

RED AHEAD



EXPANSIÓN DE LA LÍNEA ROJA GUÍA COMUNITARIA

A LA
DECLARACIÓN FINAL DEL
IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

AGOSTO 2022



 **Contenido**

La Administración Federal de Transporte (FTA) y Chicago Transit Authority (CTA) han publicado la Declaración final de Impacto Medioambiental (EIS) para el Proyecto de la Expansión de la Línea Roja (RLE). La EIS de RLE es un documento de la Ley National Environmental Policy Act (NEPA) que evalúa los impactos del Proyecto RLE y permite que CTA solicite financiamiento federal. El borrador de la EIS, publicado el 6 de octubre, 2016, dio a conocer los beneficios e impactos medioambientales de la Alternativa de No Construir y dos opciones de Alternativas Ferroviarias de Union Pacific Railroad (UPRR): la Opción Este y la Opción Oeste. Subsiguiente a la publicación del borrador de la EIS, la Alineación Preferida fue seleccionada y anunciada al público el 26 de enero, 2018. Desde ese momento, CTA completó la declaración EIS Final del Proyecto RLE para dar a conocer los impactos de la Alineación Preferida.

La declaración EIS final considera los comentarios sustantivos recibidos sobre el borrador de EIS y la Evaluación Medioambiental Suplementaria (EA), incluye análisis adicional donde es necesario y describe las medidas propuestas para mitigar cualquier impacto adverso. La declaración EIS final está combinada con el Registro de Decisión (ROD) que explica la acción tomada de FTA sobre el proyecto, describe las alternativas consideradas y resume las medidas de mitigación que serán incorporadas al proyecto.

Esta Guía Comunitaria provee un resumen del contenido en la declaración EIS Final.

- Introducción y resumen del proyecto 1
- Propósito y necesidad del proyecto 2
- Proceso de la Declaración de Impacto Medioambiental ... 2
- El desarrollo del Proyecto RLE 3
- Alineación Preferida 4
- Resumen de los beneficios e impactos 6
- Involucramiento público 13
- Costos y financiamiento del proyecto 14
- Próximos pasos para avanzar el proyecto 14



 **Cómo revisar la declaración EIS final**

La declaración EIS final sirve como el documento principal para facilitar la revisión pública y de agencia del proyecto propuesto.

La declaración EIS final está disponible en el sitio web de CTA en transitchicago.com/rle/finales y copias impresas están disponibles en los siguientes sitios durante los próximos 30 días:

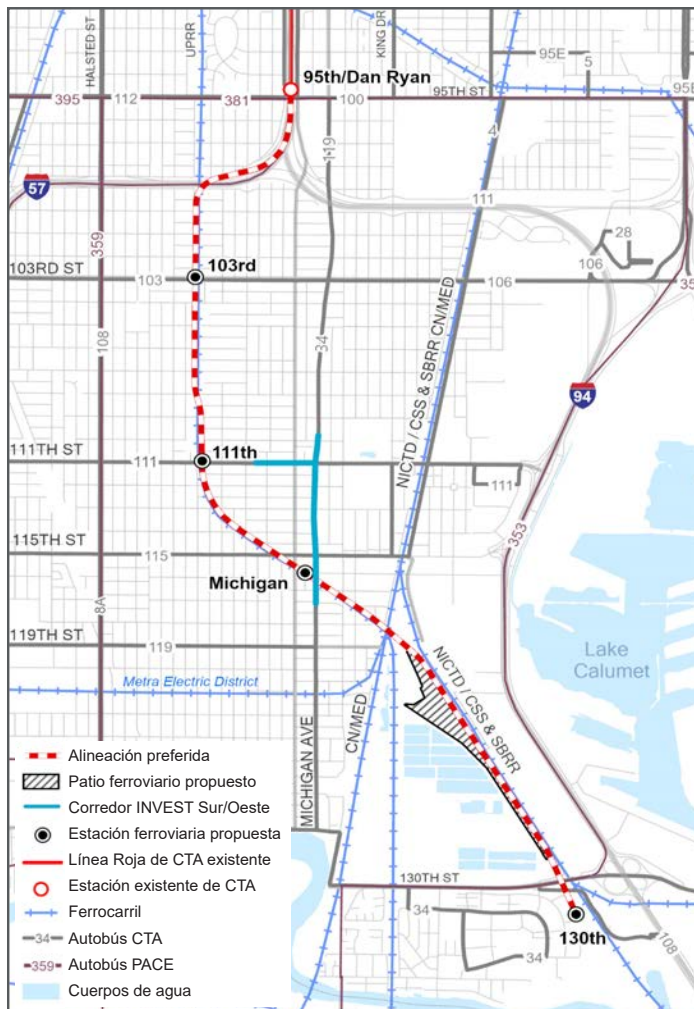
- **FTA Region 5 Office**, 200 W. Adams Street, Suite 320, Chicago, IL 60606
- **CTA Headquarters**, 567 W. Lake Street, 1st Floor, Chicago, IL 60661
- **9th Ward Aldermanic Office**, 34 E. 112th Place, Chicago, IL 60628
- **34th Ward Aldermanic Office**, 507 W. 111th Street, Chicago, IL 60628
- **Pullman Public Library**, 11001 S. Indiana Avenue, Chicago, IL 60628
- **Palmer Park**, 201 E. 111th Street, Chicago, IL 60628
- **West Pullman Public Library**, 830 W. 119th Street, Chicago, IL 60643
- **Altgeld Public Library**, 955 E. 131st Street, Chicago, IL 60827
- **Woodson Regional Public Library**, 9525 S. Halsted Street, Chicago, IL 60628
- **Calumet Park Public Library**, 1500 W. 127th Street, Calumet Park, IL 60827
- **Harold Washington Library Center**, 400 S. State Street, Chicago, IL 60605

Introducción y resumen del proyecto

CTA está proponiendo expandir la Línea Roja a partir de la terminal existente en 95th/Dan Ryan hasta 130th Street. La expansión de 5.6 millas incluiría cuatro estaciones nuevas cerca de 103rd Street, 111th Street, Michigan Avenue y 130th Street. Las conexiones multimodales en cada estación incluirían instalaciones de autobús, bicicleta, peatón y de estacionamiento. Este proyecto es parte del Programa Red Head para expandir y mejorar toda la Línea Roja.

