



CIUDAD DE INGLEWOOD

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COMUNITARIO

División de planeación



Christopher E. Jackson, Sr.
Director

Mindy Wilcox, AICP
Gerente de Planificación

10 de septiembre de 2020

AVISO DE PREPARACIÓN REVISADO

NOMBRE DEL PROYECTO: Proyecto del Conector de Tránsito de Inglewood

CÁMARA DE COMPENSACIÓN ESTATAL No.: 2018071034

FECHA DE CIERRE DE COMENTARIOS PÚBLICOS: 12 de octubre de 2020, antes del cierre de operaciones.

RESUMEN: El Proyecto del Conector de Tránsito de Inglewood (Proyecto propuesto) es una línea propuesta de transporte masivo por medio de transporte hectométrico (APM, por sus siglas en inglés) que conecta a la ciudad de Inglewood (la Ciudad) con la región más grande del sur de California. El Proyecto propuesto incluirá un carril guía para el transporte de 1.6 millas, tres estaciones, trenes APM e instalaciones de apoyo, incluyendo un establecimiento de mantenimiento y almacenamiento (MSF, por sus siglas en inglés) y dos subestaciones eléctricas de tracción (TPSS, por sus siglas en inglés). La Ciudad, como la Agencia Principal, preparó un Estudio Inicial (Estudio Inicial Original), el cual fue publicado en julio de 2018 (SCH 2018071034).

El Estudio Inicial Original determinó que un Reporte de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) sería preparado para cumplir con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para evaluar los posibles impactos significativos que podrían resultar del Proyecto propuesto. Un Aviso de Preparación (Aviso de Preparación Original) fue distribuido y se recibieron comentarios de parte del público y las agencias después de un período de comentarios de 30 días que terminó el 15 de agosto de 2018.

Como resultado de los comentarios recibidos, además del perfeccionamiento y las modificaciones hechas al Proyecto propuesto identificado en el Aviso de Preparación Original y el Estudio Inicial Original, este Aviso de Preparación y Estudio Inicial Revisados están siendo redistribuidos. Tras la distribución del Estudio Inicial Original, la Oficina de Planeación e Investigación (OPR, por sus siglas en inglés) del Estado de California actualizó y revisó los umbrales contenidos en el Apéndice G de los Lineamientos de Calidad Ambiental del Estado de California. El Estudio Inicial Revisado ha sido actualizado para abordar la lista de verificación actualizada del Apéndice G que entró en vigor el 28 de diciembre de 2018.

El Proyecto propuesto incluye mejoras de tránsito que serían construidas en la Ciudad a lo largo de la misma ruta y la alineación mencionada en el Aviso de Preparación Original y el Estudio Inicial Original. El carril guía elevado estaría ubicado principalmente dentro del derecho de paso público de la intersección de Market Street y la intersección de Florence Avenue, a lo largo de Market Street a Manchester Boulevard y luego a Prairie Avenue. Las porciones del carril guía elevado que no estén dentro del derecho

10 de septiembre de 2020

de paso público ocurren en la ubicación de la Estación de Market Street/Florence Avenue, en donde el carril guía elevado deja el derecho de paso y entra en un centro comercial existente al noreste de la intersección de Market Street y Regent Street. Los usos existentes serían demolidos.

El Proyecto propuesto empieza con una zona peatonal que se conecta con la Línea del Metro Crenshaw/LAX a lo largo de Florence Avenue en el centro de Inglewood a la estación de Market Street/Florence Avenue, la cual estará ubicada en una plaza comercial existente. El carril guía elevado del Proyecto propuesto empieza en la estación de Market Street/Florence, luego va por el suroeste a Market Street, en donde gira al sur al derecho de paso existente a lo largo de Market Street. La alineación del carril guía elevado continúa en Market Street hasta la intersección con Manchester Boulevard, en donde gira al este hacia Manchester Boulevard hasta la intersección con Prairie Avenue. En este punto, la alineación del carril guía elevado gira hacia el sur a Prairie Avenue y continúa hacia el sur en Prairie Avenue hasta la intersección de Prairie Avenue y Hardy Street, en donde termina con la estación de Prairie Avenue/Hardy Street.

