

GUÍA DE LOS CIUDADANOS

DE LA EXPANSIÓN DE LA LÍNEA ROJA

AL

BORRADOR DE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Octubre 2016



Contenidos



Federal Transit Administration (FTA) y Chicago Transit Authority (CTA) han preparado un borrador de Declaración de Impacto Ambiental (DIA) para el proyecto de expansión de la Línea Roja (RLE). El borrador de la DIA es un documento que el gobierno federal exige para evaluar el impacto del proyecto de transporte propuesto y permite a CTA buscar fondos federales. Esta Guía de los Ciudadanos proporciona una visión general del contenido y proceso usado para preparar el borrador de la DIA. El contenido de esta guía incluye lo siguiente:

• Introducción y visión general del proyecto	1
• Propósito y necesidad del proyecto	2
• Proceso de desarrollo de alternativas	3
• Alternativa preferida local	4-5
• Resumen de beneficios e impacto	6-11
• Participación del público	12
• Costos y fondos del proyecto	13
• Pasos siguientes	13



Comentarios sobre el borrador de la DIA



El borrador de la DIA es el documento principal para facilitar la revisión por el público y la agencia del proyecto propuesto. Los comentarios sobre el borrador de la DIA serán aceptados desde el 6 de octubre hasta el 30 de noviembre de 2016. El borrador de la DIA está disponible en el sitio web de CTA (transitchicago.com/RedEIS), y copias impresas del borrador de la DIA están disponibles en las siguientes ubicaciones durante el plazo de revisión pública:

- Sede de la CTA
567 W. Lake Street, 2nd Floor,
Chicago, IL 60661
- Woodson Regional Public Library
9525 S. Halsted Street, Chicago,
IL 60628
- Pullman Public Library
11001 S. Indiana Avenue,
Chicago, IL 60628
- Calumet Park Public Library
1500 W. 127th Street,
Calumet Park, IL 60827
- West Pullman Public Library
830 W. 119th Street,
Chicago, IL 60643
- Harold Washington Library Center
400 S. State Street,
Chicago, IL 60605
- Altgeld Public Library
13281 S. Corliss Avenue,
Chicago, IL 60827

CTA llevará a cabo una audiencia pública el 1 de noviembre de 2016 de 5:30 a 7:30 p.m. en St. John Missionary Baptist Church (211 E. 111th Street, Chicago, IL 60628) para solicitar comentarios de la comunidad sobre los hallazgos presentados en el borrador de la DIA. Los comentarios que se reciban durante el plazo de comentarios públicos serán ingresados al registro público y serán atendidos por CTA y FTA en la DIA final. Los comentarios públicos tienen que atender el contenido del borrador de la DIA y no el contenido de esta guía.

También se aceptarán comentarios por escrito en cualquier momento durante el plazo de comentarios públicos por correo electrónico: RedExtension@transitchicago.com y correo de EE. UU. a: Chicago Transit Authority, Strategic Planning, 10th Floor, Attn: Red Line Extension Project, 567 W. Lake Street, Chicago, IL 60661.



Introducción y visión general del proyecto



Chicago Transit Authority (CTA) está proponiendo expandir la Línea Roja desde la terminal de 95th Street hasta 130th Street, sujeto a la disponibilidad de fondos. La expansión de 5.3 millas propuesta incluiría nuevas estaciones cerca de 103rd Street, 111th Street, Michigan Avenue y 130th Street. Cada estación nueva incluiría instalaciones de autobuses y estacionamiento. Este proyecto es parte del Programa Rojo a la Vista para expandir y mejorar la Línea Roja completa.

El proyecto de RLE reduciría el tiempo que tarda ir y venir del trabajo para los residentes, mejoraría la movilidad y accesibilidad y proporcionaría conexiones a otros métodos de transporte. El proyecto de RLE también podría fomentar el desarrollo económico. Además, las estaciones nuevas podrían desempeñar una función catalizadora para la revitalización del vecindario y ayudar a revertir décadas de falta de inversión en el área del proyecto. El proyecto de RLE también proporcionaría un patio moderno eficiente para el almacenamiento de trenes y taller de reparaciones.

Para el año 2030,

se espera que
42,000 viajeros



tomen la expansión de la Línea Roja todos los días de semana.

Entre el 2005 y el 2010, el tiempo que tarda ir y venir del trabajo era, en promedio, 20 por ciento más largo para aquellas personas que viven actualmente en el área donde la expansión de la Línea Roja prestaría el servicio, en comparación con otras personas que van y vienen del trabajo en la región de Chicago.

La expansión de la
Línea Roja

ahorraría a la persona promedio que va y viene del trabajo en las comunidades afectadas por este proyecto

87 horas por año.

Propósito y necesidad del proyecto



El propósito del proyecto de RLE es el siguiente:

- Reducir el tiempo que tarda ir y venir del trabajo para los residentes en el área del proyecto y al sur del proyecto.
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad para los residentes que dependen del transporte público en el área del proyecto.
- Mejorar el servicio de transporte en tren rápido a áreas aisladas y proporcionar enlaces viables entre viviendas económicas (por ejemplo, el proyecto de vivienda pública Altgeld Gardens), empleos, servicios y oportunidades educativas, todo lo cual mejora la habitabilidad y la vitalidad del vecindario.
- Proporcionar una oportunidad para conexiones potenciales y enlaces con otros métodos de transporte público, entre otros, el servicio de tren regional para ir y venir del trabajo en el área del proyecto.
- Fomentar el desarrollo económico en el área del proyecto donde estaciones nuevas podrían desempeñar una función catalizadora para revitalizar el vecindario y ayudar a revertir décadas de falta de inversión en los distritos de negocios locales.
- Proporcionar un patio de almacenamiento moderno y eficiente y un taller de reparación de trenes que proporcionen almacenamiento y prevención y mantenimiento costo-efectivo para los trenes relacionados con el proyecto de RLE, los trenes que actualmente están almacenados en el patio y taller de reparaciones de 98th Street existentes y los trenes que apoyan el servicio adicional de la expansión de la Línea Roja.

