

Borrador del Reporte de Impacto Ambiental Resumen Ejecutivo

LA RIVER PATH



Diciembre de 2025



Metro®

RESUMEN EJECUTIVO

ES-1 Introducción

De acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés), (Sección 21000 y siguientes del Código de Recursos Públicos) y sus directrices (Sección 15000 del Título 14 del Código de Reglamentos de California [CCR]), este Resumen Ejecutivo hace una sinopsis del Proyecto del Camino del río Los Ángeles de la Autoridad de Transporte Metropolitano del condado de Los Ángeles (Metro) y sus posibles efectos sobre el medioambiente. Este Resumen Ejecutivo presenta una descripción general del Reporte de Impacto Ambiental principal e incluye la siguiente información:

- Los propósitos y procesos del Reporte de Impacto Ambiental
- Los objetivos y la historia del proyecto
- El proceso de revisión pública
- Las alternativas consideradas
- El resumen del análisis medioambiental
- Las áreas de controversia y las cuestiones por resolver

La explicación detallada y el análisis completo de estos temas se encuentran en este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental y sus apéndices.

ES-2 Descripción del proyecto

ES-2.1 Descripción general e historia

El proyecto crearía un camino para ciclistas y peatones ubicado regionalmente en el centro del condado de Los Ángeles, California, y cerraría la brecha restante más larga de 8 millas entre el actual sendero verde «Greenway Trail» del río Los Ángeles y el actual camino «LA River Trail» a lo largo del río Los Ángeles lo cual permitiría contar con un camino de 32 millas continuas desde Griffith Park, pasando por el centro de Los Ángeles, hacia la ciudad de Vernon y conectando Long Beach a lo largo del río Los Ángeles. Los usos del suelo dentro del área de estudio del proyecto y sus alrededores son, predominantemente, industriales o cuentan con infraestructuras tales como plantas de servicios y de control de inundaciones con algunos espacios residenciales, comerciales, religiosos y usos del suelo para espacios abiertos cerca del proyecto. El proyecto mejoraría las condiciones de salud, económicas, medioambientales, de transporte y de igualdad a lo largo y más allá del área de estudio del proyecto.

En junio de 2014, la Junta Directiva de Metro autorizó el Estudio de Viabilidad para el Cierre de la Brecha de la Ciclovía del río Los Ángeles (Estudio de viabilidad) (Metro, 2016) para evaluar las posibilidades de cerrar la brecha de 8 millas a lo largo del río Los Ángeles entre Elysian Valley y la ciudad de Vernon. El Estudio de viabilidad incluyó una evaluación preliminar de viabilidad técnica, conectividad entre los vecindarios, seguridad, requisitos medioambientales y obtención de

autorizaciones, impactos hidráulicos, propiedades inmuebles, mantenimiento y operaciones y estimaciones preliminares de costos del cierre de la brecha del proyecto. El estudio de viabilidad determinó que el cierre de la brecha es viable y que ayudaría a satisfacer las necesidades de transporte activo de las comunidades cercanas al área de estudio del proyecto y de la región. En octubre de 2019, el Reporte de Diseño Conceptual del Camino del río Los Ángeles (Reporte de Diseño Conceptual) (Metro, 2019) incorporó importantes hallazgos hechos a través de la difusión al público lo cual dio por resultado la identificación de los objetivos del proyecto y las alternativas de caminos. Metro buscó obtener las opiniones de la comunidad sobre temas tales como las metas y los objetivos del proyecto, los tipos de caminos, y los puntos de acceso preferidos para guiar la evaluación de diferentes tipos de alineaciones de caminos y, finalmente, identificó las tres alternativas de caminos de mayor eficacia. En total, durante el proceso de diseño conceptual se recibieron más de 4600 comentarios en persona y 3800 respuestas de encuestas. Además, varios proyectos o planes ya sea terminados, en marcha y futuros a lo largo del río Los Ángeles o cerca del proyecto podrían tener influencia sobre él. Estos proyectos o planes incluyen:

- El Plan Maestro de Revitalización del río Los Ángeles de la ciudad de Los Ángeles (Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Los Ángeles, 2007)
- El Reporte Final Integrado de Viabilidad de la Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. (USACE) y la Declaración Final de Impacto Ambiental/Reporte de Impacto Ambiental (USACE, 2015)
- La Campaña de promoción de senderos verdes del río Los Ángeles, 2020 (Río Los Ángeles, 2013)
- Plan Maestro del río Los Ángeles (LARMP) del condado de Los Ángeles (Departamento de Obras Públicas del condado de Los Ángeles [LACDPW], 2022)
- Borrador de Plan Específico de Actualización del Histórico Maizal de Arroyo Seco de la ciudad de Los Ángeles (Actualización del CASP) (Departamento de Planificación Urbana de la ciudad de Los Ángeles, 2022)

Inicialmente, se consideraron cinco posibles alternativas que reflejan varias alineaciones preliminares, pero viables (las alineaciones A, B, C, D y E). Cada alternativa presentó una combinación única de tipos de caminos, cruces y puntos de acceso. Las opciones viables de alineación evaluadas incluyen una alineación en la ribera oeste, una alineación en el fondo del cauce, una alineación en la ribera este y una alineación en el lado este. Las cinco posibles alternativas se refinaron una vez más con base en las opiniones aportadas por la comunidad en relación con los puntos de acceso y los tipos de caminos. Posteriormente a las selecciones finales, tres alternativas (A, B y C) tuvieron mejor respuesta a los criterios de evaluación y ante las opiniones de la comunidad; finalmente se presentaron al público para obtener más opiniones en mayo de 2019. Se indicó que las alternativas A, B y C eran las que mayor cantidad de beneficios le aportaban a la comunidad y las que mejor cumplían con las metas del proyecto. De estas tres alternativas posibles derivadas del sondeo, Metro identificó el Proyecto y dos alternativas para el Proyecto, la Opción 1 y la Opción 2 para evaluación en este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental.

La Figura ES-1 muestra la ubicación regional del proyecto y la Figura ES-2 muestra el área de estudio del proyecto. El área de estudio del proyecto muestra la zona en la cual el proyecto podría producir impactos directos o indirectos razonablemente previsibles. Las áreas de recursos individuales que se abordan en este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental podrían tener áreas de estudio únicas con base en la posibilidad de que ocurran impactos directos o indirectos específicos asociados con dichos recursos; esto se describe detalladamente en la sección sobre las

condiciones ambientales de cada recurso en el Capítulo 3, «Condiciones Ambientales, Impactos y Mitigación».

Metro ha preparado este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental para proporcionarles información a los responsables de los agencias públicas y al público en general sobre los posibles impactos significativos del proyecto, así como también sobre las formas de minimizar los posibles impactos, y las alternativas razonables para el proyecto.

Figura ES-1. Contexto regional del proyecto

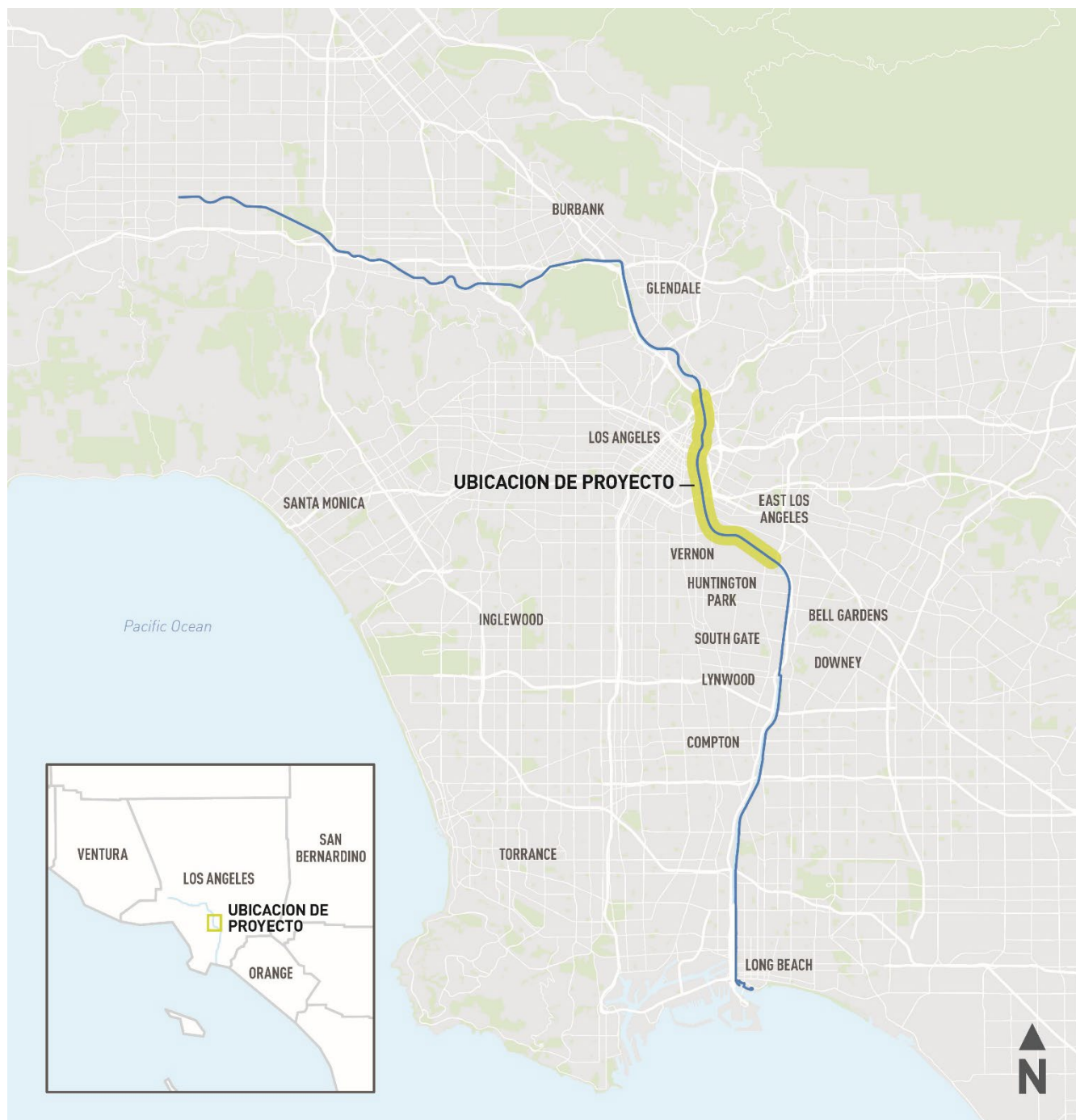


Figura ES-2. Área de estudio del proyecto



ES-2.2 Proceso de revisión medioambiental

En 2014, el Consejo Municipal de la ciudad de Los Ángeles y la Junta Directiva de Metro autorizaron dos mociones para lograr el cierre de la brecha entre dos caminos existentes a lo largo del río Los Ángeles (Ciudad de Los Ángeles, 2014; Metro, 2014). En 2016, Metro identificó el Camino del río Los Ángeles como uno de los primeros proyectos en recibir financiamiento de Measure M. Metro llevó a cabo dos iniciativas importantes para la evaluación de la viabilidad del proyecto. La primera iniciativa fue el Estudio de Viabilidad que determinó que el cierre de la brecha del proyecto era viable. La segunda iniciativa fue el Reporte de Diseño Conceptual que incorporó importantes hallazgos hechos a través de la difusión al público lo cual dio por resultado la identificación de los objetivos del proyecto y las alternativas de caminos.

El 23 de octubre de 2019, Metro presentó una Notificación de Preparación para el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental y recibió comentarios sobre ella por un periodo de 45 días desde el 23 de octubre hasta el 6 de diciembre de 2019. Metro utilizó numerosos métodos para comunicarse con el público y las agencias públicas e informarles sobre dicha Notificación de Preparación e invitar a dichas agencias, a las tribus de nativos de los Estados Unidos y a organizaciones y particulares interesados a que comenten sobre el alcance de este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental. Durante el período de comentarios del sondeo, las partes interesadas pudieron enviar sus opiniones por correo postal, correo electrónico, correo de voz y a través de un formulario virtual de comentarios. Metro llevó a cabo cuatro reuniones públicas de sondeo para saber cuál era la opinión de la organizaciones y partes interesadas y de los miembros del público sobre el alcance del Borrador del Reporte de Impacto Ambiental.

Este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental se distribuye a agencias, organizaciones, partes y particulares interesados para que tengan la oportunidad de expresar sus visiones en relación con los posibles impactos ambientales del proyecto. Esta distribución garantiza que la información relativa a permisos, autorizaciones y aprobaciones discrecionales se les proporcionen a los responsables de los organismos públicos, a las agencias rectoras y a las agencias responsables y fiduciarias conforme a la Ley de Calidad Ambiental de California. Durante la revisión pública y el periodo de comentarios, Metro llevará a cabo reuniones públicas para obtener opiniones sobre el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental. Las agencias públicas, las organizaciones y los particulares pueden presentar sus comentarios escritos sobre la idoneidad del documento durante el periodo de comentarios públicos tal como se detalla en el Capítulo 1, «Introducción».

Posteriormente a la circulación del Borrador del Reporte de Impacto Ambiental y de la revisión de los comentarios del público y de las agencias, la Junta de Metro puede considerar y seleccionar la Alternativa Preferida a Nivel Local. Los comentarios recibidos del público y de las agencias sobre el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental se considerarán como parte del proceso de selección de la Alternativa Preferida a Nivel Local. Si la Junta de Metro selecciona la Alternativa Preferida a Nivel Local, luego, Metro preparará un Reporte de Impacto Ambiental Final que incluirá respuestas escritas a los comentarios del público y de las agencias. La Junta de Metro podrá luego adoptar las conclusiones de los efectos ambientales del proyecto tras la implementación de las medidas de mitigación y la Declaración de Medidas Imperativas, y certificar el Reporte de Impacto Ambiental Final y aprobar el proyecto.

ES-2.3 Objetivos del proyecto

Los objetivos del proyecto se definieron a partir de los aportes de los grupos interesados y de las comunidades durante el proceso de participación del público en el diseño conceptual desde fines de 2018 hasta 2019.

El principal objetivo del proyecto es crear un camino de transporte activo de primera categoría a lo largo del río Los Ángeles entre Elysian Valley y la ciudad de Los Ángeles y las ciudades de Vernon y Maywood que brinde oportunidades recreativas, habitabilidad y conectividad regional y local y las mejore, y que proporcione una experiencia del usuario sobresaliente, acceso a oportunidades económicas y que esté separado del tráfico vehicular para personas de todas las edades y con todo tipo de capacidades. Esta nueva infraestructura de transporte contribuiría a mejorar las condiciones de salud, económicas, medioambientales, de transporte y de igualdad a lo largo y más allá del área de estudio del proyecto.