El Proyecto propuesto también incluiría un establecimiento de mantenimiento y almacenamiento (MSF) para almacenar y darle mantenimiento a los trenes y dos subestaciones eléctricas de tracción (TPSS). El MSF propuesto sería construido junto al derecho de paso en el lugar propuesto para el MSF, al sur de la esquina de Hillcrest Boulevard y Manchester Boulevard, espacio que actualmente está ocupado por un centro comercial y una estación de gasolina; este lugar también incluiría uno de los sitios propuestos para las TPSS. El segundo sitio para la TPSS estaría ubicado en el Establecimiento Intermodal de Transporte (ITF, por sus siglas en inglés) propuesto por la Ciudad, ubicado en Prairie Avenue, al sur de Arbor Vitae Street; este sitio TPSS estaría al este de Prairie Avenue, fuera del derecho de paso dentro del sitio ITF. Los usos existentes serían demolidos. La duración anticipada de la construcción para el Proyecto propuesto es de 4 a 5 años.

El Aviso de Preparación Revisado y el Estudio Inicial Revisado reflejan las siguientes mejoras y modificaciones que se han hecho al Proyecto propuesto:

- Cambios al Proyecto propuesto de una alineación de aproximadamente 1.8 millas (2.9 km) de largo con 5 estaciones a una alineación de aproximadamente 1.6 millas (2.55 km) de largo con 3 estaciones. La alineación revisada sigue la misma ruta que la alineación original de Market Street y Florence Avenue a Manchester Boulevard a Prairie Avenue, terminando en la intersección de Prairie Avenue y Hardy Street.
- Las siguientes mejoras y modificaciones a las estaciones propuestas:
 - Modificar el Proyecto propuesto para reducir el número total de estaciones de las cinco estaciones consideradas previamente a tres estaciones.
 - Las nuevas ubicaciones para las tres estaciones son:
 - Estación Market Street/Florence Avenue: en una plaza comercial existente en la esquina sureste de la intersección de Market Street y Florence Avenue, entre Market Street y Locust Street;
 - Estación Prairie Avenue/Arbor Vitae: en la intersección de Prairie Avenue y Pincay Drive; y
 - Estación Prairie Avenue/Hardy Street: en la intersección de Prairie Avenue y Hardy Street.
 - Se ha agregado un enlace de puente peatonal para conectar la Estación Market Street/Florence Avenue con la línea del Metro Crenshaw en el lado norte de Florence Avenue.

10 de septiembre de 2020

- Extracción de las Instalaciones de Transporte Intermodal como parte del Proyecto propuesto. La Ciudad está procediendo con ese proyecto de forma separada.
- Reducir el posible número de subestaciones eléctricas de tracción de tres a dos. Una estará ubicada con el establecimiento MSF y una estará ubicada en el sitio ITF de la Ciudad en Prairie Avenue.

Este Aviso de Preparación Revisado y Estudio Inicial Revisado están siendo redistribuidos como resultado de este perfeccionamiento del Proyecto.

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

El Proyecto propuesto está ubicado completamente en la parte central de la Ciudad, al este de la Autopista de San Diego (I-405) y al norte de la Autopista Glen Anderson (I-105) en el Condado de Los Ángeles, California (ver la **Figura 1: Mapa de Ubicación Regional**).

El Proyecto propuesto normalmente está limitado por Florence Avenue al norte; Hardy Street al sur; el Distrito de Deportes y Entretenimiento de Los Ángeles (LASED, por sus siglas en inglés) al este y La Brea Avenue al oeste (ver la **Figura 2: Mapa de Proximidad del Proyecto**).

