

RED AHEAD



Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr

RESUMEN

Chicago, Illinois | abril de 2015



Chicago Transit Authority





RESUMEN DEL PROYECTO

Introducción y Resumen General del Proyecto

La Chicago Transit Authority (CTA) emprende una iniciativa para reconstruir por completo la parte del norte de la Línea Roja desde la estación de Belmont hasta la estación de Howard y la Línea Púrpura desde la estación de Belmont hasta la estación de Linden. El Programa de Modernización de las Líneas Roja y Púrpura ("RPM", por sus siglas en inglés) reemplazará completamente la infraestructura de las estaciones viejas y en deterioro a lo largo de la línea ferroviaria más transitada de Chicago, incrementando las posibilidades para que la CTA aumente de forma significativa la capacidad de sus trenes y que haga mejoras en el servicio para las generaciones futuras.

Primera Fase del Proyecto RPM

Este programa de alcance masivo y de múltiples etapas se realizará en fases y brindaría a los viajeros todos los beneficios del servicio e infraestructura moderna una vez finalizado. Como parte del programa, la Federal Transit Administration ("FTA" por sus siglas en inglés) y la CTA han estado analizando las mejoras propuestas para la línea. La Primera Fase del Programa RPM incluye el Proyecto de Bypass de las Líneas Roja y Púrpura y el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr. Dentro del corredor del RPM, la Primera Fase también incluye las mejoras de señalización del corredor y otras mejoras interinas de los rieles, para las cuales no se anticipa que tengan repercusiones apreciables sobre el medio ambiente. La CTA está desarrollando diseños preliminares para estos proyectos interdependientes, mientras cada uno se somete a una revisión ambiental independiente. Esta Evaluación Ambiental ("EA" por sus siglas en inglés) cubre el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr.

Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr

El Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr incluirá la reconstrucción de aproximadamente 1.3 millas de vías ferroviarias que existen desde Leland Avenue en el sur hasta cerca de Ardmore Avenue en el norte. Las cuatro estaciones (Lawrence, Argyle, Berwyn, y Bryn Mawr) en este segmento serán reconstruidas, ampliadas, y modernizadas, al mismo tiempo se proveerá ascensores para dar acceso a las personas con discapacidades y mejorar la comodidad de las personas mayores de edad y los viajeros con carritos, coches para niños y maletas.

El proyecto propuesto aumentaría la capacidad para pasajeros y el acceso a la estación a lo largo del corredor, ampliaría los andenes y las escaleras de paso, y reemplazaría y modernizaría las paredes de terraplén y las estructuras del puente.

En el 2014, más de 5 millones de viajes de tránsito se iniciaron en estas estaciones. A pesar de las mejoras recientes en las estaciones, las estructuras principales de soporte, que fueron construidas hace más de 90 años, son antiguas y nunca han sido reemplazadas. Las mejoras propuestas modernizarían la infraestructura y también dejarían a la CTA acomodar a más viajeros, incluso a los viajeros con discapacidades.

Sobre este Resumen



La FTA y la CTA han preparado una Evaluación Ambiental (EA) para el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr. La EA es un documento exigido por el gobierno federal, el cual evalúa la importancia de los impactos generados por el proyecto de transporte propuesto. Este ofrece un sinopsis general de su contenido y el proceso que se siguió para elaborar la EA.

El contenido de este resumen incluye lo siguiente:

- El propósito y la necesidad del Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr
- Un resumen del proceso de planificación y las alternativas que condujeron a esta propuesta de proyecto
- Una descripción del proyecto propuesto, identificado como la Alternativa de Construcción
- Un resumen de los beneficios e impactos potenciales de la Alternativa de Construcción, y las medidas para mitigar los impactos adversos del proyecto
- Un resumen general del alcance y el proceso para incluir al público
- Compromisos del proyecto y los próximos pasos

Jarvis
Morse
Loyola
Granville
Thorndale
Bryn Mawr
Berwyn
Argyle
Lawrence
Wilson
Sheridan
Addison

Propósito del proceso de la Evaluación Ambiental (EA)



La Ley de la Política Medio-Ambiental Nacional de 1969 ("NEPA" por sus siglas en inglés) es una ley federal que exige que se consideren los impactos medio ambientales antes de aprobar un proyecto subvencionado con fondos federales, que pueden generar impactos importantes sobre el medio ambiente o donde los impactos todavía no se han determinado.

El proceso que establece la NEPA ofrece un marco para la toma de decisiones, con el fin de considerar el propósito y la necesidad de la acción propuesta, las soluciones posibles de diseño, los costos, y los beneficios relativos del proyecto.

La EA ofrece una evaluación detallada de los impactos sociales, económicos y medio ambientales del proyecto propuesto y recomienda medidas para abordar los impactos identificados.

Después de recibir comentarios por parte del público sobre la EA, la FTA emitirá su determinación sobre el proyecto propuesto, basada en la importancia de los impactos identificados durante el proceso de revisión bajo la NEPA. Los resultados orientarán la planificación en el futuro, así como la implementación del proyecto.

Propósito y Necesidad del Proyecto



Propósito del Proyecto

El Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr tiene el propósito de brindar servicio de tránsito continuo a alta velocidad para enlazar el lado norte de Chicago y la zona suburbana del norte con el centro de la ciudad y las demás áreas metropolitanas de Chicago. El proyecto ampliará la capacidad para hacer frente a la creciente demanda en el índice de viajeros, a la vez reducirá los tiempos de recorrido por tren y mejorará el acceso al sistema para las personas con discapacidades.

La expansión de capacidad ofrecería el beneficio añadido de llevar la condición envejecida de la infraestructura ferroviaria a un buen estado de conservación, por lo tanto mejorando la eficiencia y la fiabilidad del servicio. Las medidas para incorporar funcionalidades modernas en todas las estaciones, incrementar la capacidad para pasajeros, y mejorar la velocidad y la confiabilidad afrontarían los problemas de seguridad y accesibilidad, y extendería la vida útil del sistema.

Necesidad para el Proyecto

- La demanda en el índice de viajeros en los momentos de máximo tránsito excede la capacidad existente de la infraestructura, tanto de los rieles como de las estaciones.
- Un número importante de usuarios de tránsito depende de la línea ferroviaria existente que enlaza el lado norte de Chicago y la zona suburbana del norte con el Loop (el distrito comercial en el centro de Chicago) y las demás áreas metropolitanas.
- Frecuente hacinamiento de pasajeros en los trenes y los andenes.
- La infraestructura existente ha superado sustancialmente la vida útil esperada.
- Las mejoras en las estaciones son necesarias para asegurar la accesibilidad, conforme a la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades ("ADA" por sus siglas en inglés).
- Se vuelve más difícil y costoso mantener condiciones seguras de funcionamiento a medida que la infraestructura va envejeciendo.

