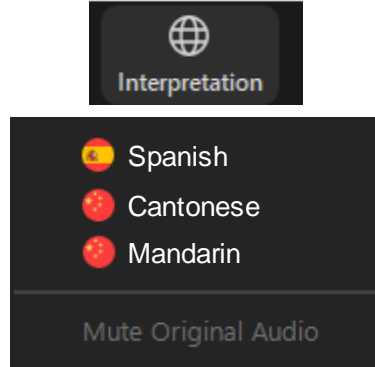




Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR del Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles

13 de diciembre de 2022

Language Accommodations* (Asistencia de Lenguaje / 語言選項 / 语言选项)



Click on the interpretation button.

Select Spanish, Cantonese, or Mandarin.

You are welcome to download a translated version of the Presentation at metro.net/aerialrapidtransit

*Note that if you are calling in via phone, the interpretation feature is not available in Zoom for phone-only participants. Please log in to Zoom to access interpretation if you can.

Español

Haga clic en el botón de interpretación.

Seleccione: Español, Cantonés o Mandarín.

Puede descargar una versión traducida de la presentación en metro.net/aerialrapidtransit

*Nota. Si llama vía telefónica, la opción de interpretación no estará disponible en Zoom. Si es posible, favor de ingresar a Zoom para tener acceso a la interpretación.

粵語

點擊傳譯按鈕。

選擇西班牙語、粵語或普通話。

歡迎您在
metro.net/aerialrapidtransit
下載簡報的翻譯版本

*注意: 如果您是打電話參加, 口譯的選項無法使用。如有可能, 請用電腦的Zoom軟體連結口譯功能。

普通话

点击口译按钮。

选择西班牙语、粤语或普通话。

欢迎在
metro.net/aerialrapidtransit
下载演示文稿翻译版本。

*注意: 如果您是打电话参加, 口译的选项无法使用。如有可能, 请用Zoom软件连结口译功能。



Ver las Presentaciones

Aprenda más y Vea las Presentaciones



metro.net/aerialrapidtransit

Aerial Rapid Transit - LA Metro

metro.net/projects/aerial-rapid-transit/#documents

Metro Ride Fares Projects Careers About Metro Translate

Home > Projects > Aerial Rapid Transit

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

213.418.3423

Content

- Overview
- Status
- Latest Updates
- Documents
- Contact Us

Welcome

Bienvenidos

歡迎詞

欢迎

Orden del Día



1. Propósito de la Reunión



2. Cómo Participar en Esta Reunión Virtual



3. Generalidades



4. Resumen del Proceso de la CEQA



5. Generalidades del Proyecto LA ART



6. Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR



7. Sesión de Comentarios Públicos

Para ayuda con el Zoom: por favor escríbanos a mary.nooristani@aecom.com o llame al (619) 251-9180

Propósito de la Reunión

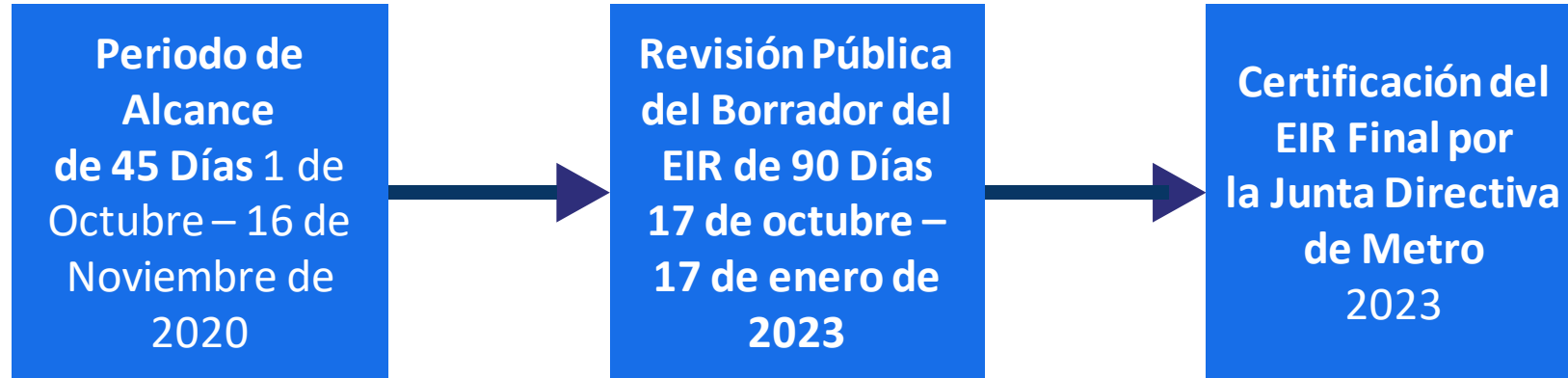


**ANÁLISIS Y CONCLUSIONES
CLAVE DEL PRESENTE
BORRADOR DEL EIR**



**SESIÓN DE COMENTARIOS
PÚBLICOS**

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



¡HOY!
Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales.
Hoy no habrá preguntas y respuestas.

Alcance Comunitario Continuo

Tres Talleres Informativos
Dos Audiencias Públicas
ESTAMOS AQUÍ

La comunicación que se haga hoy a través del chat de Zoom no se considerarán un comentario público formal.



Cómo Hacer Comentarios Sobre el Borrador del EIR, a Más Tardar el 17 de Enero de 2023



Audiencia Pública Adicional

Centro de Los Ángeles/Chinatown

Jueves, 12 de enero de 2023, 5:00 – 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012



Email

LAART@metro.net



Correo
postal

Mr. Cory Zelmer

Deputy Executive Officer Metro
One Gateway Plaza, Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012



Teléfono

213-922-6913

¿Cómo Participar en esta Reunión?



Durante la Sesión de Comentarios Públicos: Levante la mano y se le llamará para que quite el silencio a su dispositivo y así pueda proporcionar comentarios públicos.

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales. Hoy no habrá preguntas y respuestas.



Generalidades

Generalidades

- El Proyecto de Transporte Rápido Aéreo de Los Ángeles ha sido propuesto por LA Aerial Rapid Transit Technologies LLC
- Metro es la agencia principal en la preparación de un Informe de Impacto Ambiental (EIR) según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)
- El Borrador del EIR evalúa los posibles efectos ambientales asociados a la construcción y el funcionamiento del proyecto propuesto

Generalidades

- Como agencia principal, Metro tiene la responsabilidad de asegurarse de que:
 - El informe de impacto ambiental EIR evalúe adecuadamente los posibles impactos del proyecto
 - Las medidas de mitigación propuestas sean apropiadas
 - Se haya cumplido con el proceso de la CEQA en lo que respecta a las notificaciones públicas, la divulgación pública y la distribución de documentos

Generalidades

- Actualmente estamos aceptando comentarios del público sobre el borrador del EIR en virtud de la CEQA
 - Audiencias Públicas
 - Email
 - Correo postal
 - Teléfono
- Proyecto de Ley 44 del Senado
 - Adoptada para agilizar la revisión de los proyectos de transporte de liderazgo ambiental en el Condado de Los Ángeles en virtud de la CEQA
 - El proyecto propuesto será el primer proyecto de transporte de liderazgo ambiental en virtud del Proyecto de Ley 44 del Senado
 - Requisitos de la Audiencia Pública
 - **Taller Informativo: dentro de los primeros 10 días calendario del período de comentarios públicos, para informar al público sobre los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR**
 - Audiencia Pública: dentro de los últimos 10 días calendario del periodo de comentarios del público para obtener el testimonio del público



Generalidades del Proceso de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Proceso de la CEQA

Esto se requiere para todos los proyectos emprendidos, financiados o que requieran la aprobación de un organismo público

Informa al público y a los responsables de la toma de decisiones

Revela los posibles impactos ambientales resultantes de un proyecto propuesto

Da la oportunidad de hacer comentarios sobre cuestiones ambientales

Dos periodos de comentarios del público: Periodo de Alcance Público y Revisión Pública del Borrador del EIR

SB 44 requiere dos reuniones públicas durante la Revisión Pública del Borrador del EIR: Taller Informativo y Audiencia Pública

Calendario



¿Cuál es el Objetivo del Borrador del EIR?

El propósito del Borrador del EIR es evaluar el potencial de los impactos ambientales asociados con la implementación del proyecto propuesto, y proporcionar medidas de mitigación cuando sea necesario

Reuniones públicas durante el Periodo de Revisión Pública del Borrador del EIR:

Talleres Informativos

Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 22 de octubre	Virtual
Taller Informativo sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 25 de octubre	En Persona

Metro organizó dos talleres informativos para dar a conocer al público los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR

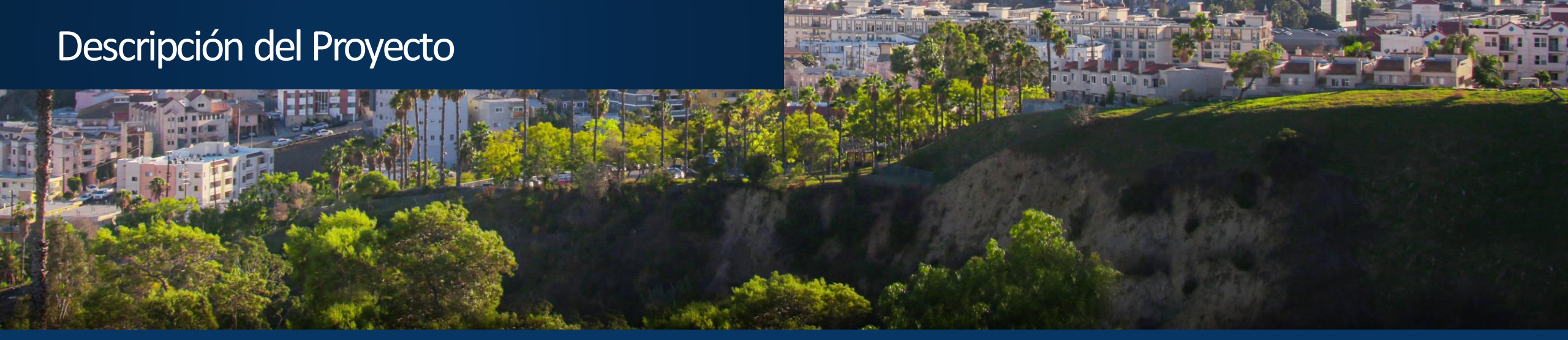
Audiencias Públicas

Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 1	Sábado 10 de diciembre	En Persona
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 2	Martes 13 de diciembre	Virtual
Audiencia Pública sobre el Borrador del EIR No. 3	Martes 12 de enero	En Persona

Metro organizará tres Audiencias Públicas para recibir comentarios del público sobre el Borrador del EIR



Descripción del Proyecto



Generalidades del Proyecto

- Proporciona una conexión de transporte permanente desde la estación Los Angeles Union Station (LAUS) hasta la propiedad del estadio Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas de 1.2 millas (1.93 km).
 - El tiempo de traslado desde la estación LAUS hasta el Dodger Stadium sería de aproximadamente 7 minutos
- Capacidad de aproximadamente 5,000 personas por hora y por dirección
- Funcionamiento diario para dar servicio a los residentes, trabajadores, usuarios del parque y visitantes de Los Ángeles
- Da acceso al parque Los Angeles State Historic Park y a las comunidades circundantes a través de la estación intermedia de Chinatown/State Park
- Transporte rápido de cero emisiones, respetuoso del medio ambiente, que reduciría las emisiones de GEI gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.