El Proyecto propuesto empieza con una zona peatonal que se conecta con la Línea del Metro Crenshaw/LAX a lo largo de Florence Avenue en el centro de Inglewood a la estación de Market Street/Florence Avenue, la cual estará ubicada en una plaza comercial existente. El carril guía elevado del Proyecto propuesto empieza en la Estación Market Street/Florence, y luego procede de la intersección de Market Street y Florence Avenue adyacente a la Línea Metro Crenshaw/LAX en el centro de Inglewood, al sur a través de Market Street, luego al este en Manchester Boulevard, girando hacia el sur en Prairie Avenue hasta su intersección con Hardy Street.

El carril guía elevado estará ubicado dentro del derecho de paso público a lo largo de Market Street, Manchester Boulevard y Prairie Avenue, con excepción de la Estación Market Street/Florence Avenue, la cual estará ubicada en un lugar que actualmente incluye uso comercial existente al noreste de la intersección de Market Street y Regent Street, y el MSF propuesto que estará ubicado en un lugar que actualmente tiene usos comerciales al sur de la intersección de Manchester Boulevard y Hillcrest Boulevard fuera del derecho de paso (ver la **Figura 3: Transporte hectométrico automatizado típico**). Se espera que las etapas de construcción estén contenidas dentro de la superficie ocupada y las servidumbres del Proyecto propuesto en los lugares que serán demolidos (para otros usos, incluyendo la Plaza comercial en Regent Avenue y Market Street, el edificio de oficinas comerciales en 150 S. Market Street y la plaza comercial en 500 E. Manchester Boulevard).

FECHA DE CIERRE DE COMENTARIOS PÚBLICOS: 12 de octubre de 2020, antes del cierre de operaciones.

Por medio de la presente se da aviso de que la Ciudad preparará un Reporte de Impacto Ambiental para el Proyecto propuesto según lo revisado y descrito en este Aviso de Preparación Revisado y el Estudio Inicial Revisado. El Reporte de Impacto Ambiental a ser preparado por la ciudad evaluará los posibles efectos ambientales significativos del Proyecto propuesto. La Ciudad está solicitando comentarios relacionados con el Proyecto propuesto según lo revisado.

Debido a las mejoras y modificaciones al Proyecto propuesto después de la publicación del Aviso de Preparación Original y el Estudio Inicial Original, este Aviso de Preparación Revisado y Estudio Inicial

10 de septiembre de 2020

Revisado han sido preparados para informar al público sobre los cambios al Proyecto propuesto. La Ciudad le está proporcionando este Aviso de Preparación Revisado y el Estudio Inicial Revisado que lo acompaña a la Oficina de Planeación e Investigación (OPR) del Gobernador, a cualquier fideicomisario o agencia responsable identificada para el Proyecto, a las ciudades y condados adyacentes, a todas las entidades que enviaron comentarios sobre el Aviso de Preparación Original y el Estudio Inicial Original, y a las entidades que soliciten dicho aviso sobre el Proyecto propuesto.

El Borrador del Reporte de Impacto Ambiental analizará los posibles impactos adversos que se espera que resulten del Proyecto propuesto según lo discutido aquí; identificará las posibles medidas de mitigación que podrían ser consideradas razonables y factibles, y analizará un rango razonable de alternativas al Proyecto propuesto que podrían reducir o evitar los impactos significativos potenciales que podrían resultar de la construcción de la operación del Proyecto propuesto, mientras continúa logrando factiblemente los objetivos del Proyecto.

La Ciudad anima a todas las partes a proporcionar información sobre problemas ambientales que podrían ser significantes, medidas de mitigación y alternativas razonables por ser incluidas en el Reporte de Impacto Ambiental. Cualquier agencia que esté enviando comentarios sobre este Aviso de Preparación Revisado y Estudio Inicial Revisado también deberá indicar si la agencia sería una agencia responsable o una agencia fideicomisaria para el Proyecto propuesto en conformidad con la Sección 15082(b) de los Lineamientos de la ley CEQA.

