

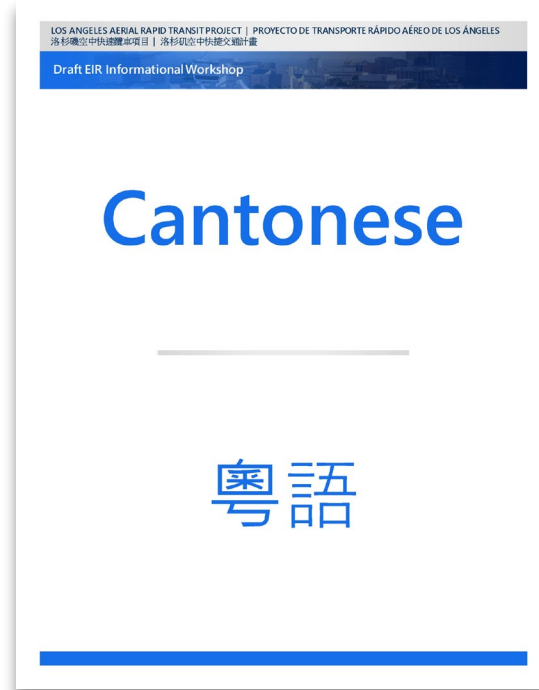
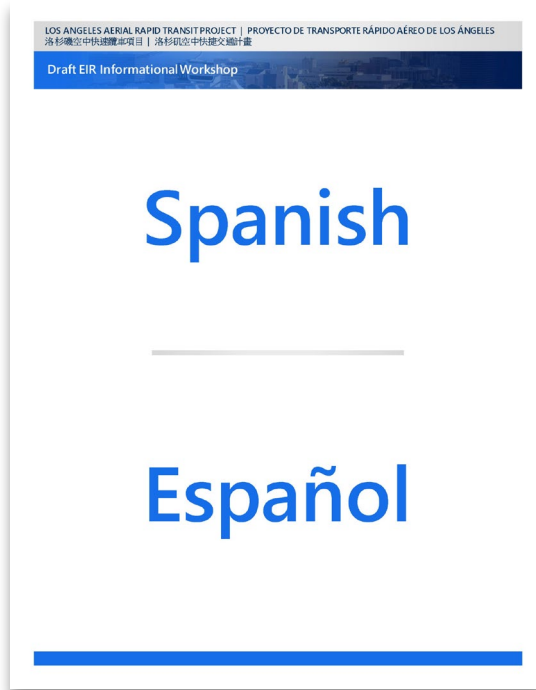


# Actualización del Proyecto de Transporte Aéreo Rápido de Los Angeles antes de la publicación del EIR Final

2 de diciembre de 2023

# Adaptaciones idiomáticas

- El día de hoy se ofrece interpretación en español, cantonés, mandarín y taishanés.



# Ver las presentaciones

Más información y ver las presentaciones



[metro.net/aerialrapidtransit](https://metro.net/aerialrapidtransit)

Aerial Rapid Transit

In 2018, Aerial Rapid Transit Technology LLC (ARTT) submitted a proposal to Metro's Office of Extraordinary Innovation for an aerial rapid transit gondola system connecting Union Station and Dodger Stadium – the Los Angeles Aerial Rapid Transit project (LA ART).

### Overview

Location: Central Los Angeles  
Phase: Environmental Review  
Type: Better Transit

Metro is acting as the lead agency on Aerial Rapid Transit Technology LLC's plan for an aerial gondola linking Union Station and Dodger Stadium. The [Los Angeles Aerial Rapid Transit \(LA ART\)](#) project would increase transit access to state and city parks.

### Status

Aerial Rapid Transit Technology LLC submitted a proposal for this project to Metro's Office of Extraordinary Innovation in 2018. Metro and Aerial Rapid Transit Technology LLC kicked off the [environmental review process](#) in October 2020.

### Latest Updates

[Fresh off the presses: Metro's 2019 Innovation Portfolio](#)  
[Metro receives Unsolicited Proposal for aerial rapid transit between Union Station and Dodger Stadium](#)

### Documents

All documents for this project.  
[Can't find something? Contact Public Records.](#)

### Contact Us

For general questions:  
Michael Cortez, Community Relations Manager  
[laart@metro.net](mailto:laart@metro.net)  
213.410.3425

**Content**  
Overview  
Status  
Latest Updates  
**Documents**  
Contact Us

**Welcome**

**Bienvenidos**

**歡迎**

**欢迎**

## Orden del día



Propósito de la reunión



Cómo participar en esta reunión virtual



Panorama general



Proceso de la CEQA



Antecedentes y panorama general del Proyecto LA ART



Orientación y panorama general del EIR Final



Próximos pasos y comentarios futuros del público



Sesión de preguntas y respuestas

## Propósito de la reunión



**OBTENER INFORMES  
ACTUALIZADOS SOBRE  
EL PROYECTO**



**SESIÓN DE PREGUNTAS Y  
RESPUESTAS SOBRE LA  
DISPONIBILIDAD DEL EIR FINAL Y  
FUTURAS OPORTUNIDADES PARA  
REALIZAR COMENTARIOS PÚBLICOS**

# Código de Conducta

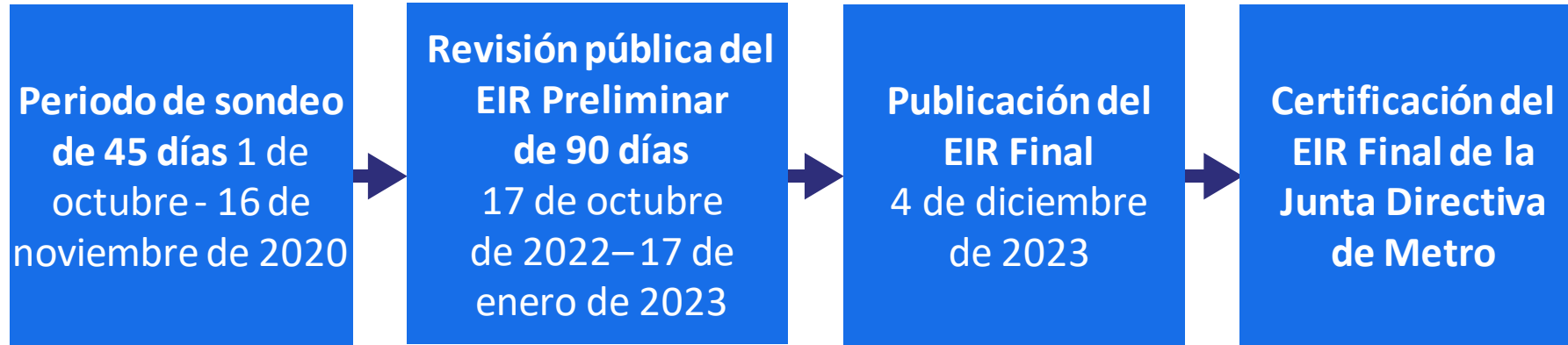
Queremos recibir sus comentarios e ideas. Metro se compromete a garantizar que todos los participantes formulen preguntas y compartan ideas, comentarios e inquietudes sobre este proyecto de forma justa y clara.

Le pedimos su ayuda para garantizar un proceso seguro y equitativo durante esta reunión pública.

- Apague los teléfonos móviles o póngalos en modo de vibración.
- Respete el formato de la reunión y dé a todos la oportunidad de hablar con los planificadores del proyecto y el personal de Metro.
- Escuche respetuosamente, deje hablar a los demás y no les interrumpa.
- Trate con respeto a los demás miembros de la comunidad, a los representantes de las agencias, al personal de Metro y a otras personas, tanto durante como después de la reunión.
- Mantenga un tono conversacional.
- Dirija todos los comentarios al personal de Metro y a los consultores, no a los demás asistentes.
- No bloquee la vista de otros participantes.

Nos reservamos el derecho a poner fin a la reunión en cualquier momento y/o a expulsar asistentes de una reunión si no somos capaces de llevarla a cabo de forma congruente con estas directrices.

# Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA):



**¡HOY!**

Obtenga información actualizada sobre el estado del Proyecto y formule preguntas sobre la disponibilidad del EIR Final y futuras oportunidades para realizar comentarios públicos.

No se aceptarán comentarios públicos el día de hoy.



Las comunicaciones escritas en el chat de Zoom no se considerarán como comentarios públicos formales.

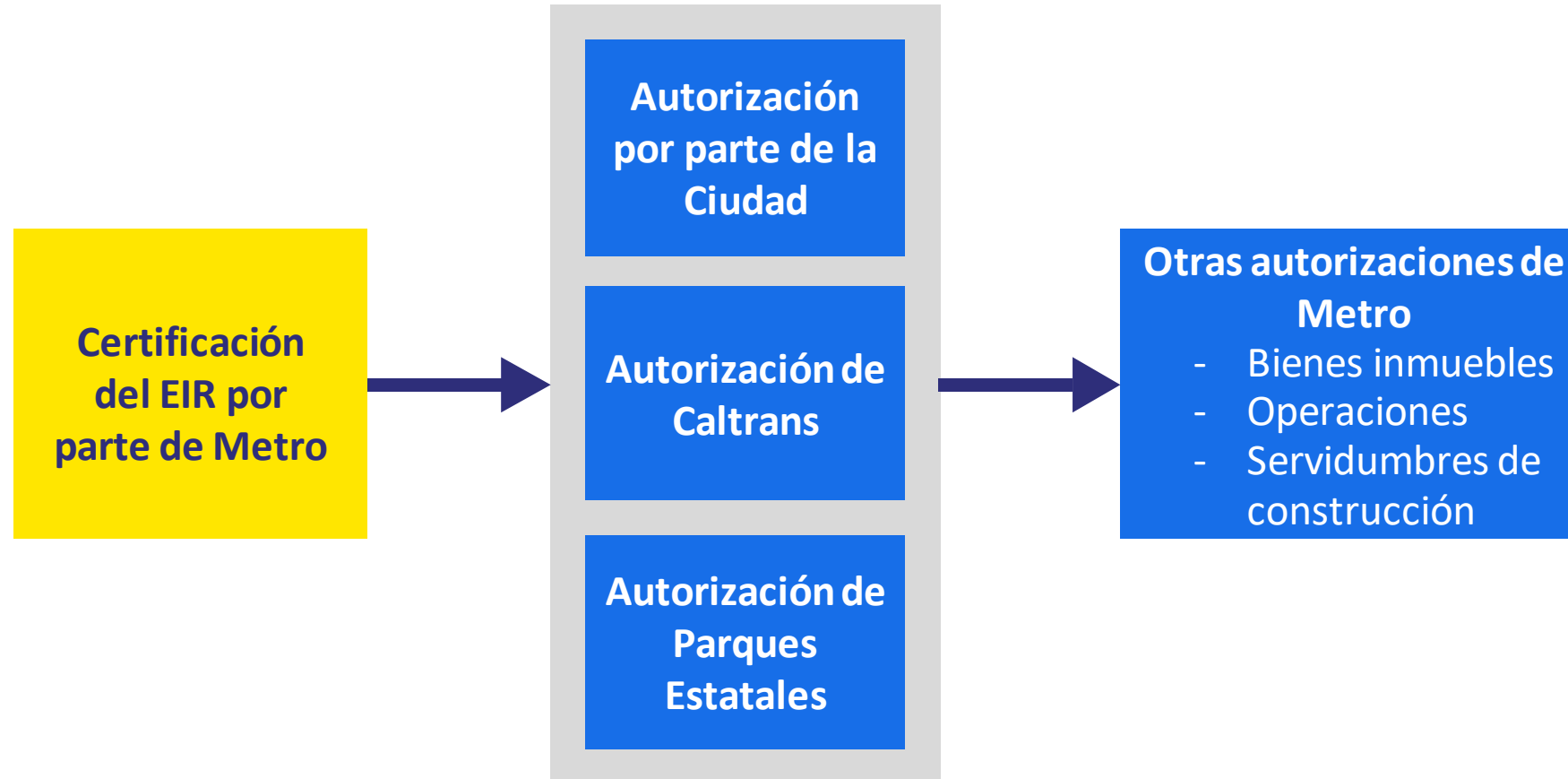




# Pasos siguientes y futuras oportunidades para recabar las opiniones del público

- Publicación del EIR Final por parte de Metro
  - Metro publicará el EIR Final el lunes 4 de diciembre de 2023
  - El EIR Final estará disponible en la página web de Metro en <https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/>
  - Copias impresas del EIR Final estarán disponibles en las siguientes bibliotecas:
    - Biblioteca Central
    - Sucursal Chinatown de la Biblioteca
    - Sucursal Cypress Park de la Biblioteca
    - Oficinas centrales de Metro, Biblioteca Dorothy Peyton Gray
- Reunión de la Junta Directiva de Metro

# Autorizaciones adicionales del proyecto tras la consideración del EIR Final por parte de la Junta Directiva de Metro



## Cómo participar en esta reunión



**Llene un formulario de preguntas y respuestas**  
Miembros del personal recolectarán los formularios

**¡HOY!**

Obtenga información actualizada sobre el estado del Proyecto y formule preguntas sobre la disponibilidad del EIR Final y futuras oportunidades para realizar comentarios públicos.

No se aceptarán comentarios públicos el día de hoy.



Panorama general

# Panorama general del proceso de la CEQA de Metro

- LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC propone el Proyecto de Transporte Aéreo Rápido de Los Angeles.
- Metro es la agencia líder en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA).
  - Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de garantizar que:
    - El EIR evalúe adecuadamente los efectos potenciales del proyecto y refleje el juicio independiente de Metro.
    - Las medidas de mitigación propuestas sean adecuadas.
    - Se haya cumplido el proceso de la CEQA en cuanto a notificaciones públicas, divulgación pública y distribución de documentos.
- El EIR Preliminar evalúa los posibles efectos ambientales asociados con la construcción y la operación del Proyecto.
- Durante los 90 días del periodo de revisión y comentarios públicos del borrador del EIR, Metro aceptó comentarios públicos sobre el borrador del EIR por correo electrónico, correo postal, teléfono y comentarios escritos y verbales durante cuatro audiencias públicas.
- El EIR Final tiene por objeto ayudar a Metro a tomar decisiones relativas a la adopción del Proyecto e incluye:
  - El EIR Preliminar
  - Comentarios y recomendaciones recibidos sobre el EIR Preliminar
  - Una lista de las personas, organizaciones y agencias públicas que hicieron comentarios sobre el EIR Preliminar
  - Respuestas a los comentarios recibidos sobre el EIR Preliminar
- Ley 44 del Senado
  - Se agilizan los litigios de la CEQA sobre los “proyectos de transporte público de liderazgo ambiental” en el Condado de Los Angeles.
  - El Proyecto será el primer proyecto de transporte público de liderazgo ambiental de conformidad con la Ley 44 del Senado.



Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA):

## Proceso de la CEQA

Obligatorio en todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de una agencia pública

Informa al público y a los responsables de tomar decisiones

Divulga los efectos potenciales sobre el medio ambiente asociados con un proyecto propuesto

Ofrece la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales

Dos periodos de comentarios públicos: Periodo de sondeo y revisión pública del EIR Preliminar

Certificación del EIR Final

# Calendario



**Difusión continua en la comunidad**

**¿Cuál es el propósito del EIR?**  
 El propósito del EIR Preliminar es evaluar el potencial de los efectos ambientales asociados con la implementación del Proyecto y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario.