**Línea Roja –
Más de 90 años
de servicio**



Estación de Lawrence de la década de los años cuarenta, que mira hacia el este. Chicago Transit Authority



Estación de Argyle de la década de los años cuarenta, que mira hacia el oeste. Fotografía por cortesía del Museo de Historia de Chicago



Estación de Berwyn, construido en 1957, que mira hacia el este. Chicago Transit Authority

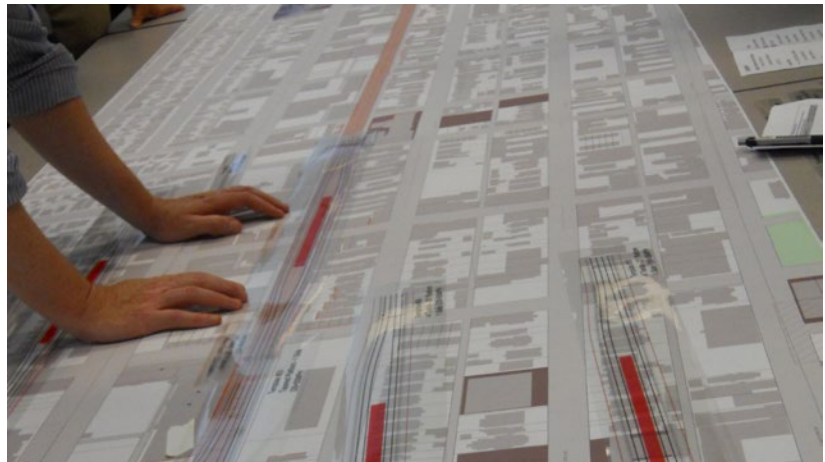
Proceso para desarrollar las alternativas



El proyecto propuesto evaluado en esta EA fue elaborado y desarrollado mediante los procesos de planificación durante múltiples años que se inició en el año 2009. Desde el 2009 hasta el 2013, la CTA se ha dedicado a perfeccionar la Alternativa de Construcción, en base a análisis técnicos y por medio del diálogo continuo con la comunidad.



- 2009-2010:** La CTA llevó a cabo un estudio de la visión del RPM entre el otoño de 2009 y el otoño de 2010 para entender las prioridades y las preocupaciones del público, para realizar un análisis de condiciones existentes, y para visualizar las alternativas del proyecto dentro de su contexto. Este análisis ayudó a definir el propósito y la necesidad del proyecto e incluyó una evaluación a alto nivel de las mejoras eventuales del corredor. En el proceso, se celebraron cuatro reuniones abiertas al público, a las cuales asistieron más de 300 personas, un sitio de web, un período de tiempo dedicado a los comentarios, y una encuesta por correo directo enviada a más de 11,000 residentes y negocios a lo largo del corredor.
- 2011:** En enero de 2011, se inició el proceso del alcance del proceso bajo la NEPA. Este proceso tiene el fin de informarle al público sobre el proyecto y de recoger comentarios sobre el alcance de los estudios ambientales, la versión preliminar de la declaración del propósito y de necesidad del proyecto, y las alternativas que a ser evaluadas. Cuatro reuniones se llevaron a cabo para proveer al público la oportunidad de hacer comentarios sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas bajo consideración, y las cuestiones y los temas de preocupación que debían tenerse en
- cuenta en la versión preliminar de la Declaración sobre los Efectos Ambientales para las 9.6 millas del corredor del RPM en su totalidad.
- 2012:** La CTA llevó a cabo dos reuniones informativas con la comunidad a comienzos del 2012, las cuales permitieron informar a los asistentes sobre las alternativas perfeccionadas del corredor del RPM basadas en el alcance al público, revisar la información sobre el proyecto, y aclarar el entendimiento del proyecto y del proceso de estudio medio ambiental.
- 2013:** Durante el 2013, la CTA llevó a cabo investigaciones adicionales y un proceso de diseño conceptual para buscar formas para disminuir aún más los impactos ambientales. Al final del 2013, la FTA y la CTA desarrollaron un enfoque adaptado para las mejoras graduales del corredor del RPM.
- 2014:** La CTA anunció al público el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr en abril de 2014. A lo largo de la primavera del 2014, la CTA llevó a cabo varias reuniones con grupos comunitarios de enfoque particular y llevó a cabo una reunión abierta al público. Estas reuniones se llevaron a cabo con el fin de recoger comentarios por parte el público sobre las mejoras propuestas y para determinar los temas de preocupación que debían ser analizados y documentados dentro de la EA.



Jornadas colaborativas de diseño del proyecto de modernización de las Líneas Roja y Púrpura (2012)

Alternativas Consideradas



Esta EA compara la Alternativa sin Construcción y la Alternativa de Construcción del Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr.

Alternativa sin Construcción

Se requiere el análisis de la Alternativa sin Construcción como parte del análisis ambiental de la NEPA y los resultados son usados para comparar los beneficios y los impactos en relación con la Alternativa de Construcción. La Alternativa sin Construcción representa la situación futura que probablemente existiría si no se implementara el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr.

Características claves de la Alternativa sin Construcción

- Incluye el mantenimiento típico continuo y las reparaciones, incluyendo el financiamiento de las reparaciones de emergencia de acuerdo a información histórica
- No amplía la capacidad
- No moderniza la infraestructura
- No incorpora ascensores para las personas con discapacidades (Accesibilidad conforme a la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades (ADA))
- Beneficios limitados que sólo proveen una corta extensión de la vida útil de la estructura.

Alternativa de Construcción

La Alternativa de Construcción del Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr consiste en la reconstrucción de aproximadamente 1.3 millas de las Líneas Roja y Púrpura desde Leland Avenue en el sur hasta cerca de Ardmore Avenue en el norte. El área del proyecto está en las comunidades de Uptown y Edgewater.

El proyecto resultaría en estructuras modernas con una vida útil de 60 a 80 años y sostendría el crecimiento y el desarrollo futuro en el corredor.

