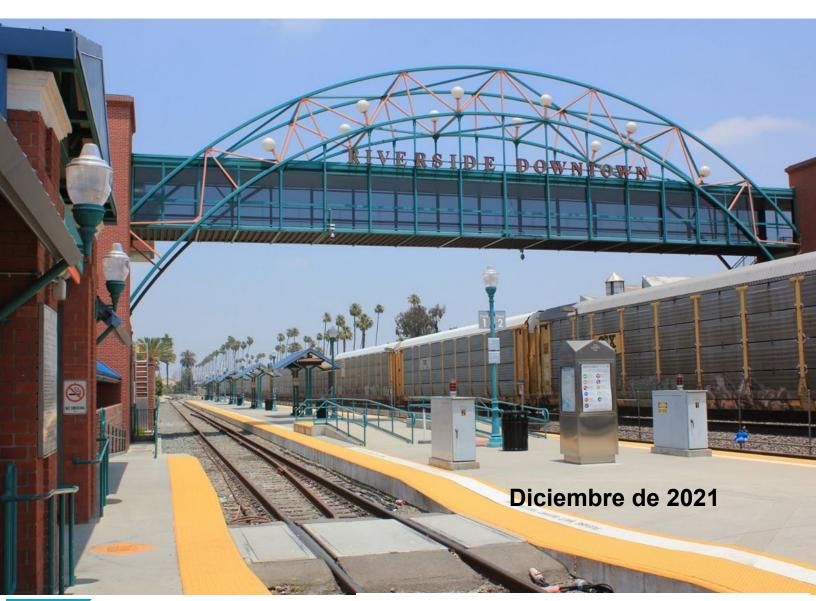


Riverside-Downtown MEJORAS EN LA ESTACIÓN

Proyecto de mejoras en la estación Riverside-Downtown

Resumen Ejecutivo







Resumen Ejecutivo

ES 1.0 Introducción y antecedentes

ES 1.1. Introducción

La Comisión de Transporte del Condado de Riverside (*Riverside County Transportation Commission*, RCTC por sus siglas en inglés) y Metrolink, junto con la Administración Federal de Tránsito (*Federal Transit Administration*, FTA), proponen mejorar la estación Riverside-Downtown ubicada en 4066 Vine Street, Riverside, California (el Proyecto).

El Proyecto de la estación Riverside-Downtown (Proyecto) está situado en el centro de Riverside, al este de la autopista State Route (SR) 91 y a poca distancia de la SR 60. Gráfico ES-1. En el mapa de ubicación regional y del proyecto, se ilustra la ubicación regional y del proyecto. Las mejoras propuestas incluyen la construcción de una plataforma de carga de pasajeros y vías adicionales para mejorar el servicio de Metrolink, la ampliación del puente elevado existente y un acceso adicional mediante ascensores y escaleras. La vía propuesta se conectaría con las vías de parada existentes de la estación en el lado este. El Proyecto propuesto también brindaría estacionamiento adicional y mejoraría el flujo de tráfico en el lado este de la estación. Estas mejoras facilitarían las conexiones y el funcionamiento de los trenes de Metrolink sin afectar el servicio del Ferrocarril Burlington Northern y la Ferrovía Atchison, Topeka y Santa Fe (*Burlington Northern & Santa Fe*, BNSF). El Proyecto propuesto mejoraría la eficiencia y el funcionamiento de los trenes para permitir un servicio de trenes más confiable y puntual, y brindaría un acceso equitativo al transporte público regional para el público en general. Otros beneficios del Proyecto propuesto incluirían la construcción de instalaciones peatonales (como las banquetas), iluminación e incorporación de elementos estéticos dentro la área del proyecto. Se prevé que las mejoras propuestas para la estación de Riverside-Downtown aumenten el número de pasajeros en los trenes y reduzcan la congestión de tráfico en las autopistas y las emisiones vehiculares asociadas.

El Proyecto propuesto está sujeto a los requisitos estatales y federales de revisión ambiental, ya que se utilizarían fondos federales administrados por la FTA; por lo tanto, se han preparado dos documentos relativos al medio ambiente de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental (*National Environmental Policy Act*, NEPA) de 1969 y la Ley de Calidad Ambiental de California (*California Environmental Quality Act*, CEQA). La RCTC es la agencia principal en virtud de la CEQA, y la FTA y la RCTC son los agencias principales en virtud de la NEPA. La Evaluación Ambiental (*Environmental Assessment*, EA) de la NEPA y el Informe preliminar de impacto ambiental (*Draft Environmental Impact Report*, DEIR) de la CEQA son dos documentos distintos e independientes que se distribuyen simultáneamente para su revisión pública.

ES 1.2. Antecedentes

Metrolink tiene un total de siete líneas de pasajeros, y la estación Riverside-Downtown ofrece, actualmente, servicio a tres de estas líneas de pasajeors: la línea Riverside con conexiones a Pomona, City of Industry y Los Ángeles; la línea Inland Empire Orange County (IEOC) con servicio a Santa Ana, Irvine y Oceanside; y la línea 91/Perris Valley (línea 91/PV) que comienza su recorrido en Perris y para en Riverside antes de dirigirse a Fullerton y a Los Ángeles. La estación es una estación de origen-destino para los 12 trenes de la línea Riverside (es decir, cuatro trenes de la línea 91/PV y ocho de la línea IEOC). En total, hay 12 trenes de la línea Riverside que funcionan los días laborables y viajan entre Riverside y la Estación Union Station de Los Ángeles (*Los Angeles Union Station*, LAUS); 13 trenes de la línea 91/PV que funcionan los días laborables y viajan entre la estación Perris-South y LAUS; y 16 trenes de la línea IEOC que viajan entre el condado de San Bernardino y el condado de Orange, para un total de 41 trenes de pasajeros de Metrolink durante los días laborales. Actualmente, dos trenes de Amtrak brindan servicio y operan a través de la estación Riverside-Downtown a diario.

Además del servicio de trenes de pasajeros, el condado de Riverside tiene tres líneas principales de ferrocarril propiedad de BNSF y Union Pacific Railroad (UPRR), tanto la BNSF como la UPRR operan trenes de carga a través de la estación Riverside-Downtown. En promedio, aproximadamente entre 50 y 60 trenes de carga operan a través de la estación Riverside-Downtown cada día, este número aumenta o disminuye dependiendo de las variaciones estacionales (RCTC, 2020).

El Programa de Expansión Ferroviaria del Sur de California (Southern California Rail Expansion, SCORE) de Metrolink es una iniciativa de \$10,000 millones para mejorar el sistema ferroviario regional a fin de satisfacer las necesidades actuales y futuras de los viajeros. El Proyecto fue financiado por el Programa estatal de capital de tránsito y ferrocarril interurbano en el mes de abril de 2018. El Proyecto también se incluyó en el Plan de Tránsito de Corto Alcance para el año fiscal 20/21-24/25 de RCTC (RCTC, 2020) para incrementar el servicio ferroviario regional en función de las tendencias del número de pasajeros, los proyectos de crecimiento y los objetivos de RCTC.

La estación Riverside-Downtown de Metrolink es un centro de transporte integral que conecta el Distrito de Innovación de la ciudad de Riverside con el resto del sur de California y más allá. Aparte de la estación Union Station de Los Ángeles, la estación Riverside-Downtown ofrece más rutas que cualquier otra estación dentro de la red Metrolink. Además de ofrecer conexión con los centros empresariales y tecnológicos de toda la región, el servicio de Metrolink también conecta la Universidad de California en Riverside con otras instituciones académicas principales como la Universidad de California en Irvine, la Universidad de California en Los Ángeles, la Universidad del Sur de California, la Universidad Politécnica del Estado de California en Pomona y la Universidad Estatal de California en Fullerton. Antes de la pandemia por la COVID-19, la estación de Riverside-Downtown tenía más de 1000 embarques durante la mañana. Aunque el número de pasajeros no ha vuelto a ser el mismo que los anteriores a la pandemia, se prevé volver a tener el mismo número de pasajeros cuando disminuyan las restricciones por la COVID-19. Este proyecto apoya el programa SCORE de Metrolink con el objetivo de aumentar, en el futuro, la frecuencia de los trenes en la estación cada 15 y 30 minutos durante todo el día. Mediante este servicio de alto nivel, se espera que el número de pasajeros aumente en los próximos 10 años. Metrolink prevé que la demanda de transporte público regional aumente y que se necesiten mejoras en la estación para solucionar las deficiencias en el funcionamiento existentes y futuras, y adaptar el servicio futuro de trenes previsto al construir vías de pasajeros, plataformas y estacionamiento adicionales.

El Centro de movilidad de la Agencia de tránsito de Riverside está en la fase inicial de diseño y se ubicaría frente a la estación Riverside-Downtown. Las mejoras en el servicio de transporte local con la finalización del Centro de movilidad de la RTA darían lugar a conexiones de transporte frecuentes con todas las áreas de Riverside y ofrecerían una conexión con San Bernardino y Redlands. Debido a la cercanía de la estación Riverside-Downtown con el centro de movilidad futuro, todas las personas que estén dentro del área de servicio tendrán acceso a un transporte regional equitativo.

Amtrak también le brinda servicios a la estación con el tren de larga distancia Southwest Chief a Flagstaff, Albuquerque, Kansas City y Chicago, y con conexiones de autobuses y trenes al Valle Central, Sacramento y San Francisco. También se está planificando ofrecer varios trenes diarios de Amtrak desde Riverside al Valle de Coachella con paradas en Banning, Palm Springs, Indio y, eventualmente, en Phoenix, Arizona. Otro servicio fuera del estado en la estación Riverside-Downtown incluye la conexión diaria desde Megabus a Las Vegas.

Metrolink cuenta actualmente con una de las flotas de locomotoras más limpias del país y se ha comprometido a buscar opciones futuras de emisión cero en su nuevo Plan de acción climática. La RCTC comparte la idea de Metrolink en cuanto a la reducción de las emisiones y las prácticas sostenibles en la planificación previa, y trabaja con la ciudad de Riverside para crear un plan para una comunidad integrada orientada al tránsito alrededor de la estación que combine lo mejor de las oportunidades residenciales y de empleo "sin automóviles", habitables, equitativas y transitables que estén bien conectadas con el tránsito.



ES 1.2.1. Ferrocarril futuro de pasajeros y carga

Ferrocarril futuro de pasajeros

En función del *Plan empresarial estratégico de Metrolink* (2021), las acciones estratégicas de servicios de Metrolink para la línea 91/PV y las líneas IEOC aumentarían el servicio de trenes entre los próximos 5 y 30 años. Para 2025, el número de trenes de pasajeros de Metrolink que pasan por la estación Riverside-Downtown aumentaría a 49 trenes durante los días laborables, es decir, en un 69 %, además de los trenes de Amtrak y los trenes de carga. El éxito de las inversiones en capacidad, operaciones y servicios en la estación es un elemento fundamental del Plan empresarial estratégico de Metrolink 2021; las inversiones mejorarían la seguridad y la experiencia del cliente al duplicar la capacidad (lo que incluye la incorporación de nuevas plataformas, vías y estacionamiento) para las necesidades de servicio de los trenes debido al crecimiento previsto. Para 2050, los servicios adicionales durante las horas pico y en los momentos de menor afluencia podrían aumentar en hasta 82 trenes o en un 183 % en días laborables en la línea 91/PV y las líneas IEOC.

Ferrocarril futuro de carga

Conforme a los objetivos del Plan ferroviario estatal de California de 2018, el Proyecto mejoraría la eficiencia de las líneas principales de ferrocarril. Las empresas de California exportan anualmente mercancías por un valor aproximado de \$162,000 millones a más de 225 países extranjeros (Caltrans, 2018). Para 2040, las cargas del ferrocarril de carga del estado habrán aumentado en un 38 %, en comparación con 2013. Las inversiones para solucionar los embotellamientos, mejorar las operaciones y aumentar la capacidad en toda la red reducirán la congestión de tráfico y los retrasos. A su vez, una red ferroviaria de carga mejorada ayudará a alejar el transporte de las mercancías de las vías congestionadas, que tienen una capacidad limitada de expansión.

ES 2.0 Propósito y necesidad

ES 2.1. Propósito del proyecto

El objetivo general del proyecto es ampliar la capacidad y mejorar las operaciones y la eficiencia, la conectividad y la experiencia de los pasajeros en la estación Riverside-Downtown. Los objetivos del Proyecto son los siguientes:

Beneficios del proyecto de mejora de la estación Riverside-Downtown:



Oportunidades y acceso equitativo al transporte público para todos los usuarios



Acceso conveniente y conectividad regional con el servicio de tren dentro del vecindario Eastside y la ciudad de Riverside



Aceras y cruces peatonales adyacentes a la estación que cumplen con la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (*Americans with Disabilities Act*, ADA), con una mejor iluminación, árboles y paisaje



Mejora de la eficiencia y las operaciones del tren para permitir un servicio más seguro y puntual



Accesibilidad según la Ley ADA, estacionamiento adicional y áreas de descenso de los pasajeros en el lado este de la estación para complacer y animar a los futuros pasajeros



Mejoras para aumentar el número de pasajeros, mediante la reducción de congestión de tráfico en las autopistas y las emisiones vehiculares



- necesaria

 Permitir que los trenes se reúnan fuera de la línea principal de la BNSF y minimizar el impacto en
- Permitir que los trenes se reúnan fuera de la línea principal de la BNSF y minimizar el impacto en las operaciones de la BNSF

Ampliar la capacidad de las plataformas para que los trenes de pasajeros dispongan de la capacidad

- Mejorar la conectividad de los trenes y la accesibilidad de los pasajeros y, al mismo tiempo, minimizar el impacto en los proyectos de mejora cercanos a la estación que ya están diseñados o se están construvendo
- Facilitar un flujo de pasajeros más eficiente y reducir los tiempos de espera
- Mejorar la seguridad y el acceso de los usuarios de la estación
- Satisfacer la demanda futura prevista

ES 2.2. Necesidades del proyecto

Más allá de la necesidad de capacidad de infraestructura para solucionar la congestión de trenes existente y futura en la estación Riverside-Downtown, existe una deficiencia operativa debido a que no existe el cruce de oeste a este en la estación, lo que limita las opciones de encuentro de los trenes. El Proyecto propuesto solucionaría las limitaciones al ofrecer una mayor flexibilidad para operar el servicio entre Los Ángeles y Perris-South, lo que mejorará las opciones de encuentro de los trenes de la línea 91/PV para que los trenes se encuentren uno en frente del otro, uno detrás del otro u opuestos en una de las vías y, por la otra vía, circularán los otros trenes.

Además, no existen cruces de la estación a la estación Perris-South, lo que limita los encuentros de trenes y las opciones de paso para el tráfico ferroviario. Como tal, los trenes que vienen de o se dirigen a Perris-South o Riverside-Downtown no son capaces de encontrarse o dejar que uno de los dos avance. Además, la Subdivisión San Jacinto, que se extiende desde el Punto de control en Highgrove a Perris-South, es actualmente una línea principal de una sola vía que no permite que los trenes se encuentren o pasen. Esta limitación existente en la infraestructura de trenes entre Riverside-Downtown y Perris-South crea obstrucciones en la línea principal de la BNSF y provoca retrasos en el servicio de trenes y trenes de carga. Las vías de plataforma adicionales en el lado este de la estación, donde los trenes puedan reunirse y esperar en la línea principal de la BNSF, podrían aliviar la congestión y garantizar que el servicio adicional de pasajeros no impida el servicio de carga.