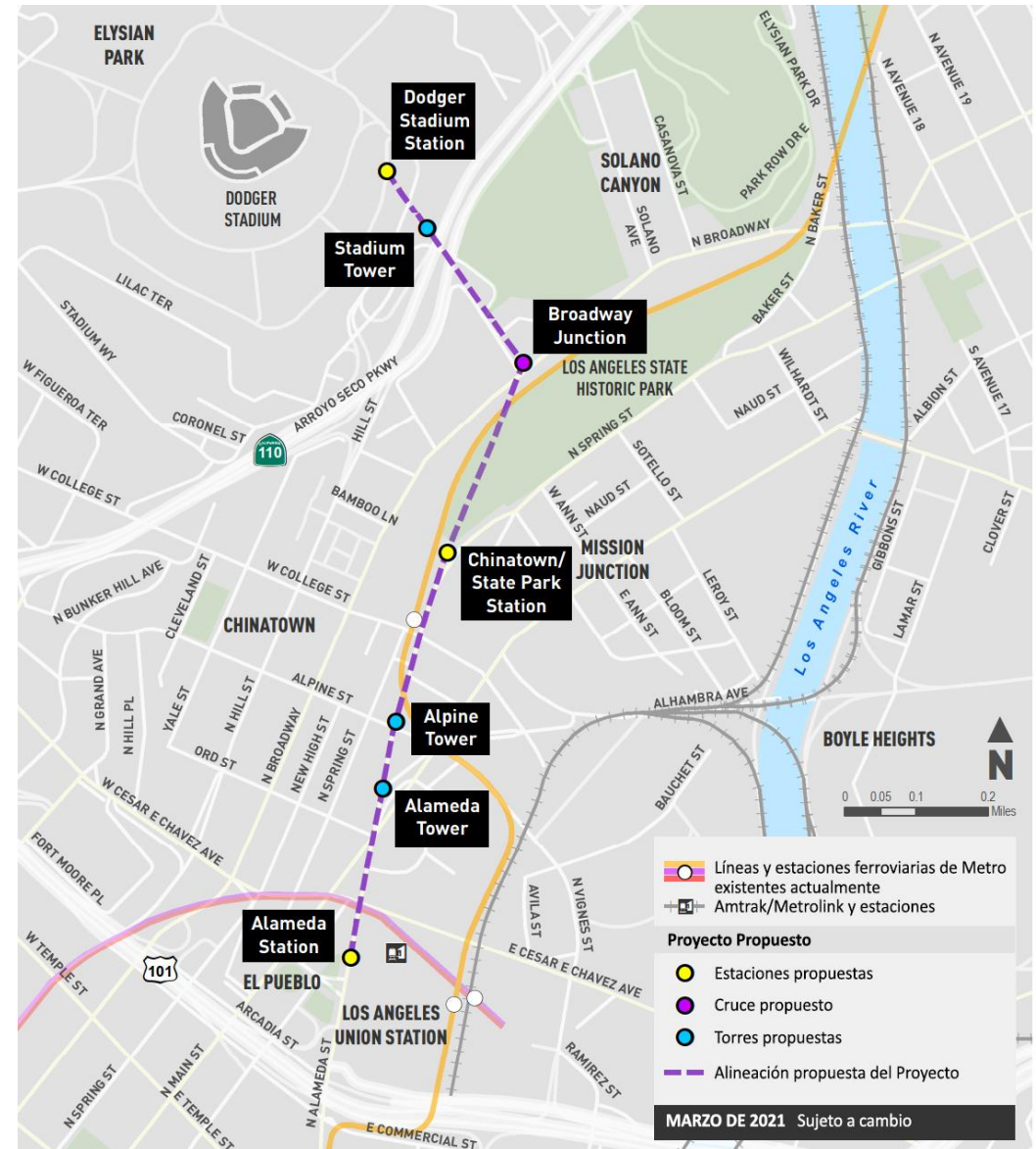




Antecedentes y panorama general del Proyecto

# Panorama general del Proyecto

- Proporcionar una conexión de transporte público permanente desde Los Angeles Union Station (LAUS) hasta los terrenos del Dodger Stadium mediante un sistema del teleférico aéreo de 1.2 millas.
  - El tiempo de viaje desde LAUS al Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos.
- Capacidad aproximada de 5,000 personas por hora en cada sentido
- Un sistema de transporte rápido, ecológico y cero emisiones que reduciría las emisiones de gases de efecto invernadero y mejoraría la calidad del aire como resultado de la reducción del uso de vehículos en el área del Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles de las comunidades, en las vías arteriales y en las autopistas.



# Propósito y necesidad

- **Mejora la movilidad y la accesibilidad** en la región proporcionando una conexión diaria de transporte público aéreo rápido de alta capacidad entre el sistema de transporte regional en LAUS, Dodger Stadium, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park y las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park.
- **Dada la capacidad del sistema del Proyecto, aproximadamente el 20% de los aficionados podrían tomar el transporte público aéreo conectado al sistema de transporte regional de Metro.**
- Esto **reduciría la congestión de vehículos** en Dodger Stadium y sus alrededores, en las calles de las comunidades, en las vías arteriales y en las autopistas durante los días de partido y de eventos especiales.
- Además de proporcionar servicio en los días de partido y eventos especiales en el Dodger Stadium y eventos en el Los Angeles State Historic Park, se prevé que **el Proyecto también proporcionaría servicio diario entre las 6:00 a.m. y las 12:00 a.m., para las comunidades circundantes**, incluyendo Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Solano Canyon, y el Los Angeles State Historic Park.

El Proyecto sería gratuito para todo aquel que tuviera boleto para un partido de los Dodgers. El Proyecto les permitiría a todos los residentes, empleados y negocios situados cerca del Proyecto utilizar el teleférico con su boleto de Metro sin costo adicional conforme al Plan de Acceso Comunitario.



# Patrocinador del Proyecto

- ARTT LLC donó LA ARTT LLC y el proyecto a Zero Emissions Transit (“ZET”), una organización sin fines de lucro y de apoyo a Climate Resolve, una corporación de beneficio público de California sin fines de lucro.
  - Los objetivos del ZET incluyen la promoción y el apoyo a las iniciativas de transporte de cero emisiones y otras medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte y para mitigar y adaptarse a los cambios meteorológicos y climáticos.
  - Estos objetivos y actividades organizacionales incluyen colaboraciones para defender soluciones climáticas equitativas, trabajar en formas más fáciles y seguras de desplazarse por Los Angeles que también reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, y abogar por opciones de movilidad que sean sostenibles, más seguras y mejoren la salud pública mediante la inversión en un mejor transporte público y opciones de transporte activo más seguras para Los Angeles.
  - El ZET identifica y apoya iniciativas de transporte con cero emisiones y otros proyectos, programas y políticas que mitigan el cambio climático, incluido el Proyecto.
- La donación incluye el apoyo continuo de ARTT LLC al Proyecto con ayuda financiera y conocimientos técnicos, incluido el reembolso a Metro en su papel de Agencia Líder del EIR y el financiamiento del trabajo técnico y de consultoría para el EIR.



# Beneficios para la comunidad

Aunque la CEQA no exige beneficios para la comunidad, el patrocinador del Proyecto ha escuchado a las distintas partes interesadas y se ha enterado de las necesidades adicionales de la comunidad. El Proyecto tiene la intención de negociar y aprobar un **acuerdo detallado de beneficios para la comunidad (CBA) a través de su proceso de autorización con la Ciudad de Los Angeles.**

## Beneficios del proyecto

- Mejor acceso al transporte públicos
- Mejor calidad del aire
- Nuevas mejoras en las calles y conexiones peatonales
- Autorización ambiental de un nuevo puente peatonal hacia el LA State Historic Park
- Nuevos baños públicos
- Ampliación y mejora de las instalaciones de las negocios concesionados en el LA State Historic Park
- Nueva iluminación mediante energía renovable
- Conectividad entre parques (Elysian Park)
- Oportunidades para artistas locales
- Conectar comunidades a través del Programa de Acceso Comunitario
- Acceso gratuito a partidos de béisbol
- PLA con los sectores de edificación y construcción de OC/LA

## Compromisos del ZET

LA ART se compromete a apoyar al transporte de cero emisiones en sus iniciativas de desarrollo en el Área de Servicio del Proyecto que cumplan con los propósitos de Climate Resolve. Además del proyecto de teleféricos, los objetivos del ZET incluyen:

- Mejorar la conectividad del transporte activo.
- Proyectos adicionales de resiliencia climática, entre los que se incluyen:
  - posible instalación de pavimento reflectante, es decir, el programa “Cool Neighborhood”
  - identificación de oportunidades de instalación y operación de generación de energía renovable (por ejemplo, solar)
  - oportunidades de micro-red

