



GATEWAY CITIES

COUNCIL OF GOVERNMENTS

NOTICE

The Gateway Cities Council of Governments is pleased to announce the availability of the **Executive Summary** of the "*I-710 Corridor Project Draft Environmental Impact Report/Draft Environmental Impact Study*" in the following languages:

- Spanish
- Khmer
- Korean
- Vietnamese
- Tagalog

This translation of this document has been provided for information only and is not an official part of the "*I-710 Corridor Project Draft Environmental Impact Report/Draft Environmental Impact Study*".

The translations have not been reviewed by the authors of the studies nor the Gateway Cities Council of Governments and therefore we cannot vouch for their accuracy.

Due to the nature of translated documents, we recommend consulting the official document as referred to in the [Notice of Public Hearings and Availability of Environmental Impact Report/Statement](#) posted on the Caltrans web site for further information and for making comments:

<http://www.dot.ca.gov/dist07/resources/envdocs/docs/710corridor/>

NOTIFICACIÓN

El Consejo de Gobiernos de Gateway Cities tiene el agrado de anunciar la disponibilidad del **Resumen Ejecutivo** del "*Borrador del Reporte de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto del Corredor I-710*" en los siguientes idiomas:

- Español
- Jemer

- Coreano
- Vietnamita
- Tagalo

Se proporciona la traducción de este documento solamente con fines informativos y no es una parte oficial del “Borrador del Reporte de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto del Corredor I-710”.

Las traducciones no han sido revisadas por los autores de los estudios ni el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities y por lo tanto no podemos validar su exactitud.

Debido a la naturaleza de los documentos traducidos, recomendamos que consulten el documento oficial según la Notificación de Audiencias Públicas y Disponibilidad del Borrador del EIR/EIS para el Proyecto del Corredor I-710 publicado en el sitio web del Caltrans para mayor información y para hacer sus comentarios:

<http://www.dot.ca.gov/dist07/resources/envdocs/docs/710corridor/>

Movilidad. Medioambiente. Comunidad. Economía. Tecnología.



El EIR/EIS del Proyecto del Corredor I-710

PROYECTO DEL CORREDOR I-710

LOS ANGELES COUNTY, CALIFORNIA
District 07-LA-710-PM 4.9/24.9
EA 249900

Borrador del Reporte del Impacto
Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental y
Evaluación de la Sección 4(f)

RESUMEN EJECUTIVO

Junio del 2012

Preparado por:

Departamento de Transporte del Estado de California y la Autoridad
Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles



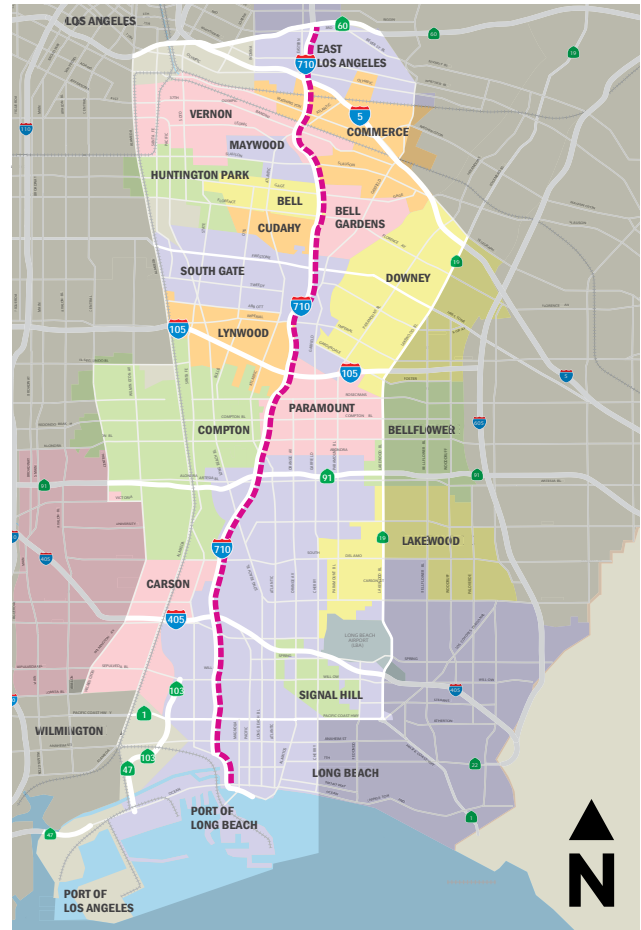


RESUMEN EJECUTIVO

S.1 VISIÓN GENERAL DEL ÁREA DEL PROYECTO

El Departamento de Transporte de California (Caltrans), en cooperación con la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro), el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG), la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG), el Puerto de Los Ángeles (POLA) y el Puerto de Long Beach (POLB) (ambos conocidos comúnmente como los Puertos) y la Autoridad de Poderes Conjuntos de la Autopista Interestatal 5 (I-5 JPA) (comúnmente conocidos como los Socios de Financiamiento del I-710), propone mejorar la Autopista Interestatal I-710 (I-710, también conocida como la Autopista Long Beach) en el Condado de Los Ángeles entre Ocean Blvd. y la Ruta Estatal 60 (SR-60). El proyecto propuesto es conocido como el Proyecto del Corredor I-710. La I-710 es una autopista interestatal principal que va de norte a sur y conecta la ciudad de Long Beach a el área central de Los Ángeles. Dentro del Área de Estudio del Proyecto del Corredor I-710 (Área de Estudio), la I-710 funciona como la conexión principal de transporte de bienes de consumo entre el POLA y el POLB, ubicados en el terminal sur de la I-710 y los patios ferroviarios del Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe (BNSF) / Union Pacific (UP) en las ciudades de Commerce y Vernon.

El Corredor I-710 existente tiene niveles elevados de riesgos para la salud relacionados a los altos niveles de emisiones de partículas de diesel, congestión de tráfico, altos volúmenes de camiones, altas tasas de accidentes y muchas partes del diseño que necesitan ser modernizadas (la autopista original fue construida en los años 1950 y 1960). El Estudio Principal del Corredor I-710 (MCS; marzo del 2005), establecido para abordar las necesidades de movilidad y seguridad del Corredor I-710 y explorar las posibles soluciones para las mejoras en el transporte, se completó en marzo del 2005 e identificó una Estrategia Preferida Localmente, basada en el aporte de la comunidad, que consistía en diez carriles de uso general al lado de cuatro carriles separados de transporte de carga.



El Área de Estudio para el Corredor I-710.

El Área de Estudio incluye la porción del Corredor I-710 que va desde Ocean Blvd. en Long Beach hasta la SR-60, una distancia de aproximadamente 18 millas. En los intercambios entre autopistas, el Área de Estudio se extiende una milla hacia el este y oeste de la vía principal de la I-710 hacia los intercambios de la Interestatal 405 (I-405), Ruta Estatal 91 (SR 91), Interestatal 105 (I-105) y la I-5. Esta es el Área de Estudio general para el Proyecto del Corredor I-710. Se han establecido áreas de estudio específicas para análisis ambientales individuales (por ejemplo, áreas de interés de evaluación de riesgos para la salud,



áreas para evaluación de calidad de agua, etc.).

S.2 OBJETIVO Y NECESIDAD

S.2.1 NECESIDAD DEL PROYECTO

El Corredor I-710 es una arteria de transporte vital que une las comunidades a lo largo de su extensión y el POLA y el POLB hacia el Sur de California y demás. Un componente esencial del sistema de transporte regional, estatal y nacional, esta autopista presta servicio tanto a vehículos de pasajeros como a vehículos de transporte de bienes de consumo. Como resultado del crecimiento de la población, aumento del empleo, incremento de la demanda de transporte de bienes de consumo, incremento del volumen del tráfico y el envejecimiento de la infraestructura, el Corredor I-710 tiene problemas de congestión y seguridad.

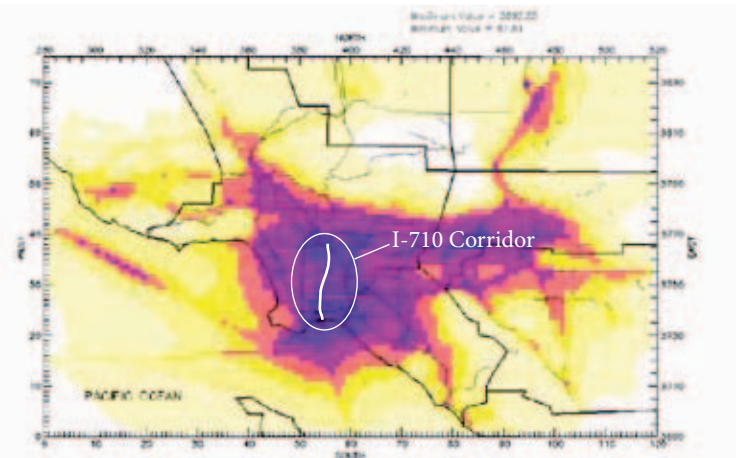


El I-710 es un corredor importante para el transporte de bienes de consumo.

S.2.1.1 CALIDAD DEL AIRE

La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) ha designado la Cuenca del Aire de la Costa Sur (la Cuenca), la cual incluye el Área de Estudio, como un área de no consecución en zona de ozono extremo y área de no consecución en área de partículas aéreas de materia más pequeñas que 10 y 2.5 micrones (PM10 y PM2.5). La exposición a niveles de ozono PM10 y PM2.5 sobre los estándares de salud federales esta asociado con muchos efectos adversos a la salud--los cuales incluyen disminución en la función de los pulmones, asma agravado, aumento de los síntomas de enfermedades de los pulmones y corazón, y bronquitis crónica. Estudios como los

Estudios Múltiples de Exposición al Aire Tóxico (MATES) del Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) han mostrado que altos niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas ultra finas (UFP) aparecen muy cerca de las carreteras; estos niveles elevados también están asociados con efectos adversos para la salud. Los niveles más altos estimados de riesgo de cáncer (aproximadamente 1,200 a 2,000 en un millón) en el 2005 (el año de análisis del estudio), ocurrió en el Área de Estudio, particularmente cerca de los Puertos, patios ferroviarios y a lo largo de la autopista I-710.



Datos del Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur muestra altos niveles de toxinas en el aire a lo largo del I-710 que pueden ser dañinas para la salud humana.

Estos estudios muestran que las partículas de materia del diesel (DPM) son las mayores contribuidoras al riesgo de cáncer relacionado con la calidad del aire en la Cuenca y que aproximadamente la mitad de las DPM son emitidas por los camiones a diesel que transitan por los sistemas de autopistas y carreteras.

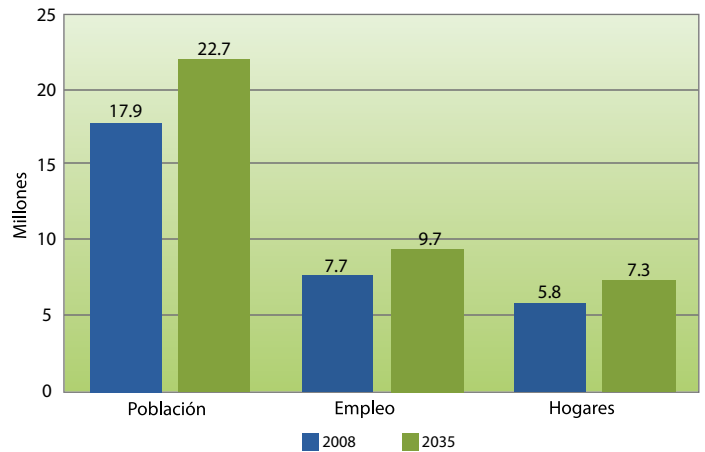
S.2.1.2 CAPACIDAD, DEMANDA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD

CAPACIDAD. Actualmente muchos segmentos de la vía principal de la I-710 operan a nivel de servicio (LOS) E o F durante el día, creando "cuellos de botella" y causando congestión en otros segmentos de la vía principal, así como en carreteras arteriales. Un factor único que afecta la capacidad del Corredor I-710 es la

gran cantidad de camiones de transporte pesado que usan el Corredor I-710 para viajar del POLB al POLA y los patios ferroviarios de carga intermodal ubicados cerca de la I-5, y a puntos de almacenaje y distribución ubicados en toda el área urbana del sur de California.

DEMANDA DE TRANSPORTE. Se espera que la actividad portuaria combinada en el Área de Estudio incremente de 14 millones anuales de unidades equivalentes de veinte pies (TEU) en el 2008 a aproximadamente 43 millones anuales de TEU en el 2035. Después de considerar diferentes escenarios de crecimiento de carga portuaria, los 43 millones anuales de TEU proyectados fue el escenario de crecimiento de carga portuaria adoptada por el Comité del Proyecto del Corredor I-710 en abril del 2009 para proporcionar una base conservadora para la proyección de la demanda de transporte en el Proyecto del Corredor I-710. Esta proyección es consistente con la Estrategia del Plan de Transporte Regional y Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) 2012, recientemente adoptados por SCAG. El Corredor I-710 es, y se espera que se mantenga así, una ruta principal para los camiones que cargan contenedores hacia y desde los puertos. Esto indica que los problemas de transporte existentes en la vía principal de la I-710 y otras carreteras en el Área de Estudio empeorarán, lo cual a su vez, tiene el potencial de afectar en forma adversa la posición competitiva de la región de Los Ángeles en la economía global.

Para el año 2035, se proyecta que la población regional crezca en 27 por ciento y la población del Área de Estudio crezca en 11 por ciento. El empleo seguirá una tendencia similar, con un crecimiento regional de 27 por ciento y un crecimiento del empleo en el Área de estudio de solamente 7 por ciento. El crecimiento será menor en el Área de Estudio debido a que está casi completamente desarrollada. Los aumentos en la población, el empleo y el transporte de bienes de consumo entre ahora y el año 2035 darán como resultado más tráfico en la autopista I-710 y en las calles y carreteras dentro del Área de Estudio en su totalidad.



La información regional proyectada por SCAG muestra un crecimiento continuo de la población y el empleo en el Sur de California durante los próximos 25 años.

SEGURIDAD. La I-710 tiene tasas elevadas de accidentes, las cuales exceden el promedio del Estado en autopistas similares en diferentes lugares.



La I-710 presenta índices altos de accidentes.

Los altos volúmenes de tráfico, el diseño existente de la autopista, la congestión de la autopista y la interacción entre los carros y el alto volumen de camiones en el tráfico continuo de la vía principal de la I-710 pueden ser factores que contribuyen a las tasas de accidentes existentes. En el Área de Estudio, de acuerdo al Sistema de Vigilancia y Análisis de Accidentes de Tráfico de Caltrans (TASAS), los



accidentes relacionados con camiones equivalen del 29 al 36 por ciento del total de número de accidentes en los segmentos de estudio de la vía principal de la I-710, lo cual es más alto que el promedio del Estado.

S.2.1.3 DISEÑO DE LAS CARRETERAS

La autopista I-710 fue diseñada en los años 1950 y 1960, antes que el dramático aumento de las importaciones provenientes de Asia y la carga de contenedores que viajaban por mar incrementaran el tráfico de carga en el POLA y el POLB, y antes del gran aumento de la población en el sur de California desde 1960. En general, la autopista I-710 se ha mantenido prácticamente sin cambios desde que fue construida originalmente. Debido al crecimiento en los volúmenes totales de tráfico y el alto nivel de tráfico de camiones que ha ocurrido en años recientes, muchos aspectos del diseño de la autopista no operan eficientemente debido al tráfico de camiones de carga y el tamaño y la relativa falta de maniobrabilidad de dichos camiones.



Cuando la Ruta Estatal 7 (I-710) fue construida en los años 50, todavía existía una gran cantidad de áreas agrícolas y espacios abiertos en los alrededores.

Las características del diseño que están más directamente asociadas con los problemas operacionales actuales en el Corredor I-710 incluyen diseños de intercambios locales, el espacio entre muchos de los intercambios de la vía principal de la I-710 con las calles locales y las características geométricas no estandarizadas de los intercambios entre autopistas. En la vía principal de la I-710, las distancias para voltear entre cruces no estandarizadas, las bermas estrechas o no existentes, el ancho de

carriles estrecho, el número variado de carriles de cruce directo, los sistemas de medidores de rampas no uniforme, las barreras de bermas centrales obsoletas (actualmente están siendo reemplazadas como parte del Proyecto de Rehabilitación del Pavimento de Larga Duración del Caltran) y el pavimento no estandarizado, todo contribuye a los problemas operacionales actuales.



Los intercambios viales de tipo "trébol" construidos en los años 50 no tienen la capacidad para manejar el volumen de tráfico actual.

S.2.1.4 DEMANDAS SOCIALES Y DESARROLLO ECONÓMICO

Las proyecciones de crecimiento adoptadas por SCAG (Proyección de Crecimiento de la RTP/SCS 2012 de SCAG) indican un crecimiento progresivo en el Área de Estudio. Se estima que en su totalidad la población en el Condado de Los Ángeles crezca de 10.5 millones en el 2008 a 12.3 millones en el 2035, un incremento de 18 por ciento. Este crecimiento regional continuará promoviendo la demanda del Corredor I-710.

Con referencia al desarrollo económico, la Sub región de Gateway Cities tiene altos niveles de desempleo y pobreza. En octubre del 2011, las tasas de desempleo en el Área de Estudio fueron de 8-23 por ciento de la fuerza de trabajo en las comunidades afectadas, las cuales son más altas que las tasas del Condado de Los Ángeles (12.6 por ciento) y el Estado (12.1 por ciento).

La congestión de las autopistas causa retrasos que afectan la movilidad del personal y transporte de bienes

de consumo y dan como resultado incrementos en los costos económicos. El sistema de transporte de bienes de consumo del Condado de Los Ángeles funciona como una puerta de ingreso tanto para el comercio internacional como doméstico, especialmente dentro del Área de Estudio, donde el POLA, el POLB y los patios ferroviarios intermodales del BNSF y el UP se encuentran ubicados.