Características claves de la Alternativa de Construcción

- Reemplaza y moderniza las paredes de terraplén en deterioro y las estructuras de los puentes
- Acomoda a más pasajeros casi duplicando el ancho de los andenes de las estaciones
- Proporciona trenes de mayor capacidad para sostener el crecimiento y el desarrollo en el futuro
- Ofrece accesibilidad completa conforme a la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades (ADA) en las estaciones reconstruidas
- Mejora el acceso mediante escaleras más anchas

Las siguientes secciones detallan los elementos físicos principales de la Alternativa de Construcción, las obras de construcción anticipadas, el cronograma de implementación, y las consideraciones de costos y financiamiento.

Mejoras de las estaciones

Las estaciones de Lawrence, Argyle, Berwyn, y Bryn Mawr serán completamente reconstruidas como parte de la Alternativa de Construcción. Nuevas funcionalidades, tales como los ascensores, andenes más anchos y largos, y escaleras más anchas, aumentarían la capacidad, ofrecerían accesibilidad conforme a la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades, y mejorarían el acceso de los pasajeros y en casos de emergencia.

Características claves

- Acceso conforme a la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades en todas las estaciones
- Accesibilidad mejorada para viajeros
- Tiempos reducidos de espera
- Subir y bajar con mayor rapidez
- Circulación mejorada de pasajeros en los andenes
- Funcionalidades mejoradas, incluyendo la iluminación y la señalización



Visualización de la estación de Bryn Mawr

Impactos claves

- Se requeriría derecho de vía adicional para acomodar los nuevos andenes más anchos.

Cómo la Alternativa de Construcción reduce los impactos

- Para contrarrestar los impactos sobre las propiedades colindantes, la ampliación del derecho de vía se realizaría sobre los callejones colindantes a lo largo del lado este del eje de las vías ferroviarias, donde sea posible.

Reconstrucción de las Vías Ferroviarias

La Alternativa de Construcción también reconstruiría por completo el sistema de rieles elevados desde Leland Avenue hasta cerca de Ardmore Avenue. La estructura propuesta sería una estructura aérea cerrada con fijación directa a los rieles, rieles soldados (soldados en las juntas), y barreras acústicas. Con las vías de fijación directa, los rieles están montados en bloques de concreto de diseño especial que están fijados a una plataforma de concreto.

Beneficios claves

- Aumento de la velocidad de los trenes al eliminar y evitar zonas de velocidad lenta
- Reducción del ruido y los impactos de vibraciones al mínimo mediante el uso de los rieles con plataforma cerrada
- Reducción de mantenimiento debido al uso de rieles de fijación directa

Impactos claves

- Las vías ferroviarias serán construidas a mayor distancia entre sí para acomodar los andenes más anchos.



Visualización de la extensión sobre el callejón

Cómo la Alternativa de Construcción reduce los impactos

- La ampliación se realizará sobre los callejones colindantes al lado este del eje de las vías ferroviarias. Cerca del Salón de Bailes Aragon, parte de esta ampliación se llevaría a cabo al oeste del eje existente, con el fin de evitar los efectos negativos sobre este lugar histórico.
- Se propone el uso de barreras acústicas (de 3 a 5 pies de alto) a ambos lados de la plataforma de las vías ferroviarias con el fin de reducir la transmisión del ruido a nivel de las vías ferroviarias y por debajo de la misma.

Mejoras de los viaductos

En la actualidad, los viaductos (esas estructuras parecidas a puentes que permiten pasar a los trenes por encima de la calle y a los automóviles pasar por debajo de los rieles) consisten en estructuras de planchas de hormigón que se sostienen sobre columnas (pilares) en el centro de las calles con orientación de este-oeste y sobre las aceras. La excepción de esta configuración se da en la estación de Lawrence, donde no hay columnas en la calzada. Conforme a lo propuesto, las mejoras eliminarían las columnas en las calles a lo largo del corredor del proyecto, así mejorando el campo visual y la seguridad de los peatones, los choferes, y los ciclistas.



Viaductos existentes en la estación de Bryn Mawr

Beneficios claves

- Los nuevos viaductos, elevados desde 5 hasta 10 pies, cumplirán con las normas vigentes del Departamento de Transporte de Illinois para la holgura vertical.

Impactos claves

- No habrá impactos más allá de la altura aumentada de las estructuras.
- Cómo la Alternativa de Construcción reduciría los impactos
- No se requiere ninguna modificación.



Visualización de la estación de Bryn Mawr con la eliminación de las columnas

Modernización de la estructura de las vías ferroviarias

La Alternativa de Construcción incluiría una nueva estructura, ligeramente más alta, para sostener los rieles. El soporte actual de los rieles, al cual se refiere como “terraplén”, fue construido en la década de los años veinte usando paredes de terraplén rellenos de tierra. Actualmente el terraplén sostiene cuatro líneas de tren (las vías de la Línea Roja que recorre del norte a sur, y las vías para el tren expreso de la Línea Púrpura que recorre de norte a sur).

La reconstrucción de las estaciones consistiría en remover partes de las paredes existentes de terraplén y rellenos de tierra, con el fin de construir nuevas edificaciones para las estaciones. Cada estación estaría dotada de acceso mejorado desde la planta baja hasta el andén con ascensores (para la accesibilidad conforme a la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades) y escaleras de paso más anchas.

Beneficios claves

- Las estructuras nuevas y modernas tendrían una vida útil de 60 a 80 años.

Impactos claves

- Las obras de construcción desplazarían algunos edificios para acomodar la necesidad de derechos de vía y los sitios de preparación de las obras.

Cómo la Alternativa de Construcción reduciría los impactos

- La estructura aérea propuesta reduciría al mínimo los desplazamientos de propiedades.

