

REHABILITACIÓN DE
BROAD BRANCH ROAD, NW
WASHINGTON, DC

VALORACIÓN AMBIENTAL
EVALUACIÓN DE LA SECCIÓN 4(f)

AUDIENCIA PUBLICA
Noviembre 5, 2013 6:30 pm – 8:30 pm



BIENVENIDO

La Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el Departamento de Transporte del Distrito (DDOT), en cooperación con el Servicio Nacional de Parques (NPS), están proponiendo la rehabilitación de 1.5-millas del segmento de Broad Branch Road, NW, entre Linnean Avenue y Beach Drive, NW a lo largo del borde occidental del Rock Creek Park. La Valoración Ambiental del proyecto (EA) ha sido preparada en acuerdo con el Acta Nacional de Política Ambiental (NEPA) y la Sección 106 del Acta Nacional de Preservación Histórica.

PROPÓSITO DE LA AUDIENCIA

El propósito de la audiencia de hoy es brindar a las personas interesadas la oportunidad de suministrar comentarios relacionados con las alternativas del proyecto y los resultados de la Valoración Ambiental. Las muestras exhibidas en la sala brindan información sobre el propósito y la necesidad del proyecto, describen las alternativas propuestas, y sumarizan los impactos ambientales de estas.

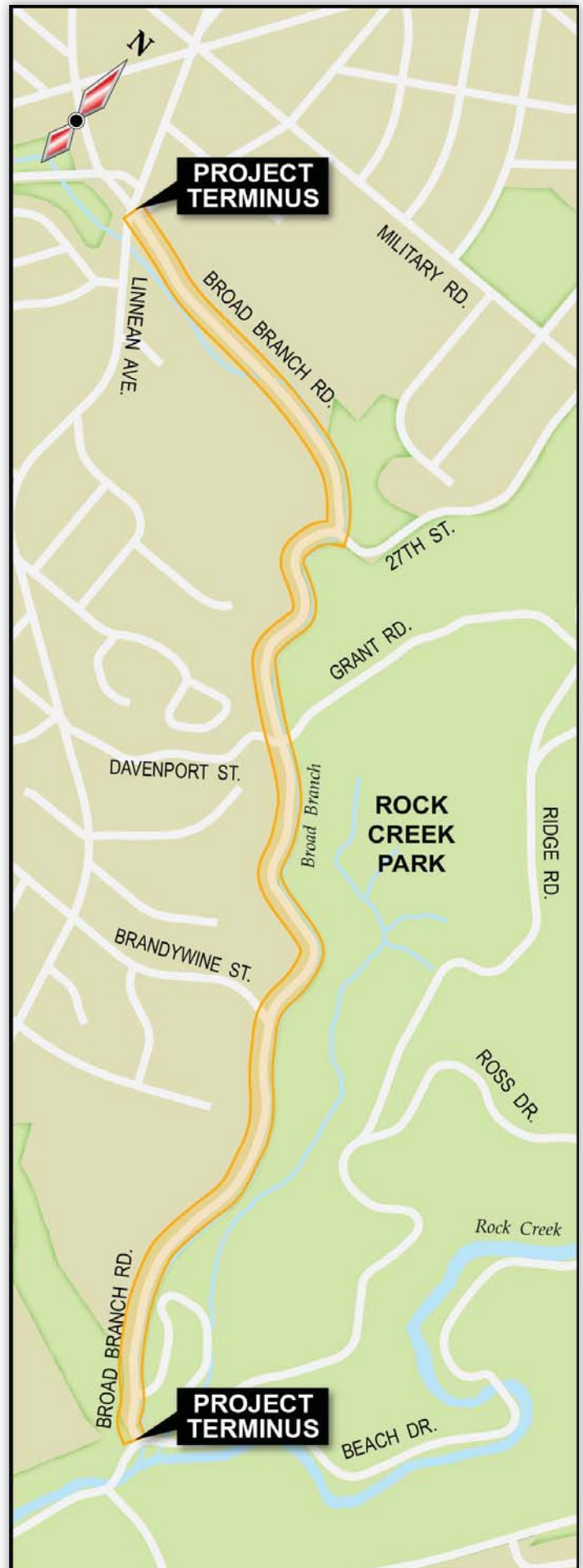
El testimonio Público comenzara a las 7:30 pm. Si usted desea brindar un testimonio oral, por favor inscribese en la mesa de recepción. Los oficiales públicos hablaran primero, seguidos de los miembros de la comunidad en el orden de inscripción. Con el fin de acomodar a todos aquellos que deseen hablar, los miembros de la comunidad tendrán un tiempo limite de 3 minutos por testimonio.