Los objetivos del proyecto incluyen:

- Proporcionar, en la medida de lo posible, un camino continuo para peatones y ciclistas entre el Valle de San Fernando en Los Ángeles y la ciclovía del río Los Ángeles en Long Beach.
- Mejorar las condiciones existentes de seguridad para los peatones y los ciclistas.
- Ampliar el acceso desde los vecindarios locales a centros de empleo, destinos regionales, recursos y servicios, incluida la atención médica.
- Reducir las millas recorridas por vehículo al permitir que la gente camine o use la bicicleta en un camino exclusivo y separado de los vehículos a lo largo y dentro del condado de Los Ángeles reduciendo, así, las distancias de los viajes y ampliando las opciones de traslado.
- Mejorar el acceso a oportunidades para las comunidades que históricamente han tenido inversión insuficiente, en especial, las viviendas de bajos ingresos que ganan menos de \$60 000 por año y las comunidades marginadas.
- Crear un camino que se sienta seguro, cómodo y que sea de primera categoría abierto para personas de todas las edades y con todo tipo de capacidades.
- Crear un camino que satisfaga tanto las necesidades recreativas como prácticas de los usuarios.

ES-2.4 Proyecto Propuesto y opciones consideradas en el Reporte de Impacto Ambiental

Metro ha identificado una alineación como el «Proyecto Propuesto»; hay dos opciones de alineaciones para el Proyecto Propuesto (Opción 1 y Opción 2) que se consideran e incluyen en este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental y se resumen aquí.

La inclusión de una alternativa en el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental no implica que ninguna agencia interesada haya aprobado o autorizado el diseño, lo cual incluye los componentes del proyecto que interactúan con los proyectos de las agencias, (es decir, el Centro de Main Street del Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles: Sede de Construcciones Generales y el proyecto de Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos). Por lo tanto, su presencia en el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental no indica aprobación del diseño de ninguna alternativa ni del Proyecto Propuesto.

ES-2.4.1 Proyecto Propuesto

Con una extensión de, aproximadamente, 9.6 millas, el Proyecto Propuesto incluye siete cruces del río y nueve puntos de acceso: cuatro en la ribera oeste y cinco en la ribera este del río, tal como se muestra en la Figura ES-3. Además, el Proyecto Propuesto incluye mejoras a los puntos de acceso existentes en la ribera oeste del río en Atlantic Boulevard en la ciudad de Vernon; y abarcaría cuatro estaciones de Metro: Union Station, Chinatown Station, Pico/Aliso Station y Washington Station. En esta sección se describen detalladamente los componentes del Proyecto Propuesto.

Comenzando al norte de la ribera oeste del río Los Ángeles donde termina el sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles, el Proyecto Propuesto pasaría por encima de la ribera y por debajo del viaducto de la ruta interestatal 5 (I-5) y el viaducto de Riverside Drive. Luego, pasaría a una configuración elevada cruzando el puente del río Los Ángeles-Downey Road de Metrolink y pasaría por debajo del puente de la ruta estatal 110 (SR-110). Luego de pasar por debajo de la SR-110, el Proyecto Propuesto haría una transición a una configuración incrustada a lo largo de la ribera oeste, lo cual le permitiría pasar por debajo del puente del río Los Ángeles de la Línea A de Metro. El camino permanecería principalmente con una configuración incrustada desde el viaducto de Spring Street al norte hasta Mission Junction donde cruzaría los dos puentes ferroviarios de Metrolink con un nuevo cruce elevado desde la ribera oeste conectándose a Albion Park en la ribera este entre el norte de Spring Street y el norte de Main Street. Al sur de Mission Junction, el Proyecto Propuesto nuevamente haría una transición hacia una configuración elevada para cruzar el río Los Ángeles desde la ribera oeste hasta la ribera este entre el puente ferroviario de Mission Junction de Metrolink al sur y el viaducto de Cesar E Chavez Avenue.

A, aproximadamente, 800 pies al norte del viaducto de Cesar E Chavez Avenue, el Proyecto Propuesto cruzaría a la ribera este del río donde pasaría a una configuración incrustada para pasar por debajo del viaducto de Cesar E Chavez Avenue, el puente del carril exclusivo para autobuses de El Monte y el puente del río Los Ángeles de la ruta de EE. UU. 101 (US-101). Luego, el Proyecto Propuesto haría una transición a una configuración elevada para evitar una torre de transmisión y permitir la conexión con Union Station al otro lado del río en la ribera oeste.

El conector del Proyecto Propuesto al punto de acceso a Union Station se implementaría únicamente si el proyecto separado Link Union Station («LinkUS») sigue adelante con su propuesta de demoler del edificio Kahn-Beck Co./Friedman Bag Co. (situado en 801 E Commercial Street/600 Center Street).¹

Al sur del conector de Union Station y de la torre de transmisión a lo largo de la ribera oeste, el camino volvería a tener una configuración incrustada extendiéndose por debajo del viaducto de First Street y el viaducto de Fourth Street. Luego, el Proyecto Propuesto haría una transición a una configuración elevada para cruzar el río Los Ángeles desde la ribera este a la ribera oeste entre el viaducto de Fourth Street y el viaducto de Sixth Street.

El Proyecto Propuesto permanecería elevado y pasaría por debajo del viaducto de Sixth Street y luego haría una transición a una configuración incrustada para pasar por debajo del viaducto de Seventh Street. El camino haría una transición a una configuración elevada para pasar por debajo del viaducto Santa Monica de la ruta interestatal 10 (I-10) y el viaducto de Olympic Boulevard. Continuando en una configuración elevada, el camino luego pasaría por encima del puente de Union

¹ La demolición ocurrió en 2025, después de que este borrador del EIR estuviera prácticamente terminado.

Pacific (UP) del río Los Ángeles y del puente de Washington Boulevard. Inmediatamente, el camino pasaría por debajo del paso a desnivel de Redondo Junction y comenzaría a cruzar desde la ribera oeste.

Después de que el Proyecto Propuesto cruce el río, el camino continuaría hacia el sur en una configuración elevada en la ribera este cruzando por encima del puente del Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe del río Los Ángeles, el puente de 26th Street y el puente de Soto Street. Continuando hacia el sur, el Proyecto Propuesto permanecería en una configuración elevada hasta llegar al puente de Bandini Boulevard. El camino entre Bandini Boulevard y Atlantic Boulevard usaría una combinación de tipos de camino incrustado y en la parte superior de la ribera para pasar por debajo del puente de Bandini Boulevard, del puente de Downey Road y de los dos puentes del ferrocarril Burlington Northern Santa Fe, uno en Downey Road y el otro en District Boulevard. Justo al norte de Atlantic Boulevard, el Proyecto Propuesto cruzaría por encima del río Los Ángeles desde la ribera este a la ribera oeste.

Luego, la alineación giraría hacia el sur para pasar por debajo del puente de Atlantic Boulevard en una configuración incrustada en la ribera oeste y se uniría al camino existente del río Los Ángeles en la ciudad de Vernon. La Figura ES-3 muestra la alineación del Proyecto Propuesto, los tipos de caminos y los puntos de acceso.

Figura ES-3. Alineación del Proyecto Propuesto



Puntos de acceso del Proyecto Propuesto

La configuración y la ubicación de cada punto de acceso del Proyecto Propuesto se enumeran en la Tabla ES-1 de norte a sur.

Tabla ES-1. Puntos de acceso del proyecto propuesto

Punto de acceso	Ribera	Descripción del conector
Albion Park	Este	Puente individual elevado sobre el río Los Ángeles hasta un puente elevado por encima de las vías férreas con una rampa que se conecta a Albion Park
Mission Road/Cesar E Chavez Avenue	Este	Rampa individual elevada que cruza por encima de las vías férreas para conectarse con la esquina noroeste de la intersección de Mission Road y Cesar E Chavez Avenue en la parte posterior de la acera
Union Station	Oeste	Puente individual elevado sobre el río Los Ángeles y las vías férreas que desciende en la esquina noroeste de Center Street y Commercial Street por debajo del futuro viaducto de Link US
First Street	Este	Rampa individual elevada paralela al camino que luego pasa por encima de las vías férreas y Myers Street y que se conecta a nivel con la parte posterior de la acera en la esquina noroeste de la intersección de Mission Road y First Street
Sixth Street	Oeste	Rampa individual incrustada que conecta el lado sur con el túnel de Sixth Street con acceso futuro al proyecto PARC de Sixth Street
Washington Boulevard	Oeste	Rampa individual en forma de «J» que se conecta al lado sur de Washington Boulevard
Triángulo Bandini-Soto	Oeste	Puente individual elevado sobre el río Los Ángeles que se conecta a nivel al puente de Bandini Boulevard con la parte posterior de la acera adyacente a la plaza comercial conocida como «Triángulo Bandini-Soto»
Downey Road	Este	Conexión individual a nivel con la parte posterior de la acera del lado noroeste de Downey Road
Atlantic Boulevard	Este	Conexión individual a nivel con el lado noroeste de Atlantic Boulevard en la parte posterior de la acera
Atlantic Boulevard (existente)	Oeste	Mejoras de un punto de acceso existente en la ciudad de Vernon

Variaciones de diseño del Proyecto Propuesto

Además del Proyecto Propuesto, se han identificado numerosas variaciones de diseño para brindar variaciones técnicas específicas del sitio y abordar las limitaciones del Proyecto Propuesto. Las variaciones de diseño incluyen conexiones del camino con el servicio ferroviario en Union Station. La Tabla ES-2 es un resumen de las variaciones de diseño del Proyecto Propuesto.

Tabla ES-2. Variaciones de diseño del Proyecto Propuesto

Variaciones de diseño	Ribera	Configuración
Riverside Drive	Oeste	Estructura en voladizo a lo largo de la ribera oeste, desde el camino existente hasta debajo del puente de Riverside Drive.
Autopista de Arroyo Seco (SR-110)	Oeste	Camino individual elevado en la parte superior de la ribera comenzando al norte debajo de la SR-110 hasta justo el sur de la autopista.
Este de Cesar E Chavez Avenue	Oeste	Camino elevado asciende antes de cruzar hacia el oeste sobre el derecho de paso del ferrocarril a nivel y continuando hacia el sur nuevamente en paralelo al derecho de paso del ferrocarril. El camino cruza por debajo del puente del este de Cesar E Chavez Avenue y continúa hacia el sur al punto de acceso opcional en Union Station por Keller Street.
Union Station	Oeste	Conexión a Union Station desde el punto de acceso opcional en Union Station por Keller Street a través de una alineación sobre la calle a lo largo de Keller Street y luego, conexión con Ramirez Street a Union Station.
Puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles	Este	Continúa en una configuración incrustada por debajo del puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles.
Kearney Street	Este	Se agrega un punto de acceso opcional en Kearney Street en el camino hacia el norte por la ribera este y cruza hacia el norte de Myers Street, antes de girar a la izquierda y continuar hasta el punto de acceso opcional en Kearney Street.
Este de Fourth Street	Oeste	Un cruce elevado del río pasa por debajo del puente del este de Fourth Street antes de continuar hacia el sur a lo largo de la ribera oeste en una configuración elevada.
Este de Washington Boulevard (dentro del cauce)	Oeste	El camino se eleva dentro del cauce y continúa hacia el sur por debajo del puente de Washington Boulevard al este, del puente de 26th Street al este y del puente de Soto Street al sur antes de cruzar a la ribera este y continuar hacia el sur por debajo de Bandini Boulevard.
Este de Washington Boulevard (rampa helicoidal triangulada)	Oeste	El camino elevado cruza hacia el oeste por debajo del paso a desnivel de Redondo Junction, asciende en una configuración de rampa helicoidal triangulada y continúa hacia el sur cruzando el este de Washington Boulevard y el río Los Ángeles desde la ribera oeste a la ribera este.
Sur de Downey Road	Este	El camino continúa hacia el sur en una configuración incrustada.
Sur de Atlantic Boulevard	Norte	El camino continúa dividiéndose hacia el norte del punto de acceso de Atlantic Boulevard al este y sigue hacia el sur antes de elevarse para cruzar a la ribera sur para finalizar en el punto de acceso del camino existente de Atlantic Boulevard.

ES-2.4.2 Opción 1

Tal como se describe en la Sección ES-2.1, Metro identificó dos opciones para el Proyecto Propuesto. La Opción 1 retendría la mayoría de los componentes del Proyecto Propuesto con algunas modificaciones. Estas modificaciones resultarían en una ruta un tanto más larga para la Opción 1 que se extendería por 10.1 millas aproximadamente. La Opción 1 tendría los mismos tipos de caminos que el Proyecto Propuesto, pero con algunos cambios en ubicaciones y composiciones con tipos de caminos en un 56 % elevado, un 9 % en la parte superior de la ribera y un 35 % incrustado. La Opción 1 cruzaría el río seis veces y tendría 11 puntos de acceso: seis en la ribera oeste y cinco en la ribera este, lo cual incluye las mejoras del punto de acceso existente de Atlantic Boulevard en la ciudad de Vernon. La Opción 1 proporcionaría conexiones a las tres mismas estaciones de Metro, Union Station, Chinatown Station y Washington Boulevard Station con la suma

de dos estaciones de Metro, Lincoln/Cypress Station y Little Tokyo/Arts District Station. Esta sección detalla las modificaciones a los elementos del proyecto asociados con la Opción 1.

Comenzando al norte en la ribera oeste donde termina el sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles, la Opción 1 pasaría por encima de la ribera del río para atravesar por debajo del viaducto de la ruta interestatal I-5 y del viaducto de Riverside Drive. La Opción 1 luego atravesaría por encima del puente del río Los Ángeles-Downey Road de Metrolink y por debajo del puente de la SR-110 en una configuración elevada. Luego de pasar por debajo de la SR-110, la Opción 1 haría una transición a una configuración elevada a lo largo de la ribera oeste y después cruzaría el río a la ribera este justo al norte del puente del río Los Ángeles de la Línea A de Metro. En comparación con el Proyecto Propuesto, la Opción 1 tendría variaciones de alineación y diseño que incluyen cruces del río, camino a lo largo de la ribera este y puntos de acceso al sendero verde Ed P. Reyes Greenway en la ribera este y al Parque Histórico Estatal de Los Ángeles en la ribera oeste.

Luego de cruzar el río para llegar la ribera este, la Opción 1 sería principalmente elevada al pasar por la Línea A de Metro y continuar hacia el sur. Al norte de Broadway, la alineación incluiría un punto de acceso al sendero verde Ed P. Reyes Greenway y un cruce del río a la ribera oeste que conduce al punto de acceso del Parque Histórico Estatal de Los Ángeles. La Opción 1 continúa hacia el sur a lo largo de la ribera este para cruzar por debajo del viaducto de Broadway al norte y el viaducto de Spring Street al norte. Continuando en una configuración elevada, la Opción 1 cruzaría por encima del puente de Main Street al norte y los dos puentes ferroviarios de Metrolink en Mission Junction. La Opción 1 permanecería en una configuración elevada para cruzar diagonalmente por debajo del viaducto de Cesar E Chavez Avenue y cruzar el río desde la ribera este a la ribera oeste.