## Respuesta a la moción Solis, Kuehl, Mitchell, Butts, Sandoval, Garcetti 24 de junio de 2021

- Mitigación de los efectos potenciales en el estacionamiento
- Creación de empleos locales
- Capacitación de la fuerza laboral
- Asociaciones y apoyo a las pequeñas empresas
- Vivienda de precio accesible
- Preservación de viviendas/negocios

## Beneficios para la comunidad Marco Borrador 11/2023

- Fondo Cultural Histórico
- Estrategias de preservación de la vivienda
- Distritos de estacionamiento y planes de administración de estacionamientos
- Sociedades comerciales
- Oportunidades turísticas y económicas
- Mejoras en el paisaje/entorno urbano
- Programa de transporte activo
- Exposición de arte e historia
- Mejoras en la infraestructura
- Capacitación laboral, empleos sindicales
- Seguridad reforzada
- Contratación local

**DISCUSIONES ACTUALES ENTRE LAS PARTES INTERESADAS**



Orientación hacia el EIR Final

# Contenido del EIR Final

- Resumen ejecutivo
- Introducción
- Descripción del proyecto
- Costos y financiamiento
- Correcciones y adiciones
- Respuesta a comentarios
- Programa de monitoreo y reporte de la mitigación
- Siglas
- Lista de preparadores
- Referencias



# Respuestas a comentarios: Respuestas tópicas

Respuesta tópica	Índice
<b>A</b>	SB 44
<b>B</b>	Modelo de usuarios; filas en las estaciones y transporte antes y después de un partido
<b>C</b>	Características del proyecto
<b>D</b>	Metro es la Agencia líder adecuada para el proyecto propuesto como Autoridad de Transporte de la Región; Metro nombró y consultó a las Agencias Responsables Aplicables
<b>E</b>	El proyecto propuesto no desplazará viviendas ni impedirá la construcción de viviendas planificadas
<b>F</b>	Los Angeles State Historic Park
<b>G</b>	Sin segmentación inadecuada del proyecto: El proyecto propuesto tiene por objeto crear una conexión de transporte público desde el centro de transporte de Union Station de Metro a través de un sistema de teleférico hasta los terrenos del Dodger Stadium.

Respuesta tópica	Índice
<b>H</b>	El EIR Preliminar consideró una variedad apropiada de alternativas y opciones de diseño
<b>I</b>	Uso de las características y planos de diseño del Proyecto en las medidas de mitigación
<b>J</b>	Diseño y funcionamiento del teleférico
<b>K</b>	Señalización e iluminación
<b>L</b>	Patrocinador del Proyecto y costos y análisis financiero del Proyecto propuesto
<b>M</b>	Sistemas de transporte público urbano aéreo comparables
<b>N</b>	Justicia ambiental
<b>O</b>	Respuesta al estudio del Laboratorio de Movilidad de la UCLA
<b>P</b>	Modelización del ruido del sistema de teleférico





# Adiciones al EIR

## Inaugurado el Conector Regional de Metro

## Cambio de nombre de la línea L (Dorada) de Metro a Línea A

## Aprobación del Plan Comunitario del Centro por parte de la Ciudad

## Centro de movilidad en la estación de Dodger Stadium

## Factores estéticos

- Preparación y análisis de los puntos clave de observación suplementarios

## Recursos biológicos

- Características del diseño del Proyecto en respuesta al Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California
- Informe actualizado sobre los árboles
- Encuesta adicional sobre recursos biológicos

## Emisiones de gases de efecto invernadero

- Elemento de diseño del proyecto relativo al Green Power Program del LADWP

## Peligros

- Aclaración a la medida de mitigación HAZ-A

## Uso del suelo

- Corredor del sendero Rim of the Valley
- Plan General de El Pueblo
- Plan Maestro de El Pueblo

## Ruido

- Modelización del ruido del sistema de teleférico

## Transporte

- Modificaciones de la Medida de Mitigación TRA-A
- Añadir TRA-PDF-A

## Incendio forestal

- Asunto del memo: Orientación del Fiscal General

## Alternativas

- Alternativa de mejora peatonal

## Otras consideraciones de la CEQA

- Barranco Chavez
- Hope Village

Las adiciones son cambios en el EIR Preliminar que se han realizado para aclarar, corregir o ampliar el análisis de impacto ambiental del Proyecto. Dichos cambios son el resultado de los comentarios del público y de las agencias recibidos en respuesta al EIR Preliminar y/o nueva información disponible desde la publicación del EIR Preliminar. Los cambios no dan lugar a nuevos o mayores efectos ambientales significativos que se derivarían del Proyecto y no constituyen nueva información significativa que justifique la recirculación del EIR Preliminar.



Panorama general de los comentarios  
y respuestas al EIR Preliminar

## Respuesta tópica A - SB 44

- El Proyecto es transporte público porque estará abierto al público en general en horarios regulares y programados, y operará diariamente para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Angeles.
- El Proyecto cumple los requisitos de SB 44 porque:
  - Funcionaría con cero emisiones.
  - Reduciría las emisiones en no menos de 50,000 toneladas métricas a 166,653 MT CO<sub>2</sub>e de reducción de gases de efecto invernadero directamente en el corredor del Proyecto sin utilizar compensaciones.
  - Reduciría el VMT (millas recorridas por un vehículo) del Proyecto a lo largo de su vida útil de más de 30,000,000 VMT a 129,629.500 VMT ahorrados.
  - Sería congruente con el RTP/SCS.
  - Incorporaría prácticas de infraestructuras sostenibles como un sistema de transporte público innovador y sostenible que ofrece una opción de transporte público sostenible, con opción ART de alta capacidad y cero emisiones para los visitantes del Dodger Stadium.

# Respuesta tópica B - Modelo del volumen de pasajeros; filas en las estaciones y transporte antes y después de los partidos

## Modelo del volumen de pasajeros

- Dada la singularidad de un teleférico como medio de transporte, se desarrolló un modelo específicamente adaptado a los partidos y eventos en Dodger Stadium para calcular el número de pasajeros del Proyecto.
- El modelo se basa en la relación estadística entre el costo y el tiempo de viaje, utilizando datos de una variedad de fuentes, incluidas las encuestas de elección del modo para los angelinos que viajan a los eventos deportivos en el centro de Los Angeles, el tiempo de viaje y el costo al Dodger Stadium y LAUS por conducir y usar el transporte público, los costos de estacionamiento, el valor del tiempo, las encuestas de intercepción de modo de acceso de los usuarios del Dodger Stadium Express, y muchos otros datos.
- El modelo se basa en numerosas fuentes de datos e hipótesis validadas por los datos.

Metro contrató a Stantec para que examinara los análisis de transporte realizados para el Proyecto. Stantec llegó a la conclusión de que el modelo de pronóstico del número de usuarios del Proyecto y las entradas y fuentes de datos del modelo eran creíbles, defendibles y apropiadas para su uso en el análisis y que coincidían con los pronósticos de número de usuarios incluidos en el EIR Preliminar.

## Filas en las estaciones: Antes de un partido

- Las filas se controlarían mediante una circulación vertical eficiente y por el personal de la estación de Alameda.
- Incluso con la longitud máxima de la fila, una persona al final de la misma esperaría un máximo calculado de 7 minutos antes de subir a la cabina del teleférico; otras personas esperarían menos tiempo.

## Filas en las estaciones: Después de un partido

- Las filas de espera tras un juego en la estación del Dodger Stadium se calcularon en base a hipótesis sobre los patrones de salida y cálculos de los tiempos de caminata desde las diversas zonas de asientos dentro del estadio.
- Las filas para abordar, los tiempos de carga de pasajeros y los tiempos de viaje del Dodger Stadium Express son significativamente más largos y variables que los de LA ART.
- La fila de LA ART después del partido/evento estaría en constante movimiento, ya que las cabinas saldrían cada 23 segundos.
- LA ART mejoraría sustancialmente el nivel de servicio y reduciría las filas de pasajeros en comparación con el Dodger Stadium Express.

