
RESUMEN EJECUTIVO

Introducción

Este documento es el Suplemento al Borrador sobre la Declaración de Impacto en el Medio Ambiente/Reporte de Impacto al Medio Ambiente (EIS/EIR) para el propuesto Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Los Angeles (LAX). Ha sido preparado para describir una nueva alternativa para el Plan Maestro de LAX y proporcionar datos y análisis relacionado a los impactos ambientales de la nueva alternativa a lo que razonablemente se puede esperarse ocurrirá en el futuro. En respuesta a los comentarios públicos recibidos sobre el Borrador EIS/EIR y las condiciones variantes después de los ataques terroristas del 11 de Septiembre, 2001, una nueva alternativa, "Alternativa D – Plan de Seguridad Mejorada," ha sido agregada a la gama de alternativas que están siendo consideradas por la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration - FAA) y la Ciudad de Los Angeles – Los Aeropuertos Mundiales de Los Angeles (Los Angeles World Airports - LAWA) para el propuesto Plan Maestro.

En Enero del 2001, el FAA y la Ciudad de Los Angeles publicó el Borrador EIS/EIR refiriéndose a tres alternativas de construcción para el Plan Maestro, identificadas como las Alternativas A, B, y C, como también la Alternativa No Acción/No Proyecto. Ese Borrador EIS/EIR estuvo disponible para que el público lo revisara y comentara desde el 18 de Enero, 2001, hasta el 9 de Noviembre, 2001. Durante ese tiempo, un sustancial número de comentario público fue recibido sobre las alternativas que serían consideradas para el Plan Maestro de LAX. Adicionalmente, los ataques terroristas del 11 de Septiembre, 2001 han tenido una influencia sustancial en la manera que los aeropuertos operan ahora, incluyendo agregada atención, y provisiones para, la seguridad de los aeropuertos. La Alternativa D fue subsecuentemente formulada y refinada en el año 2002 para proporcionar una opción adicional para el Plan Maestro de LAX.

Este Suplemento al Borrador EIS/EIR sirve para integrar la Alternativa D al proceso de reviso ambiental existente del Plan Maestro de LAX, proporcionando un nivel y una extensión de análisis comparable al que fue preparado anteriormente para las otras alternativas señaladas por el Borrador EIS/EIR de Enero, 2001. También sirve para presentar cierta información y análisis suplemental que se aplica a todas las alternativas. Dicha información y análisis se basan en nueva y mejorada información que se ha hecho saber desde la publicación del Borrador EIS/EIR en Enero, 2001.

Este borrador de análisis ambiental será distribuido ampliamente al público y a varias agencias gubernamentales locales, estatales y federales de manera que, en audiencia pública y por escrito, puedan comentar sobre la Alternativa D y el nuevo análisis de impacto. LAWA y el FAA preparará respuestas por escrito a los comentarios. En la preparación del EIS/EIR Final, LAWA y el FAA asesorará y considerará comentarios individuales y colectivos y responderá por medio de modificaciones a las alternativas, desarrollando y evaluando nuevas alternativas, suplementando el análisis, corrigiendo errores factuales, ó explicando porque los comentarios no merecen más respuesta, citando las apropiadas autoridades y razones. LAWA y el FAA también responderán por una o más de estas maneras a los comentarios echos sobre el Borrador EIS/EIR y proporcionará sus respuestas a los comentarios sobre el Borrador EIS/EIR y el Suplemento en el EIS/EIR Final.

Propósito y Declaración de la Necesidad del Proyecto

El propósito y la necesidad para el Plan Maestro de LAX no ha cambiado desde la publicación del Borrador EIS/EIR. Una consideración ambiciosa durante el Proceso de Planeación ha sido alcanzar los objetivos del proyecto de manera cuidadosa para el medio ambiente. En particular, los objetivos del Plan Maestro son:

- ◆ Responder a la **demanda local y regional** de transporte aéreo durante el período de 2005-2015, tomando en consideración la cantidad, el tipo, la ubicación y duración de dicha demanda.
- ◆ Asegurar que las nuevas inversiones en la capacidad del aeropuerto sean eficientes y rentables, optimizando los ingresos en el **capital de infraestructura ya existente**.
- ◆ Mantener y avanzar el componente de comercio internacional de la economía regional y el papel como **puerta de entrada internacional y comercial** de la Ciudad de Los Angeles.

Descripción de las Alternativas Estudiadas en Detalle

Las alternativas evaluadas en el Borrador EIS/EIR y este Suplemento al Borrador EIS/EIR son el resultado final de ocho años del proceso del Plan Maestro, estudios científicos continuos, cienes de juntas comunitarias informales y un extenso período formal de comentario público para identificar temas del proyecto para analizar ambientalmente (scoping). Además de la Alternativa No Acción/No Proyecto, el Suplemento al Borrador EIS/EIR y el Borrador EIS/EIR analiza un total de cuatro alternativas de “construcción”.

Tabla ES-1, Resumen de Actividad – Comparación de Alternativas, y la **Tabla ES-2**, Resumen de Características - Comparación de Alternativas, presenta características físicas claves y niveles de proyectada actividad para cada una de las alternativas de construcción con el fin de facilitar la comparación a la Alternativa No Acción/No Proyecto, la Línea de Base Ambiental de CEQA, y el aeropuerto “sin restricciones” (por ejemplo, número de pistas, número de pasajeros acomodados, toneladas de cargamento aéreo acomodado, vuelos diarios, adquisición de terreno, reubicación de viviendas y negocios).

Tabla ES-1

Resumen de Actividad - Comparación de Alternativas

Actividad/Instalaciones	Línea de Base Ambiental (1996)	Pronóstico Sin Restricciones	Horizonte de Planeación de 2015				
			No Acción/No Proyecto	Alternativas			
				A	B	C	D
Actividad de Pasajeros¹							
Total Anual de Millones de Pasajeros (MAP)	58.0	97.9	78.7	97.9	97.9	89.6	78.9
MAP Doméstico (con pasajeros de tránsito o commuters)	43.9	60.9	49.9	60.9	60.9	54.9	48.6
MAP Internacional	14.0	37.1	28.9	37.0	37.0	34.6	30.3
Pasajeros con Día Designado	186,512	326,380	262,329	326,329	326,329	298,588	262,758
Pasajeros Hora Pico	16,682	30,218	20,884	28,142	28,142	24,519	20,404
Pasajeros por Salida	90.76	122.98	127.47	133.09	133.09	145.09	127.68
Actividad de Carga (Toneladas por año)	1,896,764	4,172,000	3,120,000	4,172,000	4,172,000	4,172,000	3,120,000
Actividad de Aeronaves							
Total Anual de Operaciones de Aeronaves	763,866	1,004,591	783,430	935,140	935,140	797,249	784,126
Total Domésticos (incl. Hawaii)	386,733	421,138	383,245	431,390	431,390	401,669	350,791
Internacionales	91,641	217,818	168,773	217,818	217,818	203,393	179,592
Vuelos de Tránsito	233,832	280,335	160,437	200,632	200,632	108,905	182,767
Todas las Operaciones de Carga	23,682	48,300	35,994	48,300	48,300	48,300	35,994
Aviación General	27,978	37,000	34,982	37,000	37,000	34,982	34,982
Operaciones Diseñadas por Día	2,235	2,921	2,279	2,719	2,719	2,319	2,279
Operaciones Horas Pico – todo clima	150	N/A	144	176	181 ²	145	146
Operaciones Promedio de Tres Hrs.	145	N/A	140	172	172	138	141
Cancelaciones Anuales	2,050	N/A	10,126 ²	15,586 ²	9,108 ²	15,910 ²	9,719
Promedio de Retrasos-todo clima (minutos por operación)	8.69	N/A	13.33 ²	9.86 ²	10.88 ²	13.81 ²	11.56

¹ Totales fueron rondados y pueden no concurdar con los totales.

² Este número ha sido revisado desde la publicación del Borrador EIS/EIR. Los números presentados en esta tabla son consistentes con los publicados en el Borrador Plan Maestro y han sido modificados aquí para proporcionar una corrección a los números presentados en Tabla 3-2 del Borrador EIS/EIR. El resultado del cambio no es material para las conclusiones del Borrador EIS/EIR.

Fuente de Información: Landrum & Brown, 1999, 2003.

Tabla ES-2

Resumen de Características - Comparación de Alternativas

Línea de Base 1996		Horizonte de Planeación 2015 Alternativa				
Instalación	Sin Restricción	NANP ¹	A	B	C	D
Desarrollo de Pistas Aeródromo Norte (6L/24R)	8,925 pies 6 pistas 3 acercamientos independientes 2,500-3,400 pies de separación lateral de pistas.	8,925 pies	6,700 pies (nueva pista)	10,000 pies (moverla 135 pies al norte, Extender 600 pies al este y 475 pies hacia el oeste)	9,400 ft (moverla 350 pies al norte, extender 500 pies al oeste)	10,420 pies (extender 1,495 pies al oeste)
(6C/24C)	Ninguno Pista de Despegue 10,000-12,000 pies	ninguno	12,000 pies (reconstruir 6L/24R, moverla 400 pies al sur, extenderla 3,075 pies al este)	ninguno	ninguno	ninguno
(6R/24L)	10,285 pies Pista de tránsito 6,000 pies	10,285 pies	12,000 pies (moverla 500 pies al sur, extender 1,715 pies al este)	12,000 pies (moverla 35 pies al norte, extender 1,715 pies al este)	12,000 pies (extender 2,900 pies al este y recortar por el lado oeste por 1,185 pies)	11,700 pies (extender 135 pies al oeste, extender 1,280 pies al este, mover 340 pies al sur de la línea central existente)
Aeródromo Sur (7L/25R)	12,091 pies	12,091 pies	12,000 pies	12,000 pies (moverla 555 pies al norte, recortar al este por 91 pies)	12,091 pies	12,091 pies
(7C/25C)	Ninguno	ninguno	Ninguno	12,000 pies (mover 7R/25L, 500 pies norte y 950 pies este)	ninguno	ninguno
(7R/25L)	11,096 pies	11,096 pies	12,000 pies (moverla 156 pies al sur)	6,700 pies (nueva pista)	11,096 pies (moverla 50 pies al sur de la	11,096 pies (moverla 50 pies al sur de la

Tabla ES-2

Resumen de Características - Comparación de Alternativas

Instalación	Línea de Base 1996	Horizonte de Planeación 2015				línea central existente)	línea central existente)
		Alternativa	A	B	C		
		Sin Restricción	NANP ¹				
Terminales							
Área Terminal Central							
Puertas Nominales de Aeronaves	115		115	78	77	97	153
Puerta Equivalentes de Cuerpo Angosto	148.3		148.3	93.9	92.5	121.6	178.9
Pies Cuadrados de Espacio de Edificios Puertas Remotas (nominal/NBEG)	3,997,000		3,997,000	4,149,000	3,542,000	4,224,000	6,550,000
	48/55.1		48/55.1	N/A	N/A	N/A	N/A
Nueva Área Terminal Oeste							
Puertas Nominales de Aeronaves	N/A		N/A	121	122	71	N/A
Puerta Equivalentes de Cuerpo Angosto	N/A		N/A	162.5	164	100.6	N/A
Pies Cuadrados de Espacio de Edificios	N/A		N/A	6,270,000	6,170,000	3,095,000 ⁸	N/A
Total de todas las Terminales	163		163	199	199	168	153
Aeronaves	194.2 ⁵		194.2 ⁵	256.5	256.5	222.2	178.9
Cuerpo Angosto							
Área del Edificio GTC	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	200,000 ²
Área del Edificio ITC	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	50,000 ²
Pies Cuadrados Total de Espacio de Edificios de Terminales	3,997,000	7,786,800	3,997,000	10,419,000	9,712,000	7,319,000	6,800,000 ²
Tránsito							
Tránsito de Línea Verde	A El Segundo	N/A	A El Segundo	A la Terminal Oeste	A la Terminal Oeste	A la Terminal Oeste	AI ITC