Ruta y Ubicación del Proyecto

- El proyecto comenzaría junto a Union Station y El Pueblo, y terminaría en el Dodger Stadium, con una estación intermedia en la entrada que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park.
- Conecta las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- La ruta propuesta del proyecto maximiza la ruta a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros



Precedentes de Sistemas de Transporte Aéreo

- La tecnología de transporte aéreo se ha usado durante más de 100 años
- Los sistemas modernos son un medio factible de transporte urbano y actualmente funcionan en varias ciudades alrededor del mundo
- Sistemas de transportes de góndolas establecidos en el mundo, como los de La Paz, Bolivia y de la Ciudad de México, México, se usan como sistema de transporte rápido para las poblaciones urbanas a las que sirven
- Al igual que los sistemas utilizados en Koblenz (Alemania), Phu Quoc (Vietnam) y Toulouse (Francia), el proyecto propuesto es de góndolas "3S".
 - Las cabinas transportarán aproximadamente de 30 a 40 pasajeros
 - El sistema proporcionará un viaje fluido y estable



Portland, Oregon



Roosevelt Island, New York



La Paz, Bolivia



Ciudad de México, México



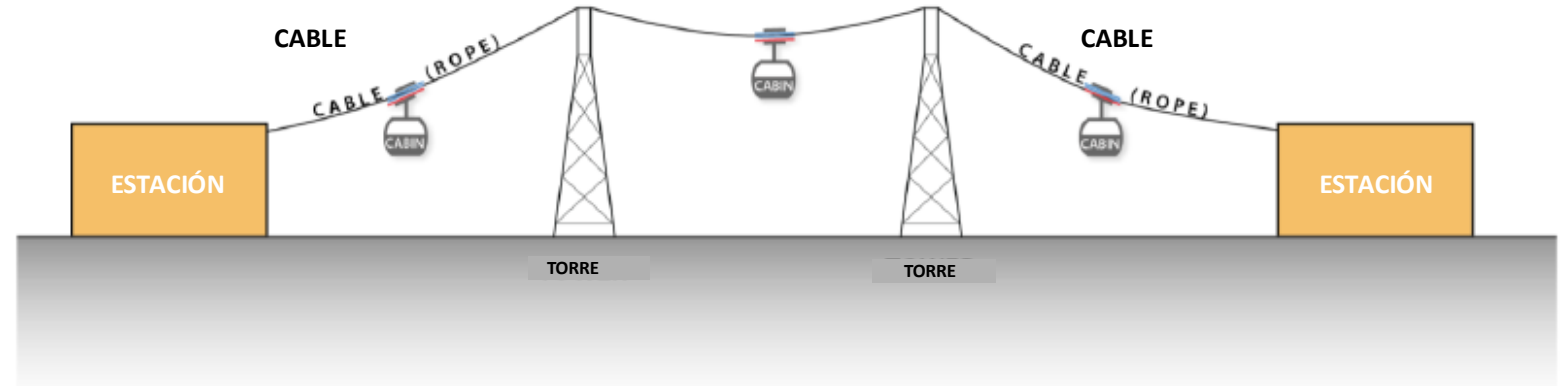
Toulouse, Francia



Medellín, Colombia

Tecnología de Transporte con Cables

El sistema ART incluye estaciones de pasajeros, una intersección que no es para pasajeros y torres para soportar los cables aéreos que transportan las cabinas



3 Estaciones de Pasajeros

- Incluyen sistemas mecánicos, eléctricos y de plomería, andenes de abordaje, y circulación vertical (por ejemplo, escaleras, escaleras mecánicas y ascensores)
- Incluyen áreas para la venta de boletos, la revisión de boletos y la formación de colas; el abordaje y desembarque de pasajeros; las operaciones; y los equipos del sistema

1 Intersección que no es para pasajeros

- Necesario para que el sistema ART gire los cables y permanezca a lo largo de la ruta del Proyecto

3 Torres para Soportar los Cables y las Cabinas

Sistema "3S" y Cabinas de Góndola

Sistema "3S"

- El sistema "3S" incluye tres cables: dos "cables guía" para la estabilidad y un tercer "cable de arrastre" para la circulación de las cabinas
- Las cabinas se desprenden del cable de arrastre que circula continuamente, se frenan al entrar en una estación para la salida y entrada de pasajeros, y luego se vuelven a unir al cable de arrastre

Cabinas

- De 30 a 40 pasajeros cada una, dependiendo de la configuración exacta de los asientos y las comodidades de las cabinas seleccionadas
- Totalmente accesibles para la ADA y con capacidad para sillas de ruedas
- En ellas se pueden sentar o estar de pie
- Ofrece espacio para carriola de bebé y bicicletas
- Se movería a una velocidad máxima de 13.4 millas por hora (21.6 km/h) durante las horas pico
- Al entrar en una estación, las cabinas reducirían su velocidad a aproximadamente 1 pie por segundo (0.3 m/seg) que equivale a menos de 1 milla por hora (1.6 km/h) para dejar que los pasajeros entren o salgan de la cabina en movimiento



Propósito y Necesidad

- Proporcionar una conexión de transporte directa entre Union Station y la propiedad del Dodger Stadium a través de un sistema de góndolas aéreas
- Conectar las comunidades circundantes de Chinatown, Mission Junction, Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Echo Park y Solano Canyon con el sistema de transporte regional accesible en Union Station
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad en la región proporcionando una conexión diaria de transporte rápido aéreo de alta capacidad entre el sistema de transporte regional en LAUS
- Proporcionar un centro de movilidad en la Estación Chinatown/State Park
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire



Dodger Stadium: Uno de los Lugares Más Visitados de la Región

- Atrae a grandes multitudes de la región, con aproximadamente 100 partidos de béisbol y otros eventos cada año
- La gran mayoría de los visitantes se desplazan en sus vehículos personales
- Los vehículos ocasionan congestionamientos en las comunidades circundantes y en las autopistas cercanas
- Las comunidades cercanas a la ruta del proyecto propuesto fueron identificadas como en el percentil 90 – 100 de las comunidades desproporcionadamente cargadas por varias fuentes de contaminación en el Estado (Mapa CalEnviroScreen 4.0)

Objetivos del Proyecto

- Ampliar las opciones de movilidad para los usuarios del transporte público a través de una conexión directa entre la estación LAUS y Dodger Stadium, un centro de eventos regional.
- Atraer a nuevos usuarios de transporte público al sistema de Metro a través de una experiencia única de un sistema de transporte aéreo y brindar una conexión con el Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los visitantes del Dodger Stadium proporcionando un acceso alternativo eficiente, de gran capacidad y más rápido al Dodger Stadium.
- Mejorar la seguridad de los barrios adyacentes al Dodger Stadium reduciendo el número de vehículos en la zona.
- Reducir la contaminación relacionada con el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) gracias a la reducción de la congestión vehicular en el Dodger Stadium y sus alrededores y en las calles del vecindario, las carreteras arteriales y las autopistas.
- Aumentar la conectividad de las personas con el centro de transporte público de la región de la estación LAUS y las instalaciones del Dodger Stadium.
- Mejorar la experiencia de los pasajeros del transporte público proporcionando vistas escénicas únicas del área de Los Ángeles a los pasajeros del ART y a los seguidores de los Dodgers.
- Llevar un sistema de transporte aéreo de clase mundial al área de Los Ángeles.
- Mejorar la conectividad de la comunidad proporcionando acceso peatonal y de transporte de primera/última milla a áreas que han estado históricamente desatendidas, incluyendo los parques Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Identificar oportunidades de tarifas comparables, asequibles y accesibles para la comunidad y el acceso a Los Angeles State Historic Park y Elysian Park.
- Minimizar la huella en el medio ambiente del proyecto mediante la integración de características de sostenibilidad y diseño respetuoso del medio ambiente en los materiales, la construcción, las operaciones y el mantenimiento del proyecto propuesto.
- Proporcionar un medio de transporte sostenible al operar el sistema ART usando electricidad de cero emisiones con almacenamiento de baterías de respaldo a fin de reducir las emisiones de GEI y mejorar la calidad del aire.
- Maximizar la ruta del proyecto a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimizar los requisitos de los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes futuros



Espacio Aéreo | Ruta sobre Derecho de Paso Público/Propiedad Pública y Propiedad Privada

- Las normas de la industria para el diseño y el funcionamiento del transporte por cables y las cabinas están documentadas en la Norma B77.1 del American National Standards Institute (ANSI), el cual se desarrolla en coordinación con fabricantes, consumidores y reguladores
 - La Norma ANSI B77.1 regula las distancias verticales y horizontales entre el transporte por cables y las cabinas y elementos tales como vehículos, peatones, vegetación, edificios y otras estructuras
- La ruta maximiza la alineación a lo largo del derecho de paso (ROW) público y la propiedad pública y minimiza los derechos aéreos sobre las propiedades privadas, teniendo en cuenta los usos de la tierra adyacentes existentes y futuros
- Consideraciones adicionales en la selección de la ruta del proyecto:
 - Minimizar los cambios en los carriles de circulación, los carriles de estacionamiento y la circulación de bicicletas y peatones
 - Minimizar la reubicación de servicios públicos
 - La ubicación de recursos históricos y arqueológicos
 - Minimizar el uso de topografía irregular o difícil
 - Consideraciones técnicas y factibilidad



