

Resumen ejecutivo

En esta evaluación ambiental (EA, en inglés) se informan los resultados de las posibles repercusiones ambientales del Proyecto de Infraestructura de Transporte de la Ribera de Wilmington propuesto (anteriormente conocido como el Proyecto de Reurbanización de South Market Street). La Administración Federal de Carreteras (FHWA, en inglés), como la agencia federal principal, la Ciudad de Wilmington, Delaware, como patrocinador del proyecto y agencia principal coordinadora y en colaboración con la Empresa de Desarrollo de la Ribera (RDC, en inglés) están preparando una evaluación ambiental para el Proyecto de Infraestructura de Transporte de la Ribera de Wilmington (Proyecto) en Wilmington, Delaware de acuerdo con los requisitos de la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (NEPA, en inglés) con sus modificaciones (título 42, sección 4321 y siguientes del Código de los Estados Unidos [U.S.C., en inglés]), las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental (CEQ, en inglés) para la implementación de la NEPA (título 40, parte 1500 a 1508 del Código de Regulaciones Federales [CFR, en inglés]) las regulaciones de la FHWA para la implementación de la NEPA (título 23, parte 771.119 del CFR) y las leyes y regulaciones federales, estatales y locales aplicables. La ciudad de Wilmington recibe fondos federales a través de una subvención del Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT, en inglés) para el año fiscal 2021 de Reconstrucción de la Infraestructura Estadounidense con Sustentabilidad y Equidad (RAISE, en inglés).

El Proyecto se encuentra en Wilmington, condado de New Castle, Delaware, a lo largo de la ribera este del río Christina. El área de estudio del Proyecto se extiende al este desde el río Christina hasta South Market Street y está delimitada al norte por el río Christina y al sur por Judy Johnson Drive (anteriormente New Sweden Street). El propósito del Proyecto es replicar la red de calles de la ciudad característica del corredor de North Market Street, al norte del río Christina dentro del área de la ribera este de South Market Street. Consulte la **Figura 1**.

El área de estudio del Proyecto tiene un historial de uso para el transporte marítimo y la fabricación, la industria y como zona industrial abandonada, y es pantanosa y en gran medida inaccesible con diferencias de elevación significativas que ha creado una condición de marisma a lo largo de los bordes del norte y oeste del área de estudio del proyecto. South Market Street, la frontera oriental del proyecto, es una carretera arterial de un solo sentido y cuatro carriles que se extiende 0.57 millas a lo largo del área de estudio.

El propósito del Proyecto es proporcionar infraestructura de transporte para mejorar la conectividad de la zona de la ribera y proporcionar recursos polimodales. Las necesidades del Proyecto son las siguientes:

- Una red vial ampliada que se ramifique desde South Market Street hacia el oeste en el área del proyecto;
- Adaptaciones para peatones y ciclistas en carreteras nuevas y un conjunto nuevo de senderos para peatones y bicicletas que conectan con la red existente de senderos que rodean el lugar a lo largo de la ribera del río Christina; y

- Rehabilitar y crear una gestión eficaz de las aguas pluviales.

En esta evaluación ambiental se consideró una alternativa sin construcción y una alternativa con construcción. La alternativa sin construcción representa las condiciones actuales y una referencia con la que comparar la alternativa con construcción. La alternativa sin construcción no cumple con el propósito y la necesidad de este proyecto. Sin embargo, la alternativa sin construcción se mantiene para fines de evaluación.

La alternativa con construcción propone construir mejoras en el transporte, que incluyen: reproducción de la red de calles de Wilmington; un paseo por la ribera; adaptaciones nuevas para peatones y ciclistas que se conectan a los caminos de la red existentes; reparación de la retención existente; construcción de una retención nueva; desagües de drenaje y válvulas de control de corrientes adicionales; y al menos 18 pulgadas de relleno limpio debajo de las mejoras de transporte propuestas.

En esta evaluación ambiental se presentan los recursos socioeconómicos, culturales, naturales y otros recursos ambientales en el área de estudio del Proyecto, las repercusiones previstas para esos recursos y las medidas para eludir, minimizar y mitigar los efectos inevitables para esos recursos. En la evaluación ambiental se presenta un análisis comparativo entre las alternativas sin construcción y con construcción para que los ciudadanos interesados, los funcionarios electos y otras partes interesadas puedan evaluar las posibles repercusiones sociales, culturales y sobre el ambiente natural del Proyecto. Estas repercusiones pueden ser tanto beneficiosas como negativas, así como directas, indirectas y acumulativas a lo largo del tiempo (**capítulo V, cuadro 12**). Consulte el **cuadro ES-1** para obtener un resumen comparativo de las posibles repercusiones directas entre la alternativa sin construcción y la alternativa con construcción.