## Respuesta tónica C - Características del proyecto

- Características de sostenibilidad en las estaciones, torres y cruces, y mejoras de los espacios al aire libre en el Los Angeles State Historic Park.
- Plan de Acceso Comunitario para que los residentes y empleados de las empresas cercanas al proyecto puedan utilizar el teleférico con su boleto de Metro sin costo adicional.
- Mejoras en el acceso peatonal a lo largo de la alineación del Proyecto, incluyendo mejoras en el paisaje urbano, estructuras de sombra y posibles asientos.
- Acceso al Los Angeles State Historic Park y al Elysian Park.
- Centros de movilidad en las estaciones de Chinatown/State Park y Dodger Stadium.
- Utilización de artistas locales para realizar obras de arte específicas en cada estación que reflejen la cultura y la historia únicas de la comunidad.
- Diseño de los componentes del Proyecto inspirado en la cultura e historia de la comunidad vecina.
- Plan de interpretación para identificar formas únicas de utilizar el Proyecto para proporcionar una interpretación adicional de la cultura y la historia de la comunidad vecina, especialmente dirigida a un grupo diverso de visitantes.
- Planes de comercialización para ayudar a promocionar las zonas comerciales adyacentes, honrando al mismo tiempo la rica historia y el significado cultural de cada zona.
- Programa de apoyo a los negocios y a la comunidad durante la construcción.
- Asociaciones con negocios y organizaciones sin fines de lucro locales a lo largo de la alineación del Proyecto.
- Compromiso de utilizar al menos un 35% de negocios propiedad de poblaciones MBE/WBE/DBE/SBE/DVBE/LGBTQ durante la fase de construcción.

## Respuesta tópica D - Metro es la agencia líder adecuada para el Proyecto propuesto como autoridad de transporte de la región; Metro nombró y consultó a las agencias responsables pertinentes

- Metro es la agencia líder adecuada para el Proyecto porque Metro es el principal responsable de la implementación del Proyecto como autoridad de transporte de la región.
  - Para el Proyecto, Metro tiene la tarea de considerar la aprobación de todos los planos de diseño, construcción e implementación de conformidad con la sección 130252 del Código de Servicios Públicos, así como la consideración de las aprobaciones escritas para operar el Proyecto, en virtud de su autoridad de conformidad con la sección 130252 del Código de Servicios Públicos.
- Agencias responsables - la Ciudad, Parques Estatales y Caltrans- participaron adecuadamente en el proceso de consulta, incluyendo sobre el EIR Preliminar.

## Respuesta tónica E - El Proyecto propuesto no desplazará viviendas ni impedirá la construcción de viviendas planificadas

- El Proyecto se diseñó teniendo en cuenta los proyectos de vivienda planificados, incluidos el Plan Maestro de Justicia Restaurativa y el Proyecto Hope Village.
- El proyecto no desplazará ninguna vivienda existente o planificada, incluidos el Plan Maestro de Justicia Restaurativa, las viviendas previstas de Homeboy Industries y Hope Village de The California Endowment.

## Respuesta tónica F - Los Angeles State Historic Park

- La estación de Chinatown/State Park tendría una superficie de 2,195 pies cuadrados en el Los Angeles State Historic Park (~,1% del total del parque de 32 acres), y el dosel de la estación tendría un saliente de 9,320 pies cuadrados sobre el parque.
- La alineación del Proyecto cruza por el extremo oeste del Parque, junto a la actual Línea L (Dorada) de Metro y el sistema de catenaria aéreo asociado.
- La altura libre aérea requerida para el Proyecto se situaría por encima de aproximadamente 59,470 pies cuadrados del total del parque de 32 acres, más un espacio de separación adicional.
- La distancia vertical del Proyecto a la parte inferior de las cabinas oscilaría entre 26 y 53 pies, con una media de aproximadamente 40 pies desde el nivel del suelo sobre el parque.

La respuesta tónica F incluye una discusión del marco legal que permite al Departamento de Parques y Actividades Recreativas de California otorgar un permiso para el uso del Los Angeles State Historic Park por parte del Proyecto.

Se aplicaría la Medida de Mitigación LUP-A para exigir que el Proyecto obtenga una enmienda al Plan General del Los Angeles State Historic Park. La Enmienda está sujeta a la revisión y aprobación de la Comisión de Parques Estatales, que conserva su autoridad independiente en relación con el Proyecto.

Con los espacios despejados requeridos y la altura a la que las cabinas cruzarían el Los Angeles State Historic Park, la capacidad de utilizar la gran mayoría del parque para volar cometas, eventos especiales (por ejemplo, conciertos, ferias de artesanías, eventos de asociación, carreras de 5K/10K, talleres, festivales culturales, y el mercado de agricultores), y otras oportunidades recreativas pasivas (por ejemplo, picnics, trotar, senderismo y partidos informales) no se verían afectadas por el Proyecto.





## Respuesta tópica F - Los Angeles State Historic Park

A través de la colaboración con Parques Estatales, el Proyecto ha sido diseñado para proporcionar beneficios adicionales al Los Angeles State Historic Park, incluyendo mejoras peatonales entre la Línea L del Metro (Dorada) y el parque, y la integración de la Estación de Chinatown/State Park en el límite sur del parque con mejoras en el paisaje, un centro de movilidad, y otros servicios del parque incluyendo negocios en concesión, baños, y un corredor cubierto que conecta los negocios en concesión y los baños.

El patrocinador del Proyecto se ha comprometido a trabajar con Parques Estatales para desarrollar un “Plan de Interpretación” que identifique formas únicas de utilizar el Proyecto con el fin de proporcionar interpretación adicional en el parque, especialmente dirigida a una comunidad diversa de visitantes.



## Respuesta tópica G - Sin segmentación inadecuada: El proyecto propuesto tiene por objeto crear una conexión de transporte público desde el centro de transporte de Union Station de Metro a través de un sistema de teleférico hasta los terrenos del Dodger Stadium

- El Proyecto únicamente propone un sistema de teleférico.
- El Proyecto no incluye otros desarrollos, y ni el patrocinador del Proyecto ni ningún otro solicitante ha presentado la solicitud para otros desarrollos no relacionados con los usos existentes del estadio en los terrenos del Dodger Stadium.
- El proyecto responde a la necesidad de una conexión permanente de transporte público con Dodger Stadium para los partidos de los Dodgers y eventos especiales en los terrenos del Dodger Stadium.
- Los terrenos del Dodger Stadium sólo están aprobados para el Dodger Stadium y usos y estructuras auxiliares, con designaciones restrictivas y una zonificación que no se ajusta a los usos especulados por los autores de los comentarios.

## Respuesta tópica H - El EIR Preliminar consideró una gama apropiada de alternativas y opciones de diseño

- El EIR Preliminar consideró una serie de alternativas razonables, identificando adecuadamente una alternativa “ambientalmente superior” y analizando una alternativa de “No habrá Proyecto”, de conformidad con la CEQA.
- Es poco probable que la alternativa de administración de sistemas de transporte para un Dodger Stadium Express mejorado alcance el mismo nivel de pasajeros que el Proyecto y, por lo demás, no cumple con la mayoría de los objetivos del Proyecto que buscan alcanzar el propósito subyacente del Proyecto de proporcionar una conexión de transporte público directa permanente entre LAUS y los terrenos del Dodger Stadium y mejorar la conectividad de las comunidades circundantes.
  - Se necesitarían 77 viajes de autobús por hora para proporcionar la capacidad equivalente de transporte de pasajeros del Proyecto, un aumento significativo respecto a los 8 viajes de autobús por hora que utiliza actualmente el Dodger Stadium Express.
  - La electrificación de los autobuses del Dodger Stadium Express no anularía los problemas operativos asociados con la expansión sustancial del Dodger Stadium Express.
- Las opciones de diseño y uso proporcionan flexibilidad para que los responsables de tomar decisiones adopten potencialmente una o más variaciones menores de los componentes del Proyecto en caso de que quien toma decisiones determine que dicha variación menor es deseable como parte del Proyecto.

