

11 S-1 RESUMEN DEL PROYECTO

12 S-1.1 INTRODUCCIÓN

13 De conformidad con la Ley de política ambiental nacional de 1969 (secciones 4321-4370f del
14 título 42 del Código de los Estados Unidos) con sus enmiendas, los reglamentos del Consejo de
15 Calidad Ambiental (partes 1500-1508 del título 40 del Código de Reglamentos Federales), y la
16 Directiva 75-02 del Departamento del Tesoro (Tesorería), la Oficina de Grabado e Impresión (BEP,
17 por sus siglas en inglés), en cooperación con el Servicio de Parques Nacionales, el Servicio de
18 Recursos Agrícolas del Departamento de Agricultura de EE. UU. y la Administración Federal de
19 Carreteras han preparado una evaluación ambiental (EA) para analizar los posibles efectos
20 ambientales asociados a la aplicación de medidas de mejora relacionadas con el tráfico, los
21 servicios públicos y las obras vinculadas con una instalación de producción de moneda (CPF, por
22 sus siglas en inglés) de reemplazo propuesta por la BEP en Beltsville, Maryland. Estas medidas
23 relacionadas con el tráfico, los servicios públicos y las obras se elaboraron para abordar las
24 recomendaciones de construcción y operación de la CPF de reemplazo, que se analizó en la
25 declaración de impacto ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) definitiva para la construcción y
26 operación de una CPF dentro de la región de la capital nacional (NCR, por sus siglas en inglés)
27 (Tesorería 2021a). Esta EA estará escalonada sobre la base de la EIS de 2021 de la BEP, y los
28 análisis incluidos en la EIS se incorporarán a esta EA como referencia.

29 S-1.2 OBJETIVO Y NECESIDAD

30 El objetivo de la iniciativa propuesta es implementar las mejoras relacionadas con el tráfico, los
31 servicios públicos y las obras como se describe en la EIS definitiva para la construcción y
32 operación de una CPF en la NCR y según lo determinado por los cambios de diseño que se
33 produjeron después de la firma del acta de decisiones de la BEP de 2021. La EIS de la BEP 2021
34 identificó siete intersecciones de tráfico que actualmente tienen un nivel de servicio (LOS, por sus
35 siglas en inglés) fallido y continuarían fallando durante y después de la construcción de la CPF de
36 reemplazo. Estas intersecciones defectuosas requerirían varias mejoras en las carreteras para
37 minimizar los retrasos y reducir la duración de las colas.

38 La iniciativa propuesta es necesaria para garantizar que el LOS de tráfico en cada intersección
39 defectuosa identificada satisfaga los umbrales aplicables con el aumento de tráfico previsto a partir
40 de la construcción y operación de la CPF de reemplazo de la BEP en Beltsville. También es
41 necesario garantizar que los sistemas de servicios públicos existentes sean suficientes para
42 respaldar la CPF de reemplazo de la BEP en el sitio elegido y para apoyar las áreas de colocación
43 relacionadas con las obras identificadas en el diseño de la CPF más reciente.

44 S-1.3 RESUMEN DE LAS ALTERNATIVAS

45 Esta EA analiza los impactos ambientales de la opción de no realizar modificaciones y dos
46 iniciativas alternativas para mejoras relacionadas con el tráfico, los servicios públicos y las obras.
47 En ambas iniciativas alternativas, se completarían las siguientes mejoras:

- 48 • Mejoras en las siete intersecciones identificadas que son necesarias según la EIS 2021 de
49 la BEP: Edmonston Road en Sunnyside Avenue, Edmonston Road en Beaver Dam Road,
50 Edmonston Road en Powder Mill Road, Powder Mill Road en Animal Husbandry Road,
51 Powder Mill Road en Springfield Road, Powder Mill Road en Baltimore-Washington
52 Parkway rampas en dirección norte y Powder Mill Road en las rampas en dirección sur