Las condiciones existentes a continuación demuestran la necesidad del proyecto de RLE:

- Los viajes en transporte público a los lugares de empleo son más largos para los residentes del área del extremo sur que aquellos para los pasajeros en la región de siete condados de Chicago en su conjunto.
- Las poblaciones que dependen del transporte público en el área del proyecto tienen acceso directo limitado al servicio de tren rápido.
- El área del proyecto está aislada geográficamente de los centros principales de actividad y proporciona a los residentes opciones de transporte viables limitadas, lo cual limita el acceso entre las viviendas económicas (por ejemplo, el proyecto de vivienda pública de Altgeld Gardens) y centros de empleo fuera del área del proyecto.
- Los mercados de transporte público existentes están marginados y la conectividad con el transporte público es un desafío en el área del proyecto.
- La falta de inversión y el desarrollo económico limitado en el área del proyecto han afectado negativamente las comunidades en el área del extremo sur.
- El patio de 98th Street existente no tiene la capacidad para almacenar trenes para ningún aumento sustancial en la capacidad de la Línea Roja que acompañe la expansión de la Línea Roja en el futuro.

Proceso de Declaración de Impacto Ambiental (DIA)



La Ley de Política Ambiental Nacional de 1969 (National Environmental Policy Act, NEPA) es una ley federal que exige que se considere el impacto ambiental antes de aprobar cualquier proyecto financiado con fondos federales que pueda tener un impacto significativo sobre el ambiente o donde todavía no se haya determinado el impacto.

El propósito del borrador de la DIA es estudiar, en un entorno público, el efecto del proyecto propuesto y sus alternativas de calidad del ambiente físico, humano y del ambiente natural. El análisis evalúa la medida en que el proyecto propuesto afectaría estas áreas de recursos. También se identificarán las medidas que deben evitarse, minimizarse y mitigarse, y el impacto adverso potencial.

Después de la revisión pública del borrador de la DIA, CTA y FTA realizarán actividades de ingeniería y

análisis adicionales, y prepararán la DIA final. La DIA final incluirá y atenderá todos los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios del público sobre el borrador de la DIA. La DIA final y el registro de la decisión documentarán los resultados del proceso de borrador de la DIA, confirmarán si se seleccionará la opción del este o del oeste e incluirán una lista de las medidas de mitigación finales comprometidas.





Proceso de desarrollo de alternativas

CTA comenzó a desarrollar las alternativas que se están estudiando en el borrador de la DIA durante el análisis alterno que se llevó a cabo del 2006 al 2009. Comenzando con múltiples métodos y opciones de corredores, CTA desarrolló y evaluó alternativas mediante una combinación de ingeniería conceptual, insumo público (casas abiertas y reuniones con las partes interesadas) y el análisis preliminar de impactos y costos potenciales. La Junta de Transporte Público de Chicago designó la alternativa UPRR como la alternativa preferida local el 12 de agosto de 2009.

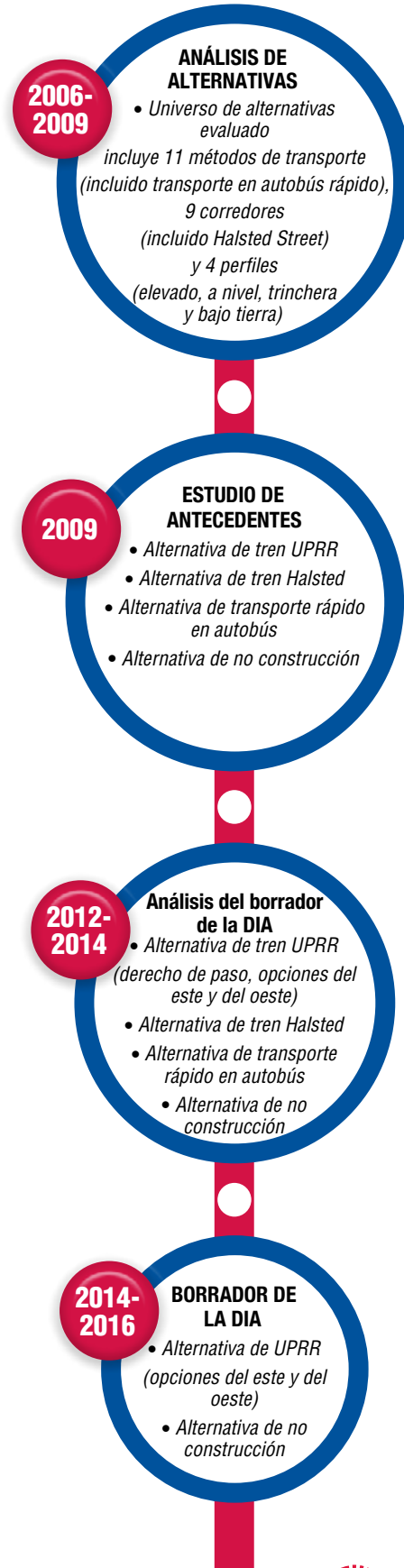
Como parte de los preparativos para el borrador de la DIA y según los resultados del análisis de alternativas, CTA evaluó las alternativas y opciones a continuación entre el 2012 y el 2014:

- Alternativa de no construcción
- Alternativa de transporte rápido en autobús
- Alternativa de transporte en tren de Union Pacific Railroad Rail (UPRR)
 - Opción de derecho de paso
 - Opción del este
 - Opción del oeste
- Alternativa de tren Halsted

En agosto de 2014, con base en el análisis técnico y el insumo del público hasta ese momento, CTA anunció la alternativa preferida de NEPA, es decir, la alternativa de UPRR. Debido a que la opción de derecho de paso no es viable, el borrador de la DIA evalúa solo las opciones del este y del oeste para la alternativa de UPRR. El borrador de la DIA resume los beneficios ambientales e impacto de la alternativa de no construcción y las otras dos opciones de alternativas de UPRR.

Alternativa de no construcción

La alternativa de no construcción es una alternativa requerida como parte del análisis ambiental de NEPA y se usa con fines de comparación para evaluar los beneficios relativos e impacto de la implementación de la alternativa de UPRR. La alternativa de no construcción representa las condiciones futuras si no se implementa la alternativa de UPRR. No se construiría ninguna infraestructura nueva como parte del proyecto de RLE.