La mejora de la conexión entre LAUS y Dodger Stadium a través del Proyecto proporcionaría la conexión de transporte público más rápida, más frecuente y de más alta capacidad para el mayor número de usuarios que viajan a Dodger Stadium para contar con el mayor número de viajes en transporte público de duración competitiva desde más lugares de la región.

## Respuesta tópica I - Uso de las características y planos de diseño del Proyecto en las medidas de mitigación

- Las medidas de mitigación del Proyecto no aplazarían inadmisiblemente la mitigación.
- El desarrollo de planes o estudios futuros puede ser apropiado para reflejar las condiciones sobre el terreno en el momento en que pueda producirse el impacto potencial, así como nuevos avances en el diseño del Proyecto durante la fase posterior a la autorización.
- El uso de las características de diseño del Proyecto no oculta sus efectos.

# Respuesta tónica J - Diseño y operaciones de las cabinas

## Capacidad

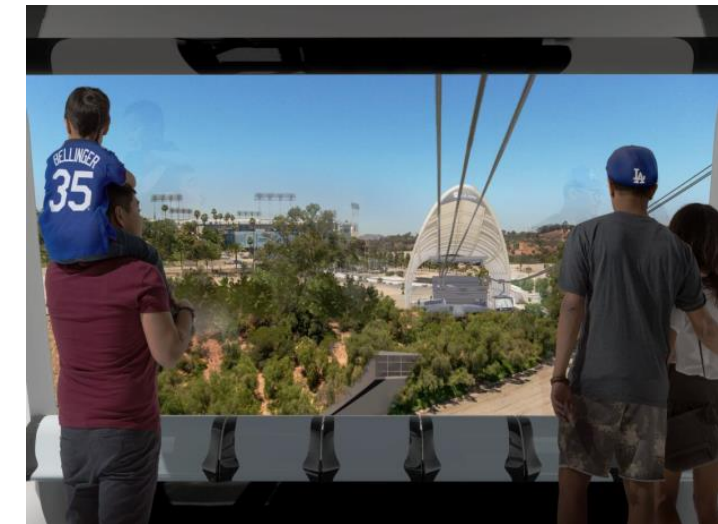
- El Proyecto transportaría hasta aproximadamente 5,000 pasajeros por hora por sentido (pphpd) y el tiempo de viaje desde LAUS al Dodger Stadium sería de siete minutos.

## Abordaje accesible

- Las estaciones y cabinas cumplirían los requisitos de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (“ADA”).
- De ser necesario, se podría reducir la velocidad de las cabinas o detenerlas en la estación para fines de abordaje.
- En cada estación habría personal para garantizar un abordaje seguro y, en caso necesario, realizar paradas para descarga o abordaje.
- El tiempo necesario para desacelerar o detener las cabinas se tiene en cuenta en la capacidad total del sistema.

## Seguridad de los pasajeros

- Cada cabina dispondría de una cámara de seguridad a bordo con conexión a la sala de control, así como de un botón de “oprimir para hablar”, que permitiría la comunicación en dos sentidos con la sala de control.
- Como las cámaras estarían monitoreadas, el personal de operación tendría la oportunidad de identificar situaciones en curso e intervenir verbalmente.
- Los operadores dispondrían de protocolos de comunicación con las fuerzas del orden y los miembros de los equipos de primera respuesta.
- Las cabinas dispondrían de un sistema de ventilación con rejilla y ventanas selladas para la visión que, por motivos de seguridad, no se abrirían con el fin de evitar el lanzamiento de objetos desde las cabinas.



# Respuesta tópica J - Diseño y operaciones de las cabinas

## Suministro de energía a las cabinas

- Se prevé que las cabinas se alimenten de energía mediante baterías situadas en cada una de ellas.
- Las baterías se cargarían durante la noche mientras las cabinas se almacenan en la zona subterránea de mantenimiento de cabinas, bajo la estación de Dodger Stadium.
- Durante las operaciones, las baterías se cargarían continuamente por el movimiento de las cabinas a lo largo de la alineación del Proyecto.

## Mantenimiento

- Las actividades de mantenimiento correrían a cargo del operador e incluirían la inspección preoperativa diaria del sistema, así como actividades de mantenimiento a largo plazo.

## Operaciones de emergencia

- El sistema del Proyecto incorporaría redundancias y diseños robustos para minimizar la posibilidad de fallas mecánicas que impidan el movimiento de las cabinas del teleférico.
- Como parte del Proyecto se prepararía un Plan de Operaciones de Emergencia que establecería directrices para una amplia gama de situaciones.
  - El Plan de Operaciones de Emergencia incluirá protocolos de respuesta a emergencias y procedimientos de seguridad desarrollados conjuntamente con el operador, el proveedor del sistema y las autoridades locales (por ejemplo, LAFD y LAPD).
  - El Plan de Operaciones de Emergencia también tendría en cuenta la improbable situación de que el sistema y las cabinas no pudieran trasladarse a la estación más cercana y que, por lo tanto, los pasajeros tuvieran que ser evacuados directamente de las cabinas.

# Respuesta tópica K - Señalización e iluminación

## Señalización en las cabinas

- No se propone ninguna señalización digital en el exterior de las cabinas.
- La señalización propuesta para el exterior de las cabañas es señalización de los derechos de denominación estática y no luminosa.
- El Proyecto propone que dos cabinas se destinen a la exhibición de gráficos de programación comunitaria y que una cabina se destine a la exhibición de obras de arte de colaboradores artísticos locales.



## Iluminación

- La iluminación del Proyecto incluiría iluminación de bajo nivel con fines de seguridad y orientación adyacente y dentro de las estaciones, los cruces, las torres, dentro de las cabinas, en la circulación vertical y las áreas de venta de boletos, control de pasajes y filas.
- En las estaciones, los cruces y las torres se instalaría iluminación de bajo nivel para acentuar la señalización, los elementos arquitectónicos, el paisajismo, las plazas peatonales adyacentes y los posibles centros de movilidad.
- El Estudio de Iluminación determinó que los efectos del Proyecto con respecto a la invasión de la luz y el deslumbramiento serían menos que significativos.

La señalización del Proyecto se integraría arquitectónicamente en el diseño del sistema de ART, incluidas sus estaciones, el cruce, las torres y las cabinas, y se diseñaría de acuerdo con los requisitos de aprobación aplicables de Metro, la Ciudad y el Estado.

# Respuesta tónica L - Patrocinador del Proyecto y costos propuestos del Proyecto y análisis financiero

## Patrocinador del Proyecto

ARTT LLC donó LA ARTT LLC, el Patrocinador del Proyecto, y el Proyecto a Zero Emissions Transit, una organización sin fines de lucro dedicada a apoyar programas, políticas y proyectos de transporte con cero emisiones, tales como el Proyecto.

## Costos de capital, operación y mantenimiento

- Los costos de capital para la construcción del Proyecto se calculan entre \$385 y \$500 millones y asumen salarios vigentes.
- Los costos anuales de operación y mantenimiento del proyecto se proyectan en aproximadamente entre \$8 y \$10 millones por año y asumen los salarios vigentes.

## Fuentes de financiamiento

- La principal fuente de financiamiento de capital para el Proyecto es el financiamiento de bonos cubierto por los ingresos del Proyecto.
  - Las principales fuentes de ingresos del Proyecto son los ingresos por el cobro de boletos y los ingresos derivados del patrocinio de los derechos de denominación.
  - Los costos de operación y mantenimiento se financiarán íntegramente con los ingresos del Proyecto.

**El Proyecto no depende de financiamiento por parte de Metro. No se ha buscado ni comprometido ninguna fuente de financiamiento público para el Proyecto.**



# Respuesta tónica M - Sistemas de transporte público urbano aéreo comparables

## Sistemas de transporte público urbano aéreo comparables

- Las aplicaciones modernas han visto la evolución de la tecnología como un modo viable de transporte público urbano rápido.
- Al igual que el Proyecto, los sistemas de transporte público aéreo de ciudades de todo el mundo están integrados en el entorno urbano.
  - Los sistemas de transporte público aéreo comparables demuestran que dichos sistemas pueden funcionar de forma segura, eficiente y concertada con los usos residenciales y de espacios al aire libre cercanos, incluidos los parques y otras instalaciones recreativas.
  - Los sistemas comparables de transporte público aéreo promueven la creación de arte público y ofrecen a las ciudades la oportunidad de colaborar con artistas locales para embellecer sus comunidades.