El Proyecto RLE reduciría los tiempos de recorrido para los residentes, mejoraría la movilidad y accesibilidad y proporcionaría conexiones a otros modos de transporte. El Proyecto RLE también podría fomentar el desarrollo económico, donde nuevas estaciones pueden servir como catalizadores para la revitalización de los vecindarios y ayudaría a revertir las décadas de desinversión en el área. El proyecto también podría proveer un patio moderno y eficiente de almacenaje y taller de automotores cerca de 120th Street.

Entre 2013 y 2018, los tiempos de recorrido eran **25% más largos** para los que viven en las comunidades del área del proyecto que serían servidas por el Proyecto RLE que para otros viajeros en Chicago.



Más del **70%** de las personas que abordan en la terminal 95th/Dan Ryan tienen destinos más allá del Loop o se trasbordan a otras líneas de CTA para viajar por toda la ciudad.

Los pasajeros utilizando la RLE experimentarán un ahorro de tiempo de hasta **30 minutos** viajando desde la nueva estación de 130th Street hacia el Loop en el centro de Chicago.

En 2040, se espera que más de **40,000 pasajeros** utilicen la RLE cada día hábil.

Propósito y necesidad del proyecto*

*Sigue igual desde el borrador de la EIS

El propósito del Proyecto RLE es el siguiente:

- Reducir los tiempos de recorrido para los residentes tanto dentro de, como al sur del área del proyecto.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad para los residentes dependientes del transporte en el área del proyecto.
- Mejorar el servicio ferroviario rápido a las áreas aisladas y proveer enlaces viables entre la vivienda económica (por ej. el vecindario de Altgeld Gardens), los trabajos, los servicios y las oportunidades educativas, de esa manera aumentando la habitabilidad y vitalidad de los vecindarios.
- Proveer una oportunidad para conexiones y enlaces potenciales con otros modos de transporte público, incluyendo el tren regional en el área del proyecto.
- Fomentar el desarrollo económico en el área del proyecto, donde estaciones nuevas pueden servir como catalizadores para la revitalización comunitaria y ayudarán a revertir las décadas de desinversión en los distritos comerciales locales.
- Proveer un patio moderno y eficiente de almacenaje y taller para los automotores asociados con el Proyecto RLE, los automotores actualmente almacenados en el patio y taller existente de 98th Street y los automotores que apoyan la expansión de servicio adicional de la Línea Roja.

La necesidad por el Proyecto RLE es demostrada por las siguientes condiciones existentes:

- Los viajes en transporte público a los trabajos son más largos para los residentes del lado extremo sur que para los pasajeros en la región de siete condados de Chicago en su totalidad.
- Las poblaciones dependientes del transporte en el área del proyecto tienen acceso directo limitado al servicio ferroviario rápido.
- El área del proyecto está geográficamente aislada de los centros importantes de actividad y provee opciones limitadas de transporte viable a los residentes, lo cual limita el acceso entre la vivienda económica (por ej. el vecindario de Altgeld Gardens) y los centros de empleo fuera del área del proyecto.
- Los mercados existentes de transporte son menos atendidos y la conectividad de transporte es difícil en el área del proyecto.
- La desinversión y desarrollo económico limitado en el área del proyecto han afectado negativamente a las comunidades en el lado extremo sur.
- El patio existente de 98th Street no tiene la capacidad de almacenar los automotores en caso de cualquier aumento sustancioso en la capacidad de la Línea Roja acompañando a la futura expansión de la misma.

Proceso de la declaración de impacto medioambiental (EIS)

La Ley National Environmental Policy Act of 1969 (NEPA) es una ley federal que exige la consideración de los impactos medioambientales antes de la aprobación de cualquier proyecto financiado federalmente que podría tener impactos significantes en el medioambiente o donde los impactos todavía no han sido determinados.

El propósito de EIS es estudiar, en un ambiente público, los efectos del proyecto propuesto y sus alternativas sobre la calidad del ambiente físico, humano y natural. El análisis evalúa la medida en que el proyecto afectaría estas áreas de recursos. Las medidas para evitar, minimizar y mitigar los impactos adversos potenciales son identificadas.

NEPA requiere el desarrollo de un borrador de la EIS para revisión y comentarios públicos seguidos por la publicación de una declaración EIS final. El borrador de EIS para el Proyecto RLE fue publicado en 2016. Basado en los comentarios recibidos durante la revisión del borrador de EIS, CTA y FTA también se realizó ingeniería adicional y análisis para refinar el proyecto y preparar la declaración EIS final. La declaración EIS final incluye y considera todos los comentarios recibidos durante los períodos de comentarios públicos sobre el borrador de la EIS y la EA suplementaria. La combinación de la EIS final y ROD documenta los resultados del proceso NEPA, confirma la Alineación Preferida e incluye una lista de medidas de mitigación y compromisos.

El desarrollo del proyecto RLE

El desarrollo del proyecto RLE ocurrió por medio de un análisis extenso y en coordinación desde 2006 hasta 2022. CTA desarrolló y evaluó varias opciones por medio de una combinación de ingeniería conceptual, aportación pública y análisis preliminar de los impactos potenciales y costos para desarrollar la Alineación Preferida. *El diagrama adyacente resume el proceso para desarrollar el Proyecto RLE desde el análisis inicial de alternativas hasta el desarrollo de la declaración EIS final.*