Una copia de este Estudio Inicial Revisado preparado para el Proyecto propuesto está disponible para ser revisada en el sitio web de la Ciudad de Inglewood en: <https://www.cityofinglewood.org/1016/Environmental-Documents>; y en los lugares mencionados abajo:

- Ayuntamiento de Inglewood, Lobby del Primer Piso, One W. Manchester Blvd., Inglewood, CA, 90301

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto propuesto incluiría un transporte hectométrico automatizado (APM) para transportar a los pasajeros desde y hacia el sistema regional del metro (línea Crenshaw) hacia el centro de Inglewood, el Foro, el LASED, el cual incluye el nuevo estadio de la NFL que se planea que abra en otoño de 2020 y el futuro Centro de Entretenimiento y Béisbol de Inglewood (IBEC, por sus siglas en inglés). El Proyecto propuesto consistiría en carriles guía dobles elevados para permitir que trenes APM continuos viajen en cada dirección. Se planea que el Proyecto propuesto tenga una capacidad de 11,500 pasajeros por hora. Además, el sistema de tránsito presenta una oportunidad de integración con la actividad económica local, el desarrollo orientado al tránsito y otras iniciativas en el área.

El Proyecto propuesto incluirá instalaciones de apoyo para proporcionar mantenimiento, almacenamiento y requisitos de energía del sistema que estarían ubicadas junto al carril guía elevado, pero justo fuera del derecho de paso de la calle. Estas instalaciones incluyen un establecimiento de mantenimiento y almacenamiento (MSF) de aproximadamente 78,000 pies cuadrados (7,246.43 metros cuadrados) para las actividades de mantenimiento y el almacenamiento de los trenes, y dos subestaciones eléctricas de tracción (TPSS) para proporcionar energía eléctrica para la operación del sistema. La ubicación del carril guía, las estaciones y las instalaciones de soporte del Proyecto propuesto aparecen en la **Figura 2**.

10 de septiembre de 2020

FACTORES AMBIENTALES POSIBLEMENTE AFECTADOS: Según lo descrito en más detalle en el Estudio Inicial Revisado, el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental considerará: estética, calidad del aire, recursos biológicos, recursos culturales, energía, geología y suelo, emisiones de gases de efecto invernadero, peligros y materiales peligrosos, uso y planeación de la tierra, ruido y vibración, población, empleo y vivienda, transporte y circulación, recursos de cultura tribal e impacto de los sistemas de servicios.

Se ha determinado que los recursos agrícolas y forestales, hidrología y calidad del agua, recursos minerales, servicios públicos, recreación e impactos de los incendios forestales tienen impactos menos significativos sobre el ambiente a través del análisis en el Estudio Inicial Revisado y no son propuestos para ser analizados en el Reporte de Impacto Ambiental.

PERMISOS/APROBACIONES SOLICITADOS: La ciudad de Inglewood tiene la principal responsabilidad de aprobar y llevar a cabo el Proyecto propuesto. Las aprobaciones requeridas para la implementación del Proyecto propuesto pueden incluir, pero no están limitadas a lo siguiente:

Aprobación y acciones de la agencia estatal y regional:

- Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD, por sus siglas en inglés)—permiso para operar un generador y un Plan de Control de Polvo;
- Junta Regional de Control de la Calidad del Agua (RWQCB, por sus siglas en inglés)—administra las regulaciones sobre la calidad del agua. Los permisos o aprobaciones requeridos por la WQCB pueden incluir pero no están limitados a: (1) Permiso General de Construcción de Aguas Pluviales; (2) Plan Estándar de Mitigación Urbana de Aguas Pluviales; y (3) Envío de un Reporte de Agua Reciclada para el uso de agua reciclada como medida de control de polvo para la construcción; y
- Agencia de Transporte del Estado de California (CalSTA, por sus siglas en inglés)—supervisión y consistencia con financiamiento de subvenciones del Programa Capital de Tránsito y Ferrocarril Interurbano (TIRCP, por sus siglas en inglés)

Aprobaciones y acciones de la ciudad de Inglewood:

