Tuesday, Lub Kaum Hlis Tim 7, 2008

2:00 teev tsau ntuj qhib tsev

3:00 teev tsau ntuj pej xeem tuaj hais

Tuam Nroog Hennepin Tseem Fwv Qhov Chaw

300 South 6th Street

Minneapolis, MN 55415

Tuesday, Lub Kaum Hlis Tim 14, 2008

5:00 teev tsau ntuj qhib tsev

6:00 teev tsu ntuj pej xeem tuaj hais

St. Louis Park Lub Tsev Rau Nroog

5005 Minnetonka Boulevard

St. Louis Park, MN 55416

Thursday, Lub Kaum Hlis Tim 23, 2008

5:00 teev tsau ntuj qhib tsev

6:00 teev tsau ntuj pej xeem tuaj hais

Eden Prairie Lub Tsev Rau Nroog

8080 Mitchell Road

Eden Prairie, MN 55344

Thov ceebtoom: Thaum lub sijhawm feem qhib tsev ntawm kev tseem sablaj txog kev tsum, cov khiav tegnum yuav nyob ntawd teb cov nqe lus nus. Kev tseem povthawj yuav muaj ua ntej lub HCRRA yuav pib nrog feem pej xeem tau hais ntawm kev sablaj txog kev tsum. Kom paub meej tias txhua tus uas xav hais lub HCRRA tau muaj caij zoo, txhua tus neeg yuav tau li peb (3) feeb los hais lub HCRRA.

Cov neeg pab uas tes taw, kev pab thiab ntaub ntawv txuas lus hauv kev muab tau thiab lwm yam haiv neeg lus uas tsi yog lus Askiv muaj tau **yog muaj kev ceebtoom yam tsawg li 14 hnuv tseem ua ntej kev sablaj** los ntawm kev tiv tuaj Ms. Katie Walker tom qhov chaw nyob, xov tooj, lossis chaw xaim sau ntawv hauv qab.

Kev tawm suab muab tau tuaj hauv kev sau ntawv los ntawm:

Xa Ntawv Nyob Tebchaw: Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager, Hennepin County, Housing, Community Works & Transit, 417 North 5th Street, Suite 320, Minneapolis, MN 55401

Xa Ntawv Los Ntawm Xaim Xovtooj:
612-348-9710

Chaw Xaim Kev Sau Ntawv:
Katie.Walker@co.hennepin.mn.us

Chaw Mus Xaim Xyuas/Web site:
www.southwesttransitway.org

Xovtooj: 612-348-9260

Yuav tsum txais kev tawm suab tsi pub dhau 5:00 teev tsau ntuj rau lub Kaum Ib Hlis Tim 7, 2008.

Rau ncauj lus ntxiv ntawm kev samsim rau kev tsum, tiv tuaj Ms. Katie Walker tom qhov chaw nyob, xovtooj, lossis chaw xaim kev sau ntawv nyob saum.

Ntaub ntawv sau, tshabxo tegnum, thiab cov khoom siv tom qhov chaw rau pej xeem sablaj txog kev tsum yuav muaj nyob rau qhov Chaw Mus Xaim Xyuas/Web Site tegnum Kev Caij Tshab Ntiav Loj Rau Sab Qab Teb Hnuv Poob: www.southwesttransitway.org.

Cov koomhaum tseem Fwv yuav raug caw mus rau lwm lub rooj sablaj txog kev tsum.

Kuv yuav ua cas thiaj txuam tau tom qab lub sijhawm Tsum?

Txawm yog lub sijhawm tseem rau kev tsum xaus thaum lub Kaum Ib Hlis Tim 7, 2008, caij zoo rau pej xeem txuam rau hauv qhov DEIS yuav muaj ntxiv mus. Caij zoo txuam yuav xam kev sablaj ntxiv mus nrog cov tswvcuab ntawm pej xeem, lwm haiv neeg, lag luam thiab zej zog tej pab pawg, thiab cov koomhaum tseemfwv.

Caij zoo rau zej zog kev txuam thiab tawm suab yuav muaj thaum tej lub sijhawm tseemcee thooob plawg qhov kev samsim kawm (saib DEIS Daim Teem Tseg ntawm nplooj 8).

Kuv kev tawm suab hais lus puas yuav hloov tau kev samsim?

Pej xeem thiab koomhaum cov kev tawm suab yuav paub meej tias qhov ntsiab lus thiab kev xav tau rau tegnum txhais tau zoo, kom lwm cov kev koj los ntsuam xyuas, thiab kom qhov ib puas ncis uas tej zaum yuav hloov tau kom zoo thiab muaj ceem yuav koj los thwm xam ua ntej kev txiav txim ua tegnum. Tawm suab tau rau lub sijhawm thaum

muaj kev tsoom ntawm lub tswvym thiab kev xav tau rau tegnum, lwm qhov kev taw, thiab tej nqe lus ib thaj tsum ntawm ib puas ncis uas yuav muab coj los ntsuam xyuas rau tej yam uas tej zaum yuav hloov tau ib puas ncis kom zoo thiab muaj ceem. Lub sijhawm muaj kev tsoom no yuav xaus rau Kaum Ib Hlis Tim 7, 2008.

Tom qab lub sijhawm kev tsoom tau xaus, lub thawj koomhaum DEIS (lub HCRRA thiab lub FTA), hauv kev ntuas nrog cov koomhaum uas koomtes, yuav xyuas txhua cov lus uas tau txais, teb rov qab rau cov lus ntawd, thiab siv cov lus ntawd los ua kom daim ntsiab lus thiab kev xav tau tiav, kho kom zoo lwm qhov kev taw tuaj thiab taw txhua nqe lus ib puas ncis thaj tsum kom tau ntsuam xyuas hauv lub DEIS. Cov lus uas tau txais, kev teb, thiab lawv kev muaj ceem rau lub DEIS yuav muab teev cia rau hauv daim Tshabxo Kev Tsoom uas yuav muab pub rau pej xeem thiab cov koomhaum uas koomtes.

Tsoom fuv cov koom haum twg yog cov uas txuam nrog?

Rau qhov tsawg, cov koomhaum tseemfww nyob nram qab no yuav raug thov los ntawm cov thawj koomhaum kom koom rau hauv kev npaj ntawm DEIS:

Cov Koomhaum Tsoom Fwv: Rooj Tswjfwrm Tuavxam rau Keeb Kwm Kev Khaws Tseg, Cov Kws Tsim ntawm Tebchaw U.S. Tej Koomhaum Tub Rog, Tuam Fab Tebchaw ntawm Kev Ua Liaj Ua Teb, Tuam Fab Tebchaw U.S. ntawm Tsim Tsa Vajtse thiab Ib Puas Ncis, Tuam Fab Tebchaw U.S. ntawm Sab Hauv, Tuam Fab Tebchaw U.S. ntawm Kev Caij Tsheb (USDOT)/Pab Tsoom Fwv Tswjfwrm Kev Loj, Koomhaum Tiv Thaviv Ib Puas Ncis Tebchaws U.S., Pab Tsoom Fwv Tswjfwrm Kev Caij Dav Hlau, Koomhaum Tsoom Fwv Tswjfwrm Xyuas Kev Kub Ceev Hauv Tebchaws U.S., Pab Tsoom Fwv Tswjfwrm Tsheb Ciav Hlau, Tebchaws U.S. Kev Pab Xyuas Ntseg thiab Lwm Hom Tsiav Sab Nraum, thiab Tebchaw U.S. Kev Ruaj Nres.

Koomhaum Hauv Xeev: Koomhaum Tswjfwrm Kev Qias Hauv Minnesota, Tuam Fab Minnesota ntawm Kev Noj Qab Hauv Huv, Tuam Fab Minnesota ntawm Kev Caij Tsheb, Rooj Tswjfwrm Kev Zoo Ib Puas Ncis Minnesota, Tuam Fab Minnesota ntawm Tej Yam Txawm Zoo Khaws Cia Siv, Pab Kavxwm Rau Qaij Tej Xwm, Rooj Tswjfwrm ntawm Dej thiab Av Khaws Cia Siv, Tsev Ua Num rau tus Kws Kawm Txog Lub Neej Thaum Ub hauv Xeev, Tuam Fab Minnesota ntawm Kev Ua Liaj Ua Teb, Tuam Fab Minnesota ntawm Kev Lag Luam, Tsev Ua Num rau Xeev Tej Keeb Kwm Khaws Cia, thiab lub Koom Txoos Keeb Kwm Minnesota.

Cov Tso Cai Nyob Cheebtsam: Pab Kavxwm Xyuas Ib Puas Ncis, Caij Tsheb Ntiav Loj Ib Puas Ncis, Cheebtsam Chaw Uasi Peb Tus Dej Ntwis, Cheebtsam Minnehaha Tsev Tuav Dej, Cheebtsam Cuaj Las Tsev Tuav Dej, Cheebtsam Riley Purgatory Bluff Tsev Tuav Dej, thiab lub Koomhaum Tswjfwrm Mississippi Tsev Tuav Dej.

Tuam Nroog Hennepin: Tuam Nroog Tus Thawj Tswj Tuav Dejnum.

Cheebtsam Hennepin Kev Tshwj Cia

Tseem Fwv Hauv Zog: Nroog Minneapolis, Nroog St. Louis Park, Nroog Hopkins, Nroog Edina, Nroog Minnetonka, thiab Nroog Eden Prairie.

Lwm Cov: Cov Haiv Neeg Uas Ib Txwm Nyob Tebchaw Amelikas (Qhab), thiab tej cheebtsam ntawm tsev kawm ntawv.

Cov nqe lus twg hais txog ib puas ncis thaj tsum yuav raug coj los thum xam?

Lub ntsiab lus ntawm kev samsim DEIS yog los tshawb kawm tej yam tshiab hauv pej xeem saib seb zoo li cas ntawm lwm cov tswvym rau qhov nyob ntawd kiag, tus neeg, thiab yam uas nws txawm nws tuaj ib puas ncis. Peb yuav ntsuam xyuas tagrho cov uas tej zaum yuav hloov tau zoo ib puas ncis, kev sib fim, kev nyiaj txiag lag luam, thiab kev zoo ntawm caij tsheb thiab kev muaj ceem ntawm lwm cov tswvym, uas xam cov npe ntawm zaj lus nyob thaj tsum nram qab no:

- Tus qauv ciaj sia thiab tej yam zoo uas nws txawm nws tuaj muaj tseg tau siv thiab kev muaj ceem xam toj rooj hauv pes thiab cov av, kev zoo ntawm cua, tej dej uas muaj tseg tau siv xam kev nqus dej thiab kev zoo ntawm dej, kev nrov, thiab kev co;
- Kev siv ntawm thooj av, txiav thaj tsum, thiab kev tsim tsam nyiaj txiag lag luam;
- Qauv duab thiab tej nqi kev sib fim nyiaj txiag lag luam;
- Tej qhov tsi muaj chaw tso thiab kev tshais chaw;





Tej yam ntsuas uas yuav tau maim, ua kom me, thiab ua kom tsaug txhua yam muaj ceem uas nyuaj yuav raug taw thiab ntsuam xyuas.

- Kev taug tau nrog neeg zej zog, zej zog tej chaw khiav haujlwm thiab kev pab, thiab ib puas ncis kev ncaj ncees;
- Nrig txog kev pom zoo thiab muaj tus yam ntxwv zoo;
- Tej kev lig kev cai zoo muaj tseg tau siv thiab kev muaj ceem, xam cov txheeb rau liv xwm thiab cov tshawb fawb txheej thaum u muaj tseg tau siv, tej kev lig kev cai ib txwm muaj tseg tau siv, thiab av uasi/chaw uasi thiab tshooj 4(f) thaj tsam muaj tseg tau siv;
- Cov khoom uas yuav tsum ceefvaj tsam tsim teebmeem;
- Hluav Taws Xob kev siv;
- Cov kev tshwsim txua; thiab
- Kev zoo ntawm kev caij tsheb thiab kev muaj ceem (xam tsheb ntiav loj, cov kev me thiab kev loj, kev ciav hlau taug, thiab tus neeg taug kev thiab cov chawj khiav haujlwm rau cov tsheb tuam taw.



Qhov teem tseg rau DEIS muaj qhia nyob hauv qab.