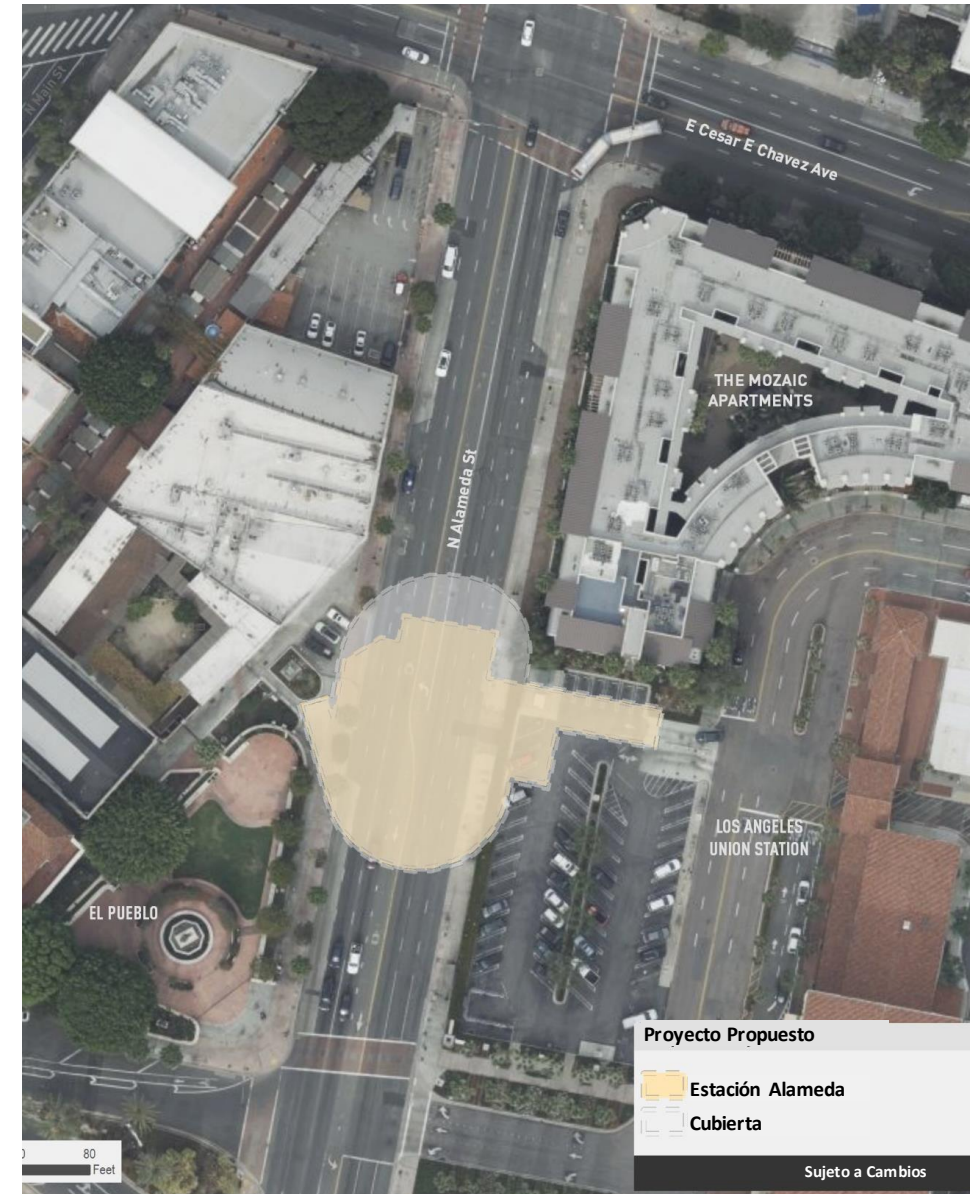
Diseño

- El objetivo del diseño es desarrollar un diseño arquitectónico común que unifique el sistema general de góndolas aéreas, permitiendo al mismo tiempo que cada componente principal contribuya a su respectiva condición urbana localizada
- De igual importancia es el deseo de minimizar la masa y la escala percibida de las estaciones, la intersección que no es para pasajeros y las torres.
- Las estaciones y la intersección aprovechan la forma de una bóveda de cañón simple para proporcionar el mínimo espacio cerrado necesario para proteger el equipo de transporte por cables y proporcionar sombra y protección contra la intemperie a los pasajeros en el andén de abordaje
- Cada una de las torres está diseñada para que sus bases no impidan la circulación adyacente de vehículos y peatones, y su color gris neutro de tono claro busca adaptarse al entorno urbano circundante



Estación Alameda

- En Alameda Street, junto a la explanada planeada de LAUS y la Placita de Dolores, entre Los Angeles Street y Cesar Chavez Avenue
- Esta estación tendría aproximadamente 173 pies (52 m) de largo, 109 pies (33 m) de ancho y 78 pies (24 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 31 pies (9.5 m) sobre la calle Alameda
- La circulación vertical se introduciría al norte de la Placita de Dolores, en una nueva plaza peatonal propuesta en El Pueblo y este de la zona prevista de la explanada de LAUS



Torre Alameda

- Situada en el Triángulo de la Alameda, un derecho de paso de la Ciudad entre Alameda Street, North Main Street y Alhambra Avenue
- 195 pies (59 m) de altura y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Actualizaciones del paisaje y las instalaciones del Triángulo de la Alameda, incluyendo la reutilización e integración de los adoquines existentes



Torre Alpine

- Situada en la esquina noreste de Alameda Street y Alpine Street, junto a la Línea L del Metro (Dorada)
- Es un terreno propiedad de la Ciudad, que actualmente se utiliza como estacionamiento no público para vehículos de la Ciudad
- 195 pies (59 m) de altura en el punto más alto y el cable estaría suspendido a 175 pies (53 m) sobre el suelo
- Paisajismo e instalaciones cerca de la base de la torre



Estación Chinatown/State Park

- Adyacente a Spring Street, en la parte que está más al sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La parte sur de la estación se situaría en el derecho de paso de la Ciudad, con la parte norte integrada al límite sur del parque Los Angeles State Historic Park
- La estación tendría aproximadamente 200 pies (61 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto.
- El andén de abordaje de pasajeros estaría aproximadamente a 50 pies (15 m) sobre el nivel del suelo
- El acceso al andén de abordaje se realizaría desde el mezzanine, mediante ascensores y escaleras
- Incluiría la creación de jardines e instalaciones, incluyendo la integración de los adoquines de granito



Estación Chinatown/State Park

Servicios de la Estación

- Centro de movilidad donde los pasajeros podrían tener acceso a un conjunto de opciones multimodales de primera y última milla, como un programa de bicicletas compartidas
- Mejoras peatonales, incluyendo mejoras paisajísticas y en las instalaciones, estructuras de sombra y posibles asientos

Servicios del Parque

- 740 pies cuadrados (69 m²) de concesiones
- 770 pies cuadrados (72 m²) de baños
- Paso cubierto de 220 pies cuadrados (20 m²) que conecta las concesiones y los baños



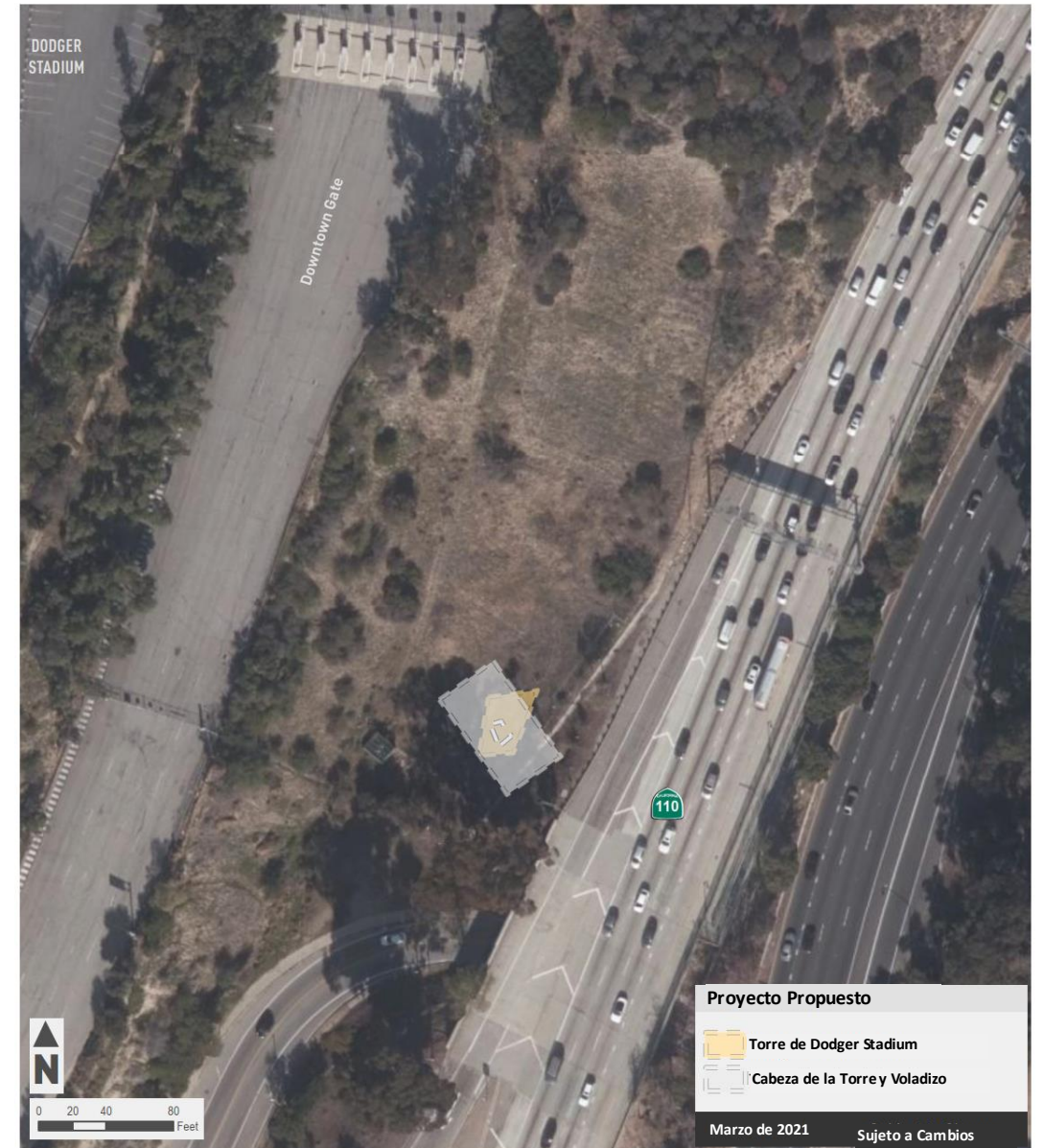
Broadway Junction

- Intersección o entronque que no es para pasajeros y que se localizaría donde se cruzan North Broadway y Bishops Road
- El edificio comercial existente situado en el 1201 de N. Broadway sería demolido
- La intersección tendría aproximadamente 227 pies (69 m) de largo, 60 pies (18 m) de ancho y 98 pies (30 m) de alto en su punto más alto



Torre del Estadio

- Ubicada en una ladera de propiedad privada al norte de Stadium Way, entre la entrada de Dodger Stadium Downtown Gate y la SR-110
- 179 pies (55 m) de altura con el cable suspendido 159 pies (48 m) por encima del suelo y con jardines cerca de la base de la torre



Estación Dodger Stadium

- Parte sureste de la propiedad del Dodger Stadium, cerca de la entrada Downtown Gate



Estación Dodger Stadium

- La estación tendría aproximadamente 194 pies (59 m) de largo, 80 pies (24 m) de ancho y 74 pies (23 m) de alto en su punto más alto
- Las cabinas de esta estación llegarían y saldrían de un andén de abordaje a nivel, con la zona de filas de pasajeros también a nivel
- Incluiría una zona subterránea bajo el andén para el almacenamiento y el mantenimiento de las cabinas, así como salas de descanso para el personal, taquillas y zonas de almacenamiento de repuestos
 - Cuando el sistema no esté en uso, las cabinas se devolverían a la Estación Dodger Stadium y ahí se almacenarían (en las horas en las que no operarían)
- Los baños para uso de los pasajeros estarían en la estación



La Estación Dodger Stadium también incluiría una conexión peatonal con el Dodger Stadium, incluyendo mejoras paisajísticas y de las instalaciones, así como posibles asientos

Sustentabilidad

- Las características de sostenibilidad del proyecto propuesto incluirían características contenidas en:
 - El Código de Normas de Construcción Ecológica de California de 2019
 - Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED) para nuevas construcciones del Consejo de Construcción Verde de los Estados Unidos
 - Sistema de Clasificación Envision del Instituto para la Infraestructura Sostenible
- El 100% de la energía para el proyecto propuesto sería suministrada por el Programa Green Power del Departamento de Agua y Energía de la Ciudad de Los Ángeles
- Almacenamiento de baterías de respaldo en cada estación, torre e intersección para proporcionar energía de reserva, en lugar de generadores diesel

Al igual que el proyecto, la alternativa de ruta de la calle Spring Street proporcionaría una opción de ART para los visitantes del Dodger Stadium, además del acceso entre el Dodger Stadium, las comunidades aledañas y el sistema de transporte regional disponible en Los Angeles Union Station. La tecnología del ART es silenciosa, y el proyecto propuesto reduciría las VMT y la congestión, lo que llevaría a reducir las emisiones de GEI y a mejorar la calidad del aire.