Alternativa preferida local Alternativa de Union Pacific Railroad



La alternativa de UPRR propuesta expandiría la línea pesada de transporte en tren desde la terminal existente en la Línea Roja en 95th Street hasta 130th Street. La alternativa de UPRR operaría en una estructura elevada en dirección sur desde 95th Street a lo largo del expreso I-57 por casi media milla hasta llegar al corredor de UPRR cerca de Eggleston Avenue. La alineación luego viraría hacia el sur a lo largo del corredor de UPRR hasta aproximadamente 111th Street donde viraría hacia el sudeste. Al este del sur de Prairie Avenue, la alineación cruzaría sobre los rieles de Canadian National/Metra Electric cerca de 119th Street, donde haría una transición a un perfil a nivel y luego continuaría hacia el sudeste a lo largo del derecho de paso de Northern Indiana Commuter Transportation District Chicago South Shore & South Bend Railroad (NICTD/CSS & SBRR) usando parte de la red ferroviaria de Norfolk Southern y los derechos al paso de Consolidated Rail Corporation terminan en 130th Street.

La alternativa preferida local incluiría las siguientes características:

- Expansión de la línea de transporte pesado de 5.3 millas desde la terminal en 95th Street hasta 130th Street.
- Cuatro estaciones nuevas en 103rd Street, 111th Street, Michigan Avenue y 130th Street.
- Nuevas instalaciones de estacionamiento (park & ride) y terminal de autobuses en cada estación.
- El servicio de transporte en autobús a las estaciones nuevas para viajes más rápidos al centro de la ciudad Chicago.
- Nuevo patio y taller de reparaciones en 120th Street.

El borrador de la DIA estudiará dos opciones de alineación:

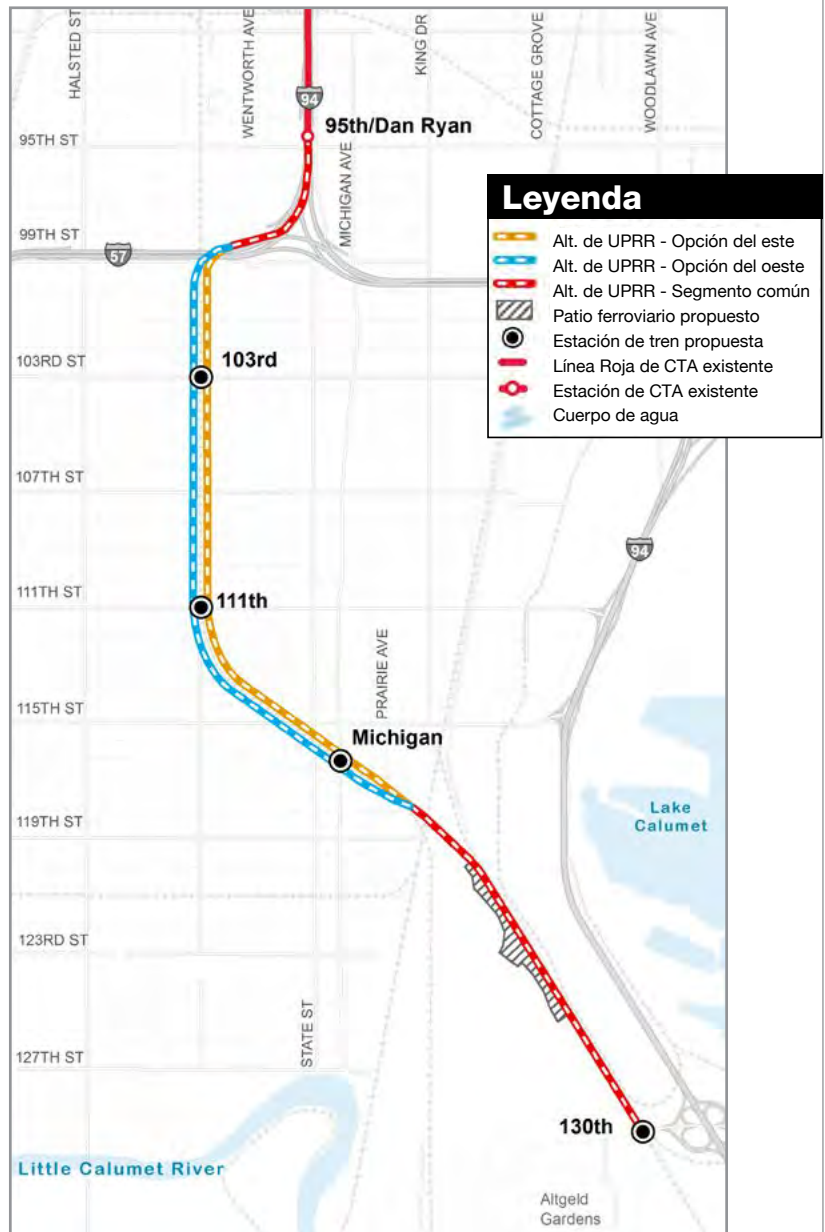
Opción este

Conforme a esta opción, la estructura elevada de CTA se colocaría justo al este del derecho de paso de la vía ferroviaria de Union Pacific desde 99th Street hasta 118th Street.

Opción oeste

Conforme a esta opción, la estructura elevada de CTA se colocaría justo al oeste del derecho de paso de la vía ferroviaria de Union Pacific desde 99th Street hasta el norte de 118th Street.

El alineamiento propuesto de la línea de transporte rápido sería el mismo para las dos opciones, este y oeste, desde 95th Street a 99th Street y desde 118th Street a 130th Street.





Simulación en fotografía de la opción del oeste a lo largo de Eggleston Avenue y Fernwood Parkway en dirección sur hacia 103rd Street



Simulación en fotografía de la opción del este en 103rd Street en dirección noroeste



Simulación en fotografía de la opción del este en 111th Street en dirección oeste

Resumen de beneficios e impacto



Los posibles beneficios e impactos ambientales se describen en los Capítulos 3 - 8 del borrador de la DIA y se resumen a continuación.