Ntxiv rau qhov teev tej yam uas zoo yuav ua tau thiab kev muaj ceem rau qhov nyob ntawd kiag, tus neeg thiab yam uas nws txawm nws tuaj ib puas ncis, qhov DEIS yuav muab tej teej tus thiab cov nqi kwv lam khiav haujlwm kho kom zoo ntxiv, twv txog cov caij yav tom ntej, thiab cov chaw tsev tog ntxiv kev taw ib qho chaw rau tsev khaws tseg thiab kho tsheb ciav hlau sib uas yuav tsum muaj.

| | Quaj Hlis 2008 | Kaum Hlis 2008 | Kaum Ib Hlis 2008 | Kaum Ob Hlis 2008 | Ib Hlis 2009 | Ob Hlis 2009 | Peb Hlis 2009 | Plaub Hlis 2009 | Tsib Hlis 2009 | Tsau Hlis 2009 | Xyaa Hlis 2009 | Yim Hlis 2009 | Quaj Hlis 2009 | Kaum Hlis 2009 | Kaum Ib Hlis 2009 | Kaum Ob Hlis 2009 |
|--|----------------|----------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------------|-------------------|
| Kev Tsom Kev Sablaj Rau Kev Tsom Sijhawm Tawm Suab Hais Lus thiab Kev Tshabxo Txog Kev Tsom | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kev Ntsuam Xyuas Lwm Cov Kev Qhia kom Xyuas lwm cov kev, Xaiv Lwm Cov Kev Uas Zoo Rau Thaj Tsam | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ntsiab Lus Ntawm Daim Qauv Tiav Rau Kev Muaj Ceem Nyob Ib Puas Ncis (DEIS) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Luam DEIS | | | | | | | | | | | | | | | | |



SOUTHWEST
transitway

tais no

| |
|-----------------------------|
| Lo Daim Nqi Xa Rau No |
|-----------------------------|

Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager
Hennepin County, Housing, Community Works & Transit
417 North 5th Street, Suite 320
Minneapolis, MN 55401

tais no



SOUTHWEST transitway

(Jidka socdaalka koonfur/galbeed)

macnaha cagaarka waa soco.

southwesttransitway.org

Buugga Yar ee Aqbaarta Qiimeynta Qorshaha

ee lagu taageerayo DEIS (Warbixinta Hore ee Raad Ku Reebidda Beyadeed)
ee loogu talagalay Mashruuca Southwest Transitway

Federal Transit Administration (FTA) [Maamulka Jidka Socdaalka Federaalka]
Hennepin County Regional Railroad Authority (HCRRA) [Xukunka Tareenka Goboleed ee Degmada Hennepin]
Sateembar 2008

Jadwalka Macluumaadka

| | |
|---|---|
| Hordhac | 1 |
| Waa maxay warbixinta hore ee raad ku reebidda beyadeed, iyo waa maxay qiimeynta qorshaha? | 1 |
| Faafhaahin dheeraad ah ee qorshaha ku saabsan ii sheegaa; maxay tahay sababta loogu baahanyahay Southwest Transitway? | 2 |
| Southwest Transitway hadda kahor cilmi-baaris ma lagu saameeyay? | 3 |
| Qorsheyaalke baddalka noqon kara ee la tixgalinayo? | 4 |
| Sidee qayb uga ahaan kara nidaamka qorshaha? | 6 |
| Goormay, xaggee, iyo sidee xubanaha dadweyanaha ay fikradahooda uga dhiiban karaan? | 6 |
| Sidee uga qaybqaadan karaa hawlaha socda muddada qiimeynta qorshaha? | 7 |
| Sidey fikradahayga u saameyn doonaan hawlgalka? | 7 |
| Wa kuwama hayadaha dawladda ee ka qaybqaadanaya? | 7 |
| Waa maxay mowduuca beyadeed ee u baahan in la dhowro? | 8 |
| Foomka fikradaha lagu dhiibanayo qiimeynta qorshaha | 9 |

Hordhac

Southwest Transitway waa mashruuca jidka socdaalka ee loogu talagalay si lagu habeeyo isusocodka qeybo ka tirsan degaannada koonfur/galbeed ee qayb ka ah deegaanka Twin Cities oo xita ay kamid yihiin magaalooyinka Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, Edina, St. Louis Park, iyo Minneapolis. Ujeeddada Hennepin County Regional Railroad Authority (HCRRA) inuu la kaashado Federal Transit Administration (FTA) si ay u noqdaan hayadaha hormuudka ah ee so diyaarinaya Southwest Transitway si ay u noqoto maalgalin jid socdaal ee weyn.

Ayadoo ah hay'adda masuul ka ah dhammaystiridda Draft Environmental Impact Statement (DEIS), HCRRA waxaa laga rabaa inay u hoggaansanaato shuruudaha ay dejiyeen Minnesota Environmental Quality Board (EQB) (Guddiga Tayada Beyadeed ee Minnesota) ee dhawraya sharciga Minnesota Environmental Policy Act (MEPA) (Minn. Stat. §116D.04 and 116D.045). Mashruucu waxa kale ee uu raadin doona maalgalin federaal ee laga helayo FTA. Sababta daraadeed, FTA waxaa laga rabaa inay la wareegto dib u eegidda beadeed ee lagu qancinayo National Environmental Policy Act (NEPA)(Sharciga Beyadeed ee Qaranka). FTA oo ah hay'adda hoggaaminta leh ee hoostimaada NEPA, iyo HCRRA oo ah hay'adda hoggaaminta hore leh ee hoostimaada EQB, waxay soo go'aamiyeen in mashruuca Southwest Transitway ay dhici karto in uu raad muuqda ku reebo bey'aadda. Si lagu qanciyo shuruudaha NEPA iyo EQB, labadoodaba, HCRRA iyo FTA ayaa soo diyaarinaya warbixinta DEIS ay ku yeelanayso mashruuca Southwest Transitway.

Buuggan Yar ee Warbixinta Qorshaha Lagu Qiimaynayo waxaa ku jira warbixin sharaxaysa nidaamka qiimeynta qorshaha, muqaalka iyo halka uu ku suganyahay qorshaha DEIS ee Southwest Transitway, iyo aqbaar la xiriirta sida ay dadweynaha uga qaybgali karaan qiimeynta qorshaha.



“

NEPA [42 U.S.C. 4321 et seq.] waa sharci lagu saxiixay in uu hirgalo Janaayo 1dii, 1970. Act (Sharciga) waxa uu dhisaya qawaaniinta lagu maamulayo sharciyada bey'aadda iyo ujeeddada lagu difaacayo, lagu dhawrayo, iyo kor loogu qaadayo bey'aadda, iyo lagu bixinayo nidaam hay'adaha federaalka ay ku hirgelinayaan ujeedooyinkan kana dhexeeya haydaha federaalka. NEPA waxa ay haydaha federaalka ka rabtaa inay isku shandheeyaan qiimaha beyadeed si ay uga mid noqdaan qaabka iyaga oo khuseeya saamaynta ay bey'aadda ku yeelanayso tallaabooyinka la soo jeediyay iyo qorsheyaalka macquulka oo lagu baddalayo tallaabooyinkaas.

EQB (Guddiga Tayada Beyadeed ee Minnesota) waxa uu door muhiim ka qaata bey'aadda iyo horumarinta Minnesota. Guddiga waxa uu soo diyaariyay qaanuunka, dhisidda qorsheyaalka muddada dheer, iyo dib u eegidda qorsheyaalka la soo jeediyay ee saamayn doona bey'aadda Minnesota. EQB waxa ay dejisaa qawaaninta maamulaya dib u eegyada beyadeed. Dib u eegyada beyadeed waxaa horseedaya MEPA Minnesota Environmental Policy Act Laws 1973 (Sharciga Beyadeed ee Minnesota Qaanuunka Sharciyada 1973), Chapter 412 (MEPA) Minnesota Statutes 116D.04.

Waa maxay hindisaha raad ku reebidda beyadeed, iyo waa maxay qiimeynta qorshaha?

Dukumiiintiyada DEIS ayaa sharaxaya waxtarka bulsho, dhaqale, iyo bey'adda ee ka imaan kara iyo raadka uu ku reebayo qorshaha la soo jeediyay ama waxqabka iyo tallaabooyinka la soo jeediyay ee wax looga qabanayo xaalad kasta oo ka soo horjeeda raadka ay reebayso si loogu hoggansanaado NEPA. Warbixinta DEIS ayaa shaaca laga qaadayaa si ay dib ugu eegaan dadweynaha iyo hayadaha daneeya fikaradna ka dhibtaan. DEIS iyo Final Environmental Impact Statement (FEIS) ayaa ka koobaan EIS ee hoosimaanaya NEPA.

Qiimeynta Qorshaha ayaa ah tallabada ugu horreysa ee hawlgalka NEPA/EIS. Hindisaha qiimeynta qorshaha aya loo sameeyay si loogu wargaliyo dadweynaha, kooxaha daneeyaa, qabaa'llada waxyeelloobay, iyo hayadaha dawlaadda ee DEIS (ay kamid yihiin fursadaha u furan ka qaybgalka dadweynaha) iyo la soo bandhigo ujeeddada iyo baahida loo qabo mashruuca, waxa lagu baddali karo ee la soo jeediyay si wax looga qaabto baahida jirta,

iyo waxtarka iyo raad reebidda ay ku yeelan karto dib u eegidda hore ee halwagalka NEPA/EIS ay ku samaynayaan dadweynaha iyo hayadaha.

Ujeeddada qiimeynta qorsha ayaa ah in lagu caddeeyo ujeeddada iyo baahida loo qabo mashruuca, waxa lagu baddali karo ee la soo jeediyay si wax looga qaabto baahida jirta, iyo in la aqoonsado xaaladaha ku saabsan bey'aadda kana dhalan kara ee la xiriira qorshooyin lagu baddali karo ee u baahan in si qoto dheer loogu baaro warbixinta DEIS. Hawlgalka qorshaha lagu qiimaynayo waxaa loogu talagalay in ay meesha ka saarto cilmi-baarisyo tifatiran ee xaaladaha aan sidaasi saamayn ugu yeelan doonin iyo/ama cilmi-baarisyo hore lagu soo xalliyay.

Hindisaha lagu qiimeynayo qorshaha waxa kamid ah saddex (3) kulanno dadweyne oo rasmi ah kaaso uu qofkasta ku dhiibanayo fikraddiisa oo ah hadal la duubayo ah iyo/ama qoraal. Faallooyinka qorshaha ee lagu qiimaynayo qorshaha waa inay culays saaraan ujeeddada iyo baahida loo qabo mashruuca, qorsheyaalka baddalka ah, iyo siiba raad reebidda muuqata ee bey'aadda anfacaysa iyo saamaynta loo baahanyahay in lagu baaro warbixinta DEIS.

Muuqaalka ujeeddoyinka iyo baahida loo qabo mashruuca waxa laga heli karaa bogga 2aad ee dukumiintigaan, warbixinno ay kamid yihiin qariidadda qorsheyaalka baddalka ahna waxa laga heli karaa bogga 4aad ee dukumiintigaan, iyo liistada qaybaha bey'aadda ee laga baarayo waxtarrada beyadeed iyo saamaynada waxaa laga heli karaa bogga 8aad ee dukumiintigaan.

Faahfaahin dheeraad ah ee qorshaha ku saabsan ii sheega; maxay tahay sababta loogu baahan yahay Southwest Transitway?

Southwest Transitway waa jid uu tareenka marayo (LRT) oo 14 mayl ee degaanka Minneapolis/St. Paul, kuna xiraya magaalada hoose ee Minneapolis degaannada horumarka badan ee koonfur/galbeed. Jidka tareenka LRT waxa uu kordhinaya awoodda gaadiidka degaannada aadka looga baahan yahay, jawaabna u noqonaya baahida loo qabo gaadiidka ee ka dhalatay kobaca guriiyeynta iyo shaqooyinka, lagu bixinayo fursado badanaya tartanka loogu jiro bixinta gaadiidka ay dadka raacan, iyo u adeega dadweynaha ku xiran gaadiidka. Jidkaan tareenka waxaa lagu daraya nidaamka jidka socdaalka degaanka(jidka tareenka Hiawatha LRT, Northstar Commuter Rail (dhismihiisa uu socdo), iyo jidka Central Corridor LRT (la soo jeediyay).

Muqaalka ujeeddada iyo baahida mashruuca loo qabo

Saddexda xaaladood ee asaasiga u ah qorshaha Southwest Transitway ee muhiim u ah dadka deggan kana shaqeeya deegaanka koonfur/galbeed: 1) carriiriga ka yimid gaadiidka; 2) waxaa maqan gaadiid laysku hallayn karo ee qiimo jaban leh ee fursado siinaya dadka u baahan gaadiid ay raacaan; 3) waxaa maqan adeegyada baddala/soo noqoshada safarka gaaban ee gaadiidka.

Isusocodka: Deegaanka ay cilmi-baaristu ku socoto waxaa ka jira carriiri gaadiid taaso ay la xiriirto kobaca dadka deegaanka ku nool iyo kobaca shaqooyinka iyo yaraanta horumarinta kaabayaasha. Marka jidka la marayo, waqtigaan boqolkiiba 27 ee safarrada degaanka oo dhan waxa ay ka bilawdaan kuna dhammaadaan inta u dhaxeysa halka tareenka uu mari doono, iyo boqolkiiba 65 ee safarrada oo dhan waxa ay ka bilowdaan kuna dhammaadaan inta ay ka koobantahay degaan u dhow degaanka cilmi-baaristu ay ku socoto kuna kooban dadka deggan degaanka cilmi-baaristu ay ku socoto, iyo ka shaqeeya degaanka ay cilmi-baaristu ku socoto. Degaanka ay cilmi-baaristu ku socoto aya ah saldhigga shaqaaleeyayaal tiro badan. Magaalada hoose ee Minneapolis ayaa ah shaqaaleeyaha ugu weyn oo leh shaqooyin ka badan 140,000 (78 shaqo/dhulwareeg 4047 mitir), iyo degaanka Golden Triangle oo ah xarunta 6aad ee ugu weyn oo ay ka jiraan 50,000 shaqooyin (10 shaqo/dhulwareeg 4047 mitir). Marka lagu daro kobaca shaqooyinka ee sii kordhaya, deegaanka waxa soo foodsaray kobaca dadka degaanka soo degaya oo kor u dhafatay illaa 31,200 degganayaal cusub taniyo 1980dii oo

“

Liidashada cabbiridda isusocodka. Mn/DOT Metro District (Degmada Magaaloyinka), oo masuul ka ah maalgalinta gaadiidka ka jira siddeedda Metro District magaaloyinka deegaanka, waxa dhammaan ay jidadka waaweyn ku sifeyaan in ay leeyihiin cabbiraadda liidasho sare, dhexe ama hoose. Bacdama jidadka waaweyn ay yeeshaan gaadiid badan waqtiyada qaarkood, caadaadiska gaadiidka (mayl iyo waqti ahaanba) door adag ka qaadanaya mudnaanta iyo doorashada isusocodka xoojinta mashaariicda.

