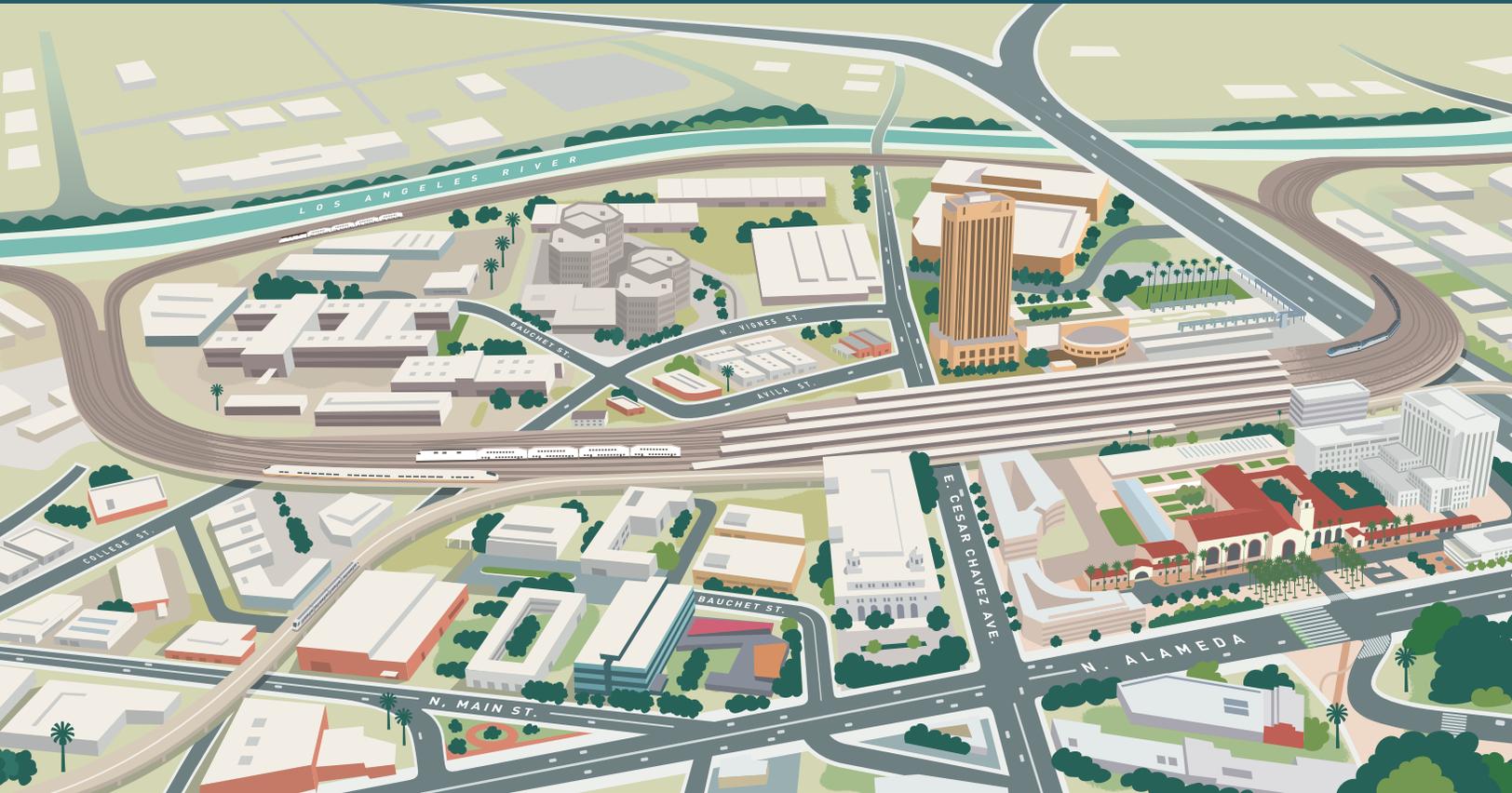


Link Union Station

Informe Preliminar de Impacto Ambiental (DEIR, en inglés)

Oficina de Compensación Estatal No. 2016051071

Enero de 2019



Metro®

Metro translates its materials into other languages to help people with limited English skills. Sometimes a translation may lose some of its intended meaning. Therefore, Metro cannot guarantee the accuracy of the converted text. Where there is any question, the English version is always the authoritative version of the Draft EIR.

Spanish:

Metro traduce sus materiales a otros idiomas para ayudar a las personas con conocimientos limitados de inglés. A veces, una traducción puede perder parte de su significado. Por lo tanto, Metro no puede garantizar la exactitud del texto traducido. Si tiene alguna duda, la versión en inglés es siempre la versión autorizada del Proyecto EIR.

ES.0 Resumen ejecutivo

ES.1 Introducción

La Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro) está proponiendo el proyecto Link Union Station (Link US o proyecto) (proyecto propuesto) para transformar Los Ángeles Union Station (LAUS) de una “estación de extremos de vías” a una “estación de vías de recorrido continuo” con un nuevo vestíbulo para pasajeros que mejoraría la eficiencia de la estación y acomodaría el crecimiento futuro y las demandas de transporte en la región.

Este informe de impacto ambiental (EIR) se ha preparado de conformidad con el Código de Recursos Públicos (PRC) de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), Sección 21 000 y siguientes, y las Directrices de CEQA (Sección 15 000 y siguientes), promulgadas por la Agencia de Recursos de California y la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador (OPR). El propósito de este documento ambiental es divulgar los posibles impactos ambientales asociados con el proyecto propuesto.

ES.2 Ubicación del proyecto y área de estudio

LAUS se encuentra en 800 Alameda Street en la ciudad de Los Ángeles, California. LAUS está delimitada por la US-101 al sur, Alameda Street al oeste, Cesar Chavez Avenue al norte y Vignes Street al este. Figura ES-1 representa la ubicación regional y la vecindad general de LAUS.

Figura ES-2 representa el área de estudio del proyecto, que abarca la extensión del estudio ambiental asociado con los posibles impactos directos, indirectos y acumulativos de la implementación del proyecto. El área de estudio del proyecto incluye tres segmentos principales (Segmento 1: Segmento de garganta; Segmento 2: Segmento del vestíbulo; Segmento 3: Segmento de recorrido continuo). Las condiciones existentes dentro de cada segmento se resumen de norte a sur a continuación.

- **Segmento 1: Segmento de garganta:** este segmento, conocido como la garganta LAUS, incluye el área al norte de las plataformas, desde Main Street al norte hasta Cesar Chavez Avenue al sur. En el segmento de la garganta, todos los trenes que llegan y salen cruzan cinco vías principales dentro y fuera del patio ferroviario, excepto en una ubicación cerca del Puente de la calle Vignes, donde las vías se reducen a cuatro vías principales. En la actualidad, el trabajo de vía especial que consta de múltiples desvíos e interruptores de doble deslizamiento se usa en la garganta para dirigir a los trenes hacia y desde las vías apropiadas de la plataforma de la terminal asignada.
- **Segmento 2: Segmento del vestíbulo:** este segmento se encuentra entre las avenidas Cesar Chavez y la US-101 e incluye LAUS, el patio de ferrocarriles, las Garden Tracks (extremos de vías donde se almacenan actualmente los vagones de tren privados, justo al norte de las plataformas y adyacentes a la Línea Dorada existente guiado aéreo), el edificio del Portal Este, el edificio de manejo de equipaje con áreas de estacionamiento y

caminos de acceso sobre tierra, las salas de espera/emisión de boletos y el pasaje peatonal con rampas y escaleras de conexión debajo del patio ferroviario.

- **Segmento 3: Segmento de recorrido continuo:** este segmento se encuentra al sur de LAUS y se extiende al este/oeste desde Alameda Street hasta la orilla oeste del río Los Angeles y al norte/sur desde Keller Yard hasta Control Point Olympic. Este segmento incluye la US-101, el corredor de Commercial Street/Ducommun Street, el Yard de mantenimiento de las líneas roja y púrpura de Metro (Division 20 Rail Yard), el Yard de Cisjordania de BNSF, el Keller Yard, las vías principales en la orilla oeste del río Los Angeles, desde Keller Yard hasta Control Point Olympic, y la "Pista principal de Amtrak" que conecta las vías de la línea principal con la instalación de mantenimiento de Los Angeles de Amtrak. Las empresas dentro del segmento de recorrido continuo están principalmente relacionadas con la industria y la manufactura.

El área de estudio del proyecto tiene una red de calles densas que van desde las principales autopistas hasta las calles de las ciudades locales. Los caminos dentro del área de estudio del proyecto incluyen El Monte Busway, US-101, Bolero Lane, Leroy Street, Bloom Street, Cesar Chavez Avenue, Commercial Street, Ducommun Street, Jackson Street, East Temple Street, Banning Street, First Street, Alameda Street, Garey Street, Vignes Street, Main Street, Aliso Street, Avila Street, Bauchet Street y Center Street.

ES.3 Descripción del proyecto

Los componentes del proyecto propuesto se resumen de norte a sur a continuación y se representan en Figura ES-3.

- **Garganta y patio de riel elevado:** el proyecto propuesto incluye mejoras estructurales y de subsuelo en el segmento 1 del área de estudio del proyecto (segmento de garganta) para aumentar la elevación de las vías que conducen al patio de rieles. El proyecto propuesto incluye la adición de una nueva vía principal en el segmento de la garganta para un total de seis vías principales para facilitar las operaciones mejoradas para los proveedores de servicios ferroviarios regionales/interurbanos (Metrolink/Amtrak) y adaptarse al sistema de tren de alta velocidad planeado (HSR) dentro de una alineación de vía compartida. Los trenes regionales/interurbanos y HSR compartirían las dos vías de plomo occidentales en el segmento de la garganta. El patio de ferrocarril se elevaría aproximadamente 15 pies. Las nuevas plataformas de pasajeros con toldos individualizados se construirían en el patio de ferrocarril elevado, con el supuesto subyacente de que la infraestructura de la plataforma y los elementos de circulación vertical asociados (VCE) (escaleras, escaleras mecánicas y ascensores) se modificarán en una fecha posterior para acomodar el Sistema HSR. Los puentes ferroviarios existentes en el segmento de la garganta en Vignes Street y Cesar Chavez Avenue también serían reconstruidos. Al norte del punto de control de Chavez, el proyecto propuesto también incluye mejoras de seguridad en el cruce público de Main Street en la orilla oeste del río Los Ángeles (medianas, réplicas, señales y sistemas de puertas para

peatones y vehículos) para facilitar la implementación futura de una zona tranquila por la ciudad de Los Angeles.

- **Primer vestíbulo para pasajeros por encima del grado con nuevo pasaje ampliado:** el proyecto propuesto incluye un vestíbulo para pasajeros por encima del grado con un nuevo corredor ampliado en el segmento 2 del área de estudio del proyecto (segmento del concurso). El primer vestíbulo para pasajeros por encima del grado con un nuevo pasaje ampliado incluiría un espacio dedicado a la circulación de pasajeros, áreas de espera, funciones de apoyo auxiliar (usos internos, manejo de equipaje, etc.), tiendas minoristas que prestan servicios de tránsito, usos de oficina/comerciales y espacios abiertos y terrazas. El nuevo primer vestíbulo para pasajeros crearía una oportunidad para un espacio al aire libre orientado a la comunidad y mejoraría la accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) en LAUS. La parte elevada del vestíbulo para pasajeros de nivel superior se ubicaría sobre el patio ferroviario, aproximadamente 90 pies sobre el grado existente con nuevas plazas al este y al oeste del patio ferroviario elevado (Plazas Este y Oeste). El nuevo pasaje ampliado se ubicaría debajo del patio ferroviario para brindar más opciones y conveniencia en el recorrido de los pasajeros. Los servicios de venta de boletos y equipaje de Amtrak se realizarían en dos ubicaciones en los extremos este y oeste de LAUS, y se construirían nuevos carruseles dentro del nuevo pasaje ampliado. El vestíbulo para pasajeros de nivel superior incluye un toldo sobre la Plaza Oeste que podría tener hasta 70 pies de altura, con toldos individuales que se extenderían hasta 25 pies sobre cada plataforma. También se construirían nuevos elementos de circulación vertical a lo largo del vestíbulo para mejorar los movimientos de pasajeros en todo el LAUS al tiempo que se cumplen los requisitos del código de egreso de la ADA y la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA).
- **Vías de recorrido continuo:** el proyecto propuesto incluye hasta 10 nuevas vías de recorrido continuo (incluida una nueva vía de bucle) al sur de LAUS en el segmento 3 del área de estudio del proyecto (segmento de recorrido continuo). Las vías de recorrido continuo facilitarían las conexiones para trenes regionales/interurbanos y HSR desde LAUS a las vías de la línea principal en la orilla oeste del río Los Angeles. Un viaducto/plataforma "común" sobre Estados Unidos-101 y el terraplén al sur de Estados Unidos-101, desde Vignes Street hasta Center Street, se construiría lo suficientemente ancho como para soportar el servicio de transporte ferroviario de recorrido continuo regional/interurbano, y el servicio futuro de recorrido continuo para el sistema HSR planeado.

El proyecto propuesto también requeriría modificaciones en las calles de US-101 y locales (incluyendo posibles cierres de calles y modificaciones geométricas); señal de ferrocarril, control positivo de trenes (PTC) y mejoras relacionadas con las comunicaciones; modificaciones a la plataforma y vías del tren ligero de la Línea Dorada; modificaciones a las vías de la línea principal en la orilla oeste del río Los Angeles; modificaciones a Keller Yard y BNSF West Bank Yard (First Street Yard); modificaciones a la vía principal de Amtrak; nuevas vías de acceso a la vía del ferrocarril (ROW); fila adicional; nuevas utilidades; reubicaciones de servicios públicos,

reemplazos y abandonos; y nuevas instalaciones de drenaje/mejoras en la calidad del agua.