Las limitaciones actuales de la infraestructura ferroviaria debido a la falta de cruces en la estación Riverside-Downtown y desde la estación Riverside-Downtown a Perris-South seguirían deteriorando las condiciones operativas en los próximos 5 años, ya que se prevé que el servicio de trenes de pasajeros de Metrolink en la estación Riverside-Downtown aumentará en un 69 %. Además del aumento previsto en el tráfico de trenes de carga, las condiciones en la estación se deteriorarían y podrían afectar los tiempos de servicio en la red de Metrolink (Metrolink, 2021). Sin las mejoras programadas en la capacidad de servicio, la estación Riverside-Downtown no sería capaz de efectuar los encuentros previstos de los trenes, y las obstrucciones seguirían deteriorándose en la línea principal de la BNSF, lo que provocaría retrasos e interrupciones mayores del servicio. Las mejoras operativas son necesarias para solucionar estas imperfecciones.

ES 2.2.1. Accesibilidad y estacionamiento

Se prevé que el aumento del servicio de trenes de Metrolink en la estación y las previsiones de crecimiento regional futuro aumenten la demanda de estacionamiento en el lugar y de un acceso más cómodo a la estación. Conforme al *Plan empresarial estratégico* de Metrolink (Metrolink, 2021), el estacionamiento en la estación Riverside-Downtown se ocupa en un 93 %, y el acceso a la estación ha sido identificado como un "objetivo prioritario" para las mejoras. Se prevé que el servicio ferroviario adicional y el incremento futuro en los viajes de los pasajeros sobrecargarán la capacidad del estacionamiento existente en el lugar y dificultarán el acceso a la estación y la salida de esta.

ES 2.3. Alternativas consideradas

Para cumplir con la CEQA, un EIR deberá describir una serie de alternativas razonables para el proyecto, o en el lugar del proyecto, que permitirían cumplir la mayoría de los objetivos fundamentales del proyecto, pero que evitarían o reducirían sustancialmente cualquiera de los efectos significativos del proyecto, y considerar los fundamentos comparativos de las alternativas. No es necesario que el EIR incluya todas las posibles alternativas para un proyecto. En cambio, el informe debe incluir una serie razonable de alternativas potencialmente viables que fomenten una toma de decisión con fundamentos y, también, la participación ciudadana. Un EIR no debe incluir alternativas que no sean viables. En el Capítulo 2 del EIR preliminar, se analiza la Alternativa de construcción que se seleccionó porque cumplió la mayoría de los criterios de rendimiento (incluida la capacidad de crecimiento) y es la alternativa que mejor se adaptaría a los objetivos fundamentales del Proyecto. En el Capítulo 5 del EIR preliminar, se incluye una

comparación de alternativas y se brinda un análisis de una serie de alternativas razonables que fueron consideradas para su estudio en el EIR preliminar.

Para cumplir con la NEPA, en la EA se deben discutir las alternativas a la acción propuesta, lo que incluye la alternativa de no construir, e identificar cualquier otra alternativa considerada. Se seleccionó la Alternativa de construcción porque cumplió la mayoría de los criterios de rendimiento (incluida la capacidad de crecimiento) y es la alternativa que mejor se adaptaría al propósito y la necesidad del proyecto. La Alternativa de construcción y la de no construcción se analizaron en la EA y en el EIR preliminar. Además, los comentarios recibidos sobre el estudio de alcance sirvieron para identificar y desarrollar alternativas para el Proyecto propuesto. En función de estas consideraciones, la RCTC y la FTA han identificado las siguientes alternativas para que se las incluya en la EA y en el EIR preliminar.

ES 2.3.1. Alternativa de no realizar ningún

Conforme a la Alternativa de no realizar ningún, la implementación de mejoras en la estación Riverside-Downtown no se realizaría y la composición actual de la estación Riverside-Downtown permanecería igual. Aunque no se producirían impactos en los recursos ambientales relacionados con el proyecto, la Alternativa de no realizar ningún no cumpliría con los objetivos del Proyecto ni mejoraría las operaciones para adaptar la Línea 91/PV o las Líneas IEOC. La capacidad de los trenes y el almacenamiento se limitarían a las plataformas existentes. La Alternativa de no realizar ningún brinda información sobre las condiciones futuras sin mejoras y funciona como punto de referencia para la comparación con la Alternativa de construcción.

ES 2.3.2. Alternativa de construcción

La RCTC y Metrolink proponen mejoras de los siguientes elementos en la estación Riverside-Downtown: 1) Plataformas y vías de la estación; 2) Acceso peatonal; y 3) Estacionamiento, circulación y paisajes urbanos. Las mejoras propuestas incluyen la construcción de una plataforma para el embarque de los pasajeros y vías adicionales en el lado este de la estación existente para mejorar el servicio de Metrolink y ampliar el puente peatonal existente para el acceso a la nueva plataforma propuesta (Figura ES-2).

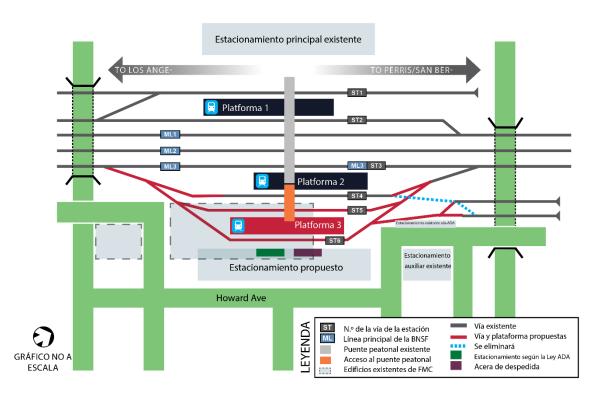


Gráfico ES-2. Alternativa de construcción

La vía propuesta también se conectaría con las vías de escala existentes en el extremo norte de la estación, ofrecería un estacionamiento adicional y mejoraría el flujo de tráfico en el lado este de la estación. En la Tabla ES-1 se presenta un resumen de las mejoras propuestas para la Alternativa de construcción. Resumen de las mejoras propuestas en la Alternativa de construcción.

Tabla ES-1. Resumen de las mejoras propuestas en la Alternativa de construcción

| Elemento | Descripción | | |
|---|--|--|--|
| Mejoras en las plataformas y vías de la estación | Añadir una nueva plataforma central (Plataforma 3) Añadir nuevas vías (Vías de la estación 5 y 6) Modificar el sistema de señalización ferroviaria | | |
| Mejoras en los accesos para los peatones | Ampliar el acceso al puente peatonal a la nueva Plataforma 3 Proporcionar salidas de emergencia en tres lugares | | |
| Mejoras en el estacionamiento, la circulación y el paisaje urbano | Reubicar el estacionamiento según la Ley ADA Modificar la zona de llegada de los autobuses Añadir aceras y árboles Añadir plazas de estacionamiento | | |
| Reubicación de servicios públicos | Gas: SoCalGas Company Electricidad: Ciudad de Riverside Agua: Ciudad de Riverside Fibra óptica: AT&T, Spectrum, Frontier and Sprint Televisión por cable: CenturyLink Desagüe pluvial y alcantarillado: Ciudad de Riverside | | |

ADA = Ley para Estadounidenses con Discapacidades

ES 2.3.3. Opciones de diseño

Como parte de la Alternativa de construcción, la Opción de diseño n.º 1 propone una extensión más larga del acceso al puente peatonal desde la nueva plataforma propuesta hasta el nuevo estacionamiento en superficie y está previsto que se incorpore con una de las opciones de diseño del estacionamiento. Las Opciones de diseño 1A, 1B, 2A, 2B, 3A y 3B están asociadas al nuevo estacionamiento en superficie y a una opción que combina este nuevo estacionamiento con el estacionamiento auxiliar existente en el lado este de la estación. La opción de diseño del estacionamiento combinado incluye mejoras en la circulación del tráfico en Howard Avenue, 9th Street, 10th Street y Commerce Street. Si la RCTC decide avanzar con la Alternativa de construcción y con alguna de las seis opciones de diseño de estacionamiento propuestas, la Opción de diseño n.º 1 puede o no ser seleccionada para incorporarla como parte de la Alternativa de construcción seleccionada.

Meioras en el acceso al puente peatonal

La extensión propuesta del puente peatonal brindaría acceso desde el área de la estación existente (Figura ES-3. Alternativa de construcción con acceso al puente peatonal Opción de diseño n.º 1). Alternativa de construcción con acceso al puente peatonal Opción de diseño n.º 1 incluye una extensión más larga del puente peatonal hasta la Plataforma 3 y un nuevo estacionamiento en superficie (dos arcos, dos torres/elevadores).

La nueva torre de ascensor del puente peatonal estaría situada a 14 pies de distancia de las vías 5 y 6 de la Plataforma 3. El acceso a la salida de emergencia se realizaría mediante dos pasos peatonales a nivel de tierra de 10 pies de ancho en los extremos norte y sur de la Plataforma 3 hacia el estacionamiento en superficie propuesto.

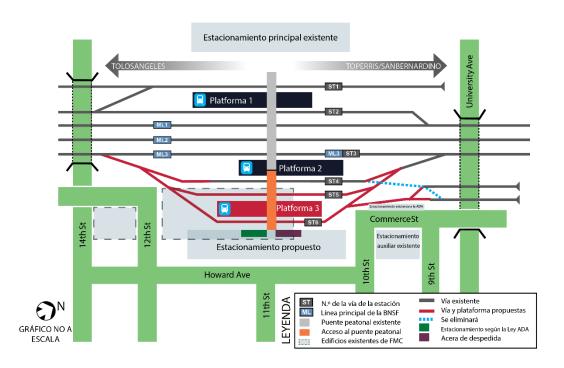


Gráfico ES-3. Opción de diseño n.º 1 Alternativa de construcción con acceso al puente peatonal

Mejoras en el estacionamiento, la circulación y el paisaje urbano

Todas las opciones de diseño de estacionamiento requerirían la adquisición de parcelas directamente al este de la estación y la demolición de las estructuras existentes y otras estructuras auxiliares para facilitar la construcción de las mejoras propuestas en la Alternativa de construcción: Un resumen de las opciones de diseño de estacionamiento propuestas se presenta en la Tabla ES-2 y se ilustra en las Figuras ES-4 a ES-9. (consulte las páginas ES-30 a ES-35).

Tabla ES-2. Opciones de diseño del estacionamiento propuestas

| Opción de construcción y | Descripción | | | |
|---|--|--|--|--|
| Mejoras en el estacionamiento, | Mejoras en el estacionamiento, la circulación y el paisaje urbano | | | |
| Opción de diseño del estacionamiento 1A | Nuevo estacionamiento en superficie al este de la estación. Hasta aproximadamente 556 plazas de estacionamiento1 Repercute en las estructuras existentes y en otras estructuras auxiliares y parcelas residenciales en la esquina de 12th Street y Howard Avenue para facilitar la construcción de las mejoras propuestas. | | | |
| Opción de diseño del estacionamiento 1B | Nuevo estacionamiento en superficie al este de la estación. Hasta aproximadamente 500 plazas de estacionamiento¹ Evita el impacto de la reubicación de las parcelas residenciales en la esquina de 12th Street y Howard Avenue. | | | |
| Opción de diseño del estacionamiento 2A | Nuevo estacionamiento en superficie al este de la estación, combinado con el estacionamiento auxiliar existente que se extendería desde Howard Avenue hasta 9th Street. Hasta aproximadamente 560 plazas de estacionamiento 1 Impacta las estructuras existentes y en otras estructuras auxiliares y parcelas residenciales en la esquina de 12th Street and Howard y requiere la adquisición de parcelas adicionales directamente al este del estacionamiento auxiliar existente. | | | |

| Opción de construcción y | Descripción |
|---|---|
| Opción de diseño del estacionamiento 2B | Nuevo estacionamiento en superficie al este de la estación, combinado con el estacionamiento auxiliar existente y la extensión de Howard Avenue hasta 9th Street. Hasta aproximadamente 516 plazas de estacionamiento¹ Evita el impacto de la reubicación de las parcelas residenciales en la esquina de 12th Street y Howard Avenue. |
| Opción de diseño del estacionamiento 3A | Nuevo estacionamiento en superficie al este de la estación, combinado con el estacionamiento auxiliar existente y la extensión de Howard Avenue hasta 9th Street. Hasta aproximadamente 470 plazas de estacionamiento¹ Evita los impactos de la reubicación en las parcelas adicionales al este del estacionamiento auxiliar existente, al direccionar la Howard Avenue en torno las parcelas. |
| Opción de diseño del estacionamiento 3B | Nuevo estacionamiento en superficie al este de la estación, combinado con el estacionamiento auxiliar existente y la extensión de Howard Avenue hasta 9th Street. Hasta aproximadamente 414 plazas de estacionamiento¹ Evita los impactos de la reubicación en las parcelas adicionales al este del estacionamiento auxiliar existente y en las parcelas residenciales en la esquina de 12th Street y Howard Avenue. |

^{1.} Indica un número aproximado de plazas de estacionamiento. El número de plazas de estacionamiento proporcionado es la estimación máxima de plazas de estacionamiento dentro del diseño preliminar para cada opción de diseño. Estas opciones ilustran la capacidad potencial de cada opción de diseño de estacionamiento para fines de evaluación y comparación en este EIR. El número de plazas puede cambiar debido a la aplicación de las medidas propuestas para evitar, minimizar y mitigar el ruido. Además, el número de plazas puede cambiar durante la fase de diseño final debido al perfeccionamiento del diseño para adaptar las condiciones hidrológicas existentes del sitio. Estos factores pueden reducir el número aproximado de plazas de estacionamiento en cada estimación, pero las reducciones potenciales en el número de plazas de estacionamiento son proporcionales a la estimación máxima de plazas de estacionamiento en cada opción de diseño.

ES 2.3.4. Requisitos de derecho de paso

Para la construcción de la Alternativa de construcción sería necesaria la adquisición total del edificio existente de Prism Aerospace. Dependiendo de la opción de diseño seleccionada, se requerirían parcelas industriales o residenciales adicionales. Es posible que se requieran servidumbres de pasos temporales de construcción (*Temporary Construction Easements*, TCE) para adaptar la construcción de las características del proyecto adyacentes al mismo. Los requisitos de derechos de paso (*Right of way*, ROW) identificados en la EA y el EIR preliminar se consideran preliminares (aproximadamente en un 15 por ciento de avance) y están sujetos a perfeccionamiento a medida que se desarrollen más planes de diseño e información. Los requisitos de derecho de paso para construir el Proyecto propuesto pueden resultar en un aumento o disminución menor en respuesta a los comentarios o a la selección de una alternativa preferente, o durante las fases subsiguientes del desarrollo del proyecto o del diseño final; sin embargo, la huella del proyecto seguiría siendo la misma.