Basaska mara laymanka garabka jidka waxa ay u muuqdaan in ay u shaqeeyaan sida kuwa jid kasta garabka ka mara, laakiin Mn/DOT waxa ay basaska qaarkood u oggolaatay in ay isticmaalaan garabyada jidadka ee marka gaadiidka uu cariiri yahay, si markaasi lagu helo safar dhaqsi leh oo la isku halleyn karo xita marka uu jidka cariiri yahay.

Miitirada jidadka waa calaamadaha gaadiidka oo jidadka waaweyn lagu galo kuwaas oo gaadiidka siinaya fursad lagu cabbiro ama lagu maamulo tirada.

Miitirada jidadka ee laymanka jidka aan laga joogsanaynin waxa ay fursad u siinayan dadka hal gaari isla raaca iyo basaska in ay waqti ka faa'iidaystaan, iyo ugu dambayntii ay yaraato maylasha uu gaariga socday.

guryaha cusub ee ku yaalla Eden Prairie oo tira ahaan nus ka badan tiradaas.

Sidaa awgeed jiritaanka kobaca degitaanka iyo shaqalaynta badan, gaadiidka mara jidadka ayaa kor u kacay inta u dhaxaysa boqolkiiba 80 illaa boqolkiiba 150 taniyo 25kii sanadood ee la soo dhaafay. Tirada jidadka waaweyn ee degaanka cilmi-baaristu ku yaalla sida—TH 100, TH 169, TH 62, I 494, I 394, iyo TH 7—ayaa Minnesota Department of Transportation (Mn/DOT) (Waxaad Gaadiidka Minnesota) waxay ku tilmaantay inay yihiin kuwo aan xamili karin tirada gaadiidka isusocda. Qorshaha muddada dheer ee laga soo xigsaday MN/Dot, Transportation System Plan (TSP) (Qorshaha Nidaamka Gaadiidka), ma jiraan wax qorshe ah ee lagu ballaarnayo ama lagu habaynayo jidadkaas mara degaanka ay cilmi-baaristu ku socoto.

Waxaa in laba jibbaar ka badan kor u kacay dadka raaca basaska eksbreeska ee SouthWest Transit (Gaadiidka Koonfur/Galbeed) iyo Metro Transit (Gaadiidka Degaanka) ee ka shaqeeya degaannada ka baxsan magaalada hoose kuwaas oo 10kii sanadood ee la soo dhaafay gaadiid safar sanadeedka illaa 1 milyan uu marki ugu horreysay kor u dhafay sanadkii 2007. Faa'idooyinka gaadiidka oo ay kamid yihiin basaska dhinac ka mara jidadka waaweyn, meelaha basaska ay dadka ka qaadan iyo ku dejiyaan, iyo meelaha loogu talagalay inay basaska dhinac maraan laymanka gaadiidka kale ayaa laga hirgaliyay degaanka oo dhan, laakiin waxaan weli la xadadin xawaaraha baska, xita kuwa dhinac maraya laymanka gaadiidka kale oo xawaaraha ugu badan

ee loo ogolyahay uu yahay ugu badnaan 35 mayl (mph) halkii saacad ayaado xaaladaha jidadka gaadiidku maro uu ciriiri yahay.

Bacdama ay meesha ka maqantahay qorshe lagu dhisayo jidad waaweyn ee qaada gaadiid dheeraad ah iyo dhulka jidadka ay marayaan magalada hoose ee Minneapolis oo kooban, mustaqbalka baahida kor u kacaysa ee loo qabo gawaarida iyo basaska jidadkan ma xamili kara gaadiikaasi.

Jiritaan la'aanta fursadaha lagu helayo gaadiid ay isku halleeyaan dadka ku tiirsan gaadiidka:

Bacdama ay jidadka la marayo ciriiri yihiin – isla jidadka ay maraan baasaska la raaco – waxa adkaatay in la bixiyo gaadiid soo gaabinaya muddada socdaalka oo dad badan soo jiita (haysta doorashada gaadiidkooda ama basaska ay raacaan) nidaamka basaska iyo si macquul ah u adeega dadka gaadiidka caamka u raaca magaalada hoose ee Minneapolis iyo degaannada u dhow.

Jidadka ku yaalla degaannada ay cilmi-baaristu ku socoto ayaa ah kuwo u kala socda dhinaca waqooyi-koonfur/bari-galbeed halka qaababka horumarinta ay ka socoto ayaa dibadda uga soo baxaya magaalada hoose ee Minneapolis oo dhinac u jaanjeera. Tanina waxa ay sababaysaa in muddada safarka ay sii dheeraato ee gaariga lagu darayo iyo safarrada gaadiidka sababo la xiriira joqaraafiga iyo qaabka ay jidadka u dhisan yihiin. Si lagu yareeyo muddada safarka gaadiidka, Twin Cities waxa ay noqotay hoggaminta qaranka ee isticmaalka laymanka uu baska maro. Hadda, Twin Cities waxa ay leedahay

250 mayl wax ka badan oo basaska ay dhinac kaga marayaan jidka weyn. Tashiilaadkan waxa ay basaska siinayaan waqtiga safarka inay kaga fiicnadaan gawaarida gaarka loo leeyahay waqtiga uu gaadiidka carriiri yahay, laakiin sharciga gobolka aya xadidaya xaaladaha isticmaalkooda ku socodka jidka in uu noqdo 35 mayl ama ka hoose iyo in uusan baska ku socon xawaare ka badan 15 mayl midka u qoran in jidka lagu socdo. Sidaan horay u sheegnay jidadka waaweyn oo dhan ee cilmi-baarista deegaanka aya MN/DOT tilmaantay in isusocodka uu liito waqtiga uu gaadiidka aad u badanyahay. Tan waxa ay si xun u saamaynaysaa awoodda ay basaska jidka mara laga helo waqti safarka oo ka fiican waqtiga uu jidadka aad loo isticmaalo si ay ku soo jiidato dad ka soo raaca degaannada ka baxsan magaalada hoose oo ay ku soo biiran raacitaanka basaska.

Tirada dadka ku xiran basaska waxa ay ku sii badanayaan deegaanka cilmi-baaristu ay ka jirto, ugu badnaan inta u dhaxaysa agaarka iyo magaalada hoose ee Minneapolis. Degaannada kobaca waxaa kamid ah xaafadaha Norht Loop, Harrison, iyo Bryn Mawr. Joqraafiga jidadka mara degaannadaan, siiba Harrison iyo Bryn Mawr, waxa ay adkeynayaan in la helo jid soo gaabiya muddada safarka. Jidadka xaafadahan mara waa ay isuso wareegaan waxayna ay leeyin jidad badan ee hal dhinac kaliya u socda. Xaalado badan, dadka ku nool Magaalada hoose ee Minneapolis ee u jira dhowr mail oo kaliya waxay uu safarka ku qaadan karaan muddo 9 daqiiqadood illaa 13 daqiiqadood waxaana sabab qaabka jidadka basaska.

Maqaanshaha gaadiid adeegyada basaska

dadka dib u celiya: Iyadoo ay u dheertahay kobaca shaqooyinka ka jira Magaalada hoose ee Minneapolis, magaaloooyinka kale waxa soo foodsaray, iyo ay dhici doonto in ay soo foodsarto, shaqo badni dhici doonta mustaqbalka soo socda. Sida ay wax u socdaan waxa ay kobaca boqolkiiba 65 ee safarrada gaadiidka ee degaanka cilmi-baaristu ka jirto. Safarradaan tiradoodi badantahay ee gaadiidka dadka dib ugu celinaya xaafdaha u dhow magaalada hoose ee geeya xaruumaha shaqada ee ku yaalla deegaannada magaalada ka baxsan. Waqtiga lagu jiro xaruumahan shaqada basaska ma ay tegi karaan

Hadda kahor cilmi-baaris ma lagu sameeyay Southwest Transitway?

Bilowgii 1980mada, Southwest Transitway waxa loo haystay in ay noqon karto jidka LRT u adeega jaalliyadaha Minneapolis iyo Hopkins. Arrimaha isusocodka jidkaan maraya, oo lagaga warbixiyay qaybti hore, waxa si fiican shaaca looga qaaday

bilowgii 1980yad. Cilmi-barisyadii hore waxaa kamid ah:

- Qorshe LRT System Plan ee u midaysan Degmada Hennepin (1988)
- Draft Environmental Impact Statement Hennepin County Light Rail Transit System (1988) (Warbixinta Hore ee Raad ku Reebidda Beyadeed Jidka Socdaalka Tareenka ee Degmada Hennepin)
- 29th Street iyo Southwest Busway Feasibility Study (2000) (Cilmi-baris Surgalka Jidka Baska ee Koonfur/Galbeed)
- 29th Street iyo Southwest Corridors Vintage Rail Trolley Study (2000)
- Transit 2020 Master Plan (2000)
- Twin Cities Exclusive Busway Study (2000)
- Transit 2025 Master Plan for Transit (2001)
- Southwest Rail Transit Study (2003)
- Southwest Transitway Alternatives Analysis (2007)

Muddooyinkii dhawaa, Metropolitan Council's 2030 (Guddiga Metropolin) qorshaha gaadiidka muddada dheer ee gobolka, waxa uu u aqoonsaday in Southwest Transitway la hargaliyo kahor inta aan la gaarin 2030. Waxana sii dheer in cilmi-baaris kasta ee jaalliyadaha deegaanka ay tixraac ka dhigtaan Southwest Transitway qorsheyaal xaafad ahaan u midaysan.

Baarista Qorsheyaalka Baddalka u ah Southwest Transitway, 2007

2007dii, HCRRA waxa ay dhammaysay rabiitaanka federaalka ee cilmi-baaris la yiraahdo Alternatives Analysis, taaso ah mid sii wadaysa cilmi-baarista *Southwest Rail Transit Study, 2003. The Southwest Transitway Alternatives Analysis (AA)* waxa ay isbarbar dhigaysaa faa'idooyinka, qarashka iyo



Si lagu caawiyo in lagu ogaado kala doorashoyinka baddalka ah ee qancinaya baadhida, shanta ujeedo aya la isku xiray ahmiyad ahaan in la horumariyo.

1. Hagaajinta isusocodka.
2. Ku baxa qarash la xamili karo, hagaajisa fursadaha saffarka.
3. Difaacaysa bey'aadda.
4. Dhowraysa tayada nolosha.
5. Taageeraysa horumarinta dhaqaalaha.

saamaynta cadadka jidka tareenka qorshooyinka baddalka ah (dhinaca iyo qaabka) si lagu aqoonsado kuwa ku wada kulminaya baahida jaalliyadaha oo ku xusan Purpose and Need Statement (Bayaanka Ujeeddada iyo Baahida).

Qorsheyaalka baddalka u ah jidka tareenka waxaa lagu qiimayay si lagu ogaado in ay qancinayaan shanta ujeedo. Kaddib markii la qiimeyay mid uu hal bas maro, labada bas ee gaadiidka deg-degga ku socda, iyo jidka tareen ee ka kooban sideed tareen ee qorsheyaalka baddalka ah, waxaa la isku raacay in LTR (jidka tareenka) in uu yahay qaabka gaadiid ahaan saddex kamid ah sideeda LRT (jidada tareenka) uu maro ay qancinayso shanta ujeeddoyin. Waxaa sii dheer, qorsheyaalka baddalka ah ee basaska, ee lagu magacaabo Enhanced Bus (Baska la Habeeeyay), waa la sii haysanayaa inkasto oo uusan u shaqayn doonin sida uu ugu shaqeeyo qorsheyaalka baddalka ah ee LTR (jidka tareenka), si loo si wado qiimaynta fursadaha wax ka qabanaya baahida isusocodka sii badanaya ee ka jira adeegga baska oo la hagaajiyo inta laga isticmaali laha LTR. AA waxa ay ku gunaanadday in hagaajinta isusocodka ay tahay sida ugu fiican ee wax looga qabto ay tahay ayadoo maalgalin



Choice rider (rakaabka fursadda leh) waa qof aan u baahnayn in uu isticmaalo basaska safarka uu malin kasta galo, laakiin doorta in uu isticmaalo sababo la xiriira dhib yarida, ka faa'idaysashada waqtiga, dhaqaalaha (qarash barkiina oo u baaqda), ama arrimahaan oo laysku daro.

Transit-dependent person (qofka aan baska ka maamin) waa qof sharci ku ah in uu isticmaalo baska si ay maalin kasta shaqada u aadaan. Federal Transit Administration (Maamulka Gaadidka Federaalka) waxa ku qeexaysa qofka baska u baahan 1) in uusan haysan gaadiid u gaar ah, 2) waayeel (ka weyn 65 sanadood), 3) dhallinyar (ka yar 18 sanadood), iyo 4) qof ka hooseya faqriga ama meelhexaadka daqliga sida ay u qeexeen U.S. Census Bureau (Guddiga Tirakoobka Maraykanka).