Tabla ES-2
Resumen de Características - Comparación de Alternativas

Instalación	Horizonte de Planeación 2015				
	Línea de Base 1996	A	B	C	D
	Sin Restricción	NANP ¹	Alternativa		
Espacios de Estacionamiento					
En Aeropuerto Tiempo Corto	8,441	16,000	9,127	15,500	13,380
En Aeropuerto Tiempo Extenso	12,985	12,500	12,985	12,514	8,732
Fuera Aeropuerto Tiempo Extenso	12,500	15,750	13,500	6,387	12,890
Total Espacios para el Público	33,926	44,250	35,612	34,401	35,002
Espacios para Empleados	8,990	12,400 ⁸	8,990 ⁸	13,748	13,600
Acres de Alquiler de Autos en Aeropuerto⁹	52	101	82 ⁸	78	180
Carga					
Toneladas Anuales	1,896,764	4,172,000	3,120,000	4,172,000	3,120,000
Pies Cuadrados de Espacio de Edificios	1,900,000	4,735,305	2,342,052	4,871,000	2,342,000
Acres de Estacionamientos de Aeronaves/Espacio de Rampa	77	159	77	104	77
Acres Total de Carga	197	473	197	450	197
Servicios Auxiliares (acres)					
Aviación General	14	14	14	4	6
Servicios Terrestres	9	13	9	6	4
Admin. de Aerolíneas & Mantenimiento	295	415	295	92	31
LAWA & FAA	30	43	30	7	5
Cocinas de Vuelos	10	18	10	16	2
Granja de Combustible	20	36	20	fuera	14
Rescate y Combate de Incendios del Aeropuerto	1	1	1	1	1
Miscelánea ¹⁰	5	10	5	8	9
Acres Total de Servicios Auxiliares	384	550	384	134	72

Tabla ES-2

Resumen de Características - Comparación de Alternativas

Instalación	Horizonte de Planeación 2015				
	Línea de Base 1996	A	B	C	D
	Sin Restricción	NANP ¹	Alternativa		
Adquisición de Terrenos					
Total Neto de Acres	N/A	273	345	216	77 ³
Unidades de Viviendas de una familia	N/A	57	57	57	0
Unidades de Vivienda de varias familias	N/A	27	27	27	0
Bibliotecas	N/A	Sucursal de Westchester	Sucursal de Westchester	Sucursal de Westchester	N/A
Escuelas	N/A	Escuela 98 th St.	Primarias Privadas (2) y vacante colegio comunitario	Primarias Privadas (2) y vacante colegio comunitario	Primaria Privada (1) y Hollywood CPR
Estacionamiento Remoto del Aeropuerto	N/A	4,893	7,113	2,023	3,676
Espacio de Alquiler de Autos	N/A	47 acres	35 acres	52 acres	9 acres
Número de Negocios	N/A	330	323	239	38
Espacio de Oficinas	N/A	997,936	1,140,000	603,020	240,607
Adquiridas (Pies Cuadrados-PC)	N/A	151,806	126,586	199,707	57,943
Espacio de Ventas Adquiridas (PC)	N/A	1,330,622/1,929	1,404,933/2,083	374,653/729	63,595/154
Hoteles (PC)/Cuartos Adquiridos	N/A	868,262	1,921,164	895,217	96,901
Zona de Negocios/Industrial Leve (PC) Adquirido	N/A	1,724,486	1,784,799	686,138	146,867
Zona Industrial Leve de Carga (PC)	N/A	5,164,540	6,468,930	2,758,735	605,913
Total PC de Espacio de Edificios Comerciales	N/A	\$1.06 billones	\$1.36 billones	\$743.5 millones	\$155.9 millones
Estimado Valor en el Mercado					
Desarrollo Colateral					
LAX Northside	N/A	N/A	N/A	N/A	4.5 MPC ^{4,6}
Westchester Southside	N/A	2.62 MPC ⁴ aeropuerto	2.62 MPC ⁴ aeropuerto	2.62 MPC ⁴ aeropuerto	N/A
Continental City	N/A	3.1 MPC ⁴ vacante	aeropuerto	aeropuerto	aeropuerto
Manchester Square	N/A	Proyecto de LAWA independiente ⁷	aeropuerto	aeropuerto	aeropuerto

La sección del *Análisis Medio Ambiental* de este Resumen Ejecutivo proporciona una comparación de las alternativas, describiendo cada una de las alternativas en términos de varios tipos de impactos (e.j., ruido, calidad del aire, tráfico dentro y fuera del aeropuerto, empleo y economía, reubicación de viviendas y negocios). La sección del *Análisis Medio Ambiental* también incluye una tabla que compara las alternativas, incluida al final de este Resumen Ejecutivo.

Alternativa No Acción/No Proyecto¹

Esta alternativa es aportada como punto de referencia para la comparación de las cuatro alternativas. La Alternativa No Acción/No Proyecto describe las condiciones existentes dentro y cerca de LAX modificada en cuanto a lo que razonablemente podría esperarse que ocurra en el futuro previsto si el proyecto no fuera aprobado, basado en planes actuales y coincidentes con la infraestructura disponible y los servicios comunitarios disponibles. Esta alternativa involucra la continuación de los planes existentes, pólizas y operaciones en LAX en el futuro y presupone que ciertos proyectos (por ejemplo, LAX Northside y Continental City) iniciados bajo el plan existente continuarán. Las mejoras que actualmente están aprobadas, en las fases de planeación, o que han sido iniciadas se continuarán. Estas incluyen mejoras menores en las pistas de rodaje, 250,000 pies cuadrados de espacio en edificios adicionales para carga y la ahora completa reconstrucción de una estructura para estacionamiento. (Vea Figura ES – 1, Alternativa No Acción/No Proyecto - 2015).

Esta alternativa no llegaría a satisfacer la demanda proyectada de servicios de aéreos en LAX al acomodar aproximadamente 78.7 millones de pasajeros (una falta de aproximadamente 19.2 millones) y 3.1 millones de toneladas de carga (una disminución de aproximadamente 1 millón de toneladas) en 2015.

En su totalidad, el proyecto de LAX Northside sobre un terreno vacante de 320 acres se urbanizaría con 4.5 millones de pies cuadrados en usos industriales y comerciales relacionados al aeropuerto. También, el proyecto de Continental City en el extremo sureste del aeropuerto se urbanizaría con aproximadamente 3.1 millones de pies cuadrados en usos de oficinas y ventas. El área de Manchester Square está siendo adquirido con propósitos de atenuación de ruido como una acción continua de LAWA; para esta alternativa, se presume que la propiedad adquirida permanecerá sin desarrollarse.

Se requiere que esta alternativa sea evaluada en un EIS conforme la Sección 1502.14 del Consejo del Presidente sobre los Reglamentos de la Calidad del Medio Ambiente (Título 40, Código de Reglamentos Federales 1500-1508), [President's Council on Environmental Quality Regulations (Title 40, Code of Federal Regulations 1500-1508)], los reglamentos implementados por la Ley Nacional de Normas Ambientales (National Environmental Policy Act - NEPA) de 1969. Además, la Alternativa No Acción/No Proyecto sirve como la base para determinar los efectos ambientales de las alternativas de construcción bajo NEPA.

La Ley Estatal de Calidad Ambiental (California Environmental Quality Act - CEQA) también requiere la evaluación de una alternativa "no proyecto". De acuerdo con la Sección 15126.6(e) de las Normas de la Ley Estatal de Calidad del Medio Ambiente, la alternativa "no proyecto" debe describir las condiciones existentes que fueron modificadas por "lo que sería razonable esperar que ocurra en el futuro previsto si el proyecto no fuera aprobado, sobre la base de los planes actuales y en forma coincidente con la infraestructura disponible y los servicios comunitarios". La Alternativa No Acción/No Proyecto evaluada en este Borrador EIS/EIR cumple en su totalidad con los requisitos de NEPA y CEQA.

Pista Adicional al Norte (Alternativa A)²

Se agregaría una nueva pista en el aeródromo norte, y se extenderían dos pistas existentes; todas las pistas serían separadas posteriormente la una de la otra (vea **Figura ES-2**, Alternativa A - 2015, Pista Adicional al Norte). Esta alternativa difiere de las otras opciones de construcción porque no urbanizaría la propiedad de Manchester Square que forma parte del programa de atenuación de ruido de LAX. (Para propósitos del análisis, se asume que esta propiedad sería urbanizada con usos comerciales e industriales leve independientemente del Plan Maestro).

¹ El texto es sustancialmente similar al Resumen Ejecutivo del Borrador EIS/EIR. Se repite aquí para conveniencia al lector.

² El texto es sustancialmente similar al Resumen Ejecutivo del Borrador EIS/EIR. Se repite aquí para conveniencia al lector.

Esta alternativa respondería totalmente a la demanda proyectada de servicios aéreos en LAX al acomodar aproximadamente 97.9 millones de pasajeros y a 4.17 millones de toneladas de carga en 2015.

Como con las Alternativas B y C, un nuevo complejo de terminales de pasajeros se construiría en el extremo oeste del aeropuerto sobre Pershing Drive que se conectaría con las carreteras I-105 y I-405 por un periférico que rodee al aeropuerto. Se construiría una carretera dedicada para LAX, conocida como la Vía Expresa de LAX (LAX Expressway), al lado de la carretera I-405 que daría acceso directo al aeropuerto por medio del derecho de paso ferroviario de MTA adyacente a la Avenida Florence y con una conexión al periférico. Nuevas salas de salidas y llegada de pasajeros en medio del aeródromo estarían conectadas a la Terminal Oeste y a la Terminal Central (CTA) existente por medio de un Corredor Móvil Automatizado (Automated People Mover - APM). Se construirían nuevas estructuras para carga aérea en terrenos recientemente adquiridos al este del aeropuerto (vea **Figura ES-2**, Alternativa A - 2015, Pista Adicional al Norte).

El proyecto de LAX Northside se volvería a configurar a uno más pequeño, 2.62-millones de pies cuadrados de uso de desarrollo mixto y el proyecto cambiaría de nombre a Westchester Southside. La zona de Continental City se usaría para estructuras de carga aérea.

Pista Adicional al Sur (Alternativa B)³

Una nueva pista se añadiría en el sur del aeródromo, y se extenderían dos pistas existentes; todas las pistas serían posteriormente separadas una de la otra.

Esta alternativa responde totalmente a la demanda proyectada de servicios aéreos en LAX al acomodar aproximadamente 97.9 millones de pasajeros y 4.17 millones de toneladas de carga en el año 2015.

Como con las Alternativas A y C, se construiría un nuevo complejo de terminales de pasajeros en el extremo oeste del aeropuerto sobre Pershing Drive, el cual se conectaría con las carreteras I-105 y I-405 por medio de un periférico que rodee el aeropuerto. La Vía Expresa de LAX se construiría al lado de la carretera I-405 que daría acceso directo por carretera al aeropuerto por medio del periférico. Nuevas salas de salida y llegada de pasajeros se conectarían a la Terminal Oeste con la existente CTA por medio del APM. Se construirían nuevas estructuras de carga aérea en terrenos recientemente adquiridos al este del aeropuerto (vea **Figura ES-3**, Alternativa B - 2015, Pista Adicional al Sur).