- 53 de Baltimore-Washington Parkway. Las mejoras pueden incluir, entre otras, ampliación
54 de carriles, adición de carriles para girar, incorporación de nueva señalización y de
55 dispositivos de control de tráfico.
- 56 • Mejoras de tráfico adicionales en Poultry Road, Sheep Road y Animal Husbandry Road.
 - 57 • Construcción de un nuevo camino de acceso al sitio de la CPF; parte de la huella de la
58 carretera de entrada está incluida en el alcance de la EIS 2021 de la BEP.
 - 59 • Construcción de un camino de acceso de grava de aproximadamente 1,500 pies de largo
60 al sureste del sitio de la CPF para brindar acceso a dos pozos en el Centro de Investigación
61 Agrícola de Beltsville (BARC).
 - 62 • Instalación de nueva señalización vial a lo largo de Powder Mill Road y Edmonston Road.
 - 63 • Eliminación de las franjas sonoras en Powder Mill Road desde Edmonston Road hasta
64 Baltimore Washington Parkway.
 - 65 • Instalación de nuevas líneas eléctricas aéreas de Potomac Electric Power Company en
66 postes existentes a lo largo de ambos lados de Odell Road desde su intersección con
67 Edmonston Road hasta el sitio de la CPF. Algunos postes existentes están en condiciones
68 degradadas y es posible que requieran un reemplazo completo.
 - 69 • Instalación de nuevas líneas aéreas para brindar el servicio de Verizon, que se extenderán
70 sobre postes existentes desde la intersección de Odell Road y Edmonston Road hasta el
71 sitio de la CPF, y desde Ellington Drive, al sur de Muirkirk Road, hasta Odell Road y al
72 oeste hasta el sitio de la CPF. Algunos postes existentes están en condiciones degradadas
73 y es posible que requieran un reemplazo completo.
 - 74 • Instalación de una nueva conexión de Washington Gas al sur de Odell Road y al este de
75 Poultry Road y la nueva CPF.
 - 76 • Uso temporal del área de disposición de 7.5 acres al sur del sitio de la CPF para
77 estacionamiento y almacenamiento durante la construcción.
 - 78 • Despeje del acceso de mantenimiento del canal biológico al oeste del sitio la CPF para
79 acceder y mantener un canal biológico planificado.

80 La alternativa 1 incluye la construcción de una nueva línea de alcantarillado sanitario que se
81 extiende hacia el norte desde el sitio de la CPF y se conecta con el sistema de alcantarillado
82 sanitario de la Comisión Sanitaria Suburbana de Washington (WSSC, por sus siglas en inglés) al
83 norte de Odell Road.

84 Según la alternativa 2, la nueva línea de alcantarillado sanitario correría hacia el suroeste desde el
85 sitio principal de la CPF y se conectaría al sistema de alcantarillado sanitario de WSSC al oeste de
86 la intersección de Edmonston Road y Powder Mill Road.

87 Según ambas alternativas, las aguas residuales se tratarían en la Planta Avanzada de Tratamiento
88 de Aguas Residuales (PTAR, por sus siglas en inglés) de Blue Plains, la PTAR utilizada por las
89 instalaciones existentes de la BEP en el área de Washington, DC. La BEP haría un tratamiento
90 previo internamente de toda el agua residual industrial según los estándares de la WSSC antes de
91 descargarla al sistema de la WSSC.

92 La alternativa 1 es la preferida, ya que es la más beneficiosa desde el punto de vista ambiental y al
93 mismo tiempo satisface los objetivos del proyecto. Los límites de perturbación para la línea de
94 alcantarillado sanitario propuesta en la alternativa 1 son más pequeños que los de la alternativa 2
95 y minimizan los impactos a los humedales y las aguas superficiales. La implementación de la
96 alternativa preferida provocaría impactos insignificantes o menos significativos en la mayoría de

97 las áreas de recursos. La alternativa preferida generaría beneficios a corto plazo para la
98 socioeconomía y beneficios a largo plazo para los niveles de ruido, la protección de los niños, el
99 transporte, los servicios públicos, y la salud y la seguridad pública. No habría impactos a corto
100 plazo en el uso de la tierra o la protección de los niños ni impactos a largo plazo en la calidad del
101 aire o la situación socioeconómica.

102 Si bien la alternativa 2 tendría una huella de impacto mayor debido a la alineación del
103 alcantarillado sanitario, los impactos en la mayoría de las áreas de recursos en la alternativa 2
104 siguen siendo insignificantes o menos que significativos. En comparación con los impactos
105 insignificantes en la alternativa 1, la alternativa 2 provocaría impactos a corto plazo menos que
106 significativos en el cambio climático y las emisiones de gases de efecto invernadero debido al
107 aumento de las emisiones asociadas a la mayor huella del proyecto.

108 La alternativa que propone no hacer cambios no tendría ningún impacto en la mayoría de las áreas
109 de recursos. Sin embargo, habría impactos insignificantes o menos significativos para la protección
110 de la salud infantil, la seguridad pública y la justicia ambiental. Habría impactos significativos en
111 las condiciones de transporte. En la alternativa que propone no hacer cambios, seis de las siete
112 intersecciones propuestas para mejora permanecerían en un LOS fallido y las condiciones
113 inseguras existentes en algunas de las intersecciones propuestas para mejora permanecerían. Estos
114 problemas de tráfico y seguridad afectarían de forma desproporcionada a las comunidades de
115 justicia medioambiental que residen en las inmediaciones.