Reverse commuting (safarka dib u noqoshada) waxaa laga wada qof magaalada hoose deggan oo shaqa u aada degannada magaalada ka baxsan. Tan waxa ka horjeedda gaadiidka caadiga ah ee uu qof deggan degaannada magaalada ka baxsan ee magaalada hoose shaqa u soo aada.



lagu sameeyo mid kamid ah saddexda LRT ee suurtagalka ee baddalka qorshooyinka ee iskuxiri doonaa xaafadaha degaannada, ganacsiga, shaqada, iyo dhaqdhaqaaqyada xaruumaha maawelooyinka ee deegaanada ay cilmi-baaristu ka socoto.

AA waa barta bilowga ee DEIS iyo waxa ay tahay salka qiimeynta qorshaha.

Maxay yihiin qorsheyaalka baddalka ee la khusanaayo?

Marka loo eego AA, qorsheyaalka baddalka ee saddex LTR iyo hal Enhanced Bus aya lagu soo jeediyay in lagu daro DEIS.

Qorshooyinka baddalka waxaa kamid ah boosaska steeshinada, baabur-dhigista iyo basaska laga raaco, iyo jidadka u dhaxeeya meelaha basaska laga raaco.

Dhowritaanka LTR iyo meelaha wax la dhigto, xaafad ahaan weli lama go'aaminin.

Light Rail Transit 1A (Jidka Socdaalka Tareenka 1A):

Qorshahan baddalka ah waxa ay ka shaqayn doonta magalada hoose ee Minneapolis illaa Eden Prairie (TH 5) ayadoo lagu sii darayo jidka tareenka Hiawatha LRT ee laga raaco 5th Street, sii dhaafaya magaalada hoose ee Minneapolis Intermodal Station to Royalston Avenue, si maraya Kenilworth Corridor illaa Minneapolis iyo dhismaha HCRRA ay ku leedahay illaa St. Louis Park, Hopkins, Minnetonka iyo Eden Prairie ee ku dhammaanaya TH 5 iyo dhismaha HCRRA. Steeshinada la so jeediyay ee ku yaalla Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., magaalada hoose ee Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, Eden Prairie Town Center, SouthWest Station, iyo Mitchell Rd. Qorshooyinka baddalka ee lagu muujiyay Fiure 1A (Jaantuska 1a).

Light Rail Transit 3A (Jidka Socdaalka Tareenka 3A):

Qorshahaan baddalka ah waxa u ka shaqayn doonaa laga bilaabo magaalada hoose ee Minneapolis illaa Eden Prairie (Mitchell Road/ TH 5) ayadoo ay sii marayso Hiawatha LRT jidka mara 5th Street, sii dhaafaya magaalada hoose ee Minneapolis Intermodal Station illaa Royalston Avenue, illaa Kenilworth Corridor ee sii maraya Minneapolis, dhismaha HCRRA ee ku yaalla St. Louis Park iyo Hopkins, illaa jidka cusub ee midigta xaqa leh ee sii maraya deegaanka Opus/Golden Triangle, deegaanka Eden Prairie Major Center ee ku dhammaanaya TH 5 iyo Mitchell Road. Stations ayaa loo soo jeediyay Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., magaalada hoose ee Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, Eden Prairie Town Center, SouthWest Station, iyo Mitchell Rd. Alternative 3A ayaa lagu muujinaya Qariidadda 1.



Light Rail Transit 3C (Jidka Socdaalka Tareenka 3C):

Qorshahan baddalka ah waxa uu ka shaqa bilaabayaa magaalada hoose ee Minneapolis illaa Eden Prairie (Mitchell Road/TH 5) sii maraya Nicollet Mall illaa Nicollet Avenue (jid hoomaraha Franklin Avenue illaa 28th Street), Midtown Corridor dhexmaraya Minneapolis, dhismaha HCRRA ee ku yaalla St. Louis Park iyo Hopkins, illaa jidka cusub ee midigta xaqa u leh ee sii maraya deegaanka Opus/Golden Triangle, degaanka Eden Prairie Major Center kuna ekaanaya TH 5 iyo Mitchell Road. Steeshinada la soo jeediyay ee ku yaalla 4th St., 8th St., 12th St., Franklin Ave., 28th St., Lyndale Ave., Hennepin Ave., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., downtown Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, Eden Prairie Town Center, SouthWest Station, iyo Mitchell Rd. Alternative 3C ayaa lagu muujinaya Jaantuska 1.

Enhanced Bus (Baska la Habeeeyay):

Qorshaha baddalka ah ee Enhanced Bus, ee loo yaqaanno Transportation System Management (TSM) Alternative, waxaa loo sameeyay si lagu helo qarash jaban, la habeeeyay howlgalintiisa si loo qanciyo ujeeddada qorshaha iyado si dhaqsa leh loogu baahyanahay ayada aan lagu sameeynin maalgalin weyn ee baska. Waaxa kamid ah isbaddallo yar ee lagu sameeyay adeegga gaadiidka deg-degga ah ee jira, iyo waxa uu siyaado ku yahay Metro Transit iyo adeegyada u dhexeeya SouthWest Transit ee Minneapolis iyo Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, iyo St. Louis Park. Qorshahan isbaddalka ah waxa uu ka adeegi doona New Starts Baseline ee ka hormiimaysa middka ka qarash yar ee qorshaha la soo jeediyay lagu cabbiri doono, iyo waxa kamid ah habayn lagu aqoonsaday No-Build Alternative (Qorshaha Baddalka Lama-Dhisayo). Enhanced Bus Option (Fursadda Baska la Habeeeyay) waxaa lagu muujinaya Jaantuska 2.

No-Build Alternative (Qorshaha Baddalka Lama-Dhisayo):

No-Build Alternative waxaa kamid ah in jidadka basaska ay maraan oo dhan iyo habeynta adeegyada (marka laga reebo qorshaha la soo jeediyay) la qorsheyay, la barnaamij galiyay, iyo lagu darayo Financially Constrained Regional Transportation Policy Plan (Qorshaha Dhaqaalaha ee Qaanuun Ahaan Xaddidaya Gaadiidka Gobolka) ee lagu hirgaliin doono Sanadka 2030. Waxaa kamid ah adeegyada yar ee gaadiidka lagu fidinayo iyo/ama saxiitanno marqaati u noqonaya sii waddida qanuunada adeegyada jira sida ay u xaqiyeen Metropolitan Council (Guddiga Magaalaynta). No-Build Alternative waxa ay u adeegaysa salka NEPA taaso ay dhici karto iska horimaad badan ee nafacaadka beyadeed iyo saamaynta qorsheyaalka baddalka ah, ay kamid yihiin qorshooyinka la soo jeediyay, waa la cabbiri doona.

Sideen qorshaha uga qaybgali karaa?

Qof kasta ee danaynaya Southwest Transitway iyo nacfiga beyadeed ee ka soo bixi doona iyo saamaynta waxa lagu dhiirrigalinaya in ka qaybqaataan qorshaha lagu qiimaynayo. Fikradaha waa in lagu soo gudbiyo inta lagu jiro muddada qorshaha lagu qiimaynayo, oo ku eg Nofeembar 7, 2008, 5:00 Galabnimo. Si looga qaybqaato qaabka, marka hore aqriso buuggan yar si aad wax badan uga baratid waxa la qorshaynayo. Marka labaad, ka qaybqaado shirarka qorshaha lagu qiimaynayo si aad wax dheeraad ah uga baratid iyo la wadaagtid fikradahaaga, ra'yigaga, iyo bixinta fikradahaaga. Marka saddexaad, fikradada ku dar qorshooyinka baddalka ah ee la baari doono, wax kasta ee muhiim ah ee saameynaya bulshada, dhaqaalaha ama saamaynta bey'adda ee lagu qiimaynayo DEIS, iyo fikradaha la xirira ujeeddada iyo baahida ee qorshaha la soo jeediyay.

Fikradaha waxa lagu dhiban karo saddex (3) siyabood ee kulamada qorshaha lagu qiimaynayo ama qoraal ahaan loogu diro, email, fakis ayadoo aan laga dabamarin 5:00 Galabnimo, Nofeembar 7, 2008. Si danahaaga loo tixgaliyo warqad fikradda dadweynaha ayaa lagu soo lifaaqayaa warbixintan. Fikradaha waxa kale ee si toos ah loo horkeeni karaa shabakadda internetka ee Southwest Transitway Web, www.southwesttransitway.org.

Ka qaybgalka midaya ee Public Involvement Program iyo a Coordination Plan ee dadweynaha loogu talagalay iyo ka qaybgalka ka dhexeya hayadaha ee lagu falanqaynayo qorshaha Southwest Transitway aya waxa ka qaybqaadnaya dadweynaha iyo hayadaha ka shaqeeya DEIS in ay diyaar ku yihiin shabaakadda internetka Southwest Transitway ama ayado la soo xiriiri Ms. Katie Walker, Maamulaha Qorshaha.



Fikrado ka dhiibo:

- Cilmi-baarisayada la xiriira qorshooyinka baddalka ah,
- Wax kasta ee macna ku yeelan kara bulshada, dhaqaalaha ama xaaladaha beyadeed ee wax lagu qiimaynayo, iyo
- Bayaanka Ujeeddada iyo Baahida.

LA SAMEEYO:

- La aqriyo buugga ayr
- Laga qaybqaato kulamada qorshaha lagu qiimaynayo (khiyaar)
- Sheeg waxa ay kula tahay in cilmi-baaris lagu sameeyo.



Goormaa, xaagge, iyo sidee xubanaha dadweynaha ay fikradahooda u dhiiban karaan?

Muddada rasmiga ee fikradaha ee loo dirayo Southwest Transitway DEIS waxa ay ku egtahay Nofeembar 7, 2008, 5:00 Galabnimo. Inta lagu jiro muddadaas, dadweynaha iyo hayadaha waxaa lagu dhiirrigalinaya inay soo gudbiyaan fikradahooda ayaga oo qoraal boostada Maraykanka, fakis, email ama Shabakadda internetka (eeg hoose ee qofka la xiriirayo) ku soo diraan ama hadalkooda ka dhiibtaan saddexda kulan ee rasmiga ee qorshaha lagu qiimaynayo jadwalkooda.

Kulamada rasmiga ee qorshaha lagu qiimaynayo waxa jadwalkooda uu u dhici doona tariiqaha soo socda iyo meelaha ay ka dhacayaan:

Talaadada, Oktoobar 7, 2008
2:00 Duhurnimo qof kasta waa imaan karaa
3:00 Duhurnimo dhageysiga dadweynaha
Hennepin County Government Center
300 South 6th Street
Minneapolis, MN 55415

Talaadada, Oktoobar 14, 2008
5:00 Galabnimo qof kasta waa imaan karaa
6:00 Galabnimo dhageysiga dadweynaha
St. Louis Park City Hall
5005 Minnetonka Boulevard
St. Louis Park, MN 55416

Khameeska, Oktoobar 23, 2008
5:00 Galabnimo qof kasta waa imaan karaa
6:00 Haabeennio dhageysiga dadweynaha
Eden Prairie City Hall
8080 Mitchell Road
Eden Prairie, MN 55344

Fadlan xusuuso: inta lagu jiro muddada ay fikradaha furanyihiin ee kulamada rasmiga ee qorshaha lagu qiimaynayo, shaqaalaha qorshaha waxa ay diyaar u ahaan doonaan in ka jawaabaan su'aalaha. Showrka rasmiga ah ee ka horreya HCRRA waxa la bilaabi doona ayaada oo ay la socoto qaybta dhageysiga dadweynaha ee kulamada

qorshaha lagu qiimaynayo. Si lagu hubiyo in dhammaan kuwa doonaya in ay fikrad ka dhiibtaan HCRRA waxa qof kasta la siin doonaa saddex daqiiqadood (3) oo ay fikradaha u sheegaan HCRRA.

Kaaliyayaasha kumeelgaarka ah, qalabka adeegyada iyo isgaarsiinta oo ah kuwo lagu isticmaalo luqado ka duwan Ingiriisiga waa la diyaarin karaa **haddii ogaysiiska lagu dhiibo ugu yaraan 14 maalmood kahor inta uusan kulanka dhicin** ayadoo la soo xiriirayo Ms. Katie Walker oo laga helayo cinwaanka, telefoonka lambarka, cinwaanka emailka ee hoose.

Fikradaha waxa kale ee qoraal ahaan loogu diri karaa:

Warqadda boostada ugu dir: Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager, Hennepin County, Housing, Community Works & Transit, 417 North 5th Street, Suite 320, Minneapolis, MN 55401

Fax: 612-348-9710

E-mail: Katie.Walker@co.hennepin.mn.us

Shabakadda internetka:
www.southwesttransitway.org

Telefoonka: 612-348-9260

Fikradaha waa in la helo 5:00 galabnimo, Nofeembar 7, 2008.

Aqbaar dheeraada ee la xiriirta nidaamka qorshaha lagu qiimaynayo, la xiriiri Ms. Katie Walker oo laga helo cinwaanka, telefoonka, ama cinwaanka emailka kor ku xusan.

Macluumaadka qoraalka ah, warbixinta cusub ee qorshaha, iyo qalabka lagu isticmaalo kulmada dadweynaha ee qorshaha lagu qiimaynayo waxaa la soo gelin doonaa shabakadda internetka ee qorshaha Southwest Transitway: www.southwesttransitway.org.

Hayadaha dawladda waxa lagu martiqaadi doonaa kulamo gaara oo qorshaha lagu qiimaynayo.

Sidee uga qaybgali karaa Muddada Qiimeynta Qorshaha?