- Certificación del Reporte de Impacto Ambiental Final para el Proyecto del Conector de Tránsito de Inglewood;
- Actualizaciones/enmiendas al Plan General de la Ciudad de Inglewood y el código municipal. Estos cambios están relacionados con el ajuste de los planes a la norma, según sea necesario, para reflejar las mejoras físicas dentro del Proyecto del Conector de Tránsito de Inglewood y las enmiendas técnicas necesarias para la construcción, operación y mantenimiento del Conector de Tránsito de Inglewood;
- Preparación de un Plan de Manejo de Aguas Pluviales específico para el Proyecto o de un Plan Estándar de Mitigación Urbana de Aguas Pluviales para aprobación;
- Aprobación del Departamento de Bomberos del Condado de Los Ángeles (como el contratista de la Ciudad);
- Licencias para movimiento de tierra, permisos de construcción, aprobación de ruta de transporte y otros permisos emitidos por el Departamento de Construcción y Seguridad del Proyecto y cualquier Departamento de Obras Públicas asociado para mejoras de la infraestructura;

10 de septiembre de 2020

- Permisos para eliminación de árboles;
- Permiso de Ruidos para la Construcción y extensión de las Horas de Construcción;
- Plano de zona/parcela y aprobaciones de cambio de zona;
- Aprobaciones de expropiación para la adquisición de parcelas fuera del derecho de paso de la Ciudad;
- Aprobaciones para planes de financiamiento o subvenciones locales, estatales o federales;
- Contratos de aprobación para el diseño y la construcción del Proyecto; y
- Otras aprobaciones, permisos o acciones locales, estatales o federales que puedan ser considerados necesarios para el Proyecto.

Otras agencias, como el Condado de Los Ángeles y la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro), pueden tener autoridad para aprobar o participación dependiendo del financiamiento usado para construir el proyecto propuesto.

COMENTARIOS SOBRE EL AVISO DE PREPARACIÓN Y EL ESTUDIO INICIAL REVISADO: La Ciudad está feliz de recibir comentarios sobre el alcance y contenido de los problemas ambientales a ser tratados en el Reporte de Impacto Ambiental.

Todos los comentarios serán considerados en la preparación del Reporte de Impacto Ambiental. Los comentarios escritos deben ser enviados a esta oficina antes de las 5 p. m. el 12 de octubre de 2020.

Las respuestas deben ser enviadas a la Srta. Mindy Wilcox, AICP, Gerente de Planeación, a la siguiente dirección y correo electrónico:

Ciudad de Inglewood
División de planeación
One W. Manchester Boulevard, 4th Floor
Inglewood, CA 90301
inglewoodtransitconnector@cityofinglewood.org

La ciudad aprecia su participación en el proceso de revisión ambiental.