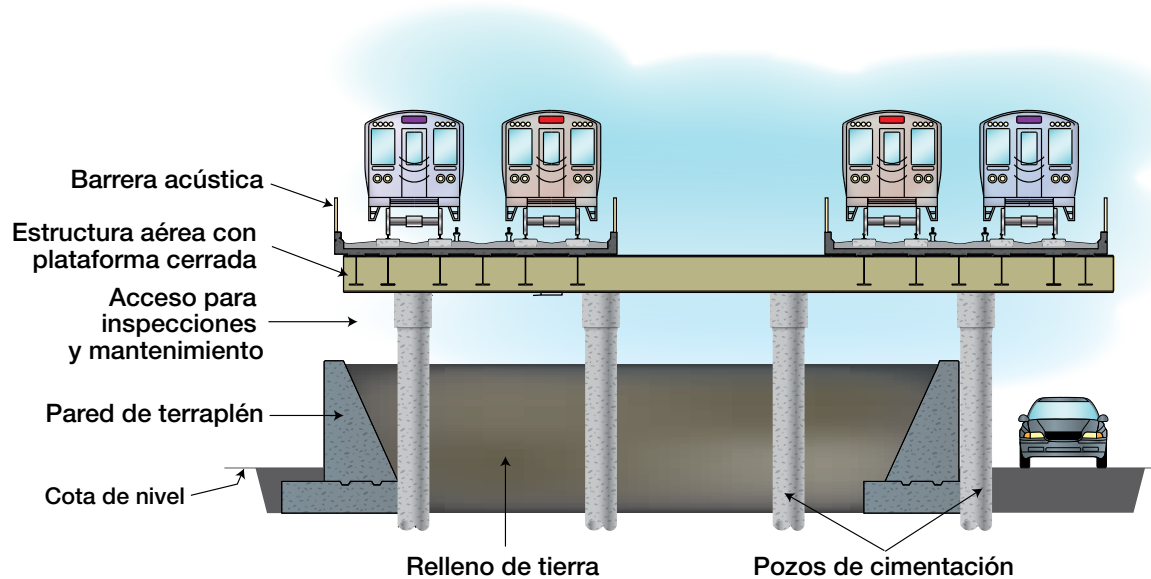
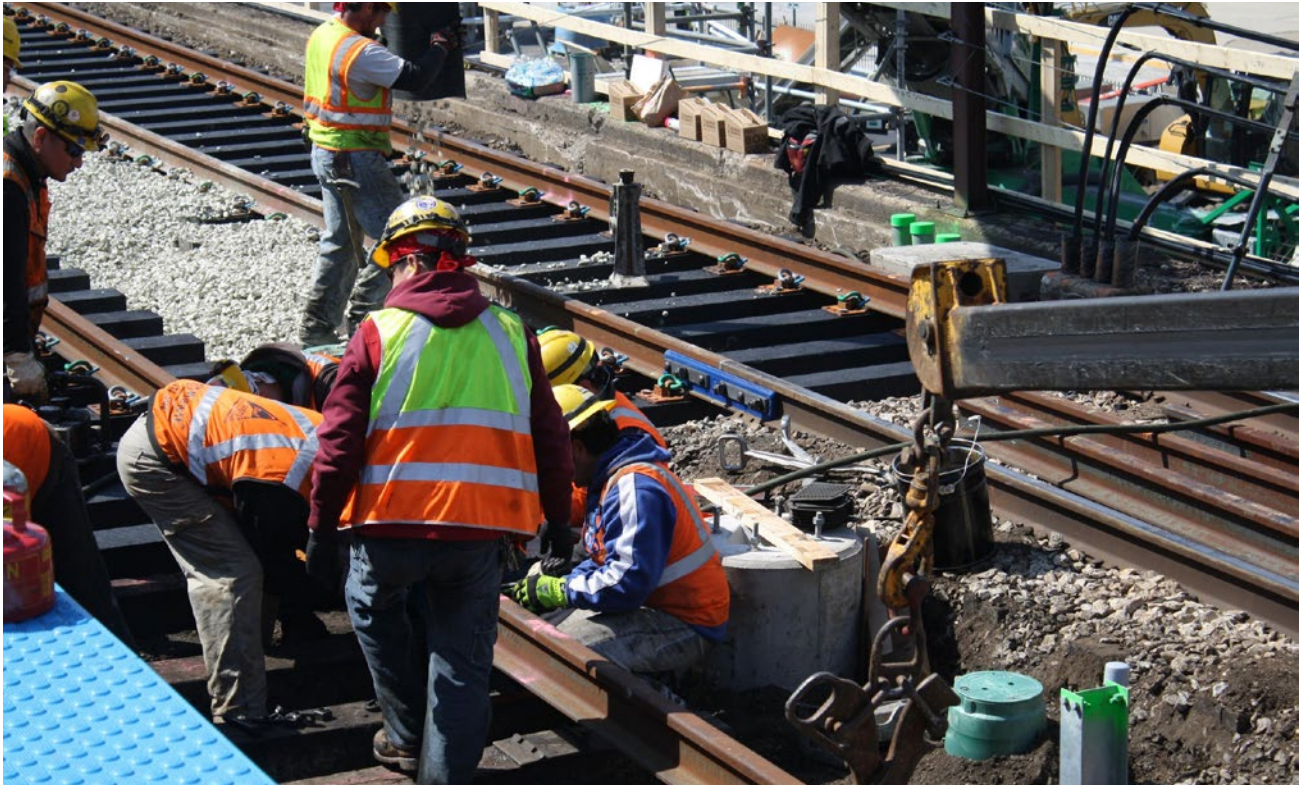


Diagrama esquemático de la estructura propuesta de las vías ferroviarias y el terraplén



Cómo será construido el proyecto

La Alternativa de Construcción usaría sitios de preparación de obras fuera de la calle durante la etapa de la construcción. Se anticipa que habrá dos etapas de construcción de las vías ferroviarias para este proyecto. Este enfoque fue desarrollado para permitir el mayor número de mejoras dentro del plazo de tiempo más corto, a la vez de minimizar los impactos en el servicio de los pasajeros y la comunidad.

Sitios de construcción

- Las obras de construcción por lo general se llevarían a cabo dentro del derecho de vía existente de la CTA y en las propiedades que se comprarán para este proyecto.
- Los sitios de construcción fuera de la calle fueron identificados para cubrir las necesidades de construcción, al mismo tiempo minimizando los cierres de calle. Donde es posible, los lugares de estacionamiento fueron identificados para el uso de las obras, con el fin de contrarrestar los efectos negativos sobre las propiedades.
- Algunas partes de ciertos sitios de construcción darían la oportunidad para el redesarrollo urbano después de que se termine la construcción del proyecto. Este redesarrollo sucedería de forma independiente del proyecto.