Las repercusiones directas beneficiosas de las mejoras de la infraestructura de transporte incluyen la creación de una red vial al sur del río Christina, la continuidad del tipo de intersección y el espaciamiento, la provisión de puntos de acceso clave a la zona y sus alrededores para todos los usuarios, una mejor accesibilidad para todos los usuarios, mejores condiciones de drenaje y protección contra casos de inundaciones de 100 años. Además, las mejoras del Proyecto también incluyen un paseo por la ribera nuevo, un espacio abierto y adaptaciones accesibles para peatones y ciclistas de conformidad con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, en inglés) en las carreteras nuevas. Estas mejoras propuestas pueden proporcionar beneficios a la comunidad al mejorar la movilidad y ofrecer opciones nuevas y convenientes para acceder a empleos, destinos económicos locales y servicios de transporte público regionales.

Cuadro ES-1: Comparación de las repercusiones directas de los recursos en la alternativa sin construcción y con construcción

| Factor de comparación | Alternativa sin construcción | Alternativa con construcción |
|------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Uso del suelo y zonificación | Ningún cambio | Conversión de 13.6 acres en infraestructura y espacio abierto; conversión de 42 acres para usos mixtos |
| Empresas, economía y empleo | Ningún cambio | Desplazamiento de una empresa; aproximadamente 200 empleos relacionados con la construcción |

| Factor de comparación | Alternativa sin construcción | Alternativa con construcción |
|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vecindarios e instalaciones comunitarias | Sin repercusiones | Mejora de los beneficios y la movilidad de la comunidad |
| Sector demográfico | Sin repercusiones | Actualmente no hay usos residenciales y las oportunidades de empleo dentro del área de estudio del Proyecto son limitadas. Está previsto que las mejoras de infraestructura propuestas con la alternativa con construcción tendrán repercusiones directas en las características demográficas. |
| Justicia ambiental | Sin repercusiones | Ninguna repercusión desproporcionadamente grande o adversa para la población de justicia ambiental. |
| Materiales peligrosos | Sin repercusiones | Tres lugares de riesgo bajo; diecisiete lugares de riesgo moderado; cuatro lugares de riesgo alto. |
| Ruido | Sin repercusiones | Veinticuatro usos residenciales del suelo sensibles al ruido se verían afectados por el ruido generado por el tránsito. |
| Calidad del aire | Sin repercusiones | El Proyecto cumple con todos los requisitos de calidad del aire correspondientes. |
| Gases de efecto invernadero y cambio climático | Sin repercusiones | Aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero de las actividades de construcción, explotación y mantenimiento. |
| Edificaciones antiguas | Sin repercusiones | Ninguna repercusión adversa. |
| Arqueología | Sin repercusiones | Posibles repercusiones adversas. |
| Humedales y aguas | Sin repercusiones | Repercusiones en las características reguladas a nivel federal y estatal. |
| Cuencas hidrográficas y aguas superficiales | Sin repercusiones | Repercusiones en un área de drenaje de 0.03 millas cuadradas y aumento de la cantidad de área superficial impermeable dentro de la cuenca hidrográfica. |
| Aguas subterráneas e hidrología | Sin repercusiones | El Proyecto podría añadir fuentes adicionales de contaminación de aguas subterráneas a causa de la escorrentía proveniente de las carreteras. |
| Llanuras sujetas a inundaciones | Sin repercusiones | Ocupación; dado que el Proyecto está contenido completamente dentro de la llanura sujeta a inundación de 100 años. |
| Vegetación, hábitat terrestre y vida silvestre terrestre | Sin repercusiones | Repercusiones en las especies evolutivamente distintas y globalmente en peligro; ningún impacto sustancial en el hábitat de la vida silvestre. |
| Especies raras, amenazadas y en peligro de extinción (RTE, en inglés) | Sin repercusiones | Ninguna repercusión adversa sobre las especies incluidas en la Ley de Especies en Peligro de Extinción (ESA, en inglés). |
| Biota acuática | Sin repercusiones | Repercusiones en la biota acuática y el hábitat natural. |
| Sección 4(f) y sección 6(f) sobre el uso de propiedades | No corresponde | Creación de un paseo por la ribera y de múltiples espacios verdes y parques públicos. |

Este documento de evaluación ambiental estará disponible para revisión y comentarios del público el 1 de abril de 2024 en el sitio web del proyecto

(<https://www.riverfronteastconnect.com/>), y habrá copias impresas disponibles en las siguientes ubicaciones en el área de estudio del Proyecto: Neighborhood House (1218 B St, Wilmington, DE 19801), Chase Center on the Riverfront (815 Shipyard Dr, Wilmington, DE 19801), y MSK Community Center (1009 Sycamore St, Wilmington, DE 19805).

Consulte el sitio web del Proyecto (<https://www.riverfronteastconnect.com/>) para obtener la información más reciente del Proyecto. Una vez finalizado el período de comentarios, estos se revisarán, y todos los comentarios y las respuestas correspondientes se incorporarán como corresponde a una evaluación ambiental final. Si la FHWA determina que no hay repercusiones significativas, se emitirá un documento Sin Repercusiones Significativas (FONSI, en inglés) y se pondrá a disposición del público.