ANTECEDENTES

La rehabilitación de Broad Branch Road fue originalmente puesta en el calendario de mejoras planeadas de DDOT a causa de la aparente necesidad de reparación y el deseo de una vía mas segura. Falencias en el drenaje, poca iluminación, limitada visibilidad, y excesos de velocidad están creando condiciones inseguras. El envejecimiento de la infraestructura también ha sido una causa de la deficiencia de la vía, en particular, la alcantarilla que lleva a Broad Branch Road sobre la corriente del arroyo Soapstone, la cual ha sido temporalmente reparada tras un colapso parcial y requiere un reemplazo permanente.

El descontrolado flujo de agua proveniente de terrenos elevados al oeste del corredor vial ha contribuido en gran parte al deterioro de los dos carriles de la vía. El gran volumen de aguas lluvia ha tenido efectos perjudiciales para las corrientes de agua adyacentes en a Rock Creek Park, el cual pertenece a NPS y esta localizado inmediatamente al este de Broad Branch Road en la mayor parte de su longitud. La necesidad de una solución total que incluya mejoras en los predios de los parques nacionales ha hecho que NPS sirva como agencia cooperadora en el desarrollo de la EA.

El Departamento Distrital del Medio Ambiente (DDOE) esta actualmente trabajando con el NPS en la conducción de un proyecto de restauración de la corriente hacia un afluente de Broad Branch, sin nombre, en el limite norte del corredor del proyecto.



PROPÓSITO Y NECESIDAD

El propósito de las acciones propuestas es rehabilitar Broad Branch Road para satisfacer las necesidades de operación, seguridad, y transporte multi-modal. Soluciones sensitivas al contexto tendrán en consideración los usos de los terrenos contiguos – residencial, propiedades de diplomáticos extranjeros, desarrollos institucionales, y zonas de bosque incluyendo Rock Creek Park.

La necesidad de mejorías en Broad Branch Road se debe principalmente a:

- Deficiencias en la infraestructura vial existente y en el sistema de manejo de aguas lluvia;
- Seguridad de los conductores, peatones y ciclistas; y,
- Conexiones para peatones y ciclistas que viajan a lo largo de la vía y hacia Rock Creek Park.



La vía existente presenta deterioro en el pavimento y drenaje deficiente y carece de seguridad para ciclistas y peatones.

ALTERNATIVAS

El desarrollo de las alternativas consistió en un proceso colaborativo de múltiples pasos entre el equipo de estudio, las partes interesadas y el público, para generar un rango de alternativas que incorporen elementos que aborden cada una de las necesidades del proyecto: mejorías en la vía, manejo de aguas lluvias, e instalaciones para ciclistas y peatones.

Los aportes fueron recolectados durante dos rondas de reuniones entre el público y las agencias que ayudaron al desarrollo de las alternativas. En las audiencias públicas fueron desarrollados siete conceptos diferentes cuyo ancho variaba entre 22 y 33 pies. Adicionalmente, representantes de las agencias desarrollaron 22 conceptos más que variaron entre los 22 a 41 pies. El derecho de vía existente varía entre 33 y 120 pies de ancho.

A lo largo de sus 1.5-millas de longitud, Broad Branch Road también varía en su topografía y en la sección transversal de la vía. Por esta razón, el proyecto considero una sección transversal variable basada en el propósito y necesidad del proyecto y el derecho de vía disponible.

Por último, la Alternativa de No Acción, las tres Alternativas Candidatas de Construcción, y las tres opciones que complementan las mejorías propuestas para el corredor vial, fueron analizadas en detalle en la EA. Estas alternativas están descritas en las páginas siguientes.