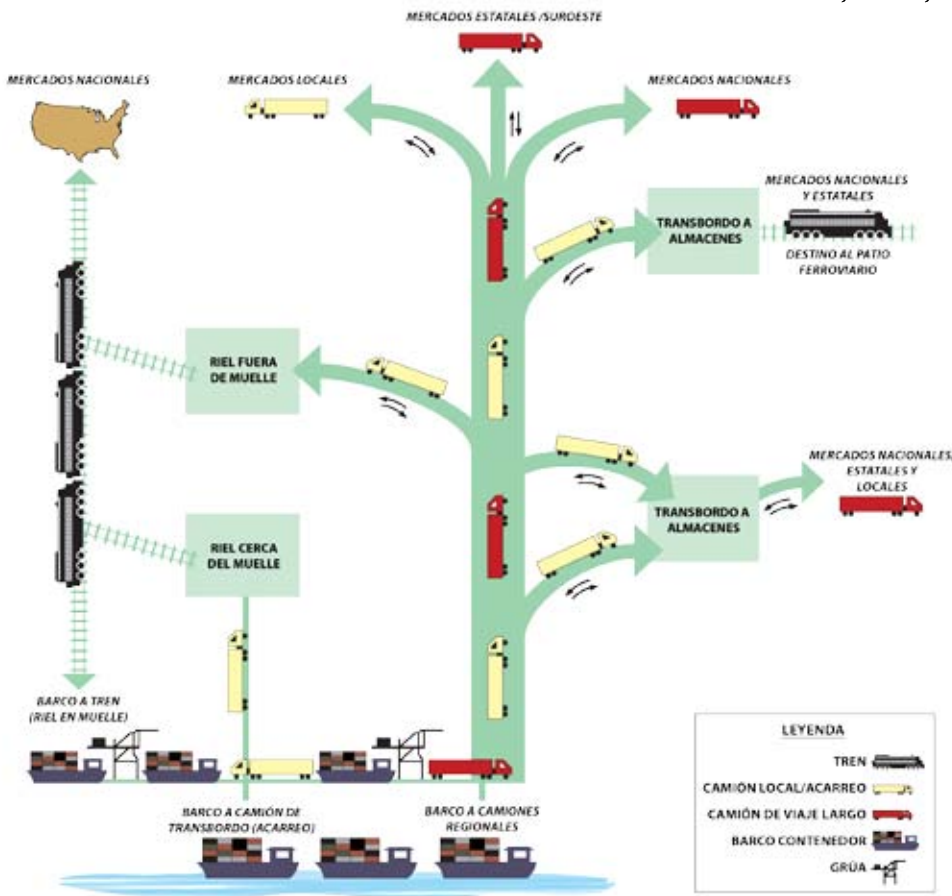
S.2.1.5 INTERRELACIONES MODALES Y ENLACES DEL SISTEMA

El Corredor I-710 cubre las necesidades regionales, estatales y nacionales tanto para el público viajero en general como para la industria del transporte de bienes de consumo. El Corredor I-710 es la conexión de transporte principal entre el POLB y el POLA y los patios ferroviarios intermodales del BNSF y el UP

ubicados en las ciudades de Vernon y Commerce. Los ferrocarriles BNSF y UP proporcionan transporte de carga a destinos en todo los Estados Unidos.



La I-710 proporciona un enlace crítico para el comercio interestatal entre los puertos de la Bahía de San Pedro, los patios ferroviarios de la BNSF y la UP y el resto del país.



Los bienes de consumo se transportan hacia y desde los puertos en trenes y camiones.

Juntos, el POLB y el POLA equivalen a uno de los puertos de contenedores más grandes del mundo, y se proyecta que la actividad portuaria se triplique en volumen para el 2035. El Corredor I-710 también proporciona conexiones de comercio interestatal clave hacia las autopistas del este y oeste (I-405, SR-91, I-105, I-5, SR-60 y la Interestatal 10 [I-10]) y la I-5. Desde el punto de vista de enlace, no hay planes de mejoras a estas estructuras excepto por posibles mejoras a la I-5 (desde la Interestatal 605 [I-605] hasta el intercambio I-710). Adicionalmente, el Proyecto del Puente Gerald Desmond propuesto, el cual está directamente conectado al Proyecto del Corredor I-710, reemplazaría el puente existente.

Con la red de trenes existente y las instalaciones intermodales que ya están alcanzando su capacidad total, se estima que la demanda del transporte de bienes de consumo por camión en el Corredor I-710 se



incrementemente.

S.2.2 OBJETIVO DEL PROYECTO

El objetivo del Proyecto del Corredor I-710 es el siguiente:

- 1 Mejorar la Calidad del Aire y la Salud Pública
- 2 Mejorar la Seguridad del Tráfico
- 3 Modernizar el Diseño de la Autopista
- 4 Abordar los Volúmenes de Tráfico Proyectados
- 5 Abordar el Crecimiento de la Población, Empleo y Actividades Relacionadas al Movimiento de Bienes de Consumo proyectados (basados en las proyecciones de población y aumento de volumen de contenedores proyectado en los dos puertos de la SCAG)

Los terminales del Proyecto del Corredor I-710 son lógicos, los cuales se extienden desde el terminal sur del Corredor I-710 hasta su conexión con la SR-60. El Área de Estudio de 18 millas es lo suficientemente

grande para abordar asuntos ambientales de alcance amplio. El Proyecto del Corredor I-710 daría como resultado mejoras a las condiciones de tráfico actuales en el Corredor I-710 aunque no se realicen mejoras adicionales al transporte en el área. De tal manera que el Proyecto del Corredor I-710 tiene utilidad independiente, ya que no depende de otros proyectos para cubrir la necesidad identificada en el Área de Estudio. Además, el Proyecto del Corredor I-710 no restringiría la consideración de alternativas de otras mejoras de transporte razonablemente previsibles.

S.3 PROYECTO PROPUESTO

S.3.1 COSTOS Y CRONOGRAMA

Los costos estimados para el derecho de vía y la reubicación y construcción de los servicios públicos están incluidos en el Cuadro S- 1. Se estima que la construcción del proyecto empiece en el año 2020. (Ver Cuadro S-1 abajo)

S.3.2 ALTERNATIVAS

Esta sección describe las alternativas basadas en el MCS que fueron desarrolladas por un equipo técnico multidisciplinario para lograr el objetivo del Proyecto del Corredor I-710 y subsecuentemente fueron revisadas y aprobadas por varios comités involucrados en la estructura de participación de la comunidad del Proyecto del Corredor I-710. Las Alternativas 2 (Administración de los Sistemas de Transporte y Administración de la Demanda del Transporte [TSM/TDM]), Tránsito, Sistemas de

Table S-1 Estimated Costs¹ (In Billion \$)

Alternative	Right-of-Way/Utilities	Construction	Total
5A	0.35	2.24	2.59
6A	0.94 to 0.95	4.11 to 4.14	5.05 to 5.09
6B	0.94 to 0.95	4.26 to 4.29	5.20 to 5.24
6C	0.94 to 0.95	4.32 to 4.36	5.27 to 5.31

¹ Los cálculos estimados están en dólares del 2010 y no incluyen costos de apoyo.

Transporte Inteligente [ITS] y Movimiento Mejorado de Bienes de Consumo), 3 (Movimiento Máximo de Bienes de Consumo por Tren o por Tecnología Alternativa, y 4 (Mejoras par ayudar al Alivio a la Congestión de la I-710 y Carreteras Arteriales) fueron consideradas pero retiradas de estudios ambientales posteriores como alternativas independientes, pero elementos de estas alternativas han sido incluidos en las Alternativas 5A y 6A/B/C. Las Alternativas son la Alternativa 1 (Alternativa de No construir), Alternativa 5A (Ampliación y Modernización de la I-710), Alternativa 6A (Ampliación y Modernización de la I-710 más un Corredor de Carga [Camiones], Alternativa 6B (Ampliación y Modernización de la I-710 más un Corredor de Carga [Vehículos de cero emisión] y Alternativa 6C (Ampliación y Modernización más un Corredor de Carga con cobro de Peaje).

S.3.2.1 ALTERNATIVA 1: NO CONSTRUIR

Alternativa 1



La Alternativa 1 mantendría la configuración actual del Corredor I-710 existente. No habrían mejoras de incremento en la capacidad de la vía principal de la I-710; solo están considerados como parte de la Alternativa 1 los proyectos aprobados y planificados incluidos en el RTP 2008 de SCAG y el Programa Federal de Mejoramiento del Transporte 2011 (FTIP). La Alternativa 1 proporciona la base de comparación para las condiciones de no construir para el año 2035 con las alternativas de construir para el año 2035.

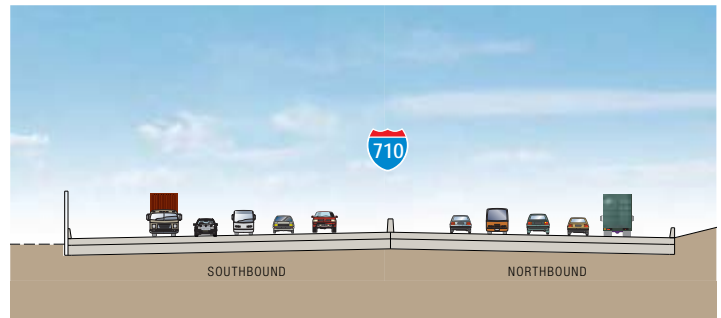
S.3.2.2 ALTERNATIVA 5A: I-710 AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN

La Alternativa 5A propone ampliar hasta ocho carriles de uso general al sur de la I-405 de la vía principal de la I-710 y diez carriles de uso general al norte de la I-405 (en la I-710 con rumbo hacia el norte y en la I-710 con rumbo hacia el sur).

Alternativa 5A



Esta alternativa modernizará el diseño en los intercambios de la I-405 y la SR-91, modernizará y reconfigurará la mayoría de los intercambios arteriales a través del Corredor I-710, modificará el acceso a la autopista en varios lugares y cambiará la línea central de la I-710 en varios lugares para reducir impactos de derecho de vía.



Una ilustración de la ampliación y la modernización incluidos en la Alternativa 5A.

Adicionalmente a las mejoras a la vía principal de la I-710 y los intercambios viales, la Alternativa 5A también incluye:

- Mejoras a la TSM/TDM, Tránsito y los ITS incluyendo pero no limitado a:
 - o Proporcionar o proporcionar en el futuro sistemas de medidores de rampas en todos los lugares y mejor señalización de las arterias viales hacia la I-710.
 - o Restricciones de estacionamiento en periodos de horas pico (7:00 a.m.–9:00 a.m. y 4:00 p.m.–7:00 p.m.) en cuatro carreteras arteriales: Atlantic Blvd. entre Pacific Coast Hwy. y SR-60; Cherry



Ave./Garfield Ave. entre Pacific Coast Hwy. y SR-60; Eastern Ave. entre Cherry Ave. y Atlantic Blvd. y Long Beach Blvd. entre San Antonio Dr. y Firestone Blvd.

o Mejoras en el tránsito incluyendo mejor servicio en todas la rutas de Metro Rapid y rutas de autobuses locales en el Área de Estudio.



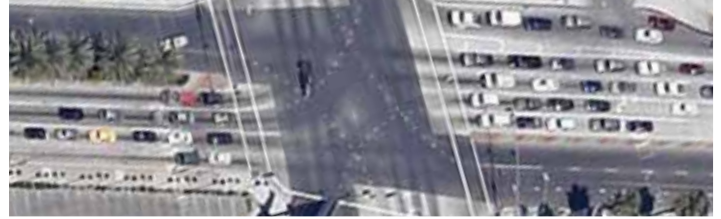
o Mejoras en los ITS incluyendo comunicaciones actualizadas a través de fibra óptica para interconectar las señales de tráfico a lo largo de las principales calles arteriales para proporcionar modificaciones permanentes y en tiempo real de los tiempos de las señales con la finalidad de mejorar el flujo del tráfico así como otras mejoras tecnológicas.



Se añadiría señalización adicional de mensajes intercambiables para proporcionar información crítica a los motoristas.

La Alternativa 5A también incluye mejoras a 42 intersecciones arteriales locales dentro del Área de Estudio. Estas mejoras generalmente consisten en el pintado de líneas de los carriles o ampliamiento mínimo para proporcionar carriles adicionales para voltear en las intersecciones, los cuales reducirán el retraso del tráfico y mejoraran las operaciones en

las intersecciones para aquellas intersecciones con proyección de LOS F.



La intersección de Firestone y Garfield presenta altos niveles de congestión y es una de las 42 intersecciones incluidas en el programa de mejoras en el Proyecto del Corredor I-710.

Adicionalmente a las mejoras del sistema de transporte descrito arriba, la Alternativa 5A también incluye:

- **Características Visuales y Estéticas:** Los tratamientos de la textura (para las estructuras, barreras de la berma central, etc.), jardines, irrigación, oportunidades para identificación de la comunidad y conceptos del Reporte de Recursos Estéticos y Diseño Urbano del Corredor I-710 (julio del 2011) serán incorporados dentro del diseño del proyecto para mitigar los impactos visuales y de la comunidad ocasionados por la gran escala de las mejoras del proyecto.



El Proyecto del Corredor I-710 incluye un sólido plan de mejoras en el paisaje.

- Características de Drenaje y Calidad del Agua:** La Alternativa 5A incluye modificaciones al dique del Río de Los Ángeles; pilotes y muros nuevos, ampliados, de reemplazo y adicionales para el muelle del Río de Los Ángeles; pilotes y muros adicionales y ampliados para el muelle del Canal Compton; modificaciones a las estaciones de bombeo existentes o instalación de estaciones de bombeo adicionales; y cuencas y riachuelos urbanos de detención que proporcionarán el tratamiento del agua de escorrentía antes de la descarga en el torrente del sistema de drenaje. Las cuencas de detención y los riachuelos urbanos serán elementos integrados de los jardines del paisaje. El aplanado de las cuencas minimizará su impacto visual al estar diseñadas para mezclarse con el paisaje de los alrededores.

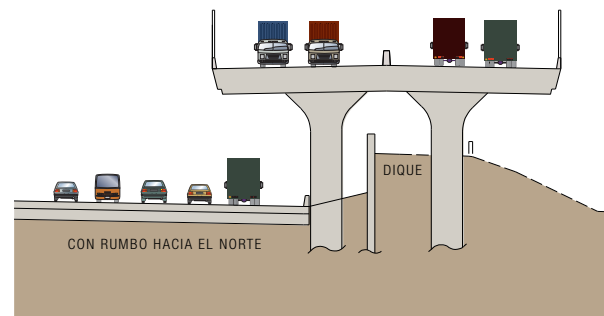
S.3.2.3 ALTERNATIVA 6A: I-710 AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN MÁS CORREDOR DE CARGA (CAMIONES)

La Alternativa 6A incluye todos los componentes de las Alternativas 1 y 5A descritas arriba. (El alineamiento de los carriles de uso general en la Alternativa 6A será ligeramente diferente a la Alternativa 5A en algunos lugares). Adicionalmente, esta alternativa incluye un corredor de carga separado de cuatro carriles desde Ocean Blvd. hasta su terminal norte, cerca de los patios ferroviarios del UP y BNSF en la ciudad de Commerce. El corredor de carga estaría construido bajo los estándares de diseño de autopistas de Caltrans y estaría restringido al uso exclusivo de los camiones de transporte pesado (5+ ejes). En la Alternativa 6A, se asume que estos camiones son camiones "convencionales" (los camiones convencionales se definen como camiones más nuevos [2007 en adelante] a combustible diesel o fósil [se requieren motores nuevos o reacondicionados según nuevas regulaciones y estándares]).

Alternativa 6A



El corredor de carga sería tanto a nivel como en una estructura elevada con dos carriles en cada dirección. Habrían rampas exclusivas de ingreso y salida al corredor de carga solamente para camiones.



Una ilustración de la aplicación y la modernización más el corredor de carga incluidos en la Alternativa 6A.

Como con la Alternativa 5A, la Alternativa 6A incluirá mejoras estéticas adicionales y características de calidad de desagüe y agua según lo siguiente:

Características Visuales y Estéticas: Adicionalmente a las características visuales y estéticas descritas anteriormente para la Alternativa 5A, se desarrollarán tratamientos estéticos específicos para el corredor de carga, incluyendo el uso de muros de protección y trabajos de albañilería en las estructuras del corredor de carga (incluyendo los muros anti ruido).



S.3.2.4 ALTERNATIVA 6B: I-710 AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN MÁS UN CORREDOR DE CARGA DE CUATRO CARRILES DE CERO EMISIONES (VEHÍCULOS DE CERO EMISIONES)

Alternativa 6B



El corredor de carga propuesto en las Alternativas 6A, 6B y 6C podría incluir muros anti ruido y muros de protección decorativos similares a los de Bellinzona Switzerland.

- Características de Calidad de Agua y Desagüe:**
 La Alternativa 6A incluye características para capturar y tratar el agua de escorrentía del corredor de carga, así como algunas modificaciones a los diques del Río de Los Ángeles con la finalidad de dar espacio a las líneas de transmisión de electricidad que serán reubicadas.