Luego de llegar a la ribera oeste, la Opción 1 continuaría hacia el sur en una configuración principalmente elevada para atravesar por debajo del puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles y el viaducto de First Street. En comparación con el Proyecto Propuesto, la Opción 1 incluye una alineación elevada dentro del cauce a lo largo de la ribera oeste al norte de First Street, y dos puntos de acceso que se conectan con el puente de First Street. Al sur del viaducto de First Street, la Opción 1 descendería en una configuración incrustada para pasar por debajo del viaducto de First Street y luego elevarse para pasar por debajo del viaducto de Sixth Street. Luego, el camino haría una transición a una configuración incrustada para pasar por debajo del puente de Seventh Street, del viaducto de la I-10 de Santa Monica y el viaducto de Olympic Boulevard. Al pasar de una configuración incrustada a una elevada a medida que el camino se acerca al paso a desnivel de Redondo Junction, la Opción 1 cruzaría por encima del puente del río Los Ángeles de Union Pacific y el puente de Washington Boulevard. La configuración elevada luego pasaría por debajo del paso a desnivel de Redondo Junction y comenzaría a cruzar el río Los Ángeles hacia la ribera este.

Una vez que la Opción 1 cruza el río hacia la ribera este, el camino continuaría en una configuración elevada para cruzar por encima del puente del río Los Ángeles del actual Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe, el puente de 26th Street y el puente de Soto Street. Justo al sureste del puente de Soto Street, un cruce del río elevado se conectaría al punto de acceso del triángulo Bandini-Soto en la ribera oeste. Al sur del cruce del río, la Opción 1 continuaría hacia el sur de la ribera este, haciendo una transición a una configuración incrustada para cruzar por debajo de Bandini Boulevard. Al sur del puente de Bandini Boulevard, la Opción 1 haría una transición a una configuración en la parte superior de la ribera a medida que el camino se extiende hacia el sur. Luego, la Opción 1 cambiaría a una configuración incrustada entre Downey Road y Atlantic Boulevard para pasar por debajo del puente de Downey Road y los dos puentes del Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe en el puente de Downey Road y en District Boulevard. En comparación, el Proyecto Propuesto en esta área se extendería principalmente por encima de la ribera descendiendo en una alineación incrustada para cruzar por debajo del puente del Ferrocarril

Burlington Northern Santa Fe en District Boulevard. Justo al norte de Atlantic Boulevard, la Opción 1 cruzaría por encima del río Los Ángeles desde la ribera este a la ribera oeste y luego se uniría al camino existente del río Los Ángeles en la ciudad de Vernon. La Figura ES-4 muestra la alineación de la Opción 1, los tipos de caminos y los puntos de acceso.

Figura ES-4. Alineación de la Opción 1



Puntos de acceso de la Opción 1

La Tabla ES-3 detalla la configuración y la ubicación de cada posible punto de acceso para la Opción 1 de norte a sur. La Opción 1 incluiría los mismos puntos de acceso que el Proyecto Propuesto con modificaciones de dos de ellos (en Union Station y First Street) y tendría dos puntos de acceso más: El sendero verde Ed P. Reyes Greenway y el Parque Histórico Estatal de Los Ángeles

Tabla ES-3. Posibles puntos de acceso de la Opción 1

Punto de acceso	Ribera	Descripción del conector	Comunes al Proyecto Propuesto
Sendero verde Ed P. Reyes Greenway	Este	Rampa individual elevada sobre las vías férreas en paralelo al camino hacia el este y se conecta al sendero verde Ed P. Reyes Greenway	No
Parque Histórico Estatal de Los Ángeles	Oeste	Puente individual elevado sobre el río Los Ángeles y las vías férreas que luego desciende por debajo del viaducto de Broadway al norte y llega al lado norte de Baker Street al sur de la intersección de Aurora Street en el acceso norte del estacionamiento del Parque Histórico Estatal de Los Ángeles.	No
Albion Park	Este	Rampa individual elevada sobre las vías férreas que rodearía el borde sur de Albion Park para llegar a la parte posterior de la acera de Albion Street	Sí
Mission Road/Cesar E Chavez Avenue	Este	Rampa individual elevada en paralelo al camino que cruza por encima de las vías férreas para conectarse con la esquina noroeste de la intersección de Mission Road y Cesar E Chavez Avenue en la parte posterior de la acera	Sí
Union Station por Center Street	Oeste	Rampa individual elevada en paralelo al camino antes de extenderse sobre las vías férreas al sur del puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles para llegar cerca de la esquina noreste de la intersección de Commercial Street y Center Street en la parte posterior de la acera	Sí, con algunas diferencias
Norte de First Street/Sur de First Street	Oeste	Rampas duales elevadas que conectan el lado norte con el lado sur del viaducto de First Street	Sí, con algunas diferencias
Sixth Street	Oeste	Rampa individual elevada en paralelo al camino al oeste y que se conecta con el túnel de Sixth Street desde el lado sur con acceso al futuro proyecto PARC de Sixth Street	Sí
Washington Boulevard	Oeste	Rampa individual en forma de «J» que conecta el lado sur de Washington Boulevard en la parte posterior de la acera	Sí
Triángulo Bandini-Soto	Oeste	Puente individual elevado sobre el río Los Ángeles que se conecta a nivel con Bandini Boulevard en la parte posterior de la acera adyacente a la plaza comercial conocida como «Triángulo Bandini-Soto»	Sí
Downey Road	Este	Conexión individual a nivel con la parte posterior de la acera del lado oeste de Downey Road	Sí
Atlantic Boulevard	Este	Conexión individual a nivel con el lado noroeste de Atlantic Boulevard en la parte posterior de la acera	Sí
Atlantic Boulevard (existente)	Oeste	Mejoras de un punto de acceso existente en la ciudad de Vernon	Sí

Variaciones de diseño de la Opción 1

Al igual que en el Proyecto Propuesto, se han identificado variaciones de diseño para brindar variaciones técnicas específicas del sitio y abordar las limitaciones del área de estudio del proyecto. Las variaciones de diseño en varias ubicaciones de la alineación y puntos de acceso de la Opción 1 se incluyen en el área física. La Opción 1 incluye todas las variaciones de diseño del Proyecto Propuesto excepto Kearney Street e incluye cuatro variaciones de diseño más: Egret Park al sendero verde Ed P. Reyes Greenway, Naud Street, Albion Street, y este de Seventh Street/Jesse Street. La Tabla ES-4 resume las variaciones de diseño de la Opción 1.

Tabla ES-4. Variaciones de diseño de la Opción 1

Variaciones de diseño	Ribera	Configuración	Comunes al Proyecto Propuesto
Egret Park al sendero verde Ed P. Reyes Greenway	Este	Conexión individual a nivel desde Egret Park al puente de Riverside Drive al sur de Avenue 19 hacia el sendero verde Ed P. Reyes Greenway. Una ruta secundaria se bifurcaría de la Avenida 19, al sur de la confluencia de Arroyo Seco, y se extendería a nivel hacia el sur por la parte trasera del edificio de la cárcel de Lincoln Heights. Esta ruta secundaria continuaría por debajo del puente de la Línea A de Metro y se conectaría con el sendero verde Ed P. Reyes Greenway.	No
Riverside Drive	Oeste	Estructura en voladizo a lo largo de la ribera oeste, desde el camino existente hasta debajo del puente de Riverside Drive.	Sí
Autopista de Arroyo Seco (SR-110)	Oeste	Conexión individual elevada en la parte superior del camino desde el inicio del camino al norte debajo la SR-110 hasta justo el sur de la autopista.	Sí
Naud Street	Oeste	El camino elevado cruzaría hacia el oeste permaneciendo en una configuración elevada, hacia la ribera oeste donde el camino llegaría al punto de acceso opcional de Naud Street.	No
Albion Street	Este	El camino elevado se dividiría de la parte del camino que va al oeste para cruzar al este por encima del derecho de paso de Metro antes de seguir hacia el sur para llegar al punto de acceso de Albion Park.	No
Este de Cesar E Chavez Avenue	Oeste	El camino elevado cruza de la ribera este a la ribera oeste antes de continuar hacia el oeste a nivel sobre el derecho de paso y luego hacia el sur paralelo al derecho de paso del ferrocarril. El camino cruza por debajo del puente del este de Cesar E Chavez Avenue y continúa hacia el sur al punto de acceso opcional en Union Station por Keller Street.	Sí
Union Station	Oeste	Conexión a Union Station desde el punto de acceso opcional en Union Station por Keller Street a través de una alineación sobre la calle a lo largo de Keller Street y luego, conexión con Ramirez Street a Union Station.	Sí
US-101 sobre el río Los Ángeles	Este	El camino elevado continuaría hacia el sur a lo largo de la ribera este por debajo del este del puente Cesar E Chavez antes de cruzar diagonalmente por debajo del puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles hacia la ribera oeste.	Sí
Este de Fourth Street	Oeste	El camino continúa hacia el sur por debajo del puente de Fourth Street al este.	Sí
Este de Seventh Street/Jesse Street	Este	Un cruce del río elevado hacia la ribera este proporciona acceso al punto de acceso opcional del este de Seventh Street/Jesse Street.	No
Este de Washington	Oeste	El camino se eleva dentro del cauce y continúa hacia el sur por debajo del puente de Washington Boulevard al este, del puente de 26th Street	Sí

Tabla ES-4. Variaciones de diseño de la Opción 1

Variaciones de diseño	Ribera	Configuración	Comunes al Proyecto Propuesto
Boulevard (dentro del cauce)		al este y del puente de Soto Street al sur antes de cruzar a la ribera este y continuar hacia el sur por debajo de Bandini Boulevard.	
Este de Washington Boulevard (rampa helicoidal triangulada)	Oeste	El camino elevado cruza hacia el oeste por debajo del paso a desnivel de Redondo Junction, asciende en una configuración de rampa helicoidal triangulada y continúa hacia el sur cruzando Washington Boulevard al este y el río Los Ángeles desde la ribera oeste a la ribera este.	Sí
Sur de Downey Road	Este	El camino continúa hacia el sur por la parte superior de la ribera.	No
Sur de Atlantic Boulevard	Norte	El camino continúa dividiéndose hacia el norte del punto de acceso este de Atlantic Boulevard y sigue hacia el sur antes de elevarse para cruzar a la ribera sur para finalizar en el punto de acceso del camino existente de Atlantic Boulevard.	Sí

ES-2.4.3 Opción 2

Tal como se describe en la Sección ES-2.1, Metro identificó dos opciones para el Proyecto Propuesto. La Opción 2 retendría la mayoría de los componentes del Proyecto Propuesto con algunas modificaciones. Estas modificaciones resultarían en una ruta un tanto más corta para la Opción 2 que se extendería por 9.1 millas aproximadamente. La Opción 2 tendría los mismos tipos de caminos que el Proyecto Propuesto, pero con algunos cambios en ubicaciones y composiciones con tipos de caminos en un 47 % elevado, un 19 % en la parte superior de la ribera y un 34 % incrustado. La Opción 2 cruzaría el río siete veces y tendría nueve puntos de acceso: cuatro en la ribera oeste y cinco en la ribera este del río, lo cual incluye las mejoras del punto de acceso existente de Atlantic Boulevard en la ciudad de Vernon. La Opción 2 proporcionaría conexiones a cuatro estaciones de Metro: Union Station, Chinatown Station, Pico/Aliso Station y Washington Station, con la adición de Lincoln/Cypress Station. Esta sección detalla las modificaciones a los elementos del proyecto asociados con la Opción 2.

Comenzando al norte en la ribera oeste donde termina el sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles, la Opción 2 tendría una configuración en la parte superior de la ribera y pasaría por debajo del viaducto de la interestatal I-5 y del viaducto de Riverside Drive. La Opción 2 luego atravesaría por encima del puente del río Los Ángeles-Downey Road de Metrolink y por debajo del puente de la SR-110 en una configuración elevada para luego cruzar el río desde la ribera oeste a la ribera este. En comparación con el Proyecto Propuesto, la Opción 2 incluiría cruces del río, un camino a lo largo de la ribera este y un punto de acceso en el sendero verde Ed P. Reyes Greenway.

Luego de cruzar el río para llegar al lado este de las vías férreas en una configuración elevada, la Opción 2 haría una transición a nivel para pasar por debajo del puente del río Los Ángeles de la Línea A de Metro y ya no sería adyacente al cauce, sino que sería adyacente al borde externo de las vías férreas. La Opción 2 sería a nivel adyacente al borde externo de las vías férreas entre el sendero verde Ed P. Reyes Greenway y Spring Street. En comparación con el Proyecto Propuesto, la Opción 2 incluye una alineación en la parte superior de la ribera a lo largo de la ribera este desde la SR-110 hasta justo el sur de Spring Street. Como la Opción 2 pasa por debajo del viaducto de Spring Street al norte y se acerca a Albion Park, el camino comenzaría a inclinarse a una configuración elevada para cruzar el río Los Ángeles desde la ribera este a la ribera oeste.

Ya en la ribera oeste, la Opción 2 permanecería elevada para cruzar por encima del puente de Main Street al norte y los dos puentes ferroviarios de Metrolink en Mission Junction, a diferencia de la alineación incrustada del Proyecto Propuesto. La Opción 2 luego pasaría al medio del cauce permaneciendo elevada para cruzar por debajo del viaducto de Cesar E Chavez Avenue y el puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles. Luego de pasar por debajo del viaducto de First Street, la Opción 2 descendería a una configuración incrustada. Se bifurcarían tres conectores del camino elevado en el centro del cauce creando tres puntos de acceso diferentes. Al norte del viaducto de Cesar E Chavez Avenue, un conector se extendería hasta el punto de acceso de Mission Road/Cesar E Chavez en la ribera este. Al sur del puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles, otro conector llevaría al punto de acceso de Union Station en la ribera oeste y otro conector llevaría al punto de acceso de First Street en la ribera este. La Opción 2 se extendería en una configuración principalmente incrustada entre el viaducto de First Street y el viaducto de Olympic Boulevard en comparación con el Proyecto Propuesto. Al igual que con el Proyecto Propuesto, a medida que se acerca al paso a desnivel de Redondo Junction, la Opción 2 haría una transición de una configuración incrustada a una elevada, cruzando por encima de los puentes del río Los Ángeles de Union Pacific y Washington Boulevard. Luego, el camino continuaría en una configuración elevada extendiéndose por debajo del paso a desnivel de Redondo Junction y luego cruzando el río Los Ángeles por encima del puente del Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe del río Los Ángeles a la ribera este.