ALTERNATIVA DE NO ACCIÓN- ALTERNATIVA 1

En la Alternativa de No Acción (Alternativa 1), las mejorías de Broad Branch Road incluirían actividades menores de restauración a término corto (seguridad y mantenimiento de rutina) que mantendrían la continua operación existente de la vía. La Alternativa de No Acción no satisface los requisitos de propósito y necesidad del proyecto, sin embargo brinda una base para comparar las consecuencias ambientales de las Alternativas Candidatas de Construcción (ver Sumario de Impactos Ambientales en la página 7).

ALTERNATIVA CANDIDATA DE CONSTRUCCIÓN 2

La Alternativa 2 representa el ancho mínimo de vía que satisface el propósito y necesidad del proyecto. A lo largo de la total longitud de Broad Branch Road, esta alternativa consta de 2 carriles de 10 pies de ancho con sardinel y cuneta estándar en el costado este y en el costado oeste con sardinel y cuneta estándar o un jardín lineal de lluvia (bio-pantano) para capturar el flujo de aguas lluvia. Este jardín lineal de lluvia tendrá 10 pies de ancho y será instalado por aproximadamente 1,000 pies al sur de Linnean Avenue. Muros de contención serán suministrados en ambos lados para mantener las mejorías propuestas dentro de la propiedad existente. La ubicación de los desembocaderos existentes de drenaje de tormentas será

mantenida y el manejo de aguas lluvia será mejorado al suministrar bio-pantanos/jardines de lluvia donde el espacio lo permita en conjunto con bocatomas de calidad de agua. Las mejoras propuestas también incluyen el reemplazamiento de la alcantarilla del arroyo Soapstone. El costo total estimado del proyecto es \$29.0 millones. La duración de construcción es de 24 meses, aproximadamente.

ALTERNATIVA CANDIDATA DE CONSTRUCCIÓN 3

La Alternativa 3 consta de dos carriles de 10 pies de ancho, una acera de 6 pies de ancho en el costado oeste de la vía en su total longitud, y sardinel y cuneta estándar. Un jardín lineal de lluvia de 10 pies de ancho será instalado entre la acera y la vía por aproximadamente 1,000 pies al sur de Linnean Avenue en donde el sardinel y cuneta estándar será instalado solo en el costado este. Al sur de este lugar, una franja verde de 4 pies de ancho separará la acera y la vía. La acera propuesta se extenderá desde el final del derecho de vía de DDOT hasta el estacionamiento de Rock Creek Park justo al norte de Beach Drive. Propiedad adicional será requerida en algunos casos para acomodar la acera y franja verde propuestas. Muros de contención serán suministrados en ambos lados de la vía para minimizar pendientes inclinadas. La ubicación de los desembocaderos existentes de drenaje de tormentas será mantenida y el manejo de aguas lluvia será mejorado al suministrar bio-pantanos/jardines de lluvia donde el espacio lo permita en conjunto con bocatomas de calidad de agua. Al igual que en la Alternativa 2, la alcantarilla del arroyo Soapstone será reemplazada. El costo total estimado del proyecto es \$34.2 millones. La duración de construcción es de 30 meses, aproximadamente.