## Privacidad

- El Proyecto se ubicaría en un entorno urbano densamente poblado, rodeado de una variedad de tipos de desarrollos comerciales, industriales y residenciales.
- En este tipo de entorno, es habitual que el transporte público, como el tren ligero de Metro, se sitúe junto a usos residenciales, y los modernos sistemas de transporte público aéreo de otras ciudades, como Portland (Oregón) y Nueva York, funcionan junto a usos residenciales.
- No obstante, las ventanas de las cabinas pueden estar equipadas con cristales de privacidad que pueden volverse opacos al estar junto a vistas sensibles.
- El Proyecto trabajaría con las partes interesadas adyacentes a la alineación del Proyecto para identificar las ubicaciones en las que estaría justificado el uso de cristales de privacidad.
- En cuanto a las ubicaciones a lo largo de la alineación del Proyecto en las que podría activarse el cristal de privacidad, se tienen en cuenta las vistas sensibles adyacentes y la distancia vertical y horizontal entre las cabinas del Proyecto y las vistas sensibles adyacentes.



Ciudad de México, México



Toulouse, Francia

# Respuesta tónica N - Justicia ambiental

- El EIR Preliminar se ocupa de la justicia ambiental teniendo en cuenta la capacidad del Proyecto para reducir la congestión y las emisiones de los vehículos en el camino en una zona desproporcionadamente cargada por la contaminación, e incluyendo un análisis de los efectos potenciales del Proyecto en la comunidad circundante, llegando a la conclusión de que el Proyecto podría resultar en beneficios en la calidad del aire para las comunidades circundantes.
- El EIR Preliminar analizó la congruencia del Proyecto con las políticas del Gran Plan relacionadas con la justicia ambiental, y el Proyecto es congruente con las políticas del Plan General relacionadas con la justicia ambiental.
- El Proyecto apoya la Plataforma de Equidad de Metro y ayuda a promover el transporte público como un elemento esencial para permitir el acceso y mejorar la calidad de vida en el Condado de Los Angeles.
- El Proyecto está designado para brindar un acceso regional de precio accesible y opciones de movilidad a las comunidades adyacentes a la alineación el Proyecto.
- Las actividades de difusión pública del Proyecto fueron diseñadas tomando en cuenta los principios de justicia ambiental.
- El Proyecto no excluiría el desarrollo de otros usos, incluidas la vivienda, tiendas de comestibles y/o instalaciones de atención médica en las comunidades circunvecinas.
- El Proyecto mismo atendería la necesidad de una conexión permanente de transporte público a uno de los lugares más visitados de la región y aliviaría la congestión en las calles, vías arteriales y carreteras de la comunidad circundante, reduciendo así la contaminación atmosférica asociada y mejorando la seguridad.



# Respuesta tónica O - Respuesta al estudio del Laboratorio de Movilidad de la UCLA

- El estudio del Laboratorio de Movilidad no fue presentado por sus autores en el Laboratorio de Movilidad como comentario sobre el EIR Preliminar del Proyecto, y no parece haber sido creado para dicho propósito.
- El 13 de enero de 2023, el Laboratorio de Movilidad emitió la siguiente declaración acerca del estudio del Laboratorio de Movilidad:

## **Declaración del Laboratorio de Movilidad de la UCLA respecto a la proyección del volumen de pasajeros del teleférico de LA**

El Laboratorio de Movilidad de la UCLA es un laboratorio de ingeniería y tecnología dedicado a la investigación e innovación científica alrededor de las tecnologías de la movilidad. Los datos del Laboratorio sobre el volumen de pasajeros de transporte público pronosticado de un teleférico en Dodger Stadium son de naturaleza preliminar. Sería necesario realizar investigaciones adicionales para extraer conclusiones sobre el uso potencial del teleférico. El laboratorio no expresa una opinión propia sobre si el proyecto debería ser construido.

Jiaqi Ma

Director del Laboratorio de Movilidad de la UCLA

Director Adjunto del Cuerpo Docente del Instituto de Estudios sobre el Transporte de la UCLA

Metro contrató a Stantec para que examinara los análisis de transporte realizados para el Proyecto, incluyendo la Sección 3.17, Transporte, y el Apéndice N, Apéndices de Transporte del EIR Preliminar. Stantec es una empresa de diseño y ejecución global respetada internacionalmente que proporciona servicios de ingeniería y planificación de transporte entre sus muchas líneas de servicio. Stantec llegó a la conclusión de que el modelo de pronóstico del número de usuarios del Proyecto y las entradas y fuentes de datos del modelo eran creíbles, defendibles y apropiadas para su uso en el análisis y que coincidían con los pronósticos de número de usuarios incluidos en el EIR Preliminar.

## Respuesta tónica P - Modelización del ruido del sistema de teleférico

- Basado en el diseño del Proyecto, y como se discute en la Sección 3.13, Ruido, y el Apéndice M, Informe Técnico sobre Ruido y Vibración, del EIR Preliminar, un sistema de teleférico 3S similar al Proyecto en Tirol, Austria y en el Glaciar Stubai, fue utilizado en la evaluación de los efectos del ruido para validar las ecuaciones del Artículo Rossi a fin de asegurar que las ecuaciones del Artículo Rossi podrían ser utilizadas apropiadamente para predecir los niveles de ruido de las operaciones del Proyecto.

# Informe complementario sobre recursos biológicos

- El biólogo del Proyecto realizó un estudio de campo adicional del Los Angeles State Historic Park.
  - Este estudio de campo no dio lugar a la observación de nuevas especies vegetales o silvestres ni de hábitats adecuados.
- El EIR Final incluye un Informe Suplementario de Recursos Biológicos que describe cómo es probable que las características de diseño del Proyecto reduzcan el riesgo de colisión con aves en comparación con las líneas de transmisión.
  - Los cables del teleférico no incluirían un cable de blindaje, lo que reduciría el riesgo de colisión.
  - La estrecha agrupación de los tres cables del teleférico, junto con el hecho de que los cables serían más gruesos que las líneas de transmisión, los haría más visibles para las aves.
  - El Proyecto incluiría dispositivos que apoyan y mantienen la separación adecuada entre los cables de los sistemas conocidos como portadores holgados, lo que incrementaría la visibilidad de los cables para las aves.
  - Las ventanas de la cabina estarían diseñadas para ser teñidas y/o cubiertas parcialmente con una película de vinilo con el fin de que sean visibles para las aves en vuelo.
  - Las cabinas se desplazan a lo largo de los cables a intervalos frecuentes durante los periodos de funcionamiento, aumentando aún más la visibilidad de los cables por los que se desplazan.
  - El patrocinador del Proyecto desarrollaría un Plan de mitigación, monitoreo y gestión adaptativa de colisiones de aves para abordar el potencial de colisiones de las aves.
- Aunque la eliminación de árboles puede resultar en una reducción marginal del hábitat arbóreo adecuado para las aves que anidan, los murciélagos que reposan y otros animales silvestres en las cercanías del Proyecto, se esperaría que las especies de vida silvestre comunes utilicen hábitats adyacentes, y no se producirían efectos sustanciales a nivel poblacional en las especies comunes debido a la magnitud reducida de pérdida de hábitat en relación con la cantidad de hábitat disponible en las áreas circundantes.
  - El reemplazo de los 145 árboles grandes que se eliminarán con 242 nuevos árboles compensaría con creces cualquier impacto asociado con el Proyecto.
- El EIR Final incluye características adicionales de diseño del proyecto relacionadas con los recursos biológicos bajo solicitud del CDFW.