Ya en la ribera este en una configuración elevada, el camino permanecería elevado mientras cruza por encima del puente de 26th Street y el puente de Soto Street. Entre Soto Street y Bandini Boulevard, la Opción 2 haría una transición a una configuración incrustada para cruzar por debajo del puente de Bandini Boulevard. Un cruce elevado entre Soto Street y Bandini Boulevard se conectaría al punto de acceso del triángulo Bandini-Soto. Continuando hacia el sur en la ribera este, la Opción 2 haría uso de una configuración en la parte superior de la ribera para evadir dos torres de transmisión al norte de Downey Road antes de hacer una transición hacia el punto de acceso de Downey Road o para pasar por debajo del puente de Downey Road y el puente del Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe en Downey Road. Al sur del puente de Downey Road, la Opción 2 combinaría la configuración incrustada y la configuración en la parte superior de la ribera del río, y luego pasaría por debajo del puente del Ferrocarril Burlington Northern Santa Fe en District Boulevard. Justo al norte de Atlantic Boulevard, la Opción 2 cruzaría el río Los Ángeles desde la ribera este a la ribera oeste.

Luego de cruzar el río a la ribera oeste, la Opción 2 continuaría hacia el sur en una configuración incrustada. Luego de pasar por debajo del puente de Atlantic Boulevard, la Opción 2 se uniría al camino existente del río Los Ángeles en la ribera oeste en la ciudad de Vernon. En comparación con el Proyecto Propuesto y la Opción 1, la Opción 2 no incluiría el punto de acceso al este de Atlantic Boulevard. La Figura ES-5 muestra la alineación de la Opción 2, los tipos de caminos y los puntos de acceso.

Figura ES-5. Alineación de la Opción 2



Puntos de acceso de la Opción 2

La configuración y la ubicación de cada punto de acceso de la Opción 2 se enumeran en la Tabla ES-5 de norte a sur. La Opción 2 incluiría ocho de los mismos puntos de acceso del Proyecto Propuesto con modificaciones en uno de ellos (Union Station) y tendría dos puntos de acceso más: el sendero verde Ed P. Reyes Greenway y Spring Street/Broadway/Albion Park.

Tabla ES-5. Puntos de acceso de la Opción 2

Punto de acceso	Ribera	Configuración	Comunes al Proyecto Propuesto
Sendero verde Ed P. Reyes Greenway	Este	Conexión a nivel directamente adyacente al camino en el sendero verde Ed P. Reyes Greenway	No
Spring Street/Broadway/Albion Park	Este	Conexión individual a nivel desde el camino debajo de Spring Street a Albion Park y acceso a Broadway y Spring Street	No
Mission Road/Cesar E Chavez Avenue	Este	Rampa individual elevada que cruza por encima de las vías férreas para conectarse con la esquina noroeste de la intersección de Mission Road y Cesar E Chavez Avenue en la parte posterior de la acera	Sí
Union Station por Center Street	Oeste	Rampa individual elevada que cruza por encima de las vías férreas al sur del puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles para llegar cerca de la esquina noreste de la intersección de Commercial Street y Center Street en la parte posterior de la acera	Sí, con algunas diferencias
First Street	Este	Rampa individual elevada que pasa por encima de las vías férreas y Myers Street y que se conecta a nivel con la parte posterior de la acera en la esquina noroeste del empalme de Mission Road y First Street	Sí
Sixth Street	Oeste	Conexión directa entre la Opción 2 y el actual túnel de Sixth Street con acceso al futuro proyecto PARC de Sixth Street	Sí
Washington Boulevard	Oeste	Rampa individual en forma de «J» que conecta el lado sur de Washington Boulevard en la parte posterior de la acera	Sí
Triángulo Bandini-Soto	Oeste	Puente individual elevado sobre el río Los Ángeles que se conecta a nivel con Bandini Boulevard en la parte posterior de la acera adyacente a la plaza comercial conocida como «Triángulo Bandini-Soto»	Sí
Downey Road	Este	Conexión individual a nivel con la parte posterior de la acera del lado oeste de Downey Road	Sí
Atlantic Boulevard (existente)	Oeste	Mejoras de un punto de acceso existente en la ciudad de Vernon	Sí

Variaciones de diseño de la Opción 2

Se han identificado variaciones de diseño para brindar variaciones técnicas específicas del sitio para abordar los desafíos y las limitaciones del área de estudio del proyecto. Las variaciones de diseño en varias ubicaciones de la alineación y puntos de acceso de la Opción 2 se incluyen en el área física. La Opción 2 incluiría todas las variaciones de diseño del Proyecto Propuesto excepto el puente de la US-101 sobre el río Los Ángeles e incluye cuatro variaciones de diseño más: Egret Park

al sendero verde Ed P. Reyes Greenway, norte de Avenue 19, y norte de Broadway/Spring Street. La Tabla ES-6 resume las variaciones de diseño de la Opción 2.

Tabla ES-6. Variaciones de diseño de la Opción 2

Variaciones de diseño	Ribera	Configuración	Comunes al Proyecto Propuesto
Egret Park al sendero verde Ed P. Reyes Greenway	Este	Conexión individual a nivel desde Egret Park al puente de Riverside Drive al sur de Avenue 19 hacia el sendero verde Ed P. Reyes Greenway.	No
Riverside Drive	Oeste	Estructura en voladizo a lo largo de la ribera oeste, desde el camino existente hasta debajo del puente de Riverside Drive.	Sí
Autopista de Arroyo Seco (SR-110)	Oeste	Conexión individual elevada en la parte superior de la ribera del camino comenzando desde el norte debajo de la SR-110 hasta justo el sur de la autopista.	Sí
Avenue 19 norte	Oeste	El camino elevado continúa hacia el sur antes de cruzar el cauce del río diagonalmente a la ribera este cerca del punto de acceso del sendero verde Ed P. Reyes Greenway.	No
Norte de Broadway/ Spring Street	Este	El camino se bifurca hacia el este al punto de acceso opcional en Broadway y Spring Street.	No
Este de Cesar E Chavez Avenue	Oeste	El camino elevado dentro del cauce se divide hacia el oeste antes de cruzar por encima del derecho de paso del ferrocarril a nivel y luego continuar hacia el sur paralelo al derecho de paso del ferrocarril. El camino cruza por debajo del puente del este de Cesar E Chavez Avenue y continúa hacia el sur al punto de acceso opcional en Union Station por Keller Street.	Sí
Union Station	Oeste	Conexión a Union Station desde el punto de acceso opcional en Union Station por Keller Street a través de una alineación sobre la calle a lo largo de Keller Street y luego, conexión con Ramirez Street a Union Station.	Sí
Kearney Street	Este	El camino elevado dentro del cauce se divide hacia el este antes de continuar hacia el sur y luego al este para llegar al punto de acceso opcional en Kearney Street.	Sí
Este de Fourth Street	Oeste	El camino continúa hacia el sur por debajo del puente de Fourth Street al este.	Sí
Este de Washington Boulevard (dentro del cauce)	Oeste	El camino se eleva dentro del cauce y continúa hacia el sur por debajo del puente de Washington Boulevard al este, del puente de 26th Street al este y del puente de Soto Street al sur antes de cruzar a la ribera este y continuar hacia el sur por debajo de Bandini Boulevard.	Sí
Este de Washington Boulevard (rampa helicoidal triangulada)	Oeste	El camino elevado cruza hacia el oeste por debajo del paso a desnivel de Redondo Junction, asciende en una configuración de rampa helicoidal triangulada y continúa hacia el sur cruzando el este de Washington Boulevard y el río Los Ángeles desde la ribera oeste a la ribera este.	Sí
Sur de Downey Road	Este	El camino continúa hacia el sur en una configuración incrustada.	Sí
Sur de Atlantic Boulevard	Norte	El camino continúa hacia el sur antes de elevarse para cruzar a la ribera sur para finalizar en el punto de acceso del camino existente de Atlantic Boulevard.	Sí

ES-2.4.4 Comparación del Proyecto Propuesto y las Opciones

Tal como se mencionó, este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental analiza el Proyecto Propuesto y dos opciones, la Opción 1 y la Opción 2, cada una con distintas combinaciones de los elementos del proyecto para abordar las condiciones del sitio de diferentes maneras. El Proyecto Propuesto y sus opciones incluyen una combinación de tipos de caminos, ubicaciones de los cruces del río, puntos de acceso y variaciones de diseño que buscan cumplir con los objetivos del Proyecto Propuesto. La Tabla ES-7 es un resumen comparativo del Proyecto Propuesto, la Opción 1 y la Opción 2.

Tabla ES-7. Resumen comparativo del Proyecto Propuesto y las Opciones

Alineaciones propuestas	Longitud aproximada del camino	Puntos de acceso	Cruces del río	Tipo de camino elevado	Tipo de camino en la parte superior de la ribera	Tipo de camino incrustado
Proyecto Propuesto	9.6 millas	9	7	46 %	28 %	26 %
Opción 1	10.1 millas	11	6	56 %	9 %	35 %
Opción 2	9.1 millas	9	7	47 %	19 %	34 %

Nota: Este recuento de los puntos de acceso no incluye el punto de acceso hacia el oeste en Atlantic Boulevard.

Las Figuras ES-3, ES-4 y ES-5 anteriores muestran las alineaciones propuestas para el Proyecto Propuesto, la Opción 1 y la Opción 2.

ES-2.5 Cronograma del proyecto

Se estima que las actividades de construcción de la parte del camino para la que actualmente se dispone de financiación durarán aproximadamente tres años (Figura ES-6). Se prevé que las actividades previas a la construcción comiencen en 2028. El inicio de la construcción está previsto para 2028, y se espera que la finalización por fases tenga lugar en 2031.

Figura ES-6. Cronograma del proyecto



ES-3 Resumen del análisis de impacto ambiental

Este Borrador del Reporte de Impacto Ambiental identifica los posibles impactos ambientales causados por el proyecto y sus opciones y analiza todo impacto significativo y la implementación de medidas de mitigación posibles. Las características del proyecto incluyen los elementos de diseño, las buenas prácticas de gestión u otras medidas exigidas por la ley o la aprobación de permisos y se incorporan como parte del proyecto. Las medidas de mitigación son acciones adicionales diseñadas para evitar, minimizar o compensar los impactos significativos y son necesarios donde se han identificado dichos impactos. Las medidas de mitigación se propondrían como condiciones para la aprobación del proyecto y se monitorearían para garantizar su cumplimiento e implementación. La Tabla ES-8 resume los impactos ambientales, las medidas de mitigación necesarias y el nivel de importancia tras la mitigación, (si correspondiera). En el Capítulo 3, «Condiciones Ambientales, Impactos y Mitigación», se encuentra un análisis detallado de cada área de los recursos medioambientales.