ALTERNATIVA CANDIDATA DE CONSTRUCCIÓN 4

La Alternativa 4 es la mas ancha de las alternativas del proyecto y consta de dos carriles de 10 pies de ancho, acera de 6 pies de ancho en el costado oeste, un carril de bicicleta de 4 pies de ancho en el costado este, y sardinel y cuneta estándar a ambos lados de la vía. Un jardín lineal de lluvia de 10 pies de ancho será instalado entre la acera y la vía por aproximadamente 1,000 pies al sur de Linnean Avenue, en este caso, sardinel y cuneta serán instalados solo en el costado este. Al sur de este lugar, una franja verde de 4 pies de ancho separará la acera y la vía en la longitud oeste del proyecto y sardinel y cuneta será localizada en ambos costados. La Alternativa 4 también extiende la acera propuesta hasta el estacionamiento de Rock Creek Park. Muros de contención serán suministrados en ambos lados de la vía para minimizar pendientes inclinadas. Así como en la Alternativa 3, propiedad adicional será requerida en algunos lugares para acomodar la acera y franja verde propuestas así como también los muros de contención en el costado este. La ubicación de los desembocaderos existentes de drenaje de tormentas será mantenida y el manejo de aguas lluvia será mejorado al suministrar bio-pantanos/jardines de lluvia donde el espacio lo permita en conjunto con bocatomas de calidad de agua. La alcantarilla del arroyo Soapstone también será reemplazada. El costo total estimado del proyecto es \$37.1 millones. La duración de construcción es de 36 meses, aproximadamente.

OPCIONES

OPCIÓN A – MURO DE CONTENCIÓN EXPANDIDO (Alternativa Candidata de Construcción 2 únicamente)

La Opción A incluye un muro de contención expandido a lo largo del costado oeste de la vía en un área que bordea el desarrollo residencial. Esta opción aumenta la longitud del muro de contención de aproximadamente 70 pies a aproximadamente 560 pies. El segmento de muro mas largo reduce la cantidad de corte en las pendientes laterales de la vía requeridas para su rehabilitación dentro del derecho de vía existente. El muro de contención mas corto (70 pies) cumple los requisitos para mantener el derecho de vía existente pero requiere corte adicional en las pendientes laterales, incrementando el potencial de erosión en esta área.

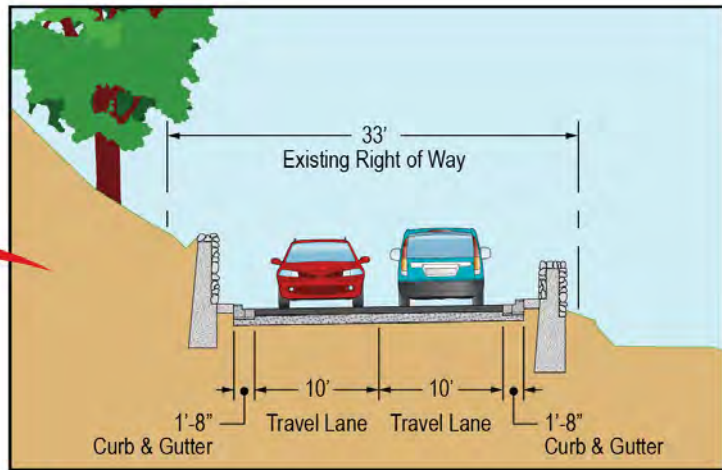
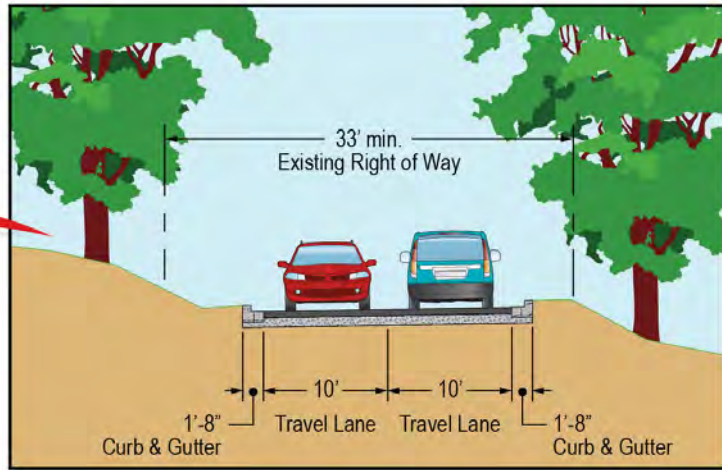
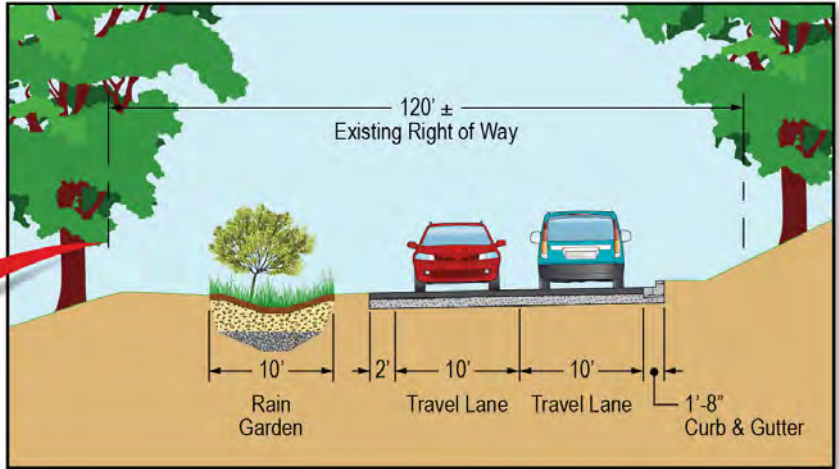
OPCIÓN B – ACERA (Alternativa Candidata de Construcción 2 únicamente)