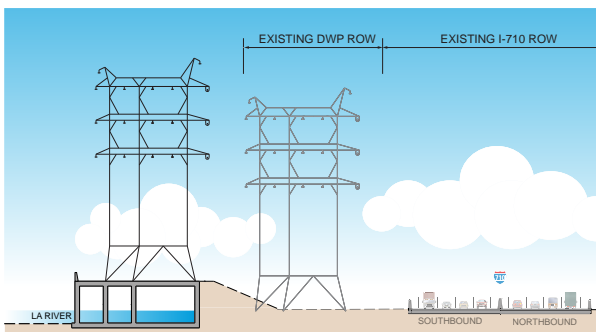
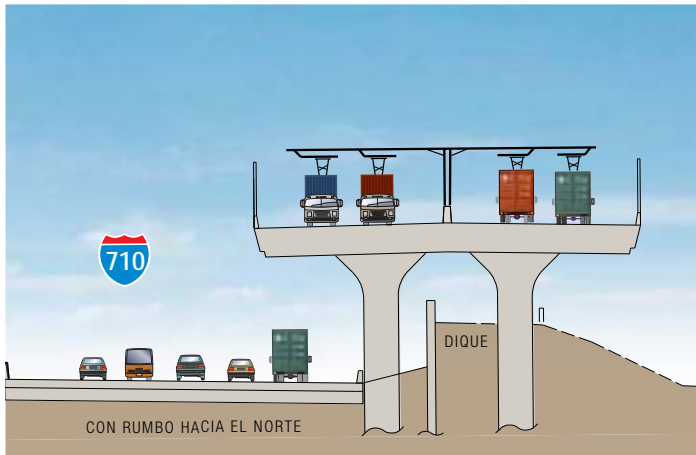


Ilustración de la reubicación de las líneas de transmisión de electricidad propuestas a lo largo del Río de Los Ángeles según las alternativas 6A, 6B y 6C.

La Alternativa 6B incluye todos los componentes de la Alternativa 6A de acuerdo a la descripción anterior pero restringiría el uso del corredor de carga a los camiones de cero emisiones y no permitiría su uso a los camiones convencionales. Se entiende que esta tecnología de camiones de cero emisiones consiste en camiones que funcionan con motores eléctricos en vez de motores de combustión interna y producen cero emisiones por el tubo de escape mientras transitan por el corredor de carga. El tipo específico de motor eléctrico no se ha definido pero algunas opciones factibles incluyen motores de inducción lineal, motores lineales síncronos o tecnología de baterías.

Para fines de los estudios ambientales de la I-710, se asume que los camiones eléctricos de cero emisiones reciben energía eléctrica mientras viajan a lo largo del corredor de carga vía un sistema de distribución de energía eléctrica de cables catenarios elevados.



Un esquema seccional de un cruce del corredor de carga de emisión cero propuesto bajo las Alternativas 6B y 6C.



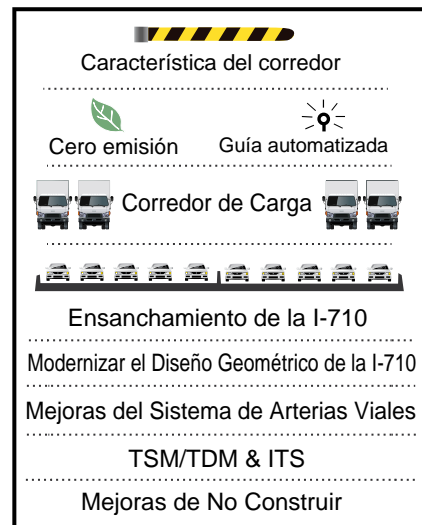
La Alternativa 6B también incluye el supuesto de que todos los camiones que usan el corredor de carga tendrán un sistema de control automático computarizado que podrá dirigir, frenar y acelerar los camiones mientras transitan por el corredor de carga. Esto permitirá que los camiones transiten en forma segura en “caravanas” (por ejemplo, grupos de 6-8 camiones) y aumenten la capacidad del corredor de carga.

El diseño del corredor de carga también dejará margen para una posible conversión futura, o será construida inicialmente de acuerdo a la factibilidad (lo cual podrá requerir de análisis ambiental y aprobaciones adicionales), de rieles guía fijos de familias de tecnologías alternativas de transporte de carga (por ejemplo, Maglev). Sin

embargo, esta familia de tecnologías de rieles guía fijos ha sido descartada de este análisis por ahora, ya que se ha determinado que son inferiores a los camiones eléctricos en términos de costo y habilidad para brindar servicio a la gran cantidad de orígenes y destinos de transporte de carga que llevan los camiones que usan el corredor I-710.

S.3.2.5 ALTERNATIVA 6C: I-710 AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN MÁS CORREDOR DE CARGA CON COBRO DE PEAJE

Alternativa 6C



La Alternativa 6C incluye todos los componentes de la Alternativa 6B de acuerdo a la descripción anterior pero cobraría peaje a los camiones por el uso del corredor. Aunque el cobro de peaje a los camiones en el corredor de carga podría realizarse bajo cualquiera de las Alternativas 6A o 6B, para fines del análisis, el cobro de peaje solamente ha sido evaluado para la Alternativa 6B, ya que esta alternativa proporciona mayor capacidad al corredor de carga que la Alternativa 6A debido a la característica de guía automatizada de la Alternativa 6B.

De acuerdo a los estatutos federales, a menos que se exceptúe, no se cobra peaje en ninguna de las autopistas interestatales. Sin embargo, excepciones actuales con relación al cobro de peajes en las autopistas



interestatales incluyen el Programa Piloto de Precio Valor; el Proyecto de Demostración de las Express Lanes; el Programa Piloto de Reconstrucción y Rehabilitación del Sistema Interestatal y el Programa Piloto del Sistema Interestatal de Construcción de Peajes. Si la Alternativa 6C es la seleccionada como la alternativa preferida, el cobro de peaje será implementado según una de estas excepciones. Los peajes serán cobrados usando transponedores electrónicos, los cuales requerirían de señalización elevada y lectoras de transponedores como las que se encuentran en los carriles de pago de peaje de la SR-91 que operan en la actualidad en Orange County, donde no se ofrecen carriles de pago de peaje en efectivo. La estructura de precios de los peajes establecería el cobro de peajes más altos durante los periodos de viaje en horas pico.

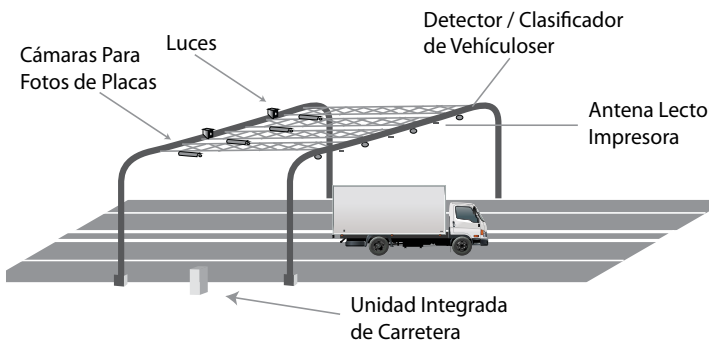


Ilustración de un posible sistema electrónico de cobro de peaje propuesto según la Alternativa 6C.

S.3.2.6 ALTERNATIVA 6A/B/C: OPCIONES DE DISEÑO

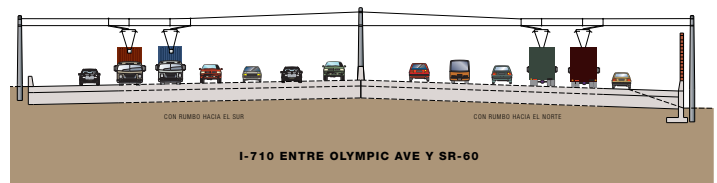
Para las Alternativas 6A/B/C, se han considerado tres opciones de diseño para la porción de la I-710 que va desde el intercambio de la I-710/Slauson Ave. hasta el sur del intercambio de la I-710/I-5. Estas configuraciones serán analizadas completamente de tal manera que puedan ser consideradas en la selección de una Alternativa Preferida para el proyecto. Estas opciones son las siguientes:

- **El Diseño de la Opción 1** aplica a las Alternativas 6A/B/C y proporciona acceso a Washington Blvd. usando tres intersecciones de rampas en Washington Blvd.
- **El Diseño de la Opción 2** aplica a las Alternativas

6A/B/C y proporciona acceso a Washington Blvd. usando dos intersecciones de rampas de en Washington Blvd.

- **El Diseño de la Opción 3** aplica solamente a la Alternativa 6B y elimina el acceso a Washington Blvd. en su lugar actual. Las rampas en el intercambio I-710/Washington Blvd. serían eliminadas para dar espacio a las rampas del corredor de carga propuesto que ingresan y salen de los patios ferroviarios. La Alternativa 6B daría espacio a la rampa de salida y la rampa de acceso con rumbo hacia el norte en los alrededores del intercambio existente con la nueva rampa de salida con rumbo hacia el sur y la rampa de acceso con rumbo hacia el norte en Oak St. e Indiana St.

La Opción de Diseño de la Extensión de los Camiones de Cero Emisiones aplica solamente a las Alternativas 6B y 6C. Esta opción permitirá que los camiones de cero emisiones operen en modo de cero emisiones vía una extensión del sistema de distribución de energía eléctrica de cables catenarios elevados en la I-710, tanto en la dirección con rumbo hacia el norte como hacia el sur, entre el terminal norte del conector de rampas del corredor de carga hacia y desde los carriles de uso general de la I-710, ubicados al sur del intercambio Bandini Blvd./I-710 y la vía principal de la SR-60 que cruza por encima de la I-710.



La opción de Extensión de Cero Emisión (ZEE) según las Alternativas 6B y 6C extendería la tecnología de emisión cero hasta la SR-60.

S.4 DOCUMENTO CONJUNTO DE LA LEY CALIDAD AMBIENTAL DE CALIFORNIA Y LA LEY DE POLÍTICA NACIONAL SOBRE MEDIO AMBIENTE

El Proyecto del Corredor I-710 está sujeto a requisitos de

revisiones ambientales tanto federales como estatales porque el proyecto se lleva a cabo en una autopista interestatal federal y Caltrans y Metro proponen el uso de fondos federales de la Administración Federal de Autopistas (FHWA). Por lo tanto, la documentación del proyecto ha sido preparada de acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley de Política Nacional sobre Medio Ambiente (NEPA). Caltrans es la Agencia Líder según CEQA. Según NEPA, la responsabilidad de FHWA sobre la revisión ambiental, consultas y cualquier otra acción requerida de acuerdo con las leyes federales aplicables para este proyecto son llevadas a cabo por Caltrans bajo su supuesto de responsabilidad según el Código 23 de los Estados Unidos (USC) 327.

Durante el periodo de revisión pública de 60 días del Borrador del Reporte del Impacto Ambiental/ Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS), habrá oportunidad para que el público revise y comente los documentos. Después que se reciben los comentarios del público y las agencias revisoras sobre este Borrador del EIR/EIS, Caltrans puede proceder a realizar ajustes adicionales de tipo ambiental y/o de ingeniería. El público tendrá también disponible un EIR/EIS Final. El EIR/EIS Final incluirá las respuestas a los comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR/EIS e identificará la Alternativa Preferida. Después que se completa el EIR/EIS Final, y si se decide aprobar el Proyecto del Corredor I-710, se presentará una Notificación de la Determinación la Cámara de Compensación Estatal como cumplimiento con la CEQA y se publicará un Registro de la Decisión en el Registro Federal como cumplimiento con la NEPA. Después de la certificación del EIR/EIS Final y la aprobación del Registro de la Decisión, Caltrans tiene la intención de adoptar el EIR/EIS con el propósito de cumplir con las responsabilidades independientes de la CEQA/NEPA relacionadas con las acciones discrecionales estatales y federales.

S.5 CONSECUENCIAS AMBIENTALES

Las siguientes secciones resumen los impactos documentados en el análisis ambiental incluido en el Capítulo 3.0 de este EIR/EIS. La lista de los

compromisos ambientales y las medidas para minimizar el daño se encuentran en cada sección tema del Capítulo 3 y el Registro de Compromisos Ambientales en el Apéndice F.

Los impactos ambientales que se describen abajo para las alternativas que optan por la construcción no ocurrirán en la Alternativa 1 (Alternativa de No Construir). Los beneficios del proyecto tales como mejor calidad de aire, movilidad y seguridad tampoco ocurrirían si se opta por la Alternativa 1.



S.5.1 USO DEL TERRENO

S.5.1.1 USO DEL TERRENO EXISTENTE Y FUTURO

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Las alternativas que optan por la construcción impactarían el actual uso del terreno en la agricultura, comercio y servicios, industria, espacios abiertos y recreación, zonas residenciales, transporte y servicios públicos y terrenos vacantes. La Alternativa 5A convertiría aproximadamente 1,352 acres de terreno existente en terreno para uso del transporte y las Alternativas 6A/B/C convertirían aproximadamente 1,652 a 1,657 acres (dependiendo de la opción de diseño) de terreno existente en terreno para uso del transporte. Por lo tanto, las Alternativas 6A/B/C darían como resultado un mayor impacto en el uso del terreno existente comparado con la Alternativa 5A.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan el uso del terreno, por favor vea la Sección 3.1 del Borrador del EIR/EIS.



S.5.1.2 CONSISTENCIA CON LOS PLANES ESTATALES, REGIONALES Y LOCALES

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Mientras que la adopción de las alternativas de construir requerirían que SCAG, el Condado de Los Ángeles y las otras agencias regionales y locales enmienden sus planes para reflejar las modificaciones a la vía principal, los intercambios y las autopistas arteriales de la I-710, así como la eliminación de cualquier uso del terreno que pueda necesitar ser adquirido para el proyecto, las alternativas de construir propuestas son generalmente consistentes con esos planes. Caltrans necesitará enmendar los acuerdos existentes de autopistas con las ciudades donde las alternativas de construir añadirían o eliminarían conexiones a la I-710 o I-405. Se requiere la aprobación de FHWA para cualquier conexión nueva a una autopista interestatal. Adicionalmente, las alternativas de construir son consistentes con las cinco metas principales de la Ley de la Costa de California.

S.5.1.3 PARQUES E INSTALACIONES RECREATIVAS

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Las alternativas de construir darían como resultado impactos permanentes directos a parques e instalaciones recreativas, incluyendo el impacto directo al Rancho Rio Verde Riding Club (reubicación de un establo), el Golf Learning Center (impactos en el estacionamiento) y el Parque Dos Rios (uso permanente de 5.67 acres en la Alternativa 5A y adquisición completa en las Alternativas 6A/B/C). Adicionalmente, las alternativas de construir darían como resultado impactos permanentes indirectos al Compton Par 3 Golf Course (impacto visual bajo), Coolidge Park (impacto visual bajo) y Bandini Park (se requerirá derecho de vía aérea permanente). Las alternativas de construir impactarán el Cesar E. Chavez Park en la ciudad de Long Beach debido al realineamiento de Shoreline Dr., pero después de la construcción, habrá un beneficio neto para el público debido a la mejor accesibilidad al parque a través de la consolidación de parcelas existentes del parque y porque el proyecto daría como resultado un incremento neto del área del parque por la adición del derecho de vía de la autopista existente dentro de los límites del parque.

Las alternativas de construir no darían como resultado impactos permanentes adversos a los senderos

para bicicletas regionales o locales. El acceso al Los Angeles River Trail sería mejorado como resultado de las modificaciones a las entradas del sendero en las autopistas arteriales que cruzan el sendero.



Parque Cesar E. Chávez.

S.5.2 CRECIMIENTO

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. La mejora de la movilidad que se espera alcanzar como resultado de las alternativas de construir podría tener una ligera influencia en la demanda de usos residenciales y no residenciales en el Área de Estudio y ciudades aledañas; sin embargo, no se esperaría que sea suficiente para dar como resultado la necesidad de modificar los Planes Generales adoptados para permitir mayores niveles de desarrollo (residencial y no residencial). Además, debido a la falta de terrenos menos desarrollados o vacantes dentro del Corredor I-710, las alternativas de construir no facilitarían nuevos desarrollos al abrir acceso a áreas menos desarrolladas o no desarrolladas anteriormente.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan el crecimiento, por favor vea la Sección 3.2 del Borrador del EIR/EIS.

Se espera que las alternativas de construir de la I-710 acomoden al crecimiento existente, aprobado y planeado en el área pero no se espera que influyeran en la cantidad, momento o ubicación del crecimiento en el área.



Un objetivo del Proyecto del Corredor I-710 es acomodar al crecimiento relacionado con el movimiento de bienes de consumo. Proyectos como el del nuevo Puente Gerald Desmond son ejemplos de otros proyectos en el Área de Estudio de la I-710 que planean acomodar al crecimiento relacionado al movimiento de bienes de consumo.

Un elemento clave del objetivo del proyecto del Proyecto del Corredor I-710 es cubrir el crecimiento proyectado de la población, empleo y actividades económicas relacionadas con el movimiento de bienes de consumo. No se espera que el aumento de la capacidad en la I-710 según las alternativas de construir afecte la demanda de crecimiento en los Puertos ni tampoco el crecimiento de la capacidad de manejo de carga en los Puertos aumentaría sustancialmente la demanda de viajes en la I-710. Esto es porque un análisis del crecimiento de carga portuaria y movimientos de contenedores en escenarios de uso de camiones mostraron que los escenarios de bajo crecimiento dan como resultado solo 11 por ciento menos viajes diarios de camiones al puerto comparado con los escenarios de alto crecimiento, aunque el escenario de bajo crecimiento tiene 33 por ciento menos de rendimiento de carga de contenedores comparado con los escenarios de alto crecimiento. Sin embargo, al añadir capacidad de sistema de autopistas a la infraestructura de movimiento de bienes de consumo en el Sur de California, todas las alternativas de construir tendrán un efecto beneficioso al acomodar el crecimiento proyectado en el movimiento de carga de contenedores en camiones en el Corredor I-710. Las Alternativas 6A/B/C tendrían un efecto beneficioso mayor que la Alternativa 5A al proporcionar carriles dedicados para movimiento de carga en el Corredor I-710.



Un trabajador en el Puerto de Long Beach.