Transporte (Capítulo 3)

Tanto las opciones del este y del oeste no tendrían impactos adversos sobre el transporte después de la mitigación. Los pasajeros del transporte público se beneficiarían del acceso mayor al transporte público, tiempos de viajes más rápidos, menor congestión en la terminal de 95th Street y el servicio de tren directo, y las posibles conexiones con el tren interurbano regional. De acuerdo con las opciones del este y del oeste, el impacto adverso sobre el tráfico sería en quince intersecciones en el área del proyecto antes de la mitigación. Las posibles medidas de mitigación incluyen ajustar el momento en que cambie la señal de tránsito y la instalación de tecnología de detección de tránsito para proporcionar fases de señales verdes en las respuestas a la presencia y volumen del tránsito. Los impactos no serían adversos después de la mitigación. Los peatones se beneficiarían de



intersecciones mejoradas adyacentes a las estaciones con rampas accesibles en cumplimiento con la ADA y el reemplazo de aceras deterioradas. La opción del este resultaría en impactos de seguridad sobre los peatones en las estaciones de 103rd Street, 111th Street y Michigan Avenue porque los pasajeros necesitarían cruzar los rieles activos de UPRR para obtener acceso a las instalaciones de estacionamiento en la estación. Las posibles medidas de mitigación incluyen señales de tránsito (de ameritarse), cámaras de vigilancia, notificación de alarmas (luces azules

parpadeantes), iluminación de aceras en las áreas aledañas, tratamientos para el cruce de peatones (divisiones de refugio con señales adecuadas) y patrullaje de la policía.

En el 2014 y el 2015, CTA refinó la alineación del proyecto a lo largo de I-57 al mover una porción de la alineación al paseo del expreso, lo cual reduciría los impactos al tránsito. Sin embargo, la construcción en el derecho de paso de I-94 e I-57 requeriría el cierre temporal de carriles. Debido a que las operaciones de carga de UPRR todavía estarían activas en el derecho de paso de UPRR durante la construcción de cualquiera de las operaciones, CTA necesitaría mover los dispositivos de señales o instalar señales temporales para reemplazar las señales existentes durante la construcción de los viaductos. Debido a que la opción del oeste cruzaría los rieles de carga en dos lugares, la construcción en el cruce se haría por etapas para minimizar el impacto sobre las operaciones de carga.

Uso de terreno y desarrollo económico (Sección 4.1)

Las instalaciones de estacionamiento y viaje propuestas en las estaciones de 103rd Street, 111th Street y Michigan Avenue, así como la subestación justo al norte de Michigan Avenue, tanto para la opción del este como la del oeste, no serían constantes con el uso de los terrenos adyacentes, pero no crearía un impacto adverso después de la mitigación. La estructura de estacionamiento propuesta en la estación Michigan Avenue tendría tiendas en el primer nivel y espacio para instalaciones comunitarias, lo cual ayudaría a compensar el uso del terreno y el impacto económico de los desplazamientos. Las opciones del este y del oeste podrían impulsar la revitalización económica y el desarrollo de comunidades más habitables que apoyen el transporte público cerca de las estaciones propuestas. La Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago declara que el proyecto de RLE aumentaría el acceso a empleos; el acceso a empleos a 1 hora o menos de la estación 111th Street propuesta aumentaría en un 56%.

El proyecto de expansión de la Línea Roja proporcionaría

mejor acceso del transporte público

a viviendas económicas, trabajos, servicios y oportunidades educativas.

Esto mejora la habitabilidad y la vitalidad del vecindario.

Resumen de beneficios e impacto



Desplazamientos (Sección 4.2)

La opción del este afectaría 260 parcelas (106 edificios) y la opción del oeste afectaría 205 parcelas (46 edificios). La opción del este desplazaría principalmente residencias unifamiliares (no apartamentos). La opción del oeste desplazaría más propiedades comerciales e industriales, pero, en general, menos opciones que la opción del este.

Como todas las actividades de construcción ocurrirían dentro del derecho de paso de la carretera o en terrenos adquiridos para el derecho de paso permanente, taller de reparaciones en el patio e instalaciones de estacionamiento (park & ride), no habría ningún desplazamiento o impacto de reubicación temporal relacionado con la construcción para ninguna de las opciones. Los dueños y arrendatarios desplazados permanentemente serían compensados y reubicados conforme a la Ley Uniforme y las guías de FTA. La Ley Uniforme exige que los servicios de reubicación y los pagos estén disponibles para residentes, negocios y organizaciones sin fines de lucro desplazados como resultado directo de cualquier proyecto administrado por una agencia federal o con ayuda financiera federal que califiquen.

Vecindarios y comunidades (Sección 4.3)

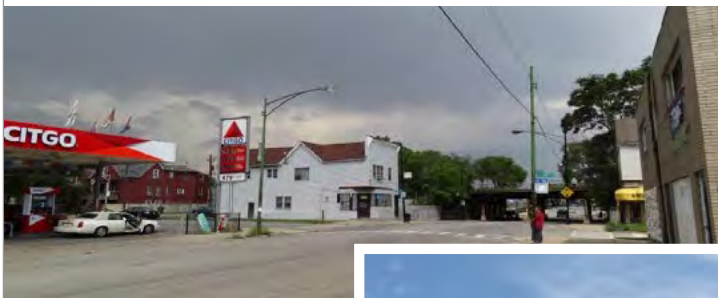
Tanto las opciones del este como las del oeste tendrían impactos adversos permanentes sobre el

carácter y cohesión de la comunidad en Roseland y West Pullman debido a los impactos visuales adversos creados por la estructura de los rieles y las estaciones. Los pasajeros se beneficiarían de la movilidad mejorada con tiempos de viaje más cortos y acceso mayor a los recursos de la comunidad en el área del proyecto. La nueva expansión de rieles facilitaría el acceso a los recursos de la comunidad cerca de las ubicaciones de las estaciones. La opción del este afectaría tres recursos de la comunidad y la opción del oeste también afectaría tres recursos de la comunidad. Los impactos sobre estos recursos de la comunidad no serían adversos después de la mitigación. La construcción introduciría los impactos visuales, de ruido y polvo temporales e intermitentes, los cuales causarían mayor tránsito de camiones y requerirían cierres y desvíos temporales en las calles. El acceso a los negocios podría limitarse temporalmente de manera intermitente. Los impactos de la construcción no serían adversos después de la mitigación.