ES 2.3.5. Itinerario de construcción

Las actividades de construcción del proyecto se llevarán a cabo durante un tiempo total estimado de 24 meses. Se prevé que la construcción de la Alternativa de construcción comenzará a fines de 2023 y se completará a fines de 2025. La construcción del proyecto se llevaría a cabo de manera habitual entre las 07:00 a. m. y las 07:00 p. m. dentro de la ciudad de Riverside, de acuerdo con el Código Municipal de la ciudad de Riverside § 7.35.0120(G). El Proyecto propuesto y la opción seleccionada de diseño los estacionamientos se construirían en fases para evitar que los horarios de los trenes de cercanías y de carga se vean afectados durante la construcción.

ES 2.3.6. Estimación preliminar de costos

El Proyecto está financiado por los activos de la Medida A, el Programa de Expansión Ferroviaria Optimizada del Sur de California y una subvención de la FTA. Las estimaciones preliminares de costos para la Alternativa de construcción varían según la opción de diseño desde aproximadamente \$64.7 millones hasta \$80.4 millones, como se resume en la Tabla ES 3.

Tabla ES-3. Estimación preliminar de costos

| | | Alternativa de | | | | | |
|---------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Costo del proyecto | Opción de diseño 1ª | + Opción de diseño 1A | + Opción de diseño 1B | + Opción de diseño 2A | + Opción de diseño 2B | + Opción de diseño 3A | + Opción de diseño 3B |
| Construcción | \$4,038,000 | \$20,449,000 | \$20,384,000 | \$20,839,000 | \$20,774,000 | \$20,678,000 | \$20,614,000 |
| Medioambiente | | \$6,413,000 | \$6,404,000 | \$6,421,000 | \$6,412,000 | \$6,413,000 | \$6,404,000 |
| Derechos de | | \$14,032,000 | \$11,853,000 | \$18,060,000 | \$15,881,000 | \$14,042,000 | \$11,863,000 |
| Ingeniería | \$485,000 | \$8,707,000 | \$8,706,000 | \$10,000,000 | \$9,446,000 | \$9,444,000 | \$9,443,000 |
| Costos de | \$485,000 | \$2,221,000 | \$2,213,000 | \$2,268,000 | \$2,260,000 | \$2,249,000 | \$2,241,000 |
| Otros costos ^c | \$1,073,000 | \$15,374,000 | \$15,125,000 | \$16,724,000 | \$16,307,000 | \$16,083,000 | \$15,835,000 |
| Total | \$6,081,000 | \$67,196,000 | \$64,685,000 | \$74,312,000 | \$71,080,000 | \$68,909,000 | \$66,400,000 |

a. La RCTC puede optar por incorporar la Opción de diseño n.º 1 a cualquiera de las Opciones de diseño (de la 1A a la 3B). El costo de la Opción de Diseño n.º 1 se añadiría al costo de la Alternativa de construcción y de la opción de diseño del estacionamiento seleccionada.

ES 2.4. Permisos y aprobaciones

La RCTC busca financiación federal para el Proyecto de mejoras en la estación Riverside-Downtown y está obligado a cumplir con los reglamentos ambientales federales conforme a la NEPA (Código de Regulaciones Federales [Code of Federal Regulations, CFR] Título 40, Partes 1500-1508) y sus regulaciones de implementación, de acuerdo con el título 23, parte 771 del CFR. Si bien la FTA y la RCTC son organismos principales que trabajan de manera conjunta para el Proyecto propuesto conforme a la NEPA, la FTA gestiona y supervisa el desarrollo y la aprobación del documento medioambiental de la NEPA. Para continuar a la siguiente fase, se requiere la aprobación de la EA por parte de ambas agencias. Conforme a la CEQA, la certificación del EIR y la aprobación del Proyecto por parte de la RCTC serían necesarias antes de la construcción y ejecución del Proyecto. El EIR, tal como se define en el artículo 15161 de las Directrices estatales de la CEQA, funciona como documento informativo para el público en general y los responsables de la toma de decisiones del Proyecto propuesto. La RCTC, como agencia líder de la CEQA, tiene la responsabilidad de preparar y difundir el EIR preliminar para revisión pública, y de certificar el EIR final, de acuerdo con las Directrices estatales de la CEQA § 15089 y 15090, respectivamente. La implementación del Proyecto requeriría acciones discrecionales y permisos de las agencias identificadas en la Tabla ES-4.

Tabla ES-4. Permisos y aprobaciones previstas

| Agencia | Acciones | Tiempo |
|---|--|---|
| CPUC | Aprobación de puentes y pasos peatonales a nivel de tierra | Fase de diseño final |
| Ciudad de Riverside | Aprobación de mejoras en las calles | Planes de diseño final y Fase de construcción |
| Ciudad de Riverside | Obtener el permiso de ocupación | Fase de diseño final |
| Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration) | Aprobación del documento ambiental de la NEPA | Fin de la fase ambiental |

b. Los costos de apoyo incluyen la gestión del proyecto y la gestión de la construcción.

^c Otros costos incluyen los imprevistos y la inflación.

⁻⁻ indica que no es aplicable

Resumen Ejecutivo

| Comité Regional de Control de la Calidad del Agua | Permiso general de NPDES y SWPPP | Fases de preconstrucción y construcción |
|---|---|---|
| Riverside County Transportation Commission | Certificación del EIR, adopción de los Hallazgos y de la Declaración de las consideraciones principales, adopción del Programa de monitoreo e informe de mitigación | Fin de la fase ambiental |
| SHPO | Acuerdo con la determinación de la elegibilidad de la propiedad histórica del HRR, FOE, Sección 4(f) Evaluación Individual y MOA | Fase medioambiental |
| SHPO/EE. UU. Departamento del Interior | Acuerdo con Sección 4(f) individual preliminar del funcionario competente | Fase medioambiental |

Fuente: HNTB, 2020

CPUC= Comisión de Servicios Públicos de California (California Public Utilities Commission)

FOE= Resultado del Efecto (Finding of Effect)

HRR= Informe sobre Recursos Históricos (*Historic Resources Report*)

MOA= Memorándum de Acuerdo entre las partes (Memorandum of Agreement)

NPDES= Sistema Nacional de Eliminación de Contaminantes (National Pollutant Discharge Elimination System)

SHPO= Funcionario Estatal de Preservación Histórica (State Historic Preservation Officer)

SWPPP= Plan de Prevención de la Contaminación de las Aguas Pluviales (Stormwater Pollution Prevention Plan)

ES 2.5. Resumen de los impactos ambientales

En este documento ambiental se discuten los posibles impactos ambientales del Proyecto propuesto y se preparó en función de los aportes del público y de las agencias. De conformidad con las normas de la NEPA y de las Directrices estatales de la CEQA, se evaluaron en la EA y el EIR preliminar las posibles consecuencias ambientales asociadas con la construcción y funcionamiento de la Alternativa de construcción y las opciones de diseño. Se evaluaron varios temas ambientales relacionados con el Proyecto propuesto. Como parte de los análisis ambientales y de alcance completados para el Proyecto, se consideraron los recursos agrícolas, forestales y minerales, pero no se identificaron impactos. Por lo tanto, en este documento no se abordan estos temas medioambientales. Debido a la naturaleza altamente urbanizada del área de estudio del proyecto, los impactos ambientales potenciales pertenecen principalmente al entorno construido. Como se resume en la Tabla ES-5, la Alternativa de construcción no afectaría los servicios públicos, seguridad, incendios forestales ni a la mayoría de los recursos ambientales evaluados (estética, calidad del aire, recursos biológicos, energía, geología y suelos, emisiones de gases de efecto invernadero, hidrología y calidad del agua, población y vivienda, recreación, transporte, recursos culturales y tribales, planificación del uso de la tierra y justicia ambiental podrían tener efectos menores o no tenerlos). Los peligros y materiales peligrosos, los servicios públicos y los sistemas de servicios, el ruido y los recursos culturales arqueológicos y tribales podrían tener impactos potencialmente significativos o efectos adversos, pero podrían mitigarse para reducir la gravedad del impacto a impactos menores o a ningún efecto adverso.

ES 2.6. Impactos significativos inevitables según la CEQA y efectos adversos según la NEPA

La Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño tendrían como resultado impactos significativos inevitables según la CEQA y efectos adversos según la NEPA después de la implementación de las medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas para los siguientes temas de recursos ambientales:

- Cultural/Sección 4(f): Antiguo edificio de la planta 1 de FMC. La Alternativa de construcción requeriría la
 demolición del edificio de la planta 1 de FMC. La demolición de las estructuras históricas también causaría
 impactos indirectos en la integridad del entorno y la asociación del antiguo edificio de la planta 2 de FMC.
- **Ruido:** Si se selecciona la Alternativa de construcción con las Opciones de diseño 1B, 2B o 3B, se producirían impactos sonoros potencialmente significativos en las residencias en 3021 12th Street durante la demolición del antiguo edificio de la planta 1 de FMC (edificio Prism Aerospace).

ES 2.7. Resumen de las consecuencias ambientales y las medidas de mitigación

En la Tabla ES-5, se proporciona un resumen de todos los impactos ambientales potenciales de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño. Para obtener información más detallada sobre cada uno de los impactos en relación con la Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño, consulte el capítulo 4.0 de la EA y los capítulos 3.0, 4.0 y 5.0 del EIR preliminar. En la Tabla ES-5, se incluye una lista de las medidas de evitación, reducción o mitigación propuestas que se implementarán para abordar los posibles impactos permanentes y temporales relacionados con el proyecto. La RCTC y la FTA se comprometen a cumplir con todas las regulaciones ambientales federales, estatales y locales aplicables, y a aplicar medidas de mitigación razonables y viables para reducir los efectos adversos y los impactos potencialmente significativos. En caso de que la FTA y la RCTC aprueben el Proyecto, de conformidad con la normativa de la NEPA, se adoptaría e incluiría en el documento de aprobación de la NEPA el Registro de compromisos ambientales, en donde se enumeran todas las medidas de mitigación adoptadas. Del mismo modo, en caso de que la RCTC apruebe el Proyecto, de conformidad con la normativa de la CEQA, también adoptará el Programa de monitoreo e informe de mitigación una vez que se haya aprobado el Proyecto propuesto; estas medidas de mitigación formarán parte del Proyecto y se considerarán vinculantes conforme a la CEQA y la NEPA.