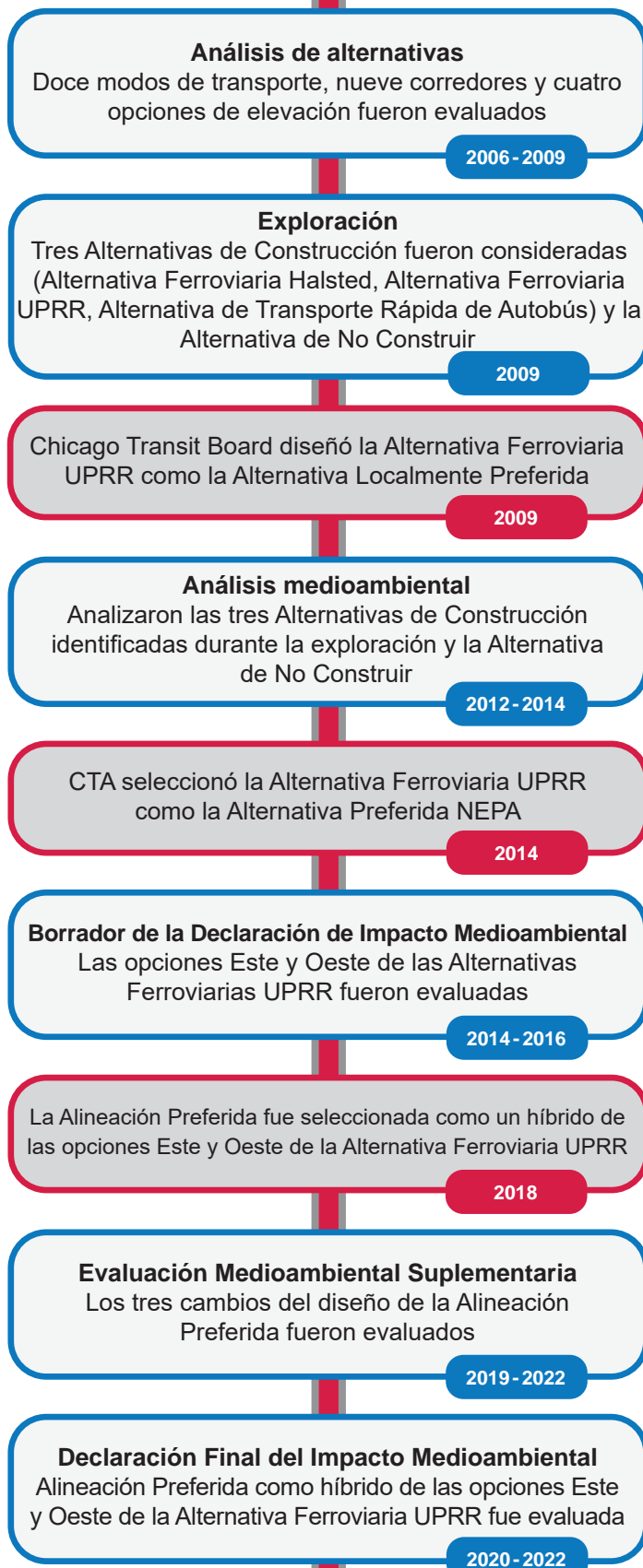
Después de la coordinación con las agencias, los interesados y el público, el borrador de la EIS fue publicado en 2016. El borrador de la EIS dio a conocer los beneficios e impactos medioambientales de la Alternativa de No Construir y las dos opciones de Alternativas Ferroviarias de Union Pacific Railroad (UPRR): la Opción Este y la Opción Oeste. La Alternativa de No Construir es requerida como parte del análisis medioambiental de NEPA y es utilizada para el propósito de comparación para evaluar los beneficios e impactos relativos del Proyecto RLE.

Diseño constante y su proyección resultó en la selección de la Alineación Preferida, que fue anunciada al público en 2018. La Alineación Preferida es un híbrido de las opciones Este y Oeste de la Alternativa Ferroviaria UPRR presentada en el borrador de la EIS.

A partir de la publicación del borrador de la EIS, se hicieron tres cambios al diseño:

- Refinamiento de la ubicación del cruce de 107th Place entre las opciones de alineación de Este y Oeste
- Refinamiento de la huella del patio y taller de 120th Street
- Reubicación de la estación de 130th Street del lado norte de 130th Street al lado sur para estar dentro del vecindario de Altgeld Gardens

Estos cambios de diseño fueron revisados en una Evaluación Medioambiental Suplementaria (EA). La coordinación de agencias y divulgación asociada con la EA suplementaria influyeron los cambios de diseño incorporados en la Alineación Preferida y son analizados en la declaración EIS final.



Alineación preferida

La Alineación Preferida expandiría el ferrocarril de la Línea Roja de CTA 5.6 millas de la terminal existente de 95th/Dan Ryan al vecindario de Altgeld Gardens inmediatamente al sur de 130th Street.

El Proyecto RLE incluiría:

- Cuatro estaciones nuevas en 103rd Street, 111th Street, Michigan Avenue, y 130th Street
- Conexiones multimodales en cada estación incluyendo instalaciones de autobús, bicicleta, peatonal y de estacionamiento
- Nuevo patio y taller en 120th Street

La Alineación Preferida correría hacia el sur por I-94 desde la terminal de 95th/Dan Ryan y luego doblaría hacia el oeste por el lado norte de I-57 por una estructura elevada por casi ½ milla hasta alcanzar y cruzar al lado oeste del corredor UPRR en la proximidad de Eggleston Avenue. La alineación doblaría hacia el sur para seguir el corredor UPRR en la estructura elevada por el lado oeste de la UPRR a 107th Place.

En 107th Place, la estructura elevada cruzaría desde el lado oeste al lado este del corredor UPRR. La Alineación Preferida seguiría por el lado este del corredor UPRR hacia el sur y sureste hasta cerca de 119th Street, donde cruzaría las vías de Canadian National/ Metra Electric District.

Hacia el sur de este punto, la Alineación Preferida descendería al nivel de la calle mientras continua al sureste paralela al corredor ferroviario Northern Indiana Commuter Transportation District/ Chicago South Shore & South Bend. La alineación continuaría hacia el sur, por debajo de 130th Street al término del Proyecto RLE al sur de 130th Street.



La Alineación Preferida es un híbrido de las opciones Este y Oeste de la Alternativa Ferroviaria UPRR divulgadas en el borrador de EIS, con el cruce en 107th Place conectando la Opción Oeste norte del sitio del cruce con la Opción Este al sur del sitio del cruce. La Alineación Preferida es ilustrada en el Mapa del Área del Proyecto RLE.

Simulación en foto de la estructura elevada al norte de I-57 (Mirando hacia el este desde 98th Place y Princeton Avenue)



Representación de un ejemplo de estación: Estación 103rd Street (Mirando hacia el noreste)



Note que la apariencia de los elementos del proyecto y las residencias en las visualizaciones es con intención de mostrar la escala de los elementos del proyecto. La apariencia actual de la construcción puede variar basada en los refinamientos del diseño y decisiones de diseño sobre color, textura, acabados y selección de características específicas del diseño.

Resumen de beneficios e impactos

Los beneficios potenciales e impactos medioambientales de la Alineación Preferida son detallados en los capítulos 3-8 de la declaración EIS final. Los recursos medioambientales evaluados y las conclusiones son resumidos abajo.