Otra vez, el proyecto de LAX Northside se volvería a configurar a uno más pequeño, 2.62-millones de pies cuadrados de uso de desarrollo mixto y el proyecto cambiaría de nombre a Westchester Southside. La zona de Continental City se usaría para estructuras de carga aérea.

No Pista Adicional (Alternativa C)⁴

El número de pistas continuaría igual en cuatro. Se trasladarían dos pistas existentes, se ampliaría una pista, se extenderían tres pistas y todas las pistas serían separadas una de la otra para mejorar la eficiencia operacional.

Esta alternativa no responde totalmente a la demanda proyectada de servicios aéreos en LAX. Acomodaría completamente la demanda de carga de 4.2 millones de toneladas en 2015. Sin embargo, acomodaría aproximadamente 89.6 millones de pasajeros (una falta de aproximadamente 8.3 millones de pasajeros) en 2015.

Así como con las Alternativas A y B, se construiría un nuevo complejo de terminales de pasajeros en el extremo oeste del aeropuerto sobre Pershing Drive que se conectaría con las carreteras I-105 y I-405 por medio de un periférico que rodee al aeropuerto. La Vía Expresa de LAX se construiría al lado de la carretera I-405 que daría acceso directo por carretera al aeropuerto via una conexión al periférico. Nuevas salas de salida y llegada de pasajeros construidas en medio del aeródromo se conectarían a la Terminal Oeste a la existente CTA por medio del APM. Se construirían nuevas estructuras de carga aérea en terrenos recientemente adquiridos al este del aeropuerto (vea **Figura ES-4**, Alternativa C - 2015, No Pista Adicional).

³ El texto es sustancialmente similar al Resumen Ejecutivo del Borrador EIS/EIR. Se repite aquí para conveniencia al lector.

⁴ El texto es sustancialmente similar al Resumen Ejecutivo del Borrador EIS/EIR. Se repite aquí para conveniencia al lector.

Resumen Ejecutivo

El proyecto de LAX Northside se volverá a configurar a uno más pequeño, 2.62 millones de pies cuadrados de urbanizaciones de uso mixto y cambiaría su nombre al proyecto Westchester Southside. La zona de Continental City sería dedicada para estructuras de carga aérea.

Figura ES-1

Alternativa No Acción/No Proyecto – 2105

(Vea el Suplemento al Borrador EIS/EIR para la figura)

Figura ES-2

Alternativa A - 2015, Pista Adicional al Norte

(Vea el Suplemento al Borrador EIS/EIR para la figura)

Figura ES-3

Alternativa B - 2015, Pista Adicional al Sur

(Vea el Suplemento al Borrador EIS/EIR para la figura)

Figura ES-4

Alternativa C - 2015, No Pista Adicional

(Vea el Suplemento al Borrador EIS/EIR para la figura)

Figura ES-5

Alternativa D - 2015, Plan de Seguridad Mejorada

(Vea el Suplemento al Borrador EIS/EIR para la figura)

El Plan de Seguridad Mejorada (Alternativa D)

Después de la publicación del Borrador del Plan Maestro de LAX y el Borrador EIS/EIR en Enero del 2001, los comentarios públicos recibidos durante el período de reviso solicitó una alternativa en un contexto más regional, en donde el crecimiento en LAX sería planeado de manera que anime a otros aeropuertos a que acomoden la futura demanda de viaje aérea. Los ataques terrorista que ocurrieron el 11 de Septiembre, 2001, evaluó consideradamente el tema de la seguridad del aeropuerto. Como respuesta a estos eventos, el nuevo Alcade electo en Los Angeles ordenó a la Junta Directiva del Aeropuerto de Los Angeles (Los Angeles Board of Airport Commissioners) que desarrollara una nueva alternativa para el Plan Maestro de LAX que, consistente con el comentario público solicitando una alternativa en un contexto más regional, sería diseñada para acomodar niveles de pasajeros y actividades de carga en LAX que se aproximara a los de la Alternativa No Acción/No Proyecto, tendría menos impactos ambientales que la Alternativa No Acción/No Proyecto y, en vista de los eventos trágicos del 11 de Septiembre, 2001, sería diseñada para mejorar la seguridad en el aeropuerto. La Alternativa D, el Plan de Seguridad Mejorada, fue desarrollado en consulta con el personal de LAWA y el FAA como una quinta alternativa al proceso ya existente para el Plan Maestro. La Alternativa D es ahora la alternativa preferida por LAWA. El FAA todavía no ha identificado su alternativa preferida y, de acuerdo con sus reglamentos, el FAA identificará una alternativa preferida en el EIS/EIR Final.

Mejorada seguridad en el aeródromo se alcanzaría por medio de modificaciones a las instalaciones que atenuarían las primeras causas de incursiones en LAX. El número de pistas se quedaría igual en cuatro. Se trasladarían dos pistas existentes, dos pistas se extenderían, y todas las pistas serían separadas aún más la una de la otra para mejorar la eficiencia y seguridad operacional.

La Alternativa D promovería una solución regional a largo plazo para servir la demanda de tráfico aéreo en la región de Los Angeles al diseñar instalaciones en LAX que acomode niveles de pasajeros y actividades de carga equivalente a los niveles de la Alternativa No Acción/No Proyecto, pero sería diseñada para permitir que los cargadores aéreos se enfoquen desde LAX en rutas internacionales.

La Alternativa D mejoraría la seguridad al restringir acceso de vehículos privados a la infraestructura principal del aeropuerto y así reducir el riesgo para los usuarios del aeropuerto. Las estructuras de estacionamiento público en la CTA serían reubicados y reemplazado por nuevas terminales centralizadas de pasajeros. Las Terminales del 1 al 7 existentes serían reconfiguradas. La Terminal Internacional de Tom Bradley (Tom Bradley International Terminal - TBIT) sería reconfigurada con la adición de nuevas Salas Lineales Norte y Sur de Salida y Llegada, concida como North/South Linear Concourse. Una nueva Sala de Salida y Llegada de Disposición Satélite concida como West Satellite Concourse, sería construida al oeste de TBIT.

Un nuevo Centro de Transporte Terrestre (Ground Transportation Center - GTC) y un Centro de Transporte Intermodal (Intermodal Transportation Center - ITC) sería construido al este de Aviation Boulevard y serían los puntos principales de acceso para recoger y dejar pasajeros y para estacionamiento de vehículos. Pasajeros y empleados llegarían al CTA por medio del sistema de APM desde el nuevo GTC, ITC y las instalaciones consolidadas de renta de autos (RAC). Las mejoras a intersecciones en el sistema de transporte fuera del aeropuerto se harían para acomodar el cambio en los patrones de tráfico desde el CTA a las áreas del GTC y ITC. Algunas de las instalaciones de carga serían modificadas bajo la Alternativa D, con todos los pies cuadrados siendo equivalentes a la Alternativa No Acción/No Proyecto (vea **Figura ES-5**, Alternativa D - 2015, Plan de Seguridad Mejorada).

La Alternativa D requiere la adquisición de aproximadamente 77 acres de propiedad, el monto más pequeño de adquisición de todas las alternativas de construcción propuestas. El proyecto de 340 acres conocido como LAX Northside, que fue descrito en la Alternativa No Acción/No Proyecto y que ya está aprobado (por ejemplo, reconocido dentro de las Zonas y el Plan General de la Ciudad vigente) para urbanizarse con 4.5 millones de pies cuadrados, sería desarrollado por medio de la Alternativa D; sin embargo, bajo la Alternativa D, el límite de viajes que existe para LAX Northside se reduciría para limitar los viajes de vehículos a un nivel comparable a lo que sería asociado con las urbanizaciones propuestas bajo las Alternativas A, B y C conocido como Westchester Southside de 2.6 millones de pies cuadrados.

Fases de Desarrollo

La Alternativa D se implementaría en tres fases, con proyectos individuales listados en su aproximado orden de construcción.

Fase I incluye completar las mejoras al aeródromo sur, mejoras a los estacionamientos públicos y de empleados, el desarrollo de las propiedades de Continental City para el nuevo ITC, la demolición de las estructuras de estacionamiento existente dentro del CTA y, en su lugar, el desarrollo de los nuevos edificios de terminales relacionados con el procesamiento de pasajeros y equipaje, y se harían mejoras adicionales al sistema de calles fuera del aeropuerto. También incluirá la construcción del nuevo GTC con un tunel para el equipaje que se conecte al existente CTA. Las nuevas instalaciones consolidadas del RAC y el nuevo sistema de calles para acceso, sería construido para proporcionar acceso hacia/desde el GTC. El nuevo APM sería construido para conectar el ITC, GTC, RAC y la CTA; el nuevo sistema de seguridad de reviso de equipaje y el sistema de distribución sería instalado en el CTA y en el GTC.

Fase II incluye el removimiento de áreas en el centro del aeródromo dedicadas a mantenimiento de las aerolíneas y áreas de abordaje remotas de aeronaves de tránsito y la preparación y construcción de la futura sala de salida y llegada al oeste del edificio de TBIT. Se construirá el remplazo de las instalaciones de mantenimiento de las aerolíneas e instalaciones de soporte para el aeropuerto que fueron desplazadas por la nueva sala de salida y llegada. El APM bajo tierra y el sistema de tunel para equipaje de la nueva sala de la rediseñada CTA se hará en etapas para coincidir con la reconstrucción de las pistas de rodaje y los espacios de estacionamiento de aeronaves.

Fase III sería la fase final, que incluye la reconfiguración de la granja de combustible ya existente, TBIT, y las etapas de demolición de las Terminales 1, 2, y 3 para facilitar la construcción de la nueva Sala Lineal Norte y los asociados espacios de estacionamientos de aeronaves. Las existentes salas sur en el CTA serían renovadas. Las mejoras al aeródromo norte, incluyendo modificaciones a las pistas existentes y la construcción de una nueva pista de rodaje central será completada.

Análisis Ambiental

Esta sección de generalidades resume los impactos ambientales claves para cada una de las alternativas del Plan Maestro, comparándolas a la línea de base ambiental y a la Alternativa No Acción/No Proyecto. Este resumen también proporciona una generalidad de las medidas de mitigación y otros compromisos ambientales diseñados para reducir o eliminar impactos negativos. Los temas tratados en estas generalidades han sido escogidos en base a los altos niveles de interés expresados por el público o por varias agencias que coordinan y otorgan licencias durante el proceso de comentarios públicos de campo de aplicación en las varias reuniones comunitarias informales que se llevaron a cabo durante el desarrollo del Plan Maestro y durante las reuniones de coordinación de agencias. Para la conveniencia del lector, comparaciones cuantitativamente de los impactos asociados con cada una de las alternativas del Plan Maestro fueron proporcionadas en formas de gráficas y tablas de Comparación de Impactos para temas específicos resumidos aquí. Para detalles totales del análisis de cada uno de los temas, vea el Capítulo 4, *Medio Ambiente Afectado, Consecuencias y Medidas de Mitigación*, del Borrador EIS/EIR y de este Suplemento al Borrador EIS/EIR.