Construcción

Calendario

- Se prevé que la construcción del proyecto propuesto comience en 2024 y dure aproximadamente 25 meses, incluyendo la construcción, la instalación de los cables y las pruebas del sistema

Horario de los Trabajos

- Se prevé que el horario de construcción sea de 10 horas al día, que variará en función de las circunstancias y restricciones especiales
- Si bien no está anticipada, la aprobación de la Junta de Comisionados de Policía de la Ciudad de Los Ángeles se requeriría para ampliar las horas de construcción y los posibles trabajos de construcción en domingo.

Cierre de Carriles

- Los cierres anticipados incluirían cierres donde los carriles estarían cerrados las 24 horas del día durante ciertas fases de la construcción, o cierres alternos durante ciertas fases de la construcción, en los que los cierres se producirían durante las horas de construcción durante aproximadamente 10 horas al día, y las vialidades se reabrirían durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, durante aproximadamente 14 horas al día
- En el caso de los cierres alternativos, durante las horas en las que no hay trabajos de construcción, se colocarían placas de acero en las obras en la medida de lo posible para permitir la circulación de vehículos y peatones.
- Los cierres y las horas variarán según el lugar y la fase de construcción
- El proyecto propuesto implementaría un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción que incluirá desvíos y asegurará que el acceso para emergencias se mantenga durante todas las actividades de construcción

Supuestos Detallados de la Construcción

- Los supuestos detallados de la construcción se incluyen en el Apéndice B del Borrador del EIR



Análisis y Conclusiones Clave del Borrador del EIR

Temas de Recursos Ambientales

Todos los Temas de Recursos Ambientales de conformidad con el Apéndice G de las Directrices de la CEQA se abordan en el Borrador del EIR:

- Estética
- Agricultura/Silvicultura
- Calidad del Aire
- Recursos Biológicos
- Recursos Históricos/Culturales
- Energía
- Geología/Suelos
- Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
- Peligros/Materiales Peligrosos
- Hidrología/Calidad del Agua
- Planificación/Uso de la Tierra
- Recursos Minerales
- Ruido
- Población/Vivienda
- Servicios Públicos
- Recreación
- Transporte
- Recursos Culturales Tribales
- Sistemas de Servicios/Servicios Públicos
- Incendios Forestales

Estética

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos visuales de los componentes del proyecto que rodean la ruta del proyecto
- Puntos de observación clave que representan el carácter visual, incluyendo la presencia o ausencia de jardines, los usos predominantes del suelo, la escala de los edificios o las principales vistas escénicas, los recursos escénicos y los elementos visuales sustanciales disponibles, como los recursos de espacios abiertos, los árboles de las calles y las fachadas de los edificios
- La respuestas de quienes perciben estas vistas, incluyendo los peatones y quienes realizan actividades recreativas (por ejemplo, los usuarios de los parques)
- Aunque no hay vistas escénicas designadas, las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Luz y Deslumbramiento

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no bloquearía de manera significativa las vistas panorámicas o escénicas, como las vistas del horizonte del centro de Los Ángeles, Union Station, El Pueblo, Los Angeles State Historic Park, Arroyo Seco Parkway, Dodger Stadium, y las montañas de San Gabriel y San Bernardino
- Con las autorizaciones y aprobaciones del proyecto propuesto – que incluirían normas de diseño para mejorar la identidad visual y el carácter del proyecto propuesto y sus comunidades circundantes – no habría conflicto con la zonificación aplicable u otras regulaciones que rigen la calidad escénica
- El proyecto propuesto no crearía una fuente sustancial de luz o deslumbramiento y cumpliría con la normativa de iluminación de la Ciudad



Vista Actual y Simulada desde el State Historic Park hacia el Centro - Horizonte de Los Ángeles

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Vista Escénica	Menos que significativo	Menos que significativo
Recursos Escénicos	Sin impacto	Sin impacto
Carácter Visual	Menos que significativo	Menos que significativo
Luz y Deslumbramiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Las barreras y los muros contra ruido incluirían una pantalla de privacidad, y el proyecto recurriría a las mejores prácticas de gestión para reducir los impactos visuales. No se requiere mitigación.

Operación: Características del diseño del proyecto, incluyendo la iluminación de edificios y la iluminación de los letreros. No se requiere mitigación.

Agricultura y Silvicultura

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto entraría en conflicto con la zonificación agrícola en los sitios de la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La propiedad del Dodger Stadium no contiene usos agrícolas y está sujeta a un Permiso de Uso Condicional, que permite la operación de un estadio de Grandes Ligas de Béisbol y varias estructuras y usos auxiliares, incluyendo "servicio de transporte masivo" al sitio; por lo tanto, la construcción y operación del proyecto propuesto no entraría en conflicto con la zonificación agrícola existente

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Conversión de Tierras Agrícolas	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con la Zonificación de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Pérdida de Tierras Forestales	Sin impacto	Sin impacto
Uso Agrícola	Sin impacto	Sin impacto
Zonificación Agrícola y Ley Williamson	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Calidad del Aire

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos potenciales en la calidad del aire a escala regional y local de la construcción y operación del proyecto propuesto
- Características y efectos de los contaminantes atmosféricos
- Normativas adoptadas para la gestión de la calidad del aire
- Una Evaluación de Riesgos para la Salud (HRA) que evalúe el riesgo estimado de cáncer y el índice de peligro crónico no cancerígeno asociado a la construcción del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto sería coherente con los planes de calidad del aire aplicables
- Las emisiones estimadas de la construcción del proyecto propuesto serían inferiores a los niveles significativos de contaminantes y emisiones
- El proyecto propuesto no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes durante las operaciones, puesto que el proyecto propuesto no incluye ningún uso del suelo ni emisiones operativas que pudieran afectar materialmente a la calidad del aire del ambiente durante su funcionamiento
- El proyecto propuesto traería consigo a una reducción neta de las emisiones de contaminantes de los criterios al reducir las VMT, reduciendo así las emisiones en comparación con las condiciones existentes
- Basándose en los resultados de la HRA, el proyecto propuesto tendría un impacto menos que significativo relativo a la exposición de los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes procedentes de los TAC.

Calidad del Aire

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Planes de Calidad del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Aumento de los Contaminantes del Aire	Menos que significativo	Menos que significativo
Receptores Sensibles	Menos que significativo	Menos que significativo
Otras Emisiones	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Característica del proyecto que requiere que todos los equipos de construcción todo terreno que funcionen con diésel y tengan más de 50 caballos de fuerza deberán respetar las normas de emisiones de nivel 4 para motores diésel todo terreno establecidas por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA). No se requiere mitigación.

Operación: No se requiere mitigación.

Recursos Biológicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto afectaría a las especies con estatus especial y su hábitat
- Si el proyecto afectaría al hábitat ribereño o a los humedales protegidos
- El potencial de que el proyecto interfiera con el movimiento de la vida silvestre a lo largo de la ruta
- Si el proyecto entraría en conflicto con alguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, tal como una política u ordenanza de preservación de árboles
- Si el proyecto entraría en conflicto con los planes adoptados para la conservación del hábitat

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El área del proyecto generalmente no alberga un hábitat para especies de estatus especial; sin embargo, el retiro de palmeras y eucaliptos maduros durante la construcción del proyecto propuesto podría traer consigo el retiro de sitios de descanso para murciélagos
- El área del proyecto no contiene hábitats ribereños, ni otras comunidades naturales sensibles o humedales protegidos; por lo tanto, no habría ningún impacto
- El área del proyecto no sirve como un corredor regional de vida silvestre; sin embargo, las actividades de construcción pueden provocar que especies de murciélagos y aves eviten las áreas de construcción activa
- El proyecto reemplazaría los árboles retirados de acuerdo con la Ordenanza de Protección de Árboles Nativos de la Ciudad, los requisitos del Departamento de Parques y Recreación de California y otros requisitos aplicables

Recursos Biológicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Hábitat Ribereño	Sin impacto	Sin impacto
Humedales Protegidos	Sin impacto	Sin impacto
Políticas o Planes Biológicos	Menos que significativo	Sin impacto
Interferencia en el Movimiento de las Especies	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Modificaciones del Hábitat	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

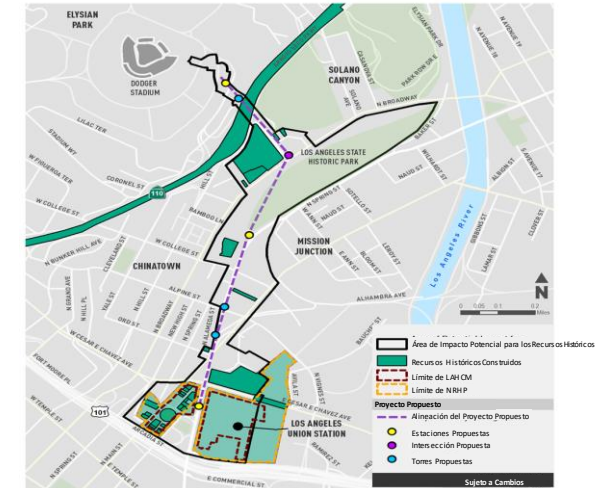
- Implementación de una característica de diseño del proyecto para establecer una Zona de Protección de Árboles para protegerlos
- Estudios de anidación previos a la construcción y medidas para evitar y minimizar los impactos para las aves que aniden

Operación: No se requiere mitigación.