S.5.3 IMPACTOS EN LA COMUNIDAD

S.5.3.1 CARÁCTER Y COHESIÓN DE LA COMUNIDAD ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR.

Si bien es cierto habrá una perturbación en el carácter y cohesión de la comunidad debido a la construcción de las alternativas de construir, las mejoras en la movilidad proporcionadas por el Proyecto del Corredor I-710 también beneficiarán a la mayoría de las comunidades afectadas al proporcionar una mejor conexión a otras partes del Área de Estudio y toda la Subregión de Gateway Cities. Sin embargo, sí habrá impactos en la cohesión de la comunidad a un nivel localizado dentro de Commerce, Bell Gardens y Compton debido a la reubicación de comunidades cohesivas existentes. Se proporcionarán medidas de mitigación para la reubicación de estas comunidades a través de la implementación de la Medida de Mitigación

C-1 descrita en la Sección 3.3.2.4 Los servicios a la comunidad dentro del Área de Estudio, tales como protección contra incendios, protección policial y otras agencias de respuesta a emergencias estarían disponibles más rápidamente con las alternativas de construir ya que la movilidad dentro del Área de Estudio mejoraría con respecto a las condiciones existentes.

Las alternativas de construir han sido desarrolladas a través de un extensivo proceso de alcance a la comunidad que involucra el trabajo de múltiples agencias públicas y personas interesadas con la finalidad de evitar impactos a los ambientes naturales o hechos por el hombre, incluyendo las comunidades existentes y futuras. Las preocupaciones y comentarios de la comunidad han sido expresados durante todo el proceso de diseño y las alternativas de construir han sido refinadas lo más posible para cubrir las preocupaciones de la comunidad y mantener el carácter y cohesión de las comunidades. Por lo tanto, con la excepción de algunas localidades donde el acceso al sistema de la autopista sería cambiado y habría reubicaciones, el carácter y cohesión de la comunidad de la mayoría de comunidades se mantendría intacta con la implementación de las alternativas de construir.

S.5.3.2 REUBICACIONES Y ADQUISICIÓN DE PROPIEDADES INMUEBLES

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Las alternativas de construir darían como resultado la reubicación de propiedades residenciales y no residenciales. En resumen, dentro del Área de Estudio, la Alternativa 5A daría como resultado un total de 115 reubicaciones residenciales y 88 reubicaciones no residenciales. Las Alternativas 6A/B/C darían como resultado un total de entre 183 y 261 desplazamientos residenciales y entre 177 y 198 desplazamientos no residenciales, dependiendo de la opción de diseño. La Alternativa 5A reubicaría 416 residentes y las Alternativas 6A/B/C reubicarían entre 662 y 945 residentes, dependiendo de la opción de diseño. Para la mayor parte del Área de Estudio, los desplazamientos residenciales, dadas las condiciones actuales del mercado, no indican una necesidad de construcción de viviendas de reemplazo. No se requiere de Vivienda de Último Recurso. Sin

embargo, existen impactos a la propiedad residencial para algunas de las opciones de diseño de las Alternativas 6A/B/C en las ciudades de Commerce, Compton y Bell Gardens donde Vivienda de Último Recurso podría ser considerado para reubicar las propiedades residenciales afectadas. La Alternativa 5A podría dar como resultado un total de 440 reubicaciones de empleados y las Alternativas 6A/B/C podrían dar como resultado un total de entre 1,263 y 1,349 reubicaciones de empleados (dependiendo de la opción de diseño en el Área de Estudio).



La estación de bomberos No. 4 de la Ciudad de Vernon requeriría ser reubicada según todas las alternativas de construcción del corredor I-710.

Como resultado de las adquisiciones de propiedades inmuebles y reubicaciones, las alternativas de construir también podrían dar como resultado pérdida de impuestos por ventas e ingresos por impuestos prediales a las ciudades afectadas dentro del Área de Estudio y también a Metro y al Estado. La meta de Caltrans y Metro es que todas las reubicaciones ocurran dentro de las comunidades afectadas lo cual ayudaría a retener la pérdida potencial de ingresos por impuestos dentro de esas comunidades.

S.5.3.3 JUSTICIA AMBIENTAL

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Como resultado de las alternativas de construir, se identificaron algunos impactos desproporcionados adversos en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos relacionados con el ruido de la carretera cercana y la calidad del aire, mientras que en otras áreas, no se

Reubicaciones por las Alternativas de Construir				
	Alternativa 5A	Alternativas 6A/B/C		
		Opción 1	Opción 2	Opción 3
Residencial	115	261	189	183
No residencial	88	198	195	177
Total de reubicaciones	203	459	384	360
Total de residentes reubicados	416	945	684	662

Fuente: Evaluación de Impacto a la Comunidad, marzo del 2012

encontraron impactos desproporcionados adversos. En general, los efectos adversos identificados tienen el potencial de ser mitigados. Las áreas donde las medidas de mitigación se puedan necesitar, incluyen impactos económicos relacionados al cobro de peaje (bajo la Alternativa 6C) y las reubicaciones (por ejemplo, la mayoría de las reubicaciones se dan dentro de áreas con poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos).

La reconfiguración del Cesar E. Chavez Park mejoraría el acceso al parque, así mismo, incluiría una área recreativa contigua más grande. Este impacto positivo aplicaría principalmente a las comunidades de ingresos moderados o bajos dentro de aproximadamente 0.5 millas de distancia del parque. El parque mismo está ubicado en una zona donde entre 50 y 75 por ciento de los ingresos de los hogares se encuentran por debajo de dos veces del umbral federal de pobreza. Esta es una de las comunidades con ingresos más bajos en toda el Área de Estudio.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan a la comunidad, por favor vea la Sección 3.3 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.4 SEVICIOS PÚBLICOS Y SERVICIOS DE EMERGENCIA

S.5.4.1 ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR

Las alternativas de construir no darían como resultado una mayor población o demanda de servicios públicos en el Área de Estudio porque no construirían nuevas viviendas o negocios. Sin embargo, las alternativas de construir tendrían tanto efectos positivos como

adversos en los servicios de protección contra incendios y seguridad pública dentro del Área de Estudio. Las alternativas de construir darían como resultado la reubicación de la Estación de Bomberos No. 4 de la Ciudad de Vernon. Los efectos positivos incluyen mejores tiempos de respuesta a emergencias como la habilidad para movilizar los servicios de protección contra incendios, seguridad pública, y se mejorarían los recursos de los servicios de emergencia de un área a otra debido a la mejor red de transporte.



Según las Alternativas 6A, 6B y 6C, las líneas de transmisión de electricidad serán reubicadas para permitir la expansión del I-710 y ayudar a reducir la cantidad de propiedades que de lo contrario tendrían que ser adquiridas.

La Alternativa 5A impactaría las líneas de servicios de cable, gas, gasolina, energía, alcantarillado, teléfono y agua. Estas incluyen tanto las líneas de distribución como las líneas de transmisión que requerirían ser reubicadas o protegidas en su lugar. Adicionalmente a los servicios públicos reubicados bajo la Alternativa



5A, las Alternativas 6A/B/C requerirían una amplia reubicación de las instalaciones de transmisión de electricidad de propiedad y operadas por la Southern California Edison (SCE) y el Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles (DWP). Se están considerando varias estrategias de reubicación para los servicios públicos que se verían impactados como resultado de las alternativas de construir. Para abarcar la gran cantidad de reubicaciones de servicios públicos, Metro ha iniciado estudios de reubicación detallados para ayudar a acortar el tiempo de elaboración necesario para implementar estas reubicaciones, asumiendo que se seleccione la implementación de una de las alternativas de construir.

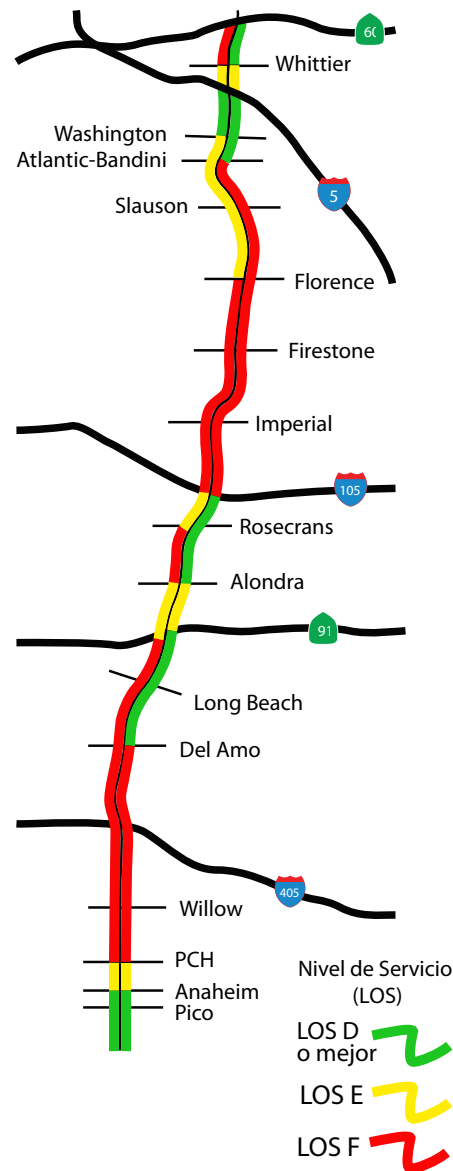
Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan los servicios públicos y los servicios de emergencia, por favor vea la Sección 3.4 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.5 CIRCULACIÓN DEL TRÁFICO, PEATONES Y CICLISTAS

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. En la vía principal de la I-710, el LOS del tráfico generalmente se mantiene o mejora en las mañanas, mediodía y periodos pico de las tardes en ambas direcciones de la I-710 cuando se comparan las condiciones de las alternativas de construir para el año 2035 (Alternativas 5A, 6A, 6B y 6C) con las condiciones de la alternativa de No Construir para el año 2035 (Alternativa 1). Aunque el LOS mejora comparado con las condiciones de la alternativa de No Construir, algunos segmentos de la vía principal de la I-710 continuarían experimentando bajos LOS en el 2035 según todas las alternativas de construir y la Alternativa 1 en las mañanas, mediodías y periodos pico de las tardes en ambas direcciones, con rumbo hacia el norte y con rumbo hacia el sur debido al mayor volumen de tráfico causado por el crecimiento regional del tráfico.

Se estima que la implementación del Proyecto del Corredor I-710 dé como resultado impactos adversos en 21 intersecciones en el Área de Estudio del proyecto. Se identificaron medidas de mitigación

factibles para todas las intersecciones excepto cuatro de ellas. El impacto adverso de estas cuatro intersecciones no cambiaría con la implementación del proyecto propuesto. Los LOS y retrasos promedio de 17 de las intersecciones impactadas mejorarán las operaciones al nivel de la Alternativa 1 proyectada, o inclusive mejores condiciones operativas (No Construir para el año 2035) con la implementación de las medidas de mitigación recomendadas.



Nivel de Servicio de la Alternativa de No Construir 2035 – Horas Pico de la Mañana

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan la circulación del tráfico, por favor vea la Sección 3.5 del Borrador del EIR/EIS.



El Proyecto del Corredor I-710 incluye cambios a los intercambios de las arterias viales que puedan afectar las veredas y carriles para bicicletas. El Proyecto del Corredor I-710 proporcionará estructuras para bicicletas y peatones en lugares donde las calles locales sean afectadas por la construcción de las alternativas de construir. Debido a que se realizará el mantenimiento o se mejorarán las estructuras para bicicletas y peatones, el efecto del Proyecto del Corredor I-710 es que la movilización a pie o en bicicleta no cambiará como resultado de la implementación de las alternativas de construir.

S.5.6 ESTÉTICA VISUAL

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Habrá impactos adversos a largo plazo con la construcción de todas las alternativas de construir. Las Alternativas 6A/B/C crearán los impactos más substanciales, donde partes del Proyecto del Corredor I-710 en las ciudades de Long Beach y South Gate tienen el impacto visual adverso más importante debido a la mayor cercanía de las unidades de viviendas a los intercambios entre autopistas, muros anti ruido y corredor de carga elevado. Estos impactos moderadamente altos requerirán medidas de mitigación que tomarán más de cinco años para funcionar. Otras áreas muestran menos niveles de impactos negativos que van desde moderados a neutrales o bajos y algunas áreas muestran un efecto visual positivo. Es el deseo de las

comunidades afectadas que el Corredor I-710 traiga consigo mejoras estéticas; esto se logrará a través de la implementación de un Plan Maestro del Corredor, el cual definirá medidas de tratamiento estético y de paisaje que serán incorporadas dentro del diseño final del Proyecto del Corredor I-710.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan el entorno visual, por favor vea la Sección 3.6 del Borrador del EIR/EIS.

El Plan Maestro del Corredor se desarrollará basado en el Diseño Urbano I-710 y el Reporte de Recursos Estéticos (febrero del 2012) dentro de un proceso de diseño que tiene en cuenta el contexto en consulta con las agencias locales afectadas y deberá incluir la participación de miembros de las comunidades locales según la determinación de las agencias locales. El tratamiento de textura (para las estructuras, barreras de la berma central, etc.), jardines, irrigación, oportunidades para identificación de la comunidad y conceptos del Reporte de Caja de Herramientas Estéticas y Diseño Urbano del Corredor I-710 (julio del 2012) serán incorporados dentro del diseño del proyecto para mitigar los impactos visuales y de la comunidad de la gran escala de las mejoras del proyecto.



Los muros anti ruidos ayudan a reducir el ruido proveniente de la autopista pero pueden crear impactos visuales al obstruir las vistas o convertirse en blancos idóneos para graffiti. Para mitigar estos impactos, se preparará un plan maestro de paisajes que incluirá jardines y construcciones exteriores decorativas estéticas y placenteras a la vista.

Adicionalmente a los cambios estructurales y físicos que el Proyecto del Corredor I-710 creará,



la población dentro del Área de Estudio tendrá mayor iluminación nocturna proveniente de la adición de iluminación para el tráfico en el corredor de carga elevado (según las Alternativas 6A/B/C). Se estima que el resplandor de la luz de los carriles sea minimizado por la construcción de muros de protección y por la distancia en la que se encuentran los pobladores de la iluminación vial y las luces de los vehículos.

S.5.7 RECURSOS CULTURALES

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Las alternativas de construir impactarían cuatro patrimonios históricos, un segmento del Ferrocarril UP, Dale's Donuts, la línea de transmisión de 287.5-kilovatios (kV) del Boulder Dam-Los Angeles y el South Gate Civic Center Community Center Building. El segmento del Ferrocarril UP ya ha sido modificado y por lo tanto no contribuye a la significancia del Ferrocarril UP. Las alternativas de construir impactarían una sección pequeña del área de estacionamiento y veredas en Dale's Donuts. El impacto a la línea de transmisión de 287.5-kilovatios (kV) del Boulder Dam-Los Angeles no aminorará la integridad de la línea que cause que sea considerada ilegible para el Registro Nacional de Lugares Históricos (Registro Nacional). Por lo tanto, basados en los párrafos anteriores, las alternativas de construir dan como resultado Efectos no Adversos según el 36 CFR 800.5 para estos recursos culturales.



Se llevó a cabo una encuesta integral del área de estudio para identificar los patrimonios históricos en el Corredor I-710.

Para fines de la Sección 106, el South Gate Civic Center Community Center Building no es un patrimonio cultural pero está identificado como un Monumento Local. Las alternativas de construir no alterarán directamente este recurso.

Las alternativas de construir no darían como resultado efectos adversos a los patrimonios históricos. Por lo tanto, no se proponen medidas de evasión, minimización y/o mitigación. Por favor, vea la Sección 3.24.4.7 para ver las medidas para reducir los impactos a los recursos culturales y tratar restos humanos descubiertos durante la construcción del proyecto.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan nuestros patrimonios culturales, por favor vea la Sección 3.7 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.8 HIDROLOGÍA Y ZONAS DE INUNDACIÓN

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Todas las alternativas de construir darán como resultado invasiones transversas (por ejemplo, perpendiculares a la dirección del flujo vial) en los 22 lugares del Río de Los Ángeles, un lugar en Compton Creek y uno en Rio Hondo Channel. Las alternativas de construir no cambiarían la capacidad del Río de Los Ángeles, Compton Creek y/o Rio Hondo Channel para llevar agua y no darían como resultado un impacto medible a la elevación de la zona de inundación de 100 años. Las invasiones propuestas no darían como resultado ningún impacto adverso en los valores naturales y beneficiosos de la zona de inundación, tampoco daría como resultado ningún cambio en cuanto a riesgo de inundación o daños y no tiene potencial considerable para causar la interrupción o terminación de los servicios de emergencia o las rutas de emergencia. Por lo tanto, las alternativas de construir no constituyen una invasión significativa a la zona de inundación de acuerdo al Código de Regulaciones Federales 23 (CFR) 650.105(q).



Todas las alternativas de construcción incluyen mejoras al sistema de desagüe de la autopista.

Las Alternativas 6A/B/C también impactarán las Cuencas Dominguez Gap (cuencas del oeste), las cuales son usadas para recarga de aguas subterráneas y una cuenca de retención en el intercambio I-710/I-105. Se han identificado lugares potenciales de reemplazo para estas cuencas.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan la hidrología y la zona de inundación, por favor vea la Sección 3.8 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.9 CALIDAD DEL AGUA Y ESCORRENTÍAS PLUVIALES

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Las Alternativas 6A/B/C darían como resultado un área de superficie impermeable comparada con la Alternativa 5A. El aumento de superficie impermeable y, por lo tanto, el aumento de carga de escorrentías y contaminantes según las Alternativas 6A/B/C, serían mayores que en la Alternativa 5A. Todas las alternativas de construir añadirían nuevas superficies impermeables, aumentando de ese modo la cantidad de escorrentías pluviales dentro de los límites del proyecto e introduciendo cantidades adicionales de contaminantes de agua en las escorrentías en el área. Sin embargo, se implementarían cuencas de detención y/o riachuelos urbanos para tratar las escorrentías

pluviales antes de la descarga para recibir el agua y manejar mayores flujos de aguas provenientes de las tormentas. Por lo tanto, los impactos permanentes a la calidad del agua subterránea en los alrededores del Proyecto del Corredor I-710 sería mínimo después de la finalización de la construcción porque no habría ningún incremento en el paso de contaminantes en las aguas subterráneas a través de infiltración durante la vida operativa de las nuevas estructuras.