Además, se incluye un resumen integral de los posibles impactos asociados con todas las disciplinas sobre el medio ambiente al final de este Resumen Ejecutivo en una tabla de comparación de las alternativas de construcción.

Potenciales impactos ambientales de cada una de las alternativas se comparan a los niveles de significancia de CEQA para determinar si serían significantes o menos significantes para propósitos de CEQA, y se comparan a los criterios y estándares federales aplicables, cuan apropiados, para estimar si dichos estándares se exederían. Para propósitos de determinar significancia bajo CEQA, los impactos potenciales son comparados a las condiciones de la línea de base de 1996 o, para ciertas disciplinas ambientales, una línea de base ambiental ajustada. Para el análisis de efectos ambientales bajo NEPA, los impactos de las alternativas de construcción son comparadas a las condiciones de la Alternativa No Acción/No Proyecto. Como parte de este Suplemento al Borrador EIS/EIR, además de las condiciones de la línea de base de 1996, condiciones actuales del Año 2000 son evaluadas. El análisis de impacto comparada a las condiciones del Año 2000 es proporcionado con propósitos de información solamente.

Ruido de Aeronaves

Similar al análisis en el Borrador EIS/EIR, el análisis de la Alternativa D evaluó cambios en los Niveles de Equivalencia de Ruido a la Comunidad (Community Noise Equivalent Levels - CNEL). La métrica de ruido de CNEL se usa para revisar los impactos de ruido del aeropuerto en el estado de California. La métrica CNEL es muy similar al Average de Niveles de Ruido Día/Noche (Day/Night Average Sound Level - DNL) que se usa en el resto del país; sin embargo, CNEL se aplica y “multas” de ruido adicionales de eventos de ruido que ocurren entre las horas de 7:00 p.m. y 10:00 p.m. para tomar en cuenta la sensibilidad adicional o la molestias durante las horas de la noche. Además, basándose en decisiones reciente por la Corte Estatal de California (California State Court), este Suplemento al Borrador EIS/EIR, también evalúa los efectos de ruido de eventos singulares para todas las alternativas.

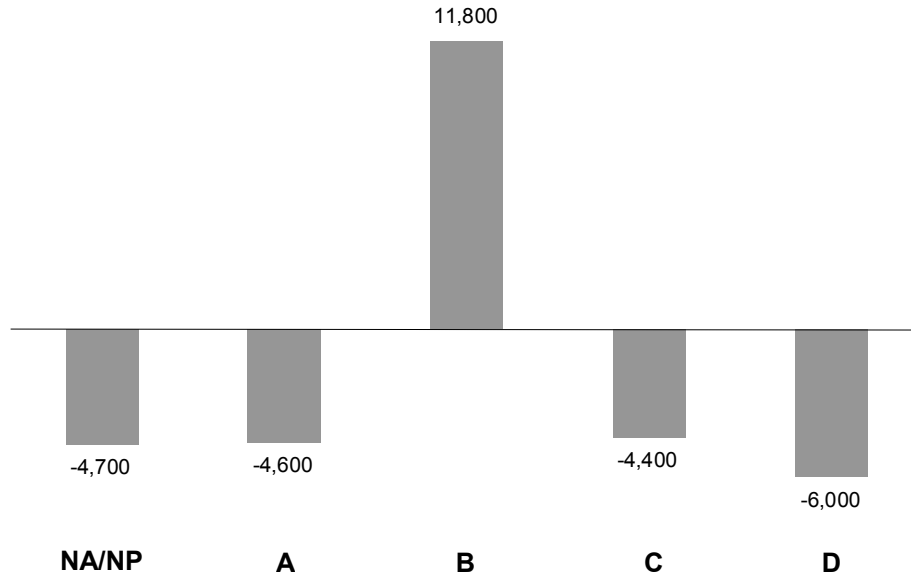
Reducción Total de Exposición al Ruido para las Alternativas A, C, y D: El análisis del ruido de aeronaves calculó que en el año 2015, tres de las alternativas de construcción del Plan Maestro, las Alternativas A, C, D, y la Alternativa No Acción/No Proyecto reducirían el número total de personas expuestas al ruido de aeronaves mayor del nivel de 65 decibeles CNEL en comparación con la línea de base de 1996 y las condiciones del año 2000. La Alternativa D expondría a menos personas que la Alternativa No Acción/No Proyecto por 1,300 personas.

La reducción en la exposición al ruido desde las condiciones en la línea de base de 1996 es el resultado de un mandato federal que consiste en ir eliminando jets más viejos y ruidosos de Etapa 2. La reducción en exposición al ruido de las condiciones del Año 2000 es el resultado de la eliminación de jets viejos de Etapa 3 y mejoras a jets de Etapa 2 así como van envejeciendo y saliendo de la combinación de la flota. En comparación a la línea de base de 1996 y las condiciones del Año 2000 respectivamente, las Alternativas A, C, D y la Alternativa No Acción/No Proyecto reduciría el total de la población expuesta al ruido sobre el nivel de 65 CNEL aproximadamente por dentro de 4,400 y 6,000 personas (línea de base de 1996) y dentro de 5,700 y 7,300 personas (Condiciones del Año 2000).

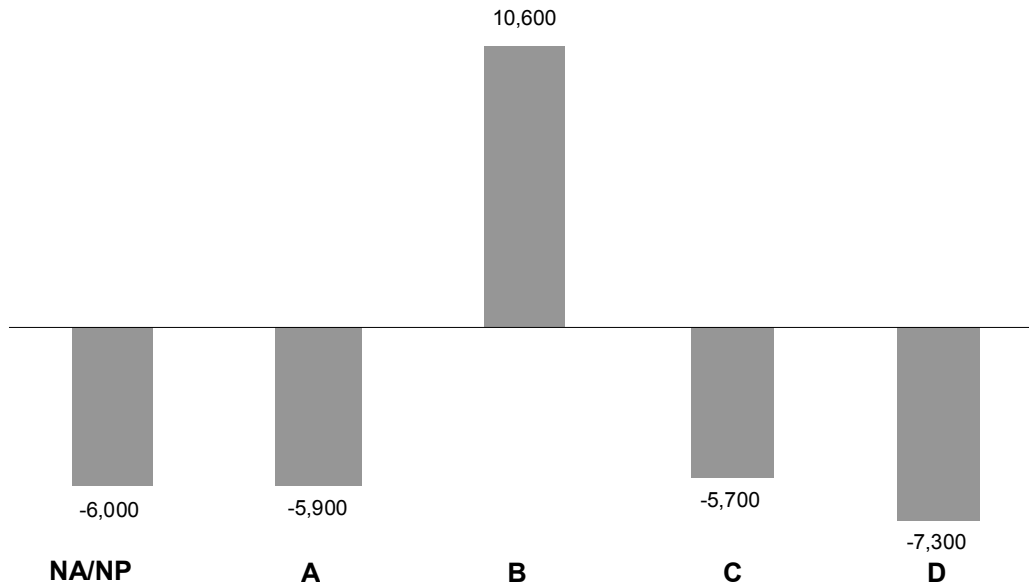
Incremento Total de Exposición al Ruido en la Alternativa B: La Alternativa B expondría considerablemente a más personas a 65 CNEL comparada con las Alternativas A, B, y D y la Alternativa No Acción/No Proyecto. Aunque la Alternativa B también incluye la eliminación de los jets de Etapa 2 y así como van envejeciendo y saliendo los jets de Etapa 3 y los jets reforzados, la estimada reducción de ruido sería más que compensada por el incremento en la exposición de ruido como resultado de la reubicación de las trayectorias de vuelos que sirven como guías hacia las nuevas pistas desde áreas al sureste del aeropuerto. Comparada a la línea de base 1996, la Alternativa B incrementaría el total de la población expuesta por un promedio de 11,800 personas, así como, cuando comparada a las condiciones del Año 2000, la Alternativa B incrementaría el total de la población expuesta por 10,600.

⁵ Modificada después de la publicación del Borrador EIS/EIR para corregir un error. Esta modificación no altera las conclusiones del Borrador EIS/EIR.

**Comparación de Impacto ES-1
Población Expuesta a Ruido Sobre 65 CNEL en 2015
Alternativas Comparadas Usando la Línea de Base de 1996⁵
como Marca de Referencia**



**Comparación de Impacto ES-2
Población Expuesta al Ruido Sobre 65 CNEL en 2015 Alternativas
Comparadas Usando Condiciones del Año 2000 como Marca de Referencia**

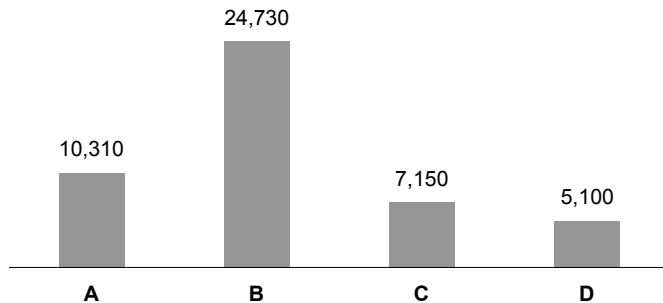


Cambio en Patrones de Ruido: Aunque la exposición total bajaría en tres de las alternativas del Plan Maestro, el mapa de 65 CNEL cambiaría en varias formas en cada una de las alternativas como resultado de las extensiones y adiciones en las pistas. Como resultado de este cambio, cada una de las alternativas de construcción expondría a algunas personas a 65 CNEL por primera vez. Otras personas que ya viven dentro del contorno de ruido 65 CNEL, serían expuestas a 1.5 decibeles o a un incremento más alto en los niveles de ruido. Un incremento de 1.5 decibeles dentro del contorno de ruido 65 CNEL excedería los niveles de significancia de CEQA, que es basado en estándares federales. Un cambio mucho más sustancial en los patrones de vuelo bajo la Alternativa B crearía mucho más impactos que cualquiera de las otras condiciones estudiadas.

Resumen Ejecutivo

Programación del Cambio de Patrones de Ruido: El cambio en los patrones de ruido no se llevaría a cabo inmediatamente, sino que tomaría efecto con el tiempo, a medida que se modifique el sistema de pistas del aeropuerto. La Alternativa D afectaría nuevamente a la menor cantidad de personas y sería preferible a las Alternativas A, B, o C en términos de impacto en su totalidad.