(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

Figura ES-1. Ubicación del proyecto y vecindad regional



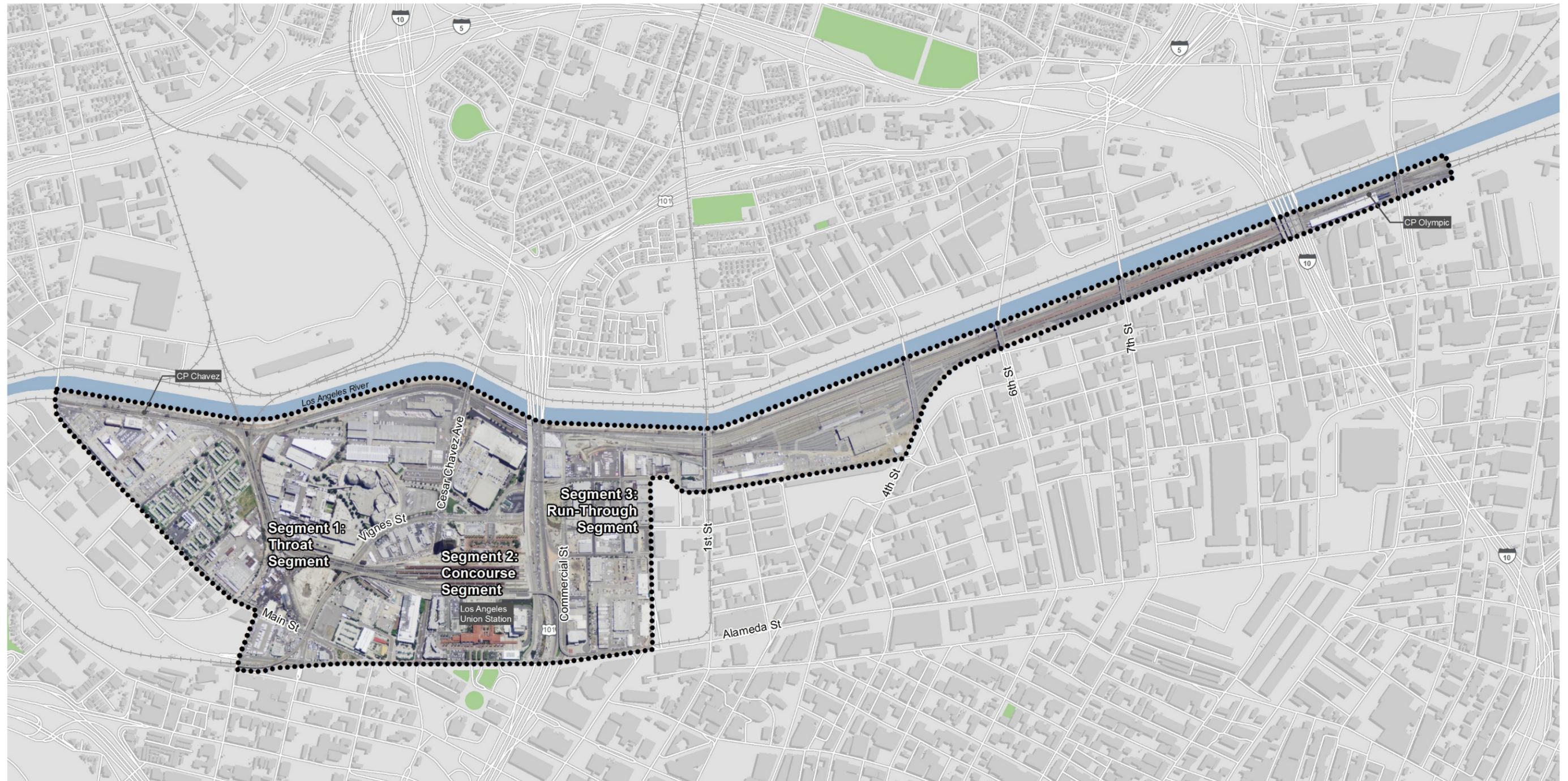
LEGEND
● Project Location



ABURVALL4/202016 G:\GIS_PRODUCTION\PROJECTS\LAMETROTRANS_011829\SCRIP_232098\MAP_DOCS\MXD\IEIR\REGIONAL.MXD

(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

Figura ES-2. Área de estudio del proyecto

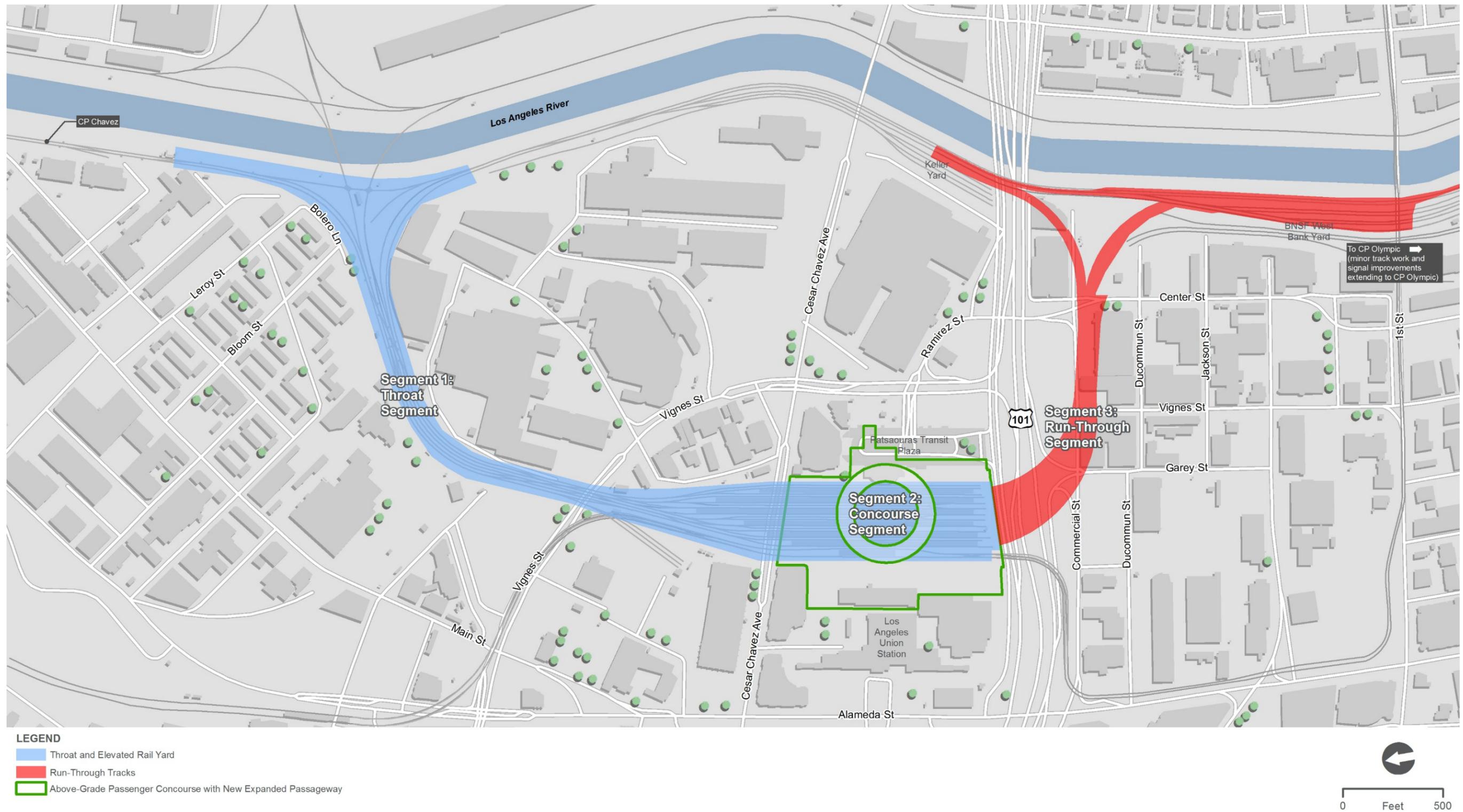


LEGEND
Project Study Area

0 Feet 1,000

(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

Figura ES-3. Componentes principales del proyecto



(ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE)

ES.4 Objetivos del proyecto

Metro identificó los siguientes objetivos para implementar el proyecto propuesto:

- Reducir las restricciones de movimiento del tren que resultan de la operación del extremo de la conexión mediante la provisión de un servicio de paso consistente con el Plan de Ferrocarriles del Estado de California (Caltrans 2018) y el Programa de Expansión Ferroviaria Optimizada del Sur de California (SCORE).
- Proporcionar un vestíbulo para pasajeros ampliado en LAUS que es funcionalmente moderno con elementos de seguridad mejorados, accesibilidad ADA y comodidades para pasajeros.
- Diseñar la infraestructura de la vía y la plataforma en LAUS necesaria para adaptarse al sistema HSR planeado de acuerdo con la Proposición 1A de California (Ley de trenes de alta velocidad), aprobada en 2008.
- Mantener el servicio ferroviario/de tránsito y minimizar la interrupción de los desplazamientos durante la construcción en la mayor medida posible.
- Evite y minimice los impactos en los recursos ambientales sensibles en la mayor medida posible, incluidos, entre otros, los recursos históricos.
- Contribuir a una reducción regional de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y las millas recorridas por vehículo (VMT).

ES.5 Participación anticipada de la agencia

Se anticipa que las siguientes agencias participarán durante el desarrollo y construcción del proyecto:

- Administración Federal de Ferrocarriles (FRA)
- Autoridad de Ferrocarriles de Alta Velocidad de California (CHSRA)
- Autoridad Regional de Ferrocarriles del Sur de California (SCRRA)
- Departamento de Transporte de California (Caltrans)
- Administración Federal de Tránsito (FTA)
- Ciudad de Los Angeles
- Oficial Estatal de Preservación Histórica (SHPO)
- Ciudad de Los Angeles
- Agencia de Corredor Ferroviario Los Ángeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN)
- Amtrak
- Agencia de Protección Ambiental de California (Cal/EPA)
- División de Seguridad y Salud Ocupacional de California (Cal/OSHA)
- Comisión de Patrimonio Nativo Americano (NAHC)
- Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC)

- Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California (DTSC)
- Junta Regional de Control de Calidad del Agua (RWQCB), Región 4
- Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)
- Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD)

ES.6 Agencias responsables y fiduciarias de CEQA

La información en este EIR también puede ser utilizada por otras agencias involucradas con el proyecto que tienen una responsabilidad conforme a CEQA, que incluyen, entre otras, las siguientes:

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRRA
- Ciudad de Los Ángeles

CDFW es una agencia fiduciaria de CEQA (Sección 15386 [a] de las Directrices de CEQA) y debe ser notificada si el proyecto involucra peces y vida silvestre de plantas nativas, áreas de vida silvestre y reservas ecológicas raras y en peligro de extinción del estado.

ES.7 Permisos anticipados, acciones discrecionales y aprobaciones de la agencia

Las Directrices CEQA requieren que un EIR identifique las aprobaciones regulatorias anticipadas para un proyecto. Esto incluye una lista de agencias responsables distintas de la agencia líder, que tienen autoridad de aprobación discrecional sobre el proyecto. Se espera que las siguientes agencias, como mínimo, utilicen este EIR para acciones discrecionales y procesos de permisos relacionados con el proyecto:

- **Metro:** Metro es responsable de adoptar hallazgos de hecho, un programa de monitoreo e informe de medidas paliativas (MMRP) y una declaración de consideraciones primordiales, junto con la certificación del EIR. Metro, como propietario del proyecto, también sería responsable de administrar la construcción del proyecto.
- **Caltrans:** Caltrans es responsable de emitir un permiso de invasión para la infraestructura propuesta dentro de la ROW de Caltrans.
- **Ciudad de Los Angeles:** la ciudad de Los Angeles es responsable de procesar cualquier enmienda al plan general que pueda ser necesaria para las modificaciones de las carreteras relacionadas con el proyecto o las vacaciones en la calle para reclasificar las carreteras según corresponda dentro del Plan de movilidad 2035 (Ciudad de Los Angeles 2015). La ciudad de Los Angeles también puede requerir que el contratista busque aprobaciones o excepciones a las restricciones de ruido durante la noche durante la

construcción. También pueden requerirse aprobaciones para mejoras de obras civiles/públicas o modificaciones de tiempo de la señal de tráfico.

- **CHSRA:** CHSRA es responsable de la implementación del sistema HSR planeado a través de los límites del proyecto. El EIR de EE. UU. Link se adapta al sistema HSR planificado y a la infraestructura propuesta y se prevé que se refleje como una condición existente en los documentos ambientales preparados para las Secciones del Proyecto de Burbank a Los Ángeles y Los Ángeles a Anaheim.

Se establecerían acuerdos cooperativos con terceros entre Metro y una variedad de entidades públicas y privadas para implementar varias mejoras de infraestructura relacionadas con el proyecto.

ES.8 Resumen de impactos y medidas paliativas

Table ES-1 resume los impactos ambientales relacionados con el proyecto, las medidas paliativas y el nivel de importancia después de la mitigación asociada con el proyecto propuesto. Los análisis detallados de estos temas se proporcionan en la Sección 3.2 a la Sección 3.13 de este EIR.

ES.9 Impactos ambientales significativos e inevitables

La Sección 15216.2 (b) de las Directrices de CEQA requiere que los EIR incluyan una discusión de cualquier impacto ambiental significativo que no pueda evitarse si se implementa el proyecto. Las secciones 3.2 a 3.13 de este EIR proporcionan un análisis detallado de todos los impactos ambientales significativos relacionados con el proyecto; identifica medidas paliativas factibles, donde estén disponibles, que podrían evitar o reducir estos impactos significativos; y presenta una determinación de si estas medidas paliativas reducirían estos impactos a un nivel menos que significativo. La Sección 4.0, Impactos acumulativos, de este EIR identifica los impactos acumulativos significativos que resultan de los impactos combinados del proyecto y los proyectos relacionados considerados en el análisis acumulativo. Si un impacto específico en cualquiera de estas secciones no puede reducirse completamente a un nivel menos que significativo, se considera un impacto significativo e inevitable.

La implementación del proyecto propuesto resultaría en impactos significativos e inevitables en las siguientes áreas de problemas: transporte, calidad del aire, ruido y recursos culturales. Los siguientes impactos serían significativos e inevitables incluso después de la implementación de las medidas paliativas:

Construcción (a corto plazo)

- Calidad del aire (las emisiones en la construcción excederían el criterio diario de contaminantes del SCAQMD y los umbrales de importancia localizados)
- Ruido (los niveles de ruido diurno y nocturno de la construcción excederían los umbrales en William Mead Homes y Mozaic Apartments)

Operaciones (a largo plazo)

- Transporte (mayores retrasos en una intersección [Intersección n.º 2: Garey Street y Commercial Street] en 2031 y 2040 con las condiciones del proyecto excederían las pautas del Departamento de Transporte de la ciudad de Los Ángeles [LADOT])
- Recursos culturales (cambio adverso sustancial en la importancia de los siguientes recursos históricos: LAUS y Vignes Street Undercrossing y Friedman Bag Company: edificio de la división textil)

Si la Junta de Metro aprueba el proyecto con impactos significativos e inevitables, se requiere que Metro conforme a la CEQA prepare una declaración de consideraciones primordiales.

ES.10 Alternativas del proyecto

La Sección 15126.6 (a) de las Directrices de la CEQA requiere que un EIR "describa un rango de alternativas razonables para el proyecto, o para la ubicación del proyecto, que posiblemente lograría la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, pero evitaría o sustancialmente disminuiría cualquiera de los efectos significativos del proyecto y evalúe los méritos comparativos de las alternativas ". A continuación se proporciona un resumen de las alternativas evaluadas en este EIR:

- **Alternativa sin proyecto/sin compilación:** la alternativa sin proyecto/sin compilación supone que el proyecto no se implementaría. LAUS no se transformaría de una estación de extremos de vías a una estación de vías de recorrido continuo y el pasaje peatonal de 28 pies de ancho continuaría sirviendo como la conexión principal de este a oeste para los pasajeros en LAUS. Debido a las restricciones de la configuración actual del extremo de pistas, se supone que los movimientos del tren a través de LAUS son similares a las condiciones existentes. La capacidad operativa en LAUS no se mejoraría para satisfacer las demandas del sistema ferroviario más amplio, lo que limitaría aún más la capacidad de Metro para adaptarse a las demandas de viajes previstas en LAUS.
- **Alternativa de construcción:** las principales diferencias entre el proyecto propuesto y la alternativa de construcción están relacionadas con las vías principales al norte de LAUS y el nuevo vestíbulo para pasajeros. La alternativa de construcción incluye la reconstrucción de la garganta con dos nuevas vías principales que se producirían fuera de la ROW del ferrocarril existente, lo que facilitará una alineación de vías dedicada con un total de siete vías principales. Se requeriría la reconfiguración de Bolero Lane y Leroy Street. La alternativa de construcción incluye un vestíbulo para pasajeros a nivel. Todos los demás elementos de infraestructura son similares al proyecto propuesto.
- **Alternativa de impacto histórico reducido:** el propósito de la alternativa de impacto histórico reducido es evitar o reducir sustancialmente los impactos significativos sobre los recursos históricos, los recursos arqueológicos y los recursos paleontológicos. La alternativa de impacto histórico reducido incluye la preservación del pasaje peatonal existente, la reutilización de las estructuras históricas de dosel del cobertizo de mariposas

existentes, la preservación de la Avenida Cesar Chavez y los Undercrossings de Vignes Street, y ninguna modificación al Puente North Main Street.

Una discusión detallada de las alternativas al proyecto propuesto se proporciona en la Sección 5.0, Alternativas, de este EIR.

ES.11 Alternativa Ambientalmente Superior de CEQA

La alternativa de no proyecto/no construcción evitaría los impactos de construcción y operativos identificados para el proyecto propuesto. Sin embargo, la alternativa de no proyecto/no construcción no cumple con los objetivos del proyecto. Además, las Directrices de CEQA, Sección 15126.6 (e) requieren que, si la alternativa ambientalmente superior es la "alternativa sin proyecto", el EIR también debe identificar una alternativa ambiental superior entre las otras alternativas.

En comparación con el proyecto propuesto, la alternativa de impacto histórico reducido reduciría los impactos en los recursos culturales (recursos históricos, recursos arqueológicos y recursos paleontológicos). Por lo tanto, la alternativa de impacto histórico reducido se considera la alternativa ambientalmente superior. Esta alternativa cumpliría con todos los objetivos del proyecto, con la excepción de proporcionar un vestíbulo para pasajeros ampliado en LAUS que es funcionalmente moderno con elementos de seguridad mejorados, accesibilidad ADA y comodidades para los pasajeros.