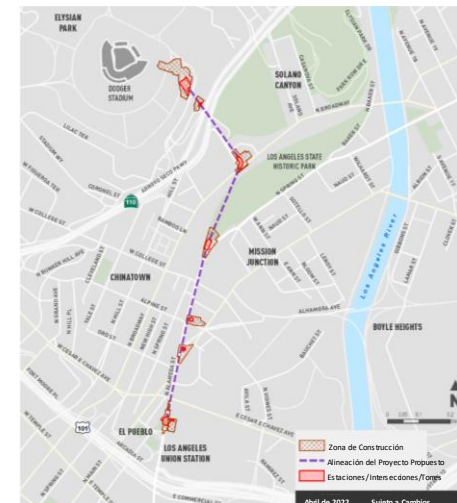
Recursos Culturales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Impactos directos e indirectos a 29 recursos históricos construidos dentro de el Área de Impactos Potenciales, incluyendo la Terminal de Pasajeros de Los Angeles Union Station y sus terrenos, el Distrito Histórico de la Plaza de Los Ángeles, la escuela secundaria Cathedral High School y el Distrito Histórico de Arroyo Seco Parkway
- Impactos de la alteración del suelo para los recursos arqueológicos dentro del Área de Impactos Directos, incluyendo La Placita, la Zanja Madre y la estación ferroviaria Southern Pacific Railroad's River Station
- **ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE**
- Recursos Históricos
 - La construcción de la Estación Alameda propuesta tiene el potencial de tener impactos directos e indirectos en la bodega de vinos The Winery y en el mural de *El Grito*; sin embargo, los impactos se mitigarían hasta hacerlos menos que significativos
 - Impactos relacionados con la construcción y las operaciones en todos los demás recursos históricos serían menos que significativos
- Recursos Arqueológicos
 - La construcción de la Estación Alameda, el Triángulo de Alameda, la Torre Alpine y la Estación Chinatown/State Park tienen el potencial de resultar en un cambio sustancial adverso en la importancia de un recurso arqueológico; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos



Área de Impactos Potenciales para los Recursos Históricos Construidos



Área de Impactos Directos en los Recursos Arqueológicos

Recursos Culturales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Recurso Histórico	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Recurso Biológico	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Alteración de Restos Humanos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

- Recursos Históricos
 - Características del diseño del proyecto para la documentación de pre-construcción y de post-construcción y la protección de la bodega de vinos The Winery y el mural de *El Grito*, y la protección del mural de *El Grito* durante la construcción
 - Supervisión de vibraciones y restricciones de los dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza durante la construcción de la Estación Alameda propuesta
- Recursos Arqueológicos
 - Preparación e implementación de un Plan de Supervisión y Mitigación para Recursos Culturales y un Programa de Implementación de Trabajadores de Recursos Arqueológicos
 - Plan de Pruebas Arqueológicas Previas a la Construcción de la Estación Alameda y de la Estación Chinatown/State Park propuestas
 - Posible rediseño de los servicios del parque Los Angeles State Historic Park para evitar los recursos arqueológicos

Energía

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Generalidades de las leyes y los reglamentos federales, estatales y locales relativos a la energía
- Generalidades de la producción, el suministro y el consumo de energía en California
- Evaluación de los recursos energéticos relacionados con la construcción y la demanda anual de energía asociada a las operaciones del proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El consumo temporal de energía asociado a la construcción del proyecto propuesto permitiría una reducción del consumo de energía a largo plazo asociado a las operaciones del proyecto propuesto
- El uso principal de electricidad asociado provendría de recursos renovables a través del Programa Green Power del LADWP
- El proyecto propuesto reduciría las VMT y aumentaría el número de personas que utilizan el transporte público, lo que resultaría en una disminución del uso de combustibles fósiles de los vehículos de pasajeros

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Consumo Innecesario, Ineficaz o Derrochador	Menos que significativo	Menos que significativo
Planes Energéticos Estatales o Locales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Geología y Suelos

QUÉ SE ESTUDIÓ

- Si el proyecto sería susceptible a riesgos sísmicos, como fuertes sacudidas del suelo, fallas, licuefacción o deslizamientos de tierra
- Si el proyecto estaría ubicado en una unidad geológica o suelo inestable, lo que potencialmente daría lugar a un deslizamiento de tierra, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del sitio.
- Si la ruta del proyecto incluiría suelos expansivos que podrían crear un riesgo sustancial directo o indirecto para la vida o la propiedad
- El potencial de que el proyecto destruiría, directa o indirectamente, un recurso o recurso paleontológico único o una característica geológica única

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el área del proyecto se encuentra en una región sísmica activa del sur de California, con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la implementación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con fuertes sacudidas sísmicas del suelo, fallas del suelo relacionadas con sismos y/o licuefacción durante la construcción del proyecto propuesto se reducirían a menos que significativos
- El Plan de Operaciones de Emergencia del proyecto incluiría protocolos de respuesta a emergencias y establecería que en caso de un terremoto de gran magnitud, el sistema sería evacuado y apagado por completo, y no se realizarían operaciones
- Con el cumplimiento de las normas y los códigos existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con algún hundimiento, expansión lateral, licuefacción o colapso durante la nivelación y la construcción de los componentes del proyecto, serían menos que significativos
- Con el cumplimiento de los códigos y normas existentes y la aplicación de medidas de mitigación, los impactos relacionados con la corrosión del suelo durante la construcción serían menos que significativos
- En la parte norte del proyecto propuesto, cerca de la aproximación a la Estación Dodger Stadium, existe el potencial de encontrar recursos paleontológicos; sin embargo, los impactos serían mitigados para hacerlos menos que significativos

Geología y Suelos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Efectos Adversos: Terremotos, Sacudidas Sísmicas del Terreno, Licuefacción o Deslizamientos de Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Sistemas de Aguas Residuales de Apoyo	Sin impacto	Sin impacto
Destrucción de Características Paleontológicas o Geológicas Únicas	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Erosión del Suelo/Pérdida de la Capa Superior	Menos que significativo	Menos que significativo
Unidad Geológica o Suelo Inestable	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Suelo Expansivo	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e Implementación de un Informe Geotécnico Final Específico para el Emplazamiento
- Preparación de un Plan de Supervisión y Mitigación de los Recursos Paleontológicos y cumplimiento del mismo

Operación: No se requiere mitigación

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Leyes y Reglamentos Federales, Estatales y Locales Pertinentes
- Generalidades de la Ciencia sobre los GEI
- Metodología utilizada para evaluar las emisiones de GEI relacionadas con el proyecto propuesto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no traería consigo una contribución incremental de emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes, y reduciría las emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Generación de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo
Políticas o Planes de Reducción de GEI	Menos que significativo	Menos que significativo

Las emisiones a lo largo de la vida del proyecto supondrían una reducción de 166,653 toneladas métricas de GEI.

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Peligros y Materiales Peligrosos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se evaluaron las actividades del proyecto para determinar su impacto potencial en la generación de condiciones peligrosas para el público o el medio ambiente durante la construcción y las operaciones
- A continuación se analizaron los posibles impactos ocasionados por los riesgos y materiales peligrosos en función de los criterios de importancia aplicables

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien el proyecto propuesto utilizaría, transportaría y eliminaría cantidades limitadas de sustancias peligrosas durante la construcción, el proyecto propuesto cumpliría con los requisitos federales, estatales y locales de salud y seguridad; y cumpliría con todos los códigos, normas y reglamentos durante la operación
- El proyecto propuesto cumpliría con lo dispuesto por la OSHA, Cal/OSHA, y la División 71 del Código Municipal de Los Ángeles, y aplicaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas, que limitaría el potencial de derrames de materiales y residuos peligrosos
- El proyecto propuesto llevaría a cabo la reducción de materiales peligrosos a través de un contratista de reducción con licencia antes de la demolición, lo que garantizaría que las escuelas no se vieran afectadas negativamente
- La construcción y operación del proyecto propuesto no interferiría con el acceso del LAPD al Helipuerto Hooper, y las operaciones del helipuerto no serían impactadas por las actividades de construcción
- Se identificaron cinco propiedades como sitios de materiales peligrosos en el área del proyecto; sin embargo, el proyecto implementaría un Plan de Manejo de Suelos y Aguas Subterráneas para reducir los impactos de estos sitios
- La construcción del proyecto propuesto no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias adoptado o un plan de evacuación de emergencias, ni interferiría físicamente con dichos planes; y la operación diaria del proyecto no afectaría las respuestas ante emergencias

Peligros y Materiales Peligrosos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Lugares Peligrosos	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto
Plan de Uso del Suelo del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Peligro para el Público o el Medio Ambiente	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Planes de Emergencia y Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Peligros cerca de Escuelas	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Preparación e implementación de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas para especificar métodos de manejo y eliminación en caso de presentarse una situación de aguas subterráneas contaminadas, suelos contaminados o estructuras contaminadas durante la construcción del proyecto
- Reducción de Materiales Peligrosos para la demolición del edificio existente en 1201 North Broadway

Operación: No se requiere mitigación.

Hidrología y Calidad del Agua

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto infrinja las normas de calidad del agua, disminuya los suministros de agua subterránea o provoque una erosión o sedimentación substancial dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto aumente sustancialmente el índice o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzcan inundaciones dentro o fuera del sitio
- El potencial de que el proyecto propuesto cree o contribuya a una escorrentía que supere la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos o que impida o redirija flujos
- El potencial de que el proyecto propuesto suponga un riesgo de liberación de contaminantes durante una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua
- El potencial de que el proyecto propuesto obstaculice o entre en conflicto con la aplicación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible de las aguas subterráneas

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto cumpliría con todos los reglamentos y leyes de protección de la calidad del agua aplicables de los organismos federales, estatales, regionales y locales, el control de la calidad del agua y/o los planes de gestión sostenible de las aguas subterráneas
- El proyecto propuesto incorporaría las mejores prácticas de gestión y aplicaría un plan de desarrollo de bajo impacto para reducir los impactos sobre la hidrología y la calidad del agua
- El proyecto propuesto no es susceptible a la liberación de contaminantes debido a una inundación del proyecto en zonas con riesgo de inundación, tsunami u oscilación del agua

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Reducción del Suministro de Agua del Suelo	Menos que significativo	Sin impacto
Planes o Normas de Calidad del Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Alteración del Drenaje	Menos que significativo	Menos que significativo
Inundación, Tsunami u Oscilación de Agua	Menos que significativo	Menos que significativo
Conflicto con los Planes	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto cumpliría con los reglamentos y leyes federales, estatales, regionales y locales aplicables, incluyendo el cumplimiento de los permisos de aguas pluviales, permisos de aguas residuales y otros reglamentos sobre calidad del agua aplicables. No se requiere mitigación.