Comparación de Impacto ES-3 Población Expuesta por Primera Vez a 65 CNEL Comparada a la Línea de Base 1996 (2015)



Impactos Significativos de Ruido a la Población Comparada a la Línea de Base 1996

Población Expuesta por Primera Vez Arriba de 65 CNEL

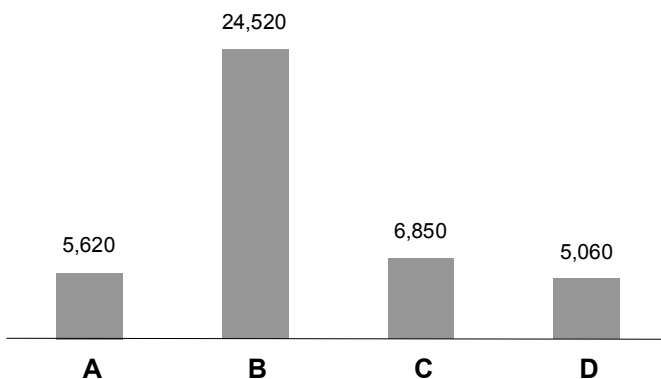
	2015
Alt. A	10,310
Alt. B	24,370
Alt. C	7,150
Alt. D	5,100

Población Expuesta a un Incremento de 1.5 CNEL

Arriba de 65 CNEL

	2015
Alt. A	18,300
Alt. B	37,310
Alt. C	5,100
Alt. D	5,000

Comparación de Impacto ES-4 Población Expuesta por Primera Vez a 65 CNEL Comparada a Condiciones del Año 2000 (2015)



Impactos Significativos de Ruido a la Población Comparada a las Condiciones del Año 2000

Población Expuesta por Primera Vez Arriba de 65 CNEL

	2015
Alt. A	5,620
Alt. B	24,520
Alt. C	6,850
Alt. D	5,090

Población Expuesta a un Incremento de 1.5 CNEL

Arriba de 65 CNEL

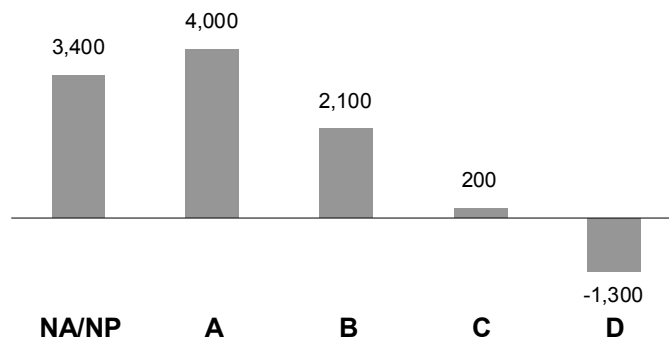
	2015
Alt. A	13,380
Alt. B	4,680
Alt. C	6,650
Alt. D	4,390

Interrupción de Sueño por la Noche: Basándose en decisiones recientes por la Corte Estatal de California en su interpretación de CEQA, este Suplemento analiza el potencial de que los “eventos singulares” causen la interrupción de sueño por la noche. El nivel de significancia de CEQA para eventos singulares de interrupción de sueño ha sido seleccionado por LAWA en ser un evento singular exterior de Nivel de Exposición de Ruido (Sound Exposure Level - SEL) de 94 dBA decibeles durante las horas de la noche, ocurriendo con una frecuencia de por lo menos una vez por cada diez días⁶. Este nivel de exposición fue dibujado con contornos de ruido. El análisis de ruido enseña que habría un

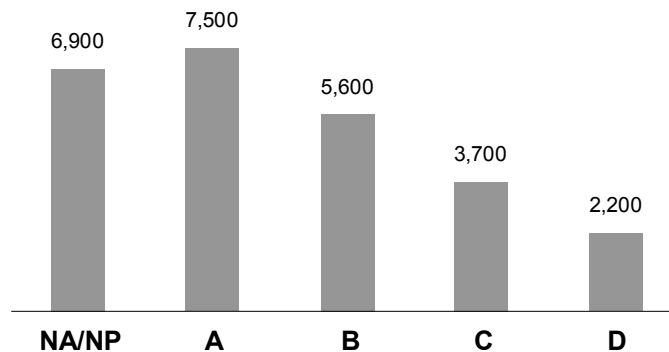
⁶ No existe estándares regulatorios o evidencia científica concluyente que defina los niveles de significancia relativo a los efectos de ruido de eventos singulares, incluyendo como se relaciona a la interrupción de sueño por la noche. En vista de la reciente decisión de la corte en un caso en el año 2001 de CEQA, LAWA ha desarrollado, para este Suplemento al Borrador EIS/EIR, niveles de significancia para efectos de ruido de eventos singulares basándose en un reviso cuidadoso de literatura existente y estudios sobre los efectos del ruido de eventos singulares.

incremento en la población expuesta a los Niveles de Exposición de Ruido de 94 decibeles en todas las alternativas de construcción comparada a las condiciones del Año 2000 y las actuales de la línea de base de 1996 como resultado en los cambios a los contornos de ruido por las extensiones y adiciones a las pista. Cada una de las alternativas de construcción expondrían a ciertas personas a 94 dBA SEL que no habían sido expuestas anteriormente. Un cambio más sustancial en los patrones de vuelo bajo la Alternativa A crearía impactos más grandes de ruido que calquiera de las condiciones estudiadas y que no habían estado expuestas anteriormente. Todas las futuras alternativas enseñan impactos significantes de eventos singulares, sin embargo, así como en el caso de comparaciones de CNEL, la Alternativa D resultaría en un total menor de impactos en términos de potencial a interrupción de sueño por la noche por eventos singulares.

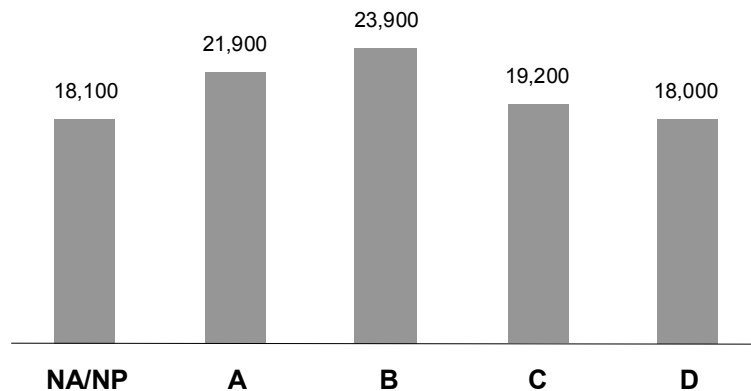
Comparación de Impacto ES-5
Población Estimada Dentro del Contorno de
Ruido de Noche de 94 dBA SEL Comparada
a la Línea de Base 1996



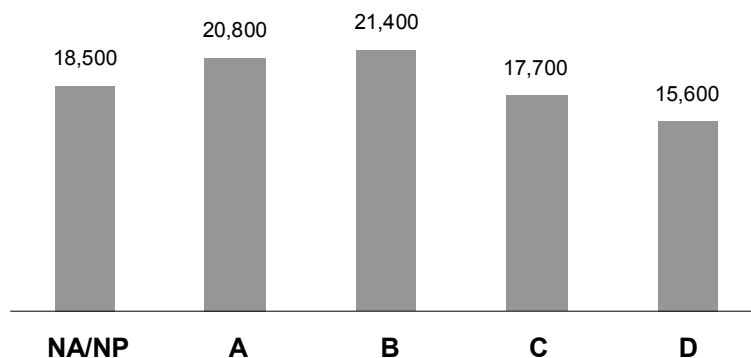
Comparación de Impacto ES-6
Población Estimada Dentro del Contorno de
Ruido de Noche de 94 dBA SEL Comparada
A Condiciones del Año 2000



Comparación de Impacto ES-7
Estimada Población Expuesta por Primera Vez Dentro del
Contorno de Ruido de Noche de 94 dBA SEL
Comparada a la Línea de Base 1996



Comparación de Impacto ES-8
Estimada Población Expuesta Por Primera Vez
Dentro del Contorno de Ruido de Noche de 94
SEL Comparado a las Condiciones del Año 2000



Interrupción en las Escuelas: Basado en una decisión reciente por la Corte Estatal de California en su interpretación de CEQA, este suplemento analiza el potencial de interrupción en las escuelas causado por “eventos singulares.” La interrupción por ruido de aeronaves en el ambiente de enseñanza en las aulas fue evaluada en el período de 8:00 a.m. y 4:00 p.m., representativo de las horas típicas de escuelas.

El gobierno federal no ha establecido niveles de significancia para interrupción en las escuelas. Para este documento, LAWA estableció tres niveles de significancia que considera el grado de entendimiento de habla a varios niveles de ruido (en decibeles), el tiempo que dura durante un día escolar que supere

estos niveles, y los niveles de ruido interior para las horas pico de operación durante un día escolar.⁷ Bajo estos niveles, impactos significativos bajo CEQA ocurrirían si las escuelas fueran expuestas a los siguientes niveles de ruido interior durante las horas escolares:

- ◆ 55 dBA Nivel de Ruido Máximo (Maximum Noise Level - L_{max}) suficiente para interrupción momentánea de entendimiento de habla en situaciones de enseñanza en las aulas (20 pies)
- ◆ 65 dBA L_{max} suficiente para interrupción momentánea de entendimiento de habla en grupos pequeños y en situaciones de enseñanza de uno-a-uno (6 pies)
- ◆ 35 Nivel de Ruido Equivalente (Equivalent Noise Level - L_{eq}) resultando en sostenida interrupción de enseñanza en las aulas⁸

Todas las futuras alternativas enseñan impactos significativos de eventos singulares; sin embargo, como es el caso con las comparaciones de CNEL, la Alternativa D resultaría en el total menor de impactos, en términos de interrupción de escuelas por eventos singulares.

Comparación de Impactos ES-9

**Impactos Significativos de Eventos Singulares de Todas las Futuras Alternativas
Número de Escuelas Expuestas a Ruido Interior**

	NA/NP	A	B	C	D
55 dB L_{max}	19	25	23	23	18
65 dB L_{max}	1	2	3	3	3
35 dB L_{max}	26	28	32	29	28

Plan de Acción Ambiental para el Ruido de Aeronaves: El diseño fundamental del aeródromo de LAX reduce sustancialmente el impacto de ruido a comunidades locales al tomar ventaja de la ubicación del aeropuerto al lado del océano y las predominantes condiciones del viento. Más o menos, el 95 por ciento de despegues de aviones en LAX y casi todos los despegues y aterrizajes por la noche son sobre el océano, poniendo la mayoría de los patrones de exposición de 65 CNEL sobre el océano y aparte de las áreas pobladas. Las cuatro alternativas de construcción del Plan Maestro han sido diseñadas para continuar esta ventaja para reducir el ruido, tomando ventaja al máximo posible de los beneficios en reducción de impactos de ruido por los desgues por el océano.

La base clave de las medidas de mitigación de ruido de aeronaves en LAX es el programa de LAWA de atenuación de ruido y adquisición de terreno que, hasta la fecha, ha gastado o comprometido aproximadamente \$400 millones de dólares. Este Programa de Atenuación de Ruido de Aeronaves (Aircraft Noise Mitigation Program - ANMP) sería expandido para incluir todas las áreas afectadas significativamente por el proyecto propuesto.

Mitigación de las áreas expuestas por primera vez a niveles significante de eventos singulares por la noche se conseguirían por medio de dos técnicas. La primera sería la preparación de una aplicación al FAA para limitar el número de operaciones al este del aeropuerto durante las horas de la noche. La segunda sería que cualquier área expuesta por primera vez dentro de los márgenes de exposición significante sería elegible para atenuación de ruido por medio de la expansión de los límites del ANMP.

LAWA ha establecido un acuerdo con casi todas las escuelas públicas y algunas privadas dentro de los alrededores del aeropuerto relacionado con la cantidad de ruido cumulativo que podría ser generado por las operaciones del aeropuerto sobre cada complejo. Donde esos niveles de ruido cumulativos sean

⁷ No hay estándares regulatorios o evidencia científica conclusa que defina los niveles significativos relativo al efecto al ruido de evento singular, incluyendo como se relaciona a la interrupción en las escuelas. En vista del dictamen de la corte en 2001 sobre CEQA, LAWA desarrolló, para este Suplemento al Borrador EIS/EIR, niveles de significancia para los efectos de niveles de ruido singulares basado en el reviso cuidadoso de literatura existente y estudios perteneciendo a efectos de ruido de eventos singulares.