Construcción por etapas

Se propone realizar la construcción en dos etapas:

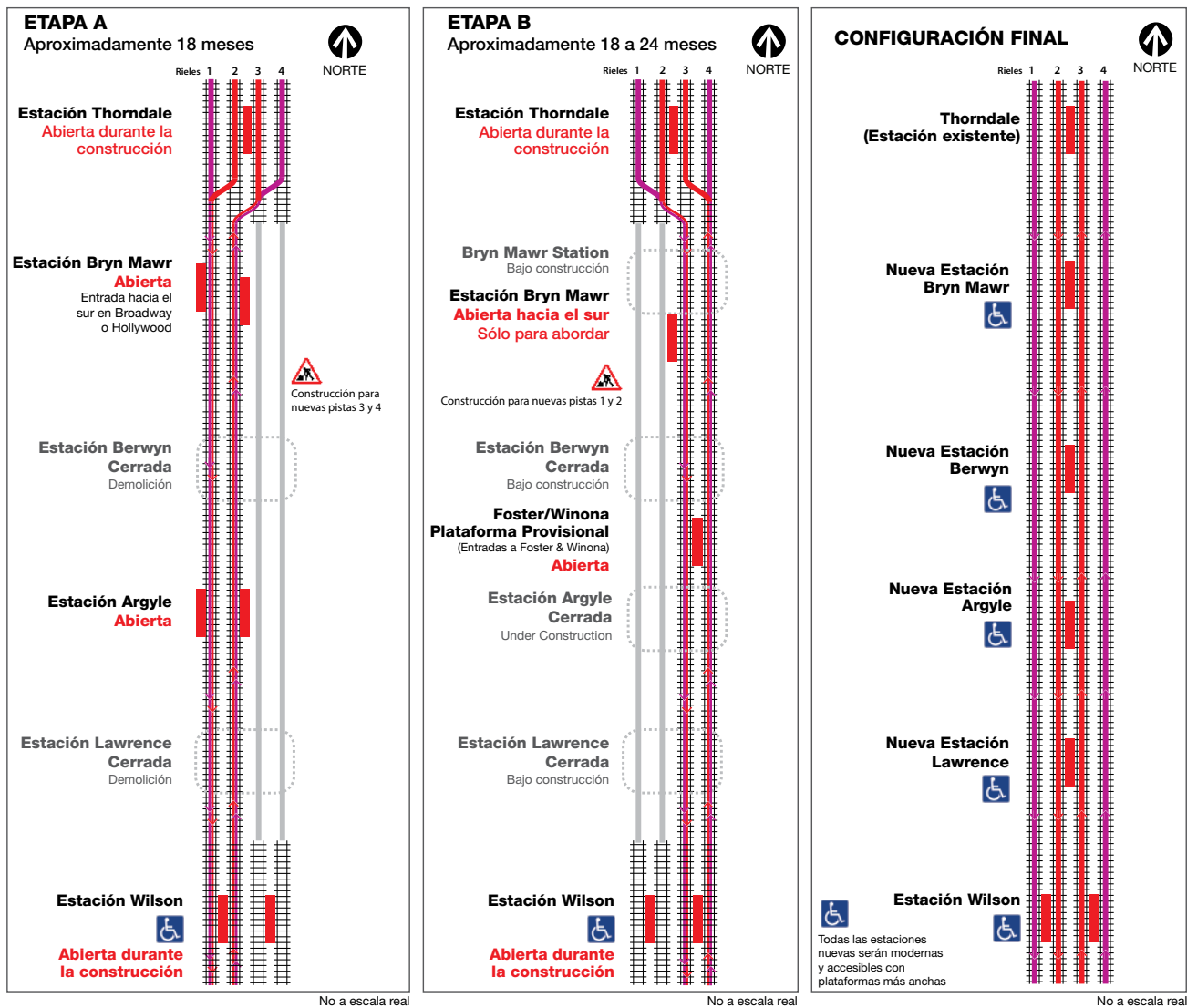
- **Etapla A** – Por aproximadamente 18 meses, las dos vías ferroviarias al este serán reconstruidas mientras los trenes de las Líneas Roja y Púrpura compartirían las dos vías ferroviarias existentes al oeste. Las esta-

ciones de Lawrence y Berwyn estarían cerradas. Los usuarios accederán a los trenes de las Líneas Roja y Púrpura por medio de los andenes provisionales ubicados en las estaciones de Bryn Mawr y Argyle.

- **Etapla B** – Por aproximadamente 18 a 24 meses, las dos vías ferroviarias al oeste serán reconstruidas, mientras los trenes de las Líneas Roja y Púrpura compartirían las nuevas vías ferroviarias reconstruidas al este. Las estaciones de Lawrence, Argyle, y Berwyn estarían cerradas. Los usuarios accederán a los trenes de las Líneas Roja y Púrpura por medio de andenes provisionales ubicados en Bryn Mawr (solamente para los trenes que recorren hacia el sur) y Foster/Winona (para ambas direcciones).
- Durante la construcción, los viajes en tren por la Línea Roja continuarán con sus horarios de 24 horas y la frecuencia de los trenes generalmente será la misma como lo es en la actualidad.

Cronograma de implementación de las obras

- Sujeto al financiamiento, la construcción de la Alternativa de Construcción podría empezar tan pronto como el 2017 y tardaría un total de aproximadamente 36 a 42 meses.



Costos del proyecto y consideraciones de financiación

Los costos preliminares de construcción para el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr fueron estimados basados en la ingeniería conceptual del proyecto. Estos cálculos preliminares serán pulidos durante la ingeniería preliminar que está en curso.

- Se anticipa que los costos de capital para el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr ascienden a aproximadamente \$1.33 billones en dólares con valor del año de su desembolso.
- La CTA piensa solicitar financiamiento del programa de Subvenciones para Inversiones de Capital ("CIG" por sus siglas en inglés) de la FTA para el Proyecto de Modernización de Lawrence a Bryn Mawr. El programa de CIG, conocido más comúnmente como "Nuevos Inicios, Pequeños Inicios, y el Programa de Capacidad Básica", consiste en un proceso de múltiples pasos y de múltiples años que los patrocinadores de los proyectos deben realizar antes de que un proyecto reúna los criterios para recibir el financiamiento. Los pasos en este proceso y los requisitos básicos del programa se pueden consultar en el sitio de web de la FTA, al www.fta.dot.gov.
- La CTA se propone utilizar una mezcla de fondos federales, estatales y locales para financiar este proyecto. El uso de fondos federales exige una contrapartida de fondos locales de (fondos estatales y locales) que equivalen a más de la mitad de los costos proyectados. La CTA sigue colaborando con las agencias federales, estatales, y locales y con los funcionarios elegidos con el fin de obtener el financiamiento necesario para que el proyecto siga avanzando con el apoyo de la comunidad.
- La CTA está investigando posibles estrategias para reducir costos por medio de métodos alternativos de construcción y financiamiento.