Tabla ES-5. Resumen de los impactos ambientales

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
|--|---|--|---|
| Alternativa de construcción | Opción de diseño | ricultas de evitación, reducción y initigación propuestas | Nivei de impacto segun CEQA/NEI A |
| Estética/Visual | | | |
| Estética/Visual: Impactos temporales (construcción) Se prevén impactos temporales relacionados con la construcción debido a la extracción de los árboles y a los trabajos nocturnos posibles que requieran el uso de sistemas de iluminación. Estética/Visual: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción implicaría la extracción del | Los impactos relacionados con la construcción son similares en todas las opciones de diseño. Los cambios en el entorno visual existente incluyen el paisajismo y la iluminación, la construcción de una barrera acústica de 12 pies de altura, la eliminación de las siguientes estructuras por opción de diseño y la | AES-1: El diseño del paisaje se realizará de conformidad con los criterios de diseño de la estación de la RCTC, siguiendo los requisitos generales de paisaje de la RCTC y en coordinación con la ciudad de Riverside, en la mayor medida posible. El diseño de los nuevos estacionamientos será compatible con los estacionamientos paisajísticos dentro de la zona del proyecto, con vegetación, árboles e iluminación resistentes a la sequía. AES-2: En la medida de lo posible, se evitarán las actividades de construcción nocturnas cerca de las zonas residenciales. Si es | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin efectos adversos |
| edificio Prism Aerospace (anteriormente la FMC) y las viviendas (conforme a las opciones de diseño 1A, 2A y 3A), que obstruyen las vistas de Mount Rubidoux en dirección al oeste por 12 th Street. La extracción de este edificio y la construcción de la barrera acústica de 12 pies mejoraría (ubicado en el borde este de la estructura del edificio Prism Aerospace como se muestra en la Figura 4-20 de la EA) las vistas desde este punto de vista y tendría un impacto positivo. La Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño incorporarían mejoras orientadas al tránsito peatonal, como la provisión de elementos paisajísticos uniformes a lo largo de las aceras que | construcción de un muro de 8 pies de alto a lo largo de Howard Avenue para las opciones de diseño 2A o 2B: Opción de diseño 1A: Complejo FMC y dos residencias en 12th Street Opción de diseño 1B: Complejo FMC Opción de diseño 2A: Complejo FMC, dos residencias en 12th Street, dos viviendas multifamiliares y una sede empresarial en 9th Street y 10th Street Opción de diseño 2B: Complejo FMC, dos viviendas multifamiliares y una sede empresarial en 9th Street y 10th Street Opción de diseño 3A: Complejo FMC y dos residencias en 12th Street Opción de diseño 3B: Complejo FMC | necesario realizar trabajos nocturnos, el contratista de la construcción instalará sistema de iluminación temporal de manera que la luz se dirija hacia la zona de construcción e instalará protecciones temporales, según sea necesario, para que la luz no se extienda hacia las zonas residenciales. AES-3: Durante el diseño final, todas las luminarias nuevas o de sustitución se diseñarán para que estén alejadas de las zonas residenciales. En la medida de lo posible, las nuevas luminarias incluirán protecciones apropiadas para dirigir la luz lejos de las zonas residenciales. | |
| cumplen con los requisitos de la Ley ADA, para funcionar como una solución reguladora para la estación y las carreteras locales. Las mejoras paisajísticas incorporarían plantas resistentes a la sequía y, en la medida de lo posible, utilizarían agua reciclada para preservar los elementos paisajísticos. Además de los elementos paisajísticos, se incorporaría alumbrado público en las aceras para mejorar la seguridad y la posibilidad de ir y volver caminando desde la estación. | | | |
| | | sección Recursos biológicos a continuación. | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Maria da minario de la maria della maria d | N°-11 de Santa de Cara (NEDA) |
|---|---|--|---|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| Calidad del aire | | | |
| Calidad del aire: Impactos temporales (construcción) El proyecto provocaría impactos temporales en la calidad del aire por el polvo y las emisiones. Impacto permanente (operaciones) En general, la Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño tendrían como resultado una disminución neta de las emisiones en comparación con las condiciones de la Alternativa de no construcción, debido a la reducción en el VMT regional. Además, la Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño no provocarían un aumento en los contaminantes criterio en la Cuenca de Aire de la Costa Sur (South Coast Air Basin, SCAB), que está designada como zona de no cumplimiento federal para O ₃ y PM _{2.5} . Por lo tanto, el funcionamiento de la Alternativa de construcción no produciría un aumento neto acumulativo considerable de ningún contaminante criterio para el que la región del proyecto esté en incumplimiento. | Los impactos temporales y permanentes son similares conforme a la Alternativa de construcción y a todas las opciones de diseño. | AQ-1: De conformidad con la Norma 403 del Distrito para la Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (South Coast Air Quality Management District, SCAQMD), las emisiones de polvo fugitivo del sitio del proyecto se controlarán mediante el riego regular u otras medidas preventivas de polvo, como se específica en la Norma 403 del SCAQMD: Reducir al mínimo el territorio afectado por las operaciones de desmonte, nivelación y movimiento de tierras o excavación para evitar cantidades excesivas de polvo. Proporcionar un camión de agua operativo en el lugar en todo momento; utilizar camiones de riego para minimizar el polvo; el riego debe ser suficiente para limitar las estelas de polvo a las áreas de trabajo del proyecto; el riego se realizará al menos dos veces al día con un alcance total, preferentemente al final de la mañana y después de que se haya realizado el trabajo. Suspender la nivelación y el movimiento de tierra cuando las ráfagas de viento superen las 25 millas por hora, a menos que el suelo esté lo suficientemente húmedo como para evitar las estelas de polvo. Cubrir los camiones de forma segura cuando se transporten materiales dentro o fuera de la obra. Estabilizar la superficie de las pilas de tierra si no se retiran inmediatamente. Limitar los recorridos de los vehículos, limitar la velocidad a 15 millas por hora en superficies no pavimentadas y estabilizar los caminos temporales. Reducir al mínimo las actividades vehiculares y de maquinaria innecesarias. Barrer las calles pavimentadas al menos una vez al día cuando haya indicios de que la tierra se trasladó a la carretera. Volver a forestar o estabilizar los terrenos afectados, incluidos los caminos vehiculares creados durante la construcción para evitar futuras actividades vehiculares fuera de la carretera. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin efectos adversos |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Modidas do avitación vaduación y mitigación muchusatas! | Nivel de impacto según |
|--|--|--|--|
| Alternativa de | Opci | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | CEQA/NEPA |
| Recursos biológicos | | | |
| Recursos biológicos: Impactos temporales (construcción) Los recursos biológicos son limitados dentro y cerca de la zona del Proyecto, ya que la mayor parte de esta área está cubierta por elementos sólidos. Las especies de plantas dentro del área de estudio biológico consisten típicamente en paisajismo no nativo y ornamental. Existe la posibilidad de que haya aves que aniden y murciélagos que se posen en el lugar durante la construcción. | Los posibles impactos temporales resultantes de la construcción de la Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño son similares. | BIO-1: El proyecto aplicará las siguientes medidas para evitar y minimizar los impactos en las aves que anidan y las de estatus especial durante la construcción. Siempre que sea posible, el contratista completará la extracción de árboles y arbustos y la demolición de las estructuras entre el 1 de septiembre y el 31 de enero, que no es temporada de anidación. Durante la temporada de anidación (del 1 de febrero al 31 de agosto), un biólogo calificado realizará estudios previos a la construcción para detectar nidos activos (nidos con huevos o aves juveniles que dependen del cuidado de sus padres) no más de 48 horas antes de iniciar las actividades de construcción. Los estudios abarcarán todos los lugares posibles de anidación en un radio de 500 pies de la actividad de construcción, incluida la extracción de la vegetación y la demolición de las estructuras. Los estudios y las medidas de evitación de los nidos activos se ajustarán al protocolo | CEQA: Impacto poco significativo con mitigación incorporada NEPA: Sin efectos adversos |
| Recursos biológicos: Impacto permanente (operaciones) El proyecto requerirá el reemplazo de hasta 51 árboles dentro de la huella del proyecto. | Las opciones de diseño de la Alternativa de construcción requerirán la extracción de árboles de la siguiente manera: Opción de diseño 1/Opción de diseño 1A: hasta 36 Opción de diseño 1B: hasta 32 Opción de diseño 2A: hasta 51 Opción de diseño 2B: hasta 47 Opción de diseño 3A: hasta 47 Opción de diseño 3B: hasta 43 | y a las recomendaciones actuales del Servicio de pesca y caza de Estados Unidos (USFWS) y del Departamento de pesca y caza de California (CDFW) Si se observan nidos activos durante los estudios previos a la construcción o durante la misma, los lugares de anidación activos se designarán como zonas ambientalmente sensibles y se identificarán con marcadores apropiados durante el tiempo en que los huevos o las aves juveniles necesiten los nidos. Un biólogo calificado elaborará recomendaciones de soluciones reguladoras para los nidos activos que sean específicos del lugar y de especies determinadas, en función de las directrices actuales del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (U.S. Fish and Wildlife Service, USFWS) y del (California Department of Fish and Wildlife, CDFW), y a una distancia adecuada que proteja el comportamiento normal de las aves para evitar la pérdida o el abandono de la anidación. Se aplicará una distancia intermedia adicional para las aves rapaces. Las zonas de protección se mantendrán durante el tiempo que los huevos de las aves o las aves jóvenes necesiten el nido. El biólogo calificado controlará el comportamiento de las aves (adultas y jóvenes cuando estén presentes) en el lugar de anidación para asegurarse de que no sean molestadas por la construcción del proyecto. El control de los nidos continuará durante las obras circundantes, hasta que el biólogo haya confirmado que las crías se desarrollaron plenamente (abandonaron por completo el lugar del nido y ya no dependen de los padres). Un biólogo calificado realizará un WEAT para todos los trabajadores en el sitio en relación con las medidas de protección del medio ambiente en el Proyecto, incluidas las medidas de protección de los árboles, las aguas pluviales y las medidas de protección de los árboles, las aguas pluviales y las medidas de protección de los árboles. Se aplicarán las siguientes medidas para evitar y minimizar á la extracción de los árboles. Se aplicarán las sigu | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas¹ | Nivel de impacto según |
|---|--|--|---|
| Alternativa de | Орсі | Medicas de evitación, reducción y initigación propuestas | CEQA/NEPA |
| | | Los árboles que no necesiten ser extraídos serán objeto de medidas de protección, cuando sea necesario, para evitar daños ocasionales durante la construcción. Las medidas de protección se aplicarán según lo especificado por el arborista. Los árboles que deban ser extraídos serán trasplantados dentro de la huella del proyecto en la mayor medida posible. Los árboles que se extraigan y no puedan ser trasplantados dentro de la zona de derechos de paso de la ciudad serán reemplazados de la siguiente manera: Los árboles no nativos serán reemplazados en una proporción de 1:1 y los árboles nativos serán reemplazados en una proporción de 3:1 (reemplazados:removidos) dentro o cerca del Proyecto en la mayor medida posible. El reemplazo y la plantación de los árboles se coordinará a través de la ciudad de Riverside de acuerdo con los planes de paisajismo aplicables y los conceptos estéticos aprobados. BIO-3: Los murciélagos podrían posarse en estructuras y en la vegetación dentro de la huella del proyecto. Un biólogo calificado realizará estudios de murciélagos antes de la construcción para determinar si hay murciélagos presentes antes de quitar los árboles o las estructuras que proporcionen un hábitat adecuado. Si se descubren murciélagos en la construcción o cerca de ella, el biólogo creará una zona de protección. | |
| Recursos culturales | | | |
| Recursos culturales: Recursos históricos Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción requerirá la eliminación de la planta 1 del edificio FMC y, según la opción de diseño que se elija, es posible que se deban eliminar las residencias del barrio que se encuentra en 12 th Street o Ninth Street. La demolición de estructuras históricas puede tener un impacto indirecto en la integridad del entorno y asociación del barrio Eastside. | Las opciones de diseño de la Alternativa de construcción requerirán la demolición o eliminación de las siguientes estructuras: Opción de diseño 1A: Complejo FMC y residencias de 12 th Street Opción de diseño 1B: Complejo FMC, residencias del área de conservación de los barrios de 12 th Street y Ninth Street. Opción de diseño 2B: Complejo FMC, residencias del área de conservación de Ninth Street. Opción de diseño 3A: Complejo FMC y residencias de 12 th Street Opción de diseño 3B: Complejo FMC | Recursos históricos CUL-1 Recursos históricos y Alternativa de construcción con las opciones de diseño 1A y 1B Antigua planta 1 del edificio FMC Las medidas de mitigación/minimización posibles para la demolición de la planta 1 y los impactos asociados a la planta 2 podrían incluir documentos/registros similares a la Encuesta de Edificios Históricos Americanos (Historic American Buildings Survey, HABS) de ambos edificios. Además, sería adecuado preservar materiales de construcción (p. ej.: señalización de la estación para el sitio histórico) para reutilizar en la estación o donar los materiales a una empresa local de salvamento de edificios local. Se pueden identificar medidas adicionales durante la participación pública y la consulta continua a las partes interesadas de la Oficina de Preservación Histórica del Estado (State Historic Preservation Office, SHPO). Residencias y Worker's Houses de 12th Street. Para minimizar los impactos en las seis residencias de las opciones de diseño propuestas, se podrían colocar cercas o pantallas con vegetación entre las casas en la calle 12, la barrera de ruido propuesta y la estación de pasajeros y el estacionamiento propuestos. Se puede colocar un cerco vegetal para las casas de Howard Avenue entre el estacionamiento y Howard Avenue. El embellecimiento del paisaje urbano (arbolado viario y aceras) podría disminuir el cambio general del entorno provocado por la | CEQA: Posibles impactos significativos NEPA: Efectos adversos |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | Nº 11 · · · · · · · · · · · · · · · · · · |
|--|--|--|---|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| Recursos culturales: Impacto temporal sobre recursos arqueológicos (construcción) Aunque no se anticipan impactos, existe la posibilidad de encontrar recursos arqueológicos desconocidos bajo la superficie durante las actividades de perturbación del suelo que pueden tener como resultado un impacto poco significativo en los recursos arqueológicos. No se anticipan impactos permanentes | Los posibles impactos relacionados con la construcción que deriven de la construcción y de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | CUL-2 Recursos históricos y Alternativa de construcción con las opciones de diseño 2A y 2B Antigua planta 1 del edificio FMC • Las medidas de mitigación/minimización posibles para la demolición de la planta 1 y los impactos asociados a la planta 2 podrían incluir documentos/registros similares a la HABS de ambos edificios. Además, sería adecuado preservar materiales de construcción (construcción (p. ej.: señalización de la estación para el sitio histórico) para reutilizar en la estación o para donarlos a la empresa de preservación de edificios local. Se pueden tomar medidas adicionales durante la participación pública y la consulta continua a las partes interesadas de la SHPO. Residencias del área de conservación del barrio de 12th Street y | CEQA: Recursos históricos: Posibles impactos significativos Recursos arqueológicos: Poco significativo con la incorporación de la mitigación NEPA: Efectos adversos |
| | | Ninth Street. Para minimizar los impactos potenciales a las residencias de las opciones de diseño propuestas, se podrían colocar cercas o pantallas con vegetación entre las casas en la calle 12, la barrera de ruido propuesta, la estación de pasajeros y el estacionamiento propuestos, y Howard Avenue, y los impactos se pueden minimizar aún más mediante mejoras en el paisaje urbano (ya propuestas como parte del Proyecto). Las medidas de mitigación para las residencias de 9th Street que pueden ser demolidas como resultado de las opciones de diseño 2A y 2B (entre el 3006 9th Street y el 2994 9th Street), incluirán documentos/registros similares a la HABS de ambos edificios. CUL-3 Recursos históricos y Alternativa de construcción con opciones 3A y 3B Antigua planta 1 del edificio FMC Las medidas de mitigación/minimización posibles para la demolición de la planta 1 y los impactos asociados a la planta 2 podrían incluir documentos/registros similares a la HABS de ambos edificios. Además, sería adecuado preservar materiales de construcción (p. ej.: señalización de la estación para el sitio histórico) para reutilizar en la estación o para donarlos a la empresa de preservación de edificios local. Se pueden tomar medidas adicionales como resultado de parte de la participación pública y la consulta continua a las partes interesadas de la SHPO. Residencias de 12th Street y Worker's Houses de Howard Avenue Para minimizar los impactos a las seis residencias de las opciones de diseño propuestas, se podrían colocar cercas o pantallas con vegetación entre las casas en la calle 12 y la barrera de ruido propuesta, y la estación de pasajeros y el estacionamiento propuestos. Para las cuatro casas en Howard Avenue se podrían colocar pantallas con vegetación entre el | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | Nigol de investe a serie CEOA/NEDA | |
|--|---|---|---|--|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA | |
| | | Área de conservación del barrio de Ninth Street | | |
| | | La extensión de Howard Avenue tendrá nuevas luminarias y franjas con plantas y arbolado viario que atenuará el límite entre las residencias históricas en el área de conservación del barrio de Ninth Street (9th Street y Howard Avenue) y la nueva carretera, lo que minimizará los cambios en el entorno de las residencias adyacentes a la nueva carretera. CUL-4 Recursos arqueológicos | | |
| | | Todas las actividades de perturbación del suelo, incluida la nivelación, estarán monitoreadas por un arqueólogo calificado y un supervisor nativo americano. Si se encuentran recursos arqueológicos, el supervisor tendrá la autoridad para detener temporalmente o redirigir la nivelación y otras actividades de perturbación en las inmediaciones del descubrimiento (radio de 50 pies). Durante el monitoreo, cuando las actividades de perturbación del suelo han alcanzado un punto en el que los supervisores tengan razonable certeza de que no se encontrará material cultural adicional, se podría detener el monitoreo después de consultar con el personal de la RCTC. CUL-5 Restos humanos Si se descubren restos humanos, se llamará al médico forense del condado. Si se determina que los restos son de origen nativo americano, se comunicarán con el descendiente más probable, según lo identificado por la Comisión de la Herencia de los Nativos Americanos (<i>California Native American Heritage Commission</i>, NAHC), para determinar el tratamiento y la disposición adecuados de los restos. Se seguirán todos los requisitos de la sección 7050.5 del Código de Seguridad y Salud y la sección 5097.98 del Código de Recursos Públicos. AES-4 y AES-5: Consulte la sección Estética/visual mencionada | | |
| A 1.0 | | anteriormente para obtener más información sobre esta medida. | | |
| Acumulativo | | CIM 1. coordinantes actividades de construcción non construcción | CEO. I | |
| Acumulativo: Impactos temporales (construcción) Las actividades relacionadas con la construcción que se superponen con proyectos adyacentes pueden tener como resultado impactos acumulativos debido al ruido, polvo y congestión del tráfico. La construcción del proyecto y otros desarrollos pueden reducir temporalmente el espacio de estacionamiento en la calle durante los períodos de | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | CUM-1: coordinar las actividades de construcción para que no se superpongan con otros proyectos cercanos, en la medida de lo posible. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin efectos adversos | |
| Acumulativo: Impacto permanente (operaciones) Los posibles impactos relacionados con el tráfico de otros proyectos pueden provocar impactos acumulativos en la circulación; sin embargo, con la implementación de las características del proyecto para mejorar el tráfico no se anticipan efectos adversos. | | | | |