⁸ El FAA enfoca los niveles de ruido para atenuación de viviendas y escuelas en 45 dBA. El nivel significativo de CEQA de 35 dBA es sustancialmente más bajo que el enfoque federal de los niveles de ruido.

Resumen Ejecutivo

excedidos (medidos en decibeles de CNEL), la adición de dicha instalación a la lista de elegibilidad para atenuación de ruido sería proporcionada.

Antes de determinar sobre la elegibilidad para tratamiento de ruido, un nuevo estudio se haría por LAWA como parte del continuo proceso de reviso ambiental obligatorio bajo CEQA para explorar la relación entre niveles específicos de ruido de aeronaves y las habilidades de aprendizaje de niños. Cuando este estudio concluya, el potencial de añadir al programa de atenuación de ruido para escuelas sería revisado como parte de las responsabilidades continuas de manejo ambiental de LAWA.

Transporte Terrestre en el Aeropuerto

Durante gran parte del día, la congestión de tráfico bloquea las calles del Área de la Terminal Central del aeropuerto (Central Terminal Area - CTA), y el tráfico excede la capacidad en 16 de las 18 zonas de abordaje de las terminales durante las horas pico.

Las últimas mejoras en transporte terrestre en el aeropuerto fueron hechas hace 16 años para los Juegos Olímpicos de 1984. En esa época, la circulación en la calle circular de acceso al CTA fue considerablemente mejorada al agregar un segundo nivel en el área de salida al sistema de terminales. Sin embargo, a partir de esas mejoras, la actividad de pasajeros ha aumentado cerca del 54 por ciento y las proyecciones en la demanda aérea indican que el tráfico de pasajeros se continuará incrementando sustancialmente por encima de los niveles existentes hasta el año 2015.

Además de las mejoras relacionadas con las terminales y el aeródromo que son generalmente el enfoque de los planes de aeropuertos, cada una de las alternativas de construcción del Plan Maestro incluye un paquete para aliviar la congestión de tráfico diseñado para considerar el sistema de acceso de las ya sobrecargadas terminales y tomar disposiciones para las necesidades futuras.

Crecimiento Proyectado: Porque el crecimiento anual de pasajeros (por ejemplo, Millón de Pasajeros Anuales o Million Annual Passengers - MAP) para la Alternativa D sería básicamente igual como la Alternativa No Acción/No Proyecto, el número de viajes de acceso terrestre de pasajeros sería similar. Sin embargo, viajes durante horas pico no son directamente proporcional a cambio de MAP porque viajes de vehículos en horas picos es una métrica muy diferente de MAP. Viajes en horas pico dependen de variables como origen/destino vs. conexión de pasajeros, cambios en meses pico/average de actividades al día, modo de separación de vehículos, factores de hora pico, etc., la cual ninguna afecta el MAP. En la Alternativa No Acción/No Proyecto, viajes relacionados con pasajeros durante el año 2015 sería de 18,300 durante horas pico del aeropuerto, en cuanto en la Alternativa D, habrían como 21,100 viajes relacionados con pasajeros durante las horas pico del aeropuerto. Sin embargo, durante las horas pico en a.m. y p.m., respectivamente, viajes relacionados con pasajeros para la Alternativa No Acción/No Proyecto sería como de 13,100 y 14,300, en cuanto que con la Alternativa D solo tendría como 11,900 y 13,100 viajes.

Efecto Proyectado del Paquete de Alivio para Congestión de Tráfico en el Aeropuerto: Así como las Alternativas A, B, y C, el paquete de alivio para congestión de la Alternativa D también mejoraría la circulación de tráfico en el aeropuerto. La característica primaria del lado terrestre de la Alternativa D sería la reubicación de todas los complejos de acceso de pasajeros de la existente CTA hacia el este del aeropuerto, cerca del I-405. El efecto de ésta reubicación sería el remover todos los viajes de acceso terrestre por los pasajeros fuera del CTA excepto por los buses de FlyAway, los cuales tendrán acceso exclusivo para pasajeros al CTA. Casi el 60 por ciento de viajes de acceso en horas pico viajarían al GTC y del GTC. El GTC será en un futuro el acceso primario al aeropuerto, y tendría acceso directo a Century Boulevard, La Cienega Boulevard, y Imperial Highway. Casi el 30 por ciento de viajes de pasajeros llegarían al ITC ubicado en la esquina al noreste de la intersección de Imperial Highway/Aviation Boulevard. El ITC proveerá un complejo de estacionamiento y tendrá una conexión a la Estación de la Línea Verde del MTA ubicada en Aviation Boulevard a través de pisos corredizos cubiertos. El 10 por ciento restante de viajes de pasajeros sería en buses de FlyAway o autos rentados. Pasajeros que renten autos usarán un nuevo complejo de renta de autos consolidada en la esquina al noroeste de Airport Boulevard y la Calle 98th. Todos los complejos de acceso remoto (GTC, ITC y el complejo consolidado de renta de autos) se conectarán al CTA por medio de unos Corredores Móviles Automatizado (Automated People Mover).

Como resultado de la Alternativa D, todos los complejos de acceso al aeropuerto para pasajeros serían construidos de nuevo. El plan de diseño asegura que todas los complejos internos de acceso al

aeropuerto operarían a niveles de servicios aceptables en el año 2015 (un segmento operarían a Nivel de Servicio (Level of Service – LOS) de D y todos los otros operarían a LOS de C o mejor). Este es un nivel de servicio mejor del existente bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto para la carretera del CTA las rampas que alimentan al CTA, donde casi todas las cunetas y rampas de acceso operarían a LOS de F, o condiciones de quiebre. También, la Alternativa D proporcionaría un mejor nivel de servicio en 2015 de las que existen ahora en el CTA. Como resultado, el nivel total de rendimiento en el aeropuerto bajo la Alternativa D sería sustancialmente mejor que de la Alternativa No Acción/No Proyecto. Aunque las dos Alternativas de No Acción/No Proyecto y la Alternativa D acomoda un número comparable de pasajeros anuales en 2015, las dos siendo sustancialmente inferior que los niveles de pasajeros anuales asociados con las Alternativas A, B y C, el nivel de servicio asociado con la Alternativa D sería sustancialmente mejor que la de la Alternativa No Acción/No Proyecto.

Transporte Terrestre Fuera del Aeropuerto

El paquete de alivio para congestión de tráfico juega un papel mitigante en las condiciones de tráfico fuera del aeropuerto que se proyectan para el futuro. Las medidas del Plan Maestro para mitigar la congestión serían una de las características dominantes de construcción de las alternativas del Plan Maestro.

Crecimiento Proyectado: Es importante advertir que todas las alternativas se implementarían en un contexto de crecimiento regional que no se relaciona con el aeropuerto. No será posible para el paquete de alivio para la congestión ni las Medidas de Mitigación eliminar el tráfico adicional que no es del aeropuerto que será generado por el crecimiento de la población regional que llega y sale del área y por el crecimiento económico no relacionado con la actividad de LAX. Asimismo, el análisis de la Alternativa No Acción/No Proyecto demuestra que, aún sin la implementación del Plan Maestro, el tráfico relacionado con el aeropuerto continuaría aumentando, no solamente debido a la creciente demanda de servicios aéreos en LAX, sino también debido al continuo crecimiento de la población y la economía.

Efecto Proyectado del Paquete de Alivio de Congestión de Tráfico Fuera del Aeropuerto: Similar a las Alternativas A, B, y C, en gran parte como resultado de los elementos de acceso al aeropuerto del paquete de alivio para la congestión, la Alternativa D reduciría los impactos de tráfico relacionados al aeropuerto en las calles y carreteras fuera del aeropuerto comparado a la Alternativa No Acción/No Proyecto en 2015. Porque la Alternativa D acomodaría el menor número de pasajeros de las cuatro alternativas de construcción del Plan Maestro y reduciría la densidad en la propiedad de LAX Northside comparada a la Alternativa No Acción/No Proyecto, generaría el menor número de viajes en las arterias y carreteras alrededor del aeropuerto, cerca de un 35 por ciento menos que la Alternativa No Acción/No Proyecto durante las horas pico p.m. en 2015.

Congestión: Un componente primario del paquete de alivio para la congestión de la Alternativa D es la reubicación de casi todas las actividades de vehículos relacionadas a pasajeros hacia el este del CTA, por medio de la nueva GTC, el ITC y el complejo consolidado de renta de autos. Estos complejos están ubicados cerca del I-405 y/o I-105, que ayuda a promover el tráfico relacionado con el aeropuerto a que se quede en las carreteras hasta llegar al aeropuerto, en vez de salirse a las calles arteriales adyacente. El paquete de alivio también incluye una serie de mejoras de transporte terrestre fuera del aeropuerto que fueron diseñadas para mejorar las instalaciones sobre las rutas primarias en las áreas futuras del lado terrestre.

Así como las Alternativas A, B y C, estas mejoras al lado terrestre beneficiarían la calidad total del flujo de tráfico en el área del aeropuerto. Una comparación entre la Alternativa No Acción/No Proyecto y la Alternativa D demuestra que durante las horas pico en la tarde en una área generalmente rodeada por las carreteras Marina, San Diego, Rosecrans Avenue, y Vista Del Mar:

- ◆ Las horas de manejo en las calles arteriales se reducirían por más del 10 por ciento.
- ◆ La velocidad arterial promedio mejoraría por cerca del 1.5 por ciento.
- ◆ El número de millas en líneas arteriales y de carreteras en el Nivel de Servicio (LOS) de grado F bajaría en más del 2.6 por ciento.

Construcción: Como las Alternativas A, B, y C, la alteración de tráfico en las calles del área del aeropuerto se llevarían a cabo durante la construcción con la Alternativa D. El análisis revela que el proceso de construcción de mejoras en el aeropuerto tendrá un impacto determinado por CEQA como “significativo” que no puede ser mitigado completamente. Bajo la fase de construcción actualmente planeada, el período de impacto más intenso ocurrirá alrededor del año 2008.

Resumen Ejecutivo

Plan de Acción Medio Ambiental: Dos planes de mitigación se han desarrollado, los dos tratarán los impactos de tráfico fuera del aeropuerto asociados con la Alternativa D. El plan de mitigación primario, que es representado y discutido en la Sección 4.3.2, *Transportación de Superficie del Aeropuerto (Airport Surface Transportation)*, a este Suplemento al Borrador EIS/EIR, proporcionará una ruta directa a los futuros complejos de acceso terrestre al aeropuerto desde y hacia las carreteras I-405 y I-105. (El plan de mitigación secundario es representado en el Reporte Técnico 26, *Reporte Técnico Suplemental de Transportación de Superficie Fuera del Aeropuerto - Supplemental Off-Airport Surface Transportation Technical Report*, y sería implementado si el plan primario de mitigación no se pudiera desarrollar.) El plan primario incluye un nuevo segmento a la carretera I-405 en Lennox Boulevard que proporcionará acceso directo para y desde los dos, el GTC y el ITC, permitiendo que el tráfico norte o sur en la carretera I-405 tenga acceso fácil al aeropuerto sin parar. Además, una nueva rampa por encima de Imperial Highway será proporcionada desde y hacia la carretera I-105, la cual proporcionará acceso sin impedimento al GTC y ITC a la carretera I-105 de dirección al este. Los modelos de tráfico enseñan que esta instalaciones promoverían a los motoristas que se dirijen al aeropuerto a que se queden sobre la carretera I-405 y I-105 en vez de descargarse sobre las calles arteriales adyacente, similar a lo que haría la Vía Expresa de LAX (LAX Expressway) en las Alternativas A, B, y C. Esto ayudaría aliviar algo el tráfico que de otra forma usa Lincoln Boulevard, Sepulveda Boulevard, Imperial Highway, y otras arteriales alrededor de LAX.