Aunque todas las alternativas de construcción darían como resultado un mejor manejo del agua de escorrentía debido a la mayor cantidad de áreas pavimentadas, el diseño del proyecto incluye características para captar y tratar las escorrentías antes que estas ingresen al Río de Los Ángeles.

S.5.10 GEOLOGÍA, SUELOS, MOVIMIENTOS SÍSMICOS Y TOPOGRAFÍA

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Las carreteras, estructuras y otras características de las alternativas de construir podrían ser impactadas por el movimiento de la tierra, la licuefacción y el posible resquebrajamiento del suelo (deformación), en cierto grado. El diseño y construcción del Proyecto del Corredor I-710 según estándares de diseño de estructuras y autopistas actuales, incluyendo estándares sísmicos aplicables, minimizarían los impactos potenciales en las alternativas de construir.



Una característica de canalización de las aguas de escorrentías provenientes de riachuelos urbanos.

S.5.11 PALEONTOLOGÍA

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Los impactos permanentes de las alternativas de construir en los recursos paleontológicos (fósiles) incluirían la destrucción de recursos paleontológicos, daño a recursos paleontológicos durante la gradación, destrucción de rocas que puedan contener recursos paleontológicos, pérdida de información contextual asociada con recursos paleontológicos y pérdida de asociaciones entre recursos paleontológicos. Sin embargo, los impactos a los recursos paleontológicos pueden ser mitigados a través de monitoreo y recuperación de fósiles durante la construcción.



Ciertas áreas del Corredor I-710 son altamente sensibles a la presencia de fósiles. Durante la gradación en esas áreas, se llevará a cabo un monitoreo para recolectar los fósiles que se encuentren durante la construcción.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan la calidad del agua, la geología y los recursos paleontológicos, por favor vea la Sección 3.9-11 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.12 DESECHOS Y MATERIALES PELIGROSOS

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Los riesgos asociados con los desechos peligrosos relacionados a las alternativas de construir están tienen que ver con la adquisición de propiedades, construcción y operación del proyecto. Para asegurar que los trabajadores de la construcción del proyecto y el público en general no estén expuestos a riesgos durante la construcción, cualquier adquisición de propiedades debe estar libre de desechos peligrosos antes de iniciar la construcción.



El Área de Estudio incluye muchas propiedades como yacimientos de petróleo, áreas industriales y gasolineras donde se puede encontrar desechos peligrosos. Para mitigar este impacto, cualquier contaminación encontrada en el suelo o aguas subterráneas sería limpiada antes de iniciar la construcción en estas áreas.

La operación y mantenimiento de las instalaciones propuestas como parte de las alternativas de construir no introducirían nuevas fuentes de materiales o desechos peligrosos. Se requeriría que las actividades rutinarias de mantenimiento siguieran las regulaciones aplicables con respecto al manejo y destrucción de materiales peligrosos potenciales. Los vehículos que viajan en la vía principal de la I-710 continuarían

transportando substancias peligrosas que podrían ser parte de un derrame e impactar la carretera, propiedades adyacentes o recursos. Sin embargo, el propósito del Proyecto del Corredor I-710 es mejorar la seguridad del tráfico, lo cual podría reducir los accidentes de tráfico que pudieran ser causados por derrames de desechos peligrosos. La implementación de las alternativas de construir no daría como resultado impactos permanentes adversos considerables relacionados a desechos y materiales peligrosos. Las alternativas de construir disminuirían los riesgos por desechos peligrosos a largo plazo como resultado de la limpieza y recuperación de cualquier contaminación de desechos peligrosos encontrados en las propiedades que pudieran ser adquiridas por el proyecto.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 impactan el área con desechos y materiales peligrosos, por favor vea la Sección 3.12 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.13 CALIDAD DEL AIRE

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. El Cuadro S-2, en la siguiente página, muestra una lista de contaminantes de aire, sus fuentes y sus efectos adversos, los cuales son evaluados en el análisis de calidad del aire del I-710.

S.5.13.1 ÁREA DEL ESTUDIO DEL PROYECTO

Dado el tamaño del Proyecto del Corredor I-710 y su impacto en la región, se evaluaron los impactos de emisiones incrementales de fuentes móviles (generadas por el tráfico) para la Cuenca, un Área de Interés (AOI), la cual es una sub región de la Cuenca que incluye las ciudades y comunidades a lo largo de la autopista I-710 y la misma autopista I-710 (ver Figura ES.1). Para los análisis de modelos de dispersión de la AQ/HRA, se usaron un modelo de dispersión y una rejilla receptora gruesa de la American Meteorological Society/ Environmental Protection Agency Regulatory Model (AERMOD) para determinar una zona de impacto de las emisiones de la autopista I-710 misma. Esta zona de impacto modelo fue del tamaño del Área de Estudio del I-710 (ver Figura ES.1) y más pequeña que el AOI.

Emisiones producidas por el Tráfico



Se llevó a cabo una Evaluación de la Calidad del Aire y Riesgos para la Salud (AQ/HRA) para estudiar los efectos de las alternativas de construcción.

S.5.13.2 RESUMEN COMPARATIVO DE LA AQ/HRA

Para evaluar los impactos en la calidad del aire y los riesgos para la salud de las alternativas del proyecto se usaron una variedad de métricas. Una única métrica no puede y no debe ser usada para evaluar los impactos totales de cualquier alternativa de construir. Los resultados de los diferentes análisis deben ser considerados en conjunto para brindar un entendimiento más completo e integral de los impactos en la calidad del aire y los riesgos para la salud de la alternativa del proyecto. Todas las alternativas del proyecto, incluyendo la Alternativa 1 (No Construir), tienen lugares con mayor impacto, dependiendo de la métrica de calidad del aire usada. En resumen, los análisis muestran que:

- Las emisiones tóxicas y emisiones criterio provenientes de los tubos de escape son generalmente más bajas (algunas veces hasta 80 por ciento o más, más bajas) en las alternativas del 2035 comparadas con las del 2008. Las mayores reducciones se encuentran en la Cuenca y el Estudio del AOI del I-710. Las reducciones menores se encuentran a lo largo de la autopista I-710.

o Para la Cuenca y el Estudio del AOI I-710, los cambios de las emisiones para todas las alternativas de construir para el año 2035 (comparadas con la Alternativa 1 del 2035) son básicamente cero: incremento menor al 1 por



Cuadro S-2 Resumen de Contaminantes del Aire

Contaminantes	Fuentes	Efectos Primarios
Ozono (O ₃)	Reacción atmosférica de gases orgánicos con óxidos de nitrógeno en la presencia de la luz solar.	Exacerbación de enfermedades respiratorias y cardiovasculares. Irritación de los ojos. Insuficiencia de la función cardiopulmonar. Daño a las hojas de las plantas.
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	Emisiones del tubo de escape de los motores de los vehículos. Altas temperaturas de combustión estacionaria. Reacciones atmosféricas.	Reduce la tolerancia al ejercicio. Insuficiencia de la función mental. Insuficiencia del desarrollo del feto. Muerte después de la exposición a altos niveles. Exacerbación de algunas enfermedades del corazón (angina).
Monóxido de carbono (CO)	Subproducto de la combustión incompleta de combustibles y otras sustancias que contienen carbono, tales como las emisiones de los tubos de escape de los motores. Eventos naturales, tales como la descomposición de materia orgánica.	Reduce la tolerancia al ejercicio. Insuficiencia de la función mental. Insuficiencia del desarrollo del feto. Muerte después de la exposición a altos niveles. Exacerbación de algunas enfermedades del corazón (angina).
Partícula suspendida de materia (PM _{2.5} y PM ₁₀)	Combustión estacionaria de combustibles sólidos. Actividades de construcción. Procesos industriales. Reacciones químicas atmosféricas.	Disminución de la función pulmonar. Exacerbación de los efectos de los contaminantes gaseosos. Exacerbación de enfermedades respiratorias y cardiopulmonares. Tos y molestias en el pecho. Suciedad. Disminución de la visibilidad.
Partículas ultra finas	Tienen su origen en la naturaleza o son producidas por el hombre. Emisiones del tubo de escape de los motores de los vehículos. Reacciones de la combustión. Humo.	Las partículas ultra finas se depositan en los pulmones donde tienen la habilidad de penetrar el tejido o ser absorbidas directamente en el flujo sanguíneo. La exposición a las partículas ultra finas puede inducir a enfermedades pulmonares y otros efectos sistémicos.
Dióxido de azufre (SO ₂)	Combustión de materiales fósiles que contienen azufre. Fundición de vetas metálicas que contienen azufre. Procesos industriales.	Exacerbación de enfermedades respiratorias (asma, enfisema). Disminución de la función pulmonar. Irritación de los ojos. Disminución de la visibilidad. Daños a las plantas. Deterioro de metales, textiles, cueros, acabados, cubiertas, etc.
Tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT)	Emisiones del tubo de escape de los motores de los vehículos. Incluye acetaldehído, acroleína, benceno, 1,3 butadienos, partículas de materia diesel (DPM) y formaldehído.	Alto riesgo de cáncer, desórdenes neurológicos y reproductivos, enfermedades de la sangre, defectos de nacimiento, retardo en el desarrollo, daños renales y hepáticos y enfermedades respiratorias.
Gases de efecto invernadero (GHG)	Quema de combustibles. Incluye el dióxido de carbono (CO ₂), metano (CH ₄) y óxidos de nitrógeno (N ₂ O).	Cambio Climático Global (GCC) Alteraciones en las características del clima que ocurren en todo el planeta tierra, incluyendo la temperatura, patrones de vientos, precipitaciones y tormentas.

ciento o decrementos ligeros (solamente en las Alternativas 6B, 6C, Opción de Diseño 6B ZEE y Opción de Diseño 6C ZEE).

o A lo largo de la autopista I-710 (incluyendo el corredor de carga, si aplica), solamente la Alternativa 6B y la Alternativa 6C muestran disminución en las emisiones (mayormente óxidos de nitrógeno [NOX] y gases orgánicos reactivos [ROGs]) comparados con la Alternativa 1 (No Construir). Las otras dos alternativas de construir tienen mayores emisiones a lo largo de la

autopista I-710 comparadas con la Alternativa 1, con los mayores incrementos para la Alternativa 6A seguida de la Alternativa 5A.

- Para la Opción de Diseño ZEE de las Alternativas 6B y 6C, las emisiones de NOX, ROG y dióxido de azufre (SO₂) disminuyen cuando se comparan con la Alternativa 1 (No Construir).
- Las emisiones de arrastre de PM₁₀ y PM_{2.5} aumentan para todas las alternativas (comparadas



Figura S-1 Cuenca de Aire de la Costa Sur, Calidad del Aire del Área de Interés, Área de Estudio General del Proyecto I-710 y Autopista I-710

De esa forma, los impactos de PM actual para las alternativas del proyecto (comparados con la base del 2008) serán similares a los impactos de PM de los tubos de escape a los resultados presentados por impactos totales de PM.

o Después que se completaron los cálculos de emisiones del Proyecto del Corredor I-710, el SCAQMD propuso una metodología modificada para las emisiones de PM de arrastre como parte del desarrollo de su Plan de Administración de la Calidad del Aire 2012 (AQMP). En la metodología propuesta por el SCAQMD, los estimados de PM₁₀ y PM_{2.5} del 2008 serán más bajos, particularmente los estimados de PM_{2.5}. Más importante aún, el PM de arrastre del siguiente año se mantendrá constante a menos que la carretera se extienda. De esa forma, los impactos de PM actual para las alternativas del proyecto (comparados con la base del 2008) serán similares a los impactos de PM de los tubos de escape a los resultados presentados por impactos totales de PM.

- Impacto en las carreteras cercanas a la autopista I-710: Todas las alternativas (comparadas con el 2008 y la Alternativa 1 del 2035) mostraron más emisiones tóxicas y emisiones criterio a lo largo de la autopista I-710 que en el Estudio de Área de Interés del I-710 o la Cuenca. Esto se había anticipado porque la ampliación y/o la construcción de un corredor de carga traerían más tráfico a la autopista I-710 y reduciría el tráfico (y las emisiones) en las carreteras locales y otras autopistas. Se llevó a cabo una evaluación adicional de modelo de dispersión (AERMOD) de los impactos en la calidad del aire y los riesgos para la salud de carreteras cercanas a la autopista I-710 para evaluar dichos impactos.

Para los impactos en las carreteras cercanas de las emisiones provenientes de la autopista I-710 (comparados con el 2008, a menos que se indique lo contrario):

- o Principalmente, no se espera que ninguna de las alternativas del 2035 den como resultado una



- violación a los estándares de calidad ambiental del aire de California (CAAQS) o los estándares nacionales de calidad ambiental del aire (NAAQS) por presencia de NO₂ y monóxido de carbono (CO).
- o Todas las alternativas del 2035 (incluyendo la Opción de Diseño ZEE para las Alternativas 6B y 6C) tuvieron impactos totales de PM₁₀ y PM_{2.5} cerca a la autopista (<300 metros), con los menores impactos para la Alternativa 1.
 - o Las Alternativas 5A y 6A tuvieron impactos incrementales de PM₁₀ y PM_{2.5} de los tubos de escape mayores que el umbral de significancia del SCAQMD (aunque se trató de impactos más bajos que el total incremental de PM₁₀ y PM_{2.5}).
 - o Las Alternativas 1 y 6B, Opción de Diseño ZEE de 6B y la Opción de Diseño ZEE de 6C no tuvieron impactos incrementales de PM₁₀ y PM_{2.5} de los tubos de escape mayores que el umbral de significancia del SCAQMD.
 - o Comparado con el 2008, el riesgo de cáncer y los índices de peligro disminuyeron en todo el dominio del modelo para todas las alternativas del 2035 excepto la Alternativa 6A en áreas no residenciales muy cerca de la I-710 (vía principal y/o corredor de carga).
 - o Comparado con la Alternativa 1, la Alternativa 6B y la Alternativa 6C tienen impactos de riesgo de cáncer más bajos hasta donde el corredor de carga termina cerca de los patios ferroviarios, mientras que las otras alternativas tienen impactos de riesgo de cáncer más altos. Los impactos de riesgo de cáncer al norte de Washington Blvd. son más altos para todas las alternativas de construir (comparados con la Alternativa 1), aun para las Alternativas 6B y 6C, porque se supone que los camiones que no pasan por el corredor de carga no están operando en modo de cero emisiones.
- Las Opciones de Diseño ZEE para las Alternativas 6B y 6C reducirían el riesgo para la salud al norte de los patios ferroviarios. Sin embargo, cuando se comparan con la Alternativa 1, estas alternativas continuarían presentando algunas áreas pequeñas con un riesgo de cáncer incremental que excede el umbral de los 10 en un millón.
- Las reducciones de los gases de efecto invernadero más importantes (GHG) (comparadas con la Alternativa 1) ocurrieron para las Alternativas 6B y 6C con disminuciones de 600,000 y 490,000 MTCO₂e por año (toneladas métricas por año de dióxido de carbono equivalente) respectivamente.
 - o La Alternativa 6B con la Opción de Diseño ZEE (comparada con la Alternativa 1) reduciría las emisiones regionales de los GHG en 646,000 MTCO₂e/año.
 - o La Alternativa 6C con la Opción de Diseño ZEE (comparada con la Alternativa 1) reduciría las emisiones regionales de los GHG en 526,000 MTCO₂e/año.
 - Mortalidad y Morbilidad por PM_{2.5} y Partículas Ultra finas
 - o Los análisis cualitativos especiales del Proyecto del Corredor I-710 fueron llevados a cabo para la mortalidad y morbilidad por PM_{2.5} y partículas ultra finas, usando los impactos de PM_{2.5} totales y PM_{2.5} de los tubos de escape, respectivamente, como sustitutos.
 - o Generalmente, la exposición del público a los riesgos de la salud que causan mortalidad y morbilidad relacionados con el material particulado (PM) disminuirían con relación a la base del 2008 en todas las partes del Estudio del AOI I-710; las excepciones serían algunos lugares cerca a partes de la autopista I-710 y/o el corredor de carga (<100 metros) tal como se muestra en el Apéndice R, Mapas de la AQ/HRA del Borrador del EIR/EIS.
 - o La exposición del público a partículas ultra finas debería disminuir para todas las Alternativas del 2035 con relación a la base del 2008.
 - o Las Alternativas 6B y 6C tuvieron las emisiones de PM_{2.5} de tubos de escape y los impactos de concentración modelada más bajos de todas las alternativas del 2035 (inclusive la Alternativa 1 del 2035); por lo tanto, se espera que las Alternativas 6B y/o 6C disminuirían el riesgo de la salud del público debido a partículas ultra finas, con relación a la Alternativa de No Construir.