Impactos visuales (Sección 4.4)

Tanto las opciones del este como las del oeste introducirían impactos visuales adversos permanentes y nuevos elementos visuales a áreas a la vista de la estructura de los rieles y de las estaciones. La opción del este crearía un impacto visual adverso al norte de I-57 y en la intersección de 117th Street y Prairie Avenue debido al cambio en el entorno visual como resultado de la altura de la estructura de rieles elevada. La opción del oeste crearía un impacto visual adverso al norte de la I-57, entre 99th Street y 103rd Street, cerca de la estación de 103rd Street, y en las instalaciones de estacionamiento (park &

Opción del oeste Estación y estructura de estacionamiento de Michigan Avenue mirando hacia el noroeste a lo largo de Michigan Avenue



Condiciones existentes



Simulación en fotografía

Resumen de beneficios e impacto



ride) de la estación de Michigan Avenue debido al cambio en el entorno visual como resultado de la altura de la estructura de rieles elevada, estaciones y estacionamiento. Estos impactos seguirían siendo adversos aun después de la mitigación. Las medidas de mitigación podrían incluir el diseño de jardines (por ejemplo, sembrar árboles más grandes cerca de las estructuras para interrumpir la línea de visión, diseño de jardines de menor escala cerca de las calles para imitar el diseño de los jardines al lado opuesto de la calle) y crear alrededores respetuosos con los peatones. La construcción crearía impactos adversos temporales debido a la zona de trabajo de la construcción.

Ruido y vibraciones (Sección 4.5)

	Receptores sensibles al ruido dentro de un contorno de impacto moderado	Receptores sensibles al ruido dentro de un contorno de impacto severo
Opción del este	574	82
Opción del oeste	738	48

El análisis de ruido estableció fronteras de impacto dentro de las cuales los receptores sensibles (como las residencias) serían afectados por el ruido creado por el proyecto propuesto. Para reducir los impactos de ruido a niveles por debajo de los criterios de impacto del ruido de FTA, CTA construiría una barrera de ruido de aproximadamente 4 pies de altura que proporcionaría una reducción de 10-dBA en el ruido en ambos lados de la estructura de rieles elevada desde la terminal de 95th Street hasta 119th Street. Ningún impacto de ruido moderado o severo se mantendría después de

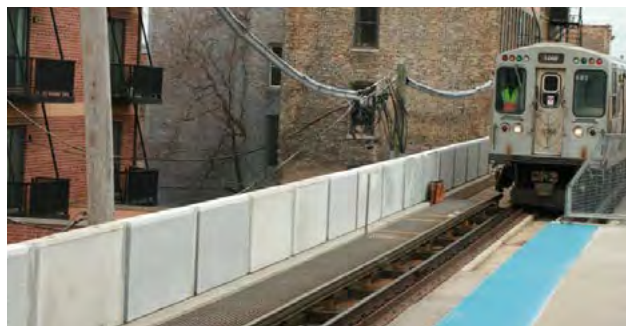
Condiciones existentes



Opción del este Estructura de rieles elevada adyacente a la estación de bombeo de Roseland, mirando hacia el sur en Harvard Avenue



Simulación en fotografía



Barreras de sonido

la mitigación. No se espera que los niveles de ruido de la construcción superen los límites de ruido de construcción recomendados por FTA. El contratista de la construcción usaría las mejores prácticas de gestión de reducción del ruido en la construcción.

Las estructuras de rieles elevadas resultarían en niveles de vibración que estarían por debajo de los criterios de impacto de FTA y no se requeriría ninguna medida de mitigación.

Seguridad (Sección 4.6)

La seguridad se refiere a no sufrir daños que podrían resultar de actos o circunstancias no intencionales. Los actos o circunstancias no intencionales incluirían todos los incidentes dentro del derecho de paso de CTA, como los choques, descarrilamientos, incendios, daños a la propiedad, lesiones y muertes. Un gran número de peatones probablemente cruzará las calles principales cerca de las estaciones de 103rd y 111th Street sin control de tránsito positivo (cruces peatonales marcados o intersecciones señalizadas con conteo para peatones) para llegar a las estaciones propuestas. Esto representaría un impacto adverso sobre la seguridad de los peatones. Los impactos de seguridad permanentes no serían adversos después de la mitigación. Las medidas de mitigación incluirían la instalación de señales de tránsito (si se amerita), cámaras de vigilancia, notificaciones de alarma

Resumen de beneficios e impacto



(luces azules parpadeantes), tratamientos en los cruces peatonales o la instalación de dispositivos de seguridad pasivos o activos adicionales para mejorar los dispositivos de seguridad existentes en los cruces de grado.

La seguridad también se refiere a no sufrir daños que podrían resultar de actos o circunstancias intencionales, como la criminalidad. Según los datos de las estaciones de tránsito en Chicago y en todo Estados Unidos, con muy poca probabilidad, si alguna, las estaciones nuevas tendrían un impacto sobre la criminalidad en el vecindario. Sin embargo, los estudios de investigación indican que permanecería algún riesgo, particularmente en los vecindarios de bajos ingresos. No habría impactos sobre la seguridad permanentes. No habría impactos sobre la seguridad relacionados con la construcción después de la implementación de las mejores prácticas de gestión de seguridad y construcción.

Recursos históricos y culturales (Sección 4.7)

Se identificaría un efecto adverso sobre un recurso histórico cuando un proyecto alteraría (directa o indirectamente) cualquiera de las características de una propiedad histórica que cumpla con los requisitos para incluirse en el Registro Nacional de Lugares Históricos de una manera que disminuiría la integridad de la ubicación, diseño, entorno, materiales, mano de obra, sentimiento o asociación del recurso. La opción del este tendría “ningún efecto adverso” sobre un recurso (la estación de bombeo de Roseland) y “ningún efecto” sobre otros recursos. La opción del este tendría “ningún efecto adverso” (y no “ningún efecto”) sobre la estación de bombeo de Roseland porque la nueva estructura de rieles aérea estaría ubicada a una distancia de 9 pies de la estación de bombeo de Roseland en el punto más cercano. No sería necesario eliminar el edificio. La opción del oeste no tendría ningún efecto sobre ningún recurso histórico.

Desde el 2012, FTA y CTA han coordinado con la Oficina Estatal de Preservación Histórica y partes consultivas para hablar sobre las propiedades y distritos en el área de efecto potencial que cumplirían con los requisitos para añadirse al Registro Nacional de Lugares Históricos, así como posibles efectos del proyecto.

Materiales peligrosos (Sección 4.8)

CTA identificó seis lugares de Gran Preocupación en el envoltorio permanente de la opción del este y seis lugares de Gran Preocupación en el envoltorio permanente de la opción del oeste. La implementación de la alternativa de UPRR podría

redundar en beneficios a través de la limpieza o eliminación de materiales contaminados durante la construcción. Las operaciones diarias o actividades de mantenimiento que requieren la remoción de tierra en las áreas contaminadas tendrían el potencial de impacto de materiales peligrosos permanente de derrames accidentales o descargas de materiales peligrosos. Los impactos permanentes y relacionados con la construcción no serían adversos después de la implementación de prácticas estándar y mejores prácticas de gestión.