Inkasto muddada rasmiga ee qiimeynta qorshaha uu ku egyahay Nofeembar 7da, 2008, haddana waxaa sii soconaya fursadaha ay dadweynaha uga qaybqaadanayaan DEIS. Fursadaha ka qaybgalidda waxaa kamid ah jiritaanka kulamada ay xubanaha la yeelanayaan dadweynaha, qabiillada, ganacsatada iyo kooxaha jaaliyadda, iyo hayadaha dawladda.

Fursadaha ay hayadaha jaaliyadda kaga hadlayaan iyo wax ku kordhinayaan inta lagu jiro muddada muhiinka ah ee cilmi-baarista ay socoto (Jadwalka DEIS ee ku yalla bogga 8aad).

Sidee fikradaha u saameyn doonan hawlalka?

Fikradaha dadweynaha iyo kuwa hay'adda waxa lagu hubinaya in ujeedda iyo baahida loo qabo qorshaha uu yahay mid si fiican u qeexan, baddalid ku habboon ayay yihiin kuwo la qiimeynayo, iyo saamaynta ay ku yeelan doonto nacyada beyadeed iyo saamaynta ay leeyihiin kuwo la tixgalinayo kahor inta aan go'aan laga gaarin in qorshaha lagu dhaqaado. Fikradaha waxaa la dhiiban karaa inta lagu jiro muddada qorshaha la qiimeynayo ee ujeeddada iyo baahida loo qabo qorshaha, mowduucyada qorshooyinka baddalka, iyo qaybaha macluumaadka beyadeed ayaa falanqayn lagu samayn doona si lagu ogaado nacyada weyn iyo saamaynta. Muddada qorsha lagu qiimeynayo waxa ay ku ekaan doontaa Nofembar 7da, 2008.

Kaddib marka muddada qorshaha lagu qiimeynayo ay dhammaato, hayadaha hoorseedka u ah DEIS(HCRRA iyo FTA), iyaga oo la tashanayo hayadaha ka qaybgalaya, waxa ay dib u eegi doonaan fikradaha la soo jeediyey oo dhan, ka jawaaban fikradahaas, iyo ay fikradahaas ku dhammaystiraan ujeeddada baahida, la toosiy qorshooyinka baddalka ah iyo la aqoonsado qaybaha macluumaadka ee lagu qeexayo DEIS. Fikradaha soo gaaray, jawaabaha, iyo saamaynta ay ku yeelan doonaan Scoping Report (Warbixinta Qorshaha lagu Qiimeynayo) waxa loo soo bandhigi doonaa dadweynaha iyo hayadaha ka qaybgalaya.

Waa kuwee hayadaha dawladda ee ku hawlan?

Ugu yaraan, hayadaha dawladda ee soo socda waxa la weydiin doonaa hay'aada hoorseedka u ah ka qaybqaadashada soo diyaarinta DEIS:

Haydaha Federaalka: Advisory Council on Historic Preservation, U.S. Army Corps of Engineers, U.S. Department of Agriculture, U.S. Department of Housing and Urban Development, U.S. Department of Interior, U.S. Department of Transportation (USDOT)/Federal Highway Administration, U.S. Environmental Protection Agency, U.S. Federal Aviation Administration, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Federal Railroad Administration, U.S. Fish and Wildlife Service, and U.S. Homeland Security.

Haydaha Gobolka: Minnesota Pollution Control Agency, Minnesota Department of Health, Minnesota Department of Transportation, Minnesota Environmental Quality Board, Minnesota Department of Natural Resources, Indian Affairs Council, Board of Water and Soil Resources, Office of the State Archaeologist, Minnesota Department of Agriculture, Minnesota Department of Commerce, State Historic Preservation Office, and the Minnesota Historical Society.

Maamullada Gobolka: Metropolitan Council, Metro Transit, Three Rivers Park District, Minnehaha Creek Watershed District, Nine Mile Creek Watershed District, Riley Purgatory Bluff Creek Watershed District, and the Mississippi Watershed Management Organization.

Degmada Hennepin: Maamulaha Degmada.

Hantidhowrka Degmada Hennepin

Dowaladda Hoose: Magaalada Minneapolis, Magaalada St. Louis Park, Magaalada Hopkins,

Magaalada Edina, Magaalada Minnetonka, iyo Magaalada Eden Prairie.

Kuwo kale: Native American Tribes (Qabiillada Maraykanka Hindida, iyo degmoyinka dugsiyada.

Maxay yihiin mowduucyada beyadeed ee la tixgalin doono?

Ujeeddada nidaamka DEIS aya ah in goob dadka u furan lagu indha-indheeyo saamaynta qorshooyinka baddalka ay ku yeelanayaan muqaalka, aadanaha, iyo bilicda bey'aadda. Waxa aan qiimeyn doonaa faa'idooyinka iyo saamaynta oo dhan ee ku yeelanaya muuqaalka beyadeed, bulshada, dhaqaalaha iyo nacyada gaadiidka ee qorshooyinka baddalka ah oo ay kamid yihiin mowduucyada soo socda:

- Nacyada xiriirka noolaha iyo bey'aadda iyo ilaha dabiiciga ay kamid yihiin saamaynta waxa uu dhulka ka samaysan yahay iyo dhulka, tayada hawada, ilaha biyaha ay kamid yihiin biyaxireennada korontada, shanqarta iyo ruxashada;





- Isticmaalka dhulka, qorshaynta dhulka, horumarka dhaqaalaha;
- Xaaladaha saameeya isbaddalka degitaanka iyo arrimaha bulsho-dhaqaale;
- Barakaca iyo guurista;
- Xaafadaha isla socon kara, goobaha jaaliyadda iyo adeegyada, iyo garsoorka beyadeed;
- Tayada muqaalka iyo sifooyinka quruxda;
- Nacfiyada ilaha dhaqanka iyo saamayntooda, ay kamid yihiin kuwa la xiriira ilaha taariqiga iyo qalabka qadimka, ilaha caadooyinka dhaqanka, iyo barxadaha baabuur-dhigashada/raaxada iyo Section 4 (qaybta 4aad) ilaha degaanka;
- Qalabka halista ah;

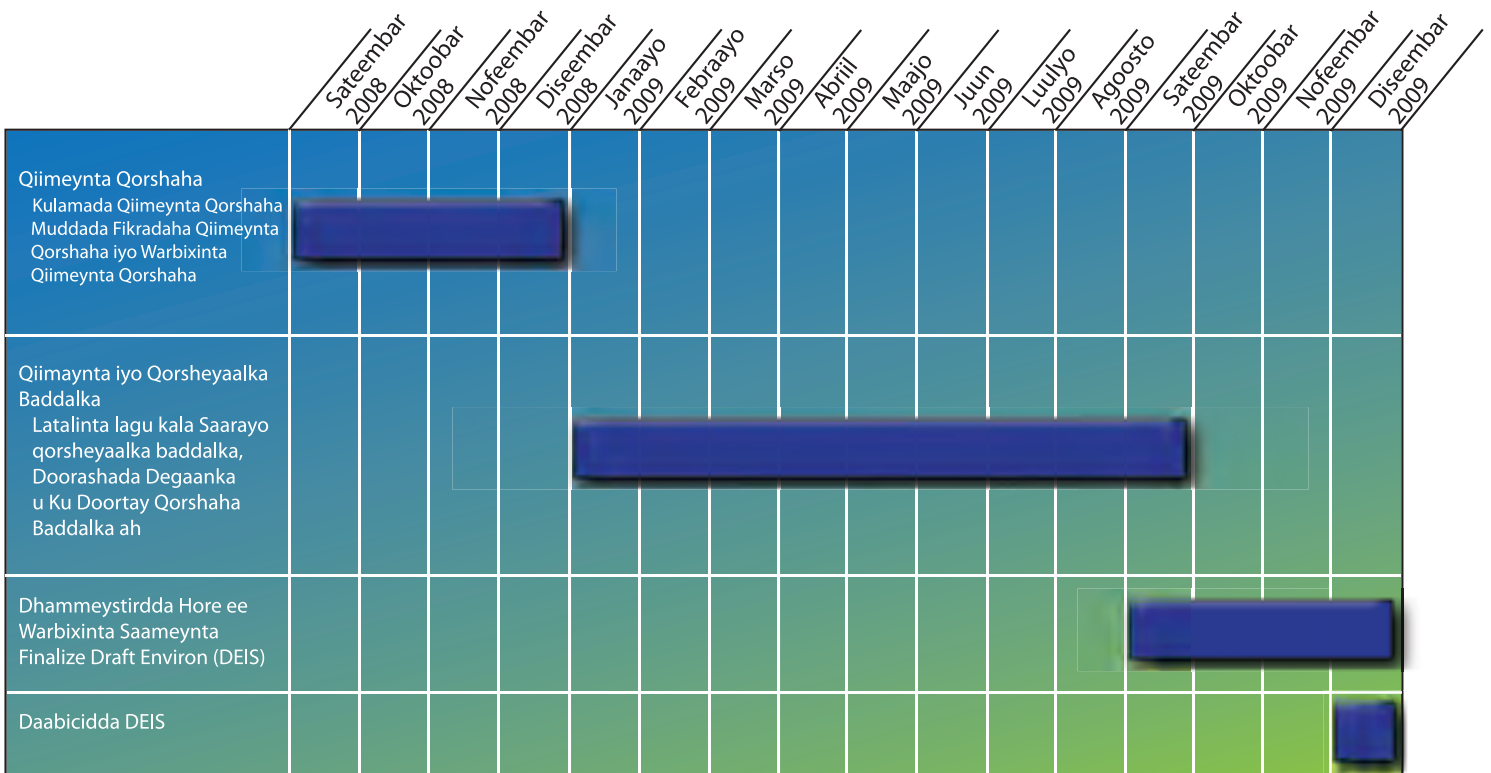
- Isticmaalka tamarta;
- saamaynta dhismooyinka; iyo
- Nacfiyada gaadiidka iyo saamayntooda (kamid yihiin gaadiidka, jidadka iyo jidadka waaweyn, jidadka tareennada, iyo dhulka ay maraan dadka lugeeya iyo kuwa bishkileetiga isticmaala).

Waxa hoos ku qoran jadwalka DEIS.

Lagu cabbiray in laga dhawro, la yareeyo, iyo laysku dheellitiro saamaynta waxyeellada la rabo in lagu aqoonsado iyo la qiimeeyo.



Dukumiintigaan waxa sii dheer nacfiyada ka imaan kara iyo saamaynta muuqaalka, aadaneed iyo bilicda beyadee, DEIS waax ka oo habeynaysaa rasmuqaalka iyo qiyaasta qarashka ku bixi doona, sadaalinta dadka raaci doona, iyo meelaha steshinada iyo xita in la aqoonsasado goobaha laga rabo in lagu farsameeyo iyo qalabka yaalla bakhaarka laga rabo tareenka LRT.





SOUTHWEST
transitway

inta isku laab

Tigidhka
Boostada
Halkaan ku
Dheji

Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager
Hennepin County, Housing, Community Works & Transit
417 North 5th Street, Suite 320
Minneapolis, MN 55401

inta isku laab



SOUTHWEST transitway

(Transporte público para el sudoeste)

verde significa seguir adelante.

southwesttransitway.org

Folleto de Información Pública

en apoyo del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS)
para el Proyecto de Southwest Transitway

Federal Transit Administration (FTA) (Administración Federal de Transporte Público)
County Regional Railroad Authority (HCRRA) (Autoridad del Ferrocarril Regional del Condado de Hennepin)
Septiembre de 2008

Contenido

| | |
|--|---|
| Introducción | 1 |
| ¿Qué es un borrador de la declaración de impacto ambiental y una evaluación pública? | 1 |
| Dígame más acerca del proyecto; ¿por qué se necesita el Southwest Transitway? | 2 |
| ¿Se ha estudiado el Southwest Transitway antes? | 3 |
| ¿Qué alternativas se están considerando? | 4 |
| ¿Cómo puedo participar en el proceso? | 6 |
| ¿Cuándo, dónde y cómo puede el público hacer comentarios? | 6 |
| ¿Cómo puedo participar después del período de evaluación pública? | 7 |
| ¿Cómo afectarán mis comentarios el proceso? | 7 |
| ¿Qué agencias gubernamentales participan? | 7 |
| ¿Qué temas ambientales se considerarán? | 8 |
| Formulario de comentarios del público. | 9 |



Introducción

Southwest Transitway es un proyecto de transporte público propuesto cuyo objetivo es mejorar la movilidad en el sudoeste del área metropolitana de las Ciudades Gemelas, incluyendo las ciudades de Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins, Edina, St. Louis Park y Minneapolis. El objetivo de la Autoridad del Ferrocarril Regional del Condado de Hennepin (Hennepin County Regional Railroad Authority - HCRRA, por sus siglas en inglés) es formar una asociación con la Administración Federal de Transporte Público (Federal Transit Administration - FTA, por sus siglas en inglés) como agencias líderes para desarrollar el Southwest Transitway como una inversión capital principal de transporte público.