ES.12 Áreas de controversia

La Sección 15123 (b) (2) de las Directrices de CEQA requiere que un EIR identifique las áreas de controversia que conoce la agencia líder, incluidas las cuestiones planteadas por las agencias y el público.

Durante el período de comentarios públicos para el Aviso de preparación (NOP), se recibieron varias cartas de comentarios sobre el proyecto. Los comentarios presentados en el NOP durante la revisión pública y el período de comentarios se incluyen en el Apéndice A de este EIR. En general, las áreas de posible controversia conocidas por Metro incluyen recursos culturales e impactos en la construcción (tráfico, calidad del aire, ruido y vibración, y calidad del agua). Estas cuestiones se consideraron en la preparación de este EIR, cuando corresponde, y se abordan en el análisis de impacto ambiental presentado en las Secciones 3.2 a 3.13 de este EIR. Las áreas de controversia conocida se resumen brevemente a continuación.

- **Recursos culturales:** se ubican múltiples recursos culturales dentro del área de estudio del proyecto. Estos recursos incluyen, pero no se limitan a, LAUS, Oficina de Correos de los Estados Unidos (EE. UU.) —Anexo de la Terminal de Los Angeles, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company— División de Textiles y cinco puentes que cruzan el río de Los Angeles. Un recurso cultural tribal y un sitio arqueológico, Sitio arqueológico P-001575, también se han identificado dentro del área de estudio del proyecto.

- **Impactos en la construcción:** se identificaron inquietudes relacionadas con la construcción del proyecto que se relacionarían con las siguientes áreas temáticas:
 - *Tráfico:* las carreteras y las intersecciones pueden estar sujetas a desvíos temporales y bloqueos de carril. Existe el potencial de impactos en el sistema estatal de carreteras, incluido el US-101.
 - *Ruido:* el ruido puede exceder los estándares de ruido aplicables y podría afectar a los receptores sensibles.
 - *Calidad del aire:* la construcción del proyecto puede tener un impacto potencial en la calidad del aire y el riesgo para la salud de los receptores sensibles cercanos.
 - *Calidad del agua:* la construcción del proyecto puede resultar en escorrentía de aguas pluviales y en posibles impactos en cuerpos de agua deteriorados.
 - *Materiales peligrosos:* existe la posibilidad de encontrar suelos contaminados u otros medios contaminados con materiales peligrosos durante la construcción.

ES.13 Cuestiones que deberá resolver el Órgano de toma de decisiones

La Sección 15123 (b) (3) de las Directrices de la CEQA requiere una discusión de los problemas que deben resolverse, incluida la elección de alternativas y si o cómo mitigar los impactos significativos. La Junta del Metro decidirá si los impactos significativos asociados con el uso y la planificación del suelo, el transporte y el tráfico, la estética, la calidad del aire, el ruido, los recursos biológicos, la hidrología y la calidad del agua, la geología y los suelos, los peligros y materiales peligrosos, los servicios públicos/sistemas de servicio y la energía la conservación, los recursos culturales y los servicios públicos se han mitigado completamente por debajo de un nivel de importancia. Además, la Junta determinará si se deben adoptar consideraciones primordiales para los impactos significativos e inevitables asociados con el transporte y el tráfico, la calidad del aire, el ruido y los recursos culturales. La Junta también decidirá si alguna de las alternativas del proyecto reduce sustancialmente los impactos significativos al tiempo que sigue cumpliendo con los objetivos clave del proyecto y si una de las alternativas podría ser aprobada.

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.2: Uso de la tierra y planificación			
<p>Umbral 3.2-A: Físicamente dividir una comunidad establecida</p> <p>El proyecto propuesto no dividiría físicamente una comunidad establecida.</p>	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.2-B: Conflicto con cualquier plan, política o regulación de uso de la tierra aplicable de una agencia con jurisdicción sobre el proyecto adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Los posibles conflictos con los planes que promueven la sostenibilidad, la conectividad y las conexiones no motorizadas del vecindario desde LAUS hasta el río Los Ángeles.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p><i>Operaciones</i></p> <p>LU-1 Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para mejorar la conectividad del vecindario: Metro debe implementar un programa de gestión de la demanda de transporte para mejorar la conectividad del vecindario al tiempo que minimiza la demanda de viajes de vehículos de un solo ocupante en el área de estudio del proyecto. Metro, en coordinación con la ciudad de Los Ángeles, proporcionará conexiones futuras desde LAUS al río de Los Ángeles que podrían incluir, entre otras, una o más de las siguientes mejoras de infraestructura en el área de estudio del proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puente peatonal/de bicicleta sobre la US-101 desde LAUS hasta el río Los Ángeles • Nuevos carriles para bicicletas a lo largo de Commercial Street entre Garey Street y Alameda Street 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		La infraestructura de transporte activo se coordinará con la ciudad de Los Ángeles y se diseñará y construirá para maximizar la conectividad no motorizada en el área de estudio del proyecto.	
Sección 3.3: Transporte y Tráfico			
<p>Umbral 3.3-A: Impacto de los planes de tráfico local, políticas u ordenanzas.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>En la condición de construcción del proyecto 2031 plus, se producirían retrasos significativos en las siguientes tres intersecciones según las directrices de LADOT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intersección n.º 2: Garey Street y Commercial Street • Intersección n.º 10: Alameda Street y Los Ángeles Street WB • Intersección n.º 15: Vignes Street y Main Street <p><i>Operaciones</i></p> <p>En el 2031 y el 2040, con la condición del proyecto, se producirían impactos significativos en dos intersecciones debido al aumento relacionado con el proyecto</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p>Operaciones Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción (TMP): Durante la fase de ingeniería final y al menos 30 días antes de la construcción, el contratista preparará un TMP de construcción y será revisado y aprobado por Metro, LADOT y Caltrans, según corresponda.</p> <p>Los horarios de cierre de calles en el TMP de construcción se coordinarán entre el contratista de construcción, LADOT, Caltrans (si se trata de rampas), empresas privadas, operadores de transporte público y autobuses, proveedores de servicios de emergencia y residentes para minimizar los impactos del tráfico vehicular relacionado con la construcción durante la hora pico. Durante los cierres planificados, el tráfico se reenviará a las calles adyacentes mediante desvíos claramente marcados y se enviará un aviso con anticipación a las partes correspondientes (residencias cercanas, proveedores de servicios de emergencia, operadores de transporte público y autobuses, la comunidad ciclista, empresas y organizadores de eventos</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p>Operaciones Significativo e inevitable</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>en retrasos de tráfico que excederían las pautas de LADOT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intersección n.º 2: Garey Street y Commercial Street • Intersección n.º 4: Center Street y Commercial Street 		<p>especiales). El TMP identificará los horarios de cierre propuestos y las rutas de desvío, así como las rutas de tráfico de construcción, incluidas las rutas de camiones de acarreo y los lugares y horarios de entrega/salida preferidos para evitar áreas muy congestionadas durante las horas pico, cuando sea posible. Las siguientes disposiciones se incluirán en el TMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El flujo de tráfico se mantendrá, especialmente durante las horas pico, en la medida de lo posible. • El acceso a los negocios adyacentes se mantendrá durante el horario comercial a través de entradas para automóviles existentes o temporales, y residencias en todo momento, según sea posible. • Metro o el contratista publicarán letreros de aviso previo antes de la construcción en áreas donde el acceso a los negocios locales podría verse afectado. Metro debe proporcionar señalización para indicar nuevas formas de acceso a negocios e instalaciones comunitarias, si se ven afectadas por la construcción. • Metro notificará a LADOT y Caltrans antes de los cierres de calles, desvíos o reducciones temporales de carriles. • Metro se coordinará con LADOT y Caltrans para ajustar la temporización de la señal en las intersecciones afectadas y las rampas de entrada y salida para 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>mitigar los volúmenes de tráfico desviados.</p> <ul style="list-style-type: none"> Las cámaras de CCTV se instalarán en algunas de las intersecciones afectadas (según lo aprobado por LADOT) para monitorear el tráfico en tiempo real por el departamento de Control y Vigilancia Automatizada de Tráfico (ATSAC) de LADOT durante la construcción. Esto permitirá a la ciudad aliviar la congestión cambiando manualmente los parámetros de temporización de la señal, como por ejemplo, permitiendo más tiempo verde a los movimientos congestionados. <p><i>Operaciones</i></p> <p>UM 2 Instalar la señal de tráfico: Metro instalará una nueva señal de tráfico en la intersección de Center Street y Commercial Street.</p> <p>LU 1 Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para mejorar la conectividad del vecindario</p>	
<p>Umbral 3.3-D: Crear o aumentar los riesgos de las características de diseño del proyecto.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción darían lugar a riesgos de carreteras temporales relacionados con la construcción en el área de estudio de tráfico. Las carreteras e</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 preparar un plan de gestión de tráfico de construcción</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>intersecciones existentes pueden estar sujetas a desvíos temporales y bloqueos de carril en múltiples ubicaciones a lo largo del área de estudio de tráfico. La línea principal de la US-101 y las rampas de entrada y salida en Commercial Street también estarán sujetas a reducciones temporales de ancho de carril. Además, durante la construcción pueden aparecer curvas de radio corto o distancias de visión cortas.</p>			