Transporte (Capítulo 3)

Este capítulo describe los beneficios potenciales e impactos que resultarían de la Alineación Preferida sobre el transporte existente en el área del proyecto, incluyendo el transporte público, el tráfico vehicular y de carga, las bicicletas, los peatones y el estacionamiento.

La Alineación Preferida no tendría ningún impacto adverso sobre el transporte después de la mitigación. Los usuarios del transporte público se beneficiarían de mayor acceso al transporte, tiempos más cortos de tránsito, congestión reducida en la estación de 95th/Dan Ryan, servicio ferroviario directo para reducir la necesidad de algunas transferencias y conexiones al tren regional.

Los peatones se beneficiarían de intersecciones actualizadas adyacentes a nuevas estaciones de RLE con rampas en las banquetas y aceras mejoradas. Si es justificado por un estudio de ingeniería de tráfico, podría ser posible que se instalaran señales de tráfico para mitigar los impactos de seguridad sobre los peatones en cualquiera de las cuatro estaciones propuestas de RLE. En los cruces existentes al nivel de la calle, a medida que se avance el diseño, aparatos adicionales de control peatonal podrían ser instalados, como mayor iluminación y portales en

El Proyecto RLE proporcionaría **mejor acceso de transporte** a la vivienda económica, los trabajos, los servicios y las oportunidades educativas para mejorar la habitabilidad y vitalidad de los vecindarios.

la acera, para mejorar la seguridad peatonal en los cruces. Los impactos no serían adversos después de esta mitigación.

Una mitigación sería proporcionada para abordar los impactos sobre las operaciones de tráfico en varias intersecciones en el proyecto. Medidas potenciales de mitigación incluyen ajustar el momento de las señales y la instalación o expansión de las pistas para dar vuelta. CTA coordinará las mejoras en las intersecciones con las agencias de jurisdicción. Los impactos no serían adversos después de la mitigación.

Capacidad suficiente de estacionamiento sería proporcionada en todas las estaciones para evitar el estacionamiento secundario en las áreas residenciales. Los beneficios se acumularían proporcionando oportunidades adicionales para estacionarse y viajar para atraer a los pasajeros al transporte y mejorar las conexiones al tren regional. Los impactos no serían adversos después de la mitigación.

Uso del terreno y desarrollo económico (Sección 4.1)

Esta sección resume los beneficios potenciales e impactos de la Alineación Preferida sobre los usos del terreno y desarrollo económico en el área del proyecto, incluyendo la consistencia con los planes aplicables de uso de terreno.

La Alineación Preferida podría fomentar algunos beneficios económicos al proporcionar nuevas



Resumen de beneficios e impactos

opciones de transporte público y oportunidades para el desarrollo económico. La zonificación incompatible para los sitios identificados como futuras estaciones e instalaciones de estacionamiento sería reclasificada. Los impactos no serían adversos después de la mitigación. CTA está realizando un Plan de Desarrollo en Apoyo del Tránsito (TSD), separado de la EIS final para identificar el potencial para desarrollo orientado hacia el tránsito (TOD) alrededor de cada área de la estación. El Plan dirigirá futuros usos de terreno por el corredor e identificará algunos métodos para permitir el desarrollo de usos mixtos y aumentar la vitalidad económica, la conexión multimodal y el ambiente peatonal.

Desplazamientos (Sección 4.2)

Esta sección describe los desplazamientos y reubicaciones potenciales de los usos existentes del terreno o los edificios necesarios para acomodar la construcción o la huella permanente de la Alineación Preferida. La adaptación de las vías, estaciones, patio y taller y otras instalaciones auxiliares asociadas con la Alineación Preferida requeriría la adquisición de 228 parcelas. De las 228 parcelas, 96 parcelas están vacantes. 97 de las parcelas afectadas tienen desplazamientos de edificio. La mayoría de los desplazamientos son usos residenciales unifamiliares con algunos usos residenciales multifamiliares y usos industriales.

Con una indemnización y asistencia para reubicación según la ley Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act, el impacto no sería considerado como adverso porque la

disponibilidad general de bienes raíces cerca del proyecto facilitarían la reubicación. Los negocios y residentes desplazados podrían reubicarse cerca del Proyecto RLE debido a la disponibilidad existente de vivienda, edificios comerciales y parcelas vacantes de reemplazo. Las estaciones nuevas mejorarían el acceso regional y ayudarían en atraer desarrollos nuevos al área, reduciendo así los impactos a largo plazo de los desplazamientos.

Vecindarios y comunidades (Sección 4.3)

Esta sección resume los beneficios e impactos potenciales de la Alineación Preferida sobre el vecindario alrededor y los recursos comunitarios incluyendo un carácter comunitario, movilidad y las instalaciones en el área del proyecto. Los recursos comunitarios por lo general incluyen escuelas, parques, centros comunitarios, iglesias, e instalaciones para el cuidado de salud.

Todas las comunidades en el área del proyecto se beneficiarían de una movilidad mejorada con tiempos reducidos de tránsito. No hay ningún impacto permanente a los recursos comunitarios.

Los impactos al carácter de la comunidad en las comunidades de Roseland, Washington Heights, West Pullman y Riverdale permanecerían adversos después de la mitigación. Estos impactos adversos están relacionados con los cambios de escala, densidad y ambiente visual de los vecindarios debido a la estructura elevada de las vías y las instalaciones de las estaciones. Los impactos visuales y estéticos son tratados con más detalle en la siguiente sección.



Note que la apariencia de los elementos del proyecto y las residencias en las visualizaciones es con la intención de mostrar la escala de los elementos del proyecto. La apariencia actual de la construcción puede variar basada en los refinamientos del diseño y decisiones del diseño sobre color, textura, acabados y selección de características específicas del diseño.

Resumen de los beneficios e impactos

Condiciones visuales y de estética (Sección 4.4)

Esta sección resume los impactos de la Alineación Preferida sobre las condiciones visuales y de estética existentes, incluyendo el sombreado de la estructura elevada y las estaciones. La Alineación Preferida introduciría impactos visuales adversos y nuevos elementos visuales a las áreas al alcance de la vista de la estructura de las vías y las estaciones. Las medidas de mitigación incluirían paisajismo u ocultación visual, cubriendo la iluminación exterior, creando un ambiente amigable a los peatones y siguiendo las mejores prácticas de diseño para reducir los impactos adversos.