# Congestión | Estacionamiento

## Congestión

- No es necesario analizar la congestión del tráfico de conformidad con la CEQA en el EIR Preliminar luego de la implementación de SB 743, que designó al VMT como el método para evaluar los efectos ambientales del transporte en los proyectos de la CEQA.
- La Evaluación de Transporte del Proyecto no-CEQA encontró que podría haber aumentos localizados en el tráfico en las intersecciones más cercanas a la estación de Alameda y de Chinatown/State Park del Proyecto debido a que algunos pasajeros decidirían estacionarse y viajar o tomar Uber o Lyft.
- Se recomienda que el Proyecto trabaje con Metro con el fin de identificar una asociación de transporte para los usuarios del Proyecto que les motive a utilizar el transporte público, caminar o desplazarse en bicicleta a las estaciones del Proyecto.

## Estacionamiento

- No es obligatorio analizar el estacionamiento de conformidad con la CEQA ni con las Directrices de Evaluación del Transporte (“TAG”).
- No obstante, el estudio sobre el estacionamiento se preparó para proporcionar información adicional a la comunidad y a los responsables de tomar decisiones sobre las condiciones actuales de estacionamiento y la posibilidad de que el Proyecto afecte las condiciones de estacionamiento en torno a la estación de Alameda y la estación de Chinatown/State Park.
- Tal y como se recomienda en el estudio sobre el estacionamiento, el patrocinador del Proyecto preparará, en colaboración con la Ciudad, y con una sólida aportación de las partes interesadas de la comunidad, un plan de gestión del estacionamiento.
- La Ciudad implementaría cualquier estrategia de gestión del estacionamiento en la vía pública que se identifique.

El modelo de usuarios del Proyecto - basado en amplias fuentes de datos e hipótesis validadas por los datos – asume que el 67.5% de los usuarios del Proyecto tomarán el transporte público hasta LAUS para acceder al Proyecto. El Proyecto reduciría la congestión de vehículos y las emisiones asociadas en el Dodger Stadium y sus alrededores, en las calles de las comunidades, en las vías arteriales y en las autopistas durante los días de partido y de eventos especiales, mejorando el acceso a Elysian Park y al Los Angeles State Historic Park, y proporcionando una forma sostenible de transporte público.



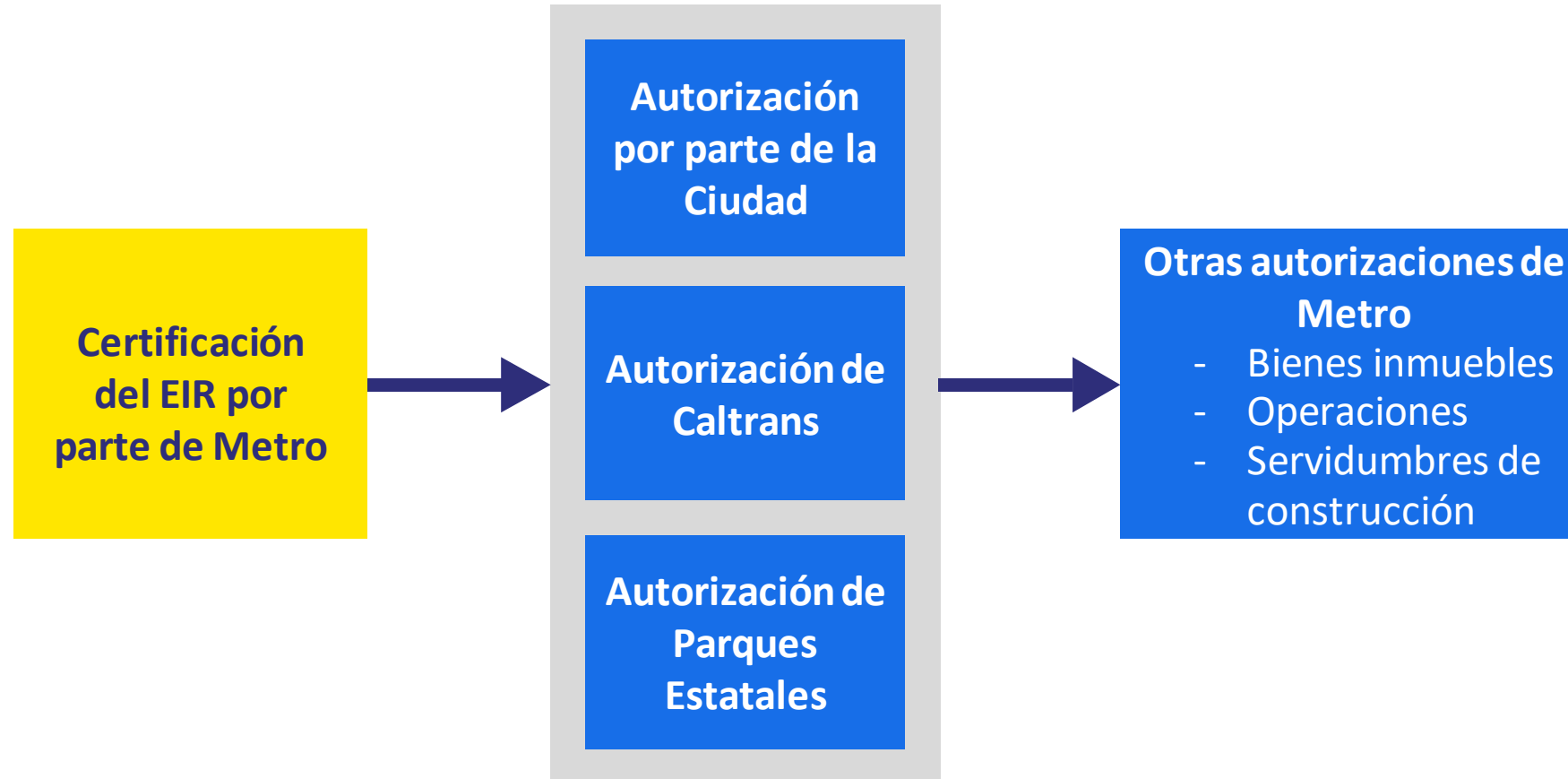
Pasos siguientes y futuras oportunidades para recabar las opiniones del público

# Pasos siguientes y futuras oportunidades para recabar las opiniones del público

- Publicación del EIR Final por parte de Metro
  - Metro publicará el EIR Final el lunes 4 de diciembre de 2023
  - El EIR Final estará disponible en la página web de Metro en <https://www.metro.net/projects/aerial-rapid-transit/>
  - Copias impresas del EIR Final estarán disponibles en las siguientes bibliotecas:
    - Biblioteca Central
    - Sucursal Chinatown de la Biblioteca
    - Sucursal Cypress Park de la Biblioteca
    - Oficinas centrales de Metro, Biblioteca Dorothy Peyton Gray
- Reunión de la Junta Directiva de Metro



# Autorizaciones adicionales del proyecto tras la consideración del EIR Final por parte de la Junta Directiva de Metro





Sesión de preguntas y respuestas

## Cómo participar en esta reunión



**Llene un formulario de preguntas y respuestas**  
Miembros del personal recolectarán los formularios

**¡HOY!**

Obtenga información actualizada sobre el estado del Proyecto y formule preguntas sobre la disponibilidad del EIR Final y futuras oportunidades para realizar comentarios públicos.

No se aceptarán comentarios públicos el día de hoy.

Ver una grabación de la reunión virtual del 30 de noviembre de 2023

**Más información y ver las  
presentaciones**



**[metro.net/aerialrapidtransit](https://metro.net/aerialrapidtransit)**

# Pasos siguientes y futuras oportunidades para recabar las opiniones del público

Reunión de la Junta Directiva de Metro

Procesos de aprobación posteriores

- El patrocinador del Proyecto iniciará el proceso público para estas autorizaciones, revisiones y aprobaciones discrecionales adicionales tras la certificación del EIR por parte de la Junta Directiva de Metro, cada una de las cuales incluirá actividades adicionales de difusión y participación en la comunidad.
  - Ciudad de Los Angeles
  - Departamento de Parques y Actividades Recreativas de California
  - Departamento de Transporte de California

**Obtenga más  
información y consulte  
el Informe de Impacto  
AmbientaFinal**



**[metro.net/aerialrapidtransit](https://metro.net/aerialrapidtransit)**



**GRACIAS**