Una acera opcional de 6 pies de ancho con muro de contención puede ser construida en el costado oeste de Broad Branch Road desde el arroyo Soapstone hasta la entrada del estacionamiento justo al norte de Beach Drive. Esta opción mejora las conexiones entre las instalaciones del parque a lo largo de la vía. Algunas porciones del muro y acera propuestos ocurren en propiedades al oeste y sur del derecho de vía de DDOT, en propiedades privadas o de propiedad del NPS. La construcción de la acera y muro sería lograda através de una combinación de adquisición de derecho de vía en propiedad privada y derecho incorpóreo temporal en la propiedad del NPS.

OPCIÓN C – INTERSECCIÓN T EN BRANDYWINE STREET (Todas las Alternativas Candidatas de Construcción)

Una nueva intersección T es propuesta en Brandywine Street para reemplazar la existente intersección Y. La reconfiguración de esta intersección esta siendo propuesta para reducir el área pavimentada e incorporar técnicas de Desarrollo de Bajo Impacto (Low impact development, LID) adicionales al diseño de la vía, con jardines de lluvia en el interior de las esquinas de la nueva intersección. La intersección reconfigurada también mejora la seguridad vial minimizando el riesgo de accidente de los vehículos viajando en el sentido norte de Broad Branch Road que giran a la izquierda hacia Brandywine Street. Requerir que los vehículos se detengan en la señal de Pare en la intersección T, en vez de ceder el paso como ocurre en la intersección Y, también reduce la velocidad en la intersección.