Debido a la proximidad y altura de la estructura elevada y las estaciones cercanas a las áreas residenciales, los impactos adversos a pesar de la mitigación ocurrirían al norte de I-57, entre 99th Street y la estación de 103rd Street, en 107th Place cerca del cruce, en 117th Street y Prairie Avenue y en la estación de 130th Street. Los impactos permanecerían adversos después de la mitigación.

Ruido y vibración (Sección 4.5)

Esta sección resume los impactos previstos de ruido y vibración de la Alineación Preferida. Los análisis detallados incluyeron una evaluación de fuentes de ruido y vibración de las operaciones ferroviarias de RLE y fuentes estacionarias (patio y taller ferroviario de 120th Street, instalaciones de estacionamiento y subestaciones de potencia de tracción). Antes de la mitigación, 278 residencias y dos instituciones hubieran sido afectadas por impactos moderados de ruido y 91 residencias y una institución hubieran

sido afectadas por impactos severos de ruido. Para reducir tales impactos por debajo de los criterios de FTA, se construirían barreras acústicas de aproximadamente 3.5 pies de altura (medidas desde la parte superior de la vía) por ambos lados de la estructura elevada de las vías a partir aproximadamente de 98th Street a 119th Street. Se espera que los impactos moderados de ruido permanezcan después de la mitigación de barreras acústicas, principalmente debido a su proximidad a las instalaciones de vías especiales.

Ningún impacto de vibración está proyectado en los recipientes residenciales o institucionales por la Alineación Preferida. Los automotores de CTA son más ligeros y cargan menos peso que los automotores de carga que viajan por las vías existentes de UPRR. Las estructuras elevadas de vías también transmiten menos vibración por la tierra que las vías al nivel de la calle, y los análisis indicaron que no habría ningún impacto debido a la vibración. Por lo tanto, no se requerirían ningunas medidas de mitigación de vibración.

Seguridad y protección (Sección 4.6)

Esta sección resume los beneficios y posibles impactos de seguridad y protección de la Alineación Preferida. La protección se refiere a protección contra el daño resultando en actos o circunstancias no intencionales que ocurran en o cerca de la propiedad de CTA. Mientras el proyecto incluye mejoras peatonales propuestas, como cruces peatonales marcados cerca de las estaciones, desde una perspectiva de seguridad, existe la posibilidad de que los peatones crucen las calles donde no hay cruces o señales peatonales. Las medidas de mitigación incluyen agregar señales, aparatos de aviso de cruce peatonal para los conductores, cercado y otros artículos justificados por un estudio de ingeniería de tráfico.

La seguridad se refiere a la protección de daño resultando en actos o circunstancias intencionales, incluyendo el crimen. Un plan específico al Proyecto RLE está siendo desarrollado durante la ingeniería preliminar y las medidas de seguridad

Barrera acústica: Ejemplo de una barrera acústica que sería construida para mitigar los impactos del ruido



Resumen de los beneficios e impactos

serán consistentes con las del sistema de CTA. Las medidas potenciales de seguridad bajo consideración incluyen un diseño abierto, iluminación, cámaras de vigilancia y/o patrullas extra de seguridad, espejos convexos, pulsadores de emergencia, cercado y paisajismo. Los impactos no serán adversos después de la implementación de las medidas de mitigación.

Recursos históricos y culturales (Sección 4.7)

Esta sección resume las conclusiones bajo la Sección 106 de la ley National Historic Preservation Act relacionada a los recursos históricos y culturales. Un efecto adverso es determinado cuando un proyecto alteraría cualquiera de las características de un recurso calificado de una manera que disminuiría la integridad de la ubicación, diseño, ambiente, materiales, trabajo, sentimiento o asociación del recurso. Por medio del proceso de Sección 106, CTA ha coordinado con la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Illinois y otras partes consultantes para discutir las propiedades y los distritos en el área del proyecto que son elegibles para ser incluidos en el Registro Nacional de Sitios Históricos además de los efectos potenciales del proyecto.

Quince propiedades históricas dentro del área del proyecto fueron evaluadas. Mientras las propiedades históricas enfrentarían impactos visuales directos debido a su proximidad a la Alineación Preferida, el impacto no comprometería la integridad de las propiedades o cualquiera de sus características que definen el carácter. No habrá ningunos efectos adversos sobre las propiedades históricas debida a la Alineación Preferida y no se requerirían ningunas medidas de mitigación. Una encuesta arqueológica identificó doce sitios dentro de una milla de proximidad al proyecto, pero no hay ningún sitio dentro del área del proyecto.

Materiales peligrosos (Sección 4.8)

Esta sección resume la posibilidad de encontrar materiales peligrosos durante la construcción y operación de la Alineación Preferida. Materiales peligrosos pueden incluir productos de petróleo, pesticidas, compuestos orgánicos, metales pesados u otros artículos que podrían afectar la salud humana o el medio ambiente.

CTA encontró parcelas con condiciones medioambientales reconocidas (RECs). Las RECs incluían tanques de almacenaje subterráneo (USTs) o uso anterior industrial/comercial de la propiedad. RECs fuera del sitio incluían la existencia de una propiedad ferroviaria, uso anterior industrial/comercial de propiedades adyacentes o la presencia potencial de USTs no resueltos. Setenta y ocho parcelas que requieren muestras del suelo fueron identificadas. Los contaminantes detectados en las muestras de análisis del suelo fueron típicos para un área urbana. También, CTA realizó encuestas de materiales peligrosos en los sitios donde hay edificios presentes. Materiales que contenían asbesto, pintura con plomo y desechos universales y peligrosos fueron encontrados dentro de algunos de los edificios.

El Proyecto RLE resultaría en impactos beneficiosos por medio de la limpieza y/o remoción del material contaminado durante la construcción. La demolición de los edificios resultaría en impactos beneficiosos por medio de la limpieza y/o remoción del material que contiene asbesto y pintura con plomo. Aunque la Alineación Preferida no tendría impactos adversos permanentes relacionados a los materiales peligrosos, CTA se adheriría a todas las regulaciones aplicables. Con el uso de las prácticas estándares y la implementación de mejores prácticas de administración, los impactos no serían adversos después de la mitigación.