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.3-E: Resultar en un acceso de emergencia inadecuado.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto propuesto interferiría con los tiempos de respuesta de emergencia y el acceso. Las demoras significativas anticipadas en tres intersecciones durante la construcción afectarían el tráfico en las calles Commercial, Alameda y Vignes. Las actividades de construcción en las proximidades de estas intersecciones afectadas, especialmente la US-101 y Alameda Street, podrían interferir con la respuesta y el acceso de emergencia.</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p>Operaciones Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> <input type="checkbox"/> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p>Operaciones Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> <input type="checkbox"/> Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.3-F: Entrar en conflicto con las políticas, los planes o los programas adoptados con respecto al transporte público, las bicicletas o las instalaciones peatonales, o disminuya el rendimiento o la seguridad de dichas instalaciones.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto propuesto podría causar una disminución en el rendimiento de los operadores ferroviarios en LAUS, modificaciones al horario del autobús</p>	<p>Construcción Significativo</p> <p>Operaciones Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> <input type="checkbox"/> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>UM 1 Preparar un plan de gestión de tráfico de construcción</p> <p>UM 3 Preparar acuerdos de operaciones ferroviarias y plan de servicio de construcción temporal: Durante el diseño de ingeniería final y antes de la construcción, Metro establecerá acuerdos de operación ferroviaria o memorandos con cada operador ferroviario actual, incluidos, entre otros, Metrolink y Amtrak, para delinear los objetivos de desempeño acordados mutuamente en el tiempo que se lograrán durante toda la</p>	<p>Construcción Menos significativo</p> <p>Operaciones Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> <input type="checkbox"/> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Dash Route D de LADOT y condiciones peligrosas a lo largo de las rutas existentes para peatones/bicicletas.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto entraría en conflicto con la Política 2.12 del Plan de Movilidad de la Ciudad 2035.</p>		<p>construcción, y cómo se incorporarán los protocolos operativos de secuenciación de la construcción y del ferrocarril en los documentos de construcción aplicables (planos y especificaciones), y se implementarán para mantener el rendimiento de tiempo acordado mutuamente durante la construcción.</p> <p>Antes de la construcción, Metro y el contratista de construcción deben preparar planes detallados de fases de construcción para cada fase de la construcción que identifiquen los medios y métodos apropiados para mantener los objetivos de rendimiento acordados mutuamente en el tiempo y minimizar los impactos en peatones y pasajeros en LAUS. Antes de la construcción, Metro y el contratista de construcción también deberán coordinar con los operadores ferroviarios actuales para establecer desvíos temporales de la construcción para los pasajeros que correspondan a los planes detallados de la fase de construcción para minimizar los impactos en los tiempos de transferencia de pasajeros. Los operadores ferroviarios actuales considerarán aceptables los planes detallados de fases de la construcción antes del inicio de las actividades de construcción que podrían reducir el rendimiento a tiempo.</p> <p>A lo largo de la duración de la construcción, Metrolink participará en reuniones semanales de coordinación de la construcción para evaluar la eficiencia de las medidas</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>implementadas para lograr el desempeño a tiempo acordado mutuamente, y se coordinará con Metro y el contratista de la construcción para implementar cambios en los medios y métodos durante Construcción para asegurar que los objetivos de desempeño se mantengan a un nivel aceptable durante la construcción del proyecto.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>LU 1 Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para mejorar la conectividad del vecindario</p>	
Sección 3.4, Estética			
<p>Umbral 3.4-C: Degradar sustancialmente el carácter visual o la calidad existente del sitio o sus alrededores.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto presentaría nuevos elementos de infraestructura lineal que serían una característica dominante sustancialmente más grande que cualquiera de los entornos actuales dentro de la</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> <input type="checkbox"/> Sin impacto</p>	<p><i>Operaciones</i></p> <p>AES-1 Tratamientos estéticos: Los muros de contención en los Segmentos 1 y 2 y el muro de sonido en el Segmento 1 se diseñarán teniendo en cuenta la escala y el estilo arquitectónico de William Mead Homes y Mozaic Apartments adyacentes. Basado en los comentarios recibidos durante el desarrollo del proyecto de los residentes de la propiedad de William Mead Homes, Metro se coordinará con HACLA con respecto a las mejoras estéticas del muro de contención/muro de sonido en esa ubicación. Los materiales, el color, los murales, el</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> <input type="checkbox"/> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>comunidad residencial de William Mead Homes.</p>		<p>paisajismo y otros tratamientos estéticos se integrarán en el diseño del muro de contención/sonido para minimizar el predominio y la escala del muro de contención/sonido.</p>	
<p>Umbral 3.4-D: Crear una nueva fuente de luz o resplandor que afecte negativamente las vistas diurnas o nocturnas en el área.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las residencias de Mozaic Apartments y William Mead Homes estarían expuestas a niveles más altos de iluminación durante las horas nocturnas durante un período temporal durante la construcción del proyecto.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>En cada una de las siete plataformas elevadas, se incorporará nueva iluminación en el diseño por motivos de seguridad, lo que puede resultar en una luz adicional para algunas de las unidades en los Apartamentos Mozaic, si no se diseñan e instalan adecuadamente. Los nuevos toldos de la plataforma también tienen el potencial de generar un brillo adicional durante el día. □</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>AES-2 Minimizar el trabajo nocturno y la iluminación directa: Las actividades de construcción durante la noche cerca de áreas residenciales deben evitarse en la medida de lo posible. Si se requiere trabajo nocturno, el contratista de la construcción debe instalar una iluminación temporal de manera que dirija la luz hacia el área de la construcción y debe instalar escudos temporales según sea necesario para que la luz no se derrame en las áreas residenciales.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>AES-3 Pantalla de iluminación directa y deslumbramiento: Durante el diseño final, toda la iluminación nueva o de reemplazo deberá cumplir con las calificaciones máximas de deslumbramiento CALGreen (Código de Normas de Construcción de California 2013 - Título 24, Parte 11) y deberá estar diseñada para ser dirigida lejos de las unidades residenciales. En la medida de lo posible, también se incorporarán al diseño elementos de cribado, incluido el paisajismo. El vidrio y los materiales de baja reflexión también deben utilizarse como parte del vestíbulo para pasajeros de nivel superior y el nuevo diseño</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		de toldos para reducir los impactos del deslumbramiento diurno.	
Sección 3.5, Calidad del aire y cambio climático global			
<p>Umbral 3.5-A: Conflicto u obstrucción de la implementación del plan de calidad del aire aplicable.</p> <p>El proyecto propuesto no supondrá un conflicto u obstrucción de la implementación del plan de calidad del aire aplicable.</p>	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.	<p><i>Construcción</i> Sin impacto</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.5-B: Violar cualquier norma de calidad del aire o contribuir sustancialmente a una violación de calidad del aire existente o proyectada.</p> <p>Umbral 3.5-C: El resultado es un aumento neto acumulativo de cualquier contaminante de criterio para el cual la región del proyecto no se cumple según una norma de calidad del aire ambiental federal o estatal aplicable (incluidas las emisiones de liberación que exceden los umbrales cuantitativos para los precursores de O₃).</p> <p><i>Construcción</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Impacto beneficioso</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>AQ-1 Control de polvo fugitivo: De conformidad con la Regla 403 de SCAQMD, durante las operaciones de desmonte, clasificación, movimiento de tierras o excavaciones, las emisiones de polvo fugitivo deben controlarse mediante el riego regular u otras medidas preventivas de polvo utilizando los siguientes procedimientos, como se especifica en la Regla 403 del SCAQMD:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimice la tierra perturbada por la limpieza, clasificación, movimiento de tierras u operaciones de excavación para evitar cantidades excesivas de polvo, • Proporcionar un camión de agua operativo en el sitio en todo momento; utilizar camiones de riego para minimizar el polvo; el riego debe ser suficiente para 	<p><i>Construcción</i> Significativo e inevitable</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Impacto beneficioso</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Las emisiones de construcción asociadas con el proyecto propuesto excederían el criterio diario de contaminantes del SCAQMD y los umbrales de importancia localizados.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Durante las operaciones, el aumento neto en las emisiones diarias excedería los umbrales de SCAQMD para NO_x.</p>		<p>confinar penachos de polvo en las áreas de trabajo del proyecto; el riego se realizará al menos dos veces al día con una cobertura completa, preferiblemente a última hora de la mañana y después de que se realice el trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suspender la nivelación y el movimiento de la tierra cuando las ráfagas de viento superen las 25 millas por hora, a menos que el suelo esté lo suficientemente húmedo como para evitar la formación de polvo. • Cubra de manera segura los camiones al transportar materiales dentro o fuera del sitio. • Estabilice la superficie de las pilas de suciedad si no se elimina de inmediato. • Limite las rutas vehiculares y las velocidades a 15 millas por hora en superficies no pavimentadas y establezca las carreteras temporales. • Minimizar las actividades vehiculares y de maquinaria innecesarias. • Barrer las calles pavimentadas al menos una vez por día donde haya evidencia de suciedad que se haya llevado a la carretera. • Plantar vegetación o estabilizar los terrenos perturbados, incluidos los caminos vehiculares creados durante la 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>construcción para evitar futuras actividades vehiculares fuera de la carretera</p> <p>También se implementarán las siguientes medidas para reducir las emisiones de la construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prepare una lista de inventario exhaustiva de todos los equipos (portátiles y móviles) de trabajo pesado (50 caballos de potencia y más) (es decir, marca, modelo, año del motor, potencia, tasas de emisión) que se puedan usar con un total de 40 o más horas durante toda la duración de la construcción para demostrar cómo la flota de construcción es consistente con los requisitos de la Política de Construcción Verde de Metro. • Asegúrese de que todos los equipos de construcción estén correctamente sintonizados y mantenidos. • Minimice el tiempo de inactividad a 5 minutos, siempre que sea posible, lo que ahorra combustible y reduce las emisiones. • Utilice fuentes de energía existentes (por ejemplo, postes de energía) o generadores de combustible limpio en lugar de generadores de energía temporales, cuando sea posible. • Organice consultas apropiadas con CARB o SCAQMD para determinar los 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>requisitos de registro y permisos antes de la operación del equipo en el sitio y obtenga el Registro de equipos portátiles CARB con el estado o un permiso del distrito local para motores portátiles y unidades portátiles de equipos impulsados por motores utilizados en el trabajo del proyecto sitio, con la excepción de los vehículos motorizados en carretera y fuera de carretera, según corresponda.</p> <ul style="list-style-type: none"> Estas técnicas de control se incluirán en las especificaciones del proyecto y serán implementadas por el contratista de construcción. <p>AQ-2 Cumplimiento de las normas de emisión de gases de escape Tier 4 de la EPA y del combustible diésel renovable para equipos todo terreno: De conformidad con la Política de construcción ecológica de Metro, todos los equipos de construcción que funcionan con diésel fuera de la carretera que tengan más de 50 caballos de fuerza deberán cumplir con los estándares de emisiones de escape finales Tier 4 de la EPA de EE. UU. (40 CFR Parte 1039). Además, si aún no se ha suministrado con un filtro de partículas diésel equipado de fábrica, todo el equipo de construcción deberá estar equipado con los mejores dispositivos de tecnología de control disponibles certificados por el CARB. Cualquier dispositivo de control de emisiones utilizado por el contratista deberá lograr reducciones de emisiones que no sean</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>inferiores a lo que podría lograrse con una estrategia de control de emisiones diésel de Nivel 3 para un motor de tamaño similar, según lo definen las regulaciones de CARB.</p> <p>Además del uso de equipos de Nivel 4, todos los equipos de construcción fuera de la carretera deben alimentarse con diésel 100 por ciento renovable.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>AQ-3 Plan adaptativo de medidas paliativas para la calidad del aire: Antes de la implementación del servicio de transporte ferroviario de recorrido continuo regional/interurbano, Metro, en coordinación con el SCRRA, preparará un Plan de medidas paliativas para la calidad del aire, como operador del servicio ferroviario de pasajeros en el sur de California y el gerente del programa y el receptor de la subvención del Programa SCORE, Amtrak y la Agencia del Corredor Ferroviario LOSSAN. El Plan debe identificar la metodología y los requisitos para los inventarios anuales de emisiones que debe preparar Metro, según los movimientos reales/actuales del tren y las concentraciones de contaminantes correspondientes hasta el año 2040.</p> <p>Requisitos del plan de medidas paliativas: tras la implementación del servicio de recorrido continuo regional/interurbano, y anualmente, Metro compilará y resumirá los horarios actuales de trenes de larga distancia</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>de Metrolink, Pacific Surfliner y Amtrak para determinar el nivel real de diario y pico Periodos de movimiento de trenes (incluidos los movimientos de trenes sin ingresos) que operan a través de LAUS.</p> <p>En forma anual, Metro retendrá los servicios de un especialista en calidad del aire para realizar un inventario anual de emisiones para determinar si se prevé que los movimientos reales del tren a través de LAUS aumentarán los criterios de emisiones de contaminantes a un nivel que excedería los umbrales de significancia de SCAQMD o las concentraciones de contaminantes de diésel a un nivel que excedería el umbral de 10 en un millón del SCAQMD a cualquier nivel. Uso de suelo residencial en el área de estudio del proyecto. Metro preparará un informe anual que resuma los resultados cuantitativos de las emisiones de contaminantes y las concentraciones de contaminantes de diésel en el área de estudio del proyecto. Si se proyecta que las emisiones de contaminantes y las concentraciones de contaminantes de diésel excedan los umbrales de SCAQMD, los operadores ferroviarios regionales e interurbanos, en coordinación con Metro y CalSTA, deberán implementar tecnologías emergentes de la flota ferroviaria compatibles con el Objetivo 6 del Plan Ferroviario del Estado de California 2018: Práctica de la Administración Ambiental, Política 4: <i>Transforme a un sistema de transporte limpio y eficiente en energía (Transform to a Clean</i></p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p><i>and Energy Efficient Transportation System</i>) (Caltrans 2018a, pág. 10 y 110), o reducir los movimientos del tren a través de LAUS para reducir los criterios de emisiones de contaminantes por debajo de los umbrales de significancia de SCAQMD y las concentraciones de contaminantes de diésel por debajo de los umbrales de SCAQMD en el área de estudio del proyecto.</p> <p>Después de la implementación de tecnologías emergentes, Metro continuará preparando un inventario de emisiones en coordinación con SCRRRA, Amtrak y la Agencia del Corredor Ferroviario LOSSAN anualmente para informar los resultados cuantitativos de los criterios de emisiones de contaminantes y las concentraciones de contaminantes de diésel en el área de estudio del proyecto. El informe anual incluirá un análisis de los cambios reales (actuales) y propuestos en los horarios de los trenes en relación con los niveles de los criterios de emisiones de contaminantes y la concentración de contaminantes de diésel en el área de estudio del proyecto. El informe se preparará anualmente antes del 31 de diciembre de cada año, comenzando el año calendario después de la implementación del servicio de transporte ferroviario de recorrido continuo regional/interurbano hasta 2040 e incluirá los resultados del inventario de emisiones y la efectividad de las medidas implementadas.</p> <p>Tecnologías emergentes de la flota ferroviaria: para lograr una reducción de los</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>critérios de emisiones de contaminantes por debajo de los umbrales de SCAQMD y las concentraciones de contaminantes de diésel por debajo de un nivel que no exceda los umbrales SCAQMD, los operadores ferroviarios regionales e interurbanos pueden reemplazar, modernizar o complementar parte o toda su flota existente con características de cero o bajas emisiones. Los tipos de tecnologías emergentes que pueden implementarse incluyen, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistemas eléctricos de unidades múltiples. • Diésel unidades múltiples. • Unidades de batería híbridas. • Diésel renovable y otros combustibles alternativos. <p>Metro se coordinará con los operadores regionales ferroviarios/interurbanos para incorporar estas tecnologías emergentes en acuerdos operativos y/o de financiación existentes y/o futuros para reducir las emisiones de escape de las locomotoras en el área de estudio del proyecto.</p>	
<p>Umbral 3.5-D: Exponer los receptores sensibles a concentraciones de contaminantes sustanciales.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>AQ-1 Control de polvo fugitivo</p> <p>AQ-2 Cumplimiento de las normas de emisión de gases de escape Tier 4 de la EPA y del</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p><i>Construcción</i></p> <p>El riesgo máximo de cáncer durante la construcción excede el umbral de SCAQMD de 10 en 1 millón.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Durante las operaciones, en comparación con las condiciones sin el proyecto, el aumento del riesgo de cáncer relacionado con el proyecto superaría el umbral de SCAQMD de 10 en 1 millón.</p>	<p><i>Indirecto</i> □ Impacto beneficioso</p>	<p>combustible diésel renovable para equipos todo terreno</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>AQ-3 Plan adaptativo de medidas paliativas para la calidad del aire</p>	<p><i>Indirecto</i> □ Impacto beneficioso</p>
<p>Umbral 3.5-E: Crear olores objetables que afectan a un número sustancial de personas</p> <p>El proyecto propuesto no crearía olores objetables que afecten a un número sustancial de personas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.5-F: Generar emisiones de gases de efecto invernadero, directa o indirectamente, que pueden tener un efecto adverso en el medio ambiente.</p> <p>El proyecto propuesto no generará emisiones de gases de efecto invernadero, directa o indirectamente, que pueden tener un efecto adverso en el medio ambiente. Aunque no se requiere para mitigar un impacto significativo, la mitigación</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Impacto beneficioso</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p>AQ-2 Cumplimiento de los estándares de emisiones de escape Nivel 4 de la EPA</p> <p>AQ-3 Plan adaptativo de medidas paliativas para la calidad del aire</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Impacto beneficioso</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
de la calidad del aire propuesta reduciría aún más las emisiones de gases de efecto invernadero.			
<p>Umbral 3.5-G: Conflicto con el plan, política o reglamento aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p> <p>El proyecto propuesto no entraría en conflicto con un plan, política o reglamento aplicable adoptado con el propósito de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción y operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> □ Sin impacto</p>
Sección 3.6: Ruido y vibración			
<p>Umbral 3.6-A: Un aumento permanente sustancial de los niveles de ruido ambiente en las inmediaciones del proyecto por encima de los niveles existentes sin el proyecto.</p> <p>Umbral 3.6-C: Exposición de personas a o generación de niveles de ruido que superen los estándares establecidos en el plan general local o en la ordenanza sobre el ruido, o estándares aplicables de otras agencias.</p> <p><i>Operaciones</i></p>	<p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Operaciones</i></p> <p>NV-1 Construir una barrera acústica: Antes de alcanzar los movimientos máximos diarios pronosticados de trenes regionales/interurbanos a través de LAUS en 2031 (770 trenes), Metro construirá una barrera acústica de hasta 22 pies de altura para reducir los impactos de ruido operativo en William Mead Homes. La barrera acústica estará construida de materiales que logren reducciones similares o pérdida de inserción en los receptores que sufran el impacto y tendrá una clase de transmisión de sonido aproximada de 50 y una densidad de superficie de al menos 4 libras por pie cuadrado. Metro podrá construir la barrera</p>	<p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>En las condiciones de 2031 y 2040, el proyecto propuesto produciría graves impactos de ruido en William Mead Homes.</p>		<p>acústica antes de 2031 para reducir los impactos de ruido relacionado con la construcción o moderar impactos de ruido operativo de mayores movimientos de trenes que podrían tener lugar a partir de 2026.</p>	