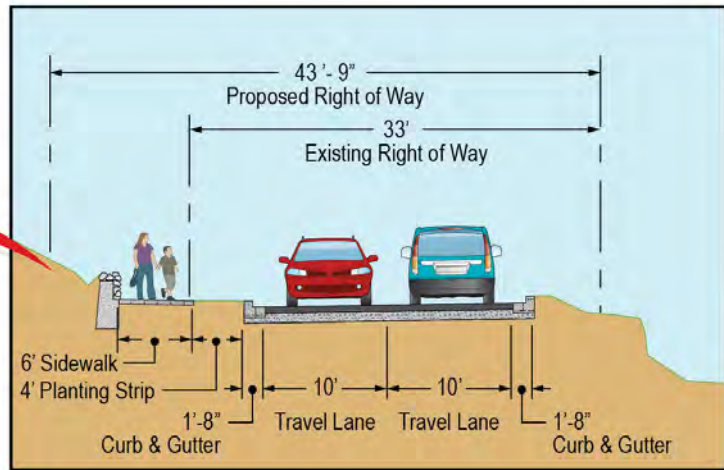
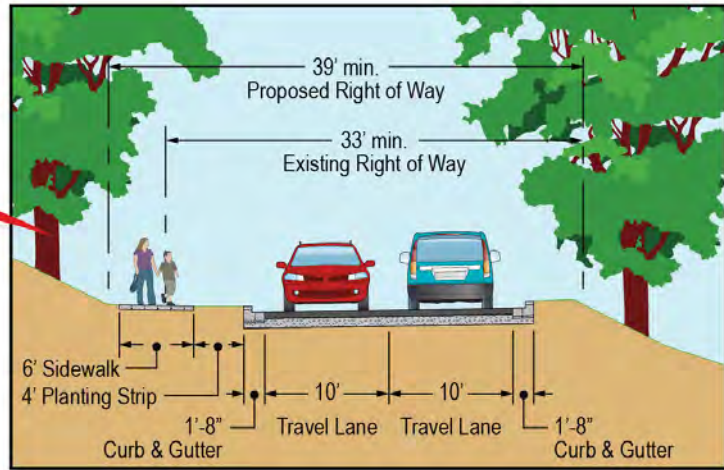
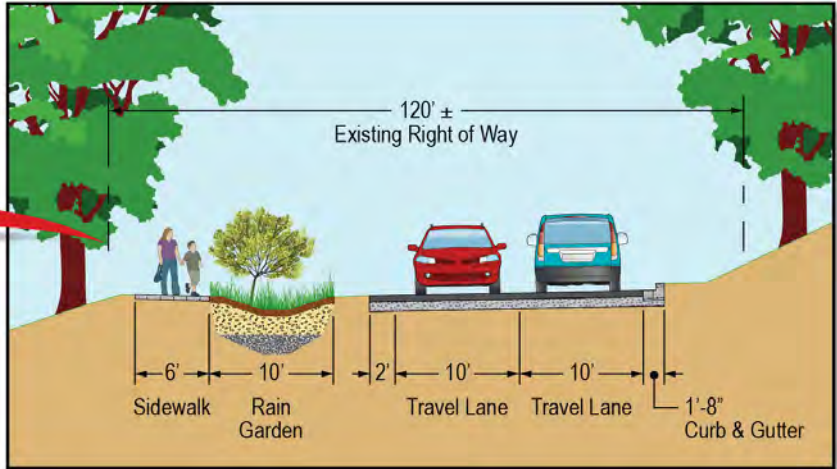
ALTERNATIVA CANDIDATA DE CONSTRUCCIÓN 2



Note: The three illustrations shown above are representative of the typical cross-sections for this alternative; however, they will vary slightly depending on the physical features along the roadway. All views are looking northbound along the roadway.