Humedales (Sección 4.9)

Esta sección describe los beneficios e impactos potenciales de la Alineación Preferida sobre los humedales debido a que a las agencias se les requiere minimizar la destrucción, pérdida o degradación de los humedales durante la construcción y operación de los proyectos. Mientras la mayoría del área del proyecto es urbanizada con un drenaje subterráneo que no contiene humedales, la Alineación Preferida afectaría hasta 15.7 acres de humedales. La superficie afectada está ubicada principalmente en la proximidad del patio y taller de 120th Street, incluyendo a una pequeña cantidad de área de humedal limitada a una salida de alcantarilla entrando a Kensington Marsh. El Cuerpo de

Resumen de los beneficios e impactos

Ingenieros del Ejército de los EE. UU. determinó que no hay ningún área considerada bajo su jurisdicción de permisos y no tienen ninguna objeción al uso de Kensington Marsh. Los impactos serían mitigados por medio del cumplimiento con las regulaciones federales, estatales y locales. Ningún impacto permanecería después de la mitigación.

Impactos indirectos y acumulativos (Capítulo 5)

Mientras otros capítulos proveen un análisis y conclusiones sobre los impactos directos del proyecto, NEPA también requiere la consideración de los impactos potenciales indirectos y acumulativos. El Proyecto RLE toma en cuenta otras mejoras de proyecto de estudios anteriores además del presente y estudios futuros razonablemente previsibles y mejoras propuestas en el área del proyecto.

La implementación de la Alineación Preferida podría resultar en un redesarrollo potencial debido a un mejor acceso a trabajos, la atracción de desarrollo nuevo cerca de las estaciones y mejoramientos generales de habitabilidad. Las comunidades de los alrededores se beneficiarían de los impactos acumulativos de otros proyectos planeados en el área del proyecto porque mejorarían el acceso a trabajos, sitios de interés y residencias y resultarían en una reducción de emisiones atmosféricas. Por lo tanto, ningunas medidas de mitigación serían requeridas.

Recursos con impactos limitados o sin ningún impacto adverso (Capítulo 6)

La Alineación Preferida tendría impactos limitados o ningún impacto adverso en la calidad del aire, agua, llanura aluvial, vegetación, hábitat silvestre, especies amenazadas o en peligro, geología y tierras, y energía. Por lo tanto, no se requerirían ningunas medidas de mitigación.

Justicia medioambiental (Capítulo 7)

Esta sección resume el análisis de justicia medioambiental y difusión realizada para el proyecto. La justicia medioambiental es el tratamiento justo e involucramiento significativo de la gente sin importar su raza, color, origen nacional o ingreso. El área del proyecto consiste completamente de comunidades minoritarias, algunas de las cuales también son áreas de bajos ingresos.

Tanto los impactos y beneficios del proyecto afectarían principalmente a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos; un componente del propósito del proyecto es conectar a las comunidades desventajadas con los centros principales de empleo y actividad de Chicago.

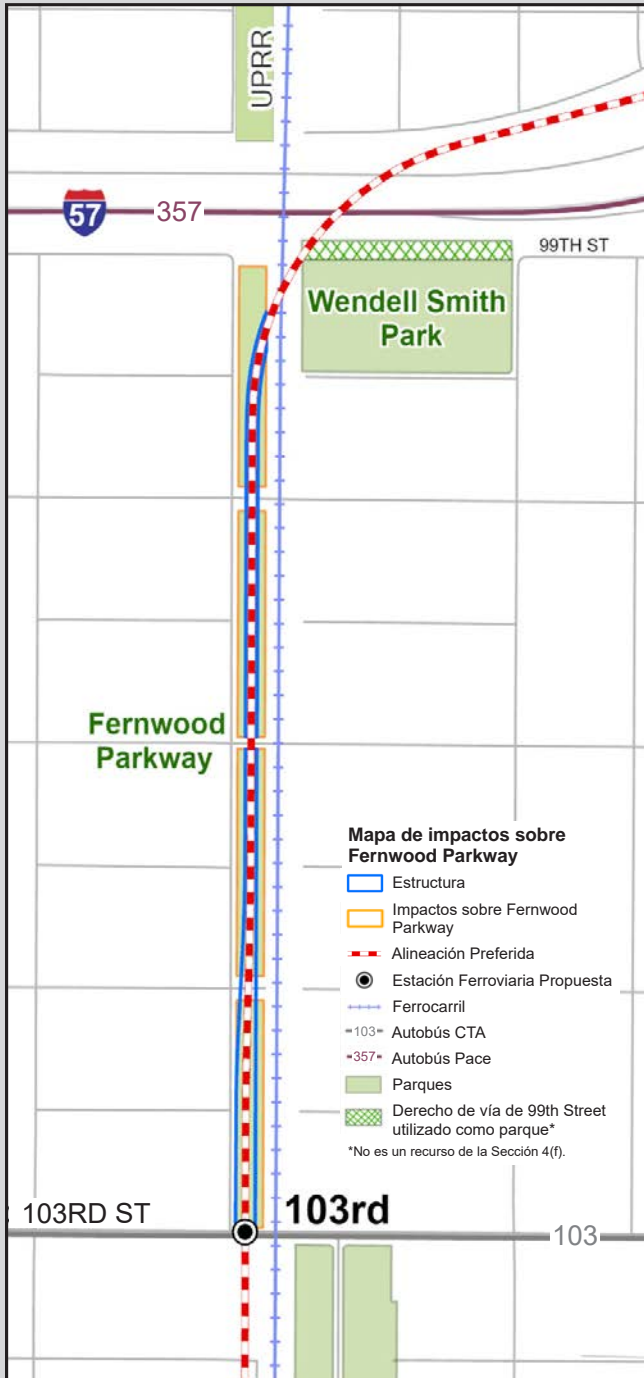
No habrá ningunos impactos desproporcionadamente altos ni adversos sobre las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos. CTA ha realizado una difusión y coordinación continua con las comunidades afectadas para discutir los impactos, beneficios y medidas de mitigación del proyecto.

Parques y la Sección 4(f) (Capítulo 8)

La Sección 4(f) es una ley federal que establece los requisitos para la consideración de los parques, áreas recreacionales y áreas de refugio silvestre públicos y recursos históricos en el desarrollo de los proyectos de transporte.