| Impactos ambiental | es potenciales según CEQA/NEPA | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
|---|---|---|---|
| Alternativa de | Opción de | | |
| Energía | | | |
| Energía: Impactos temporales (construcción) Se anticipa un aumento del consumo de energía durante la construcción para el funcionamiento del equipo de construcción. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | E-1: alumbrado con eficiencia energética, como luces led con una mayor vida útil podría usarse en la estación para reducir las necesidades de mantenimiento a futuro. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin impacto |
| Energía: Impacto permanente (operaciones) Se espera que el funcionamiento del proyecto disminuya la demanda de energía regional debido a la reducción de la inactividad de los trenes y de las millas recorridas por los vehículos de la región. | | | |
| Geología y suelos | | | |
| Geología y suelos: Impacto temporal (construcción)/ Impacto permanente (operaciones) El proyecto se encuentra dentro de una región propensa a terremotos, pero no se encuentra dentro de una zona de falla sísmica. El lugar del proyecto del sitio presenta un potencial de licuefacción de bajo a moderado. Los impactos en la geología y suelos están asociados con la posibilidad de temblores y hundimiento del suelo en el lugar. El sitio del proyecto no está ubicado en una unidad geológica, en un terreno inestable o dentro de un área asociada con desplazamientos de tierra. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | GEO-1: antes de la nivelación, se eliminarán las tuberías y obstrucciones en la superficie y debajo de la superficie en las áreas de mejoras estructurales propuestas (es decir, áreas de relleno estructural, pavimento, construcciones, etc.). Se eliminarán fuera del sitio la vegetación densa, las raíces y los escombros. Todos los pozos o fosas sépticas del sitio se eliminarán o abandonarán de acuerdo con el Departamento de Salud Ambiental del Condado de Riverside. Los vacíos creados por la eliminación de materiales enterrados/inadecuados se rellenarán, en su mayoría, con tierra compactada adecuadamente de acuerdo con las recomendaciones del Informe de Reconocimiento Geotécnico (HNTB, Inc. 2020). GEO-2: la tierra importada o los lugares prestados serán evaluados antes de su importación. La tierra importada se descontaminará, será de naturaleza granular, estará libre de materia orgánica, tendrá un potencial de expansión bajo y un impacto de corrosión bajo para las mejoras propuestas. GEO-3: para respaldar la finalización del diseño final de los planos, se realizará una investigación específica en el lugar y una evaluación y análisis de los datos de licuefacción subterráneos para evaluar la posible estabilidad y las características de asentamiento para las mejoras propuestas. La información recopilada de los datos subterráneos permitirá el diseño de estructuras que soporten un nivel definido de aceleración del suelo y de desplazamiento de la falla, cuando sea posible. GEO-4: en el caso del descubrimiento inesperado de recursos paleontológicos durante las actividades relacionadas con el proyecto, se detendrá el trabajo en las inmediaciones del descubrimiento, hasta que un paleontólogo calificado lo evalúe. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin efectos adversos |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | |
|---|---|--|--|
| Alternativa de construcción | Opción de diseño | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| Cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero | | | |
| Cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero: Impactos temporales (construcción) Las actividades de construcción temporales pueden tener como resultado un aumento temporal de las emisiones de gases de efecto invernadero. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | No se requiere mitigación. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin impacto |
| Cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero: Impacto permanente (operaciones) Los impactos permanentes asociados con el funcionamiento del tren y las posibles mejoras del servicio y las posibles alteraciones del tráfico no tendrán como resultado un aumento de los gases de efecto invernadero (GEI). Se anticipa que la Alternativa de construcción tendrá como resultado un beneficio neto al reducir las millas recorridas en vehículos (MRV) y las emisiones asociados con los GEI. | | | |

Peligros y materiales peligrosos

Peligros y materiales peligrosos: Impactos temporales (construcción)

Los impactos temporales asociados con el proyecto incluyen el uso de equipos de construcción que pueden despedir aceites de construcción, grasa, pintura, etc., en el lugar. Además, la propiedad de Prism Aerospace contiene suelos contaminados que se consideran materiales peligrosos. El transporte, uso y eliminación de suelos contaminados en el lugar podrían tener como resultado una exposición temporal de los trabajadores y la comunidad circundante.

Peligros y materiales peligrosos: Impacto permanente (operaciones)

Los impactos permanentes asociados con la posible liberación de materiales peligrosos durante las operaciones serán los mismos que los que ya existen. Sin embargo, la Alternativa de construcción podría cubrir de forma eficaz los suelos expuestos contaminados para prevenir la migración fuera del sitio mediante la construcción del estacionamiento.

Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares.

HAZ-1: se preparará un plan de gestión del sitio (Site Management Plan, SMP) antes de iniciar las actividades de perturbación del subsuelo para abordar la posibilidad de encontrar áreas localizadas que contengan contaminantes que sean potencialmente preocupantes, como compuestos orgánicos volátiles (COV), hidrocarburos de petróleo, compuestos orgánicos semivolátiles (COSV) y metales. Un consultor ambiental calificado preparará el plan y se implementará durante las actividades de perturbación del suelo bajo la supervisión de un ecologista profesional. El plan abordará la supervisión del suelo excavado; la salud y seguridad de la comunidad y los trabajadores; y la manipulación, el almacenamiento, la caracterización, la reutilización en el lugar, la exportación y los protocolos de eliminación del suelo.

HAZ-2: para las áreas en las que hay una mayor posibilidad de encontrar contaminación en el suelo (p. ej.: cerca de áreas de contaminación posible o certera), el contratista implementará medidas de salud y seguridad adecuadas para los trabajadores y la comunidad (p. ej.: control de polvo, supervisión del aire y gestión del almacenamiento) bajo la supervisión de un ecologista profesional calificado.

HAZ-3: se preparará un plan de gestión de residuos peligrosos antes de alterar los servicios públicos, los equipos eléctricos/de alumbrado y los materiales de construcción peligrosos, como materiales que contienen asbesto (asbestos-containing materials, ACM), pintura a base de plomo (lead-based paint, LBP), madera tratada y otros materiales que se encuentran dentro de los requisitos de las Normas Universales sobre Desechos (Universal Waste Rules, UWR). El plan abordará los protocolos de prueba, la manipulación y los requisitos de eliminación, y será implementado por un inspector/perito certificado del Departamento de Salud Pública de California, por un consultor de asbestos certificado de la División de Seguridad y Salud en el Trabajo de California, o por profesionales con las calificaciones adecuadas en su campo, de acuerdo con las directrices y reglamentaciones locales, estatales y federales aplicables.

CEQA: Poco significativo con la incorporación de la mitigación

NEPA: Sin efectos adversos

| Impactos ambienta | Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | |
|-----------------------------|--|---|----------------------------------|
| Alternativa de construcción | Opción de diseño | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| | | estar presentes dentro de las estructuras que se eliminarán también se realizará de acuerdo con las UWR, si se planea eliminar. | |
| | | HAZ-5: se tendrá en cuenta la colocación de una geomembrana de alta visibilidad en la base de la excavación en las áreas de suelo impactado o con vapores para advertir a los excavadores de la posible exposición subyacente a químicos detectados debajo de la membrana. | |
| | | HAZ-6: los niveles de arsénico que excedan los niveles regionales de concentración de fondo de arsénico del sur de California de 12 mg/kg establecidos por el Departamento de Control de Sustancias Tóxicas (<i>Department of Toxic Substances Control</i> , DTSC) en las muestras de suelo recolectadas en los primeros 1 a 2 pies de la parte superior a lo largo de las antiguas vías del tren en el Área C se consideran material peligroso. La tierra que se encuentra dentro del ancho de las vías de tren hasta una profundidad de 2 pies se almacenará por separado para ser desechada fuera del sitio en un centro autorizado que acepte tierra con niveles de arsénico elevados. | |
| | | HAZ-7: las actividades de perturbación del suelo no estarán permitidas en la propiedad de SoCalGas (Áreas A y C) sin la aprobación del SMP por el DTSC y con notificación previa. Toda remoción del suelo en la propiedad se gestionará de acuerdo con todas las disposiciones estatales y federales aplicables. | |
| | | HAZ-8: las actividades que puedan perturbar, alterar y dañar o destruir los pozos de monitoreo de agua subterránea en la propiedad de SoCalGas (Áreas A y C) están prohibidas, a menos que cuenten con la autorización del DTSC y de la Junta de Control de Calidad del Agua de California (<i>California State Water Resources Control Board</i> , RWQCB). El uso de la propiedad conservará la integridad y el acceso físico a los pozos de monitoreo de agua subterránea. Se notificará al DTSC acerca de cualquier daño causado a los pozos de monitoreo de agua subterránea. | |
| | | HAZ-9: se implementarán medidas de control de polvo para minimizar las emisiones fugitivas de polvo y de las actividades de demolición. Se minimizará la tierra arrastrada a las carreteras pavimentadas desde las zonas no pavimentadas. Los camiones que transporten materiales excavados al vertedero estarán cubiertos y las rutas de transporte propuestas hacia los vertederos evitarán la escuela del barrio Eastside. | |

Hidrología y calidad del agua

Hidrología y calidad del agua: Impactos temporales (construcción)

Las actividades temporales de construcción, entre ellas el uso de equipos de construcción, pueden tener como resultado la liberación de materiales de construcción, aceites, hormigón, el escurrimiento de sedimentos de suelos expuestos y de otras sustancias contaminantes en la superficie y en el agua subterránea. Se aplicarán las mejores prácticas de gestión en el lugar para evitar la posible liberación de sustancias contaminantes en la superficie y en el agua subterránea. El impacto sobre los patrones de drenaje en el lugar será mínimo.

 Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. WQ-1: las pendientes propuestas seguirán siendo similares a las pendientes existentes y mantendrán los trayectos/patrones de flujo existentes.

WQ-2: la construcción del estacionamiento superficial pavimentado (de acuerdo con todas las opciones de diseño) y la implementación de las mejores prácticas de gestión (MPG) de no infiltración se implementarán para evitar que la contaminación existente dentro del proyecto del sitio empeore. Además, la RCTC implementará el Plan final de gestión del suelo (según lo aprobado por el DTSC) para garantizar que los suelos contaminados se manipulen de forma adecuada y para evitar los posibles impactos en las aguas subterráneas.

WQ-3: diseñar el sistema de drenaje pluvial en el lugar para que se conecte con el sistema de drenaje pluvial de 42 pulgadas que ya existe para minimizar la cantidad de flujo que drena hacia el punto bajo en Howard Ave/11th Street.

WQ-4: en la medida de lo posible, mantener las pendientes existentes en el lugar del proyecto para permitir que el área de inundación que se use sea el área de almacenamiento actual y para evitar cambiar la huella del área de inundación de 100 años. Disminuir las barreras del flujo del área de inundación mediante la demolición de Prisma.

CEQA: Impacto poco significativo

NEPA: Sin efectos adversos

Hidrología y calidad del agua: Impacto permanente (operaciones)

Se espera que la Alternativa de construcción aumente el volumen del flujo de la corriente debido a la adición de superficie impermeable; sin embargo, la construcción del estacionamiento propuesto tapará los suelos contaminados, lo que tendrá como resultado una menor filtración de sustancias contaminantes a las aguas subterráneas subyacentes. Se diseñará la Alternativa de construcción para que continúe los patrones de suelo y de drenaje existentes.