En su calidad de agencia pública responsable de completar el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (Draft Environmental Impact Statement - DEIS, por sus siglas en inglés), es necesario que la HCRRA cumpla con los requisitos de la Junta de Calidad Ambiental de Minnesota (Minnesota Environmental Quality Board - EQB, por sus siglas en inglés) de acuerdo con la Ley sobre Política Ambiental de Minnesota (Minnesota Environmental Policy Act - MEPA, por sus siglas en inglés) (Secciones 116D.04 y 116D.045 de los Estatutos de Minnesota). El proyecto también buscará obtener financiamiento de la FTA. Como resultado, se requiere que la FTA realice una revisión ambiental de conformidad con la Ley sobre la Política Ambiental Nacional (National Environmental Policy Act - NEPA, por sus siglas en inglés). La FTA, como la agencia federal principal bajo la NEPA, y la HCRRA, como la agencia estatal principal bajo la EQB, han determinado que el proyecto de Southwest Transitway podría tener impactos significativos en el medio ambiente. Con el fin de satisfacer los requisitos tanto de la NEPA como de la EQB, la HCRRA y la FTA están preparando un Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS) para el proyecto de Southwest Transitway.

“

La Ley sobre la Política Ambiental Nacional (NEPA) [Título 42, Código de Estados Unidos, Secciones 4321 y siguientes] fue firmada y promulgada el 1ro de enero de 1970. Esta ley establece la política ambiental nacional y las metas para la protección, el mantenimiento y el mejoramiento del medio ambiente y provee un proceso para implantar estas metas en las agencias federales. La NEPA requiere que las agencias federales integren los valores relacionados con el medio ambiente en sus procesos de toma de decisiones considerando los impactos ambientales de sus acciones propuestas y las alternativas razonables a dichas acciones.

La Junta de Calidad Ambiental de Minnesota (EQB) desempeña un papel vital en el medio ambiente y el desarrollo de Minnesota. La junta desarrolla políticas, crea planes de largo alcance y revisa los proyectos propuestos que podrían influir de manera significativa en el medio ambiente de Minnesota. La EQB redacta las reglas para llevar a cabo las revisiones ambientales. Los deberes de la revisión ambiental realizada por la EQB son dirigidos por la Ley sobre Política Ambiental de Minnesota, Leyes de 1973, Capítulo 412 (MEPA) Estatutos de Minnesota 116D.04.

Este Folleto de Información Pública contiene una descripción del proceso de evaluación pública, una reseña general, una actualización del estado del DEIS del proyecto de Southwest Transitway e información sobre la manera en que el público puede participar en la evaluación.

¿Qué es un borrador de la declaración de impacto ambiental y una evaluación pública?

El DEIS documenta los posibles beneficios e impactos sociales, económicos y ambientales de una acción o proyecto propuesto y de las medidas propuestas para mitigar cualquier impacto adverso en cumplimiento con la NEPA. El DEIS se distribuye al público y a las agencias interesadas para su revisión y comentarios. El DEIS y la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS) forman la Declaración de Impacto Ambiental (EIS) bajo la NEPA.

La evaluación pública es el primer paso del proceso de la NEPA/EIS y está diseñada para informar al público, los grupos interesados, las tribus

afectadas y las agencias gubernamentales sobre el DEIS (incluyendo las oportunidades para que el público participe) y para presentar el propósito y la necesidad del proyecto, así como las alternativas propuestas para abordar las necesidades identificadas y los posibles beneficios e impactos, para que el público y las agencias los revisen temprano en el proceso de la NEPA/EIS.

El propósito de la evaluación pública es confirmar el propósito y la necesidad del proyecto, identificar las alternativas apropiadas para abordar las necesidades e identificar los problemas posiblemente significativos asociados con las alternativas propuestas que deben ser analizadas a fondo en el DEIS. El proceso de evaluación pública también está diseñado para eliminar un estudio detallado de asuntos que no son significativos y/o que ya han sido abordados en estudios previos.

Este proceso de evaluación pública comprende tres (3) audiencias públicas formales en las que cualquier persona puede hacer que se graben sus comentarios verbales y/o proporcionar comentarios por escrito. Los comentarios deben enfocarse en el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas propuestas y los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos que deben analizarse en el DEIS.

En la página 2 de este documento se provee una reseña general del propósito y la necesidad del proyecto; en la página 4 se proveen descripciones, incluyendo un mapa de las alternativas propuestas; y en la página 8 se proporciona una lista de las áreas ambientales que serán analizadas para determinar los posibles beneficios e impactos ambientales.



Dígame más acerca del proyecto; ¿por qué se necesita el Southwest Transitway?

El Southwest Transitway es una línea propuesta para el tren liviano urbano (LRT) de 14 millas de longitud en la región de Minneapolis/St. Paul, que conecta el centro de la ciudad de Minneapolis con las áreas de mayor crecimiento en el sudoeste. La línea de LRT agregará capacidad al sistema en un área de alta demanda, responderá a la demanda de transporte creada por el crecimiento residencial y de empleos existente y planificado, proporcionará una opción de transporte competitiva que atraerá a viajeros electivos y prestará servicio a las poblaciones que dependen del transporte. Esta línea también será una expansión del sistema de transporte de la ciudad (la línea de LRT de Hiawatha, el tren de viajeros Northstar Commuter Rail (en construcción) y la línea LRT del Corredor Central (propuesta).

Reseña general del propósito y la necesidad del proyecto

Tres factores principales hacen que el proyecto de Southwest Transitway sea importante para las personas que residen y trabajan en el sudoeste del área metropolitana: 1) la congestión creciente en las carreteras; 2) la falta de opciones de transporte competitivas y confiables para viajeros electivos y personas que dependen del transporte; y 3) la falta de un servicio de transporte para los viajes inversos.

Movilidad: El área de estudio está experimentando una congestión considerable en las carreteras como resultado del alto crecimiento residencial y laboral y de las mejoras limitadas en la infraestructura. En términos de viaje, actualmente un 27 por ciento de todos los viajes regionales comienzan o terminan en el corredor y un 65 por ciento de todos los viajes que se originan dentro del área de estudio se quedan dentro del área de estudio: las personas que residen en el área de estudio también trabajan en el área de estudio. El área de estudio también es el hogar de muchos empleadores principales. El centro de la ciudad de Minneapolis es el centro de mayores empleos de la región con más de 140,000 empleos (78 empleos por acre), y el Golden Triangle (el Triángulo Dorado) es el sexto centro de mayores empleos de la región con más de 50,000 empleos (10 empleos por acre). Además del gran crecimiento en los empleos, esta área también está experimentando un gran crecimiento residencial con más de 31,200 residencias nuevas desde 1980; los hogares nuevos en Eden Prairie representan más de la mitad de esta cifra.

“

Clasificación de deficiencia de movilidad. El Distrito Metropolitano del Departamento de Transporte de Minnesota (Mn/DOT), el cual es responsable de las inversiones de transporte en el área metropolitana de ocho condados del Distrito Metropolitano, clasifica todas las carreteras como de deficiencia alta, mediana o baja. Debido a que la mayoría del sistema de carreteras experimenta congestión, la severidad (millas y duración) de la congestión de una carretera es un factor crítico para dar prioridad y seleccionar los proyectos para mejorar la movilidad.

Los carriles del hombro para autobuses lucen y funcionan como cualquier otro hombro de la carretera, pero el Mn/DOT permite que ciertos autobuses usen estos carriles para desviar la congestión y proporcionar un movimiento más rápido y confiable del transporte público en corredores congestionados.

Los metros de rampas son señales de tránsito en las rampas de entrada a las autopistas que permiten que el tráfico entre a la autopista de una manera medida y regulada.

Los carriles para pasar por alto los metros de las rampas ofrecen incentivos a los automóviles con pasajeros que comparten el viaje y a los usuarios de autobuses y proporcionan la posibilidad de ahorrar tiempo y últimamente de reducir el número de millas viajadas por los vehículos.

Como resultado de este fuerte crecimiento residencial y de empleos, los viajes por las carreteras del área han aumentado entre 80 y 150 por ciento en los últimos 25 años. Varias carreteras del área de estudio —TH 100, TH 169, TH 62, I 494, I 394 y TH 7— han sido identificadas y clasificadas por el Departamento de Transporte de Minnesota (Mn/DOT, por sus siglas en inglés) como deficientes en alta movilidad. Según el plan de transporte de largo alcance del Mn/DOT, el Plan del Sistema de Transporte (TSP, por sus siglas en inglés), no cuenta con planes de expansión ni mejoras importantes en las carreteras del área de estudio.

Los usuarios de autobuses expresos suburbanos en el área de servicio de SouthWest Transit y Metro Transit han duplicado en los últimos 10 años y, por primera vez en 2007, superaron un millón de usuarios anuales. Las ventajas del transporte público, incluyendo los carriles de hombros para autobuses, los lotes de estacionamiento para el servicio park-and-ride y los carriles para pasar por alto los metros de las rampas, se han implantado en toda el área, pero la velocidad de los autobuses permanece limitada, aún en los carriles de hombros, hasta un máximo de 35 millas por hora (mph) en condiciones congestionadas.

Debido a la falta de adiciones planificadas en la capacidad de las carreteras y las limitaciones en la capacidad de las instalaciones de tránsito en el centro de la ciudad de Minneapolis, los aumentos en la demanda futura para automóviles y autobuses no serán satisfechos de forma adecuada.

Falta de opciones de transporte competitivo y confiable para viajeros electivos y personas que dependen del transporte: Debido a la congestión en las carreteras —las mismas que usa el sistema de autobuses— es difícil proporcionar ventajas significativas en el tiempo de viaje que puedan atraer a los viajeros electivos (los que tienen la opción de conducir o de usar el transporte público) al sistema de transporte y servir adecuadamente a las personas que dependen del transporte dentro y alrededor del centro de la ciudad de Minneapolis.

La red de carreteras del área de estudio está orientada de norte a sur o de este a oeste, mientras que los patrones de desarrollo se han radiado desde el centro de la ciudad de Minneapolis en dirección diagonal. Esto ocasiona que se agregue tiempo de viaje adicional a los viajes en vehículos o transporte público debido a la geografía del sistema de carreteras. En un intento por reducir el tiempo de viaje, las Ciudades Gemelas se han convertido en un líder nacional en el uso de los carriles de hombro de la carretera. Actualmente, las Ciudades Gemelas tienen más de 250 millas de carriles de hombro funcionales para autobuses. Esto les proporcionan a los autobuses una ventaja en el tiempo de viaje sobre los automóviles privados durante las horas pico, pero las leyes estatales limitan su uso a situaciones en las que la carretera funciona a 35 mph o menos y el autobús no puede viajar a más de 15 mph por encima de la velocidad establecida para la carretera. Como se indicó previamente, MN/DOT ha identificado que todas las carreteras principales en el área de estudio experimentan

deficiencias de movilidad durante las horas pico. Esto afecta negativamente la habilidad del sistema de autobuses de proporcionar una ventaja en el tiempo de viaje que atraiga a los viajeros electivos de lugares suburbanos al sistema de transporte público.

El número de personas que dependen del transporte público está creciendo en el área de estudio, principalmente en y alrededor del centro de la ciudad de Minneapolis. Las áreas de crecimiento incluyen el North Loop y los vecindarios de Harrison y Bryn Mawr. La geografía de la red de carreteras en estas áreas, especialmente en Harrison y Bryn Mawr, hacen difícil proporcionar horas de viaje competitivas en el transporte público. La red de carreteras a través de estos vecindarios es tortuosa y tiene muchas calles de una sola dirección. En muchos casos, las personas que viven sólo a unas pocas millas del centro de la ciudad de Minneapolis tienen que viajar en transporte público de 9 a 13 minutos debido a la red de carreteras que usa el sistema de autobuses.

Falta de servicio de transporte público inverso para personas que viajan de la casa al trabajo diariamente:

Además del fuerte crecimiento de empleos en el centro de la ciudad de Minneapolis, las demás ciudades han experimentado —y se proyecta que continúen experimentando— un crecimiento considerable en empleos en el futuro. Esta tendencia se evidencia por el 65 por ciento de los viajes generados en el área de estudio que permanecen en el área de estudio. Muchos de estos viajes son viajes inversos de viajeros desde los vecindarios cercanos al centro de la ciudad a los centros de empleos en los suburbios. Actualmente, estos centros de empleos en su mayoría no son accesibles en transporte público.

¿Se ha estudiado el Southwest Transitway antes?

A principios de la década de 1980, Southwest Transitway era considerada como una posible línea de LRT para dar servicio a las comunidades desde Minneapolis hasta Hopkins. Los problemas de movilidad en este corredor, como se describe en la sección previa, han sido bien documentados desde principios de la década de 1980. Los estudios previos incluyen:

- Plan Completo del Sistema LRT para el Condado de Hennepin (Comprehensive LRT System Plan for Hennepin County) (1988)
- Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental del Sistema de Tren Liviano Urbano del Condado de Hennepin (Draft Environmental

Impact Statement Hennepin County Light Rail Transit System) (1988)

- Estudio de Viabilidad de la Ruta de Autobuses de 29th Street y el Sudoeste (29th Street and Southwest Busway Feasibility Study) (2000)
- Estudio del Tranvía Eléctrico Antiguo de los Corredores de 29th Street y el Sudoeste (28th and Southwest Corridors Vintage Rail Trolley Study) (2000)
- Plan Maestro de Transporte Público (Transit 2020 Master Plan) (2000)
- Estudio de la Ruta Exclusiva de Autobuses de las Ciudades Gemelas (Twin Cities Exclusive Busway Study) (2000)
- Plan Maestro de Transporte Público para 2025 (Transit 2025 Master Plan for Transit) (2001)
- Estudio de Transporte sobre Rieles del Sudoeste (Southwest Rail Transit Study) (2003)
- Análisis de Alternativas de Transporte Público del Sudoeste (Southwest Transitway Alternatives Analysis) (2007)

Más recientemente, el Plan de Política de Transporte para el 2030 del Consejo Metropolitano, que es el plan de transporte de largo alcance de la región, identificó la implementación del Southwest Transitway para antes del 2030. Además, cada una de las comunidades del área de estudio ha referenciado el Southwest Transitway en sus planes completos locales.