CTA ha coordinado activamente con el Distrito de Parques de Chicago para determinar las medidas apropiadas de mitigación. Basado en la consideración del uso directo propuesto además de las medidas de mitigación y mejoramiento, ningunos impactos adversos sobre los atributos, características o actividades de los parques resultarían debido a la Alineación Preferida.

Resumen de los beneficios e impactos



Abordando los impactos sobre los parques

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

Medidas de mitigación para Wendell Smith Park

Las actividades de construcción de la Alineación Preferida se considera como un uso temporal de la esquina noroeste del parque (0.1 acre). El tiempo anticipado de cierre total necesario sería considerablemente menos que el tiempo total necesario para la construcción del Proyecto RLE. Esto constituye una “ocupación temporal” bajo las consideraciones de la Sección 4(f). El terreno sería restaurado completamente a por lo menos igual que antes del Proyecto RLE.

Medidas de mitigación para Fernwood Parkway

La estructura de las vías para la Alineación Preferida correría por dos de las cuatro parcelas de Fernwood Parkway y los soportes de la estructura de las vías elevadas serían colocados permanentemente en la autopista. Esto resultaría en una incorporación permanente de 4.5 acres del espacio del parque, lo cual constituye un uso bajo la Sección 4(f).

Las medidas de mitigación para minimizar los impactos sobre Fernwood Parkway incluirían la restauración de las áreas alteradas, el reemplazo de la superficie por medio de parques contenidos más pequeños y paisajismo. Los parques contenidos serían directamente adyacentes al sendero de bicicletas Major Taylor Bike Trail, en el área de la comunidad de Washington Heights o áreas adicionales basado en futura coordinación con el Distrito de Parques de Chicago.

Resumen de los beneficios e impactos

Criterios* <small>*Desarrollados basado en el Propósito y Necesidad del Proyecto</small>	Alternativa de no construir	Alineación Preferida
Meta 1: Reducir los tiempos de tránsito		
Tiempos de recorrido entre las estaciones ¹ <i>130th Street al terminal de 95th/Dan Ryan</i> <i>130th Street a la estación de Jackson (Loop)</i>	38 minutos 69 minutos	15 minutos 40 minutos
¿Las estaciones propuestas servirían a las comunidades que dependen del tránsito?	No	Sí
¿Habría nuevo servicio directo a Altgeld Gardens?	No	Sí
Meta 2: Incrementar las opciones de viaje		
¿Habría mejor acceso a los centros regionales de empleo y áreas comerciales locales?	No	Sí
¿Existiría la posibilidad de posibles conexiones a otros modos de transporte público en las comunidades adyacentes al Proyecto RLE?	No	Sí
¿Reduciría el aislamiento geográfico?	No	Sí
¿Cuántas estaciones tendrían instalaciones de estacionamiento?	0	4 de 4
Número de espacios de estacionamiento park & ride	0	1,340
Meta 3: Incrementar la competitividad económica		
¿Podría impulsar el desarrollo cercano?	No	Sí
Meta 4: Minimizar los impactos medioambientales		
Desplazamientos y reubicaciones <i>Propiedades</i> <i>Edificios</i>	0 0	228 97
Impactos de ruido después de la mitigación <i>Recipientes con impactos moderados de ruido (antes/después de la mitigación)</i> <i>Recipientes con impactos severos de ruido (antes/después de la mitigación)</i>	Ningún cambio 0 0	No adversos 278/15 91/0
Impactos sobre los parques después de la mitigación <i>Fase de construcción</i> <i>Permanente</i> <i>Permanente (acres)</i>	Ningún cambio 0 parques 0 parques 0 parques	No adversos 1 parque 1 parque 4.5 acres
¿Habría impactos comunitarios después de la mitigación?	No	Sí
¿Habría impactos visuales y estéticos después de la mitigación?	No	Sí
Meta 5: Proporcionar el mejor valor		
Número de pasajeros proyectados (por día hábil) ²	0	41,500
Costos capitales (en mil millones, ADG) ³	\$0	\$3.6
Cambio anual en costos O&M (en millones) ⁴	Ningún cambio	\$32.7

1 Tiempo de recorrido de No Construir está basado en un viaje hacia el norte utilizando la ruta de autobús #34 transbordando a la Línea Roja en el terminal de 95th/Dan Ryan terminal en el periodo pico de la mañana; incluye los tiempos de recorrido de autobús y tren, tiempos de espera y tiempo de trasbordo en el terminal de 95th. El tiempo de recorrido de la Alineación Preferida incluye el tiempo de recorrido de RLE y tiempo de espera en la estación de 130th Street. Los tiempos de recorrido han sido actualizados desde el borrador de la EIS basado en los horarios de 2021 y de ingeniería del proyecto.

2 El número de pasajeros está basado en los resultados del modelo del software Simplified Trips-on-Project Software (STOPS) proyectando los números de pasajeros en 2040.

3 ADG = Año de Gasto. Los costos de capital están presentados en dólares ADG y son estimados aumentando los costos de capital de los dólares del año base 2021.

4 O&M = Operaciones y mantenimiento. Diferencia de la Alternativa de No Construir en los dólares del año 2020.

Involucramiento público

Difusión comunitaria para el Proyecto RLE ha ocurrido desde 2006. CTA ha realizado varias reuniones públicas y se ha reunido con muchas organizaciones comunitarias y agencias públicas.

Involucramiento significativo del público y de las partes interesadas han influido la definición del proyecto y la toma de decisiones. Los detalles adicionales acerca del proceso de difusión pública están descritos en el Capítulo 10 de la declaración EIS final. CTA seguirá involucrando y consultando a la comunidad mientras proceda el proyecto por los pasos de diseño y construcción. En febrero 2022 se llevaron a cabo audiencias públicas para presentar la EA suplementaria. Los comentarios fueron revisados por FTA y CTA con las respuestas a los comentarios incluidos en la declaración EIS final.

Para aprender más acerca del Proyecto RLE, visite el sitio web en www.transitchicago.com/rle/.

El público puede pedir ser agregado a la lista de contacto de RLE visitando el sitio web del proyecto o enviando un correo electrónico a RedExtension@transitchicago.com. Las personas agregadas a esta lista de contactos recibirán avisos de las próximas reuniones además de futuras actualizaciones sobre el Proyecto RLE.