Planificación y Uso de la Tierra

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto dividiera físicamente a alguna comunidad establecida
- El potencial de que el proyecto entrara en conflicto con algún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar algún efecto ambiental

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Aunque los cierres temporales durante la construcción interrumpirían el acceso vehicular, peatonal y en bicicleta dentro y entre las comunidades, habría una variedad de opciones disponibles para las conexiones y el acceso dentro del área del proyecto
 - Las comunidades seguirán siendo accesibles desde otras calles circundantes, y se proporcionarán desvíos peatonales, lo que evitará que los cierres dividan físicamente a las comunidades establecidas.
- El proyecto propuesto mejoraría la conectividad de la comunidad al proporcionar acceso y mejoras al transporte público y a los peatones en los tramos de primera/última milla, incluyendo un centro de movilidad y apoyo al futuro puente para bicicletas y peatones de Los Angeles State Historic Park.
- El proyecto propuesto es coherente con los reglamentos, políticas, metas y/u objetivos de los planes, códigos y ordenanzas locales
- El organismo de parques estatales State Parks considera que hay una inconsistencia entre el proyecto propuesto y el Plan General de Los Angeles State Historic Park, y por ende considera un impacto potencialmente significativo porque el Plan General de Los Angeles State Historic Park no identifica al transporte como un uso del parque
 - Con la implementación de la Medida de Mitigación LUP-A, que requeriría que el proyecto propuesto obtuviera una Enmienda al Plan General de LASHP, los impactos serían menos que significativos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
División Física de la Comunidad	Menos que significativo	Sin impacto
Conflicto con Políticas o Planes de Uso de la Tierra	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción (División Física de la Comunidad): Si bien los impactos de la construcción son menos que significativos, la implementación del Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción incluiría información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación

Construcción y Operaciones El proyecto propuesto obtendría una Enmienda al Plan General de Los Angeles State Historic Park para permitir los usos de traslado dentro del Plan General de Los Angeles State Historic Park

Recursos Minerales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si la construcción del proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de recursos minerales conocidos que serían de valor para la región y los residentes del estado
- Si el proyecto provocaría la pérdida de disponibilidad de un sitio de recuperación de recursos minerales de importancia local delineado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso del suelo

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto no está ubicado en un área de recursos minerales conocidos
- Gran parte del área dentro de la Ciudad de Los Ángeles fue desarrollada con estructuras antes de las clasificaciones de MRZ y no está disponible para la extracción
- La ruta del proyecto está ubicada en un área urbanizada de la Ciudad de Los Ángeles, y la extracción de dichos materiales en un entorno urbanizado no es práctica

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Pérdida de Recursos Minerales Disponibles	Sin impacto	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

⁶⁰ No se requiere mitigación.



Ruido

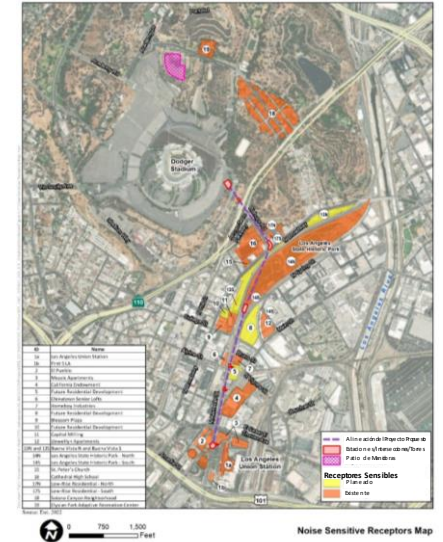
¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Sondeo del ruido en las condiciones existentes con mediciones realizadas en lugares representativos de los receptores sensibles al ruido a lo largo de la ruta del proyecto propuesto, incluyendo lugares de desarrollos residenciales existentes y futuros, escuelas, parques y otras áreas con uso frecuente de humanos al aire libre
- Los impactos potenciales del ruido de la construcción se evaluaron calculando los niveles de ruido de la construcción relacionados con el proyecto
- Los impactos del ruido de las operaciones se evaluaron identificando los niveles de ruido que serían generados por las fuentes de ruido de las operaciones del proyecto, incluyendo las estaciones, la intersección, las torres, las cabinas que pasan a lo largo de las poleas de soporte en las torres, las cabinas y los pasajeros en las estaciones que esperan para abordar el sistema
- Análisis del impacto de las vibraciones transmitidas por el suelo en lo que respecta a daños a los edificios y a molestias a las personas

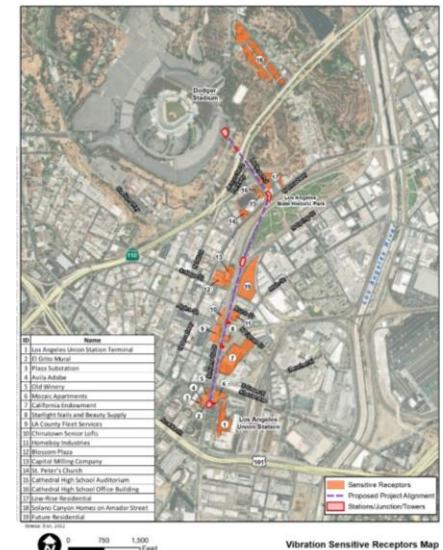
ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Los impactos significativos e inevitables de la construcción del proyecto propuesto serían una función del ruido generado por el equipo de construcción, la ubicación del equipo, el momento y la duración de las actividades de construcción que generan el ruido, y la distancia en relación con los receptores sensibles al ruido
- El ruido generado por el tráfico relacionado con la construcción fuera del sitio de obras sería menos que significativo
- El ruido generado por las operaciones del proyecto, en el peor de los casos, sería menos que significativo
- La vibración generada por las actividades de construcción en el sitio tendría impactos significativos e inevitables en cuanto a molestias a las personas; los impactos potenciales de daños a edificios serían menos que significativos con mitigación

- 61 La vibración generada por las operaciones del proyecto sería menos que significativa



Mapa de Receptores Sensibles al Ruido



Mapa de Receptores Sensibles a la Vibración



Ruido

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Exposición al Público cerca del Aeropuerto	Sin impacto	Sin impacto
Generación o aumento de los niveles de ruido ambiental	Significativo e Inevitable	Menos que significativo
Generación de Niveles Excesivos de Vibración o Ruido	Significativo e Inevitable	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Ruido de las Operaciones: Características del diseño de la cabina relacionadas con la reducción del ruido entre el interior y el exterior y los niveles sonoros de las unidades de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC). No se requiere mitigación.

Ruido de la Construcción: Implementación de un plan de gestión del ruido de la construcción, que incluya:

- Barreras contra el ruido
- Mantenimiento del equipo
- Alcance a la comunidad, incluyendo un Coordinador de Perturbaciones Acústicas

Vibración de la Construcción:

- Colocación de equipos de supervisión de vibraciones para Avila Adobe (adición de los años 1970), el mural de *El Grito* y la bodega de vinos The Winery
- Restricciones al uso de dispositivos de compactación del suelo ajustables a la fuerza

Población y Vivienda

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de que el proyecto propuesto provoque un crecimiento sustancial de la población, o acelere un crecimiento que supere los niveles proyectados o planificados
- Si la implementación del proyecto propuesto desplazaría un número sustancial de personas o viviendas existentes

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Como conexión de traslado de primera/última milla al Dodger Stadium, el proyecto propuesto no induciría un crecimiento sustancial de la población, ni directa ni indirectamente
 - Está diseñado para satisfacer las necesidades de transporte de la zona y mejorar la eficiencia de la red de transporte existente
 - Apoya los objetivos de la Ciudad en cuanto al Elemento de Vivienda del Plan General y los Planes Comunitarios de proporcionar transporte público cerca del desarrollo residencial ya planificado
- El proyecto propuesto no desplazará a personas o viviendas existentes

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Inducir un Crecimiento Demográfico No Planificado	Menos que significativo	Menos que significativo
Desplazamiento de personas o viviendas	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto traería consigo impactos físicos adversos asociados con la provisión de instalaciones públicas nuevas o alteradas físicamente, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, incluyendo ~~en~~ la protección de los bomberos y la policía, las escuelas y otras instalaciones públicas como bibliotecas, centros de ancianos, refugios para personas sin hogar y guarderías
- Si el proyecto afectaría a los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Si bien las actividades de construcción asociadas con el proyecto propuesto crearían un aumento temporal en la demanda de servicios de emergencia, la implementación de medidas de mitigación y características de diseño del proyecto, y el cumplimiento de las regulaciones estatales y locales aplicables, incluyendo la coordinación con el LAFD y el LAPD antes de la construcción del proyecto, asegurarían que la construcción del proyecto no crearía una demanda adicional de servicios de emergencia que resultaría en la necesidad de añadir nuevas instalaciones públicas o alterar físicamente las existentes
- LAFD y LAPD tendrían acceso adecuado durante la construcción
- Si bien el proyecto propuesto crearía una mayor demanda de servicios de emergencia durante las operaciones del proyecto, con el cumplimiento de los reglamentos aplicables, la coordinación con el LAFD y el LAPD y la implementación de un Plan de Operaciones de Emergencia, las operaciones del proyecto propuesto no crearían una demanda adicional de servicios de emergencia que resultara en la necesidad de agregar instalaciones públicas nuevas o alterarlas físicamente
- El proyecto propuesto no incluye viviendas, lo que podría aumentar la demanda de servicios escolares u otras instalaciones públicas

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Necesidad de servicios de bomberos, policía, escuelas u otros servicios públicos que sean nuevos o modificados	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Tiempos de Respuesta	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: El Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción reduciría los impactos relacionados con el acceso en caso de emergencias

Operación: El proyecto propuesto cumpliría con las regulaciones aplicables, implementaría elementos de seguridad como personal y cámaras, e implementaría un Plan de Operaciones de Emergencia. No se requiere mitigación.

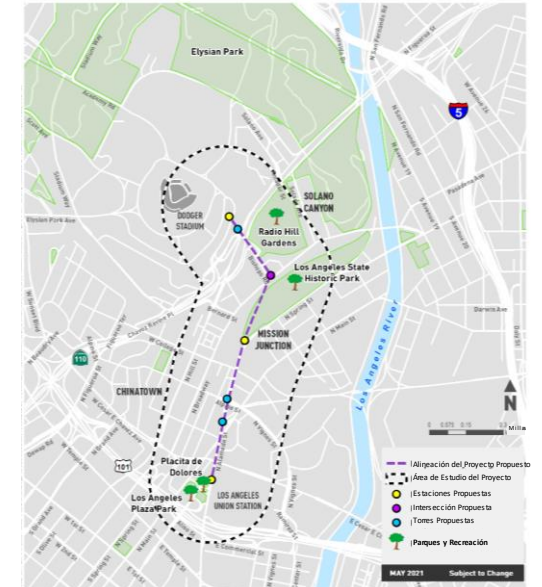
Parques y Recreación

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- El potencial de afectar a los parques y las instalaciones recreativas durante la construcción y las operaciones, incluyendo los parques de Los Angeles State Historic Park, Elysian Park, Los Angeles Plaza Park y la Placita de Dolores

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto propuesto no aumentaría la demanda de parques, ni generaría nuevos residentes permanentes que traerían consigo un aumento del uso de los parques e instalaciones recreativas existentes, de tal manera que se produjera o acelerara un deterioro sustancial de los parques o que resultara en la provisión de nuevas instalaciones de parques, o en la necesidad de instalaciones de parques nuevas o alteradas físicamente
- El proyecto propuesto mejoraría la movilidad y la accesibilidad de la región proporcionando un transporte rápido aéreo de gran capacidad que conectaría al sistema de transporte regional en la estación LAUS con Los Angeles State Historic Park y Elysian Park



CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Deterioro de una Instalación Pública	Menos que significativo	Menos que significativo
Ampliación de las Instalaciones Recreativas	Menos que significativo	Menos que significativo
Tasas de Servicio y Objetivos de Rendimiento	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

No se requiere mitigación.