Análisis bajo la Ley de la Política Ambiental Nacional (NEPA)



Los posibles efectos medio ambientales perjudiciales se detallan en los capítulos 3 y 4 de la EA, los cuales se explican en forma resumida a continuación.

Transporte (Capítulo 3)

La Alternativa de Construcción se realizará en obras de dos etapas. Durante ambas etapas de construcción, solamente dos de las cuatro vías existentes transportarían los trenes mientras se lleva a cabo la construcción en las dos otras vías. Habrá ciertos efectos perjudiciales de carácter provisional:

- Los cierres provisionales de estaciones, realizadas en fases sucesivas, ocasionarían mayor tiempo de recorrido a pie para los pasajeros hacia y desde las estaciones.
- Los desvíos serían requeridos para los peatones.
- El estacionamiento para bicicletas sería provisionalmente desplazado durante la construcción.
- Las entradas de las estaciones serían reconfiguradas para separar a los pasajeros de las zonas de obras activas y se establecerán entradas provisionales de estación.
- Se programarán interrupciones del servicio en tren y en autobús durante las obras para los fines de semana y los períodos fuera del tránsito máximo, en la medida que sea posible. La CTA daría notificaciones de cambios provisionales de servicio a los propietarios, a los residentes, a los comerciantes, y a los pasajeros en el tránsito en las zonas cercanas.
- En los momentos en que se cerrarían los viaductos de forma provisional debido a las actividades de las obras, se desviarían las rutas de autobús afectadas de forma transitoria.
- La CTA añadiría el servicio a las rutas de autobús paralelas y de enlace, según sea necesario, para acomodar a más viajeros que decidan ir por autobús en vez de la Línea Roja, debida a los cierres provisionales de estación.

Desplazamientos (Sección 4.1)

Las propiedades que quedarían afectadas están limitadas a dos usos comerciales (dos concesionarios automovilísticos contiguos de marca Toyota cerca de Broadway y Hollywood Avenue) y algunos lugares de estacionamiento. No se ha propuesto ninguna parcela residencial para la adquisición, que sea permanente o provisional, como parte de la Alternativa de Construcción. Sí habrá algunos desplazamientos provisionales de cuatro lugares de estacionamiento y los derechos al espacio aéreo o servidumbres de paso de construcción para algunos edificios.

Las servidumbres provisionales de paso para la construcción servirían para acomodar las actividades de

las obras y el almacenamiento de maquinaria y materiales. Los propietarios y los inquilinos desplazados serán indemnizados y reubicados conforme a la Ley de Uniformidad y las directrices bajo la FTA.

Para las servidumbres provisionales de paso para la construcción, la CTA colaboraría con los comerciantes y los propietarios para establecer indemnización razonable por el uso provisional de su propiedad.



Uso de tierras y desarrollo económico (Sección 4.2)

Existe la posibilidad de que algunas partes de las parcelas que queden después de la finalización de las obras podrían ser redesarrolladas con un uso relativo al tránsito, en colaboración con la CTA. Este posible redesarrollo sería independiente del proyecto y se conformaría a los usos de las tierras colindantes y a las normas de zonificación de la ciudad. Se propone desplazar solamente un comercio de forma permanente como consecuencia del proyecto.

Impactos sobre el vecindario, la comunidad y los comercios (Sección 4.3)

Las actividades de las obras en la Alternativa de Construcción durarían aproximadamente 36 a 42 meses. Los impactos transitorios de la construcción podrían incluir el ruido, el polvo, los desvíos, los cierres provisionales de estación, el acceso modificado a los comercios y a las residencias, los cambios visuales y estéticos negativos, los cambios en el encaminamiento de vehículos en casos de emergencia, las emisiones vehiculares debido a las obras, y el tráfico de camiones que pasan por el corredor. La CTA pondría en marcha un Plan de Alcance Comunitario y Coordinación de Construcción con el fin de brindar ayuda a los comercios locales y a las residencias afectadas por las obras.

Además, la CTA colaboraría con el Departamento de Planificación y Desarrollo de la Ciudad de Chicago para crear incentivos, con el fin de fomentar el redesarrollo en consonancia con los planes de desarrollo local y regional, tan pronto como lo permitan las actividades de construcción.

Recursos históricos y arqueológicos (Sección 4.4)

El proyecto resultaría en efectos perjudiciales sobre cuatro recursos históricos:

1. Estructura elevada de las vías
2. Distrito histórico de Uptown Square
3. Distrito histórico de West Argyle Street
4. Distrito histórico de Bryn Mawr Avenue

La FTA y la CTA, en consulta con la Illinois Historic Preservation Agency (la Agencia para la Conservación Histórica de Illinois o "IHPA", por sus siglas en inglés), desarrollaron una Carta de Intención ("MOA", por sus siglas en inglés) para resolver los efectos perjudiciales. La Carta de Intención en su versión preliminar consta en la documentación completa de la EA y será transmitida para la firma por parte de las agencias después del plazo de comentarios públicos sobre la EA. La Carta de Intención explica en resumen una serie de compromisos que protegerían los recursos históricos, donde sea posible, y a la vez, integraría los patrones arquitectónicos históricos dentro de las estaciones, ubicadas en los distritos históricos. Además, se propone una exposición interpretativa que comunica la historia y la importancia de las Líneas Roja y Púrpura al norte.

Impacto visual (Sección 4.5)

Las obras para la Alternativa de Construcción ocasionarían impactos adversos transitorios sobre el ambiente visual circundante, a raíz de las obras de construcción en esas zonas. La Alternativa de Construcción introduciría cambios visuales y nuevos elementos visuales en las áreas dentro de la vista de la estructura de las vías y las estaciones.

Ruido y vibraciones (Secciones 4.6 y 4.7)

Existieron 68 áreas sensibles al ruido y a las vibraciones que fueron identificadas dentro de la zona del proyecto. De éstas, se preveía que 20 lugares sufrirían un impacto acústico moderado o grave antes de las medidas de mitigación. El impacto acústico sucedería donde los edificios están muy cerca de las vías o cerca de las obras especiales que están realizándose en las vías (los cruces de vía)—fuentes importantes de ruido. La EA ofrece opciones de mitigación para reducir los niveles de ruido por debajo de los umbrales moderados o graves establecidos por la FTA. El ruido que emana de las obras será reducido con métodos alternativos de operación, horarios, selección de maquinaria, y tratamientos acústicos e implementación de mejores prácticas de gestión.