<p>Umbral 3.6-B: Exposición de personas a o generación de vibración del suelo o niveles de ruido del suelo excesivos.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Debido a que la construcción se produciría a 300 pies de un controlador de pila de impacto y a 140 pies del rodillo vibratorio de usos delicados del suelo, tendría lugar un grave impacto relacionado con William Mead Homes y Mozaic Apartments desde una perspectiva de molestia.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>NV-2 Emplear medidas de reducción del sonido y de la vibración durante la construcción: El contratista de la construcción empleará medidas para minimizar y reducir el ruido y la vibración de construcción. Las medidas de reducción del ruido y de la vibración que serían implementadas incluyen, pero no se limitan a, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consideraciones de diseño y formato del proyecto: <ul style="list-style-type: none"> ○ Construir barreras acústicas temporales, como barreras temporales o pilotes de material excavado, entre actividades ruidosas y receptores sensibles al ruido ○ Si es posible, desviar el tráfico de camiones lejos de las calles residenciales y, si no hay alternativas disponibles, elegir calles con la menor cantidad posible de residencias ○ Ubicar los equipos en el lugar de construcción, tan lejos como sea posible de lugares sensibles al ruido 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<ul style="list-style-type: none"> ○ Construir recintos amurallados alrededor de actividades especialmente ruidosas o grupos de equipos ruidosos (esto es, se pueden usar escudos alrededor de los rompedores de pavimento y se pueden colocar cortinas de vinilo forradas bajo estructuras elevadas) ● Secuencia de operaciones: <ul style="list-style-type: none"> ○ Restringir los trabajos con controlador de pila de impacto a períodos diurnos ○ Combinar operaciones ruidosas para que tengan lugar en el mismo período de tiempo <ul style="list-style-type: none"> ▪ El nivel de ruido total producido no sería significativamente mayor al nivel producido si las operaciones se realizaran por separado ○ En la medida de lo posible, evitar actividades nocturnas <ul style="list-style-type: none"> ▪ En barrios residenciales, la sensibilidad al ruido aumenta durante las horas nocturnas ● Métodos alternativos de construcción: <ul style="list-style-type: none"> ○ Siempre que sea posible, evitar el uso de un controlador de pila de 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>impacto en áreas sensibles al ruido o a la vibración</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotes perforados o el uso de un controlador de pila de impacto vibratorio o sónico son alternativas más silenciosas cuando las condiciones geológicas permitan su uso ○ Usar equipos especialmente silenciosos, como compresores de aire silenciosos y cerrados y silenciadores que funcionen correctamente en todos los motores ○ Siempre que sea posible, elegir métodos de demolición más silenciosos (por ejemplo, cortar las cubiertas de puentes en secciones que puedan cargarse en camiones produce niveles de ruido acumulativos más bajos que la demolición por impacto de los rompedores de pavimento) <p>En un esfuerzo por mantener los niveles de ruido de construcción por debajo de los criterios de vibración o ruido de construcción de la FTA, Metro monitoreará el ruido y la vibración durante los momentos más ruidosos y de mayor vibración de las actividades de construcción. El monitoreo continuo del ruido y de la vibración de construcción se realizará en la primera fila de residencias de William Mead Homes y Mozaic Apartments,</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>dentro de los 300 pies de las actividades de construcción, aproximadamente. Los monitores se desplegarán más cerca de la actividad de construcción porque la demostración del cumplimiento de los umbrales de construcción en los lugares más cercanos garantiza el cumplimiento más lejos. Si se exceden los criterios de ruido o vibración de construcción de la FTA, Metro deberá alertar y ordenar al contratista que incorpore métodos adicionales de reducción de ruido y vibración (ver ejemplos arriba).</p> <p>NV-3 Preparar un plan de notificación a la comunidad para el proyecto de construcción: Para abordar de manera proactiva las preocupaciones de la comunidad relacionadas con el ruido y la vibración de construcción, antes de la construcción, Metro o el contratista de la construcción prepararán y mantendrán un plan de notificación a la comunidad. Los componentes del plan incluirán paquetes de información inicial preparados y enviados por correo a todas las residencias dentro de un radio de 500 pies del proyecto de construcción. Las actualizaciones del plan se prepararán según sea necesario para indicar cambios en el cronograma de construcción u otros procesos. Metro identificará una persona de contacto en el proyecto que esté disponible para responder a las preguntas de la comunidad o de otros grupos interesados.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.6-D: Un aumento temporal o periódico sustancial de los niveles de ruido ambiente existentes sin el proyecto.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El ruido relacionado con la construcción excedería las pautas de ruido de construcción de la FTA en los receptores sensibles más cercanos al proyecto, incluidos William Mead Homes y Mozaic Apartments.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>En las condiciones de 2031 y 2040, el proyecto propuesto produciría graves impactos de ruido en William Mead Homes.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>NV-2 Emplear medidas de reducción del sonido y de la vibración durante la construcción</p> <p>NV-3 Preparar un plan de notificación a la comunidad para el proyecto de construcción</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>NV-1 Construir una barrera acústica</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo e inevitable</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Sección 3.7: Recursos biológicos</p>			
<p>Umbral 3.7-A: Tener un efecto adverso sustancial, ya sea directamente o a través de modificaciones del hábitat, sobre cualquier especie identificada como especie candidata, sensible o de estado especial en planes, políticas o regulaciones locales o regionales, o por el CDFW o el USFWS.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>BIO-1 Murciélagos: Un biólogo cualificado especialista en murciélagos, aprobado por Metro, realizará estudios previos a la construcción para detectar murciélagos en reposo con estado especial (incluidos los murciélagos mastín occidentales y los murciélagos amarillos occidentales) y otras especies de murciélagos nativos dentro de las 2 semanas anteriores a la construcción. Los estudios se realizarán donde estén presentes hábitats adecuados o estructuras de puentes</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>Posibles impactos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dos especies de California de preocupación especial (murciélago mastín occidental y murciélago amarillo occidental) ○ Posibles impactos en los murciélagos mastín occidentales como resultado de las actividades de construcción en las inmediaciones de puentes ○ Posibles impactos en los murciélagos amarillos occidentales como resultado de la remoción de árboles naturales o plantados (ornamentales), incluyendo palmeras • Sitios de reposo para la maternidad de los murciélagos • Aves nidificadoras protegidas en virtud de la ley federal del Tratado de Aves Migratorias 		<p>que se removerán o que producirán modificaciones en la subestructura. Todos los lugares con hábitats de descanso adecuados (incluidos los posibles refugios de maternidad) serán estudiados utilizando una combinación apropiada de inspección de la estructura, recuentos de salidas, estudios acústicos u otros métodos adecuados. Los estudios se realizarán durante la estación y la hora del día/de la noche adecuadas para garantizar la detección de murciélagos de descanso diurno y nocturno (esto es, preferiblemente se realizará un estudio diurno y uno nocturno en cada lugar con hábitat de descanso adecuado durante la temporada de maternidad, del 1 de mayo al 31 de agosto). Si no se detectan refugios, los árboles que proporcionen un hábitat de descanso adecuado podrán removerse bajo la guía del biólogo cualificado especialista en murciélagos.</p> <p>Si se detecta un refugio, la exclusión pasiva incluirá el monitoreo del refugio durante 3 días para determinar si este está activo. Si se determina que el refugio sustenta a una hembra reproductora con su cría, se evitará el refugio hasta que ya no esté activo. Si el refugio permanece activo durante los 3 días de monitoreo y las observaciones confirman que no es una colonia de maternidad, se instalará un dispositivo temporal de exclusión de murciélagos bajo la supervisión de un biólogo cualificado especialista en murciélagos aprobado por Metro. A discreción del biólogo y sobre la base de su experiencia,</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>se podrá construir e instalar una estructura de refugio alternativa antes de la instalación de los dispositivos de exclusión. La exclusión se realizará durante el otoño (en septiembre u octubre) para evitar capturar en el interior crías que aún no pueden volar, durante los meses de verano, o individuos aletargados (hibernación), durante el invierno. Si no se puede determinar si un sitio de refugio activo sustenta a una colonia de maternidad, no se alterará el sitio de refugio y se pospondrá o interrumpirá la construcción dentro de los 300 pies, hasta que el refugio quede vacante y las crías sean voladoras (puedan volar). Los esfuerzos de exclusión se monitorearán semanalmente y de manera continua mientras duren las actividades del proyecto de construcción, y se removerán cuando ya no sean necesarios.</p> <p>Durante la construcción, se implementarán las siguientes medidas de prevención y minimización:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Todos las obras realizadas en puentes tendrán lugar durante el día. Si esto no es posible, las luces y el ruido deberán dirigirse lejos de refugios nocturnos y áreas de forrajeo. • Los equipos de combustión (como generadores, bombas y vehículos) no se estacionarán ni se operarán bajo un puente. El personal de construcción no estará presente directamente bajo una colonia en reposo. Las actividades de 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>construcción no restringirán severamente el acceso aeroespacial a los refugios.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La remoción de árboles maduros que proporcionen un hábitat adecuado para el descanso de los murciélagos se realizará fuera de la temporada de maternidad (del 1 de mayo al 31 de agosto); es decir, la remoción se realizará entre el 1 de septiembre y el 30 de abril. Debido a que los murciélagos podrían presentarse en estado letárgico durante el invierno, el hábitat adecuado para el descanso se removerá antes de la llegada del clima frío (aproximadamente el 1 de noviembre) o según lo determine el biólogo cualificado especialista en murciélagos. • En la remoción de palmeras, se removerán las hojas muertas primero, antes de derribar la palma, para permitir que los murciélagos escapen. <p>BIO-2 Especies protegidas por la MBTA: En la medida de lo posible, la remoción de vegetación se realizará fuera de la temporada de nidificación de aves (del 1 de febrero al 30 de septiembre). Si la remoción de vegetación no puede realizarse fuera de la temporada de nidificación, un biólogo cualificado especialista en aves aprobado por Metro realizará estudios previos a la construcción para localizar nidos activos dentro de los 7 días anteriores a la remoción de vegetación en cada área con hábitat adecuado para la</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>nidificación. Si durante los estudios previos a la construcción se encuentran aves nidificadoras, el biólogo establecerá una barrera de exclusión (150 pies para aves paseriformes y 500 pies para aves de rapiña) adecuada para prevenir perturbaciones al nido. La barrera podrá reducirse dependiendo de las especies y las condiciones específicas de los lugares, según lo determine el biólogo cualificado. Esta barrera será claramente marcada en el campo por el personal de la construcción bajo la guía del biólogo, y la remoción de construcción o vegetación no se realizará dentro de la barrera hasta que el biólogo determine que las crías ya han emplumecido o que el nido ya no está activo.</p> <p>Se instalarán dispositivos de exclusión (materiales de superficie dura, como madera contrachapada o plexiglás, materiales flexibles, como vinilo, o un mecanismo similar que evite que las aves construyan nidos) sobre sitios de nidificación adecuados en los puentes que serán removidos o que producirán modificaciones en la subestructura antes de la temporada de nidificación (del 1 de febrero al 30 de septiembre), para evitar la nidificación en los puentes de las aves que anidan en puentes y grietas (esto es, vencejos y golondrinas). No se utilizarán redes como material de exclusión porque estas pueden herir o matar a las aves, lo que sería una violación de la MBTA.</p> <p>Además, si van a realizarse obras en puentes existentes con potenciales sitios con nidos</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>que serán removidos o que producirán modificaciones en la subestructura entre el 1 de febrero y el 30 de septiembre, todos los nidos de aves se removerán antes del 1 de febrero. Inmediatamente antes de la remoción del nido, un biólogo cualificado inspeccionará cada nido para detectar la presencia de murciélagos aletargados, que se sabe que usan nidos de golondrina viejos. La remoción de nidos se realizará bajo la guía y observación de un biólogo cualificado. La remoción de nidos de golondrina en puentes que están en construcción se repetirá con la frecuencia que sea necesaria para evitar que se completen los nidos, a menos que ya se haya instalado un dispositivo de exclusión de nidos. La remoción del nido y la instalación del dispositivo de exclusión de nidos serán supervisadas por un biólogo cualificado. Tales esfuerzos de exclusión se continuarán para mantener las estructuras libres de golondrinas hasta octubre o la finalización de la construcción.</p>	
<p>Umbral 3.7-D: Afectar sustancialmente el movimiento de cualquier residente nativo o peces migratorios o especies silvestres o a residentes nativos establecidos o corredores migratorios de vida silvestre, o impedir el uso de sitios de conservación de vida silvestre.</p> <p>El proyecto propuesto no afectaría sustancialmente el movimiento de</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>ningún residente nativo ni peces migratorios ni especies silvestres, ni a residentes nativos establecidos ni corredores migratorios de vida silvestre, ni impediría el uso de sitios de conservación de vida silvestre.</p>			
<p>Umbral 3.7-E: Conflicto con las políticas u ordenanzas locales que protegen los recursos biológicos, como la política u ordenanza de conservación de árboles.</p> <p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>El proyecto propuesto podría requerir la remoción o interrupción de una o más especies nativas de árboles que se consideran árboles protegidos en virtud de la Ordenanza de Árboles de la ciudad de Los Ángeles.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>BIO-3 Árboles protegidos: Un arborista consultor registrado en la Sociedad Americana de Arboristas Consultores realizará estudios previos a la construcción sobre árboles protegidos (árboles nativos de 4 pulgadas o más de diámetro acumulado, medidos a 4.5 pies sobre el nivel del suelo, que están sujetos a protección en virtud de la Ordenanza N.º 177404, Conservación de Árboles Protegidos del código municipal de la ciudad de Los Ángeles, incluidos los robles, el nogal negro del sur de California, el sicomoro del oeste y la bahía de California), al menos 120 días antes de la construcción. Las ubicaciones y los tamaños de todos los árboles protegidos se identificarán antes de la construcción y se superpondrán en los mapas del espacio ocupado por el proyecto para determinar qué árboles pueden protegerse de acuerdo con la Ordenanza N.º 177404. El arborista consultor registrado preparará un Informe de Árbol Protegido y presentará tres copias al Departamento de Obras Públicas de la ciudad de Los Ángeles. Cualquier árbol protegido que deba ser removido a causa del proyecto de construcción, se reemplazará en</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>una proporción de 2:1 (o en una proporción de hasta 4:1 para árboles protegidos en propiedad privada), excepto cuando el árbol protegido sea reubicado en la misma propiedad, la ciudad de Los Ángeles haya aprobado la remoción del árbol, y la reubicación sea económicamente razonable y favorable para la supervivencia del árbol. Cada árbol de reemplazo será un ejemplar de al menos 15 galones, midiendo 1 pulgada o más de diámetro, 1 pie por encima de la base, y tendrá al menos 7 pies de altura medidos desde la base.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.8: Hidrología y calidad del agua			
<p>Umbral 3.8-A: Agotar sustancialmente los suministros de agua subterránea o afectar sustancialmente la recarga de agua subterránea, de modo que habría un déficit neto en el volumen del acuífero o una disminución del nivel de la capa de agua subterránea local.</p> <p>El proyecto propuesto no agotaría sustancialmente los suministros de agua subterránea ni afectaría sustancialmente la recarga de agua subterránea, de modo que habría un déficit neto en el volumen del acuífero o una disminución del nivel de la capa de agua subterránea local.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>
<p>Umbral 3.8-B: Alterar sustancialmente el patrón de drenaje existente del terreno o superficie, incluso a través de la alteración del curso de un arroyo o río, o aumentar sustancialmente la velocidad o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produciría una inundación dentro o fuera del lugar.</p> <p><i>Construcción</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP: Durante la construcción, Caltrans, Metro y CHSEA cumplirán con lo previsto en el Permiso General NPDES para Descargas de Aguas Pluviales Asociadas con Actividades de la Construcción y Alteración del Suelo (CGP) (Orden N.º 2009-0009-DWQ, NPDES N.º CAS000002), y cualquier enmienda posterior (Orden N.º 2010-0014-DWQ y Orden N.º 2012-0006-DWQ), pues se relacionan con las actividades de construcción del proyecto.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>El proyecto propuesto requeriría cantidades sustanciales de nivelación y excavación para reconfigurar los patrones de drenaje existentes y asegurar que las conexiones a la infraestructura de drenaje existente sean mantenidas o mejoradas. Cualquier aumento en la carga de sedimentos del área de construcción podría conducir a alteraciones en los patrones de drenaje debido a la acumulación de sedimentos en las áreas aguas abajo, si no se maneja adecuadamente.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>El proyecto propuesto produciría alteraciones en los patrones de drenaje existentes en el área de estudio del proyecto, que podrían producir inundaciones localizadas si no se las maneja adecuadamente.</p>		<p>Las actividades de construcción no comenzarán hasta que se reciba un número de identificación del descargador de desechos por parte del Sistema de Aplicación Múltiple de Aguas Pluviales y de Seguimiento de Informe. El contratista implementará todos los aspectos requeridos por el SWPPP durante el proyecto de construcción. Caltrans, Metro y CHSRA cumplirán con los requisitos de muestreo e informes del Nivel de Riesgo 1 del CGP. Un desarrollador de SWPPP cualificado preparará e implementará un plan de acción en caso de lluvia, dentro de las 48 horas previas a un evento de lluvia con un 50 por ciento o más de probabilidad de precipitación según la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica. Se enviará un Aviso de Terminación a SWRCB dentro de los 90 días posteriores a la finalización de la construcción y la estabilización del lugar.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW): Metro cumplirá con lo previsto en el Permiso Estatal Caltrans NPDES (Orden N.º 2012-0011-DWQ, NPDES N.º CAS000003), vigente a partir del 1 de julio de 2013 (conocido como el permiso Caltrans MS4). Este requisito posterior a la construcción solo se aplicaría a las mejoras del viaducto general US-101. Metro preparará un informe de datos de aguas pluviales con planos, especificaciones y fase de cálculo que abordará las BMP posteriores a la</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>construcción para el viaducto general US-101, de acuerdo con la <i>Guía de Diseño y Planificación de Proyectos</i> de Caltrans (última edición).</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW): Para la parte del proyecto fuera de Caltrans ROW que tiene en cuenta el sistema HSR planificado, Metro cumplirá con el Permiso General NPDES para los Requisitos de Descarga de Desechos para Descargas de Aguas Pluviales de Small MS4 (Orden N.º 2013-0001-DWQ, NPDES N.º CAS000004), vigente a partir del 1 de julio de 2013 (conocido como el permiso Fase II). Este requisito posterior a la construcción solo se aplica a los servicios CHSRA.</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA): Metro cumplirá con los Requisitos de Descarga de Desechos NPDES para Descargas MS4 dentro de las Cuencas Costeras del Condado de Los Ángeles, excepto aquellas descargas que se originen en la ciudad de Long Beach MS4 (Orden N.º 2012-0175, NPDES N.º CAS004001), vigente a partir del 28 de diciembre de 2012 (conocido como el Permiso Fase I). Este requisito posterior a la construcción se aplicará a todo el proyecto excepto aquellas partes que estén bajo la jurisdicción del Permiso Caltrans MS4 y el Permiso Fase II de la CHSRA. Metro preparará un informe final LID de acuerdo con el <i>Manual de planificación</i></p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>y desarrollo del suelo para un desarrollo de bajo impacto de la ciudad de Los Ángeles (Manual LID), del 9 de mayo de 2016. Este documento identificará las BMP que deben estar presentes antes de la operación y el mantenimiento del proyecto.</p> <p>HWQ-5 MOU a Largo Plazo: Se ejecutará un MOU antes de completar el diseño de ingeniería final y antes de la aprobación de los correspondientes planos, especificaciones y fase de cálculo del proyecto. El MOU aclarará y abordará las responsabilidades compartidas, técnicas, financieras, legales y de otra índole de múltiples agencias relacionadas con MS4 para el diseño, la construcción y las fases operativas del proyecto. Las agencias involucradas en el MOU incluirán, pero no se limitarán a, Caltrans, CHSRA y Metro. El MOU abordará, pero no se limitará a, la calidad de la escorrentía de aguas pluviales que se transportará y aceptará entre las partes afectadas.</p>	
<p>Umbral 3.8-C: Crear o aportar agua de escorrentía que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados o proporcionar fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada.</p> <p><i>Construcción</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW)</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Si no se gestionan adecuadamente, los sedimentos, los productos derivados del petróleo y los desechos relacionados con el concreto pueden derramarse o filtrarse y pueden ser transportados a través de la escorrentía de aguas pluviales hacia las aguas receptoras.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>Se anticipa que un aumento general en la escorrentía pluvial producirá un aumento de la superficie impermeable, lo que aumentaría el volumen de flujo y excedería la capacidad de algunos sistemas de drenaje en el lugar.</p>		<p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA)</p> <p>HWQ-5 MOU a Largo Plazo</p>	
<p>Umbral 3.8-D: Exponer a personas o estructuras a un riesgo de pérdida, lesión o muerte a causa de inundaciones, incluidas las inundaciones como resultado de la falla de un dique o una represa.</p> <p>El proyecto propuesto no expondría a personas o estructuras a un riesgo de pérdida, lesión o muerte a causa de inundaciones, incluidas las inundaciones como resultado de la falla de un dique o represa.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.8-E: Violar cualquier norma de calidad del agua o requisitos de descarga de desechos.</p> <p>Umbral 3.8-G: De otro modo, degradar sustancialmente la calidad del agua.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción podrían producir un impacto significativo en la calidad del agua y superar los requisitos para la descarga de agua si la escorrentía no es gestionada adecuadamente.</p> <p><i>Operación</i></p> <p>Cantidades menores de aceite y grasa se originarían de los vagones del tren durante la operación, lo que podría liberar desechos, grasas y otros contaminantes químicos en los sistemas de drenaje.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>El proyecto propuesto podría resultar en descargas dentro y fuera del lugar que podrían impactar indirectamente en las aguas superficiales aguas abajo al aumentar la erosión o sedimentación.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP</p> <p>HWQ-6 Cumplir con los requisitos locales de desagüe de agua: El contratista cumplirá con lo previsto en los Requisitos Generales de Descarga de Desechos para Descargas de Agua Subterránea de la Construcción y Proyecto de Desagüe a Aguas Superficiales en las Cuencas Costeras de los Condados de Los Ángeles y Ventura (Orden N.º R4-2013-0095, Permiso NPDES N.º CAG994004), vigente a partir del 6 de julio de 2013 (conocido como Permiso de Desagüe de Agua), pues se relacionan con la descarga de desechos de desagüe de aguas no pluviales. Las dos opciones de descarga serán al sistema local de drenaje pluvial o al sistema de alcantarillado sanitario, y el contratista obtendrá un permiso del RWQCB o la ciudad de Los Ángeles, respectivamente.</p> <p>HWQ-7 Cumplir con los requisitos locales de desagüe de agua para sitios contaminados: El contratista cumplirá con lo previsto en los Requisitos Generales de Descarga de Desechos para Descargas de Agua Subterránea Tratada de la Investigación o Limpieza de Compuestos Orgánicos Volátiles de Sitios Contaminados a Aguas Superficiales en las Cuencas Costeras de los Condados de Los Ángeles y Ventura (Orden N.º R4-2013-0043, Permiso NPDES N.º CAG914001), vigente a partir del 7 de abril de 2013 (conocido como Permiso de Desagüe</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>para sitios contaminados), para la descarga de desechos de desagüe de aguas no pluviales de sitios contaminados afectados durante la construcción. Las dos opciones de descarga serán al sistema local de drenaje pluvial o al sistema de alcantarillado sanitario, y el contratista requerirá un permiso del RWQCB o la ciudad de Los Ángeles, respectivamente.</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW)</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA)</p> <p>HWQ-5 MOU a largo plazo</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW)</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA)</p> <p>HWQ-5 MOU a largo plazo</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>HWQ-8 Preparar e implementar el SWPPP industrial para usos industriales reubicados, regulados: Metro cumplirá con el Permiso General NPDES para las Descargas de Aguas Pluviales Asociadas con Actividades Industriales (IGP; Orden N.º 2014-0057-DWQ, NPDES N.º CAS000001) para propiedades demolidas, reubicadas o nuevas relacionadas con la industria impactadas por el proyecto. Esto incluirá la preparación de un SWPPP industrial, según corresponda.</p>	