Transporte

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se utilizaron las Directrices de la CEQA y los criterios de selección establecidos por el LADOT, la metodología de análisis y los criterios del umbral a través de las directrices TAG de la Ciudad
- El análisis de VMT para el proyecto propuesto empleó una variedad de datos, metodologías y modelos para estimar el número de pasajeros del proyecto, la reducción de viajes de vehículos, la distancia de los viajes de vehículos y, en última instancia, el beneficio de VMT del proyecto propuesto
- Estimaciones del número de pasajeros para los asistentes a los partidos y eventos del Dodger Stadium, empleados, turistas, transeúntes del vecindario y visitantes y asistentes a eventos de Los Angeles State Historic Park
- Ubicación de las estaciones, las torres y la intersección del proyecto propuesto y si estos componentes aumentan sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño geométrico
- Los planes conceptuales de desvío de tráfico del proyecto propuesto y la ruta de transporte

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- El proyecto sería consistente con los PPOPs – programas, planes, ordenanzas o políticas – que aborden el sistema de circulación, incluyendo las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones
- El proyecto propuesto no introduciría ninguna condición física insegura en la implementación de medidas de mitigación para la Torre Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- Con la implementación de las medidas de mitigación, el acceso de emergencia se mantendría durante la construcción del proyecto propuesto

La reducción de VMT a lo largo de la vida del Proyecto sería de 129,629,500 VMT.

Transporte

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Millas Viajadas en Vehículos (VMT)	Sin impacto	Sin impacto
Conflicto con el Plan o las Políticas	Menos que significativo	Menos que significativo
Riesgos que Aumentan a Través del Diseño	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo con mitigación

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementación de un Plan de Gestión del Tráfico de la Construcción detallado y aprobado por la Ciudad, que incluya información sobre el cierre de calles, planes de desvío, rutas de transporte y un plan de preparación
- Implementación de un plan de ruta temporal en caso de desastre aprobado por la Ciudad, que incluiría información sobre el cierre de calles y planes de desvío a fin de facilitar el movimiento de vehículos de emergencia a través del área de estudio y minimizar los efectos en la respuesta de emergencia durante un desastre

Construcción y Operaciones

- Mejoras en la visibilidad – como tratamientos de alta visibilidad en los pasos de peatones, señales avanzadas de advertencia de cruces, luces intermitentes, iluminación mejorada y controles de tráfico nuevos o mejorados – en la Torre Alameda propuesta y en la Estación Chinatown/State Park

Recursos Culturales Tribales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Cambios adversos sustanciales en recursos culturales tribales significativos
- Se ha consultado a ocho tribus de nativos americanos de California en virtud del Proyecto de Ley 52 de la Asamblea

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- Existen recursos en el área y requieren la implementación de mitigación, incluyendo pruebas arqueológicas y recuperación de datos
- Durante la construcción hay un potencial de que se encuentren recursos que no hayan sido identificados previamente; si el Supervisor Nativo Americano identifica recursos potenciales, dicho Supervisor puede detener temporalmente la construcción

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Cambio a los Recursos Culturales Tribales	Menos que significativo con mitigación	Sin impacto

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Implementar el Programa de Supervisión y Mitigación de Recursos Culturales y el Plan de Pruebas Arqueológicas de la Explanada de LAUS
- Mantener un Supervisor Nativo Americano para supervisar las actividades de construcción que perturban el suelo en el sitio de la Estación Alameda

Operación: No se requiere mitigación.

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- La reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones
- El efecto del proyecto en el suministro de agua
- Si el proyecto requerirá la ampliación de la capacidad de tratamiento de aguas residuales
- Si los sitios para depósito de basura del área tendrían capacidad suficiente para los residuos sólidos generados por el proyecto

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La construcción del proyecto propuesto no requeriría la construcción de servicios públicos nuevos o ampliados
- La construcción del proyecto propuesto requeriría la reubicación de servicios públicos existentes, que se coordinaría con los proveedores de los servicios públicos y se llevaría a cabo de conformidad con los códigos y reglamentos estatales y locales aplicables
 - Para minimizar la interferencia potencial con los servicios públicos existentes asociada con la reubicación de servicios públicos durante la construcción, el proyecto propuesto implementaría un Plan de Reubicación de Servicios Públicos
- El funcionamiento del proyecto propuesto requerirá conexiones a los sistemas de servicios públicos existentes
- El uso principal de electricidad provendría de recursos renovables, y el suministro de energía existente debería ser suficiente para las operaciones del proyecto
- La construcción y las operaciones del proyecto propuesto tendrían suficiente suministro de agua
- La construcción y las operaciones generarían posibles aguas residuales, las cuales se tratarían de conformidad con las normativas
- No se generarían residuos sólidos que superen los niveles de las normas estatales o locales, o que superen la capacidad de la infraestructura local, o que perjudicarían de alguna otra manera el cumplimiento de las metas de reducción de residuos sólidos

Sistemas de Servicios y Servicios Públicos

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Suministro de Agua Suficiente	Menos que significativo	Menos que significativo
Demanda y Capacidad de los Sistemas de Aguas Residuales	Menos que significativo	Menos que significativo
Objetivos en Materia de Residuos Sólidos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo
Reubicación o Construcción de Servicios Públicos	Menos que significativo con mitigación	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción:

- Desarrollo e implementación de un Plan de Reubicación de Servicios Públicos en coordinación con las compañías de servicios públicos para minimizar los impactos a los servicios durante la construcción del proyecto
- Elaboración de un Plan de Gestión de Suelos y Aguas Subterráneas.

Operación: No se requiere mitigación.

Incendios Forestales

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Si el proyecto propuesto resultaría en impactos potenciales significativos relacionados con incendios forestales si se ubicara en Áreas de Responsabilidad Estatal (SRAs) o tierras clasificadas como Zonas de Muy Alto Riesgo de Incendio (VHFHSZ), o cerca de ellas
- Potencial de comportamiento de incendios forestales dentro del área del proyecto en función de la topografía, el clima y los combustibles
- Afectación substancial de la aplicación de un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación de emergencias adoptado
- Si el proyecto propuesto requeriría la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada que podría exacerbar el riesgo de incendio o tener impactos temporales o continuos para el medio ambiente
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, incluyendo inundaciones o deslizamientos de tierra, como resultado de una escorrentía, la inestabilidad de las laderas después de un incendio, o cambios en el drenado
- Si el proyecto expondría a las personas o estructuras, de manera directa o indirecta, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte que involucre incendios forestales

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La porción de la ruta propuesta que contiene la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium están dentro de la VHFHSZ
- La construcción y operación del proyecto propuesto no inhibiría el acceso a las rutas de desastre identificadas y no perjudicaría sustancialmente la implementación de un plan de respuesta a emergencias o de evacuación
- El proyecto cumpliría con los códigos y las normativas aplicables y las mejores prácticas de la construcción, y no exacerbaría los riesgos de incendios forestales
- La aplicación de las características de diseño del proyecto reduciría aún más estos riesgos

Incendios Forestales

CONCLUSIONES SOBRE EL IMPACTO

Tema	Resultado	
	Construcción	Operaciones
Dificultar los Planes de Emergencia o Evacuación	Menos que significativo	Menos que significativo
Exacerbar los Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo
Instalar/Mantener la Infraestructura Asociada	Menos que significativo	Menos que significativo
Exponer a Personas o Estructuras a Riesgos de Incendios Forestales	Menos que significativo	Menos que significativo

¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN LOS IMPACTOS?

Construcción: Implementación de las características de diseño del proyecto, incluyendo el Plan de Protección contra Incendios y una zona de modificación de combustible que rodea el sitio de construcción de la Torre del Estadio. No se requiere mitigación.

Operación: Implementación de características del diseño del proyecto durante las operaciones de la intersección de Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium relacionadas con la supervisión de la seguridad por parte del personal y las cámaras, y la identificación y notificación de riesgos de seguridad por incendios. No se requiere mitigación.

Alternativas

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se seleccionó una gama razonable de alternativas para explorar los medios potenciales para mitigar o evitar los impactos ambientales significativos asociados con la implementación del proyecto propuesto, sin dejar de lograr los objetivos principales del proyecto
 - Alternativa Sin Proyecto – Sin Desarrollo Nuevo
 - Alternativa de la Ruta de Spring Street – Alternativa de Ruta al Proyecto Propuesto
 - Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte – Union Station Dodger Stadium Express Mejorado
- Se tuvieron en consideración varias alternativas pero se descartaron del análisis detallado por no cumplir con la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, por ser inviables o por no poder evitar impactos ambientales significativos, incluyendo la Alternativa de Ruta de la Estación Broadway, la Alternativa de Ruta de la Estación de la Línea L (Dorada) del Metro y la Estación de College Street, y las Alternativas de Ruta Directa.

ANÁLISIS Y CONCLUSIONES CLAVE

- La Alternativa Sin Proyecto no mejoraría el acceso al transporte ni proporcionaría conexiones entre comunidades. Además no se reducirían las VMT ni la congestión vehicular, y no se reducirían las emisiones de GEI, ni mejoraría la calidad del aire.
- La Alternativa de Ruta de Spring Street proveería una conexión directa de transporte y mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes. Esta alternativa requeriría una mayor huella y no reduciría los impactos ambientales significativos.
- La Alternativa TSE no proporcionaría una conexión de transporte directa, ni mejoraría la conectividad de las comunidades circundantes y no proporcionaría la misma reducción de VMT ni emisiones de GEI, y por ende, tampoco mejoras en la calidad del aire.

Alternativas

CONCLUSIONES DE LAS ALTERNATIVAS

Alternativas	Resultado	
	Capacidad para Cumplir con los Objetivos del Proyecto	Capacidad de Reducir los Impactos Significativos
Alternativa Sin Proyecto	No Cumpliría con los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto
Alternativa de Ruta de la calle Spring Street	Cumpliría con Todos Los Objetivos del Proyecto	Impactos Similares a los del Proyecto
Alternativa de Gestión de Sistemas de Transporte	No Cumpliría la Mayoría de los Objetivos del Proyecto	Menos Impactos que el Proyecto

¿CUÁL ES LA ALTERNATIVA AMBIENTALMENTE SUPERIOR?

La Alternativa TSM se consideraría la alternativa superior desde el punto de vista medioambiental porque no daría lugar a una determinación de la CEQA de un impacto significativo e inevitable y tendría el menor número de impactos medioambientales en general. Sin embargo, el impacto de la alternativa TSM sería mayor en cuanto a la calidad del aire, la energía, las emisiones de gases de efecto invernadero, la hidrología y la calidad del agua, y el transporte y el tráfico. Además, la Alternativa de TSM no permitiría que se alcancen total o parcialmente la mayoría de los Objetivos del Proyecto.