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Madidas da asitasión maduración su mitimasión muonucatasi | Nivel de imposto según CEOA/NEDA |
|--|--|--|--|
| Alternativa de construcción | Opción de diseño | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| | | Edificio Aerospace y colocación de la barrera acústica en línea con la dirección del flujo. | |
| | | El diseño de las mejoras de la estación seguirá los requisitos de los estándares de diseño de la RCTC dentro de las áreas de inundación y se coordinará con la ciudad de Riverside y con el Control de Inundaciones del condado de Riverside. | |
| | | Ciertos elementos, como los conductos subterráneos y el sistema de ascensores deben diseñarse de forma que queden sellados contra la infiltración de agua de inundación durante la etapa final de diseño. | |
| | | También puede solicitarse que se incluyan dispositivos de advertencia de inundación. | |
| | | La ciudad de Riverside es la Coordinadora de Áreas de Inundación de este lugar. Por ello, se solicitará la coordinación con la ciudad durante la etapa final de diseño del proyecto. Durante el diseño, se solicitará un estudio hidráulico que muestre las mejoras propuestas y el impacto en el nivel de inundación de base (<i>Base Flood Elevation</i> , BFE) general. | |
| | | WQ-5: durante la construcción de las mejoras de la estación, se implementarán las MPG, como rollos de fibra, protección de ingresos, etc. para cumplir con los requisitos del Permiso de Construcción General (Construction General Permit, CGP). El contratista de la construcción implementará otras MPG de construcción, según lo requerido por las agencias locales y reguladoras. | |
| | | De acuerdo con lo establecido por la RCTC o las agencias regulatorias, se implementarán MPG de no infiltración para abordar el escurrimiento adicional debido a la creación de superficies impermeables adicionales. | |
| Uso de la tierra y planificación | | | |
| Uso de la tierra y planificación: Impactos temporales (construcción) Para construir el proyecto propuesto pueden ser necesarias TCE de los usos de los terrenos industriales adyacentes. Los planos de los diseños preliminares indican que pueden necesitarse aproximadamente 0.04 acres de la propiedad de Solar Max para dar espacio a la construcción de las mejoras de la estación de acuerdo con la Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño. Para la construcción del proyecto es posible que se necesiten de los usos de los terrenos de transporte cercanos dentro del derecho de paso (ROW) a lo largo de Howard Avenue, Commerce Street, 12th Street, 10th Street, y 9th Street. Si se necesitan TCE, la RCTC solicitará TCE de la ciudad de Riverside para construir dentro de las carreteras locales y es posible que se necesite el cierre intermitente de los carriles; sin embargo, el acceso a estas carreteras locales, residencias y comercios se mantendrá mientras dure la construcción. | Los posibles impactos temporales que deriven de la construcción de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | No se requiere mitigación para abordar los impactos temporales y permanentes. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin impacto |
| Uso de la tierra y planificación: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción requerirá la conversión de los usos de suelo industrial y puede requerir que se transforme el uso de suelo residencial a uso de transporte. La conversión a usos de transporte es coherente con los usos permitidos identificados en el plan específico de Riverside Marketplace. Además de la conversión de los usos de suelo industriales, se podrían convertir las propiedades residenciales en instalaciones públicas (estacionamiento); dos propiedades residenciales existentes en la intersección de Howard Avenue y 12 th Street y dos | Las opciones de diseño existentes podrían requerir la conversión del uso de la tierra existente en uso de transporte y su incorporación a la estación Riverside Downtown de la siguiente forma: Opción de diseño 1A: Residencias unifamiliares: 0.37 acres Industrial: 6.9 acres Opción de diseño 1B: Residencias unifamiliares: 0.05 acre Industrial: 6.9 acres Opción de diseño 2A: | | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | |
|--|---|--|---|
| Alternativa de construcción | Opción de diseño | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| unidades plurifamiliares ubicadas en 9 th Street no son coherentes con el plan de uso del suelo de la ciudad de Riverside debido a que estas propiedades están ubicadas en un área designada para uso industrial. Estas casas existentes fueron construidas antes de la adopción del plan general de la ciudad de Riverside y del plan específico de Marketplace, y actualmente se las considera usos de suelo no conformes. | Residencias unifamiliares: 0.37 acres Residencias plurifamiliares (PF): 0.37 acres Industrial: 7.67 acres Transporte: 0.77 acre Opción de diseño 2B: Residencias unifamiliares: 0.05 acre Residencias plurifamiliares: 0.37 acres Industrial: 7.67 acres Transporte: 0.77 acre Opción de diseño 3A: Residencias unifamiliares: 0.37 acres Industrial: 6.9 acres Transporte: 0.61 acre Instalaciones públicas: 0.65 acre Opción de diseño 3B: Residencias unifamiliares: 0.05 acre Industrial: 6.9 acres Transporte: 0.61 acre Industrial: 6.9 acres Transporte: 0.61 acre Industrial: 6.9 acres Transporte: 0.61 acre Instalaciones públicas: 0.65 acre | | |
| Ruido | | | |
| Ruido: Impactos temporales (construcción) Se anticipan impactos acústicos de construcción temporarios debido al funcionamiento de los equipos en el lugar de la construcción. El ruido de construcción cerca de usos de suelo sensibles al ruido, como residencias, será de 67.4 dBA L _{EQ} (8 horas) a 250 pies. Se anticipa que las actividades de demolición dentro de los 10 pies de las residencias de 12 th Street tengan como resultado impactos temporales significativos. No se anticipa que los ruidos generados por los equipos de construcción excedan los 80 dBA L _{EQ} (8 horas) o 70 dBA L _{EQ} (8 horas) por la noche. | Si se eligen las opciones de diseño 1B, 2B y 3B podrían tener como resultado impactos acústicos significativos y adversos durante la construcción. Se necesitan medidas de mitigación para reducir el impacto acústico. Las opciones de diseño 1A, 2A, 3A tendrán como resultado menos efectos significativos o efectos no adversos. | N-1: de acuerdo con la Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño, se construirá una barrera a lo largo del límite oriental del depósito con un largo de aproximadamente 500 pies. La altura de la barrera para este muro será de al menos 12 pies para reducir los impactos acústicos graves para alcanzar, al menos, niveles moderados. Las barreras acústicas deberán cumplir con una clasificación mínima de clase de transmisión de sonido (<i>Sound Transmission Class</i> , STC) de 22 a 23 para garantizar la adecuada reducción del ruido. Puede construirse con mampostería, madera, plástico, fibra de vidrio, plexiglás, acero o una combinación de esos materiales, si cumple con la clasificación STC descrita anteriormente y no hay grietas o espacios que atraviesen el muro | CEQA: Opción de diseño: 1A, 2A, 3A, poco significativo con la incorporación de la mitigación Opción de diseño: 1B, 2B, 3B posibles impactos significativos NEPA: Sin efectos adversos |
| Ruido: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción podría tener como resultado impactos permanentes, ya que se anticipa un aumento en los niveles de ruido en múltiples receptores para cada opción de diseño. Los niveles de ruido aumentarán, principalmente, debido a la eliminación del depósito existente de edificio Prism Aerospace que atenúa el ruido para muchos receptores residenciales en el área. | Los impactos acústicos asociados con cada opción de diseño incluyen los siguientes: Opción de diseño 1A: 15 receptores residenciales con un impacto moderado y 9 receptores residenciales con un impacto grave. Opción de diseño 1B: 15 receptores residenciales con un impacto moderado y 9 receptores residenciales con un impacto grave. Opción de diseño 2A: 19 receptores residenciales con un impacto moderado y 11 receptores residenciales con un impacto grave. Opción de diseño 2B: 19 receptores residenciales con un impacto moderado y 11 receptores residenciales con un impacto grave. Opción de diseño 3A: 15 receptores residenciales con un impacto moderado y 9 receptores residenciales con un impacto grave. Opción de diseño 3B: 15 receptores residenciales con un impacto moderado y 9 receptores residenciales con un impacto grave. | o por debajo de él. Toda unión o grieta debe rellenarse o sellarse. N-2: de acuerdo con la Alternativa de construcción y solo las opciones de diseño 2A y 2B, se construirá una barrera acústica a lo largo de todo el muro occidental de la propiedad existente de 2982 9th Street. La barrera será de al menos 8 pies para reducir los impactos acústicos graves para alcanzar, al menos, niveles moderados. Las barreras acústicas deberán cumplir con una clasificación mínima de STC de 22 a 23 para garantizar la adecuada reducción del ruido. Puede construirse con mampostería, madera, plástico, fibra de vidrio, plexiglás, acero o una combinación de esos materiales, si cumple con la clasificación STC descrita anteriormente y no hay grietas o espacios que atraviesen el muro o por debajo de él. Toda unión o grieta debe rellenarse o sellarse. N-3: el contratista preparará un plan de gestión del ruido de la construcción dónde se describan las medidas incluidas en los planes de construcción para garantizar el cumplimiento de los niveles de ruido y vibración | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | |
|---|------------------|--|----------------------------------|
| Alternativa de construcción | Opción de diseño | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| | | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas! y lo presentará para que la RCTC lo apruebe. En la medida de lo posible, se inclurán las siguientes medidas para reducir el ruido de construcción: • El equipo de construcción debe estar debidamente provisto y ser mantenido con dispositivos de reducción de ruido recomendados por el fabricante. • El equipo a diésel debe operarse con las puertas del motor cerradas y debe estar equipado con silenciadores recomendados por el fabricante. • Los equipos con unidades móviles o fijas (p. ej.: soldadora de arco o compresores de aire) deben estar equipados con cubiertas y elementos de control del ruido disponibles y específicos para el tipo de equipo que se usa. • Se usará equipo eléctrico en lugar de equipo neumático o de combustión interna, en la medida de lo posible. • Se prohibirá que los motores de combustión interna estén en ralentí de forma innecesaria (p. ej.: por más de 5 minutos). • El almacenamiento de materiales y el montaje, estacionamiento y áreas de mantenimiento del equipo móvil estarán ubicados lo más lejos posible de los receptores sensibles al ruido. • El uso de señales sonoras, incluidos bocinas, silbatos, alarmas y campanas solo se usarán como advertencias de seguridad. • No se escuchará ningún sistema de altavoces o de música relacionado con el proyecto en ningún receptor sensible adyacente. • Se instalarán barreras de sonido o mantas acústicas temporales entre las operaciones de construcción y los receptores sensibles adyacentes. Podrán usarse barreras de sonido temporales de al menos 10 pies de altura sobre el nivel del suelo debido a que los tubos de escape de los equipos se encuentran entre 7 y 8 pies sobre el nivel del suelo. Para reducir de forma eficaz niveles de ruido, se construirá la barrera de sonido temporal con un material que pese al menos 2 libras por metro cuadrado, que no tenga huccos o perforaciones y que permaneza en el lugar hasta que finalice la demolición, el nivelado y las actividades de construcción para permiti | |
| | | actividad de construcción, como la demolición, la remoción de asfalto u operaciones de nivelación importantes. La notificación | |
| Provecto de majoras en la estación Riverside Downtown | | para los residentes debe describir las actividades anticipadas, | Digiembre de 202 |

| Resumen Ejecutivo | |
|-------------------|--|
| | |
| | proporcionar fechas y horas y brindar información de contacto con la descripción del procedimiento de reclamación y respuesta. |
| | N-4: si se elige la opción de diseño 1B, 2B o 3B para la construcción, la RCTC proporcionará alojamiento temporal pero similar dentro de la ciudad de Riverside para los residentes del 3021 12 th Street durante los períodos de construcción cuando se produzca |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Medidos do evitosión veducación y mitimación muchos de la | N. III. (CECANEDA |
|---|--|--|---|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| | | mucho ruido, como durante el trabajo de demolición para eliminar las paredes del almacén edificio Prism Aerospace o si el trabajo de construcción excede los siguientes umbrales: el trabajo de construcción diurno excede los 80 dBA L _{EQ} (8 horas) o si el trabajo de construcción nocturno del proyecto excede los 70 dBA L _{EQ} (8 horas) en las residencias cercanas. AES-4: Consulte la sección Estética/Visual anterior para obtener más detalles sobre esta medida. | |
| Población y vivienda | | | |
| Población y vivienda: Impactos temporales (construcción) La Alternativa de construcción no desplazará una cantidad importante de personas o de viviendas existentes durante la construcción. | Impacto temporal: Los impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y del funcionamiento de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | No se requiere mitigación para abordar los impactos temporales y permanentes. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin efectos adversos |
| Población y vivienda: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción requerirá el desplazamiento de hasta 10 unidades residenciales (unifamiliar y plurifamiliar combinadas) y hasta 2 desplazamientos de unidades no residenciales. Hay disponible propiedades de reemplazo adecuadas y comparables para la reubicación de viviendas y comercios dentro de un radio de 10 millas del área de estudio del proyecto. | La siguiente cantidad de desplazamientos tendrá lugar según cada opción de diseño: Opción de diseño 1/Opción de diseño 1A: Desplazamientos de unidades residenciales: 2 Desplazamientos de unidades no residenciales: 1 Opción de diseño 1B: Desplazamientos de unidades residenciales: 0 Desplazamientos de unidades no residenciales: 1 Opción de diseño 2A: Desplazamientos de unidades residenciales: 10 Desplazamientos de unidades no residenciales: 2 Opción de diseño 2B: Desplazamientos de unidades residenciales: 8 Desplazamientos de unidades no residenciales: 2 Opción de diseño 3A: Desplazamientos de unidades residenciales: 1 Opción de diseño 3B: Desplazamientos de unidades no residenciales: 1 Opción de diseño 3B: Desplazamientos de unidades residenciales: 0 Desplazamientos de unidades no residenciales: 1 | | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
|--|--|--|---|
| Alternativa de | Opción de | ivieuldas de evitación, reducción y initigación propuestas | Niver de impacto segun CEQA/NET |
| Servicios públicos | | | |
| Servicios públicos: Impacto temporal (construcción)/Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción no tendrá como resultado la adquisición o el desplazo de ninguna estación de policía o de bomberos, escuelas, parques u otras instalaciones públicas. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | No se requiere mitigación para abordar los impactos temporales y permanentes. | CEQA: Sin impacto NEPA: Sin impacto |
| Recreación | | | |
| Recreación: Impactos temporales (construcción) La construcción podría tener como resultado impactos temporales a corto plazo en Lincoln Park, entre ellos se incluye un aumento del ruido, polvo, efectos visuales y tráfico. La construcción no tendrá como resultado la falta de acceso o uso de parques o recursos recreativos adyacentes. Recreación: Impacto permanente (operaciones) No se anticipan impactos permanentes; sin embargo, los niveles de ruido podrían aumentar debido a la eliminación de la planta 1 del complejo FMC. Se propone instalar una barrera acústica de 12 pies para reducir los niveles de ruido causados por la eliminación de la planta 1 del complejo FMC. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | REC-1: la implementación de MPG de construcción para minimizar el polvo, los olores y los ruidos garantizará que las actividades y los servicios del parque no se vean afectados considerablemente. Además, pueden producirse interrupciones temporales, localizadas y específicas del lugar en las carreteras locales que comunican con Lincoln Park en el área de estudio del proyecto durante diferentes etapas de la construcción. Para evitar los impactos relacionados con el acceso a Lincoln Park durante la construcción, la RCTC deberá coordinar con el contratista de la construcción y con la ciudad de Riverside cómo mantener el acceso a Lincoln Park. | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin impacto |
| Transporte | | | |
| Transporte: Impactos temporales (construcción) La Alternativa de construcción puede afectar temporalmente la circulación local y el acceso debido al cierre a corto plazo de calles y carriles. | Los posibles impactos temporales que deriven de la construcción de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | T-1: Se desarrollará un Plan de Gestión del Tráfico (<i>Traffic Management Plan</i> , TMP) en conjunto con la ciudad de Riverside y con el personal de respuesta ante emergencias durante la etapa final de diseño y se implementará antes y durante la construcción para garantizar la seguridad vial, minimizar los embotellamientos | CEQA: Impacto poco significativo NEPA: Sin efectos adversos |
| Transporte: Impacto permanente (operaciones) El proyecto mejorará el servicio del tren y la eficiencia operativa que pueden tener un impacto beneficioso general al disminuir la congestión en autopistas y las MRV en la región. | De acuerdo con las opciones de diseño 1A y 2A, las intersecciones del área de estudio operarán a un Nivel de Servicio (<i>Level of Service</i> , LOS) aceptable y mantendrán la misma configuración de la carretera. Las opciones de diseño 2A, 2B, 3A o 3B desocuparán Commerce Street y proporcionarán una nueva conexión norte-sur a través de la extensión propuesta de Howard Avenue. En todas las intersecciones del área de estudio para el año de apertura (2025) y el año de finalización (2045), el LOS para las intersecciones del área de estudio de tráfico se mantendrá igual o por encima del umbral D de LOS aceptable, según lo establecido por la ciudad de Riverside. La Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño no aumentarán las MRV regionales. | relacionados con la construcción, los desvíos y para minimizar los inconvenientes para las personas que viajan al trabajo, las residencias locales y los comercios. Como mínimo, el TMP incluirá la señalización adecuada, la identificación de rutas alternativas o desvíos, la gestión de incidentes, las estrategias de construcción, la circulación dentro y fuera de las calles del lugar de construcción y los cierres temporales de carriles que se anticipan. | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | Modidos do ovitación voducción y mitigación nuonyestes! | Nivel de impreste según CEOA/NEDA |
|---|---|--|--|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| Recursos culturales y tribales | | | |
| Recursos culturales y tribales: Impacto temporal (construcción)/Impacto permanente (operaciones) Aunque no se anticipan impactos, existe la posibilidad de descubrir recursos culturales y tribales en el subsuelo durante el desarrollo de la Alternativa de construcción. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | TCR-1 Actividades previas a la construcción: antes de la construcción, la RCTC establecerá el protocolo de notificaciones con las Tribus que hayan solicitado la consulta como parte del proceso AB 52. Esta consulta abordará la evaluación de los nuevos recursos descubiertos y las medidas de evitación o mitigación, según corresponda, y se llevará a cabo una reunión preconstrucción con el contratista de la construcción (para las actividades de perturbación del suelo) e incluirá al supervisor calificado Cultural y Tribal Nativo Americano. TCR-2 Monitoreo de la construcción: un supervisor calificado Cultural y Tribal Nativo Americano supervisará las actividades de construcción relacionadas con la perturbación del suelo, como la nivelación y otras actividades durante la construcción. TCR-3 Descubrimiento accidental de recursos culturales y tribales durante la construcción: en caso de que se encuentren recursos culturales y tribales, el supervisor calificado Cultural y Tribal Nativo Americano tendrá la autoridad para detener o redireccionar temporalmente la nivelación u otras actividades de perturbación del suelo dentro de un radio de 50 pies del descubrimiento, y se evitarán estos materiales y su contexto hasta que el investigador principal de arqueología y la RCTC hayan sido notificados y se haya notificado a las Tribus consultoras. El personal del proyecto no recolectará o retendrá recursos culturales. Entre los recursos prehistóricos se encuentran los siguientes, herramientas de piedra tallada y lasca; puntas de proyectiles; morteros y pilones; tierra oscura y friable que contiene conchas y huesos; restos alimenticios; rocas modificadas por el calor o fosas humanas. De acuerdo con la sección 21083.2(b) del Código de Recursos Públicos de California (Public Resources Code, PRC), el método preferido de preservación de recursos arqueológicos es la evitación. TCR-4 Recursos culturales y tribales que pueden ser elegibles para el Registro Nacional de Lugares Históricos (National Register of Historical Resources, CRHR): | CEQA: Impacto poco significativo con mitigación incorporada NEPA: Sin efectos adversos |