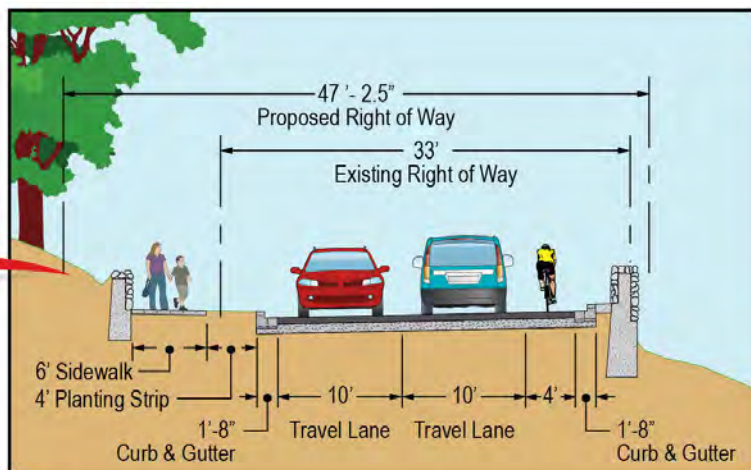
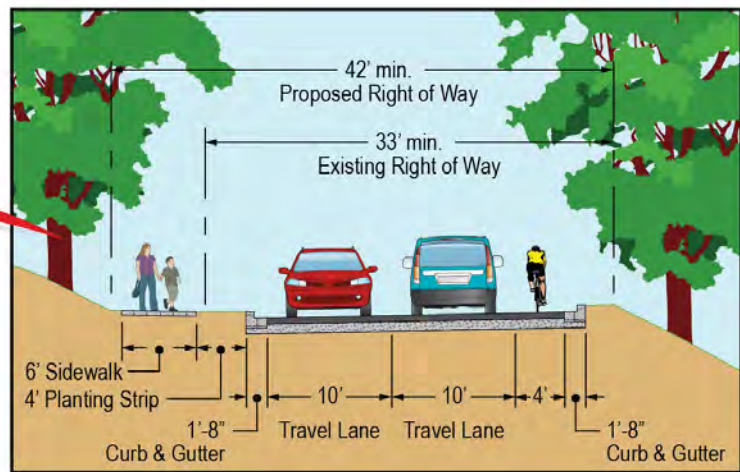
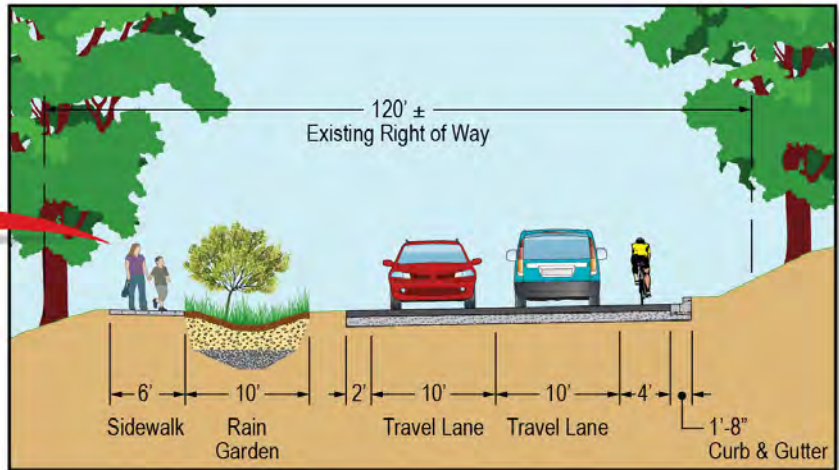
BBR007

ALTERNATIVA CANDIDATA DE CONSTRUCCIÓN 3



Note: The three illustrations shown above are representative of the typical cross-sections for this alternative; however, they will vary slightly depending on the physical features along the roadway. All views are looking northbound along the roadway.

ALTERNATIVA CANDIDATA DE CONSTRUCCIÓN 4



Note: The three illustrations shown above are representative of the typical cross-sections for this alternative; however, they will vary slightly depending on the physical features along the roadway. All views are looking northbound along the roadway.

RESUMEN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES

Las mejoras en Broad Branch Road con la Alternativa 1 incluirían actividades menores de restauración a termino corto (seguridad y mantenimiento de rutina) que mantendrían la continua operación existente de la vía. Sin embargo, no habrían mejoras en el manejo de aguas lluvia, transito de ciclistas y peatones o en la seguridad. Con cada una de las Alternativas Candidatas de Construcción y las Opciones, no se espera mayor disrupción a la topografía con las acciones propuestas ya que estas preservan el alineamiento existente de la vía.

La siguiente tabla, resalta algunos de los temas asociados con cada una de las alternativas propuestas. Por favor observe la EA para una lista completa de los impactos que fueron considerados y las conclusiones de la evaluación ambiental.