Otras Evaluaciones Adicionales en el EIR

LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

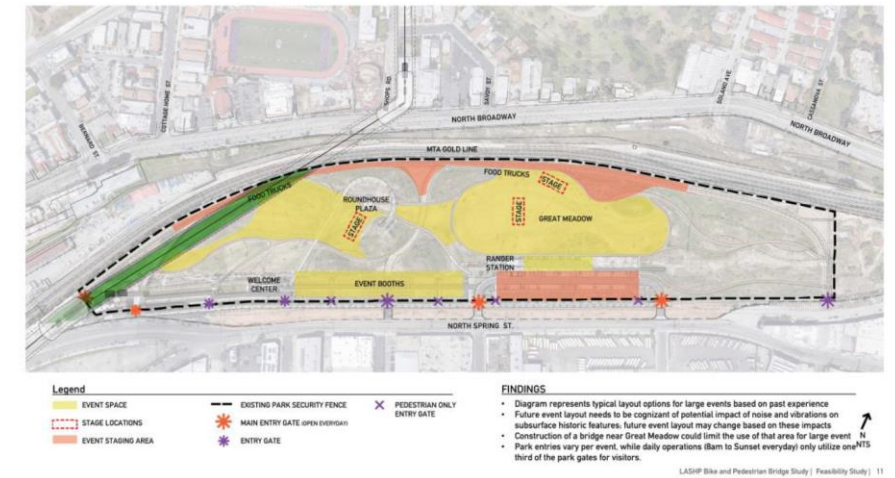
Cometas: Debido a la ubicación de la ruta del proyecto propuesto – que atraviesa el borde poniente del parque adyacente a la Línea L del Metro y al camino peatonal – el proyecto propuesto no reduce significativamente el área segura para volar cometas dentro del parque

Eventos Especiales: La ubicación de la ruta del proyecto propuesto cruza sobre una pequeña porción del parque que no se usa típicamente para pantallas ni escenarios, y los eventos aún pueden celebrarse bajo la mayor parte de la ruta del proyecto propuesto, por lo que el proyecto propuesto no reduce significativamente el área de espacio para eventos dentro del parque

UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN ALAMEDA Y DE LA ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK HELIPUERTOS

- La ruta del proyecto propuesto no se encuentra dentro de un área cubierta por un plan de uso de suelo del aeropuerto, ni dentro de 2 millas (3.2 km) de distancia de un aeropuerto público
- Una evaluación del espacio aéreo de los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto concluyó que la construcción y la operación del proyecto propuesto estarán fuera del espacio aéreo asociado con los helipuertos existentes en las cercanías del proyecto propuesto, por lo que no hay ningún potencial de peligros para la navegación aérea y, por lo tanto, ningún impacto a la actividad aeronáutica, incluyendo a los helipuertos en las cercanías del proyecto propuesto

SEGURIDAD DEL PARQUE Y EVENTOS
SITE OVERVIEW AND ANALYSIS



Ubicaciones Típicas para Pantallas y Escenarios de Eventos en Los Angeles State Historic Park con la Ruta del Proyecto Propuesto

Opción de Diseño A

CAMBIO EN LA INTERSECCIÓN DE BROADWAY JUNCTION PARA EVITAR LA UBICACIÓN DE 451 E. SAVOY

- Incluye un cambio en la ruta general del proyecto entre la intersección de Broadway Junction y la Estación Dodger Stadium para evitar los requisitos de derechos aéreos sobre 451 E. Savoy Street
- El cambio daría lugar a que la ruta cruzara sobre una pequeña porción de la secundaria Cathedral High School adyacente a Bishops Road
- Incluye cambios en los componentes del proyecto en Broadway Junction, la Torre del Estadio y la Estación Dodger Stadium
 - Resultaría en la reubicación de servicios públicos y tiempo adicional de construcción, tanto en la Torre del Estadio como en la Estación Dodger Stadium
 - Requeriría una caminata más larga de los pasajeros del proyecto propuesto para trasladarse entre la Estación Dodger Stadium y el estadio



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño A

Opción de Diseño B

TORRE ÚNICA A LO LARGO DE ALAMEDA STREET

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que evalúe la posibilidad de reducir el número de torres a lo largo de Alameda Street de dos a una
- Consiste en un aumento de la altura total de 50 pies (15 m) en la Torre Alameda y la eliminación de la Torre Alpine del proyecto propuesto entre la Estación Alameda y la Estación Chinatown/State Park
- El aumento de la altura de la torre coincide con actividades de construcción adicionales
- Daría lugar a posibles limitaciones técnicas
- Daría lugar a la necesidad de requisitos adicionales de derechos aéreos privados



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño B

Opción de Diseño C

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK CON MAYOR ALTURA

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara una estación de Chinatown/State Park más alta
- La Opción de Diseño C consiste en un aumento de la altura total de 35 pies (11 m) en la Estación Chinatown/State Park.
- El aumento de la altura coincide con actividades de construcción adicionales
- Tiene el potencial de aminorar la experiencia de los pasajeros debido a la altura, que también hace que el andén de abordaje esté elevado, lo que requiere una circulación vertical adicional para acceder y ascender al andén



Ruta del Proyecto Propuesto



Opción de Diseño C

Opción de Uso D

ESTACIÓN CHINATOWN/STATE PARK COMO INTERSECCIÓN SIN PASAJEROS

- En respuesta a los comentarios de las partes interesadas, que pidieron al Patrocinador del Proyecto que considerara la posibilidad de que no hubiera acceso a los pasajeros en la estación Chinatown/State Park, para aumentar la altura de las cabinas que entrarían y saldrían de la estación a lo largo de Spring Street
- La Opción de Uso D incluye substituir la intersección que no sería para pasajeros por la Estación Chinatown/State Park propuesta
- Tendría la misma ubicación, altura, anchura, longitud y acabado arquitectónico que el proyecto propuesto
- No mejoraría la conectividad de la comunidad con Los Angeles State Historic Park, Chinatown y el barrio de Mission Junction

Opción de Uso y Diseño E

PUENTE PEATONAL DEL LOS ANGELES STATE HISTORIC PARK

- Los Angeles State Historic Park ha propuesto un puente peatonal con acceso requerido por la ADA que se inclinaría suavemente, desde la parte central del parque hasta North Broadway
- Aunque el puente peatonal no se propone como parte del proyecto propuesto, el Borrador del EIR incluye un análisis del puente peatonal para el parque
- Como se señala en el EIR Final y Plan General del Los Angeles State Historic Park y en el Estudio del Puente para Bicicletas y Peatones; el puente proporcionaría un acceso seguro para peatones y bicicletas desde las comunidades de Chinatown y Solano Canyon al Parque



Fuente: Estudio de Factibilidad del Puente

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO DEL PROYECTO PROPUESTO

- Aunque la CEQA no exige un análisis del estacionamiento, se realizó un exhaustivo Estudio de Estacionamiento para el proyecto, el cual fue revisado por Metro.
- El Estudio de Estacionamiento ha estado disponible en la página web de Metro desde el 9 de septiembre de 2022

¿QUÉ SE ESTUDIÓ?

- Se espera que la mayoría de los usuarios del proyecto propuesto utilicen el transporte público para llegar al proyecto
- Hay aproximadamente 10,290 lugares en lotes y garajes públicos y en espacios en la calle a menos de ½ milla (800 m) de la Estación Alameda del proyecto propuesto y la Estación Chinatown/State Park

Generalidades del Estudio de Estacionamiento

CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE ESTACIONAMIENTO

Tipo de estacionamiento	Estacionamiento para un Día de Partido			
	Oferta de Estacionamiento	Vehículos Aparcados	Ocupación	Oferta Disponible
Lugares de Estacionamiento Público Disponibles Fuera de la Vía Pública	6,876	2,173	32%	4,703
Lugares en las Calles	3,417	2,017	59%	1,400
TOTAL				
Demanda de Estacionamiento con el Proyecto Propuesto (2042)	-	307 – 790		
Total de Lugares Disponibles Fuera de la Vía Pública con el Proyecto	6,876	2,963	43%	3,913

*Los conteos se realizaron el 10 de septiembre de 2021, en una noche en la que los Dodgers de Los Ángeles recibieron a los Padres de San Diego; la asistencia pagada fue de 48,403, que fue más alta que el promedio de la temporada 2019 de los Dodgers de Los Ángeles para los juegos nocturnos entre semana. En coordinación con Metro y LADOT, el Estudio de Estacionamiento aplicó un aumento del 46% a los espacios públicos disponibles fuera de la vía pública para tener en cuenta la pandemia de COVID-19.

Con la adición de la demanda potencial de estacionamiento del proyecto propuesto, hay muchos lugares de estacionamiento disponibles dentro de los alrededores del proyecto propuesto. Incluso si algunos de los estacionamientos existentes se reurbanizan, hay suficiente oferta de estacionamiento fuera de la vía pública para dar cabida a toda la demanda de estacionamiento del proyecto propuesto.

EL PROYECTO SE COMPROMETE A FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

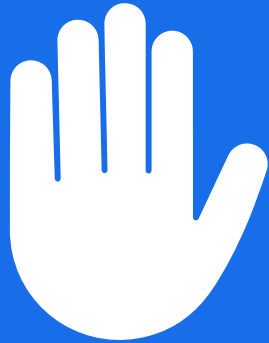
- Estableciendo asociaciones de empresa a empresa con los negocios locales para la preventa de paquetes que incluyan el consumo en los negocios locales y el estacionamiento disponible fuera de la vía pública
- Apoyar la implementación/expansión de varias estrategias de gestión, incluyendo restricciones de estacionamiento con límite de tiempo y parquímetros durante las horas de los partidos para disuadir a los pasajeros de aparcar en la comunidad y mantener espacios disponibles para los residentes y los negocios locales



Sesión de Comentarios Públicos

Sesión de Comentarios Públicos

- Propósito: Dar al público la oportunidad de hacer comentarios sobre el Borrador del EIR



Levante la mano y se le llamará para que quite el silencio a su dispositivo y así pueda proporcionar comentarios públicos. Los participantes dispondrán de hasta dos minutos por comentario.

¡HOY!

Conozca los análisis y conclusiones clave del Borrador del EIR y proporcione comentarios públicos verbales.

Hoy no habrá preguntas y respuestas.

La comunicación que se haga hoy a través del chat de Zoom no se considerarán un comentario público formal.

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR a Más Tardar el 17 de Enero de 2023

Cómo Hacer Comentarios sobre el Borrador del EIR:



Audiencia Pública

Centro de Los Ángeles/Chinatown

Sábado 10 de Diciembre, 10:00 a.m. – 12:00 p.m.
Los Angeles Union Station
Explanada para Boletos
800 N. Alameda Street,
Los Angeles, CA 90012

Reunión Virtual vía Zoom

Martes 13 de Diciembre, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Vaya a metro.net/aerialrapidtransit
para más detalles

Centro de Los Ángeles/Chinatown

Jueves 12 de enero de 2023, 5:00 p.m. – 7:00 p.m.
Secundaria Cathedral High School
86 1253 Bishops Road, Los Angeles, CA 90012



Email

LAART@metro.net (213) 922-6913



Teléfono



Correo postal

Mr. Cory Zelmer
Deputy Executive Officer
Metro One Gateway Plaza
Mail Stop 99-22-6
Los Angeles, CA 90012

Más Información y Ver el
Borrador del Informe de Impacto
Ambiental



metro.net/aerialrapidtransit





GRACIAS