Humedales (Sección 4.9)

CTA identificó 15 áreas de humedales que suman 15.34 acres de humedales potencialmente afectados en la ubicación de la estación de 130th Street y el patio y taller de reparaciones de 120th Street. La cantidad precisa de humedales afectados se confirmará según el impacto real que se determinará en el diseño final. Si existen humedales jurisdiccionales (humedales reglamentados por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos) y no pueden evitarse, CTA proporcionaría mitigación compensatoria. Los impactos en los humedales serían mitigados a través de mitigación compensatoria, de ser necesario. Las áreas de construcción estarían ubicadas fuera de los humedales en la mayor medida posible, pero si hubiera algún impacto temporal, esos humedales serían restaurados después de la construcción.

Impactos indirectos y acumulados (Capítulo 5)

El proyecto de RLE toma en consideración otros proyectos realizados en el pasado, presente y el futuro razonablemente previsible, y será coordinado junto a estos, en el área del proyecto. La implementación de la opción del este o del oeste podría tener como resultado una rehabilitación potencial debido al acceso mayor a empleos, la atracción de nuevos desarrollos cerca de las estaciones de RLE y mejoras generales a la habitabilidad. Las comunidades adyacentes se beneficiarían de los impactos acumulados de otros proyectos planificados y programados en el área del proyecto porque mejorarían el acceso a empleos, lugares de interés y residencias y tendrían como resultado la reducción en las emisiones al aire.

Recursos con impactos limitados o no adversos (Capítulo 6)

La Alternativa de No Construcción y la Alternativa de UPRR, opciones del este y del oeste, tendrían impactos limitados, o ninguno, sobre las siguientes áreas de recursos: calidad del aire, calidad del agua, llanuras inundables, vegetación y hábitat de la vida silvestre, especies amenazadas o en peligro de



Resumen de beneficios e impacto

extinción, geología, suelos y energía. Con base en la naturaleza de estas áreas de recursos, los impactos serían similares para las opciones del este y del oeste.

Justicia ambiental (Capítulo 7)

Justicia ambiental (JA) es el trato justo y la participación significativa de todas las personas independientemente de su raza, color, origen nacional o ingresos. CTA y FTA consideraron el potencial de impactos desproporcionadamente altos y adversos sobre las poblaciones de bajos ingresos y minorías que podrían ser causados por la alternativa de UPRR. El área del proyecto consta en su totalidad de poblaciones predominantemente minoritarias, algunas de las cuales también son de bajo ingresos. Todos los beneficios e impactos del proyecto ocurrirían en estas áreas de minorías y bajos ingresos (poblaciones de JA). Pocos beneficios ocurrirían fuera de las áreas de minorías y bajos ingresos. Por ende, las opciones del este y del oeste tendrían impactos sobre las poblaciones de JA. Sin embargo, ninguno de los impactos sería desproporcionadamente alto y adverso. FTA y CTA han llevado a cabo actividades de difusión y coordinación continua con las comunidades afectadas para identificar las poblaciones de JA, hablar sobre los

impactos y beneficios del proyecto y las medidas de mitigación, cuando correspondan.

Parques – Sección 4(f) (Capítulo 8)

Opción del este

Conforme a la opción del este, la esquina noroeste del Parque Wendell Smith y la parcela occidental del Parque Block serían afectados permanentemente. Tanto el Parque Wendell Smith como el Parque Block seguirían ofreciendo espacio del parque después de la implementación del proyecto de RLE, pero el espacio del parque sería reducido. Ambos parques se mantendrían activos durante la construcción con la excepción de la parte superpuesta de los parques.

Opción del oeste

Conforme a la opción el oeste, parte de Fernwood Parkway, desde 99th Street hasta 103rd Street, entre los rieles existentes de UPRR y Eggleston Avenue, sería afectada. Sería necesario cerrar temporalmente la sección superpuesta de Fernway Parkway durante la construcción. Se cerraría a corto plazo el Parque Wendell Smith durante la construcción, pero no habría ningún impacto permanente.



Parques afectados por las opciones del este y del oeste

Cómo atender el impacto sobre los parques

CTA ha trabajado con el Distrito de Parques de Chicago para identificar maneras para minimizar los impactos sobre los parques y, donde sea posible, mejorar el acceso de la comunidad a los parques.

Medidas de mitigación para las opciones del este y del oeste

- Proporcionar nuevos parques de reemplazo en las áreas de la comunidad afectadas o cerca de estas
- Restaurar/diseñar áreas perturbadas en los terrenos de parques afectados
- Incorporar características de diseño que sean consonantes con el contexto en los parques afectados

Medidas de mitigación adicionales para la opción del este en el Parque Wendell Smith

- Proporcionar un campo de béisbol más grande en el Parque Wendell Smith
- Reubicar el campo de béisbol de tamaño menor en el parque de reemplazo
- Reubicar vereda y reemplazar bancos y otros servicios en el Parque Wendell Smith

Medidas de mitigación adicionales para la opción del oeste en el Parque Fernwood Parkway

- Potencial para instalar un nuevo camino para bicicletas debajo de la estructura elevada en los espacios verdes sin usar en Fernwood Parkway