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
Estética y recursos visuales					
AES-1: ¿Tiene un efecto adverso considerable sobre alguna vista panorámica?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
AES-2: ¿Daña considerablemente los recursos paisajísticos, lo cual incluye, pero no se limita a árboles, afloramientos rocosos y edificios históricos dentro de alguna autovía paisajística estatal?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
AES-3: ¿Disminuye considerablemente el carácter visual existente o la calidad de las vistas públicas del sitio y sus alrededores y entra en conflicto con las leyes de urbanización aplicables y otras reglamentaciones que rigen la calidad paisajística? (Las vistas públicas son aquellas que se visualizan desde un punto que es de acceso público).	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
AES-4: ¿Crea una nueva fuente de iluminación o de efectos lumínicos considerables que podrían afectar negativamente las vistas diurnas o nocturnas del área?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Calidad del aire					
AQ-1: ¿Entra en conflicto con la implementación del plan de calidad del aire aplicable o la obstaculiza?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
AQ-2: ¿Resulta en un incremento neto acumulativo considerable de contaminantes reglamentados por los cuales la región del proyecto no cumple con las normas de calidad del aire según las normas	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
federales o estatales aplicables de calidad del aire ambiental?	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
AQ-3: ¿Expone a receptores vulnerables a concentraciones considerables de contaminantes?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
AQ-4: ¿Produce otras emisiones (como las que provocan olores) que afectan negativamente a un número considerable de personas?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Recursos biológicos					
BIO-1: ¿Tiene un efecto adverso considerable, ya sea de manera directa o a través de modificaciones de hábitats, sobre especies identificadas como candidatas, sensibles o de estatus especial en planes, políticas o reglamentaciones locales o regionales o según el Departamento de Caza y Pesca de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-BIO-01, Programa de Concientización Ambiental para Trabajadores ▪ MM-BIO-02a, Identificación previa a la construcción de sitios con colonias activas de murciélagos ▪ MM-BIO-02b, Evitar perturbar las colonias activas de murciélagos ▪ MM-BIO-03, Relevamientos de aves nidificantes	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-BIO-01 ▪ MM-BIO-02a ▪ MM-BIO-02b ▪ MM-BIO-03	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-BIO-01 ▪ MM-BIO-02a ▪ MM-BIO-02b ▪ MM-BIO-03	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
BIO-2: ¿Tiene algún efecto adverso sobre los hábitats riparios o alguna otra comunidad natural sensible	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
identificada en planes, políticas o reglamentaciones locales o regionales o por el Departamento de Caza y Pesca de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos?	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
BIO-3: ¿Tiene un efecto adverso considerable sobre humedales protegidos a nivel estatal o federal (lo cual incluye, pero no se limita a esteros, charcas vernaes, zonas costeras, etc.) por medio de eliminación directa, trabajos de relleno, interrupción hidrológica u otros medios?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
BIO-4: ¿Interfiere considerablemente con la migración de especies autóctonas residentes o migratorias de peces o especies silvestres o con corredores establecidos de especies silvestres autóctonas residentes o migratorias u obstaculiza el uso de zonas de cría de la fauna silvestre autóctona?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-BIO-02a - MM-BIO-02b	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-BIO-02a - MM-BIO-02b	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-BIO-02a - MM-BIO-02b	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
BIO-5: ¿Entra en conflicto con alguna política u ordenanza local de protección de recursos biológicos como, por ejemplo, las políticas u ordenanzas de conservación de árboles?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación	
BIO-6: ¿Entra en conflicto con las disposiciones de algún plan de conservación de hábitats, plan de conservación de comunidades naturales o algún otro plan local, regional o estatal aprobado de conservación de hábitats?	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante	
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto	
	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-04, Camino totalmente incrustado - MM-HWQ-05, Ampliación de la transición entre incrustado/elevado - MM-HWQ-06, Camino incrustado elevado en el cauce - MM-HWQ-07, Estructura de cruce del cauce durante horario diurno	Impacto insignificante	
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto	
		Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05 - MM-HWQ-06 - MM-HWQ-07	Impacto insignificante
			Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05 - MM-HWQ-06 - MM-HWQ-07	Impacto insignificante
			Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Recursos culturales					
	CUL-1: ¿Causa una modificación adversa considerable sobre la relevancia de recursos históricos construidos en la zona tal como se define en la Sección 15064.5?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-CUL-01, Cumplimiento de las Normas de Rehabilitación emitidas por el secretario del Interior - MM-CUL-02, Registro de las condiciones existentes	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
				▪ MM-NOI-02, Pilotes perforados donde sea viable ▪ MM-VIB-01, Plan de control de vibraciones ▪ MM-VIB-02, Plan de monitorización de vibraciones	
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-01 ▪ MM-CUL-02 ▪ MM-NOI-02 ▪ MM-VIB-01 ▪ MM-VIB-02	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-01 ▪ MM-CUL-02 ▪ MM-NOI-02 ▪ MM-VIB-01 ▪ MM-VIB-02	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	CUL-2: ¿Causa una modificación adversa considerable sobre la relevancia de algún recurso arqueológico único o histórico tal como se define en la Sección 15064.5?	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-03, Arqueólogo calificado ▪ MM-CUL-04, Plan de Mitigación y Gestión de Recursos Culturales	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-03 ▪ MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-03 ▪ MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
CUL-3: ¿Altera algún resto humano, incluidos los sepultados fuera de cementerios formales?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Energía					
ENE-1: ¿Provoca un impacto ambiental potencialmente significativo debido al consumo desmedido, ineficiente o innecesario de recursos energéticos durante la construcción o la operación del proyecto?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
ENE-2: ¿Obstaculiza o entra en conflicto con algún plan estatal o local de energías renovables o de eficiencia energética?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Geología y recursos paleontológicos					
GEO-1(i): ¿Directa o indirectamente causa posibles efectos adversos considerables, incluidos los riesgos de pérdidas, de lesiones o de muerte relacionados con la ruptura de una falla sísmica conocida como se indica en el mapa de zonificación de fallas sísmicas de Alquist-Priolo más reciente emitido por el geólogo del Estado para el área o con base en otras pruebas sustanciales de una falla conocida?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
GEO-1(ii): ¿Directa o indirectamente causa posibles efectos adversos considerables como riesgos de pérdidas, lesiones o muerte relacionados con fuertes movimientos sísmicos del suelo?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GEO-1(iii): ¿Directa o indirectamente causa posibles efectos adversos considerables como riesgos de pérdidas, lesiones o muerte relacionados con	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
colapsos del suelo por sismos, incluida la licuefacción?	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GEO-1(iv): ¿Directa o indirectamente causa posibles efectos adversos considerables como riesgos de pérdidas, lesiones o muerte relacionados con corrimientos de tierra?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GEO-2: ¿Provoca una erosión considerable del suelo o la pérdida de su capa superficial?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GEO-3: ¿Se ubica en una unidad geológica o suelo inestable o que podría tornarse inestable como resultado del proyecto y potencialmente resultaría en un corrimiento de tierra interno o externo, propagación lateral, subsidencia, licuefacción o colapso?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GEO-4: ¿Se ubica en suelo expansivo tal como se define en la Tabla 18-1-B del Código de Uniforme de Construcción (1994) y crea un riesgo directo o indirecto considerable para la vida o para las propiedades?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GEO-5: ¿Tiene suelos incapaces de soportar adecuadamente el uso de fosas sépticas o sistemas alternativos de evacuación de aguas residuales cuando no se disponga de alcantarillado para su evacuación?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
GEO-6: ¿Directa o indirectamente destruye algún recurso o yacimiento paleontológico único o alguna característica geológica única?	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-PAL-01, Preparar un plan de monitoreo de recursos paleontológicos - MM-PAL-02, Programa de capacitación sobre Concientización Ambiental para Trabajadores - MM-PAL-03, Conservación	Significativos e inevitables
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-PAL-01 - MM-PAL-02 - MM-PAL-03	Significativos e inevitables
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-PAL-01 - MM-PAL-02 - MM-PAL-03	Significativos e inevitables
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Emisiones de gases de efecto invernadero					
GHG-1: ¿Genera emisiones de gases de efecto invernadero, ya sea directa o indirectamente, que pudieran tener un impacto significativo en el medioambiente?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
GHG-2: ¿Entra en conflicto con algún plan, política o reglamentación aplicable que se haya adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Peligros y materiales peligrosos					
HAZ-1: ¿Crea un peligro significativo para el público o el medioambiente por causa del uso, la eliminación o el transporte rutinarios de materiales peligrosos?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HAZ-2: ¿Crea un peligro significativo para el público o el medioambiente debido a condiciones razonablemente previsibles de fallas o accidentes	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-HAZ-01, Evaluación medioambiental del sitio de Etapa II de todo el proyecto	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
que impliquen la liberación de materiales peligrosos en el medioambiente?				- MM-HAZ-02, Relevamientos para el plan de gestión de suelo - MM-HAZ-03, Relevamientos previos a la construcción para la detección de asbestos, pintura con plomo y residuos universales	
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HAZ-01 - MM-HAZ-02 - MM-HAZ-03	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HAZ-01 - MM-HAZ-02 - MM-HAZ-03	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HAZ-3: ¿Produce emisiones peligrosas o implica la manipulación de materiales, sustancias o residuos peligrosos o extremadamente peligrosos dentro de un radio de 0.25 millas de alguna escuela existente o futura?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HAZ-03	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HAZ-03	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HAZ-03	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
HAZ-4: ¿Se ubica en algún lugar incluido en una lista de establecimientos de materiales peligrosos	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HAZ-01 - MM-HAZ-02	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
elaborada conforme a la Sección 65962.5 del Código de Gobierno y, como resultado, causaría un peligro significativo para el público o el medioambiente?	Opción 1	Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HAZ-01 - MM-HAZ-02	Impacto insignificante
	Opción 2	Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HAZ-01 - MM-HAZ-02	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
HAZ-5: En el caso de un proyecto ubicado dentro de un plan de uso de suelo aeroportuario o, cuando no se haya adoptado dicho plan, dentro de un radio de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, ¿el proyecto causaría un riesgo para la seguridad de las personas que residen o trabajan en el área del proyecto?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
HAZ-6: ¿Obstaculiza la implementación de planes de respuesta a emergencias o de planes de evacuación de emergencia ya adoptados o interferiría físicamente con ellos?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HAZ-7: ¿Expone a las personas o a las estructuras, ya sea directa o indirectamente, a riesgos considerables de pérdidas, lesiones o muerte relacionadas con incendios forestales?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Hidrología y calidad del agua					
HWQ-1: ¿Incumple con las normas de calidad del agua o los requisitos de vertido de aguas residuales o, por el contrario, degrada considerablemente la calidad de las aguas superficiales o subterráneas?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01, Plan temporal de desvío de aguas	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HWQ-2: ¿Disminuye considerablemente las reservas de aguas subterráneas o interfiere considerablemente en la recarga de acuíferos de modo que el proyecto pudiera imposibilitar la gestión sustentable de las aguas subterráneas de la cuenca?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
	Opción 2	Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HWQ-3: ¿Altera considerablemente el patrón de desagüe existente del lugar o del área, incluso mediante la modificación del curso de algún arroyo o río o mediante la adición de superficies impermeables de modo que se produzca una erosión o sedimentación considerable en el sitio o fuera de él?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HWQ-4: ¿Altera considerablemente los patrones de drenaje del sitio o el área incluida la alteración del curso de un arroyo o río o a través de la incorporación de superficies impermeables de modo que incremente sustancialmente la tasa o la cantidad de escorrentía superficial lo cual provocaría inundaciones dentro o fuera del sitio?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
HWQ-5: ¿Altera considerablemente los patrones de drenaje del sitio o el área incluida la alteración del curso de un arroyo o río o a través de la incorporación de superficies impermeables de modo que se genere o contribuya a generar escorrentía que exceda la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o previstos, o que cause fuentes adicionales considerables de escorrentía contaminada?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HWQ-6: ¿Altera considerablemente el patrón de desagüe existente del lugar o del área, incluso mediante la modificación del curso de algún arroyo o río o mediante la adición de superficies impermeables de modo que se obstruyan o desvíen los flujos de inundaciones?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-01 - MM-HWQ-02, Cronograma de construcción	Impacto insignificante
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-03, Análisis hidráulico avanzado - MM-HWQ-04, Camino totalmente incrustado - MM-HWQ-05, Ampliación de la transición entre incrustado/elevado - MM-HWQ-06, Camino incrustado elevado en el cauce - MM-HWQ-08, Pilas de puente aerodinámicas	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-01 - MM-HWQ-02	Impacto insignificante
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-03 - MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
				- MM-HWQ-06 - MM-HWQ-08	
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-01 - MM-HWQ-02	Impacto insignificante
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-03 - MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05 - MM-HWQ-06 - MM-HWQ-08	Impacto insignificante
HWQ-7: ¿Da origen a zonas de inundación, de tsunami o de seiche o causa riesgo de liberación de contaminantes debido a la inundación del proyecto?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HWQ-8: ¿Obstaculiza o entra en conflicto con la aplicación de algún plan de control de la calidad del agua o algún plan de gestión sustentable de aguas subterráneas?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-HWQ-01	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
HWQ-9: ¿Causa modificaciones de los riesgos de inundación en tramos sensibles del río Los Ángeles o entra en conflicto con las obligaciones que exige el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos en la Sección 408?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-01 - MM-HWQ-02	Impacto insignificante
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-03 - MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05 - MM-HWQ-06 - MM-HWQ-08 - MM-HWQ-09, Cumplimiento de permisos según la Sección 408	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-01 - MM-HWQ-02	Impacto insignificante
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-03 - MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05 - MM-HWQ-06 - MM-HWQ-08 - MM-HWQ-09	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-01 - MM-HWQ-02	Impacto insignificante
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-03 - MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05 - MM-HWQ-06 - MM-HWQ-08 - MM-HWQ-09	Impacto insignificante
	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Posiblemente significativo	- MM-HWQ-04 - MM-HWQ-05	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
proyecto de Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles?				▪ MM-HWQ-06 ▪ MM-HWQ-07, Estructura de cruce del cauce durante horario diurno ▪ MM-HWQ-09	
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Posiblemente significativo	▪ MM-HWQ-04 ▪ MM-HWQ-04 ▪ MM-HWQ-06 ▪ MM-HWQ-07 ▪ MM-HWQ-09	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Posiblemente significativo	▪ MM-HWQ-04 ▪ MM-HWQ-05 ▪ MM-HWQ-06 ▪ MM-HWQ-07 ▪ MM-HWQ-09	Impacto insignificante
Uso del suelo					
LU-1: ¿Divide físicamente alguna comunidad establecida?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etap	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
LU-2: ¿Causa un impacto ambiental significativo debido al conflicto con alguna planificación, política o reglamentación relacionada con el uso del suelo que se haya adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Ruidos y vibraciones					
NOI-1: ¿Genera un aumento considerable, temporal o permanente, de los niveles de ruido ambiental cerca del proyecto que superen lo establecido en las normas de la Administración Federal de Transporte, en el plan general local, en las ordenanzas relacionadas con el ruido o en las normas aplicables de las agencias?	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-NOI-01, Plan de monitoreo y control de ruidos	Significativos e inevitables
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-NOI-01	Significativos e inevitables
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-NOI-01	Significativos e inevitables
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
NOI-2: ¿Genera niveles excesivos de vibraciones o ruidos transmitidos por el suelo?	Proyecto Propuesto	Construcción	Potencialmente significativo (por daños) Potencialmente significativo (por molestias)	▪ MM-NOI-02, Pilotes perforados donde sea viable ▪ MM-VIB-01, Plan de control de vibraciones	Impacto insignificante (por daños) Significativos e inevitables (por molestias)