| Servicios públicos y sistemas de servicios | | | | |
|---|---|---|---|--|
| Servicios públicos y sistemas de servicios: Impactos temporales (construcción) La Alternativa de construcción requerirá la reubicación temporal de los servicios públicos de gas, agua, electricidad, drenaje pluvial, alcantarillado, fibra óptica o TV por cable. | Impacto temporal/permanente: Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | UTIL-1: la RCTC protegerá los servicios públicos del lugar o reubicará los que han sido afectados con una mínima interrupción de los servicios y lo notificará por adelantado. La RCTC desarrollará un plan de difusión pública para informarles a los clientes los cronogramas de construcción y de las posibles interrupciones a corto plazo de los sistemas de servicio, cuando sea necesario. UTIL-2: la RCTC continuará la coordinación con el departamento | CEQA: Poco significativo con la incorporación de la mitigación. NEPA: Sin efectos adversos | |
| Servicios públicos y sistemas de servicios: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción requerirá la reubicación permanente de los servicios públicos de gas, agua, electricidad, drenaje pluvial, alcantarillado, fibra óptica o TV por cable. Se | | de servicios públicos de Riverside para proporcionar compensación para rehabilitar un pozo existente ubicado fuera del sitio. | | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | |
|--|---|--|----------------------------------|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| Incendios forestales | <u> </u> | | |
| Incendios forestales: Impacto temporal (construcción)/Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción no está ubicada en una zona de alto riesgo de incendio y no exacerbará ni aumentará el riesgo de incendios. | Impacto temporal/permanente: N/A | N/A | CEQA: Sin impacto NEPA: N/A |
| Tema medioambiental exclusivo de la NEPA | | | |
| Justicia ambiental | | | |
| Acceso y circulación: Impactos temporales (construcción) Es posible que las carreteras e intersecciones existentes adyacentes a la estación Riverside Downtown tengan desvíos y bloqueos de carriles temporales en múltiples lugares en toda el área de estudio del tráfico. Es posible que las carreteras locales tengan cierres de carriles o de calles temporales que puedan estar ocupados de forma intermitente por equipo de construcción. Acceso y circulación: Impacto permanente (operaciones) Las poblaciones de EJ no sufrirán efectos adversos permanentes y desproporcionadamente altos en el acceso y la circulación. | Consulte la sección CEQA-Transporte de esta tabla para ver los impactos en el acceso y la circulación por opción de diseño. | Remítase a las Medidas de transporte: T-1 | |
| Ruido: Impactos temporales (construcción) El uso de equipo de construcción en el lugar tendrá como resultado niveles de ruidos elevados. Ruido: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción eliminará un edificio existente que reduce de forma eficaz el ruido existente del área circundante. Se anticipan impactos de ruido en las residencias existentes y en el parque. Se anticipa que la primera línea de casas cerca de la estación sufrirá mayores impactos del ruido según las directrices de la FTA. | Consulte la sección CEQA Ruido de esta tabla para ver los impactos de ruido por opción de diseño. | Remítase a las Medidas de ruido N-1 a N-4 | NEPA: Sin efectos adversos |
| Carácter y cohesión de la comunidad: Impacto temporal/permanente Las poblaciones de EJ no sufrirán efectos adversos permanentes o temporales desproporcionadamente altos en el carácter y la cohesión de la comunidad. | Consulte las secciones CEQA-Uso de la tierra y planificación, CEQA-Población, y CEQA-Servicios públicos de esta tabla para ver los impactos en el carácter y cohesión de la comunidad por opción de diseño. | N/A | |

| Reubicación: Impactos temporales (construcción) No se necesitará para las TCE ninguna propiedad adicional además de las que se adquirirán para uso permanente. | Consulte la sección CEQA Recreación de esta tabla para ver los impactos en los parques y recreación por opción de diseño. | N/A | |
|--|---|-----|--|
| Reubicación: Impacto permanente (operaciones) La Alternativa de construcción y todas las opciones de diseño requerirán el desplazamiento y la reubicación de propiedades adyacentes. | | | |

| Impactos ambientales potenciales según CEQA/NEPA | | | N' 11 ' (CEO A NEDA |
|---|--|--|----------------------------------|
| Alternativa de | Opción de | Medidas de evitación, reducción y mitigación propuestas ¹ | Nivel de impacto según CEQA/NEPA |
| Parques y recreación: Impacto temporal/permanente Las poblaciones de EJ no sufrirán efectos adversos permanentes o temporales desproporcionadamente altos en los parques y la recreación. | Consulte la sección CEQA Población y vivienda de esta tabla para ver los impactos de reubicación por opción de diseño. | Remítase a las Medidas de recreación: REC-1 | |
| Servicios públicos y sistemas de servicios: Impacto temporal/permanente Las poblaciones de EJ no sufrirán efectos adversos permanentes o temporales desproporcionadamente altos en los servicios públicos. | Los posibles impactos temporales y permanentes que deriven de la construcción y de las operaciones de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. | Remítase a las Medidas de los servicios públicos y sistemas de servicios UTIL-1 y UTIL-2 | NEPA: Sin efectos adversos |
| Seguridad y protección | Sin impacto | Sin impacto | NEPA: Sin impacto |
| Sección 4f | | | |
| Sección 4(f): Sitios históricos Impacto temporal/permanente La planta 1 y 2 del FMC y Worker's Houses en Howard Avenue se consideran sitios históricos de importancia nacional, estatal o local debido a que reúnen los requisitos para estar listados en el Registro Nacional. Worker's House es un recurso de muchos componentes que se ubica en una misma parcela (desde el 4110 al 4140 en Howard Avenue) (4). El recurso histórico comprende cuatro viviendas ubicadas en una parcela. En conjunto, representan las primeras iteraciones de Worker's Houses, dos de las cuales tienen la forma de casa de escopeta. | Los posibles impactos permanentes que deriven de la operación de la Alternativa de construcción y de todas las opciones de diseño son similares. Las opciones de diseño del proyecto requerirán la demolición o eliminación de las siguientes estructuras: Opción de diseño 1A: Complejo FMC y residencias de 12th Street Opción de diseño 1B: Complejo FMC Opción de diseño 2A: Complejo FMC, residencias de 12th Street y residencias del área de conservación del barrio de Ninth Street. Opción de diseño 2B: Complejo FMC, residencias del área de conservación de Ninth Street. Opción de diseño 3A: Complejo FMC y residencias de 12th Street Opción de diseño 3B: Complejo FMC | Remítase a las Medidas de Recursos culturales CUL-1 a CUL-3 | NEPA: Uso/efectos adversos |
| Sección 4(f): Parques públicos, áreas de recreación, refugio de vida silvestre y aves acuáticas Lincoln Park: sin uso | Lincoln Park: sin uso | Remítase a las Medidas de recreación: REC-1 | NEPA: Sin uso |

MPG = mejores prácticas de gestión

dBA = decibelio ponderado A

DTSC = Departamento de Control de Sustancias Tóxicas (Department of Toxic Substances Control)

EJ = Justicia ambiental (*environmental justice*)

FMC = Food Machinery Corporation

GEI = gases de efecto invernadero

HABS = Encuesta de Edificios Históricos Americanos (*Historic American Buildings Survey*)

LEQ = nivel equivalente de ruido en hora pico

LOS = nivel de servicio (level of service)

NAHC = Comisión de la Herencia de los Nativos Americanos (Native American Heritage Commission)

SMP = plan de gestión del sitio (Site Management Plan)

TCE = servidumbres de construcción temporales (temporary construction easements) TMP = plan de gestión del tráfico (Traffic Management Plan)

URA = Ley Uniforme de Asistencia para Reubicación y Adquisición de Bienes Raíces (Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Act)

MRV = millas recorridas en vehículos

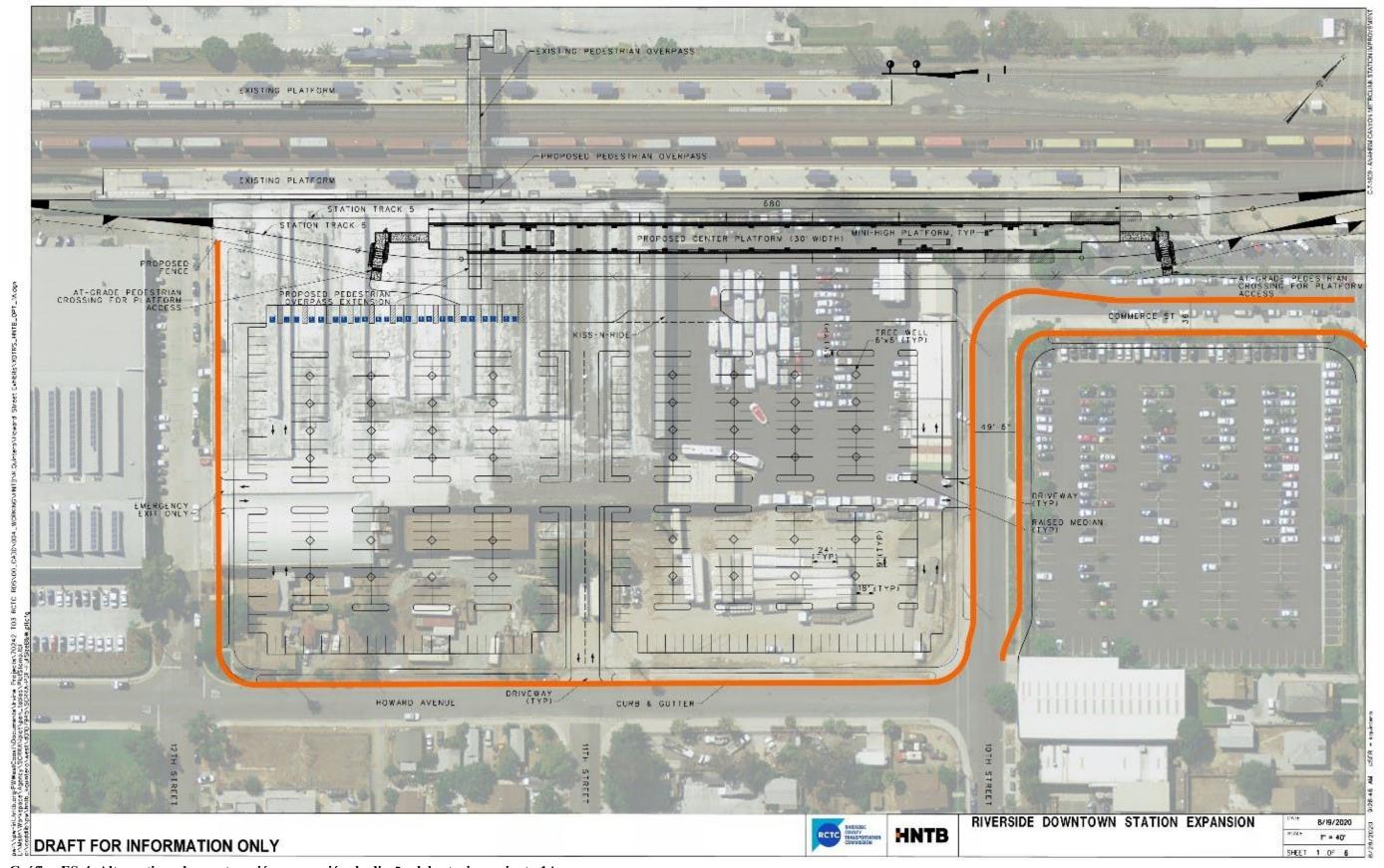


Gráfico ES-4. Alternativas de construcción con opción de diseño del estacionamiento 1A

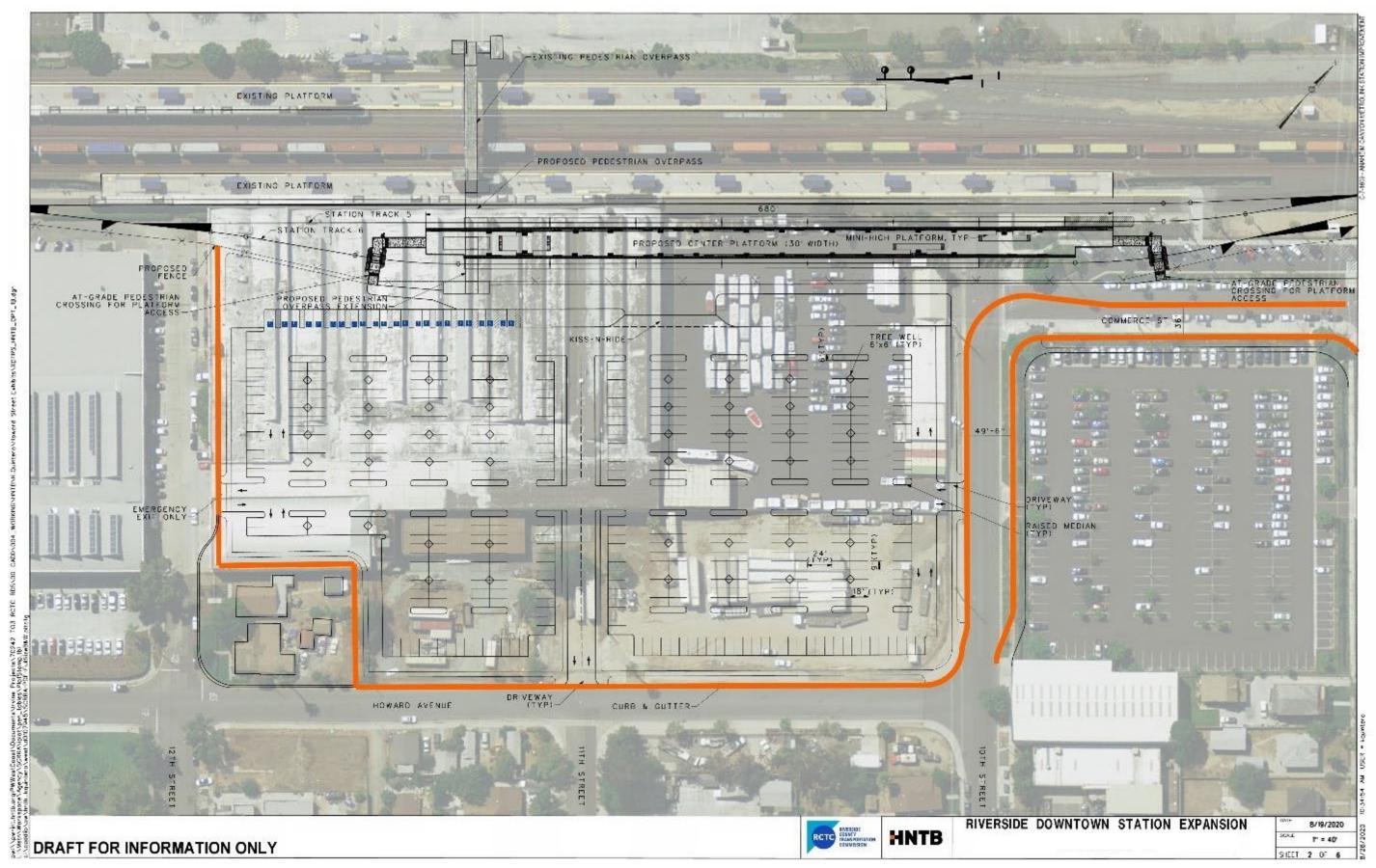


Gráfico ES-5. Alternativas de construcción con opción de diseño del estacionamiento 1B