	NO ACCIÓN ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVAS CANDIDATAS DE CONSTRUCCIÓN		
		ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3	ALTERNATIVA 4
Cumple requisitos de Propósito y Necesidad: -Condiciones de la Vía -Manejo de Aguas Lluvia -Necesidades Intermodales -Seguridad	No	Si	Si	Si
Adquisición de Derecho de vía (pies cuadrados)	0 ¹	0 ² 3,737 (Opción B)	28,827	41,823
Mejorías al Manejo de Aguas Lluvia	No	Si	Si	Si
Invasión de la Llanura de Inundación (en acres)	0	0.04 0.12 (Opción B)	0.12	0.28
Impacto a corrientes (en pies)	0	296	367	599
Humedales Desplazados (en acres)	0	0	0	0
Especies Amenazadas o en Peligro	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Impacto a Arboles Diámetro a la altura del pecho > 4 pulgadas	0	285 45 menos (Opción A) 6 mas (Opción B) 3 mas (Opción C)	462 3 mas (Opción C)	460 3 mas (Opción C)
Impacto a Recursos Arqueológicos	Ninguna	Impactos Potenciales	Impactos Potenciales	Impactos Potenciales
Impacto a Estructuras Históricas	Ninguna	Impactos Adversos	Impactos Adversos	Impactos Adversos
Uso de Tierra y Zonas	Sin Cambios	Sin Cambios	Sin Cambios	Sin Cambios
Justicia Ambiental- Poblaciones Afectadas	0	0	0	0
Muros de contención – Vistos desde Broad Branch Road y Rock Creek Park	Ninguna	Impacto potencial a la estética y la calidad visual Impactos adversos a propiedades históricas	Impacto potencial a la estética y la calidad visual Impactos adversos a propiedades históricas	Impacto potencial a la estética y la calidad visual Impactos adversos a propiedades históricas
Muros de contención – Vistos desde las residencias	Ninguna	Impacto potencial a la estética y la calidad visual	Impacto potencial a la estética y la calidad visual	Impacto potencial a la estética y la calidad visual
Área de Impactos Permanentes a Parques (pies cuadrados)				
Rock Creek Park	0	0	39	2,252
Parque triangular del Distrito	0	0 3,502 (Opción C)	600 3,502 (Opción C)	600 3,502 (Opción C)
Mejorías para Peatones	No	No Si (Opción B)	Si	Si
Instalaciones para Ciclistas	No	No	No	Si
Impacto en la Calidad del Aire	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Impactos de Ruido	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Materiales Peligrosos	Ninguna	Ninguna	Ninguna	Ninguna
Costo de Construcción (en millones)	N/A	\$29.0	\$34.2	\$37.1
Duración de la Construcción (meses)	N/A	24	30	36

¹ La vía existente se encuentra dentro del derecho de vía de DDOT, con menores excepciones. Estas excepciones ocurren en seis pequeñas secciones a lo largo del corredor del proyecto donde la vía existente fue construida afuera de la propiedad perteneciente a DDOT. Estas pequeñas áreas suman un área total de 923 pies cuadrados. La EA servirá para suministrar las acciones apropiadas necesarias para la corrección de estas inconsistencias, las cuales pueden incluir un derecho incorpóreo, transferencia de suelo o permisos.

² Actividades afuera del derecho de vía existente (mas allá del área de pavimento existente previamente mencionado) serán llevadas a cabo através de derechos incorpóreos.

CALENDARIO DEL PROYECTO

Actividad	Fecha
Inicio del Proyecto	Marzo 2011
Audiencia publica del Alcance	Julio 13, 2011
Alternativas Iniciales	Verano 2012
Audiencia publica de las Alternativas	Noviembre 8, 2012
Valoración Ambiental	Octubre 21, 2013
<i>AQUI ESTAMOS</i> Audiencia Publica	Noviembre 5, 2013
Documento de Decisión	Invierno 2013/2014

DIGANOS LOS QUE PIENSA

Hoy

- Brinde testimonio oral
- Complete una hoja de comentarios
- Hable con el reportero

Email

BroadBranch@parsons.com

Correo

Wayne Wilson
District Department of Transportation
55 M Street, SE
4th Floor
Washington, DC 20003

Sitio Web del Proyecto

www.BroadBranchRdEA.com

Comentarios deben ser recibidos hasta Noviembre 22 del 2013.

Gracias por su interés y participación en este proyecto.

DDOT no discrimina en base actual o percibida de: raza, color, religión, origen nacional, sexo, edad, estado civil, apariencia personal, orientación sexual, identidad o expresión de género, estado familiar, responsabilidades familiares, matriculación, afiliación política, información genética, discapacidad, fuente de ingreso, estatus de víctima de violencia intrafamiliar, lugar de residencia o trabajo, como esta determinado en el Título VI del Acta de Derechos Civiles de 1964, el Acta de Americanos con Discapacidades, el Acta de Derechos Humanos de D.C., y otros estatutos.

District Department of Transportation
55 M Street, SE
Washington, DC 20003
www.ddot.dc.gov