- Las Opciones de Diseño ZEE para las Alternativas 6B y 6C reducirían aún más las emisiones de PM2.5 de los tubos de escape y los impactos de concentración modelada.
- Conformidad Regional y a nivel de Proyecto
 - o El análisis de conformidad regional y a nivel de proyecto fue llevado a cabo con relación a los requerimientos de conformidad conforme a la Ley Federal de Aire Limpio. Se espera que el Proyecto del Corredor I-710 demuestre conformidad con todos los requerimientos de conformidad federales.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan la calidad del aire, por favor vea la Sección 3.13 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.14 RUIDO

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Los resultados del modelo de ruido producido por el tráfico proveniente de la implementación de las alternativas de construir comparados predijeron niveles de ruido producido por el tráfico del año del diseño con el proyecto para las condiciones existentes y para las condiciones de No Construir para el año del diseño. La comparación con las condiciones existentes fue incluida en el análisis para identificar los impactos del ruido producido por el tráfico bajo el 23 CFR 772. La comparación con la condición futura de No Construir indica el incremento del ruido producido por el tráfico que resulta de la implementación del proyecto. Se proyecta que los impactos del ruido producido por el tráfico ocurrirán en todo el Corredor I-710, adicionalmente a las áreas que ya exceden el criterio federal de reducción de ruido. Se propone la construcción de muros anti ruido en toda la longitud del proyecto para todas las áreas de terreno de uso sensible, incluyendo áreas residenciales, escuelas y parques.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan el ruido en la región, por favor vea la Sección 3.14 del Borrador del EIR/EIS.



Ubicaciones propuestas de los muros anti ruido a lo largo de la I-710.

S.5.15 ENERGÍA

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Comparadas con las condiciones existentes del 2008:

- El consumo de energía de la Alternativa 1 (No Construir) y las Alternativas 5A y 6A del 2035 se incrementan en aproximadamente 16 por ciento.
 - El consumo de energía de las Alternativas 6B y 6C del 2035 se incrementan en aproximadamente 14 por ciento.
- Comparadas con las condiciones de No Construir del 2035:

- El consumo de energía de la Alternativa 5A del 2035 disminuye en 0.1 por ciento.
- El consumo de energía de la Alternativa 6A del 2035 no cambia.
- El consumo de energía de la Alternativa 6B del 2035 disminuye en 2.0 por ciento.
- El consumo de energía de la Alternativa 6C del 2035 disminuye en 1.6 por ciento.



Las mejoras presentadas en las Alternativas 5A y 6A/B/C incrementarían las velocidades promedio de viaje durante las horas pico, “cuellos de botella” y reducirían las demoras. Sin embargo, las millas recorridas por vehículo (VMT) en el Área de Estudio también se incrementarían cuando comparamos cualquiera de las alternativas de construir con la condición de No Construir del 2035. Las alternativas de construir darían como resultado una ligera disminución en el consumo de gasolina comparado con la condición de No Construir del 2035. La Alternativa 5A no produciría ningún cambio en el consumo de combustible diesel comparado con la condición de No Construir del 2035. De igual manera, la Alternativa 6A produciría un incremento de 1.3 por ciento en el consumo de combustible diesel en el Área de Estudio ya que las VMT de los camiones en el Área de Estudio aumentan debido a los viajes de los camiones con energía convencional que son atraídos por el corredor de carga en esta alternativa. Para las Alternativas 6B y 6C, las cuales incluyen el corredor de carga con cero emisiones y camiones eléctricos, se estima que el consumo de combustible diesel sea de 6 a 8 por ciento menos que según la Alternativa de No Construir del 2035, ya que

la energía eléctrica es substituida por la energía del combustible diesel en el corredor de carga.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan el uso de energía en la región, por favor vea la Sección 3.15 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.16 COMUNIDADES NATURALES

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Los impactos permanentes directos e indirectos en las comunidades naturales serían mayores en las Alternativas 6A/B/C que en la Alternativa 5A. Según las Alternativas 6A/B/C se darían impactos permanentes directos en un total de 4.08 acres de hábitats estuarianos y ribereños o fluviales, mientras que según la Alternativa 5A se impactaría directa y permanentemente 0.94 acres de estos hábitats. Adicionalmente, las Alternativas 6A/B/C impactarían indirecta y permanentemente 16.21 acres de hábitats estuarianos y ribereños o fluviales, mientras que según la Alternativa 5A se impactaría indirecta y permanentemente 13.46 acres de estos hábitats. Los efectos hidráulicos potenciales están asociados con las modificaciones de los puentes y la reubicación de un segmento de las líneas de transmisión de electricidad a lo largo de la orilla del río (río arriba). Sin embargo, de acuerdo al análisis presentado en la Sección 3.8 de este Borrador del EIR/EIS, las modificaciones propuestas imitarían las configuraciones del muelle actual río arriba y río abajo y no habría ningún efecto considerable en la elevación de la superficie del agua, velocidad de flujo de inundaciones, sedimentación o erosión en las cercanías de los nuevos muelles. Debido a que no hay efectos considerables en el lugar de las modificaciones, no existen efectos considerables en los lugares ubicados río abajo, incluyendo el hábitat estuariano.

Debido a que el Corredor I-710 tiene un movimiento restringido de la vida salvaje por lo que ha dado como resultado la fragmentación del hábitat por muchos años, se espera que ninguna de las alternativas de construir tenga efectos adversos en el movimiento de la vida salvaje. No obstante, las Alternativas 6A/B/C tendrán un mayor impacto en los corredores de la vida salvaje y fragmentación del hábitat que la Alternativa 5A debido al

mayor impacto ecológico del corredor de carga asociado con las Alternativas 6A/B/C.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan las comunidades naturales, el agua, las especies de la flora y la fauna, por favor vea la Sección 3.16 - 19 del Borrador del EIR/EIS.



El Proyecto del Corredor I-710 será diseñado para ser compatible con el Plan Maestro del Río de Los Ángeles.

S.5.17 PANTANOS Y OTRAS FUENTES DE AGUA DE LOS ESTADOS UNIDOS.

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. En general, las Alternativas 6A/B/C darían como resultado mayores impactos a las aguas jurisdiccionales que la Alternativa 5A. Las Alternativas 6A/B/C impactarían las áreas jurisdiccionales en tres lugares, los cuales no se impactarían con la Alternativa 5A. Se estima que las Alternativas 6A/B/C den como resultado impactos permanentes directos en aproximadamente 4.06 acres de áreas jurisdiccionales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE)/ Junta Regional de Control de Calidad del Agua (RWQCB) y 9.99 acres de las áreas jurisdiccionales del Departamento de Pesca y Recreación de California (CDFG). La Alternativa 5A daría como resultado impactos en 0.92 acres (permanentes y directos) y 1.19 acres (permanentes e indirectos) a las áreas jurisdiccionales del USACE/RWQCB.

S.5.18 ESPECIES DE LA FLORA

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Se identificó una especie de flora vulnerable (Southern Tarplant

[centromadia]), en el Área de Estudio. Los impactos directos a las poblaciones de la centromadia podrían ocurrir como resultado de las excavaciones o traslado de pilotes que se necesitan para la construcción de las columnas del puente. Sin embargo, se ha propuesto que las columnas del puente estén ubicadas fuera de los límites de las poblaciones de centromadías, de tal manera que no se anticipan impactos permanentes directos a las centromadías por la implementación del Proyecto del Corredor I-710. Según las Alternativas 6A/B/C, se presentará cierto grado de sombra permanente en lugares donde cae el sol permanentemente en la actualidad, esto se dará como resultado del corredor de carga elevado. La Alternativa 5A daría como resultado impactos permanentes indirectos extremadamente mínimos a las centromadías debido a la sombra y las Alternativas 6A/B/C darían como resultado mayores impactos permanentes indirectos debido a la sombra.



La Southern Tarplant (centromadia) es una de las especies de la flora vulnerables dentro del Área de Estudio.

S.5.19 ESPECIES DE LA FAUNA

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Los impactos permanentes serían los mismos para todas las alternativas de construir en el lugar donde se observaron búhos en una madriguera en dos ocasiones separadas en el 2009. Con la incorporación de las medidas de evasión y minimización propuestas, no se espera que la implementación de ninguna de las alternativas de construir propuestas por el Proyecto del Corredor I-710 afecte considerablemente a largo plazo

el uso del hábitat de los búhos en una madriguera.

Los impactos permanentes a las especies de murciélagos serían mayores con la implementación de las Alternativas 6A/B/C que con la Alternativa 5A, debido a la gran cantidad de posaderos (puentes existentes) permanentemente afectados por las Alternativas 6A/B/C. No se espera que la implementación de cualquiera de las alternativas de construir propuestas por el Proyecto del Corredor I-710 afecte considerablemente a largo plazo el uso de las estructuras por los murciélagos.

Los impactos permanentes a las 14 otras especies de animales en situación especial serían mayores con la implementación de las Alternativas 6A/B/C que con la Alternativa 5A, debido a la gran cantidad de hábitat natural permanentemente afectado por las Alternativas 6A/B/C.



El Búho Burrowing fue visto durante investigaciones de la vida salvaje en el Área de Estudio.

Las nuevas estructuras de los puentes podrían causar que las aves se choquen con estas ocasionalmente. Sin embargo, no se espera un índice de mortalidad directa con la implementación de las medidas de evasión y minimización propuestas. El corredor de carga en las Alternativas 6A/B/C estaría elevado a lo largo de la mayor parte de la porción baja del Río de Los Ángeles e incluye un sistema de distribución de energía eléctrica de cables catenarios elevados. Esto presenta un problema potencial ocasional debido a los posibles choques de las aves al salir del río y volar hacia el oeste. Sin embargo, el corredor de carga y el

tráfico continuo de camiones, los cuales básicamente irán paralelos al Río de Los Ángeles, serán altamente visibles y permanentes en esencia, reduciendo la probabilidad de choques directos de las aves. Debido a que el sistema de cables catenarios elevados estaría directamente sobre los carriles para vehículos en el corredor de carga, probablemente no sería una estructura donde las aves de rapiña u otras aves migratorias nativas se posen, y así, no sería un peligro considerable que produzca la electrocución de las aves. Los impactos permanentes a otras especies en situación especial que no se encuentran en la lista podrían ocurrir en la forma de mortalidad directa, pérdida del hábitat y fragmentación del hábitat.

S.5.20 ESPECIES AMENAZADAS Y EN VÍA DE EXTINCIÓN

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. Los impactos permanentes al pelícano marrón de California, el halcón peregrino americano, el charrán de California y la tortuga verde serían mayores con la implementación de las Alternativas 6A/B/C que con la Alternativa 5A, debido a la gran cantidad de hábitat natural permanentemente afectado por las Alternativas 6A/B/C. Los impactos permanentes a estas especies podrían ocurrir en la forma de mortalidad directa y pérdida de hábitat.



El Pelícano Marrón de California es un visitante frecuente en la parte sur del Área de Estudio.

Sin embargo, basados en el nivel de efectos potenciales, se anticipa que las alternativas de construir pueden afectar pero probablemente no afectarían

en forma adversa a la tortuga verde y al charrán de California. Más aún, las alternativas de construir no darían como resultado una toma de ninguna especie amenazada y en vías de extinción incluyendo el pelícano marrón de California y el halcón peregrino americano. Aunque el chorlito blanco del oeste ha sido visto en su hábitat de la rivera del tramo bajo del Río de Los Ángeles en esta década, se trata de un visitante no frecuente y que no se reproduce. Debido a la falta de hábitat para anidar, la irregularidad de la actividad de forraje y las medidas de evasión y minimización de los impactos de la construcción en el hábitat de forraje, no se espera que las alternativas de construir afecten en forma adversa al chorlito blanco del oeste.

S.5.21 ESPECIES INVASIVAS

ALTERNATIVAS DE CONSTRUIR. La construcción del Proyecto del Corredor I-710 tiene el potencial de propagar especies invasivas a través del ingreso y salida de equipo de construcción contaminado por especies invasivas, la inclusión de especies invasivas en mezclas de semillas y mantillo y la forma inapropiada de remoción y eliminación de especies invasivas que causan que sus semillas sean esparcidas a lo largo de la autopista. Los impactos asociados con las Alternativas 6A/B/C serían mayores que los impactos asociados con la Alternativa 5A, debido al área de perturbación más grande asociada con el corredor de carga.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan a las especies amenazadas y en vías de extinción y las especies invasivas, por favor vea la Sección 3.20 y 3.21 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.22 IMPACTOS ACUMULATIVOS

Los impactos acumulativos (tanto directos como indirectos) fueron identificados al considerar los impactos del Proyecto del Corredor I-710 y otras acciones actuales o propuestas en el área para establecer si, en total, podrían dar como resultado impactos ambientales acumulativos. El análisis incluyó la revisión de planes adoptados y proyectos relacionados que podían, junto con el Proyecto

del Corredor I-710, tener efectos acumulativos adversos en los recursos sensibles en el Área de Estudio y el Condado de Los Ángeles. Las acciones razonablemente previsibles usadas en el análisis del impacto acumulativo estuvieron basadas en información proporcionada por las ciudades Bell, Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, Cudahy, Downey, Huntington Park, Lakewood, Long Beach, Los Ángeles, Lynwood, Maywood, Paramount, Signal Hill, South Gate y Vernon, las cuales identificaron desarrollos propuestos aprobados y pendientes en las cercanías del Área de Estudio. Estos archivos fueron contrastados con los archivos de la Oficina de Planeamiento e Investigación del Estado de California. La información sobre proyectos de transporte futuros fue proporcionada por Caltrans, SCAG, Metro y GCCOG. El POLA y el POLB también identificaron proyectos de mejoras en los Puertos que deben ser considerados en el análisis del impacto acumulativo.



El análisis del impacto acumulativo evalúa los efectos de las alternativas de construcción del I-710 en combinación con otros proyectos principales en el Área de Estudio, tales como los proyectos de expansión de los terminales portuarios.

Si usted está interesado en leer más acerca de los impactos acumulativos del Proyecto del Corredor I-710 afectan a la comunidad, por favor vea la Sección 3.25 del Borrador del EIR/EIS.

Las alternativas de construir, al ser combinadas con otros proyectos acumulativos, contribuirían al uso acumulativo del terreno, carácter y cohesión de la comunidad, tráfico (cuatro intersecciones serían

impactadas), impacto visual del entorno, calidad del aire (solamente impactos incrementales de concentración), ruido, hábitats estuarianos y ribereños o fluviales y especies asociadas con este hábitat, poblaciones de centromedias, tortugas verdes y charránes (incremento menor) e impactos por reubicación. Las alternativas de construir no contribuirían a los impactos acumulativos adversos en los recursos agrícolas, geología y suelos, peligros y desechos peligrosos, hidrología y calidad del agua, recursos minerales, población y vivienda, servicios públicos, recreación o servicios públicos y sistemas de servicios.

S.5.23 PROPIEDADES DE LA SECCIÓN 4(F)

Los impactos potenciales de las alternativas de construir en los parques públicos e instalaciones recreativas que califican para protección según la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (1966) Sección 4(f) incluyen:

- Cesar E. Chavez Park
- Bandini Park/Batres Community Center
- Parque Dos Rios
- Los Angeles River Trail y Rio Hondo Trail (temporalmente clausurados durante la construcción solamente).

En el Cesar E. Chavez Park, la consolidación de las parcelas discontinuas más pequeñas en tres parcelas más grandes daría como resultado un mejor acceso para el público a todo el parque, incluyendo las áreas que actualmente no son accesibles para los vehículos y peatones. En el Bandini Park, el uso del terreno es una servidumbre de paso aéreo para un puente más ancho según la Alternativa 5A y una rampa nueva que conecta a la autopista para las Alternativas 6A/B/C. Para el Parque Dos Rios, se requerirá solamente el uso permanente del terreno según las Alternativas 5A y 6A/B/C y la construcción de una servidumbre de paso temporal (TCE) para la Alternativa 5A.



En la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (1966) se presta especial atención a los parques.

Será necesaria la clausura temporal de partes de los senderos del Río de Los Ángeles y Rio Hondo en sus cruces con la I-710 o carreteras locales para proteger la seguridad de los usuarios de los senderos y los trabajadores de la construcción durante la construcción de las alternativas de construir.

Con referencia a los patrimonios históricos que son elegibles para protección según la Sección 4(f), Caltrans ha determinado que, debido a que las alternativas de construir no afectarían en forma adversa la cualidad histórica de la estructura en Dale's Donuts, las cualidades históricas de las líneas del Ferrocarril Union Pacific o la Línea de Transmisión de Boulder Dam-Los Angeles o afectarían su elegibilidad para el Registro Nacional, los requerimientos de protección para estos recursos según la Sección 4(f) no aplican.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo las alternativas del Proyecto del Corredor I-710 afectan las propiedades en el Área de Estudio según la Sección 4(f), por favor vea el Apéndice B del Borrador del EIR/EIS.

5.5.24 IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN

Las conclusiones claves relacionadas a los impactos de la construcción de las alternativas de construir son las siguientes:

- **Uso del Terreno:** La construcción de las alternativas de construir de la I-710 afectaría temporalmente los usos del terreno cercano a la misma e interferiría con los patrones de tráfico y acceso a las residencias y negocios; y ocasionaría mayor congestión de tráfico, más ruido, vibración y polvo.



La construcción de cualquiera de las alternativas de construcción será una empresa de envergadura. Esta foto muestra un proyecto de ensanchamiento de una autopista de la SR-22 en Orange County.

- **Parques y Recreación:** La construcción de las alternativas de construir daría como resultado impactos temporales a los puntos de acceso de las ciclo vías regionales y locales para los peatones y ciclistas (incluyendo el Sendero del Río de Los Ángeles), así como clausuras de corto plazo a ciertas partes de las ciclo vías ubicadas en la cercanía de los intercambios viales nuevos o modificados que se estarían incluyendo en la construcción. Las alternativas de construir requerirían el uso temporal de 6.1 acres en la parte sur del Cesar E. Chavez Park para una TCE durante la construcción del proyecto. Durante la construcción de las alternativas de construir, partes del Cesar E. Chavez Park podrían estar

temporalmente cerradas al acceso del público. La cancha de baloncesto ubicada al oeste de la Escuela Elemental E. Chavez sería cerrada temporalmente durante la construcción del proyecto. Las alternativas de construir requerirían el uso temporal de 0.41 acres de terreno para una pista de desvío en el parque durante la construcción de la realineación de Broadway.