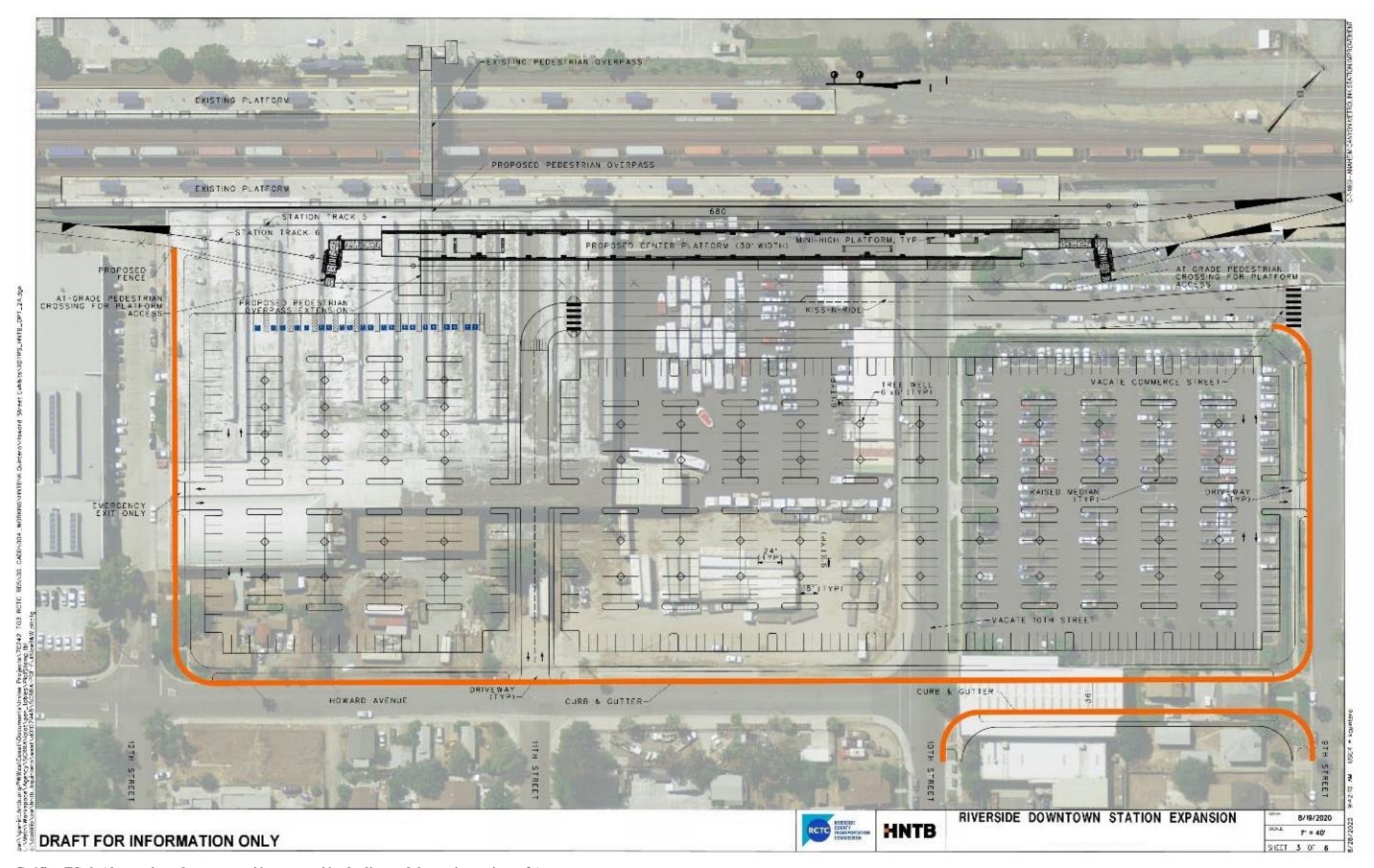


Gráfico ES-6. Alternativas de construcción con opción de diseño del estacionamiento 2A

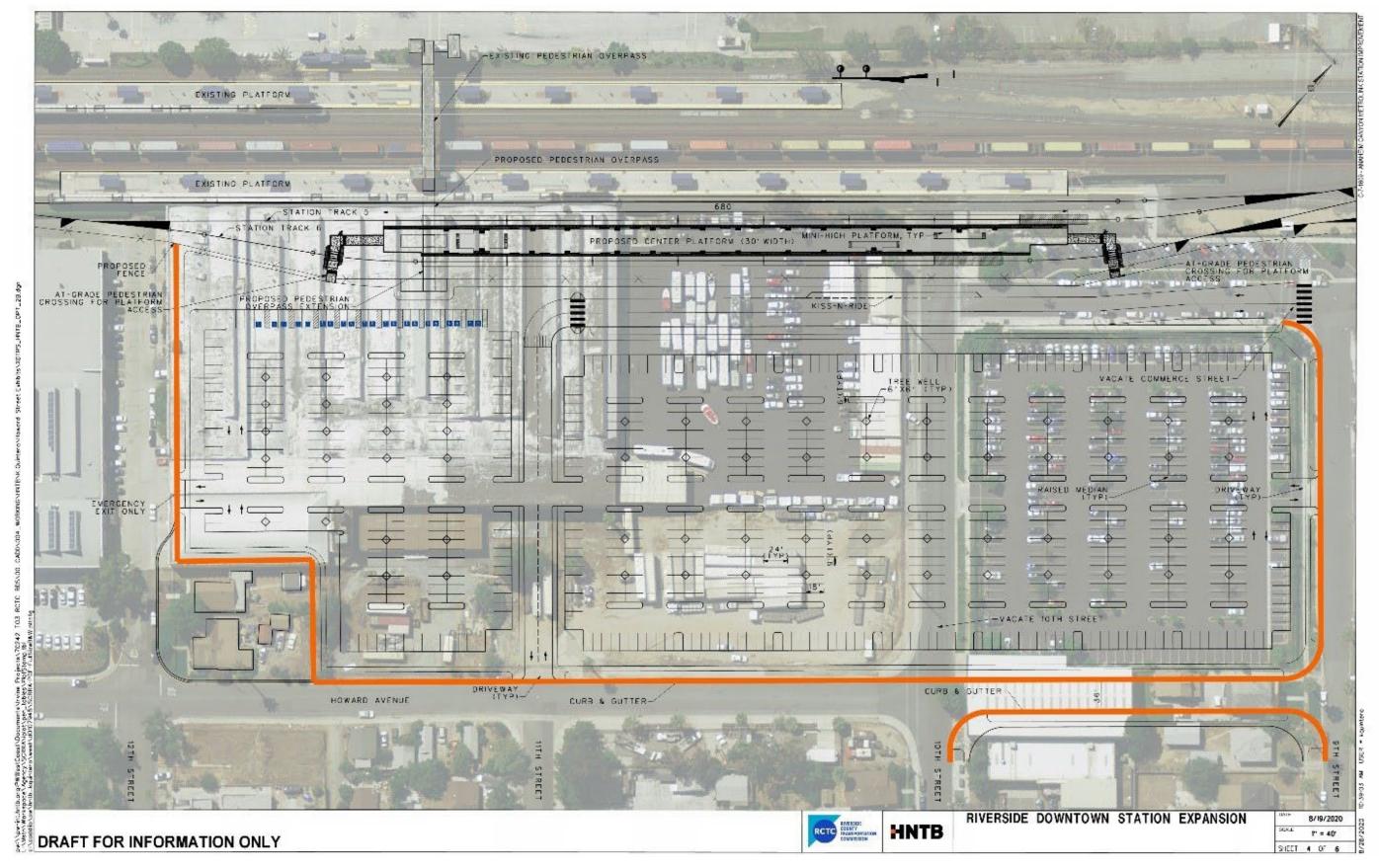


Gráfico ES-7. Alternativas de construcción con opción de diseño del estacionamiento 2B

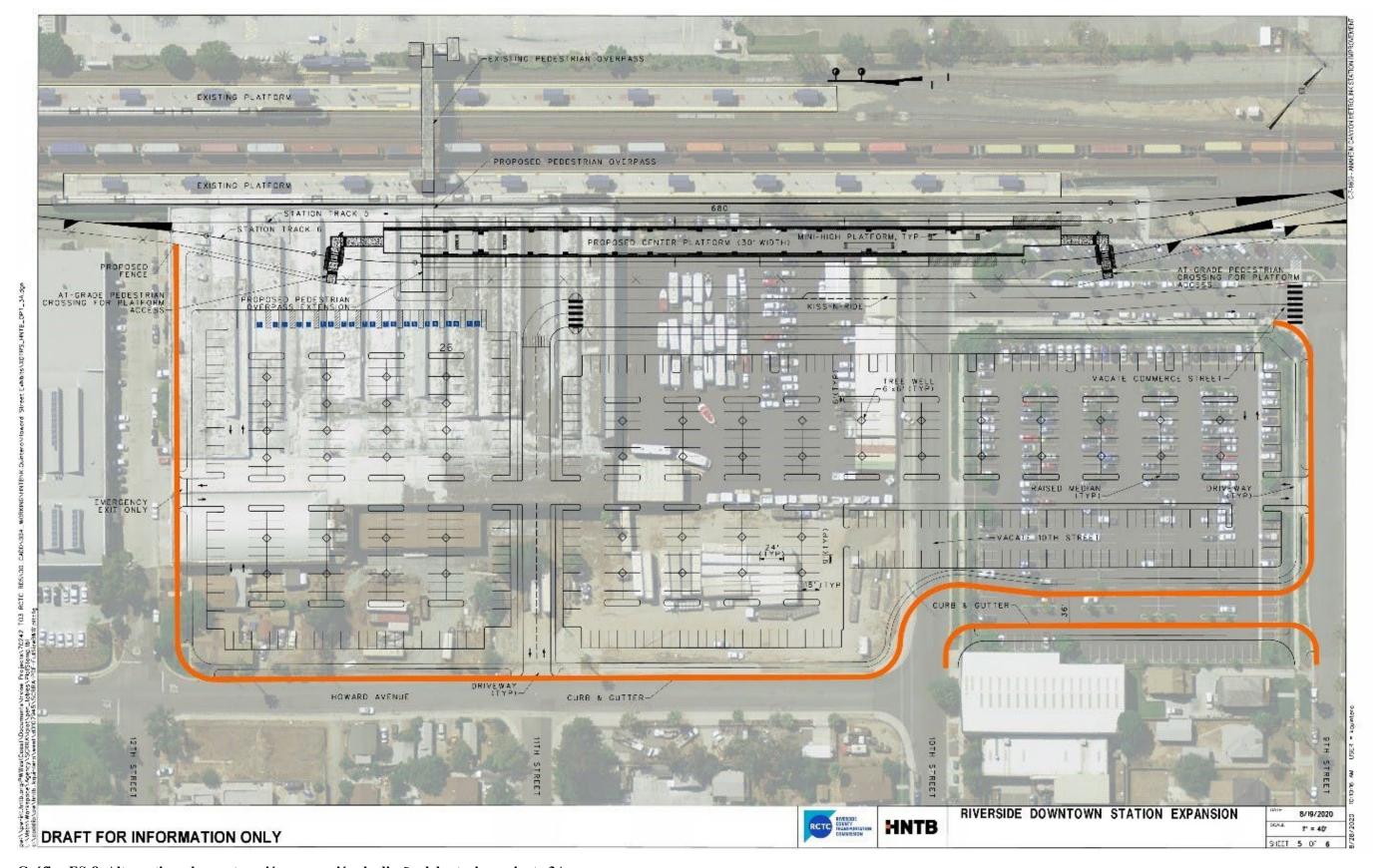


Gráfico ES-8. Alternativas de construcción con opción de diseño del estacionamiento 3A

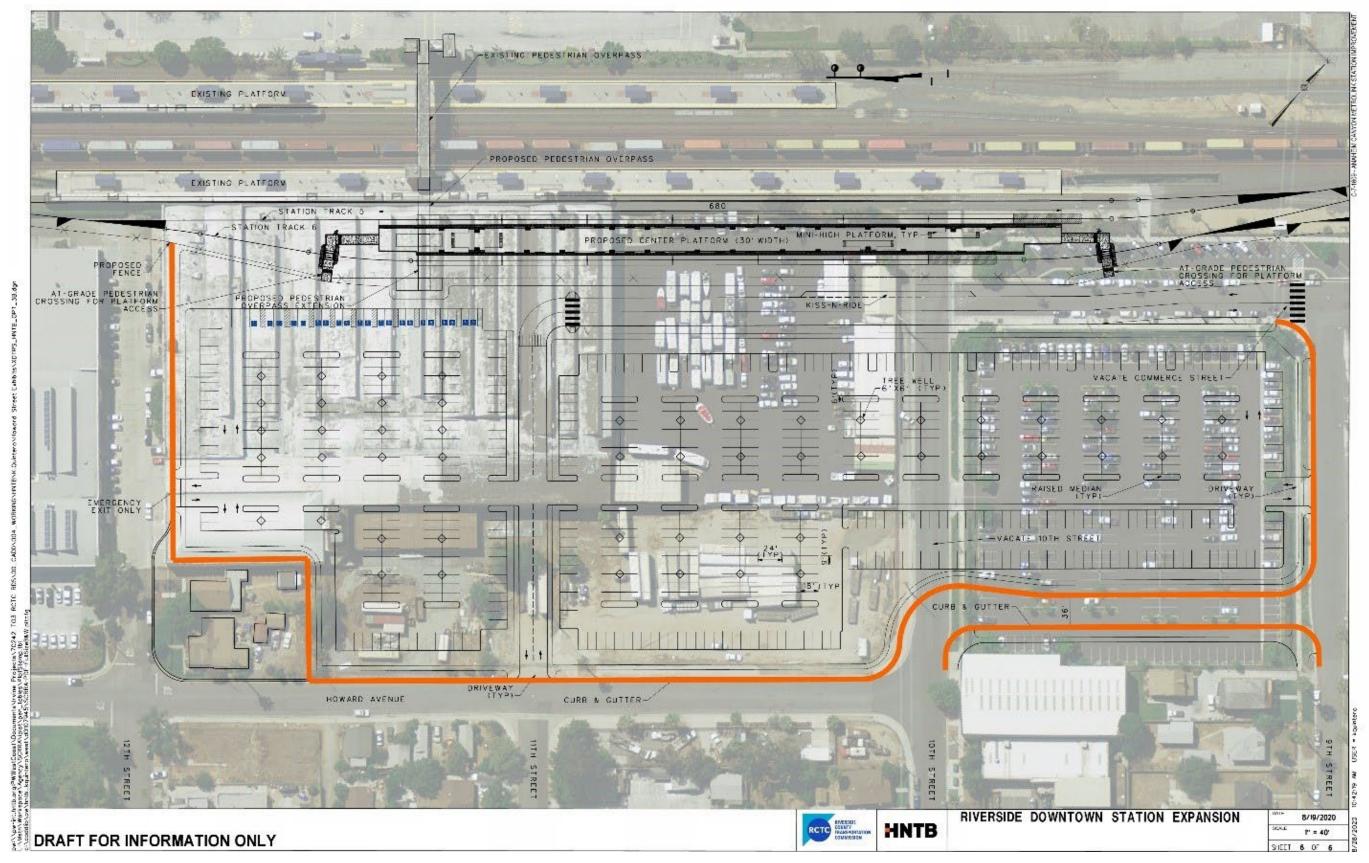


Gráfico ES-9. Alternativas de construcción con opción de diseño del estacionamiento 3B