<p>Umbral 3.8-F: Alterar sustancialmente el patrón de drenaje existente del terreno o superficie, incluso a través de la alteración del curso de un arroyo o río, de manera que se produciría una erosión o un sedimentación sustancial dentro o fuera del lugar.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Durante la construcción, podría ser necesario que el contratista desvíe el drenaje alrededor de una o más áreas de la construcción, que, a su vez, puede concentrar la escorrentía o dirigirla fuera del lugar, con la consiguiente erosión sustancial en las propiedades adyacentes, si no se la maneja adecuadamente.</p> <p><i>Operaciones</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HWQ-1 Preparar e implementar un SWPPP</p> <p><i>Operaciones</i></p> <p>HWQ-2 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (CHSRA ROW)</p> <p>HWQ-4 Calidad final del agua selección de BMP y Acuerdo de mantenimiento (No Caltrans/No CHSRA)</p> <p>HWQ-5 MOU a largo plazo</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>El proyecto propuesto produciría un aumento de las superficies impermeables en el área de estudio del proyecto en 3.5 acres (no Caltrans ROW). Esto podría causar una disminución en la infiltración y aumentar el volumen y la velocidad de la escorrentía durante una tormenta, lo que transporta los contaminantes a las aguas receptoras y podría conducir a la erosión aguas abajo y a un aumento de partículas en suspensión y sedimentos.</p>			
Sección 3.9: Geología y suelos			
<p>Umbral 3.9-A: Exponer a personas o estructuras a posibles efectos adversos sustanciales, incluidos el riesgo de pérdida, lesión o muerte a causa de:</p> <p>i. Fuerte temblor sísmico; y,</p> <p>ii. Falla del terreno relacionada con la actividad sísmica, incluida la licuefacción.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Se espera licuefacción a profundidades de entre aproximadamente 20 y 30 pies bajo el nivel de la superficie en el Segmento 1: Segmento de Entrada y</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Indirecto</i></p> <p>GEO-1 Preparar informe geotécnico final: Durante el diseño final, un ingeniero geotécnico con licencia (que será contratado por Metro) preparará un informe geotécnico final. El informe geotécnico final abordará e incluirá recomendaciones de diseño específicas del sitio sobre lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Preparación del sitio • Capacidad de carga del suelo • Fuentes apropiadas y tipos de relleno • Licuefacción • Expansión lateral 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Segmento 2: Segmento del vestíbulo del área de estudio del proyecto.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Suelos corrosivos • Cimientos estructurales • Prácticas de nivelación <p>Además de las recomendaciones para las condiciones enumeradas anteriormente, el informe incluirá los resultados de las pruebas bajo la superficie de las condiciones del suelo y de las aguas subterráneas, y proporcionará recomendaciones sobre los diseños de cimientos adecuados que sean compatibles con la última versión del CBC, según corresponda en el momento en que se busquen los permisos de construcción y nivelación. Se incluirán recomendaciones adicionales en ese informe para proporcionar una guía para el diseño de la infraestructura relacionada con el proyecto de acuerdo con los Criterios de Diseño Ferroviario de Metro, el Manual de Ingeniería Ferroviaria, los Criterios de Diseño del Proyecto del Tren de Alta Velocidad de California, las Enmiendas de California a la Asociación Americana de Carreteras Estatales y Oficiales del Transporte, el Diseño del Factor de Carga y Resistencia, las Especificaciones de Diseño de Puentes y los códigos locales aplicables de cada ciudad (Apéndice L de este EIR). El proyecto estará diseñado para cumplir con las recomendaciones específicas del sitio, según lo dispuesto en el informe geotécnico final que se preparará.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.9-B: Producir erosión sustancial del suelo o la pérdida de la capa superior del suelo.</p> <p>El proyecto propuesto no produciría erosión sustancial del suelo ni la pérdida de la capa superior del suelo.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Umbral 3.9-C: Estar ubicado en una unidad geológica o suelo que es inestable o que se volvería inestable como resultado del proyecto y podría producir derrumbe de tierras, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del lugar.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Debido a la presencia de capas comprimibles dentro de los 30 pies superiores en el Segmento 2: Segmento del vestíbulo del área de estudio del proyecto, se anticipa que el acuerdo tendrá lugar para aquellas mejoras propuestas para basarse en cimientos poco profundos. Además, se espera licuefacción debido a las condiciones del suelo y al nivel de aguas subterráneas.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>GEO-1 Preparar informe geotécnico final</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Umbral 3.9-D: Estar ubicado en un suelo expansivo, como se define en el Cuadro 18-1-B del UBC (1994), creando un riesgo sustancial para la vida o la propiedad.</p> <p>El proyecto propuesto no estaría ubicado en un suelo expansivo que pudiera crear un riesgo sustancial para la vida o la propiedad.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
Sección 3.10: Peligros y materiales peligrosos			
<p>Límite 3.10-A: Crear un peligro para el público o el medio ambiente mediante el transporte de rutina, el uso o el deshecho de materiales peligrosos.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La construcción de proyectos podría resultar en la liberación accidental de materiales y desperdicios peligrosos durante el transporte de rutina. También existe la posibilidad de encontrar suelo o aguas subterráneas contaminadas durante la excavación.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>PEL-1 Preparar un HMMP de construcción: Antes de la construcción, es necesario que Metro prepare un HMMP que detalle las disposiciones para almacenar, contener y desechar químicos y materiales peligrosos, suelos contaminados y agua subterránea contaminada usada o expuesta durante la construcción de manera segura, y que incluya ubicaciones adecuadas para la eliminación. El HMMP debe estar preparado para evaluar el área de la huella del proyecto e incluirá lo siguiente, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una descripción de los materiales peligrosos y los desechos peligrosos usados (29 CFR 1910.1200) • Una descripción del manejo, transporte, tratamiento y procedimientos de eliminación, según lo que sea relevante 	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>para cada material peligroso o deshecho peligroso (29 CFR 1910.120)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procedimientos de preparación, prevención, contingencia y emergencia, incluyendo la información de contacto de emergencia (29 CFR 1910.38) • Una descripción de la capacitación del personal que incluya lo siguiente, entre otros: (1) reconocimiento de peligros potenciales existentes que son resultado de derrames accidentales u otras pérdidas; (2) implementación de procedimientos de evacuación, notificación y otros procedimientos de respuesta a emergencias; (3) administración, conciencia y manejo de materiales peligrosos o desechos peligrosos según lo exija su nivel de responsabilidad (29 CFR 1910) • Instrucciones para mantener Hojas de datos de seguridad en el sitio para cada químico peligroso que esté ubicado en el sitio (29 CFR 1910.1200) • Identificación de las ubicaciones de las áreas de almacenamiento de materiales peligrosos, incluyendo áreas de almacenamiento temporal, las cuales deben estar equipadas con un contenedor secundario que sea lo suficientemente grande para contener el volumen del contenedor o tanque más grande (29 CFR 1910.120) 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.10-B: Crear un peligro para el público o el medio ambiente mediante un contratiempo razonablemente previsible o condiciones accidentales que involucren la liberación de materiales peligrosos en el medio ambiente.</p> <p><i>Construcción</i> El proyecto que se propone tiene el potencial de crear un peligro para el público o el medio ambiente mediante un contratiempo razonablemente previsible o condiciones accidentales que involucren la liberación de materiales peligrosos en el medio ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El área de estudio del proyecto contiene 35 sitios de condición ambiental reconocida y 7 sitios con restricciones para el uso de la tierra • Existe la posibilidad de encontrar suelo o aguas subterráneas contaminadas durante la excavación • La demolición de estructuras puede resultar en la liberación accidental de materiales que contienen asbesto o plomo 	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>PEL-1 Preparar un HMMP de construcción</p> <p>PEL-2 Preparar un ESA fase II para todo el proyecto (basado en un ESA de fase I completo): Antes del diseño final, se debe preparar una Investigación de sitio ambiental fase II para enfocarse en fuentes posibles de contaminación (basado en un ESA fase I completo) en las propiedades dentro de la huella del proyecto que estarán afectadas por la excavación. Las actividades de la fase II consistirán en lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recolección de suelo, agua subterránea, muestras de vapor del suelo recogidas en las perforaciones para análisis geológico y recolección/envío de muestras a un laboratorio ambiental para la implementación de un programa analítico. Las muestras deben estar basadas en los hallazgos del ESA fase I para el área del proyecto. • El análisis de laboratorio de las muestras para encontrar contaminantes preocupantes, los cuales pueden variar según la ubicación, pueden incluir los siguientes contaminantes: COV, hidrocarburos aromáticos polinucleares (HAP), hidrocarburos totales de petróleo (TPH) y metales título 22 de California. <p>Se debe preparar un Informe ESA Fase II que resuma los resultados de las actividades de perforación y muestreo y que ofrezca</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>recomendaciones basadas en los hallazgos de la investigación. Metro debe implementar los hallazgos del ESA fase II. El ESA fase II debe llevarse a cabo bajo la estricta supervisión de un geólogo profesional, con licencia en el estado de California, con experiencia en evaluaciones ambientales de sitio y evaluación de sitios contaminados.</p> <p>PEL-3 Preparar un plan general de manejo de suelo para construcción: Antes de la construcción, Metro debe preparara un plan general de manejo de suelo para construcción que incluya las disposiciones generales para la forma en la que se manejará el suelo dentro de la huella del proyecto durante la construcción. El contratista debe implementar controles de manejo general del suelo y se deben abordar los siguientes temas dentro del plan de manejo de suelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Salud general del trabajador y procedimientos de seguridad • Control de polvo • Manejo del acopio de tierra • Control de tránsito • Control de erosión por aguas pluviales mediante el uso de BMP <p>PEL-4 Prepara planes de manejo de suelo y planes de seguridad específicos para cada parcela: Antes de la construcción, Metro debe preparar Planes de manejo de suelo</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>específicos para cada parcela para sitios que se saben contaminados y sitios adjudicados a LUC para que DTSC los envíe y apruebe. Los planes deben incluir peligros específicos y disposiciones sobre cómo se manejarán los suelos de los sitios que se saben contaminados y los sitios adjudicados a LUC. La naturaleza y el alcance de la contaminación varía ampliamente según el sector de la huella del proyecto y el Plan de manejo de suelo para cada parcela en particular debe establecer disposiciones específicas para cada parcela y abordar los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protocolos de eliminación de suelo • Protocolos que gobiernan el descubrimiento de contaminantes desconocidos • Manejo de suelo en propiedades dentro de la huella del proyecto con LUC o contaminantes conocidos <p>Antes de la construcción en propiedades individuales con LUC o contaminantes conocidos, de debe preparar un HASP específico para cada parcela para que posteriormente sea enviado y aprobado por DTSC. El HASP debe prepararse de manera tal que cumple con los requisitos OSHA, Título 29 de CFR 1910.120 y CCR, título 8, sección 5192 y todas las normativas federales, estatales y locales y las ordenanzas de la agencia relacionadas con la</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>administración, transporte y eliminación propuestas de medios contaminados durante la implementación de las actividades de trabajo y de campo. El HASP debe estar firmado y sellado por un Higienista industrial certificado (CIH), autorizado por la Junta americana de higiene industrial. Además de las disposiciones del plan general de manejo de suelo para construcción, también se deben implementar las siguientes disposiciones HASP específicas para cada parcela:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Requisitos de capacitación para los trabajadores de sitio que pueden estar manejando material contaminado • Peligros de la exposición a químicos en suelo, agua subterránea y vapores del suelo que se sabe que están presentes en una propiedad • Medidas paliativas y de monitoreo que protegen la salud y la seguridad del trabajador en el sitio y del público <p>Antes de la construcción, Metro debe coordinar medidas propuestas de manejo de suelo y actividades de generación de informes junto con las partes interesadas y las agencias de regulación con jurisdicción para establecer un monitoreo y programa de generación de informes adecuado que cumpla con todas las leyes federales, estatales y locales para el proyecto y cada uno de los sitios contaminados.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>PEL-5 Uso de la tierra en sitios pactados y coordinación con el DTSC: Antes de la construcción en propiedades con un LUC, Metro debe coordinar con el DTSC cualquier plan especificado en PEL-4, actividades de construcción o actividades de extensión al público necesarias para verificar que las actividades de construcción en las propiedades con LUC serán administradas de manera tal que se proteja la salud pública.</p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados: Los contratistas deben seguir todas las normativas locales, estatales y federales que correspondan al descubrimiento, notificación, respuesta, eliminación y reparación de materiales peligrosos o pozos de petróleo abandonados que se encuentren durante el proceso de construcción.</p> <p>PEL-7 Cumplimiento de las regulaciones de metano del código de construcción de la ciudad de Los Ángeles: Antes del diseño final, Metro debe verificar que el diseño de las mejoras en infraestructura ubicadas dentro de las Zonas de contención de metano (según la definición de LABOE) cumplan con las regulaciones del Código de construcción de la ciudad de Los Ángeles enunciadas en las Ordenanzas 175790 y 180619. Las ordenanzas requieren de la evaluación de peligros por metano y de medidas paliativas para los peligros por metano, en caso de que</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>exista tal peligro, dependiendo de la gravedad del peligro.</p> <p>PEL-8 Investigación previa a la demolición: Antes de la demolición de cualquier estructura construida antes de la década de 1970, se debe realizar un estudio para detectar la presencia de materiales de construcción peligrosos, como materiales que contienen asbesto, pinturas con base de plomo y otros materiales considerados dentro de los requisitos de desechos universales. Los resultados de este estudio deben ser enviados a Metro y a las partes interesadas dependiendo de lo que Metro considere adecuado. Si se descubren materiales de construcción peligrosos antes de la demolición de alguna estructura, se debe preparar un plan para la eliminación adecuada de estos materiales según los requisitos adecuados de OSHA y del Departamento de Salud del condado de Los Ángeles. El contratista que esté realizando el trabajo debe recibir la orden de implementar el plan de eliminación y de contar con una licencia C-21 en el estado de California, y poseer una clasificación A o B. Si es necesario realizar trabajos relacionados con el asbesto, el contratista o su subcontratista deben poseer una Licencia de contratista de California (certificación de asbesto). Antes de realizar alguna actividad de demolición, el contratista debe recibir la orden de asegurar el sitio para garantizar la desconexión de los servicios.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.10-C: Emisión de sustancias peligrosas o manejo de materiales, sustancias o desechos peligrosos o muy peligrosos dentro de un radio de 0.25 millas de una escuela existente o proyectada.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>El proyecto que se propone supone el transporte y la eliminación de suelo u otros medios contaminados con materiales peligrosos y la liberación accidental de estos materiales peligrosos en escuelas cercanas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Indirecto</i></p> <p>PEL-1 Preparar un HMMP de construcción</p> <p>PEL-2 Preparar un ESA fase II para todo el proyecto (basado en un ESA de fase I completo)</p> <p>PEL-3 Preparar un plan general de manejo de suelo para construcción</p> <p>PEL-4 Preparar planes de manejo de suelo y planes de seguridad específicos para cada parcela</p> <p>PEL-5 Uso de la tierra en sitios pactados y coordinación con el Departamento de DTSC</p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados</p> <p>PEL-7 Cumplimiento de las regulaciones de metano de la ciudad de Los Ángeles</p> <p>PEL-8 Investigación previa a la demolición</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.10-D: Estar ubicado en un sitio incluido en la lista de sitios con materiales peligrosos según la Sección 65962.5 del Código Gubernamental y, por ese motivo, se genera un peligro adverso para el público o el medio ambiente.</p> <p><i>Construcción</i></p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>PEL-2 Preparar un ESA fase II para todo el proyecto (basado en un ESA de fase I completo)</p> <p>PEL-3 Preparar un plan general de manejo de suelo para construcción</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>La proximidad de REC existentes con las actividades de construcción relacionadas al proyecto acarrearía el potencial de encontrar suelo o aguas subterráneas contaminadas. Los sitios REC adyacentes al proyecto o en las inmediaciones del proyecto podrían estar indirectamente afectados durante la construcción.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Considerando la incertidumbre sobre el nivel de limpieza o reparación en los sitios restringidos para el uso de tierras, existe la posibilidad de encontrar fuentes no documentadas de contaminación.</p>		<p>PEL-4 Preparar planes de manejo de suelo y planes de seguridad específicos para cada parcela</p> <p>PEL-5 Uso de la tierra en sitios pactados y coordinación con el DTSC</p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>PEL-6 Detener el trabajo de construcción si se encuentran materiales potencialmente peligrosos o pozos de petróleo abandonados</p>	
<p>Límite 3.10-E: Dificultad para la implementación de un plan de respuesta de emergencia plan de evacuación de emergencia adoptado.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción podrían interferir con la respuesta de emergencia y el acceso.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>TR-1 Preparar un plan de tránsito para construcción</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.11 Sistemas de servicio y conservación de la energía			
<p>Límite 3.11-A: Exceder los requisitos de tratamiento de aguas residuales del RWCQB correspondiente.</p> <p>El proyecto propuesto no excedería los requisitos de tratamiento de aguas residuales del RWCQB correspondiente.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>
<p>Límite 3.11-B: Requiere o resulta en la construcción de nuevas instalaciones para el tratamiento del agua o de aguas residuales o en la expansión de las instalaciones existentes, y la construcción de tales instalaciones podría causar Significativos efectos ambientales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La construcción del proyecto, incluyendo reemplazos o reubicaciones de los servicios, podría conllevar la posibilidad de encontrar recursos culturales documentados o no documentados.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-C: Requiere o resulta en la construcción de nuevas instalaciones para el drenaje de agua de lluvia o en la expansión</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>de las instalaciones existentes, y la construcción de tales instalaciones podría causar Significativos efectos ambientales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>La construcción del proyecto, incluyendo reemplazos o reubicaciones del drenaje de agua de lluvia, podría conllevar la posibilidad de encontrar recursos culturales documentados o no documentados</p>	<p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>		<p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-D: Tener suficientes suministros de agua disponibles para usar en el proyecto proveniente de habilitaciones o recursos existentes, o se necesitan nuevas habilitaciones o habilitaciones expandidas.</p> <p>El proyecto propuesto tendría suficientes recursos de agua disponibles para usar en el proyecto que provienen de habilitaciones o recursos existentes.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-E: Da como resultado una determinación realizada por el proveedor de tratamiento de aguas residuales que se usan o pueden ser usadas para el proyecto que tienen una capacidad adecuada para ser usadas para suplir la</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>demanda proyectada del proyecto además de los compromisos existentes del proveedor.</p> <p>El proyecto que se propone no excedería los requisitos de tratamiento de aguas residuales existentes de la ciudad.</p>			
<p>Límite 3.11-F: Recibir servicios de un vertedero que cuente con una capacidad permitida suficiente para alojar las necesidades de desechos sólidos del proyecto.</p> <p>El proyecto que se propone recibiría servicios de un vertedero que cuenta con una capacidad permitida suficiente para alojar las necesidades de desechos sólidos del proyecto.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>