Análisis de Alternativas a Southwest Transitway, 2007

En 2007, la HCRRA completó un estudio requerido por el gobierno federal titulado Análisis de Alternativas, el cual era una continuación del *Southwest Rail Transit Study, 2003*. El *Southwest Transitway Alternatives Analysis (AA)* comparaba los beneficios, los costos y los impactos de



Para ayudar a determinar cuáles alternativas satisfacen las necesidades del área, se desarrollaron cinco metas por niveles de importancia.

1. Mejorar la movilidad.
2. Proporcionar una opción de viaje eficiente y eficaz en función del costo.
3. Proteger el medio ambiente.
4. Conservar la calidad de vida.
5. Apoyar el desarrollo económico.

una gama de alternativas de transporte público (modos y rutas) para identificar las que podrían satisfacer las necesidades de las comunidades según se expresan en la Declaración de Propósito y Necesidad.

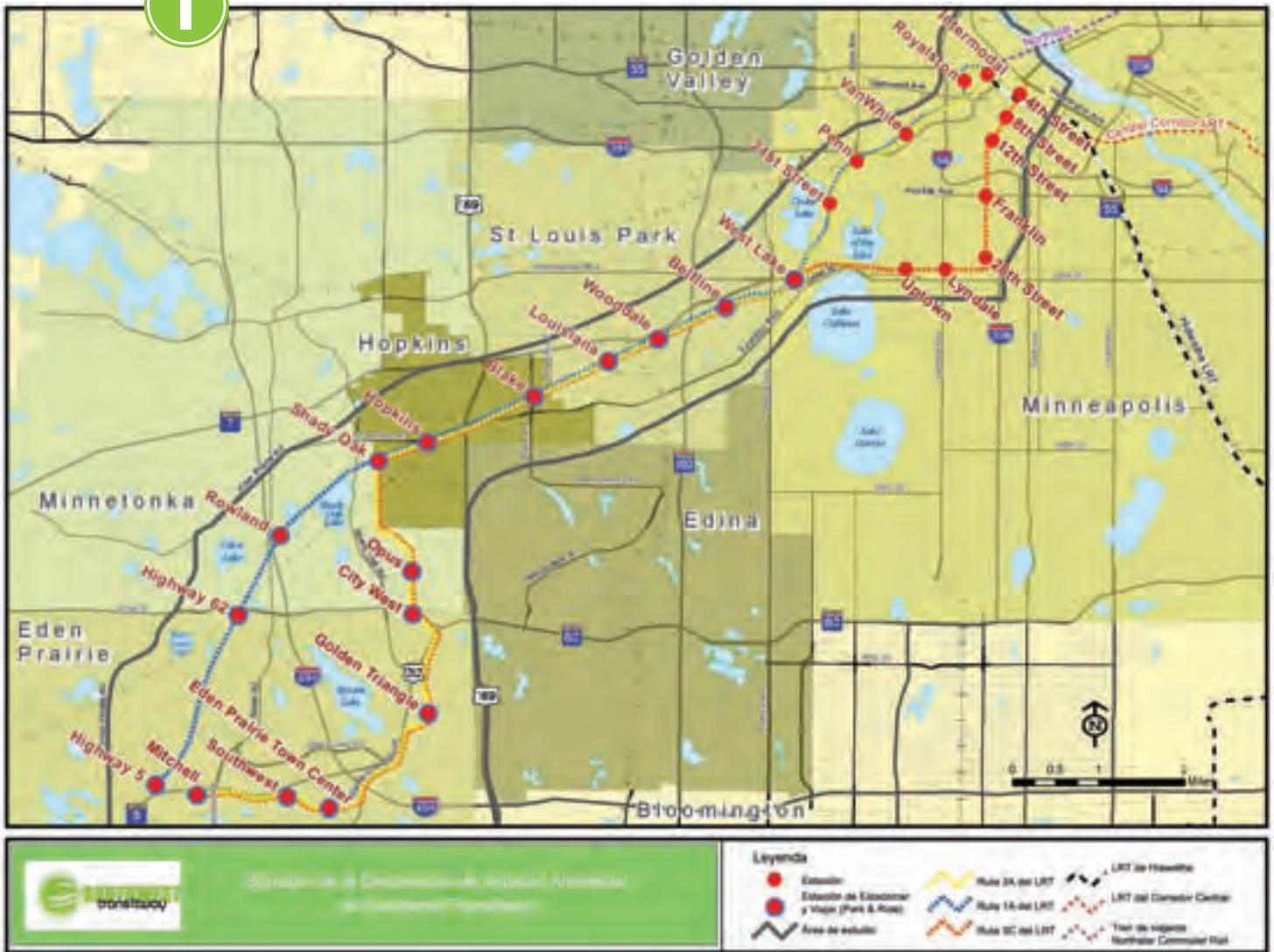
Se evaluaron las alternativas de transporte público para determinar si satisfacían las cinco metas. Después de evaluar una alternativa de autobuses, dos alternativas de transporte rápido de autobuses y ocho alternativas de tren liviano urbano, se concluyó que el tren liviano urbano era el modo preferido de transporte y tres de las ocho rutas del tren liviano urbano satisfarían las cinco metas establecidas. Además, se mantendría la alternativa de autobús, titulada Autobús Mejorado, aunque no se hubiera desempeñado tan bien como las alternativas de tren liviano urbano (LRT), para continuar evaluando la posibilidad de abordar las crecientes necesidades de movilidad del área por medio de un servicio de autobuses mejorado en vez del tren liviano urbano. El Análisis de Alternativas concluyó que las mejoras de movilidad podrían abordarse mejor por medio del desarrollo de una de las tres posibles alternativas de tren liviano urbano que conectarían los centros de

“

Un **viajero electivo** es alguien que no necesita usar el transporte público para sus viajes diarios, pero que elige usarlo por conveniencia, para ahorrar tiempo, para ahorrar costos (sin cargos de estacionamiento) o para alguna combinación de estos factores.

Una **persona que depende del transporte público** es alguien que necesita el transporte público para sus viajes diarios. La Administración Federal de Transporte Público define a las personas que dependen del transporte público como aquellas 1) que no poseen transporte privado, 2) las personas mayores (mayores de 65 años de edad), 3) los jóvenes (menores de 18 años de edad) y 4) las personas por debajo de los niveles de pobreza o de ingresos medios definidos por la Oficina del Censo de Estados Unidos.

Un **viajero inverso** significa una persona que vive en el centro de la ciudad y trabaja en un suburbio. Esto es lo opuesto al viajero regular que vive en un suburbio y viaja a su trabajo en la ciudad.



actividades residenciales, comerciales, de empleos y de entretenimiento dentro del área de estudio.

El Análisis de Alternativas es el punto de comienzo para el DEIS y es el fundamento de este proceso de evaluación pública.

¿Qué alternativas se están considerando?

Basado en el Análisis de Alternativas, se han propuesto tres alternativas de LRT y una alternativa de Autobús Mejorado para incluirse en el DEIS.

Las alternativas incluyen los lugares de estaciones propuestos, las instalaciones para estacionar y viajar (park & ride) en las estaciones y las rutas entre estaciones. Se supone que habrá una instalación de mantenimiento y almacenamiento de LRT, pero aún no se ha determinado un lugar.

Tren Liviano Urbano 1A: Esta alternativa funcionaría desde el centro de la ciudad de Minneapolis hasta Eden Prairie (TH 5) por medio de una extensión de los rieles del LRT de Hiawatha en 5th Street, pasando por la Estación Intermodal del centro de la ciudad de Minneapolis hasta Royalston Avenue, hasta el Corredor de Kenilworth a través de Minneapolis y la propiedad de la HCRRA a través de St. Louis Park, Hopkins, Minnetonka e Eden Prairie y terminando en TH 5 y la propiedad de la HCRRA. Se han propuesto estaciones en Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., el centro de la ciudad de Hopkins, Shady Oak Rd., Rowland Rd., TH 62 y TH 5. La alternativa 1A se muestra en la Figura 1.

Tren Liviano Urbano 3A: Esta alternativa funcionaría desde el centro de la ciudad de Minneapolis hasta Eden Prairie (Mitchell Road/TH

5) por medio de una extensión de los rieles del LRT de Hiawatha en 5th Street, pasando por la Estación Intermodal del centro de la ciudad de Minneapolis hasta Royalston Avenue, hasta el Corredor de Kenilworth a través de Minneapolis, la propiedad de la HCRRA en St. Louis Park y Hopkins, hasta el nuevo derecho de paso a través del área de Opus/Golden Triangle, el área del Centro Mayor de Eden Prairie y terminando en TH 5 y Mitchell Road. Se proponen estaciones en Royalston Ave., Van White Blvd., Penn Ave., 21st St., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., el centro de la ciudad de Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, el Centro del Pueblo de Eden Prairie, SouthWest Station y Mitchell Rd. La alternativa 3A se muestra en la Figura 1.

Tren Liviano Urbano 3C: Esta alternativa funcionaría desde el centro de la ciudad de

figura 2 Alternativa de Autobuses Mejorados

2



Minneapolis hasta Eden Prairie (Mitchell Road/TH 5) a través de Nicollet Mall hasta Nicollet Avenue (túnel de Franklin Avenue a 28th Street), el Corredor de Midtown a través de Minneapolis, la propiedad de la HCRRA en St. Louis Park y Hopkins, hasta el nuevo derecho de paso a través del Opus/Golden Triangle, el área del Centro Mayor de Eden Prairie y terminando en TH 5 y Mitchell Road. Se proponen estaciones en 4th St., 8th St., 12th St., Franklin Ave., 28th St., Lyndale Ave., Hennepin Ave., West Lake St., Beltline Blvd., Wooddale Ave., Louisiana Ave., Blake Rd., el centro de la ciudad de Hopkins, Shady Oak Rd., Opus, City West, Golden Triangle, el Centro del Pueblo de Eden Prairie, SouthWest Station y Mitchell Rd. La alternativa 3C se muestra en la Figura 1.

Autobús Mejorado: La alternativa de Autobús Mejorado, también conocida como la Alternativa de Administración del Sistema de Transporte Público

(TSM), se ha diseñado para proporcionar mejoras orientadas a la operación a un menor costo para abordar el propósito y la necesidad del proyecto tanto como sea posible sin una gran inversión para transporte público. Incluye modificaciones menores al servicio expreso existente y aumentaría el servicio de Metro Transit y SouthWest Transit entre Minneapolis e Eden Prairie, Minnetonka, Hopkins y St. Louis Park. Esta alternativa servirá como la línea de base de Nuevos Comienzos con la cual se medirá la eficacia en función del costo del proyecto propuesto e incluirá mejoras identificadas en la Alternativa Sin Construcción. La opción de Autobús Mejorado se muestra en la Figura 2.

Alternativa Sin Construcción: La Alternativa Sin Construcción incluye todas las mejoras a las carreteras e instalaciones y servicios de transporte público (que no sea el proyecto propuesto) planificadas, programadas e incluidas en el Plan de

Política de Transporte Regional Financieramente Restringido que se podrá en práctica para el año 2030. Este plan incluye expansiones y/o ajustes menores en el servicio de transporte público que reflejan una continuación de las políticas existentes de servicio como han sido identificadas por el Consejo Metropolitano. La Alternativa Sin Construcción sirve como la línea de base de la NEPA con la que se medirán los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos de las demás alternativas propuestas, incluyendo el proyecto propuesto.

¿Cómo puedo participar en el proceso?

Se anima a cualquier persona que tenga interés en el Southwest Transitway y en los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos a participar en el proceso de evaluación pública. Los comentarios deben proporcionarse durante

el período de evaluación, que termina el 7 de noviembre de 2008 a las 5:00 p.m. Para participar en el proceso, primero lea este folleto para aprender más sobre lo que se está proponiendo. Segundo, asista a una reunión pública para saber más y expresar sus pensamientos, ideas y comentarios. Tercero, proporcione sus opiniones con respecto a las alternativas propuestas a ser estudiadas, cualesquiera impactos sociales, económicos o ambientales posiblemente significativos para la evaluación en el DEIS y los comentarios sobre el propósito y la necesidad del proyecto propuesto.

Los comentarios pueden presentarse verbalmente a la HCRRA en cualquiera de las tres (3) reuniones públicas formales o enviarse por escrito por correo de EE.UU., fax o correo electrónico antes de las 5:00 p.m. del 7 de noviembre de 2008. En este informe se adjunta una hoja de comentarios del público para su comodidad. Los comentarios también pueden presentarse directamente a través del sitio Web de Southwest Transitway en www.southwesttransitway.org.

Durante las reuniones públicas habrá disponible un Programa de Participación del Público y un Plan de Coordinación para la participación del público y entre agencias, los cuales abordan la manera en que el proyecto de Southwest Transitway incluirá la participación del público y las agencias en todo el proceso del DEIS. Esta información también estará disponible en el sitio Web de Southwest Transitway o comunicándose con la Srta. Katie Walker, Gerente de Proyecto de Transporte Público.

¿Cuándo, dónde y cómo puede el público hacer comentarios?