- **Carácter y Cohesión de la Comunidad:** Se anticipa que la construcción de las mejoras de las alternativas de construir darían como resultado interrupciones cortas en el acceso y por lo tanto darían como resultado un impacto a corto plazo en el carácter y cohesión de la comunidad. Se implementaría un Plan de Administración del Tráfico (TMP) durante la construcción del Proyecto del Corredor I-710, el cual consideraría tiempos adecuados y sería costo-eficiente con la finalidad de ocasionar mínimas interferencias para el público. Adicionalmente, se crearían puestos de trabajo con la implementación de las alternativas de construir.
- **Justicia Ambiental:** Las actividades de construcción afectarían temporalmente a las poblaciones marginales. Sin embargo, las actividades de construcción proporcionarían puestos de trabajo, los cuales beneficiarían a las economías locales que incluyen a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.



Las alternativas de construir darán como resultado muchos puestos de trabajo en construcción y otros relacionados con la construcción.

- **Carácter y Cohesión de la Comunidad:** Se anticipa que la construcción de las mejoras de las alternativas de construir darían como resultado

interrupciones cortas en el acceso y por lo tanto darían como resultado un impacto a corto plazo en el carácter y cohesión de la comunidad. Se implementaría un Plan de Administración del Tráfico (TMP) durante la construcción del Proyecto del Corredor I-710, el cual consideraría tiempos adecuados y sería costo-eficiente con la finalidad de ocasionar mínimas interferencias para el público. Adicionalmente, se crearían puestos de trabajo con la implementación de las alternativas de construir.



La construcción del proyecto da como resultado una variedad de impactos a corto plazo, especialmente relacionados con la calidad del aire, ruido e impacto visual del entorno. Se implementaría un programa extensivo de medidas de mitigación de la construcción para cualquiera de las alternativas de construir.

- **Justicia Ambiental:** Las actividades de construcción afectarían temporalmente a las poblaciones marginales. Sin embargo, las actividades de construcción proporcionarían puestos de trabajo, los cuales beneficiarían a las economías locales que incluyen a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
- **Servicios Públicos y Servicios de Emergencia:** Las actividades de construcción que requieren la clausura de carriles y rampas podrían dar como resultado retrasos en el tráfico que podrían afectar la habilidad de los bomberos, seguridad pública y servicios de emergencia para cumplir con sus metas de tiempo de respuesta dentro del Área de Estudio Según todas las alternativas de construcción, se reubicarían los servicios públicos antes de la construcción del proyecto. Para los servicios públicos que serán protegidos en el lugar, se usarán medidas estándares de construcción, tales como el contacto con el Alerta de Servicio de Subterráneos (USA) para evitar el impacto a los servicios públicos, así como la interrupción de los servicios.
- **Hidrología / Zona de inundación:** El equipo de construcción sería operado dentro de la zona de inundación de 100 años del Río de Los Ángeles y Compton Creek durante la construcción de las mejoras del puente y dique mencionados arriba bajo la sección de Impactos Permanentes. Después que las actividades de construcción hayan terminado dentro de la zona de inundación de 100 años, el área afectada volvería a su condición actual.
- **Calidad del Agua:** Eventos como la descarga accidental de productos de desecho durante la construcción son una preocupación importante. Otras preocupaciones, tales como suelos alterados y la erosión de la ribera del canal; escorrentías provenientes del lugar de la construcción; alteración de los sedimentos existentes del fondo del canal debido a que la construcción se encontrará sobre y junto a las masas de agua, re suspensión de los sedimentos finos y remoción y eliminación de aguas subterráneas son temas potenciales durante la construcción de las alternativas de construir. Sin embargo, las medidas de construcción estándar requieren la captura y tratamiento de todas las escorrentías originadas en el área de construcción. El potencial de los impactos temporales en la calidad del agua sería mayor según las Alternativas 6A/B/C debido a que estas alternativas proponen más mejoras y habría más suelo alterado y más trabajo dentro y junto a las masas de agua dentro del área del proyecto.
- **Geología, Suelos, Movimientos Sísmicos y Topografía:** Las actividades de construcción relacionadas a las alternativas de construir pueden temporalmente alterar los suelos afuera del lugar de impacto ecológico, aunque estarían dentro del

derecho de vía del proyecto, principalmente en la zona removidas alrededor de las áreas de trabajo, áreas de tráfico de equipos pesados y áreas de almacenamiento de materiales. Los efectos temporales incluirían la compactación de los suelos mayor posibilidad de erosión de los suelos.



La construcción del proyecto puede crear desechos peligrosos, los cuales pueden ser eliminados en instalaciones apropiadas para desechos.

- Paleontología:** Existe potencial para que se presenten impactos directos a recursos paleontológicos durante la construcción. Sin embargo, todos los impactos a los recursos paleontológicos son considerados como impactos permanentes. Por lo tanto, los impactos temporales no son aplicables a los recursos paleontológicos.
- Desechos Peligrosos:** Las Alternativas 6A/B/C tendrán mayor potencial de impacto temporal potencial de desechos peligrosos antes y durante la construcción que la Alternativa 5A debido al mayor impacto ecológico del corredor de carga asociado con las Alternativas 6A/B/C. Basados en los hallazgos de la búsqueda de los registros y las investigaciones del lugar, se podrán encontrar concentraciones elevadas de plomo depositado en el aire (ADL); materiales con contenido de asbesto (SCM), bifenilos policlorimnatados (PCB) y/o pintura a base de plomo (LBP); y concentraciones elevadas de metales como plomo durante la excavación y actividades de construcción para todas las alternativas de construir. Se podrá encontrar contaminación durante las actividades de construcción y excavación en aquellas propiedades que requieran recuperación adicional; la contaminación residual puede ser encontrada durante las actividades de construcción y excavación en aquellas propiedades que han sido clausuradas por una agencia regulatoria y se podrán encontrar materiales de desecho durante las actividades de construcción y excavación de aquellas propiedades que son operadas como lugares para la eliminación de los desperdicios. Adicionalmente, se podrán encontrar aguas subterráneas durante la construcción.
- Calidad del Aire / Gases de efecto Invernadero:** Durante la construcción, podrá ocurrir la degradación de la calidad del aire a corto plazo debido a la liberación de emisiones de partículas (polvo transportado por el aire) generadas por la excavación, gradación, acarreo y otras actividades relacionadas a la construcción. Se anticipan también emisiones originadas por el equipo de construcción que incluirían CO, NOX, compuestos orgánicos volátiles (VOCs), PM10, PM2.5, contaminantes tóxicos del aire como el DPM y los GHG. Se estima que las emisiones pico de los GHG (CO2) sean de aproximadamente 165 toneladas métricas por día para cualquiera de las alternativas de construir. No se anticipa ningún efecto acumulativo ya que la construcción de cualquier ampliación de la autopista será menos de cinco años y otros estudios han indicado que la contaminación del aire originada por la construcción se encuentra por debajo de los umbrales de significancia del SCAQMD o podrá ser mitigada para mantener las emisiones originadas por la construcción por debajo de dichos umbrales.
- Ruido:** Durante la construcción del proyecto, el ruido ocasionado por las actividades de construcción podrá ocasionalmente dominar el ambiente de ruido en el área inmediata al proyecto. Los ruidos originados por la construcción son regulados por las Especificaciones Estándar de Caltrans, Sección 7-1.011, "Requisitos de Control de Ruidos". Estos requisitos estipulan que los

niveles de ruido generados durante la construcción deberán cumplir con las regulaciones locales, estatales y federales aplicables.

- **Energía:** Los equipos de construcción y los vehículos de los trabajadores de la construcción operados durante la construcción del Proyecto del Corredor I-710 usarían combustibles fósiles. El mayor consumo de combustible sería temporal, terminaría al final de las actividades de construcción y no tendrían un requerimiento residual para una demanda de energía adicional. No se espera que el aumento marginal en el uso de combustible fósil originado por el proyecto de construcción tenga impactos importantes en los recursos de energía.
- **Comunidades Naturales:** Durante la construcción de todas las alternativas de construir se podrán presentar impactos temporales a las comunidades naturales donde los hábitats serían temporalmente alterados durante la gradación u otras actividades. En general, las Alternativas 6A/B/C darían como resultado mayores impactos temporales que la Alternativa 5A debido a la mayor cantidad de columnas estructurales para puentes y muelles asociados con las Alternativas 6A/B/C.
- **Pantanos / Otras Fuentes de Agua:** Durante la construcción podrían presentarse impactos temporales a áreas jurisdiccionales donde los pantanos u otras fuentes de agua serían alteradas temporalmente durante las actividades de transporte de apilado de materiales, construcción de contrafuertes, gradación y otras actividades. En general, las Alternativas 6A/B/C darían como resultado mayores impactos temporales que la Alternativa 5A debido a la mayor cantidad de apilados dentro de las áreas jurisdiccionales asociadas a las Alternativas 6A/B/C.
- **Especies de la Flora:** Con la implementación de cualquiera de las alternativas de construir se podrían presentar impactos temporales a las poblaciones de la southern tarplant (centromadia).



El control de las escorrentías pluviales durante la construcción es crítico para mantener la calidad del agua en el Área de Estudio.

En general, las Alternativas 6A/B/C darían como resultado mayores impactos temporales a las poblaciones de la southern tarplant (centromadia) que la Alternativa 5A.

- **Especies de la Fauna:** La construcción y expansión de los cuatro puentes en la parte baja del Río de Los Ángeles no alteraría el movimiento a largo plazo del león marino de California o los peces protegidos bajo la Ley Magnuson-Stevens para la Administración y Conservación de la Pesca en el canal. No se presentarían efectos permanentes a los hábitats esenciales de peces (EFH) excepto por una pérdida permanente mínima de suelo del canal donde se colocarían los apilados de materiales.
- **Especies Amenazadas y en Vías de Extinción:** Durante la construcción se podrían presentar impactos temporales al pelícano marrón de California, el halcón peregrino americano, el charrán de California y la tortuga verde, originados por la alteración (ruido, vibración, polvo, luz nocturna e invasión de seres humanos). La construcción podría temporalmente impedir el movimiento a lo largo del Río de Los Ángeles. Los pelícanos marrones podrían verse afectados indirectamente por los cambios generados por el proyecto en la calidad del agua. Las tortugas verdes que pudieran visitar el área cerca a la boca del Río de Los Ángeles podrían temporalmente verse afectadas indirectamente por los cambios generados por el proyecto en la calidad del agua.

- **Especies Invasivas:** La construcción del Proyecto del Corredor I-710 tiene el potencial de propagar especies invasivas a través del ingreso y salida de equipo de construcción contaminado por especies invasivas, la inclusión de especies invasivas en mezclas de semillas y mantillo y la forma inapropiada de remoción y eliminación de especies invasivas que causan que sus semillas sean esparcidas a lo largo de la autopista.
- **Impactos Acumulativos:** No se considera que los efectos acumulativos temporales originados como resultado del proyecto propuesto, en combinación con otros proyectos pasados, presentes y futuros, son adversos. Todos los impactos temporales descritos en las secciones anteriores, así como los impactos de otros proyectos en el Área de Estudio, serán minimizados o mitigados y, por lo tanto, no tendrán impacto acumulativo para los seres humanos o el ambiente físico. Los impactos acumulativos temporales para el tráfico y la circulación también podrían ser resultado de la construcción de más de un proyecto en un área general. En este caso, el TMP para cada proyecto se prepararía en el futuro y sería coordinado para asegurar la adecuada circulación en el área, incluyendo siempre el mantenimiento del número de carriles de la vía principal de la autopista existente.

Si usted está interesado en leer más acerca de cómo los impactos de la construcción del Proyecto del Corredor I-710 afectan la región, por favor vea la Sección 3.24 del Borrador del EIR/EIS.

S.5.25 CONSIDERACIONES DE LA SALUD PÚBLICA

Las conclusiones claves relacionadas a los efectos de la implementación de las alternativas de construir sobre la salud pública son las siguientes:

- **Parques y Recreación:** Las alternativas de construir no darían como resultado impactos adversos en el acceso a los parques para caminar o montar bicicleta, cambios en la seguridad de peatones o

bicicletas cerca de los parques o en una reducción en el tamaño de los parques y, por lo tanto, no habrían efectos adversos para la salud pública relacionados al acceso a los parques. La expansión y reconfiguración del Cesar E. Chavez Park tendría efectos beneficiosos al aumentar las oportunidades para que el público use el parque después que la construcción haya terminado.



Debido a que el mejoramiento de la calidad del aire y la reducción del riesgo para la salud pública son metas claves del proyecto, la salud pública fue considerada en todos los aspectos de los estudios ambientales del proyecto.

- **Carácter y Cohesión de la Comunidad:** Basados en la naturaleza de los cambios en el acceso en el Área de Estudio, la cercanía de estos cambios a las propiedades residenciales y no residenciales, y la disponibilidad para la reubicación y el Programa de Ayuda para la Reubicación (RAP) proporcionado por Caltrans para las propiedades afectadas y las consideraciones para Vivienda de Último Recurso, las alternativas de construir no darían como resultado el aislamiento y/o la segregación de los residentes sin recursos para ser reubicados dentro de sus propias comunidades y, por lo tanto, no darían como resultado efectos adversos para la salud pública relacionados con el carácter y cohesión de la comunidad.
- Si bien es cierto, las alternativas de construir darían como resultado algunos cambios en el acceso, estos cambios no darían como resultado impactos adversos al acceso a las escuelas dentro del Área de Estudio. Una vez que esté operando, las

alternativas de construir no darían como resultado impactos adversos a modos de transporte para los estudiantes y mejorarían el acceso a las escuelas al reducir la congestión del tráfico. Por lo tanto, las alternativas de construir no darían como resultado efectos adversos para la salud pública relacionados al acceso a las escuelas.

- **Justicia Ambiental:** Las conclusiones descritas en los párrafos sobre el carácter y cohesión de la comunidad también aplicarían a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos (justicia ambiental) dentro del Corredor I-710.
- **Servicios Públicos y Servicios de Emergencia:** Teniendo en cuenta la preocupación del público, así como la incertidumbre científica sobre los posibles efectos a la salud originados por la exposición de campos eléctricos y magnéticos (EMF), la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC) adoptó un alcance de precaución para reducir las exposiciones de EMF en 1993 (actualizado en el 2006). Teniendo en consideración la seguridad con la electricidad y las buenas prácticas de ingeniería como su primera prioridad, los servicios públicos de electricidad de propiedad de inversionistas utilizan el diseño para reducir los campos magnéticos creados por las instalaciones nuevas y reconstruidas.

Como la reubicación de las líneas eléctricas de transmisión y distribución del Proyecto del Corredor I-710 utilizarán diseños para reducir las EMF en conformidad con los lineamientos de la CPUC descritos arriba, las consideraciones sobre salud pública con referencia a las EMF no son consideradas como una preocupación.

Con referencia a los tiempos de respuesta, además de los efectos descritos arriba, (efectos adversos durante la construcción y efectos beneficiosos una vez que el proyecto este operativo), la salud pública no fue considerada como un tema de preocupación para los servicios de emergencia.

- **Circulación del Tráfico, Peatones y Ciclistas:** El proyecto mejoraría las instalaciones para los

peatones (veredas) al reemplazar las antiguas veredas que serían eliminadas como parte del proyecto. Los viajes en bicicleta también se mejorarían al proporcionar nuevo pavimento en los puentes arteriales que serán reemplazados sobre la I-710 y el Río de Los Ángeles. En muchos casos, los intercambios existentes serán reemplazados con Intercambios Urbanos de Un Solo Punto (Single Point Urban Interchanges). Aunque se piensa que estos intercambios representarían un reto de seguridad mayor para los ciclistas y peatones, este grupo de usuarios es una consideración en el diseño de estos tipos de intercambios, y se aplican tratamientos apropiados para balancear el uso de vehículos, bicicletas y peatones.



Los senderos para bicicletas y las ciclo vías estarán abiertos al público durante y después de la construcción.

Intersecciones Completas de Caltrans: Durante el proceso de diseño se usará una Guía para la Reconstrucción de Intersecciones e Intercambios para Ciclistas y Peatones (Caltrans, 2010). Debido a que las veredas se mejorarán y se dará mantenimiento a las ciclo vías y los senderos, el Proyecto del Corredor I-710 mejoraría las condiciones para los peatones y ciclistas, de ese modo, dando como resultado efectos beneficiosos para las consideraciones de la salud pública relacionados con la congestión y la movilidad.

Se espera que la modernización del diseño de la I-710 reduzca el número total y fatal de accidentes, dando como resultado tasas de accidentes que

reflejen más el promedio estatal en la I-710 para estructuras similares. Esta reducción de accidentes esperada reduciría los riesgos para la salud pública relacionados con la seguridad vial.

- **Calidad del Agua:** Se implementarían los BMP de la calidad de agua para tratar escorrentías pluviales durante la construcción y operación de las alternativas de construir. Como resultado, no se anticipa que las alternativas de construir degraden la calidad del agua de las aguas que se reciban. El tratamiento de los BMP sería diseñado para drenar y eliminar el agua estancada, por lo tanto, los vectores (tales como los mosquitos) no serían una preocupación. Por lo tanto, las alternativas de construir no representarían riesgos para la salud pública relacionados con la hidrología y la calidad del agua.
- **Geología, Suelos, Movimientos Sísmicos y Topografía:** La consideración primaria de salud pública relacionada con la geología es la seguridad ante los sismos. Todas las estructuras de puentes nuevos o modificados en las alternativas de construir serían diseñados y construidos según los últimos criterios de diseño anti sísmico de Caltrans, minimizando así las preocupaciones de riesgo a la salud pública asociadas con el colapso de las estructuras durante un terremoto.



Técnicos probando materiales peligrosos.