Además de las características de diseño del proyecto, el análisis de impacto en el tráfico identificó intersecciones, segmentos de caminos, segmentos de carreteras y rampas de carreteras en donde las alternativas tendrían niveles de impacto significantes, como es definido por la ley estatal, si el proyecto fuera aprobado. El nuevo segmento a la carretera I-405 en Lennox Boulevard y la nueva rampa por encima en la carretera I-105 mitigaría muchos de los impactos significantes; sin embargo, el paquete de medidas de mitigación trata los impactos relacionados con el aeropuerto en cada una de las instalaciones identificadas para tráfico. Estas medidas de mitigación eliminarían todos los impactos significantes de CEQA de las alternativas del Plan Maestro para el 2015 excepto en tres intersecciones. La localización específica de las Medidas de Mitigación incluye carriles de tráfico adicionales, disposiciones para carriles de giro, ampliación de las calles y otras mejoras, así como modificación en los tiempos de las señales de tráfico.

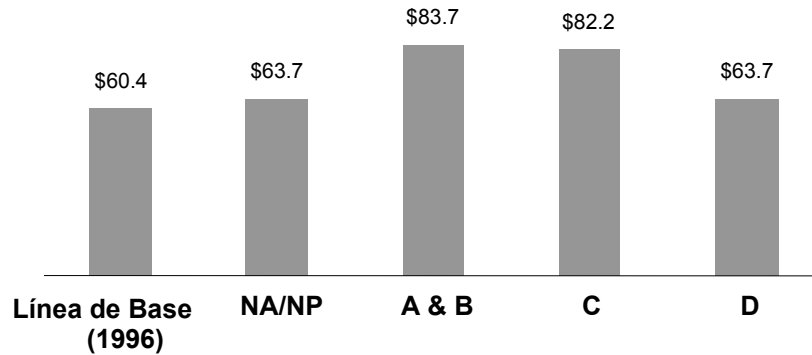
Empleo/Socio-Economía

El tráfico de pasajeros y de carga aérea facilitado por un aeropuerto comercial principal genera empleos y rendimiento económico (ventas en total) para la región que atiende. Bajo las condiciones en la línea de base de 1996, se atribuyeron directamente a LAX más de 408,000 empleos y \$60 billones de dólares del total del rendimiento económico de la región de los cinco condados. En el año 2000, a las actividades en LAX se le atribuyen directamente \$65 billones de dólares del total del rendimiento económico en la región y aproximadamente 425,000 empleos.

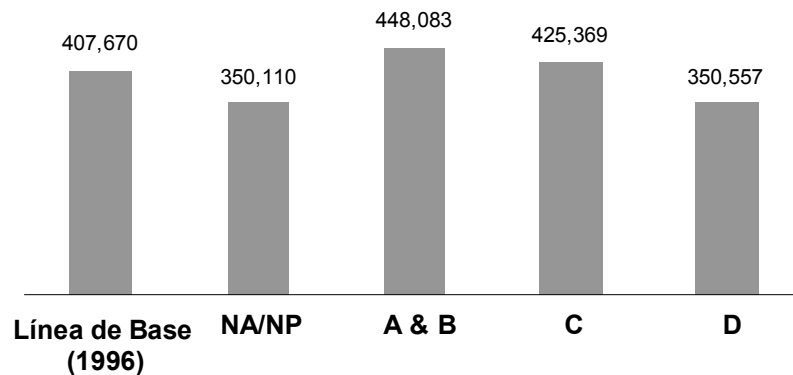
Generalidades de los Impactos a los Empleos/Socio-Economía: A la Alternativa D se le aportaría directamente alrededor de 350,557 empleos en la Región de Los Angeles en el año 2015. La disminución en el total de empleos sobre el período de planeación, que refleja una disminución neta de 9,261 de empleos en el aeropuerto, sería el resultado en el incremento a la productividad a través del tiempo que sobre pesarían a los empleos netos adicionales con el crecimiento limitado en pasajeros anuales y niveles de carga bajo esta alternativa. LAX también tendría un impacto directo en la economía de la región de Los Angeles en el año 2015 de \$63.7 billones (en términos de ventas total).

Comparación General de las Alternativas: En general, los beneficios económicos y la creación de empleos proyectados en cada una de las alternativas del Plan Maestro igualan el crecimiento económico en los niveles de actividad y en pasajeros y carga aérea.

Comparación de Impacto ES-10
Actividad Económica Relacionada a LAX para toda la Región
de Los Angeles Comparando las Alternativas en 2015
(Actividad Económica en Billones de Dólares 1996)⁹



Comparación de Impacto ES-11
Empleos Relacionados a LAX por toda la Región de LA
Comparando las Alternativas en 2015¹⁰



Construcción: La construcción de la Alternativa D envuelve gastos, no incluyendo la adquisición de terrenos y costos de reubicación, de aproximadamente \$6.4 billones de dólares (en dólares de 1997) hasta el año 2015, traduciendo en un estimado de 48,778 empleos directamente envueltos en diseño y construcción de las mejoras en el Condado de Los Angeles.

Reubicación de Residentes y Negocios

En general, los grandes proyectos de urbanización requieren la adquisición de terrenos, frecuentemente terreno urbanizado, con el fin de proporcionar espacio para las mejoras propuestas. Por lo tanto, el Suplemento al Borrador EIS/EIR debe valorar los impactos potenciales del proceso de adquisición sobre los residentes y negocios en los alrededores de LAX para la Alternativa D.

Contexto de Reubicación: Independientemente del Plan Maestro de LAX, LAWA ya tiene un programa importante de adquisición en marcha para atenuar los impactos de ruido de aeronaves en áreas residenciales conocido como Adquisición Voluntaria de Residencias/Programa de Reubicación (Voluntary Residential Acquisition/Relocation Program – ANMP). Podrían adquirirse más de 2,500 viviendas y departamentos en las áreas residenciales de Manchester Square y Belford y podrían

⁹ Modificada del Borrador EIS/EIR para corregir errores de redondeo.

¹⁰ Modificada del Borrador EIS/EIR para corregir errores de redondeo.

Resumen Ejecutivo

trasladarse a los residentes dentro de los márgenes del programa. La adquisición voluntaria de propiedades comenzó en la Primavera del año 1998 y se estima que concluya durante el año 2005.¹¹

Bajo la ley federal, todos los propietarios de viviendas, arrendatarios y negocios que sean trasladados tienen derecho a recibir compensación y ayuda en su traslado. Todo traslado debe cumplir con lo establecido en la Ley Uniforme de Asistencia de Reubicación y el Acta de Póliza de Adquisición de Bienes Raíces de 1970 (Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policy Act of 1970) y con los reglamentos implicados o el Acta Uniforme (Uniform Act). Por ejemplo, el Acta Uniforme establece explícitamente que ningún residente será obligado a mudarse hasta que esté disponible una vivienda comparable, decente, segura y limpia. El Acta Uniforme también requiere que se otorgue una compensación justa o la asistencia adecuada.

Generalidades del Impacto de Reubicación de Negocios: La Alternativa D necesitaría la adquisición de aproximadamente 77 acres de usos industriales leve, carga aérea, oficina y de venta ocupados por un total de 38 negocios, casi todos que podrían ser acomodados o en el aeropuerto o urbanizaciones que tienen como dueños al aeropuerto, incluyendo LAX Northside. Los efectos de actividades de adquisición en los negocios serían menos significantes, con la excepción en los impactos a negocios de carga aérea. Con la implementación de las medidas de mitigación propuestas, sin embargo, los impactos a negocios de carga aérea se reducirían a niveles menor de significancia. Impactos relativos a empleos relacionados con las adquisiciones, impuesto anuales de propiedades, y las ganancias de impuestos de negocios serían menos significantes.

Generalidades del Impacto de Reubicación de Residencias: No hay propuesta de adquisición de viviendas bajo la Alternativa D. Sin embargo, la aprobación e implementación de las Medidas de Mitigación de transporte de superficie MM-ST-13, crea un nuevo segmento a la carretera I-405 en Lennox Boulevard (Alternativa D), que podría, si adoptado, necesitar la adquisición de 9 a 12 viviendas. Cumplimiento con el Acta Uniforme aseguraría que dichos impactos sean menos significantes.

Comparación de Impacto ES-12

Generalidades de Adquisición y Reubicación Comparando las Alternativas

	A	B	C	D
Acres de Tierra	273	345	216	77
Negocios	330	323	239	58
Espacio de Negocios Urbanizados (pies cuadrados)	5,164,540	6,468,930	2,850,123	605,913
Cuartos de Hoteles	1,929	2,083	729	154
Empleos por Reubicarse	9,568	11,272	3,681	5,907
Unidades de Viviendas	84	84	84	0
% de aumento Sobre Adquisición de Mitigación de Ruido en Residencias Existentes Residentes a Reubicar	3.27%	3.27%	3.27%	0%
	172	172	172	0

Nota: Basándose en planes de ingeniería preliminares para la Vía Expresa de LAX (LAX Expressway) y las mejoras a la Ruta Estatal 1 (State Route 1), es posible que pueda existir una adquisición adicional de terreno bajo las Alternativas A, B, y C. Las consecuencias ambientales de estas mejoras de transporte propuestas se discuten en el Anexo K, *Evaluación Suplemental Ambiental para Mejoras de la Vía Expresa de LAX y la Ruta Estatal 1* (Appendix K, *Supplemental Environmental Evaluation for LAX Expressway and State Route Improvements*), del Borrador. Bajo la Alternativa D, aprobación y la implementación de las Medidas de Mitigación MM-ST-13 puede que necesite la adquisición de 9 a 12 residencias.

¹¹ Además de las negociaciones voluntarias que llevan a adquisiciones, el Plan Maestro de LAX anticipa que propiedades designadas por las varias alternativas de construcción como áreas ponteciales para adquisición, incluyendo las áreas de Manchester Square y Belford, serían adquiridas por los medios más apropiados y prácticos disponibles para asegurar que las áreas designadas estén vacantes y disponibles con el tiempo consistente al Plan de Secuencia de Construcción. Esto podría potencialmente incluir, por ejemplo, adquisición voluntaria, adquisición de pagos más bajos, así como arriendos o permisos de pasos, y condenación pública.

Plan de Acción Medio Ambiental: LAWA implementaría el Plan de Reubicación de Residencias y Negocios en pleno cumplimiento con la ley federal sobre compensación y asistencia para reubicar residencias y negocios. El plan tendrá un número de objetivos, incluyendo informar completamente a aquellos que vayan ser reubicados, proporcionar referencias de viviendas comparables, y dando asistencia especial de préstamos para negocios que deseen permanecer cerca del aeropuerto.

Relativo a la Alternativa D, la falta de sitios para reubicarse en el aeropuerto durante el período de adquisición, combinado con el apretado mercado de bienes raíces industrial alrededor del aeropuerto, pondría en dificultades a negocios de carga aérea que dependen del aeropuerto. Para mitigar este impacto, las fases del proyecto se ajustarían. La adquisición de propiedades de carga aérea se atrazarían lo más posible para poder encontrar sitios de reemplazo para servir los negocios dependientes en el aeropuerto. Con estos ajustes, todos los impactos de reubicación de negocios serían menos significante bajo la Alternativa D.