Resumen de beneficios e impacto

Criterios	Alternativa de no construcción	Ferrocarril Union Pacific Opción de alternativa del este	Ferrocarril Union Pacific Opción de alternativa del oeste
Meta 1 - Reducir el tiempo de los viajes			
Duración de viajes entre estaciones^{1,2}			
Terminal de 130th Street a 95th Street	28 minutos	14 minutos	14 minutos
130th Street hacia la Estación Jackson (Loop)	58 minutos	39 minutos	39 minutos
¿Servirán las estaciones propuestas comunidades que dependen del transporte público?	No	Sí	Sí
¿Habrará un servicio directo nuevo a Altgeld Gardens?	No	Sí	Sí
Meta 2 - Aumentar las opciones de viajes			
¿Habrará mejor acceso a los centros regionales de empleo y áreas comerciales locales?	No	Sí	Sí
¿Será posible tener conexiones potenciales con otros métodos de transporte público en el área del proyecto?	No	Sí	Sí
¿Se reducirá el aislamiento geográfico?	No	Sí	Sí
¿Cuántas estaciones tendrán instalaciones de estacionamiento (Park & Ride)?	0	4 de 4	4 de 4
Total de espacios de estacionamiento (Park & Ride)	0	3,700	3,700
Meta 3 - Aumentar la competitividad económica			
¿Se alentará el desarrollo en áreas aledañas?	No	Sí	Sí
Meta 4 - Minimizar los impactos ambientales			
Desplazamientos y reubicaciones			
Propiedades	0	260	205
Edificios	0	106	46
Impactos sobre el ruido después de la mitigación			
Receptores con impactos moderados (antes de la mitigación/después de la mitigación)	0	574 / 0	738 / 0
Receptores con impactos severos (antes de la mitigación/después de la mitigación)	0	83 / 0	49 / 0
Impactos sobre los parques (no adversos después de la mitigación)³			
Fase de construcción	0 parques	2 parques	2 parque
Permanente	0 parques	2 parques	1 parque
Permanente (acres)	0 acres	1.6 acres	1.9 acres
¿Habrará impactos sobre el carácter de la comunidad después de la mitigación?	No	Sí	Sí
¿Habrará impactos visuales y estéticos después de la mitigación?	No	Sí	Sí
Meta 5 - Proporcionar el mejor valor			
Viajeros previstos (por cada día de semana)	0	42,000	42,000
Costos capitales⁴	\$0	\$2.26 mil millones	\$2.30 mil millones
Cambio anual en costos de O&M⁵	Sin cambio	+\$17.4 millones	+\$17.4 millones

N/A = No aplica

1 Fuente: CTA 2009

2 El tiempo que toma viajar entre las estaciones no incluye el tiempo de espera en 130th Street.

3 Basado en el análisis de la Sección 4(f). Los hallazgos están supeditados a un proceso continuo de coordinación.

4 Año de gastos en dólares

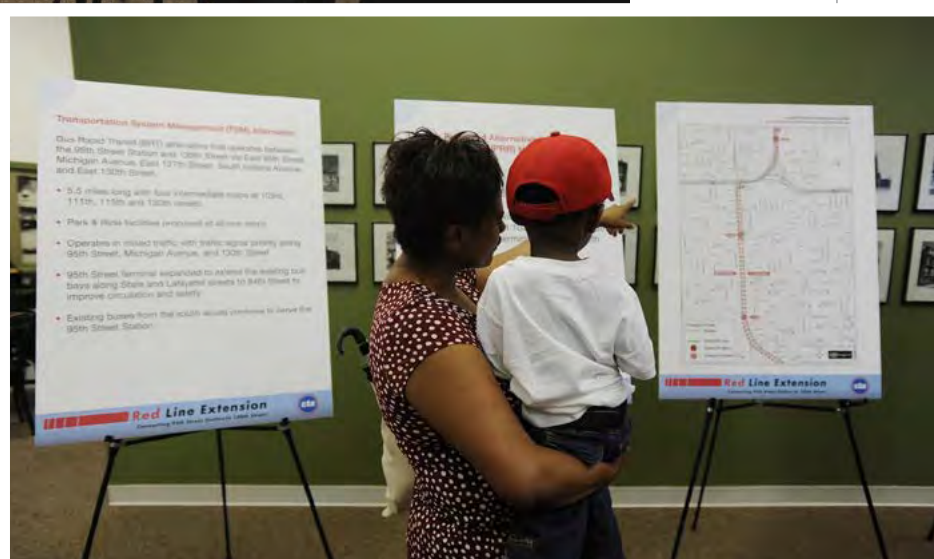
5 O&M = Operaciones y mantenimiento. La diferencia de la Alternativa de No Construcción se muestra en dólares para el año 2015.

Participación del público



Las actividades de difusión a la comunidad para el proyecto de RLE comenzaron con el Análisis de Alternativas de 2006, continuaron con el estudio de antecedentes de NEPA en el 2009, y continuarán por medio del borrador de la DIA y las fases finales de la DIA del proyecto. **A la fecha, CTA ha llevado a cabo 10 reuniones públicas para este proyecto. Más de 800 miembros de la comunidad han asistido.** CTA se ha reunido con muchas organizaciones comunitarias y agencias públicas como parte del proceso de planificación, incluida la coordinación relacionada con los recursos históricos (Sección 106). Se proporcionan más detalles sobre el proceso de difusión al público en el Capítulo 10 del borrador de la DIA. CTA seguirá haciendo partícipe y consultando con la comunidad a medida que el proyecto continúe con el diseño y la construcción.

CTA auspiciará una audiencia pública para solicitar comentarios de la comunidad sobre los hallazgos presentados en el borrador de la DIA. Los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios del público, incluida la audiencia pública, serán revisados por FTA y CTA, y serán ingresados al registro público. También se aceptarán comentarios escritos en cualquier momento durante el periodo de comentarios públicos mediante correo electrónico a: RedExtension@transitchicago.com y correo de EE. UU. a: Chicago Transit Authority, Strategic Planning, 10th Floor, Attn: Red Line Extension Project, 567 W. Lake Street, Chicago, IL 60661. Se incluirá en la DIA final un resumen de la audiencia pública y las respuestas a los comentarios recibidos.



Costos y fondos del proyecto



CTA está buscando fondos de una amplia gama de fuentes locales, estatales y federales, incluidos los fondos federales de New Starts, con la ayuda y el apoyo de la comunidad. Los proyectos de New Starts amplían el servicio de tren a áreas que no se encuentran en el radio actual del transporte público y, por ende, conllevan un proceso relativamente más largo de ambiente y planificación. El proceso de New Starts es muy competitivo. CTA tiene que competir contra otros proyectos de New Starts de todo el país que ya están en espera para recibir fondos.