El período formal para presentar comentarios para el DEIS de Southwest Transitway terminará el 7 de noviembre de 2008 a las 5:00 p.m. Durante este marco de tiempo, se anima al público y a las agencias a presentar comentarios escritos por correo de EE.UU., fax, correo electrónico o en

LO QUE DEBE HACER:

- Leer este folleto
- Asistir a una reunión pública (opcional)
- Díganos lo que usted cree que debe estudiarse.

el sitio Web (véase la información de contacto a continuación) o verbalmente en las tres reuniones públicas formales programadas.

Las reuniones públicas formales se han programado para las siguientes fechas y en los siguientes lugares:

Martes 7 de octubre de 2008
2:00 p.m. - casa abierta
3:00 p.m. - audiencia pública
Hennepin County Government Center
(Centro Gubernamental del Condado de Hennepin)
300 South 6th Street
Minneapolis, MN 55415

Martes 14 de octubre de 2008
5:00 p.m. - casa abierta
6:00 p.m. - audiencia pública
St. Louis Park City Hall
(Ayuntamiento de St. Louis)
5005 Minnetonka Boulevard
St. Louis Park, MN 55416

Jueves 23 de octubre de 2008
5:00 p.m. - casa abierta
6:00 p.m. - audiencia pública
Eden Prairie City Hall
(Ayuntamiento de Eden Prairie)
8080 Mitchell Road
Eden Prairie, MN 55344

Sírvase observar: Durante la parte de casa abierta de la reunión pública formal, el personal del proyecto estará disponible para responder preguntas. El testimonio formal ante la HCRRA comenzará con la parte de la audiencia pública de la reunión. Para asegurar que todos los que deseen expresar sus opiniones a la HCRRA tengan la oportunidad de hacerlo, a cada persona se le darán tres (3) minutos para dirigirse a la HCRRA.

Se podrán hacer arreglos para obtener materiales de ayuda, servicios y comunicación en formatos accesibles e otros idiomas que no sea inglés **si se da aviso por lo menos 14 días calendarios antes**



de la reunión comunicándose con la Srta. Katie Walker a la dirección, número de teléfono o correo electrónico que se provee a continuación.

Los comentarios también pueden presentarse por escrito por:

Correo: Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager, Hennepin County, Housing, Community Works & Transit, 417 North 5th Street, Suite 320, Minneapolis, MN 55401

Fax: 612-348-9710

Correo electrónico: Katie.Walker@co.hennepin.mn.us

Sitio Web: www.southwesttransitway.org

Teléfono: 612-348-9260

Los comentarios deben recibirse antes de las 5:00 p.m. del 7 de noviembre de 2008.

Para obtener más información sobre el proceso de evaluación pública, comuníquese con la Srta. Katie Walker a la dirección, número de teléfono o correo electrónico indicado anteriormente.

Los materiales escritos, las actualizaciones del proyecto y los materiales usados en las reuniones públicas estarán disponibles en el sitio Web del proyecto de Southwest Transitway en www.southwesttransitway.org.

Las agencias gubernamentales serán invitadas a una reunión por separado.

¿Cómo puedo participar después del período de evaluación pública?

Aunque el período de evaluación pública formal termina el 7 de noviembre de 2008, las oportunidades para que el público participe en el DEIS continuarán. Las oportunidades para participar incluirán reuniones continuas con miembros del público, tribus, grupos de negocios y de la comunidad, y agencias gubernamentales.

Las oportunidades para la interacción y las opiniones de la comunidad ocurrirán durante períodos importantes durante todo el proceso del estudio (véase el Programa del DEIS en la página 8).



Comente sobre:

- Las alternativas a ser estudiadas,
- Cualesquiera problemas sociales, económicos o ambientales significativos sometidos a evaluación, y
- La declaración de propósito y necesidad.

¿Cómo afectarán mis comentarios el proceso?

Los comentarios del público y las agencias se asegurarán de que el proyecto se defina adecuadamente, que las alternativas apropiadas se evalúen y que los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos se consideren antes de que se tome una decisión de proseguir con el proyecto. Los comentarios se pueden hacer durante el período de evaluación pública sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas propuestas y los temas ambientales que se analizarán para determinar los beneficios e impactos ambientales posiblemente significativos. El período de evaluación pública terminará el 7 de noviembre de 2008.

Después de haber concluido el período de evaluación pública, las agencias líderes del DEIS (la HCRRA y la FTA), en consulta con las agencias participantes, revisarán todos los comentarios recibidos, responderán a estos comentarios y utilizarán los comentarios para finalizar el propósito y la necesidad, refinar las alternativas propuestas e identificar todas las áreas de temas ambientales a ser analizadas en el DEIS. Los comentarios recibidos, las respuestas y su impacto en el DEIS se documentarán en un Informe Público que se pondrá a disposición del público y de las agencias participantes.

¿Qué agencias gubernamentales participan?

Como mínimo, las agencias líderes pedirán a las siguientes agencias gubernamentales que participen en la preparación del DEIS:

Agencias federales: Advisory Council on Historic Preservation (Consejo Consultivo sobre Preservación Histórica), U.S. Army Corps of Engineers (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU.), U.S. Department of Agriculture (Departamento de Agricultura de EE.UU.), U.S. Department of Housing and Urban Development (Departamento de Viviendas y Desarrollo Urbano de EE.UU.), U.S. Department of Interior (Departamento del Interior de EE.UU.), U.S. Department of Transportation (USDOT)/Federal Highway Administration (Departamento de Transporte de EE.UU./Administración Federal de Carreteras), U.S. Environmental Protection Agency (Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.), U.S. Federal Aviation Administration (Administración Federal de Aviación de EE.UU.), U.S. Federal Emergency Management Agency (Agencia Federal de Administración de Emergencias de EE.UU.), U.S.

Federal Railroad Administration (Administración Federal de Ferrocarriles de EE.UU.), U.S. Fish and Wildlife Service (Servicio de Piscicultura y Vida Salvaje de EE.UU.) y U.S. Homeland Security (Seguridad Nacional de EE.UU.).

Agencias estatales: Minnesota Pollution Control Agency (Agencia de Control de Contaminación de Minnesota), Minnesota Department of Health (Departamento de Salud de Minnesota), Minnesota Department of Transportation (Departamento de Transporte de Minnesota), Minnesota Environmental Quality Board (Junta de Calidad del Medio Ambiente de Minnesota), Minnesota Department of Natural Resources (Departamento de Recursos Naturales de Minnesota), Indian Affairs Council (Consejo de Asuntos de Tribus Indígenas), Board of Water and Soil Resources (Junta de Recursos de Agua y Suelos), Office of the State Archaeologist (Oficina del Arqueólogo Estatal), Minnesota Department of Agriculture (Departamento de Agricultura de Minnesota), Minnesota Department of Commerce (Departamento del Comercio de Minnesota), State Historic Preservation Office (Oficina Estatal de

Conservación Histórica) y Minnesota Historical Society (Sociedad Histórica de Minnesota).

Autoridades regionales: Metropolitan Council (Consejo Metropolitano), Metro Transit (Transporte Público Metropolitano), Three Rivers Park District (Distrito de Parques de Three Rivers), Minnehaha Creek Watershed District (Distrito de Agua de Minnehaha Creek), Nine Mile Creek Watershed District (Distrito de Agua de Nine Mile Creek), Riley Purgatory Bluff Creek Watershed District (Distrito de Agua de Riley Purgatory Bluff Creek) y Mississippi Watershed Management Organization (Organización de Administración de Aguas de Mississippi).

Condado de Hennepin: Administrador del Condado.

Distrito de Conservación de Hennepin

Gobierno local: Ciudad de Minneapolis, ciudad de St. Louis Park, ciudad de Hopkins, ciudad de Edina, ciudad de Minnetonka y ciudad de Eden Prairie.

Otros: Tribus indígenas americanas y distritos escolares.



¿Qué temas ambientales se considerarán?

El propósito del proceso del DEIS es explorar en un ambiente público los efectos de las alternativas propuestas en el ambiente físico, humano y natural. Evaluaremos todos los beneficios e impactos ambientales, sociales, económicos y de transporte posiblemente significativos de las alternativas propuestas, los cuales incluyen los siguientes temas:

- Beneficios e impactos en los ecosistemas y recursos naturales incluyendo geología y suelos, calidad del aire, recursos de agua, incluyendo hidrología y calidad del agua, ruido y vibración;
- Uso de terrenos, zonificación y desarrollo económico;
- Datos demográficos y factores socioeconómicos;
- Desplazamientos y reubicaciones;

- Compatibilidad con los vecindarios, instalaciones y servicios de la comunidad, y justicia ambiental;
- Calidad visual y características estéticas;
- Beneficios e impactos en los recursos culturales, incluyendo los relacionados con recursos históricos y arqueológicos, recursos culturales tradicionales, y áreas de recursos y terrenos de parques y recreación y la Sección 4(f);
- Materiales peligrosos;
- Uso de la energía;
- Efectos de la construcción; y
- Beneficios e impactos del transporte (incluyendo transporte público, calles y carreteras, ferrocarriles e instalaciones para peatones y bicicletas).

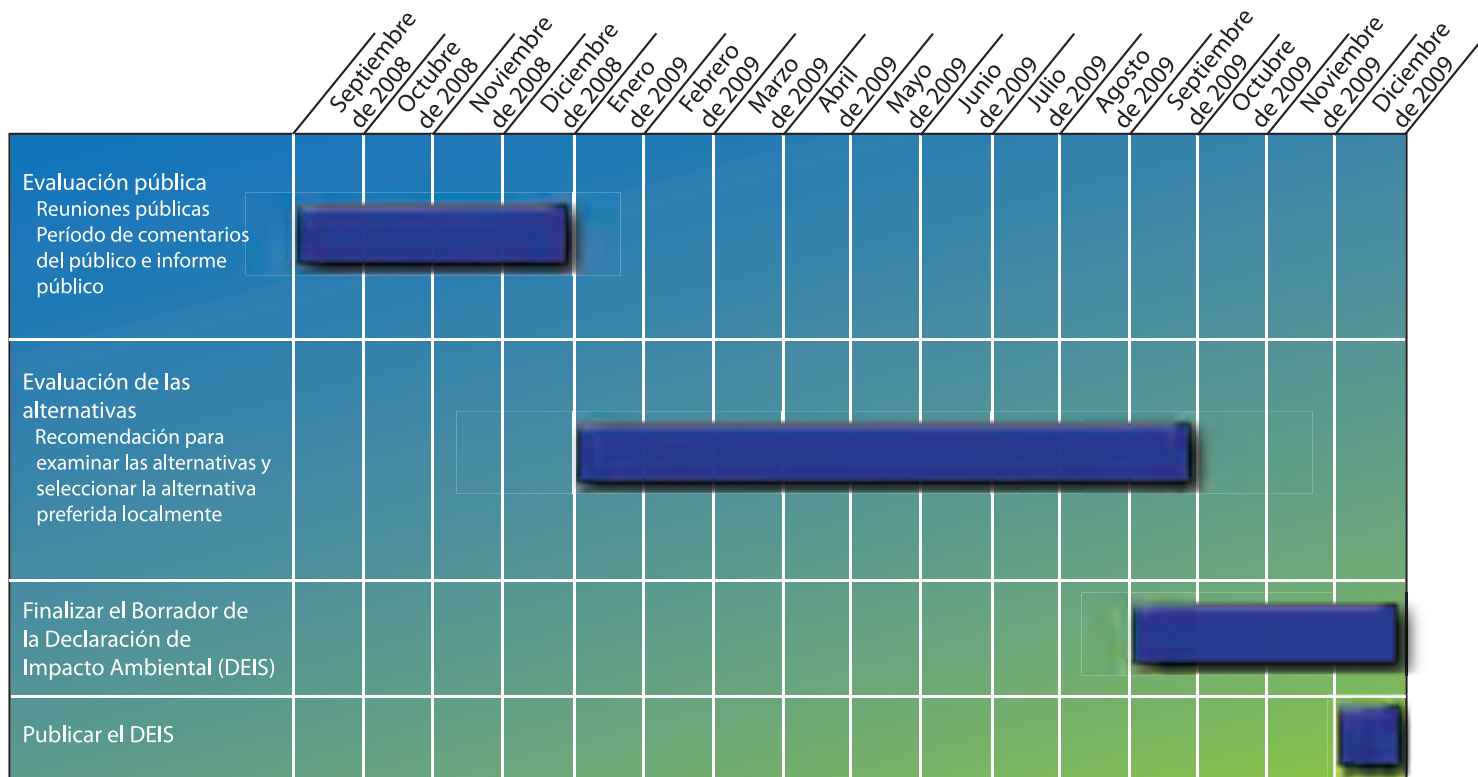
El programa de la DEIS se muestra a continuación.



Se identificarán y evaluarán las medidas para evitar, reducir al mínimo y mitigar todos los impactos adversos.



Además de documentar los posibles beneficios e impactos en el ambiente físico, humano y natural, el DEIS también refinará las estimaciones de costos de capital y operación, el pronóstico del número de usuarios del servicio de transporte público y las ubicaciones de las estaciones, e identificará un lugar para la instalación de mantenimiento y almacenamiento del tren liviano urbano (LRT).





SOUTHWEST
transitway

dóblese aquí

Coloque
una
estampilla
aquí

Ms. Katie Walker, AICP, Transit Project Manager
Hennepin County, Housing, Community Works & Transit
417 North 5th Street, Suite 320
Minneapolis, MN 55401

dóblese aquí