<p>Límite 3.11-G: Cumplir con los estatutos y normativas federales, estatales y locales relacionados con los desechos sólidos.</p> <p>El proyecto que se propone cumpliría los estatutos y normativas federales, estatales y locales relacionados con los desechos sólidos.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.11-H: Requiere o da como resultado la construcción de nuevas instalaciones de gas o electricidad o la expansión de las instalaciones existentes.</p> <p>El proyecto que se propone no requeriría o daría como resultado la construcción de nuevas instalaciones de gas o electricidad o la expansión de las instalaciones existentes.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>
<p>Límite 3.11-I: No contar con suficientes suministros de gas o electricidad disponibles para usar en el proyecto.</p> <p>El proyecto que se propone contaría con suficientes suministros de gas o electricidad disponibles para usar en el proyecto.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>
<p>Límite 3.11-J: Generar un consumo innecesario de recursos energéticos o entrar en conflicto con iniciativas para la energía renovable o eficiencia energética.</p> <p>El proyecto que se propone no generaría un consumo innecesario de recursos energéticos o entrar en conflicto con iniciativas para la energía renovable o eficiencia energética.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p>No es necesaria la aplicación de medidas paliativas.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
Sección 3.12 Recursos culturales			
<p>Límite 3.12-A: Causar un cambio adverso Significativo en la importancia de un recurso histórico según la definición enunciada en §150464.5.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto que se propone puede causar un cambio adverso Significativo en la importancia de los siguientes seis recursos históricos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LAUS • Vignes Street Undercrossing • William Mead Homes • Friedman Bag Company—Textile Division Building • North Main Street Bridge (Bridge n.º 53C 1010) • Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H <p><i>Indirecto</i></p> <p>El proyecto que se propone resultaría en un impacto visual indirecto asociado con la parte elevada del vestíbulo para pasajeros por encima del grado.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p>Indirecto Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-1a Revisión y consulta con la Comisión de patrimonio cultural (CHC) del LAUS de la ciudad de Los Ángeles: Metro debe cumplir con las secciones correspondientes de la Ordenanza de patrimonio histórico de LAUS. Según el artículo 1, sección 22.171.14 de la ordenanza de patrimonio cultural de la ciudad, ninguna persona, propietario u otra entidad debe demoler, alterar, rehabilitar, desarrollar, construir, restaurar, eliminar o cambiar la apariencia de ningún HCM designado sin antes haber solicitado y haber obtenido un permiso. El Director de Planificación puede enviar un permiso a la CHC cuando exista una discrepancia posible entre la propuesta y los estándares. El CHC puede votar para presentar una objeción o no objetar la emisión de un permiso por hasta 180 días, con una extensión adicional de 180 días al periodo de objeción luego de la votación en el Consejo de la ciudad.</p> <p>HIST-1b Documentación similar a los HABS de LAUS: Registro de recursos históricos: Los impactos que resulten de la demolición o de la alteración de características que definen el carácter de LAUS pueden minimizarse mediante la documentación archivada que represente la condición en la que se encontró el edificio. Antes del inicio del trabajo de construcción en LAUS, Metro debe asegurarse de que se completa la</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo e inevitable</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p>Indirecto Significativo e inevitable</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>documentación de las características que definen el carácter de forma similar en la que está realizada la documentación de la encuesta de nivel I, HABS. La documentación adicional de LAUS debe incluir registros fotográficos de gran tamaño, informes de narrativa histórica detallados y una recopilación de investigaciones históricas. La documentación debe ser completada por un historiados arquitectónico calificado o un historiador que cumpla con los estándares de calificación profesional que exige el Ministerio de Interior en los casos de historia o historia arquitectónica. La documentación de archivo debe ser donada a un archivo adecuado, como la Biblioteca Pública de la ciudad de Los Angeles.</p> <p>Como mínimo, deben incluirse en la documentación las siguientes características que definen el carácter del edificio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pasaje peatonal • Rampas • Barandillas • Plataformas • Toldos mariposa • Pared de retención sur • Torre del terminal 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<ul style="list-style-type: none"> • Edificio de suministro/mantenimiento de vehículos • Cesar Chavez Avenue Undercrossing • Vignes Street Undercrossing (este puente, que fue construido como parte de LAUS, no requiere documentación individual adicional HABS) <p>HIST-1c Restauración de LAUS del vestíbulo para pasajeros existente: Para asegurar la compatibilidad con los edificios de importancia arquitectónica que son parte de LAUS y para disminuir la demolición o alteración de las características que definen el carácter de LAUS, se debe restaurar el vestíbulo para pasajeros original, cuando sea factible, desde una perspectiva de ingeniería y construcción, a su apariencia de 1939 según los Estándares de restauración del Ministerio de Interior. El vestíbulo para pasajeros original en un espacio de transición diferenciado entre el salón de espera y el paso pasaje peatonal, que cuenta con un techo bajo y plano con columnas biseladas y rectangulares con capiteles curvos. El vestíbulo para pasajeros original contiene actualmente varios espacios de venta, sanitarios, expendio de billetes y despacho de equipaje de Amtrak y la entrada a las líneas de subterráneo Roja y Amarilla. Esto incluye el posible rediseño de la entrada al Subterráneo de la línea roja de Metro para que sea más compatible con el diseño histórico de LAUS. Metro debe diseñar e implementar la restauración en consulta con</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>el CHC de la ciudad de Los Angeles y el OHR y contar con la aprobación de estas entidades antes de finalizar el diseño.</p> <p>HIST-1d Exhibición educativa de LAUS: Debido a que la interfaz de los pasajeros (es decir, el pasaje peatonal, las rampas, las barandillas y los toldos mariposa) entre los trenes y los edificios con importancia arquitectónica en LAUS serán demolidos y reemplazados por un nuevo diseño, Metro creará una muestra educativa y la instalará en LAUS para que pueda ser vista por el público. Esta muestra exhibirá la historia de LAUS y la forma en la que fue utilizada por pasajeros de ferrocarril en el pasado. Metro debe diseñar e implementará la exhibición educativa en consulta con el CHC de la ciudad de Los Angeles y el OHR antes de finalizar el diseño.</p> <p>HIST-2 Consulta con William Mead Homes: La medida paliativa AES-1 (descrita en la sección 3.4, estética) requiere de la coordinación con HACLA sobre los tratamientos estéticos para la pared de retención y la pared de sonido propuestas. Metro enviará copias de la documentación de consulta pertinente sobre el diseño de la pared de retención y la pared de sonido propuestas o los tratamientos estéticos incluyendo planes, especificaciones y otra documentación a la OHR de la ciudad de Los Angeles para mantenerlos informados sobre el proceso de consulta.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>HIST-3 Friedman Bag Company: Textile Division Building Revisión y consulta con la Oficina de recursos históricos de la ciudad de Los Ángeles y documentación similar a HABS: Documentación: Antes de la demolición, las características que definen el carácter del recurso histórico deben ser fotografiadas de manera similar a los estándares de HABS, deben ser enviadas a la OHR para su revisión y aprobación y la documentación de archivo debe ser donada a un archivo adecuado, como la Biblioteca Pública de la ciudad de Los Ángeles.</p> <p>HIST-4: North Main Street Bridge, consulta y revisión con la Comisión de Patrimonio Cultural de la ciudad de Los Ángeles: Metro se asegurará de que antes de la construcción, el trabajo que se proponga para todos los elementos y características que definen el carácter de North Main Street Bridge, incluyendo entre otros, sus aceras, entarimado y muros laterales debe seguir los Estándares para el tratamientos de propiedades históricas del Ministerio de Interior. North Main Street Bridge está designado como un LAHCM (n.º 901). Según el artículo 1, sección 22.171.14 de la ordenanza de patrimonio cultural de la ciudad, ninguna persona, propietario u otra entidad debe demoler, alterar, rehabilitar, desarrollar, construir, restaurar, eliminar o cambiar la apariencia de North Main Street Bridge sin antes haber solicitado y haber obtenido un permiso de la ciudad de Los Ángeles. El</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>Director de Planificación puede enviar un permiso a la CHC cuando exista una discrepancia posible entre la propuesta y los estándares. El comisión puede votar para presentar una objeción o no objetar la emisión de un permiso por hasta 180 días, con una extensión adicional de 180 días al periodo de objeción luego de la votación en el Consejo de la ciudad.</p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H: Preparación de un Plan de administración y medidas paliativas para un recurso cultural (CRMMP): Antes de la construcción, un arqueólogo calificado de Metro debe desarrollar un CRMMP que incluya el tratamiento y la administración de recursos históricos conocidos, que determine los límites de importancia de cada uno de los tipos de características que se encuentren y que detalle el proceso para tratar descubrimientos inesperados. El CRMMP debe contener un diseño de investigación robusto, un plan de recuperación de datos, un plan de monitoreo de áreas sensibles y un plan para el análisis y conservación de largo plazo de los materiales arqueológicos recuperados durante la construcción. El CRMMP debe detallar el protocolo de descubrimientos en caso de encontrar restos humanos y/u objetos funerarios, objetos sagrados y objetos de patrimonio cultural. También debe incluir un plan para el entierro de dichos objetos en una ubicación adecuada. El CRMMP debe ajustarse a los Estándares y</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>pautas para la documentación arqueológica del Ministerio del Interior y al <i>Manejo de recursos arqueológicos</i> de la Oficina de preservación histórica de California.</p> <p>Las tribus que consulten en el marco de AB 52 sobre el proyecto tendrán la oportunidad de revisar y hacer comentarios sobre el borrador del CRMMP. Las disposiciones dentro del CRMMP pueden incluir arreglos con representantes tribales, por ejemplo, reingresar recursos tribales respetuosamente al sitio si es factible.</p> <p>El CRMMP debe incluir lo siguiente, como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esfuerzos para preservar y proteger en el sitio: El CRMMP, según las directrices CEQA 15162.4(b)(3), deben intentar evitar los impactos en el Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y preservar en su lugar cualquier área donde se conozca que existen componentes significativos del Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H. • Desarrollo de un modelo sensible de preconstrucción específico para el sitio. La ubicación de las características de diseño finales y el nivel y profundidad respectivos de la alteración del suelo servirán como base para el impacto en ubicaciones conocidas de características arqueológicas registradas anteriormente. La comparación con mapas históricos del 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>área identificará características específicas del sitios enterradas dentro del área de estudio del proyecto, en caso de que las hubiera. Además, los resultados de la perforación geotécnica específica y los informes arqueológicos anteriores que identifiquen la profundidad del relleno determinarán el nivel de sensibilidad al encuentro de restos arqueológicos para cada componente de la construcción. Se debe crear un modelo tridimensional u otra representación gráfica reconocible para asistir a Metro con la interpretación de los impactos arqueológicos posibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> Pasar de la etapa de pruebas de las características al avance de la construcción, excavación y recuperación: El CRMMP debe contener metodología muy específica sobre las pruebas que se realizarán a las características conocidas identificadas mediante el desarrollo de un modelo de sensibilidad. Debido a las restricciones extremas que presenta la ubicación del área del proyecto (impacto en transporte público debido al corte de caminos, etc.), se deben realizar las pruebas como parte de las actividades previas a la construcción. El CRMMP también deberá contener metodología específica sobre la evaluación de características, recuperación de datos y análisis para la generación de informes. 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<ul style="list-style-type: none"> • Monitoreo arqueológico: El CRMMMP deberá identificar las ubicaciones y los protocolos de monitoreo según el diseño final y los impactos posibles. Metro debe retener los monitores arqueológicos que serán supervisados por un arqueólogo calificado que cumpla con los Estándares de calificación profesional en arqueología del Ministerio de Interior y quien debe contar con experiencia en el análisis y la evaluación de los tipos de material que se anticipa que se encontrarán. Todos los monitores arqueológicos deben haber recibido capacitación sobre los tipos de materiales que pueden encontrar. El CRMMMP debe estar basado en determinaciones calificadas por la Administración de salud y seguridad ocupacional sobre la seguridad de las ubicaciones de monitoreo y la posibilidad de encontrar suelos contaminados u otros peligros. • Capacitación sobre el programa de concientización ambiental para los trabajadores (WEAP): Un arqueólogo calificado debe desempeñarse en preparar una capacitación WEAP enfocada en recursos culturales que debe ser impartida a todo el personal de construcción que generan alteraciones de suelo para minimizar los daños al sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y a cualquier recurso arqueológico que aún no se haya encontrado. Los temas 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>incluidos en la capacitación WEAP deben ser identificados en el CRMMP. Todos los trabajadores del sitio deben tener la obligación de completar la capacitación WEAP, enfocada en recursos culturales, incluyendo educación sobre las consecuencias de la recolección no autorizada de artefactos y una revisión del protocolo de descubrimiento. La capacitación WEAP también debe explicar los requisitos de las medidas paliativas que deben ser implementadas durante las actividades de construcción de generan alteraciones en el suelo en áreas de sensibilidad arqueológica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generación de informes arqueológicos: Todos los informes arqueológicos deben cumplir los requisitos para la generación de informes que se exponen en el CRMMP y deben ser enviados a Metro. <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Informes de evaluación y recuperación de datos:</i> En los casos en los que se necesiten evaluaciones y recuperación de datos, los resultados serán documentados en un informe de evaluación y recuperación de datos. Este documento resumirá los esfuerzos de evaluación y los resultados de recuperación de datos. Para cada sitio o característica que pase por recuperación de datos, se preparará el informe según las 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>directrices establecidas por los Estándares para documentación arqueológica y los informes de administración de recursos arqueológicos del Ministerio de Interior: Contenido y formato recomendado.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Informe de monitoreo arqueológico:</i> El arqueólogo calificado de Metro preparará un informe escrito anual detallando las actividades de monitoreo realizadas en el sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y en cualquier otro sitio arqueológico que no se hubiera descubierto antes. El arqueólogo calificado de Metro escribirá un informe de monitoreo final luego de completar las actividades de clasificación y excavación dentro de los suelos de perforación cultural. El informe anual incluirá los resultados del trabajo de campo por ese periodo y todos los estudios de laboratorio y estudios analíticos que se realizaron junto con las excavaciones. • Conservación de las colecciones arqueológicas: Las colecciones arqueológicas están compuestas de varios componentes, incluyendo artefactos, muestras ambientales y de fechas, documentación de campo, documentación de laboratorio, registros fotográficos, documentos históricos 	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>relacionados e informes, entre otros. Todos los artefactos, notas, fotografías, y otros materiales recuperados durante el programa de monitoreo relacionados con el sitio arqueológico CA-LAN-1575/H, y Metro debe conservar o volver a enterrar cualquier recursos histórico encontrado durante la construcción, siguiendo las directrices específicas presentadas en el CRMMP.</p> <p>HIST-6 Desarrollo de un plan de participación pública o extensión: Antes de la construcción, Metro desarrollará un plan de extensión y educación que incluya consultas y aportes continuados de las Tribus Nativas Americanas en el marco de AB 52, y otras partes interesadas posibles. El plan puede incluir exhibiciones o murales visuales/educativos dentro de LAUS, el desarrollo de una aplicación telefónica educativa u otro material educativo publicado o digital que pueda ser usado para informar al público sobre la importancia de Historic Chinatown o el uso anterior y el aspecto sagrado del área en su relación con los Nativos Americanos.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HIST-1a Revisión y consulta con la CHC del LAUS de la ciudad de Los Ángeles</p> <p>HIST-1b Documentación similar a los HABS de LAUS: Registro de recursos históricos</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>HIST-1c Restauración de LAUS del vestíbulo para pasajeros existente</p> <p>HIST-1d Exhibición educativa de LAUS</p> <p>HIST-2 Consulta con William Mead Homes</p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p> <p>AES-1 Tratamientos estéticos</p>	
<p>Límite 3.12-B: Causar un cambio adverso Significativo en la importancia de un recurso arqueológico según la definición enunciada en §15064.5.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>El proyecto que se propone resultará en actividades de construcción que generan alteraciones en el suelo en áreas en las que se sabe que está ubicado el Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H y en áreas que pueden contener características o sitios arqueológicos históricos o prehistóricos que no se han descubierto.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Aumento del acceso a recursos arqueológicos (como artefactos) por parte del personal de construcción que puede llevar al saqueo de</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p> <p>HIST-6 Desarrollo de un plan de participación pública o extensión</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>recursos o a actividades de vandalismo.</p>			
<p>Límite 3.12-C: Destrucción directa o indirecta de un recurso paleontológico único, un sitio o una característica geológica única.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Se espera que las excavaciones para los cimientos y los postes de apoyo que sostendrán el vestíbulo de nivel superior y otras estructuras del puente que se propone se extiendan por hasta 100 pies por debajo de la superficie y que potencialmente impacte depósitos paleontológicos sensibles del aluvión cuaternario anterior y el Puente Formation que está debajo de la superficie.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>El aumento del acceso a fósiles por parte del personal de construcción a través de actividades de construcción puede llevar a saqueo de recursos o a actividades de vandalismo.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción e indirecto</i></p> <p>PAL-1 Preparar un plan de medidas paleontológicas paliativas (PMP): Se espera que el aluvión cuaternario anterior o Puente Formation, que tienen un alto nivel de sensibilidad, se vean afectados durante la construcción. Un paleontólogo calificado contratado por Metro debe preparar un PMP usando los planes finales de excavación para determinar los lugares en los que estas unidades geológicas recibirán el impacto, y Metro debe implementar el PMP antes de comenzar las actividades de construcción que generan alteraciones de suelo. El PMP debe incluir recomendaciones paliativas para el impacto en los sitios específicos y procedimientos específicos para el monitoreo de construcción y el descubrimiento de fósiles.</p> <p>El PMP debe incluir el requisito de contar con monitoreo paleontológico permanente si las excavaciones se llevan a cabo en la zona del aluvión cuaternario anterior o Puente Formation, con la excepción de las actividades de circulación de pilas. Mientras que las actividades de circulación de pilas para la construcción de cimientos pueden generar un impacto en sedimentos paleontológicamente sensibles debido a la necesidad de que los cimientos se</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>establezcan sobre estratos firmes, esta actividad no es conducente al monitoreo paleontológico ya que se destruirían los fósiles durante el proceso de construcción. No se recomienda el monitoreo para excavaciones que solo impactan en el relleno artificial y en el aluvión cuaternario.</p> <p>El PMP debe detallar un protocolo de descubrimiento en caso de que se encuentren recursos de importancia paleontológica durante la construcción. Por ejemplo, el contratista debe detener las actividades de alteración del suelo en el área inmediata (un radio de 25 pies alrededor del descubrimiento), y un paleontólogo calificado debe realizar una evaluación inmediata de la importancia y el tratamiento adecuado de los recursos paleontológicos encontrados según el PMP. En caso de que sea necesario, se deben desarrollar medidas de rescate y medidas paliativas según las directrices estatales y las prácticas recomendadas. Las actividades de construcción pueden continuar en otras áreas del proyecto mientras se lleva a cabo la evaluación y el tratamiento de los recursos paleontológicos descubiertos. Es posible que no se reanude el trabajo en el área del descubrimiento hasta recibir la autorización de un paleontólogo autorizado.</p> <p>PAL-2: Capacitación WEAP: El paleontólogo calificado de Metro debe preparar una capacitación WEAP enfocada en los recursos paleontológicos que será dictada a todo el personal de construcción que genere</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>alteraciones en el suelo. Todos los trabajadores del sitio tendrán la obligación de completar la capacitación WEAP enfocada en los recursos paleontológicos, incluyendo una revisión de las acciones que se deben tomar en caso de que se descubra un fósil inesperadamente, según lo que se describe en el PMP.</p> <p>PAL-3: Conservación: Los fósiles Significativos que se recuperen durante la construcción deben ser conservados por Metro en perpetuidad en un depósito acreditado, como el Museo de Historia Natural del condado de Los Ángeles. Estos fósiles serán preparados, identificados y catalogados para su conservación (pero no preparados para un nivel de exhibición de cualquiera de los especímenes rescatados) por el paleontólogo capacitado de Metro. Esto incluye la eliminación de todo o de la mayor parte de sedimentos anexos para reducir el volumen del espécimen, aumentar el área de la superficie para aplicar consolidantes y conservantes, ofrecer reparaciones y estabilización de áreas frágiles o dañadas del espécimen y permitir la identificación de fósiles. Todas las notas de campo, fotografías, secciones estratigráficas y otros datos asociados con la recuperación de los especímenes debe ser depositada en la institución que los reciba.</p>	