En 12 de las 68 áreas sensibles al ruido y a las vibraciones, se prevé que las vibraciones se excederán de los umbrales establecidos por la FTA antes de la mitigación. Los impactos ocasionados por las vibraciones se originarían principalmente en la proximidad de los edificios a la estructura de las vías y en las obras especiales que están realizándose en las vías (los cruces de vía). La EA ofrece opciones de mitigación para reducir las vibraciones por debajo de los umbrales de la FTA. La EA propone estrategias cautelares para mitigar las vibraciones, con el fin de reducir al mínimo la posibilidad del daño proveniente de las vibraciones.

Materiales Peligrosos (Sección 4.8)

Un sitio identificado para el uso de la construcción fue anteriormente identificado como sitio de peligro moderado. Las investigaciones cualitativas posteriores determinaron que no existían residuos peligrosos en el sitio. Esto será confirmado antes de iniciar las actividades de construcción y se atenderá a las leyes y las normas federales, estatales y locales con respecto a los materiales peligrosos antes y durante la construcción.

Justicia Ambiental (Sección 4.9)

La Justicia Ambiental ("EJ", por sus siglas en inglés) consiste en el tratamiento equitativo y la participación significativa de todas las personas, sin importar su raza, su color, su origen nacional, o sus ingresos. La CTA y la FTA consideraron la posibilidad de impactos desproporcionadamente altos y perjudiciales sobre las poblaciones de ingresos bajos y de minorías que pudieran originarse de la Alternativa de Construcción. La Alternativa de Construcción resultaría en los impactos transitoriamente perjudiciales provenientes de las obras sobre los vecindarios que rodean al proyecto. No se prevén impactos altos ni desproporcionados a raíz de la construcción porque tales impactos serán de carácter transitorio y los sufrirán las comunidades de Justicia Ambiental y las comunidades sin ella.

Impactos indirectos y cumulativos (Sección 4.10)

La Alternativa de Construcción tiene en cuenta otros proyectos que serán realizados en un futuro próximo o que están cerca o contiguos al corredor, y está en vías de ser coordinada con ellos. Estos proyectos incluyen el Proyecto de Paisajería Urbana de Broadway/Lawrence Avenue del Departamento de Transporte de Chicago, el Proyecto de Paisajería Urbana de Argyle Street, y el Proyecto de Lake Shore Drive al norte, así como el Plan de Broadway al norte de la ciudad, y el Plan de la Estación de Metra en Peterson/Ridge. El impacto residual de estos planes, en combinación con la Alternativa propuesta de Construcción, beneficiaría mayormente a los viajeros del tránsito y de la comunidad colindante.

Participación por parte del público



La participación durante múltiples años por parte del público ha sido imprescindible para el desarrollo de este proyecto. Desde la iniciación del estudio de visión sobre las 9.6 millas del corredor para el Proyecto de Modernización de las Líneas Roja y Púrpura (RPM) en 2009 hasta el desarrollo de la Alternativa de Construcción examinada en esta EA en 2014, la CTA ha seguido solicitando las opiniones del público. Estos comentarios han guiado el desarrollo del acercamiento por etapas para poner en marcha la visión del corredor del Proyecto de Modernización de las Líneas Roja y Púrpura (RPM) y la definición de la Alternativa de Construcción.

Se ofrecen los detalles completos en el documento de EA sobre los esfuerzos sostenidos que se hicieron al pedir la participación del público en este proyecto.

Se solicitan opiniones por parte del público

La FTA ha expedido una Notificación de Disponibilidad de esta EA, con el fin de darle al público la oportunidad para repasar la EA y hacer comentarios sobre ella. Se fijó un período de 30 días para tales comentarios en el cual se aceptarán comentarios formales. Se publicarán todos los comentarios recibidos durante este período de 30 días dedicado a los comentarios públicos y a las respuestas a los mismos como parte del documento de decisión definitiva, conforme a la Ley de la Política Ambiental Nacional (NEPA).

Estará disponible una copia de la EA en el sitio de web de la CTA (transitchicago.com/RPMProject) en texto sencillo y en los formatos de pdf, en la sede de la CTA (567 W. Lake Street, 2nd Floor, Chicago, IL 60661), así como en las oficinas concejales del 46° Distrito

Electoral (4544 N. Broadway, Chicago IL 60640) y del 48° Distrito Electoral (5533 N. Broadway, Chicago, IL 60640). También están disponibles copias en papel de la EA en las siguientes bibliotecas durante el período dedicado al repaso por el público:

- Biblioteca Bezazian
1226 W. Ainslie Street, Chicago, IL 60640
- Biblioteca Uptown
929 W. Buena Avenue, Chicago, IL 60613
- Biblioteca Edgewater
6000 N. Broadway, Chicago, IL 60660
- Centro Bibliotecario Harold Washington
400 S. State Street, Chicago, IL 60605

Está fijada una audiencia pública que será celebrada para recibir comentarios por parte de la comunidad sobre los hallazgos presentados en la EA. El lugar de la audiencia pública cumplirá con los requisitos establecidos bajo la Ley de los Norteamericanos con Discapacidades y será accesible por el tránsito público. Los comentarios que se reciban durante la audiencia pública serán entregados a la FTA e incorporados al acta pública.

Se recibirán asimismo los comentarios por escrito que se entreguen en cualquier momento durante el período dedicado a los comentarios públicos, enviados mediante correo electrónico a LawrencetoBrynMawr@transitchicago.com y correo postal de los Estados Unidos, dirigidos a la Chicago Transit Authority, Strategic Planning, 10th Floor, Attn: Lawrence to Bryn Mawr Modernization Project], 567 W. Lake Street, Chicago, IL 60661.

Compromisos



La CTA se compromete a realizar un número de actividades para reducir los impactos negativos. Se ofrecen más detalles sobre las medidas de mitigación en cada área de recursos de la EA. En el documento de decisión definitiva, conforme a la Ley de la Política Ambiental Nacional, constará una lista detallada de todos los compromisos del proyecto.

La CTA ha identificado sitios provisionales para las obras y ha utilizado lotes existentes de superficie, donde sea posible, con el fin de reducir los efectos negativos sobre las propiedades y los cierres de calle durante las obras. La CTA seguirá colaborando para establecer indemnización razonable por el uso transitorio de la propiedad privada. Donde haya desplazamientos permanentes de propiedad,

los propietarios y los inquilinos desplazados serán indemnizados y reubicados conforme a la Ley de Uniformidad y las directrices bajo la FTA. Se les pagará a los propietarios una indemnización que no sea menos que el valor justo del mercado por sus terrenos y sus edificios.