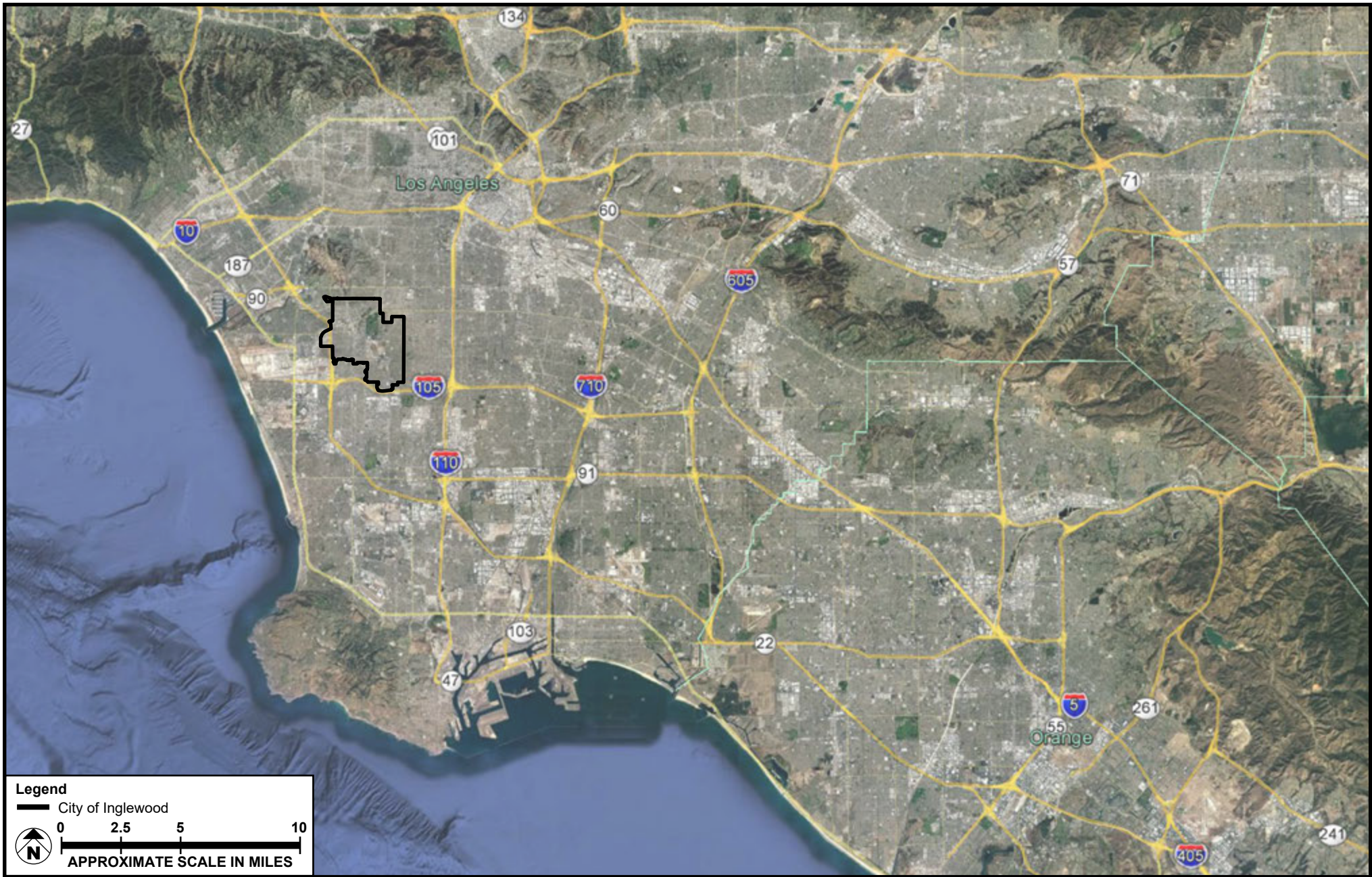
MINDY WILCOX, AICP, Planning Manager

Anexos:

Figura 1: Mapa de Ubicación Regional

Figura 2: Mapa de Proximidad del Proyecto

Figura 3: Transporte Hectométrico Automatizado Típico

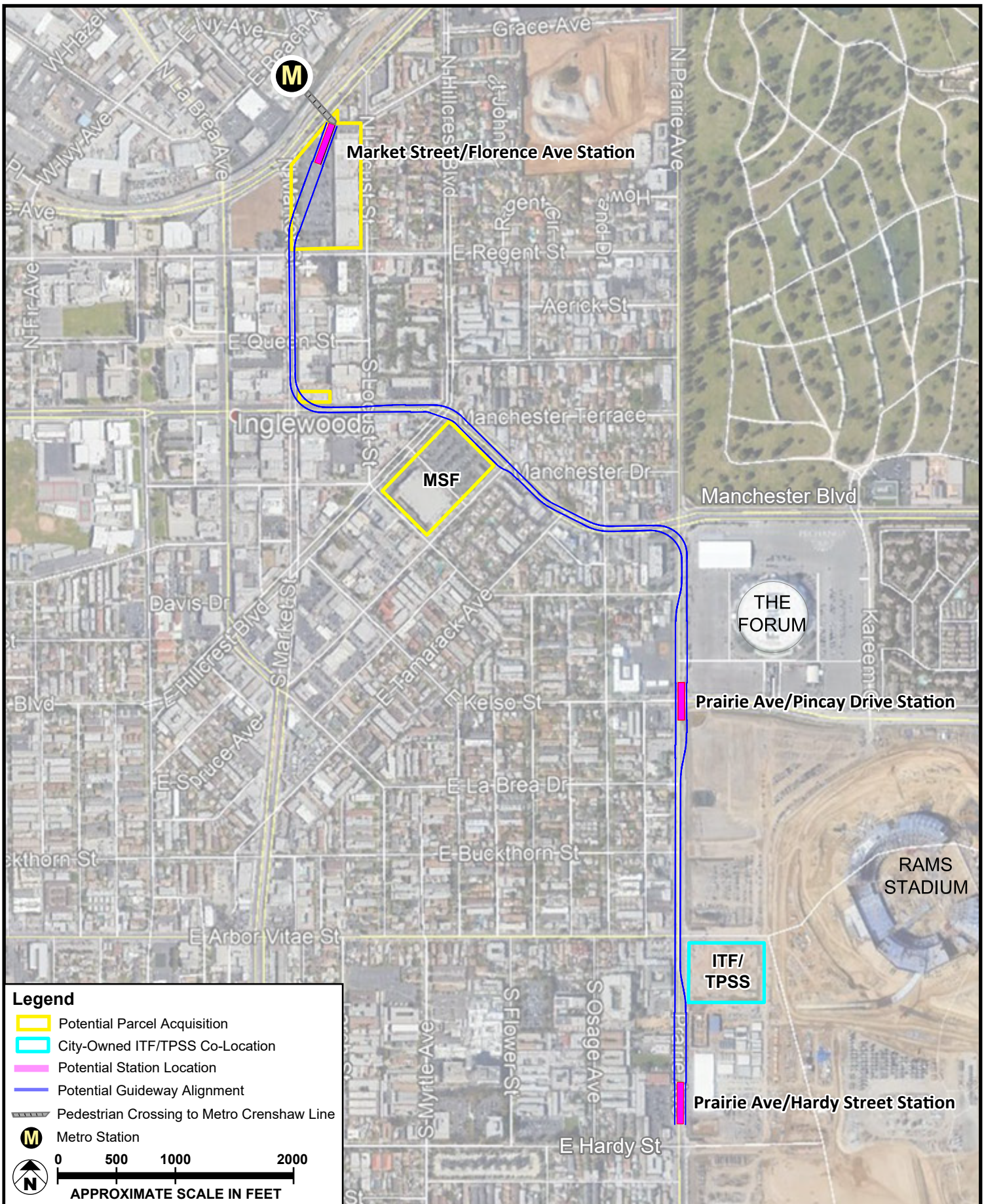


SOURCE: Google Earth - 2018

FIGURA 1



Mapa de Ubicación Regional



SOURCE: Google Earth - 2020; Meridian Consultants LLC - 2020

FIGURA 2



Mapa de Proximidad del Proyecto

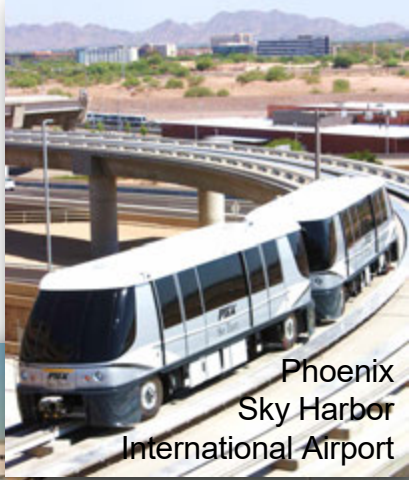
Las Vegas
Monorail



BART, Oakland
International
Airport



Phoenix
Sky Harbor
International Airport



Miami International Airport



Dallas/Fort Worth
International
Airport



JFK International Airport



SOURCE: LAX Landside Access Modernization Program - 2015

FIGURA 3

Transporte Hectométrico Automatizado Típico