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
				▪ MM-VIB-02, Plan de monitorización de vibraciones	
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Potencialmente significativo (por daños) Potencialmente significativo (por molestias)	▪ MM-NOI-02 ▪ MM-VIB-01 ▪ MM-VIB-02	Impacto insignificante (por daños) Significativos e inevitables (por molestias)
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Potencialmente significativo (por daños) Potencialmente significativo (por molestias)	▪ MM-NOI-02 ▪ MM-VIB-01 ▪ MM-VIB-02	Impacto insignificante (por daños) Significativos e inevitables (por molestias)
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
NOI-3: ¿Expone a las personas que residen o trabajan en la RSA a niveles excesivos de ruido si el proyecto está situado en las proximidades de una pista de aterrizaje privada o de un plan de uso del suelo para un aeropuerto o, cuando no se haya adoptado dicho plan, dentro de un radio de dos millas de un aeropuerto público o de uso público?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Población y vivienda					
PH-1: ¿Causa un crecimiento considerable de población no planificado en el área, ya sea	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
directamente (por ejemplo, al proponer nuevas viviendas y comercios) o indirectamente (por ejemplo, a través de la extensión de rutas u otros tipos de infraestructura)?	Opción 1	Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	PH-2: ¿Desplaza a un número cuantioso de personas o viviendas existentes que genere la necesidad de construir viviendas nuevas en otro lugar?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna
Operación			Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Opción 1		Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Opción 2		Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Servicios públicos/seguridad y protección					
PS-1: ¿Causa impactos adversos considerables de infraestructura asociados con la introducción de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, con el fin de mantener índices de servicio aceptables, tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para los servicios de protección contra incendios y de emergencia?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
PS-2: ¿Causa impactos adversos considerables de infraestructura asociados con la introducción de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, con el fin de mantener índices de servicio aceptables, tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para los servicios de protección policial?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
PS-3: ¿Causa impactos adversos considerables de infraestructura asociados con la introducción de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, con el fin de mantener índices de servicio aceptables, tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para las escuelas?	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
PS-4: ¿Causa impactos adversos considerables de infraestructura asociados con la introducción de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, con el fin de mantener índices de servicio aceptables,	Proyecto Propuesto	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
tiempos de respuesta u otros objetivos de rendimiento para las bibliotecas públicas?					
Recreación					
REC-1: ¿Aumenta el uso de los parques vecinales y regionales existentes o de otras instalaciones recreativas de modo en que produzca o acelere considerablemente el deterioro físico de las instalaciones?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
REC-2: ¿Incluye instalaciones recreativas o requiere de la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pudieran tener un efecto físico adverso sobre el medioambiente?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
REC-3: ¿Causa impactos adversos considerables de infraestructura asociados con la introducción de instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, la necesidad de	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
instalaciones gubernamentales nuevas o estructuralmente alteradas, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos, con el fin de mantener índices de servicio aceptables u otros objetivos de rendimiento para los parques?	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Transporte					
TR-1: ¿Entra en conflicto con algún programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación, incluidas las instalaciones de transporte público, viales, de ciclistas y de peatones?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
TR-2: ¿Entra en conflicto o es incoherente con las directrices de la Sección 15064.3(b) de la Ley de Calidad Ambiental de California?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
TR-3: ¿Aumenta considerablemente los riesgos debido a elementos de diseño geométricos (por ejemplo, curvas cerradas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles (por ejemplo, maquinarias agrícolas)?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
TR-4: ¿Causa un acceso inadecuado de los servicios de emergencia?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
Recursos culturales tribales					
TCR-1: ¿Causa una modificación adversa considerable sobre la relevancia de recursos culturales tribales según se definen en la Sección 21074 del Código de Recursos Públicos, ya sean sitios, características,	Proyecto Propuesto	Construcción	Posiblemente significativo	▪ MM-TCR-01, Monitoreo de recursos tribales ▪ MM-CUL-03 ▪ MM-CUL-04	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
lugares, paisajes culturales que estén geográficamente definidos en términos del tamaño y alcance del paisaje, lugares sagrados u objetos con valor cultural para alguna tribu de nativos californianos de los Estados Unidos y que se encuentren o puedan encontrarse en el Registro de Recursos Históricos de California o en registros locales de recursos históricos según se definen en la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos, o constituyen recursos que la agencia rectora haya determinado, a su discreción y con el apoyo de pruebas sustanciales, que son relevantes según los criterios establecidos en el apartado I de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos? Al aplicar los criterios establecidos en el apartado (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos, ¿la agencia rectora considerará la relevancia de los recursos para las tribus de nativos californianos de los Estados Unidos?		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Posiblemente significativo	MM-TCR-01 MM-CUL-03 MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 2	Construcción	Posiblemente significativo	MM-TCR-01 MM-CUL-03 MM-CUL-04	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Servicios públicos y sistemas de servicios					
UTL-1: ¿Requiere o resulta en la reubicación o en la construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de abastecimiento del agua, de tratamiento de aguas residuales o de desagües pluviales, de energía eléctrica, de gas natural o de telecomunicaciones, cuya construcción o reubicación podría generar impactos ambientales significativos?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
UTL-2: ¿Dispone de suficiente suministro de agua para abastecer el proyecto y para un desarrollo	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
futuro razonablemente previsible durante años normales, secos y de múltiples sequías?		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
UTL-3: ¿Tiene la confirmación del proveedor de tratamiento de aguas residuales, que brinda o pudiera brindar su servicio al proyecto, de que dispone de capacidad suficiente para satisfacer la demanda prevista del proyecto, además de sus compromisos existentes?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
UTL-4: ¿Genera una cantidad de residuos sólidos superior a lo establecido por las normas estatales o locales o superior a la capacidad de la infraestructura local, o perjudicaría, de algún modo, la consecución de los objetivos de reducción de residuos sólidos?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
UTL-5: ¿Entra en conflicto con los estatutos y reglamentaciones federales, estatales y locales relacionados con la gestión y la reducción de residuos sólidos?	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
Incendios forestales	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Sin impacto	Ninguna	Sin impacto
	WF-1: ¿Obstaculiza considerablemente planes de respuesta a emergencias o planes de evacuación de emergencia ya adoptados?	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
WF-2: Debido a las pendientes, los vientos dominantes, y otros factores, ¿el proyecto agravaría	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapas	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
los riesgos de incendios forestales y, por lo tanto, expondría a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes provenientes de los incendios forestales o de la propagación descontrolada de incendios forestales?	Opción 1	Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
WF-3: ¿Requiere de la construcción o del mantenimiento de infraestructuras asociadas (como rutas, cortafuegos, fuentes de agua de emergencia, cableados eléctricos u otros servicios públicos) que pudieran aumentar los riesgos de incendios o causar impactos ambientales temporales o permanentes?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
WF-4: ¿Expone a personas o estructuras a riesgos significativos, lo cual incluye inundaciones en pendiente o aguas abajo o deslizamientos de tierra como resultado de las escorrentías, la inestabilidad de las pendientes luego de incendios o los cambios en los modos de drenaje?	Proyecto Propuesto	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
	Opción 1	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

Tabla ES-8. Resumen de los impactos por recurso medioambiental

Tema medioambiental	Proyecto Propuesto/ Opción	Etapa	Impactos antes de la mitigación	Medidas de mitigación propuestas	Impactos luego de la mitigación
	Opción 2	Construcción	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante
		Operación	Impacto insignificante	Ninguna	Impacto insignificante

ES-4 Impactos significativos e inevitables

Las directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California en su Sección 15216.2(b) exigen que los Reportes de Impacto Ambiental incluyan un análisis de los impactos ambientales significativos que no puedan evitarse en caso de la implementación de un proyecto. El Capítulo 3 «Condiciones Ambientales, Impactos y Mitigación» de la sección 3.2 a la sección 3.19 analiza los impactos ambientales significativos relacionados con el Proyecto Propuesto y sus opciones; identifica las medidas de mitigación viables que podrían evitar o reducir, donde sea posible, estos impactos significativos, y presenta una decisión estableciendo si estas medidas de mitigación reducirían estos impactos a un nivel insignificante. Si un impacto específico analizado en alguna de estas secciones no puede reducirse por completo o a un nivel insignificante, se lo considera un impacto significativo e inevitable. Como se concluyó en el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental y tal como muestra la Tabla ES-8, los siguientes impactos serían significativos e inevitables en el Proyecto Propuesto y sus opciones, incluso luego de la implementación de medidas de mitigación:

- Geología, suelos y recursos paleontológicos (recursos paleontológicos durante la construcción)
- Ruidos y vibraciones (aumento del ruido ambiental durante la construcción; molestias de las vibraciones durante la construcción)

ES-5 Alternativas del proyecto

La Ley de Calidad Ambiental de California requiere que se considere una serie de alternativas razonables para el Proyecto Propuesto que puedan cumplir con la mayoría de los objetivos básicos del proyecto y reducir considerablemente o eliminar los impactos significativos asociados con él. Según las directrices de la Sección 15126.6(a) de la Ley de Calidad Ambiental de California:

«Un Reporte de Impacto Ambiental describirá la serie de alternativas razonables para el proyecto, o para la ubicación del proyecto, que posiblemente permitirían alcanzar la mayoría de sus objetivos básicos, pero evitarían o reducirían considerablemente cualquiera de los efectos significativos del proyecto, y evaluará las ventajas comparativas de las alternativas. Un Reporte de Impacto Ambiental no necesita considerar todas las alternativas posibles de un proyecto, sino que debe considerar una serie de alternativas razonables potencialmente viables que fomenten la toma de decisiones informadas y la participación pública».

Las Alternativas del Proyecto se resumen debajo y se describen con más detalle en el Capítulo 5, «Alternativas».

ES-5.1 Alternativa sin proyecto

Las directrices de la Sección 15126.6(e)(2) de la Ley de Calidad Ambiental de California exigen una Alternativa sin proyecto y da por supuesto que el Proyecto Propuesto no se implementará. El Proyecto Propuesto se identifica en el Plan Maestro del río Los Ángeles como «Camino del río Los Ángeles de Metro». Con la Alternativa sin proyecto, no se desarrollaría con un camino activo de transporte, el tramo de, aproximadamente, 8 millas en el río Los Ángeles desde Elysian Valley en la ciudad de Los Ángeles hasta las ciudades de Vernon y Maywood. La brecha existente de 8 millas entre el sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles y el camino existente del río Los Ángeles a lo largo del río Los Ángeles permanecería y la conectividad entre los caminos para peatones y

ciclistas no ocurriría. El área física del Proyecto a lo largo del río Los Ángeles seguiría siendo un canal pluvial y seguiría cerrado al público. No se desarrollarían nuevos puntos de acceso a los parques circundantes ni a las instalaciones recreativas y los elementos del camino como la iluminación, el paisajismo y la señalización no se implementarían. Además, no se construiría ningún puente ni ningún muelle en el río Los Ángeles y no habría nuevos cruces del río relacionados con el Proyecto.

La Alternativa sin proyecto supone que los proyectos de la región continuarían progresando tal como se indica en los planes generales locales, en los programas de mejoras de capital y en los planes regionales, lo cual incluye el plan **Connect SoCal** de la Asociación de Gobiernos del Sur de California: Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sustentables 2024-2050 (Connect SoCal) (SCAG 2020) y otros proyectos propuestos identificados en el Plan Maestro del río Los Ángeles, lo cual incluye el proyecto de Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles. Con la Alternativa sin proyecto, el Plan Maestro del río Los Ángeles continuaría sirviendo como marco de planificación existente para la mejora del río Los Ángeles, lo cual incluye el área del proyecto.

ES-5.2 Alternativa en su mayoría en la ribera este

La Alternativa en su mayoría en la ribera este, denominada «Alineación D» en el Reporte de diseño conceptual, propone la alineación de un camino para peatones y ciclistas que se extienda predominantemente a lo largo de la ribera este del río Los Ángeles desde la terminal norte del actual sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles en Riverside Drive en la ciudad de Los Ángeles hasta la terminal sur del camino existente en Atlantic Boulevard. Comenzando por el extremo norte de la ribera oeste, donde termina el sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles, esta alternativa cruzaría el río Los Ángeles por encima para operar en la ribera este al norte de Mission Road/Cesar E Chavez justo al norte de Washington Boulevard/Redondo Junction. Debido a cuestiones de infraestructura e hidrológicas, únicamente la opción en la ribera oeste es posible en Redondo Junction y la Alternativa en su mayoría en la ribera este requeriría de una brecha en la alineación del camino comenzando en Redondo Junction antes de continuar a lo largo de la ribera este y conectarse con la ciclovía actual en Atlantic Boulevard. La alternativa sería directamente adyacente a la ribera este del río entre el cauce y las instalaciones ferroviarias activas a nivel. La Alternativa en su mayoría en la ribera este incluiría 10 puntos de acceso: en Figueroa Street (existente), el Parque Histórico Estatal de Los Ángeles/Main Street, Mission Road/Cesar E Chavez, Union Station, First Street, Seventh Street, Washington Boulevard, Bandini Boulevard, Downey Road, y Atlantic Boulevard.

ES-5.3 Alternativa en su mayoría en la ribera oeste

La Alternativa en su mayoría en la ribera oeste, denominada «Alineación E» en el Reporte de Diseño Conceptual, propone un camino para peatones y ciclistas que se extienda predominantemente a lo largo de la ribera oeste del río Los Ángeles desde la terminal norte de Elysian Park hasta la terminal sur del camino existente en Atlantic Boulevard. La Alternativa en su mayoría en la ribera oeste iría por la ribera oeste del río Los Ángeles en el área entre el cauce y las instalaciones ferroviarias activas a nivel. Comenzando en el extremo norte de la ribera oeste donde termina el sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles, la Alternativa en su mayoría en la ribera oeste cruzaría el río Los Ángeles por encima para operar en la ribera este entre el sendero verde Ed.P. Reyes Greenway y Albion Park, luego volvería a cruzar a la ribera oeste en el punto de acceso al Parque Histórico Estatal de Los Ángeles y permanecería en la ribera oeste hasta Washington Boulevard. Luego, esta alternativa operaría en la ribera este hasta justo el norte de Atlantic Boulevard donde la alineación cruzaría de nuevo a la ribera oeste y se conectaría con el punto de acceso existente en Atlantic

Boulevard. La Alternativa en su mayoría en la ribera oeste incluiría 10 puntos de acceso: en el sendero verde Ed P. Reyes Greenway, Albion Park/Main Street, el Parque Histórico Estatal de Los Ángeles/Main Street, Mission Road/Cesar E Chavez Avenue, Union Station, First Street, el túnel de Sixth Street, Washington Boulevard, el triángulo Bandini-Soto, y Downey Road.

ES-5.4 Alternativa de camino acortada hacia el norte

La Alternativa de camino acortada hacia el norte no cumpliría con el objetivo principal del proyecto. La Alternativa de camino acortada hacia el norte tendría una terminal norte del actual sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles en la ciudad de Los Ángeles y una terminal sur en Sixth Street y no cerraría completamente la brecha de ocho millas a lo largo del río Los Ángeles entre Elysian Valley y la ciudad de Vernon. Esta alternativa daría por resultado un limitado o nulo acceso a los vecindarios locales al sur de Sixth Street.

ES-5.5 Alternativa de camino acortada hacia el sur

La Alternativa de camino acortada hacia el sur no cumpliría con el objetivo principal del proyecto. La Alternativa de camino acortada hacia el sur tendría una terminal norte en First Street en la ciudad de Los Ángeles y una terminal sur en Atlantic Boulevard en la ciudad de Vernon y no cerraría completamente la brecha de ocho millas a lo largo del río Los Ángeles entre Elysian Valley y la ciudad de Vernon. Esta alternativa daría por resultado un limitado o nulo acceso a los vecindarios locales al norte de First Street.

ES-5.6 Comparación de las alternativas

La Tabla ES-9 resume los impactos ambientales de las alternativas en comparación con el Proyecto Propuesto e identifica si las alternativas tendrían impactos similares, mayores o menores en comparación con el Proyecto Propuesto. En el Capítulo 5, «Alternativas», se describen más detalles.