La CTA entiende que la comunidad y los comercios locales cerca de las estaciones serán impactados por las obras y tomará una serie de medidas para apoyar a los comercios locales y para asegurar el alcance comunitario, su participación, y la notificación adecuada a la comunidad circundante y a los comerciantes dentro del área del proyecto. Estos esfuerzos incluirán las siguientes medidas:

- **Reuniones para aportar opiniones y Comisión Especial** La CTA celebrará reuniones con los residentes locales y los propietarios de comercios con respecto al proyecto y los impactos anticipados de las obras.
- **Plan de alcance comunitario y coordinación de construcción** La CTA elaborará un plan que incluirá un Programa de Alcance a los Comercios Pequeños, con el fin de ayudar a los comerciantes locales y a los residentes afectados por las obras. Se adaptará el plan conforme a las necesidades de los comerciantes y de la comunidad, el cual incluirá una serie de iniciativas para reducir al mínimo las perturbaciones para los comerciantes y a la comunidad circundante. La CTA piensa colaborar con la comunidad, los comerciantes, y los funcionarios elegidos para elaborar este plan.
- **Página de web dedicada al proyecto** La CTA actualizará y mantendrá una página de web dedicada al proyecto, con el fin de darles información a los pasajeros sobre las obras previstas, horarios de las obras, el progreso del programa en términos generales, y otros detalles sobre la construcción que correspondan.
- **Noticias actualizadas y notificaciones** El personal de las Relaciones Gubernamentales y Comunitarias de la CTA seguirá coordinando con los comerciantes locales antes de cualquier cierre de calles o de aceras, para notificarles los problemas y los horarios que puedan afectar sus comercios. Además, se proporcionará esta misma información a las oficinas de los concejales y se fijarán volantes en el área y en el sitio de web para el Programa de la Modernización de las Líneas Roja y Púrpura (RPM).

Los esfuerzos por reducir los impactos sobre los viajeros y la comunidad circundante durante las obras incluirán lo siguiente:

- **Reducir al mínimo las interrupciones de servicio** La CTA aumentaría la frecuencia de rutas alternativas de autobús, incluso el autobús de #36 Broadway durante las obras, para acomodar a más pasajeros de lo que normalmente suben a bordo en las estaciones que estarán cerradas durante la construcción. Además, se desviarán a otras rutas los autobuses que hacen paradas en las estaciones cerradas debido a la construcción, como sea necesario, con el fin de ofrecer un servicio de enlace a los viajeros. Dos estaciones estarán abiertas para dar acceso a la Línea Roja en este corredor de 1.3 millas durante ambas etapas de la construcción. Se establecerán estaciones provisionales, donde sea posible, para reducir al mínimo los tiempos de recorrido a pie y para asegurar que la comunidad tiene el acceso al tránsito. Se programarán los fines de semana y en las horas fuera del mayor tránsito las interrupciones de servicio relativas a las obras, hasta la medida que sea posible.

- **Cierres de caminos y desvíos** Se elaborarán planes detallados para mantener la circulación de tráfico y el acceso, con el fin de asegurar la seguridad durante la construcción y la continuidad de acceso en casos de emergencia y de coordinar acceso alternativo y el servicio de saneamiento y de entregas. Se mantendrá acceso a los comercios y al estacionamiento de vehículos para las entregas a estos comercios durante todas las obras, mediante el uso de zonas de carga permanentes y provisionales. La CTA limitará los desvíos de calle y los bloqueos durante funciones especiales en los vecindarios circundantes de las obras.
- **Estacionamiento fuera de la calle** La CTA exigirá que el contratista proporcione áreas para estacionamiento fuera de las calles para los trabajadores, con el fin de mantener la disponibilidad de estacionamiento en las calles para el público en general.

La CTA se compromete a desarrollar este proyecto de forma sensible a su contexto y ha propuesto medidas para reducir los impactos del ruido y de las vibraciones, y para diseñar el proyecto de tal forma que responda a la comunidad circundante.

- **Ruido y vibraciones** La CTA propone una estructura aérea de hormigón, con plataforma cerrada, barreras acústicas ubicadas alrededor de los extremos de la estructura, y rieles soldados para reducir al mínimo el ruido y las vibraciones. La CTA incorporará otras funcionalidades, como sea necesario, para mantener el ruido y las vibraciones debajo de los niveles de impacto.
- **Aspectos estéticos** La CTA desarrollará planes de diseño para las estaciones de Argyle y Bryn Mawr en consonancia con el diseño de las estaciones del llamado estilo Pradera, las cuales fueron construidas originalmente en 1921 y que se integrarán dentro del marco de su distrito histórico respectivo que las rodea. La CTA también solicitará preferencias visuales con respecto a la estructura elevada de las vías e incorporará criterios de selección con base en la calidad estética para el proceso de selección de contratistas para el proyecto. La CTA utilizará sitios de preparación de las obras fuera de la calle para la maquinaria de construcción y el almacenamiento de materiales, hasta la medida que sea posible, con el fin de reducir al mínimo la perturbación visual para los vecindarios y comercios circundantes.

Se harán esfuerzos continuos a lo largo del desarrollo y de la construcción del proyecto para contrarrestar las interrupciones para las comunidades y los comercios durante la construcción.

Próximos Pasos



Los siguientes son los próximos pasos principales en este proceso durante 2015:

- La CTA responderá a los comentarios públicos sobre la EA y se los entregará a la FTA.
- La FTA expedirá un Documento de Decisión, conforme a la Ley de la Política Ambiental Nacional (NEPA), en que presentará los resultados en forma resumida de la EA, incluso todos los comentarios y respuestas.
- La CTA realizará la ingeniería preliminar en su totalidad para otoño del 2015.
- La CTA presentará una solicitud a la FTA para iniciar la próxima fase en la financiación bajo el programa CIG - Ingeniería.

Una vez que la FTA haya emitido una decisión, conforme a la Ley de la Política Ambiental Nacional (NEPA), que se haya terminado la ingeniería, y que se haya obtenido la financiación, la CTA iniciará la construcción en este proyecto. Sujeto a estos factores, las obras podrían empezar tan temprano como 2017. La CTA seguirá trabajando con las oficinas de los concejales y los grupos comunitarios para patrocinar otras reuniones en la comunidad, a medida que van llegando a conocer más detalles del proyecto.