- **Desechos Peligrosos:** El modelo moderno del Proyecto del Corredor I-710 según cualquiera de las alternativas de construir daría como resultado un menor riesgo de accidentes de tráfico, incluyendo aquellos que podrían ocurrir por derrames de desechos peligrosos. Las Alternativas 6A/B/C reducen aún más el riesgo para la salud pública por derrames de desechos peligrosos al separar el tráfico de camiones del tráfico de automóviles a través del componente del corredor de carga incluido en las alternativas. Las alternativas de construcción disminuirían los riesgos por desechos peligrosos a largo plazo como resultado de la limpieza y recuperación de cualquier contaminación por desechos peligrosos en las propiedades que podrían ser adquiridas por el proyecto.
- **Calidad del Aire:** Todas las alternativas del proyecto mejorarían la calidad del aire y reducirían el riesgo para la salud pública en la Cuenca y el I-710 AOI. La calidad del aire se mejoraría y el riesgo para la salud pública se reduciría en la mayoría de los lugares a lo largo de la I-710, pero existen algunas carreteras cercanas donde habría un aumento de emisiones y un incremento en el riesgo de cáncer. Las Alternativas 6B y 6C tienen la menor cantidad de áreas con estos impactos en las carreteras cercanas. No hay medidas de mitigación factibles para reducir los impactos localizados en estas carreteras cercanas, por lo tanto, estos serían impactos adversos inevitables.
- **Ruido:** Las barreras anti ruido propuestas que se construirían según cualquiera de las alternativas de construir reducirían los niveles de ruido para las personas que viven y trabajan en el Corredor I-710.

Si usted está interesado en leer más acerca de las consideraciones sobre salud pública para la Alternativas del Proyecto del Corredor I-710, por favor vea el Capítulo 3 del Borrador del EIR/EIS.



S.6 RESUMEN DE IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DESPUÉS DE LA MITIGACIÓN SEGÚN LA CEQA

Tal como se trató en detalle en el Capítulo 4.0, la Evaluación de la CEQA, se determinó que los siguientes impactos de las alternativas de construir eran significativos, adversos e inevitables después de la implementación de las medidas de evasión, minimización y mitigación, así como las características de diseño del proyecto:

- **Impactos permanentes de ruido:** Aunque todas las alternativas de construir incluyen barreras anti ruido para permitir la reducción del ruido, no todos los aumentos de ruido podrán ser reducidos, por lo tanto, este sería un impacto significativo inevitable adverso según la CEQA.
- **Impactos permanentes de la calidad del aire:** Aunque la mayoría de las áreas pasarán por mejoras en la calidad del aire, algunos receptores sensibles de las carreteras cercanas estarán expuestos a concentraciones substanciales de contaminantes que no pueden ser mitigadas. Por lo tanto, este sería un impacto significativo inevitable adverso según la CEQA.
- **Impactos permanentes del uso y planeamiento del terreno:** Dentro de la ciudad de Commerce, las Alternativas 6A/B/C darían como resultado reubicaciones en el vecindario de Ayers según la Opción de Diseño 1 y 2 dando como resultado un impacto significativo inevitable en el carácter y cohesión de la comunidad. Los impactos también se darían en la ciudad de Compton según todas las alternativas de construcción debido a la reubicación de un complejo de apartamentos para personas mayores. Según las Alternativas 6A/B/C, los impactos se darían en la ciudad de Bell Gardens debido a la reubicación de 10 a 15 casas rodantes.
- **Impactos permanentes en la población y la vivienda:** Las Alternativas 6A/B y C, Opción 1 darían como resultado el desplazamiento de 261 viviendas residenciales. Algunas de estas residencias desplazadas se encuentran en áreas

donde hay insuficiente demanda de viviendas disponibles. Por lo tanto, no será posible reubicar a todos los residentes desplazados dentro de su propia comunidad o dentro de un área razonablemente cercana a su comunidad.



Un vecindario cerca de la I-710.

Por esta razón, la construcción de viviendas de reemplazo en esas áreas será necesaria. Por lo tanto, los impactos de las Alternativas 6A/B y C Opción 1 relacionados con el desplazamiento de viviendas existentes y la necesidad de construcción de viviendas de reemplazo son potencialmente significativos e inevitables.

- **Impactos permanentes en el tráfico y el transporte:** No se han recomendado medidas de mitigación para cuatro intersecciones impactadas ya que la mitigación no es factible debido a las limitaciones del derecho de vía y otras limitaciones identificadas durante las reuniones de coordinación con el personal de las ciudades afectadas. Estas cuatro intersecciones serán impactadas en forma adversa por las alternativas de construir y no cumplirán con los estándares del LOS D o mejor. Por lo tanto, el Proyecto del Corredor I-710 tendría un impacto potencialmente significativo inevitable en el tráfico en estas intersecciones.

Se determinó que el resto de los impactos de las alternativas de construir eran no significativos o no podían evitarse o reducirse a menos del nivel de significancia basados en la implementación de las medidas de evasión, minimización y mitigación del proyecto, y características de diseño del proyecto como se describe en detalle en el Capítulo 4.

S.7 ÁREAS DE CONTROVERSA Y TEMAS NO RESUELTOS

Basados en los comentarios obtenidos durante el MCS, reuniones públicas de detección de necesidades y esfuerzos públicos de alcance a la comunidad, se han identificado las siguientes áreas de preocupación del público: Algunos de los temas presentados pueden considerarse controversiales.

- **Calidad del Aire / Riesgo para la Salud:** La calidad del aire y el riesgo para la salud continúan siendo temas de controversia para el público debido a los altos niveles de emisiones con el consecuente riesgo para la salud de las poblaciones que viven a lo largo del Corredor I-710 debido a la congestión de tráfico existente y tráfico de camiones procedente de los Puertos.
- **Comentarios de la EPA:** La EPA ha planteado sus preocupaciones con respecto a las metodologías analíticas usadas para evaluar los impactos potenciales del Proyecto del Corredor I-710 y Caltrans continúa trabajando con la EPA para tratar sus preocupaciones.
- **Ruido:** Todas las alternativas de construir darían como resultado impactos de ruido para los receptores sensibles a lo largo del Corredor I-710.
- **Reubicación de Servicios Públicos:** El diseño del proyecto no está lo suficientemente avanzado para determinar las ubicaciones específicas de algunas de las reubicaciones de los servicios públicos, especialmente las líneas 66 kV de propiedad de la Southern California Edison ubicada entre la I-405 y la SR-91.
- **Adquisición de Propiedad Privada / Desplazamientos:** Aunque el diseño de las alternativas de construir ha sido refinado para minimizar la necesidad de adquirir propiedades privadas para el proyecto, la adquisición de propiedades y el desplazamiento de viviendas y negocios existentes puede ser controversial para los propietarios de las propiedades individuales.

Caltrans, Metro y los otros Socios de Financiamiento del Proyecto del Corredor I-710 continúan trabajando con la comunidad para resolver las preocupaciones dentro de la estructura de participación continuo de la comunidad sobre el Proyecto del Corredor I-710.

S.8 COORDINACIÓN CON EL PÚBLICO Y OTRAS AGENCIAS

La continua y anticipada coordinación entre el público general y las agencias públicas con los Socios de Financiamiento del Corredor I-710 (Caltrans, Metro, GCCOG, POLB, POLA, SCAG y I-5 JPA) ha sido y continuará siendo una parte esencial del proceso ambiental con la finalidad de determinar el alcance de la documentación ambiental, el nivel de análisis, los impactos potenciales y las medidas de mitigación y los requerimientos relacionados al medio ambiente. La consulta a las agencias y la participación del público para este proyecto se ha logrado a través de una variedad de métodos formales e informales, incluyendo un proceso comunitario extensivo de múltiples niveles con un gran número de reuniones públicas y reuniones de coordinación inter agencias. El Capítulo 5.0 resume los resultados de los esfuerzos de Caltrans, Metro y las agencias socias del Proyecto del Corredor I-710 para identificar, tratar y resolver completamente temas relacionados con el proyecto a través de coordinación continua y anticipada.

S.9 SUMMARY COMPARISON OF ALTERNATIVES

El Cuadro S-3 en la siguiente página proporciona un resumen comparativo de la Alternativa 1, Alternativa 5A y las Alternativas 6A/B/C para los temas ambientales claves de preocupación.



Cuadro S-3 Resumen Comparativo de Alternativas

Alternativas y Temas Ambientales	Alternativa 1 - No Construir	Alternativa 5A	Alternativa 6A	Alternativa 6B	Alternativa 6C
Descripción de las Alternativas	Ningún cambio a la I-710	Ensancha la I-710 a 10 carriles (5 carriles en cada dirección) y moderniza la forma geométrica de la I-710 <ul style="list-style-type: none"> • Mejora 42 intersecciones arteriales locales • Incluye un Plan Maestro de Estética del Corredor 	Ensancha la I-710 a 10 carriles (5 carriles en cada dirección) moderniza la forma geométrica y añade un corredor de carga separado (2 carriles en cada dirección, 4 carriles en total) <ul style="list-style-type: none"> • Mejora 42 intersecciones arteriales locales • Incluye un Plan Maestro de Estética del Corredor 	Lo mismo que la Alternativa 6A pero el corredor de carga separado es para camiones de cero emisiones	Lo mismo que la Alternativa 6B con el corredor de carga separado para camiones de cero emisiones pero el corredor de carga incluye el cobro de peaje
Evaluación de la Calidad del Aire / Riesgo para la Salud	El Proyecto del Corredor I-710 no sería implementado. Sin embargo, la calidad del aire disminuiría y el riesgo para la salud pública aumentaría en el tiempo debido al incremento del tráfico y la congestión dentro del Área de Estudio del Corredor I-710.	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de las emisiones de partículas de materia en el área del proyecto comparado con las condiciones de no implementación del proyecto. • Los tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT) y las emisiones de contaminantes criterio disminuyen comparados con las condiciones existentes. • Reducido riesgo para la salud pública en la mayoría de los lugares pero emisiones / riesgo de cáncer en algunos lugares cercanos a la carretera aumentarían 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de las emisiones de partículas de materia en el área del proyecto comparado con las condiciones de no implementación del proyecto. • Las emisiones de los tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT) y las emisiones de contaminantes criterio disminuirían comparados con las condiciones existentes. • El riesgo para la salud pública sería similar a los riesgos de la salud asociados con la Alternativa 5A 	<ul style="list-style-type: none"> • Disminución de las emisiones de partículas de materia comparada con las condiciones de no implementación del proyecto. • Las emisiones de los tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT) y las emisiones de contaminantes criterio disminuirían comparadas con las condiciones existentes. • La Alternativa 6B tiene la menor cantidad de lugares cerca a la carretera con mayores emisiones / riesgo de cáncer 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de las emisiones de partículas de materia en el área del proyecto comparado con las condiciones de no implementación del proyecto. • Las emisiones de los tóxicos del aire de fuentes móviles (MSAT) y las emisiones de contaminantes criterio disminuyen comparadas con las condiciones existentes. • Reducido riesgo para la salud pública en la mayoría de los lugares pero aumentan las emisiones / riesgo de cáncer en algunos lugares cercanos a la carretera
Impactos en la comunidad					

Cuadro S-3 Resumen Comparativo de Alternativas

Alternativas y Temas Ambientales	Alternativa 1 - No Construir	Alternativa 5A	Alternativa 6A	Alternativa 6B	Alternativa 6C
Desplazamientos	No hay desplazamientos	115 desplazamientos residenciales y 88 no residenciales	Entre 183 y 261 desplazamientos residenciales y entre 177 y 198 desplazamientos no residenciales, dependiendo de la opción de diseño.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C
Acceso	No hay cambios en el acceso	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso mejorado para peatones • Rutas alternativas manteniendo el acceso existente • Adición de un nuevo intercambio en I-710/Slauson Ave. 	<ul style="list-style-type: none"> • Acceso mejorado para peatones • Rutas alternativas manteniendo el acceso existente • Adición de un nuevo intercambio en I-710/Slauson Ave. • Clausura del intercambio I-710/ Washington Blvd. bajo la Opción de Diseño 3 	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C
Parques y Recreación	No presenta cambios en los parques e instalaciones recreativas	Impactos en las siguientes instalaciones: Acceso y estacionamiento en el Parque Dos Rios, Rancho Rio Verde Riding Club, Golf Learning Center, Compton Par 3 Golf Course, Coolidge Park, Bandini Park, Cesar E. Chavez Park; mejor acceso a Los Angeles River Trail	Impactos en las siguientes instalaciones: Acceso y estacionamiento en el Parque Dos Rios, Rancho Rio Verde Riding Club, Golf Learning Center, Compton Par 3 Golf Course, Coolidge Park, Bandini Park, Cesar E. Chavez Park; mejor acceso a Los Angeles River Trail	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C
Ruido	Las alternativas de construir no se implementarían Por lo tanto, no habría impactos de ruido.	<ul style="list-style-type: none"> • 23 barreras anti ruido • 9 millas de barreras anti ruido propuestas • Barreras anti ruido propuestas para todos los usos de terrenos sensibles 	<ul style="list-style-type: none"> • 46 barreras anti ruido • 19 millas de barreras anti ruido propuestas • Barreras anti ruido propuestas para todos los usos de terrenos sensibles 	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C



Cuadro S-3 Resumen Comparativo de Alternativas

Alternativas y Temas Ambientales	Alternativa 1 - No Construir	Alternativa 5A	Alternativa 6A	Alternativa 6B	Alternativa 6C
Visual	Las alternativas de construir no se implementarían. Por lo tanto, no habrían impactos visuales por la implementación del Proyecto del Corredor I-710.	La Alternativa 5A tendría menos impacto visual que las Alternativas 6A/B/C porque no incluye el corredor de carga elevado.	Mayor nivel de impacto visual que la Alternativa 5A porque incluye la construcción del corredor de carga elevado que es visible desde las áreas residenciales de la cercanía. Los impactos visuales más adversos están en Long Beach y South Gate, debido a la cercanía de los intercambios entre autopistas, barreras anti ruido y el corredor de carga elevado.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C.
Desechos Peligrosos	No habrían cambios al ambiente físico actual, lo cual no daría como resultado impactos de desechos peligrosos.	Se evaluaría un nuevo derecho de vía para la Alternativa 5A para asegurar que no tenga desechos peligrosos antes de la adquisición.	Se evaluarían todos los nuevos derechos de vía para asegurar que no tengan desechos peligrosos antes de la adquisición. El corredor de carga elevado reduce el riesgo para la salud pública originado por derrames de desechos peligrosos al separar el tráfico de camiones del tráfico de automóviles.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C.
Tráfico	No se harán mejoras a la I-710 excepto por las que se tienen planeadas actualmente. Las condiciones de tráfico continuarían deteriorándose con el tiempo debido a mayores volúmenes de tráfico causado por el crecimiento regional del tráfico.	<ul style="list-style-type: none"> • Comparada con las otras alternativas de construir, la 5A tiene el mayor número de segmentos de la I-710 que operan a nivel de servicio (LOS) E/F en el 2035. • Impactos adversos en cuatro intersecciones en el Área de Estudio del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comparada con las otras alternativas de construir, la 6A tiene el tercer lugar en el menor número de segmentos de la I-710 que operan a nivel de servicio (LOS) E/F en el 2035. • Impactos adversos en cuatro intersecciones en el Área de Estudio del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comparada con las otras alternativas de construir, la 6B tiene el menor número de segmentos de la I-710 que operan a nivel de servicio (LOS) E/F en el 2035. • Impactos adversos en cuatro intersecciones en el Área de Estudio del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comparada con las otras alternativas de construir, la 6C tiene el segundo lugar en menor número de segmentos de la I-710 que operan a nivel de servicio (LOS) E/F en el 2035. • Impactos adversos en cuatro intersecciones en el Área de Estudio del proyecto.

Cuadro S-3 Resumen Comparativo de Alternativas

Alternativas y Temas Ambientales	Alternativa 1 - No Construir	Alternativa 5A	Alternativa 6A	Alternativa 6B	Alternativa 6C
Calidad del Agua	No hay tratamiento de escorrentías en las carreteras	Se aumentaría la superficie impermeable en 110 acres. El porcentaje de escorrentías tratadas de estas superficies impermeables nuevas no está disponible actualmente.	Se aumentaría la superficie impermeable en 326 acres. Un total de 83 por ciento de las escorrentías de las superficies impermeables nuevas serían tratadas.	Impacts are the same for Alternatives 6A/B/C	Impacts are the same for Alternatives 6A/B/C
Recursos Culturales	Las alternativas de construir no se implementarían. Por lo tanto, no habrían impactos en los patrimonios históricos por la implementación del Proyecto del Corredor I-710	Impactos a cuatro patrimonios históricos. UP Railroad, Dale's Donuts, la línea de transmisión de 287.5-kilovatios (kV) del Boulder Dam-Los Ángeles y el Civic Center Community Building. Se determinó que no habría efectos adversos en las propiedades históricas.	Impactos a cuatro patrimonios históricos. UP Railroad, Dale's Donuts, la línea de transmisión de 287.5-kilovatios (kV) del Boulder Dam-Los Ángeles y el Civic Center Community Building. Se determinó que no habría efectos adversos en las propiedades históricas.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C
Recursos Biológicos / Naturales	La Alternativa 1 no impactaría los hábitats estuarianos y ribereños o fluviales.	Impactos permanentes directos a 0.94 acres de hábitats estuarianos y ribereños o fluviales e impactos permanentes indirectos a 13.46 acres de este hábitat.	Impactos permanentes directos a 4.08 acres de hábitats estuarianos y ribereños o fluviales e impactos permanentes indirectos a 16.21 acres de este hábitat.	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C	Los impactos son los mismos para las Alternativas 6A/B/C

I-710 = Interestatal 710

kV = kilovatios

UP Railroad = Union Pacific Railroad