Tabla ES-9. Comparación de los impactos ambientales de las alternativas en relación con el Proyecto Propuesto

Temas medioambientales	Construcción/Operación	Proyecto Propuesto	Alternativa sin proyecto	Alternativa en su mayoría en la ribera este	Alternativa en su mayoría en la ribera oeste	Alternativa de camino acortada hacia el norte	Alternativa de camino acortada hacia el sur
Estética y recursos visuales	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Calidad del aire	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↑	=	=	↑	↑
Recursos biológicos	Construcción	IICM	↓	↓	=	↓	↓
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Recursos culturales	Construcción	IICM	↓	=	=	↓	↓
	Operación	SI	=	=	=	=	=
Energía	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↑	=	=	↑	↑

Tabla ES-9. Comparación de los impactos ambientales de las alternativas en relación con el Proyecto Propuesto

Temas medioambientales	Construcción/Operación	Proyecto Propuesto	Alternativa sin proyecto	Alternativa en su mayoría en la ribera este	Alternativa en su mayoría en la ribera oeste	Alternativa de camino acortada hacia el norte	Alternativa de camino acortada hacia el sur
Geología, suelos y recursos paleontológicos	Construcción	SEI	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Emisiones de gases de efecto invernadero	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↑	=	=	↑	↑
Peligros y materiales peligrosos	Construcción	IICM	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Hidrología y calidad del agua	Construcción	IICM	↓	=	=	↓	↓
	Operación	IICM	↑	=	=	↓	↓
Uso del suelo y planificación	Construcción	II	↓	=	=	=	=
	Operación	II	↑	=	=	=	=
Ruidos y vibraciones	Construcción	SEI	↓	↓	↓	↓	↓
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Población y vivienda	Construcción	II	↓	=	=	=	=
	Operación	II	↓	=	=	=	=
Servicios públicos/Seguridad y protección	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↑	=	=	↓	↓
Recreación	Construcción	II	↓	=	=	=	=
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Transporte	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↑	=	=	↑	↑
Recursos culturales tribales	Construcción	IICM	↓	=	=	↓	↓
	Operación	SI	=	=	=	=	=
Servicios públicos y sistemas de servicios	Construcción	II	↓	=	=	↓	↓
	Operación	II	↓	=	=	↓	↓
Incendios forestales	Construcción	II	↓	=	=	=	↓
	Operación	II	↓	=	=	=	↓

Notas:

II = Impacto insignificante

ICM = Impacto insignificante con medidas de mitigación incorporadas

SI = Sin impacto

SEI = Significativo e inevitable

↑: Mayores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto

↓: Menores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto

=: Impactos similares en comparación con el Proyecto Propuesto

ES-5.6.1 Alternativa sin proyecto

La Alternativa sin proyecto tendría impactos similares en comparación con el Proyecto Propuesto en lo que respecta a los recursos culturales (operación), los recursos culturales tribales (operación) y el ruido y las vibraciones (operación). La Alternativa sin proyecto no incluiría actividades de operación y mantenimiento que perturben los recursos culturales y los recursos culturales tribales y no habría impactos. Con la Alternativa sin proyecto, los impactos de los ruidos y las vibraciones (operación) serían insignificantes y tendría impactos similares al Proyecto Propuesto. La reducción del tráfico vehicular asociada con el Proyecto Propuesto no ocurriría como resultado de la Alternativa sin proyecto y no se reducirían las millas recorridas por vehículo. El ruido del tráfico sería mayor que con el Proyecto Propuesto, pero la Alternativa sin proyecto evitaría los ruidos de la operación y el mantenimiento asociados con el Proyecto Propuesto. Por lo tanto, la Alternativa sin proyecto daría por resultado impactos insignificantes relacionados con los ruidos y las vibraciones, similares a los del Proyecto Propuesto durante la operación.

La Alternativa sin proyecto daría lugar a las actividades de construcción relacionadas con el proyecto, y las actividades de operación y mantenimiento tendrían menos impactos en comparación con el Proyecto Propuesto en los siguientes recursos medioambientales: estética/recursos visuales; calidad del aire (construcción); recursos biológicos; recursos culturales (construcción); energía (construcción), geología, suelos y recursos paleontológicos; emisiones de gases de efecto invernadero (construcción); peligros y materiales peligrosos; hidrología y calidad del agua; uso del suelo y planificación (construcción); ruidos y vibraciones (construcción); población y vivienda; servicios públicos/seguridad y protección (construcción); recreación (construcción); transporte (construcción); recursos culturales tribales (construcción); servicios públicos y sistemas de servicios; e incendios forestales.

La Alternativa sin proyecto tendría mayores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto en los siguientes recursos medioambientales: calidad del aire (operación); energía (operación); emisiones de gases de efecto invernadero (operación); usos del suelo (operación); servicios públicos/seguridad y protección (operación); recreación (operación) y transporte (operación). Los impactos sobre la calidad del aire (operación), la energía (operación), las emisiones de gases de efecto invernadero (operación), y el transporte (operación) serían mayores en comparación con el Proyecto Propuesto, como resultado de reducir mucho menos las millas recorridas por vehículo en comparación con el Proyecto Propuesto. Los impactos sobre el uso del suelo (operación) serían mayores que con el Proyecto Propuesto porque la Alternativa sin proyecto no cumpliría con los objetivos del Plan Maestro de Revitalización del río Los Ángeles y otros planes regionales y locales aplicables para proporcionar nexos y conexiones a las comunidades cercanas, no fomentaría modos alternativos de transporte ni proporcionaría infraestructura segura para el uso de bicicletas para personas de todas las edades y con todo tipo de capacidades. Los impactos sobre los servicios públicos/seguridad y protección (operación) y la recreación (operación) serían mayores que con el Proyecto Propuesto porque la Alternativa sin proyecto no incluiría la construcción de más puntos de acceso al río Los Ángeles ni incorporaría más elementos de seguridad a lo largo del río Los Ángeles asociados con el Proyecto Propuesto.

ES-5.6.2 Alternativa en su mayoría en la ribera este

La Alternativa en su mayoría en la ribera este tendría impactos similares para casi todos los recursos medioambientales en comparación con el Proyecto Propuesto. Los impactos sobre los recursos culturales (construcción) serían insignificantes con mitigación y similares a los del Proyecto Propuesto durante la construcción. Exceptuando los puentes históricos, nueve recursos históricos identificados están situados a lo largo de la ribera oeste y dos recursos históricos

identificados están situados a lo largo de la ribera este en esta área. En comparación con el Proyecto Propuesto, esta alternativa evitaría los posibles impactos insignificantes a las propiedades y al entorno histórico de HR-44. Sin embargo, en comparación con el Proyecto Propuesto una propiedad histórica más (HR-38) podría verse afectada por las vibraciones causadas por la construcción debido a su mayor cercanía a las actividades de construcción en la ribera este y otra propiedad histórica (HR-33) ya no se vería afectada como consecuencia de no llevar a cabo el hincado de pilotes en sus cercanías. Como resultado, al igual que con el Proyecto Propuesto, esta alternativa tendría impactos vibratorios derivados de la construcción sobre los recursos históricos por su cercanía a las actividades de construcción que, en general, involucrarían a aquellos recursos históricos ubicados a lo largo de la ribera este del cauce del río Los Ángeles. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para evitar los impactos de la construcción sobre los recursos históricos construidos en la zona.

Esta alternativa tendría menos impactos relacionados con los recursos biológicos (construcción) y el ruido y las vibraciones (molestias causadas por la construcción). Esta alternativa tendría menos impactos relacionados con los recursos biológicos (construcción) que el Proyecto Propuesto porque no requeriría de la remoción de los nogales negros ubicados a lo largo de la ribera oeste entre el viaducto de Riverside Drive y el puente de la SR-110 y, por lo tanto, tendría menos impactos relacionados con la remoción de árboles protegidos, las aves migratorias y la pérdida de aves nidificantes.

Los impactos relacionados con los ruidos y las vibraciones (molestias causadas por la construcción) serían significativos e inevitables y menores que en el Proyecto Propuesto durante la construcción. El tipo de camino cerca de los Receptores 17, 18 y 19 ya no requerirían del hincado de pilotes y podría reducirse la magnitud de los impactos del ruido y las vibraciones. Las actividades generales de construcción aún causarían impactos derivados del ruido y las vibraciones en estos receptores. En comparación con el Proyecto Propuesto, una propiedad histórica más (HR-38) podría verse afectada por las vibraciones causadas por la construcción debido a su mayor cercanía a las actividades de construcción en la ribera este y otra propiedad histórica (HR-33) ya no se vería afectada como consecuencia de no llevar a cabo el hincado de pilotes en sus cercanías. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para reducir los impactos del ruido y las vibraciones durante la construcción. Se prevé que los posibles impactos significativos de los daños causados por las vibraciones se reduzcan con la implementación de medidas de mitigación al igual que en el Proyecto Propuesto. Sin embargo, como en el Proyecto Propuesto, la construcción de la Alternativa en su mayoría en la ribera este aún podría causar los impactos de las molestias por ruido y vibraciones debido a la cercanía de los receptores vulnerables adyacentes y el posible hincado de pilotes.

Esta alternativa no tendría mayores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto.

ES-5.6.3 Alternativa en su mayoría en la ribera oeste

La Alternativa en su mayoría en la ribera oeste tendría impactos similares en casi todos los recursos medioambientales en comparación con el Proyecto Propuesto. Los impactos sobre los recursos culturales (construcción) serían insignificantes con mitigación y similares a los del Proyecto Propuesto durante la construcción. Esta alternativa tendría posibles impactos insignificantes para el entorno histórico de HR-47 porque la alineación del camino se ubicaría a lo largo del lado opuesto del río Los Ángeles, sin embargo, nuevos posibles impactos podrían surgir en la HR-26. Los impactos sobre la HR-26 serían similares a aquellos descritos para la Opción 2 y serían insignificantes. Habría una reducción de los impactos causados por las vibraciones en una propiedad histórica (HR-33) debido a la mayor lejanía de las actividades de construcción. Como resultado, al igual que con el Proyecto Propuesto, esta alternativa tendría impactos vibratorios

derivados de la construcción sobre los recursos históricos por su cercanía a las actividades de construcción que, en general, involucrarían a aquellos recursos históricos ubicados a lo largo de la ribera oeste del cauce del río Los Ángeles. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para evitar los impactos de la construcción sobre los recursos históricos construidos en la zona.

Los impactos relacionados con los ruidos y las vibraciones (molestias causadas por la construcción) serían significativos e inevitables y menores que en el Proyecto Propuesto durante la construcción. Esta alineación del camino se ubicaría predominantemente en la ribera oeste donde los receptores vulnerables se encuentran ubicados esporádicamente en una zona destinada principalmente a usos industriales. Como las actividades de construcción ocurrirían mayormente en la ribera oeste, los receptores vulnerables de la ribera este se verían menos impactados por los ruidos y las vibraciones de la construcción. Específicamente, las residencias ubicadas entre la autopista US-101 y Second Street (Rectores 17, 18 y 19) de la ribera este se verían menos impactados por los ruidos y vibraciones como resultado de la mayor distancia y el tipo de camino que ya no requeriría del hincado de pilotes. Los apartamentos One Santa Fe (Receptor 20) podrían experimentar más ruidos y vibraciones de las actividades de construcción a una distancia menor que con el Proyecto Propuesto. También habría una reducción de los impactos causados por las vibraciones en la HR-33 debido a la mayor lejanía de las actividades de construcción en comparación con el Proyecto Propuesto. Los posibles impactos significativos de los daños causados por las vibraciones se reducirían con la implementación de medidas de mitigación similares a las del Proyecto Propuesto. Sin embargo, como en el Proyecto Propuesto, la construcción de la Alternativa en su mayoría en la ribera oeste aún podría causar los impactos de las molestias por ruido y vibraciones debido a la cercanía de los receptores vulnerables adyacentes y el posible hincado de pilotes.

Esta alternativa no tendría mayores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto.

ES-5.6.4 Alternativa de camino acortada hacia el norte

La Alternativa de camino acortada hacia el norte tendría impactos similares a los del Proyecto Propuesto en lo que respecta a los recursos culturales (operación), la planificación del uso del suelo, la población y la vivienda, la recreación, los recursos culturales tribales (operación) y la vida silvestre.

Como resultado de la alineación acortada, esta alternativa tendría menos impactos en comparación con el Proyecto Propuesto en los siguientes recursos medioambientales: estética/recursos visuales, calidad del aire (construcción), recursos biológicos, recursos culturales (construcción), energía (construcción), geología, suelos y recursos paleontológicos, emisión de gases de efecto invernadero (construcción), peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, ruidos y vibraciones, servicios públicos/seguridad y protección, transporte (construcción), recursos culturales tribales (construcción), servicios públicos y sistemas de servicios. En particular, los recursos culturales (construcción) tendrían impactos reducidos porque con esta alternativa se evitarían los impactos potencialmente significativos en el puente de Washington Boulevard y Atlantic Boulevard asociados con la alineación del camino del Proyecto Propuesto. El número de propiedades históricas que estarían posiblemente expuestas a niveles excesivos de vibraciones se reduciría a seis propiedades en comparación con el Proyecto Propuesto. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para evitar los impactos y efectos de la construcción sobre los recursos históricos construidos en la zona. Por lo tanto, los impactos sobre los recursos históricos serían insignificantes con mitigación y menores que los del Proyecto Propuesto durante la construcción.

Los impactos significativos e inevitables relacionados con los recursos paleontológicos (construcción) y los impactos de los ruidos y las vibraciones (construcción) se reducirían con esta alternativa debido a la alineación acortada y a la reducción de las actividades de construcción en comparación con el Proyecto Propuesto. Sin embargo, estos impactos seguirían siendo significativos e inevitables incluso luego de la implementación de medidas de mitigación, aunque a un nivel inferior en comparación con el Proyecto Propuesto. En particular, los ruidos y las vibraciones (construcción) tendrían impactos menores debido a la alineación acortada. El número de receptores vulnerables afectados por los ruidos y las vibraciones se reducirían a tres en comparación con el Proyecto Propuesto y el número de propiedades históricas que potencialmente se expondrían a niveles de vibración excesivos se reducirían a seis propiedades. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para reducir los impactos del ruido y las vibraciones durante la construcción. Se prevé que también podrían mitigarse los posibles impactos de los daños causados por las vibraciones. Sin embargo, al igual que con el Proyecto Propuesto, esta alternativa aún podría causar impactos por las molestias del ruido y las vibraciones debido a la cercanía de receptores vulnerables adyacentes y el posible hincado de pilotes. Los impactos relacionados con las molestias de los ruidos y las vibraciones (construcción) serían significativos e inevitables, pero menores que en el Proyecto Propuesto durante la construcción.

Además, esta alternativa tendría menos impactos hidrológicos en comparación con el Proyecto Propuesto. Sin embargo, esta alternativa aún estaría ubicada dentro de los tramos 7 y 8 del río Los Ángeles en combinación con el proyecto de Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles y dentro de una zona de inundación con un período de retorno de 100 años, por lo tanto, requiere de medidas de mitigación específicas para los tramos 7 y 8 similares a las del Proyecto Propuesto. Esta alternativa no evitaría los impactos hidrológicos en los tramos 7 y 8. Sin embargo, esta alternativa resultaría en menos impactos sobre los recursos hidrológicos en comparación con el Proyecto Propuesto debido a que la alineación es acortada y a que se evitan los impactos hidrológicos asociados con la construcción de muelles y cruces elevados relacionados con el Proyecto Propuesto en el sur de Sixth Street y cerca de los puntos de acceso de Washington Boulevard (Redondo Junction), el triángulo Bandini-Soto y Atlantic Boulevard. Al igual que con el Proyecto Propuesto, esta alternativa sería un camino de transporte activo que daría por resultado una reducción de los viajes en vehículo a la región y de las millas recorridas por vehículo. Sin embargo, como resultado de la alineación acortada desde la terminal norte del actual sendero verde Greenway Trail del río Los Ángeles a Sixth Street, esta alternativa no reduciría las millas recorridas por vehículo al mismo nivel que el Proyecto Propuesto. Como resultado, la alternativa tendría mayores niveles de impacto en comparación con el Proyecto Propuesto respecto de la calidad del aire (operación), la energía (operación), la emisión de gases de efecto invernadero (operación) y el transporte (operación).

Esta alternativa no tendría mayores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto.

ES-5.6.5 Alternativa de camino acortada hacia el sur

La Alternativa de camino acortada hacia el sur tendría impactos similares a los del Proyecto Propuesto en lo que respecta a los recursos culturales (operación), la planificación del uso del suelo, la población y la vivienda, la recreación y los recursos culturales tribales (operación).