Para información adicional o preguntas, favor de contactar a CTA por correo normal o correo electrónico:

Correo:

Chicago Transit Authority
Strategic Planning, 10th Floor
Attn: Red Line Extension Project
567 W. Lake Street
Chicago, IL 60661

Correo electrónico:

RedExtension@transitchicago.com



Reunión de puertas abiertas sobre el borrador de la EIS:
Noviembre 2016 en la iglesia St. John Missionary Baptist Church



Reunión de puertas abiertas sobre la Alineación Preferida:
Febrero 2018 en Gwendolyn Brooks College Preparatory Academy



Evento de difusión comunitaria:
Septiembre 2021 en Chicago State University

Costos y financiamiento del proyecto

CTA está buscando una amplia gama de fuentes de fondos locales, estatales y federales, incluyendo fondos federales New Starts, con la ayuda y apoyo de la comunidad.

En esta etapa de Desarrollo del Proyecto, el plan preliminar de financiamiento para el proyecto asume

una contribución de hasta 60 por ciento del programa de subsidios FTA Section 5309 Capital Investment Grant (CIG) (New Starts) hacia el costo total del proyecto y el resto de los fondos de fuentes no-CIG. El plan de financiamiento seguiría evolucionando en 2022 antes de la presentación de Entry into Engineering a FTA.

Próximos pasos para avanzar el proyecto

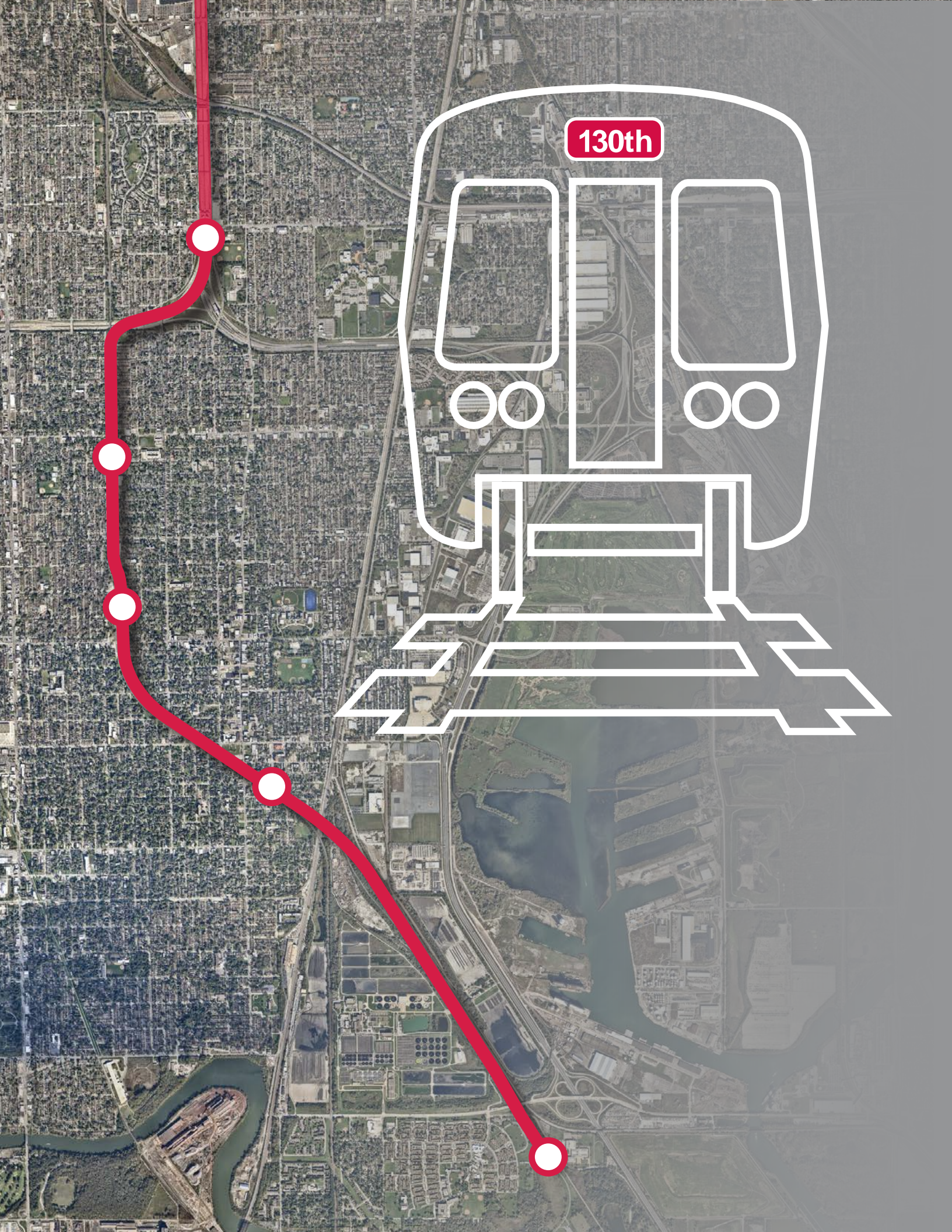
En 2020, CTA recibió la aprobación de FTA para entrar a la fase de Desarrollo del Proyecto New Starts del programa CIG de FTA. Entrando a esta fase fue un gran paso en el compromiso de CTA para seguir adelante con la construcción del Proyecto RLE. Durante la fase de Desarrollo del Proyecto New Starts, CTA completó la declaración EIS final y los documentos de ingeniería preliminar para satisfacer exitosamente los requisitos federales para esta fase.

CTA dirigió los fondos de su programa CIG (2022-2025) hacia el Proyecto RLE para financiar las actividades de ingeniería y diseño. Esto, además del financiamiento de CTA que actualmente está siendo utilizado para la revisión medioambiental y el trabajo de ingeniería preliminar. Estos fondos son parte del aporte local para el programa federal de subvenciones New Starts. Estas inversiones financieras demuestran el compromiso de CTA con el Proyecto RLE, la comunidad y FTA. Avanzar mediante el programa permitirá que CTA finalmente solicite más de un \$1 mil millón en fondos federales para financiar el Proyecto RLE, con un costo estimado de aproximadamente \$3.6 mil millones.

CTA estima que la construcción comenzará en 2025 con el servicio empezando en 2029. Las fechas anticipadas dependen en poder asegurar el financiamiento para el proyecto y las aprobaciones.



*Dependiendo en el financiamiento y las aprobaciones



130th