	No construcción	Opción del este	Opción del oeste
Costos capitales ¹	\$0	\$2.26 mil millones	\$2.30 mil millones
Cambio anual en costos de O&M ²	Sin cambio	+\$17.4 millones	+\$17.4 millones

¹ Año de gastos en dólares

² O&M = Operaciones y mantenimiento. La diferencia de la Alternativa de No Construcción se muestra en dólares para el año 2015

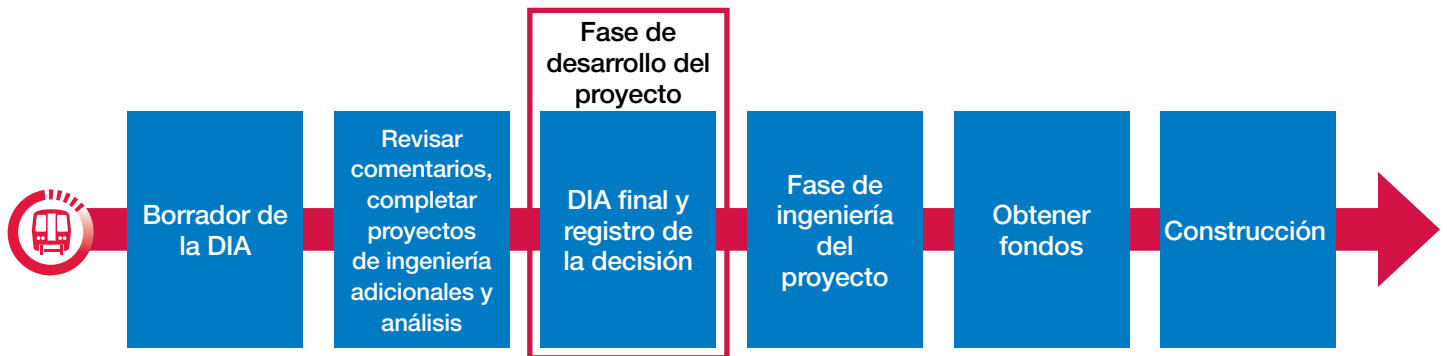
Pasos siguientes

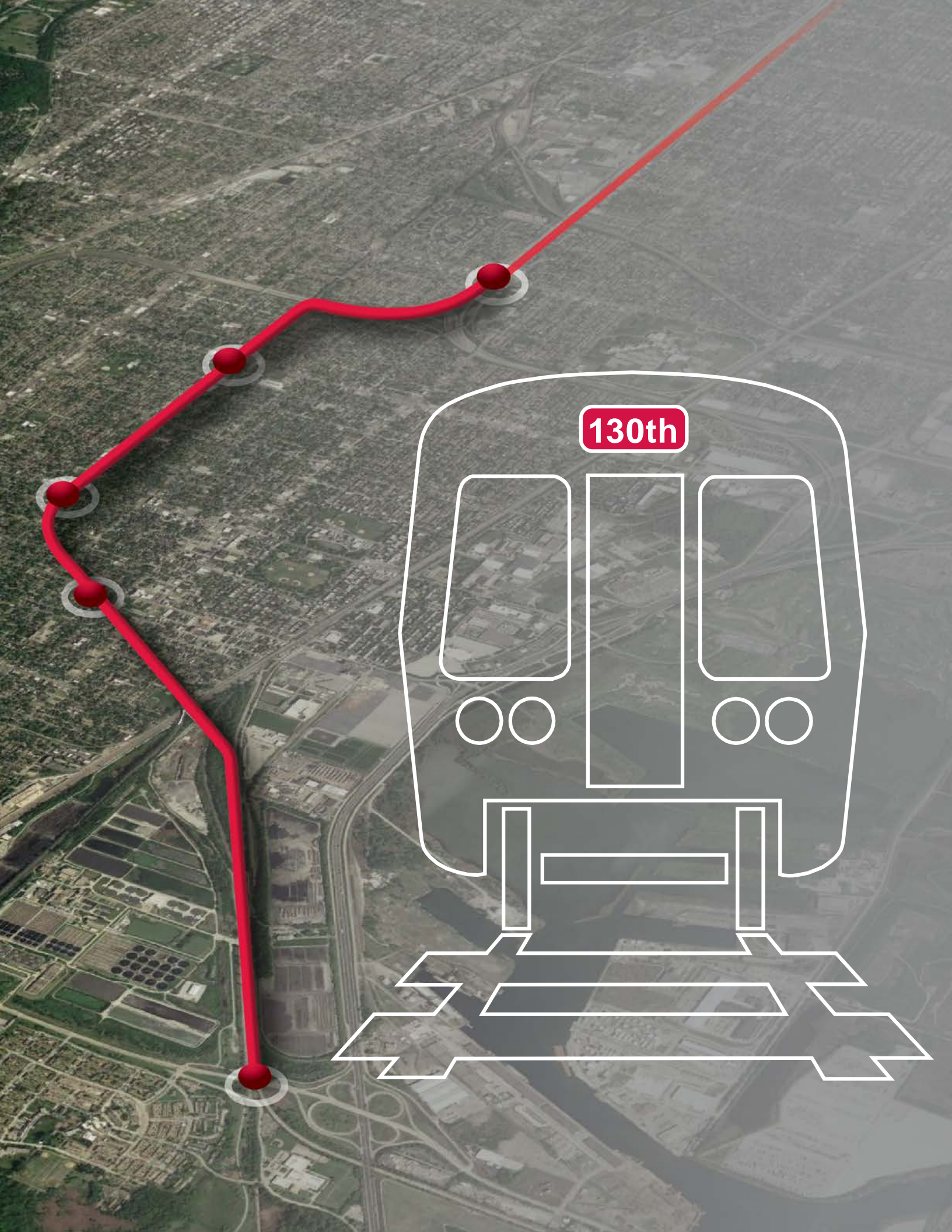


FTA y CTA revisarán los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios del público, realizarán las actividades de ingeniería y análisis requeridos y prepararán la DIA final. A la vez, CTA también solicitará el ingreso a la fase de desarrollo del proyecto de New Starts de FTA. La DIA final incluirá y atenderá todos los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios del público sobre el borrador de la DIA. La DIA final documentará los resultados del proceso de borrador de la DIA, confirmará si se seleccionará la opción del este o del oeste e incluirá una lista de las medidas de mitigación finales comprometidas. FTA tiene previsto emitir un solo documento que consistirá

de la DIA Final y el Registro de la Decisión, a menos que se determine que las circunstancias, como cambios a la acción propuesta, impactos previstos u otra información nueva, impiden que se emita un documento conjunto.

Luego de terminar la DIA Final y la fase de desarrollo del proyecto de New Starts de FTA, CTA tiene previsto solicitar la fase de ingeniería del proyecto, la cual incluirá el diseño y la ingeniería. Cuando reciba un acuerdo de financiación completa de FTA, el proyecto pasará a la fase de construcción, la cual se espera que dure unos 5 años.





130th