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>Límite 3.12-D: Alteración de restos humanos, incluyendo aquellos sepultados fuera de cementerios formales.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción que generan alteración del suelo y están asociadas con el proyecto que se propone ocurrirían en áreas que posiblemente contengan restos humanos.</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>RH-1: Restos humanos: En caso de que se dé que se encuentren restos humanos o recursos relacionados durante la construcción, tales recursos serán tratados según las regulaciones y normativas estatales y locales para la divulgación, recuperación, reubicación y preservación, según corresponda. Toda construcción que afecte el sitio del descubrimiento debe cesar inmediatamente hasta que se contacte al forense del condado (dentro de las 24 horas del descubrimiento de lo que potencialmente sean restos humanos, según los requisitos de las Directrices CEQA, Sección 15064.5[e]) y los restos humanos sean evaluados por el forense del condado para determinar la naturaleza de los restos y la causa de muerte. El forense del condado determinará si los restos están sujetos a su autoridad en 2 días hábiles desde la notificación. El PRC, sección 5097.98 requiere que la zona inmediatamente vecina al sitio donde ocurrió el descubrimiento no esté sujeta a más alteraciones y que sea protegida adecuadamente según los estándares arqueológicos y culturales generalmente aceptados. También es necesario que las actividades futuras tengan en cuenta la posibilidad de entierros múltiples. Si se determina que los restos son de origen nativo americano, el forense debe ponerse en contacto con NAHC vía telefónica dentro de las 24 horas. Se solicitará a NAHC que determine quienes son los descendientes más</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Sin impacto</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
		<p>probables y que estos reciban notificación. En caso de que no sea posible identificar los restos, se establecerán procedimientos para el entierro dentro de las 48 horas luego de recibir la notificación. Todas las partes involucradas deben asegurarse de que los restos sean tratados de forma respetuosa y que se sigan todas las leyes locales, estatales y federales que correspondan. Este protocolo de descubrimiento debe estar incluido en el CRMMP.</p>	
<p>Límite 3.12-E: Causar un cambio adverso Significativo en la importancia de recursos culturales tribales según la definición de §21074.</p> <p><i>Construcción</i></p> <p>Las actividades de construcción que generan alteración del suelo en cualquiera de las fases del proyecto que se propone incluyen componentes que conllevarán excavaciones en áreas que potencialmente contengan Recursos culturales tribales CA-LAN-1575/H ya que las áreas están relacionadas con grupos que habitaron en área en el periodo nativo americano.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>Aumento del acceso a recursos culturales tribales (como artefactos o</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p> <p>HIST-6 Desarrollo de un plan de participación pública o extensión</p> <p>TCR-1 <i>Monitoreo nativo americano:</i> Para asegurar que los TCR sean tratados con una dignidad cultural adecuada, Metro empleará a un monitor nativo americano para que esté presente en todas las fases del trabajo que presenten el potencial de impactar el sitio arqueológico CA-LAN-1575/H. También se debe contar con la presencia de un monitor nativo americano en todas las fases del trabajo que presenten el potencial de impactar otros recursos arqueológicos que no se hayan descubierto y que estén relacionados con los depósitos arqueológicos etnohistóricos o prehistóricos. El monitor nativo americano debe ser seleccionado de un grupo tribal con lazos ancestrales en esta ubicación y estará presente junto con el monitoreo arqueológico.</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Sin impacto</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p>elementos sagrados) por parte del personal de construcción que puede llevar al saqueo de recursos o a actividades de vandalismo.</p>		<p>El CRMMP guiará el monitoreo nativo americano e incluirá detalles del descubrimiento potencial de depósitos, restos humanos u otros recursos sensibles arqueológicos etnográficos o prehistóricos que no hayan sido descubiertos.</p> <p><i>Indirecto</i></p> <p>HIST-5 Sitio arqueológico CA-LAN-1575/H</p>	
Sección 3.13 Servicios públicos			
<p>Límite 3.13-A: Resulta en impactos físicos adversos Significativos asociados con la disposición de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o físicamente alteradas para poder mantener tasas de servicio y tiempos de respuesta aceptables y otros objetivos de desempeño para cualquiera de los servicios públicos. La construcción de tales instalaciones causaría impactos ambientales Significativos.</p> <p>i. Protección contra incendios</p> <p>ii. Protección de la policía</p>	<p><i>Construcción</i> Significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>	<p><i>Construcción</i></p> <p>TR-1 Preparar un plan de tránsito para construcción</p>	<p><i>Construcción</i> Menos significativo</p> <p><i>Operaciones</i> Menos significativo</p> <p><i>Indirecto</i> Menos significativo</p>

Tabla ES-1. Resumen de los impactos ambientales y las medidas paliativas que se proponen

Posibles impactos ambientales	Determinación de la importancia (antes de las medidas paliativas)	Medidas paliativas que se proponen	Determinación de la importancia (después de las medidas paliativas)
<p><i>Construcción</i></p> <p>El aumento de la congestión de tráfico causado por vehículos de construcción e interrupciones en los accesos, como cierres de caminos o construcción de caminos, pueden afectar los tiempos de demora de las respuestas de emergencia.</p>			