Como resultado de la alineación acortada desde First Street hasta la terminal sur de Atlantic Boulevard, esta alternativa tendría menos impactos en comparación con el Proyecto Propuesto en los siguientes recursos medioambientales: estética/recursos visuales, calidad del aire (construcción), recursos biológicos, recursos culturales (construcción), energía (construcción), geología, suelos y recursos paleontológicos, emisiones de gases de efecto invernadero (construcción), peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, ruidos y vibraciones,

servicios públicos/seguridad y protección, transporte (construcción), recursos culturales tribales (construcción), servicios públicos y sistemas de servicios, e incendios forestales. En particular, los recursos culturales (construcción) tendrían impactos reducidos porque con esta alternativa se evitarían los impactos potencialmente significativos en el puente de Main Street al norte y el viaducto Cesar E Chavez asociados con la alineación del camino del Proyecto Propuesto. El número de propiedades históricas posiblemente expuestas a niveles excesivos de vibraciones se reduciría a 15 propiedades. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para evitar los impactos y efectos de la construcción sobre los recursos históricos construidos en la zona. Por lo tanto, los impactos sobre los recursos históricos serían insignificantes con mitigación y menores que los del Proyecto Propuesto durante la construcción.

Los impactos significativos e inevitables relacionados con los recursos paleontológicos (construcción) y los impactos de los ruidos y las vibraciones (construcción) se reducirían con esta alternativa debido a la alineación acortada y a la reducción de las actividades de construcción en comparación con el Proyecto Propuesto. Sin embargo, estos impactos seguirían siendo significativos e inevitables incluso luego de la implementación de medidas de mitigación, aunque a un nivel inferior en comparación con el Proyecto Propuesto. En particular, los ruidos y las vibraciones (construcción) tendrían menos impactos debido a su alineación acortada, a la reducción de las actividades de construcción y a la ausencia de construcción al norte de First Street. El número de receptores vulnerables afectados por los ruidos y las vibraciones se reducirían a 19 en comparación con el Proyecto Propuesto y el número de propiedades históricas que potencialmente se expondrían a niveles de vibración excesivos se reducirían a 15 propiedades. Esta alternativa implementaría las mismas medidas de mitigación que el Proyecto Propuesto para reducir los impactos del ruido y las vibraciones durante la construcción. Se prevé que también podrían mitigarse los posibles impactos de los daños causados por las vibraciones. Sin embargo, al igual que con el Proyecto Propuesto, esta alternativa aún podría causar impactos por las molestias del ruido y las vibraciones debido a la cercanía de receptores vulnerables adyacentes y el posible hincado de pilotes. Los impactos relacionados con las molestias del ruido y las vibraciones (construcción) serían significativos e inevitables, pero menores que en el Proyecto Propuesto durante la construcción.

Esta alternativa tendría menos impactos hidrológicos en comparación con el Proyecto Propuesto. Esta alternativa no se ubicaría dentro de los tramos 7 y 8 del río Los Ángeles conjuntamente con el proyecto de Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles y no estaría dentro de una zona de inundación con un período de retorno de 100 años. Por lo tanto, las medidas de mitigación específicas para los tramos 7 y 8 del Proyecto Propuesto y del proyecto de Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles no se requerirían y se necesitan menos medidas de mitigación hidrológicas en comparación con el Proyecto Propuesto. Esta alternativa aún tendría los impactos hidrológicos asociados con la construcción de muelles y cruces elevados relacionados con el Proyecto Propuesto en el sur de Sixth Street y cerca de los puntos de acceso de Washington Boulevard (Redondo Junction), el triángulo Bandini-Soto y Atlantic Boulevard. Sin embargo, los impactos hidrológicos se reducen debido a la alineación acortada y tendría menos impactos sobre los recursos hidrológicos en comparación con el Proyecto Propuesto. Además, esta alternativa se encontraría dentro de la misma área física que el Proyecto Propuesto al sur de First Street y no se ubicaría dentro de una zona designada como de peligro de incendio de severidad muy alta, por lo que no tendría ningún impacto por incendios forestales en comparación con el Proyecto Propuesto. Al igual que con el Proyecto Propuesto, esta alternativa sería un camino de transporte activo que daría por resultado una reducción de los viajes en vehículo a la región y de las millas recorridas por vehículo. Sin embargo, como resultado de la alineación acortada desde First Street hasta la terminal sur de Atlantic Boulevard, esta alternativa no reduciría las millas recorridas por vehículo al mismo nivel que el Proyecto Propuesto. Como resultado, la alternativa tendría mayores niveles de impacto

en comparación con el Proyecto Propuesto respecto de la calidad del aire (operación), la energía (operación), la emisión de gases de efecto invernadero (operación) y el transporte (operación).

Esta alternativa no tendría mayores impactos en comparación con el Proyecto Propuesto.

ES-6 Alternativa ambientalmente superior

Según las directrices de la Sección 15126.6(a) de la Ley de Calidad Ambiental de California, un Borrador del Reporte de Impacto Ambiental debe identificar una «alternativa ambientalmente superior» para determinar qué alternativa tiene una ventaja medioambiental general en comparación con todas las demás alternativas evaluadas en dicho Borrador del Reporte de Impacto Ambiental. Si la alternativa ambientalmente superior es la Alternativa sin proyecto, la Ley de Calidad Ambiental de California exige la identificación de una alternativa ambientalmente superior distinta de ella. La alternativa ambientalmente superior puede proporcionarles información a los responsables de las tomas de decisiones como parte del proceso de aprobación del proyecto, sin embargo, la Ley de Calidad Ambiental de California no exige que Metro seleccione la alternativa ambientalmente superior como el proyecto aprobado a nivel local.

Tal como se muestra en la Tabla ES-9, la Alternativa sin proyecto evitaría, tendría o reduciría los impactos significativos sobre todos los recursos medioambientales asociados con el Proyecto Propuesto, pero tendría un impacto un tanto mayor sobre la calidad del aire (operación), la energía (operación), la emisión de gases de efecto invernadero (operación), el uso del suelo y planificación (operación), los ruidos y las vibraciones (operación), los servicios públicos/la seguridad y protección (operación) y el transporte (operación).

La Alternativa acortada hacia el sur implica la mayor reducción de los impactos sobre los recursos medioambientales en comparación con otras alternativas aparte de la Alternativa sin proyecto. Por lo tanto, la Alineación acortada hacia el sur es la alternativa ambientalmente superior en comparación con el Proyecto Propuesto ya que reduciría aún más los impactos sobre lo siguiente: estética/recursos visuales, calidad del aire (construcción), recursos biológicos, recursos culturales (construcción), energía (construcción), geología, suelos y recursos paleontológicos, emisión de gases de efecto invernadero (construcción), peligros y materiales peligrosos, hidrología y calidad del agua, ruidos y vibraciones, servicios públicos/seguridad y protección, transporte (construcción), recursos culturales tribales (construcción), servicios públicos y sistemas de servicios y vida silvestre.

ES-7 Difusión al público

Metro ha implementado un programa integral de difusión para el Proyecto para comprender mejor a las comunidades que viven cerca del área del proyecto, sus prioridades y la manera en que el Proyecto puede satisfacer mejor sus necesidades. Durante la etapa de diseño conceptual, el equipo del Proyecto llevó a cabo nueve reuniones comunitarias y 23 eventos públicos emergentes e hizo dos encuestas virtuales para obtener la opinión de la comunidad. Participaron más de 300 personas en las nueve reuniones comunitarias, se recibieron más de 4600 comentarios en los eventos presenciales y se obtuvieron más de 3800 respuestas por las dos encuestas tanto en persona y virtual. La difusión durante la etapa de diseño conceptual contribuyó a proporcionar información para la declaración de misión del Proyecto, los objetivos, los tipos de caminos y las oportunidades para la creación de puntos de acceso.

El programa de difusión y sondeo del Proyecto se implementó para darle mayor promoción y difundir información, obtener la opinión del público y contribuir con el proceso técnico y legal. En consonancia con el Plan de Participación Pública de Metro, en el Título IV, «Justicia Ambiental» y «Dominio limitado del inglés», se implementaron adaptaciones para aumentar la participación comunitaria durante el proceso de sondeo público. Las notificaciones sobre las reuniones públicas de sondeo se publicaron en ocho periódicos de alta circulación en las áreas posiblemente afectadas por el proyecto. También se implementaron numerosas publicidades de otros tipos antes de las reuniones públicas de sondeo, lo cual incluye notificaciones postales, distribución de correos electrónicos, información publicada en el sitio web de Metro, volantes entregados en mano, publicidades geolocalizadas en Facebook y campañas de marketing de Metro. Metro llevó a cabo cuatro reuniones públicas de sondeo en Boyle Heights, Little Tokyo/Arts District, la ciudad de Maywood y Cypress Park durante un período de sondeo de 45 días. Metro recibió un total de 148 comentarios escritos y orales durante el periodo de sondeo público.

El 23 de octubre de 2019, Metro presentó una notificación de preparación del Borrador del Reporte de Impacto Ambiental del proyecto ante el Centro Estatal de Información del Departamento de Planificación e Investigación del Estado de California y el secretario del condado de Los Ángeles. La notificación de preparación les dio aviso a las agencias responsables para que remitieran sus comentarios sobre el alcance y el contenido de dicha notificación centrándose en información específica relacionada con sus propias responsabilidades legales dentro de los 45 días de recibida la notificación de preparación por parte de la agencia rectora (Metro). La notificación de preparación también alentó la participación del público en el proceso de sondeo y señaló cuál es el cronograma para las reuniones de sondeo.

ES-8 Áreas de controversia y cuestiones por resolver

ES-8.1 Áreas de controversia

Las directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California en su Sección 15123(b)(2) exigen que el Reporte de Impacto Ambiental identifique las áreas de controversia que son conocidas por la agencia rectora, lo cual incluye las cuestiones planteadas por las agencias y el público.

Durante el periodo de comentarios públicos sobre la notificación de preparación, se recibieron numerosas cartas con comentarios sobre el Proyecto. Los comentarios presentados sobre la notificación de preparación durante la revisión pública y el periodo de comentarios se encuentran en el Apéndice A, «Participación pública y difusión». Las áreas de controversia conocidas por Metro se tratan en el «Reporte de resumen del sondeo» (también en el Apéndice A, «Participación pública y difusión»). Las áreas de controversia conocidas se resumen brevemente de la siguiente manera:

- Costos de la construcción del proyecto
- Seguridad y protección para los usuarios del camino
- Calidad del aire y olores a lo largo del camino
- Cuestiones de igualdad para las comunidades en desventaja
- Conectividad a destinos claves y recreativos
- Impactos relacionados con materiales peligrosos

ES-8.2 Cuestiones a ser resueltas por parte del órgano decisorio

Las directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California en su Sección 15123(b)(3) exigen que se analicen las cuestiones a ser resueltas, lo cual incluye una elección de las alternativas y la posibilidad o la manera de mitigar los impactos significativos. La Junta de Metro decidirá si los impactos significativos asociados con los recursos biológicos, los recursos culturales, los peligros y los materiales peligrosos, la hidrología y la calidad del agua y los recursos culturales tribales han sido mitigados por completo a un nivel insignificante. Los impactos relacionados con la geología, los suelos y los recursos paleontológicos (durante la construcción) y los ruidos y las vibraciones (durante la construcción) seguirían siendo significativos e inevitables. La Junta de Metro también decidirá si alguna de las alternativas del Proyecto Propuesto reducirá considerablemente los impactos significativos mientras aún cumple con los objetivos claves del Proyecto, y si alguna de las alternativas podría aprobarse. Luego de la finalización del Reporte de Impacto Ambiental Final y otros documentos exigidos, si se considera necesario, la Junta de Metro aprobará las conclusiones respecto de los efectos ambientales del Proyecto y preparará una Declaración de Medidas Imperativas conjuntamente con la certificación del Reporte de Impacto Ambiental Final y la aprobación del Proyecto.

Las siguientes cuestiones deben ser resueltas a medida que el Proyecto avanza en su proceso medioambiental y en la coordinación con las partes interesadas:

- Selección de la alineación
- Selección de los puntos de acceso
- Selección de las variaciones de diseño
- Selección del Reporte de Impacto Ambiental Final para el Proyecto (la Junta de Metro seleccionará el Reporte de Impacto Ambiental Final para el Proyecto luego de la circulación del Borrador del Reporte de Impacto Ambiental)
- Déficit de financiamiento
- Ejecución del Proyecto en etapas con base en el financiamiento disponible

ES-9 Referencias

Departamento de Planificación Urbana de la ciudad de Los Ángeles. 2022. Borrador del Plan Específico de Actualización del Histórico Maizal de Arroyo Seco. Noviembre.
<https://planning.lacity.gov/plans-policies/casp-update>.

Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Los Ángeles. 2007. Plan Maestro de Revitalización del río Los Ángeles. Abril.
https://apps.engineering.lacity.gov/lariverrmp/CommunityOutreach/masterplan_download.htm.

Departamento de Obras Públicas del condado de Los Ángeles. 2022. Plan Maestro del río Los Ángeles. Junio. Preparado por Geosyntec, Olin y Gehry Partners, LLP.
<https://pw.lacounty.gov/uploads/swp/LARiverMasterPlan-FINAL-DIGITAL-COMPRESSED.pdf>.

Autoridad de Transporte Metropolitano del condado de Los Ángeles (Metro). 2016. Estudio de Viabilidad para el Cierre de la Brecha de la Ciclovía del río Los Ángeles. 31 de mayo.
libraryarchives.metro.net/dpgtl/lariver/20170712-la-river-bike-path-gap-closure-feasibility-study-updated.pdf.

- Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro). 2019. Reporte de diseño conceptual: Camino del río Los Ángeles. Octubre.
https://www.dropbox.com/scl/fi/78uqw9ywqe8ecz3hiu6tb/190912_LAR_Concept_Design_Report_Final.pdf?rlkey=f3k1it8ddnmi1to45ypab0u60&dl=0.
- Río Los Ángeles. 2013. Sitio web: Greenway 2020.
<https://www.riverla.org/pastprojects/greenway2020-sz8wl-pkz6s>.
- Asociación de Gobiernos del Sur de California. 2020. Connect SoCal 2024: Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sustentables 2024-2050. Marzo.
<https://scag.ca.gov/connect-socal>.
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE). 2015. Reporte Final Integrado de Viabilidad de la Restauración del Ecosistema del río Los Ángeles y Declaración de Impacto Ambiental Final/Reporte de Impacto Ambiental. Octubre. Preparado por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos del distrito de Los Ángeles. Registro RN 735-17c <https://usace.contentdm.oclc.org/digital/collection/p16021coll7/id/2339>.