Una nueva medida de mitigación, MM-RBR-2, Oportunidades de Reubicación a través del Programa de Atenuación de Ruido de Aeronaves (Alternativas A, B, C, y D), ha sido agregada desde la publicación del Borrador EIS/EIR para tratar más el potencial de impactos asociado a la reubicación de negocios a nivel de proyecto y cumulativos. Esta medida de mitigación, en combinación con los compromisos del Plan Maestro, servirían para facilitar la reubicación de usos adquiridos, cuanto sea posible, a la propiedad del aeropuerto, jurisdicciones alrededor, o sitios que podrían ser disponibles a través de actividades del ANMP de LAWA. Como resultado, bajo la Alternativa A, los impactos después de mitigación se considerarían bajo lo significativo. Bajo las Alternativas B y C, sin embargo, los impactos permanecerían significantes sin poderse evitar. Como fue discutido anteriormente, bajo la Alternativa D, los impactos serían mitigados a niveles debajo de lo significativo.

Justicia Ambiental

La “Justicia Ambiental” se refiere al concepto de que las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos no deben ser expuestas desproporcionadamente a peligros ambientales. Para evitar estas consecuencias, la Orden Ejecutiva 12898 da instrucciones a cada agencia federal de “*hacer que la justicia ambiental forme parte de su misión al identificar y considerar, como sea apropiado, un efecto desproporcionado, alto y adverso para salud humana o ambiental de sus programas, pólizas, y actividades sobre las poblaciones minoritarias o de bajos recursos.*” Además, el Estado de California aprobó una legislación que establece a la justicia ambiental como un aspecto de la ley estatal.

Participación del Público: Un principio fundamental de la justicia ambiental es la participación del público en el proceso de toma de decisiones. Reuniones públicas que se llevaron a cabo antes de publicar el Borrador EIS/EIR fueron identificadas en ese documento. Subsecuentemente a la publicación del Borrador EIS/EIR, LAWA mantuvo una serie de reuniones de talleres de trabajos comunitarios sobre Justicia Ambiental empezando en Mayo del año 2001. Cuatro talleres de trabajo se hicieron en las comunidades de Inglewood, Lennox, y el Sur de Los Angeles. Notificaciones y documentos claves, incluyendo un resumen comprensivo del Borrador EIS/EIR, fue traducido al Español. Además, comentarios comunitarios importantes sobre el tema fueron recibidos durante los más de 9 meses de período de circulación pública del Borrador EIS/EIR. El Programa de Justicia Ambiental aún continúa, y además de los talleres de trabajo y coordinación con representantes en las comunidades afectadas continuarán así como estas propuestas sean refinadas e implementadas.

Definiendo los Impactos de Justicia Ambiental: Un “efecto altamente desproporcionado y adverso en las minorías y población de bajos ingresos” significa un efecto adverso que:

- (1) afecta predominantemente a una población de minoría o a una población de bajos ingresos; o
- (2) una población de minoría o de bajos ingresos sufrirá este efecto y los efectos adversos se sienten más severamente o con mayor magnitud que las poblaciones no minoristas o que no son de bajos ingresos.

Las medidas de mitigación y mejoras y los beneficios de balance pueden tomarse en cuenta para determinar si hay un efecto desproporcionado. La FAA tomará su determinación final para ver si el Plan Maestro tiene efectos desproporcionadamente grandes y adversos para la salud humana sobre las minorías o las poblaciones de bajos ingresos considerando la mitigación.

Resumen Ejecutivo

Conclusiones Claves: Las conclusiones preliminares de éste análisis de justicia ambiental se basan en el análisis detallado en las secciones relevantes del Borrador EIS/EIR y el Suplemento al Borrador EIS/EIR. De esas secciones, los impactos ambientales significantes y medidas de mitigación recomendadas asociadas con el análisis de CEQA y los impactos adversos identificados en la evaluación de NEPA fueron evaluados otra vez para propósitos de justicia ambiental, para determinar si las comunidades minoritarias y de bajos ingresos son afectadas desproporcionadamente.

Las conclusiones claves de ese análisis se detallan a continuación:

Ruido: Las futuras proyecciones de la actividad de LAX tendrían un impacto desproporcionado en las comunidades de minoría y de bajos ingresos al este de LAX bajo las Alternativas A, B, C y D. Los programas tradicionales de atenuación de ruido pueden no ser adecuados para atenuar completamente estos impactos. Las medidas sugeridas para ampliar la reducción de los impactos de ruido en comunidades de minorías y de bajos ingresos incluyen la aceleración y expansión de la protección contra el ruido ofrecidos por el Programa de Atenuación de Ruido de Aeronaves de LAX existente, a través de ofrecer asistencia técnica a agencias locales para sus programas de reducción y atenuación de ruido, o eliminando cuanto sea posible, el cumplimiento con las restricciones en los códigos de construcción y estructuras para atenuar viviendas de bajo nivel (sub-estandar).

Efectos en la Salud y Calidad del Aire: Las crecientes emisiones de criterio o contaminantes tóxicos del aire asociados con las Alternativas A, B, C, y D, podrían tener impactos significativos en toda la Cuenca de la Costa Sur. Se ha determinado que los efectos en la salud asociados con estos contaminantes, especialmente las enfermedades respiratorias crónicas como el asma son predominantes entre ciertas poblaciones de minorías, y podrían ser más severos en niños de poblaciones de bajos ingresos quienes no tiene acceso a buen cuidado médico. Por lo tanto, estos impactos en la calidad del aire, tienen el potencial de afectar más severamente a individuos de minorías y de bajos ingresos que a la población general. Sin embargo, debido a la limitada información en los efectos a la salud por contaminantes del aire, no se puede cuantificar y analizar completamente a estos tipos de impactos acumulados.

Transporte Terrestre: Los impactos en el transporte terrestre no parecen afectar desproporcionadamente a las poblaciones de minorías y de bajos ingresos en ninguna de las Alternativas A, B, C, o D. Sin embargo, LAWA tomará en consideración las necesidades especiales de los individuos de minorías y de bajos ingresos quienes dependan en gran medida del transporte público al implementar las medidas mitigantes del tráfico. La calidad del aire y las medidas mitigantes del tráfico que resaltan la conveniencia y los bajos costos del transporte público que promueva la disminución en el uso de automóviles privados también pueden beneficiar a los individuos de minorías y de bajos ingresos que dependan de gran manera del transporte público.

Reubicación: Las comunidades de minorías y de bajos ingresos no serían afectadas desproporcionadamente en la reubicación de residentes y negocios. Sin embargo, los negocios propiedad de minorías o los negocios con una gran proporción de empleados de minorías o clientes de minorías o bajos ingresos pueden enfrentar desafíos que necesiten ser considerados al desarrollar el Plan de Reubicación de Negocios de LAWA. La mitigación de adquisición también podría proporcionar beneficios a minorías y comunidades de bajos ingresos a través de la reubicación de usos dependientes al aeropuerto a áreas impactadas por ruido, al mismo tiempo que se contribuye al desarrollo económico y empleos locales.

Plan de Acción del Programa de Justicia Ambiental: Como fue indicado en el Borrador EIS/EIR, el proceso de colaboración con las comunidades de justicia ambiental fue desarrollado para asegurar un diálogo efectivo con las comunidades de minorías y de bajos ingresos que son afectadas por LAX para poder responder mejor a sus necesidades en las diferentes comunidades mientras los beneficios de justicia ambiental y las medidas de mitigación asociadas con el Plan Maestro de LAX se desarrollen e implementen. LAWA continúa haciendo progreso con las comunidades adyacentes en tratar temas ambientales asociados con las operaciones de LAX. Desde la publicación del Borrador EIS/EIR, un Memorandum de Entendimiento (Memorandum of Understanding - MOU) entre la Ciudad de Los Angeles y la Ciudad de Inglewood comenzó un nuevo nivel de cooperación para perseguir, estudiar e implementar dichas medidas como la suspensión de requisitos de permisos de pasos de aviación; un programa piloto para atenuación de ruido en áreas que actualmente no califican para asistencia; provisiones de aire acondicionado para residencias por ser atenuadas; así como también conducir estudios para mejorar el cumplimiento con los requisitos y pólizas de despegue sobre el océano y en horas de la noche.

Todas las medidas de mitigación potenciales y recomendadas durante el proceso de colaboración de justicia ambiental con las comunidades conducido en asociación con el Borrador EIS/EIR fue revisado y consolidado en una lista de recomendaciones que fueron instrumental en definir los beneficios y propuestas de mitigación presentadas en este Suplemento al Borrador EIS/EIR. El objetivo del análisis de justicia ambiental en esta etapa del proceso es recibir sugerencias sobre el Programa de Justicia Ambiental presentado en este Suplemento al Borrador EIS/EIR para seguir evaluando y refinando la naturaleza y extento de las medidas de mitigación siendo consideradas en el Programa de Justicia Ambiental.

El Program de Justicia Ambiental incluirá medidas de mitigación y beneficios de compensación diseñados para responder a las necesidades específicas de las comunidades de minorías y de bajos ingresos, así como el programa de participación pública. Con las sugerencias recibidas durante la circulación del Suplemento al Borrador EIS/EIR, y a través del proceso continuo de participación comunitario, el FAA tomará su determinación final sobre el Plan Maestro acerca de la existencia de efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana o en el medio ambiente de poblaciones de minorías o de bajos ingresos, tomando en consideración los beneficios de mitigación y de compensación.

Medidas de Mitigación: Las posibles Medidas de Mitigación para la consideración del público han sido delineadas en este Suplemento al Borrador EIS/EIR. Medidas han sido delineadas para tratar con los impactos de ruido, uso de suelo, calidad del aire, contaminantes del aire y reubicación.

Programas propuestos para reducir los impactos desproporcionados incluye las siguientes:

- ◆ Expandir los programas existentes del Centro de Empleos para incluir las siguientes:
 - ◆ El Program de Asistencia de Préstamos DBE para proporcionar asistencia a DBEs en identificar una gama amplia de disponibles préstamos comerciales y gubernamentales y contactos para asegurar prestamos.
 - ◆ Asistencia para conseguir Empleos de Construcción para proporcionar asistencia a residentes locales y/o a DBEs para encontrar empleos en construcción como resultado del Plan Maestro de LAX.
 - ◆ La Oficina de Pequeñas Empresas y Oportunidades Laborales (Small Business and Job Opportunities Program) para concuendar oportunidades de empleos, procuraduría, y de ventas que surgan del Plan Maestro de LAX con aplicantes locales y de DBEs.
- ◆ Expandir las Mejoras de Puerta de Entrada de LAX/Enverdecer Comunidades Impactadas (Gateway LAX Improvements/Greening of Impacted Communities) al este sobre Century Boulevard por medio de la Ciudad de Inglewood.
- ◆ El Curriculum de Aviación para proporcionar educación a estudiantes locales de secundaria en comunidades minoritarias y de bajos ingresos cerca de LAX en relación a temas de aviación.
- ◆ La Academia de Aviación para proporcionar instalaciones educativas en LAX o en las propiedades de LAWA para estudiantes de secundaria o universitarios interesados en seguir carreras en la industria de aviación.
- ◆ Centro de Naturaleza para proporcionar un ambiente para conducir investigaciones y para educar al público sobre el hábitat costal de las dunas, la amenazada mariposa azul de El Segundo, y las especies locales de plantas y animales.

Temas Relacionados: Más de una docena de disciplinas en el medio ambiente tienen relevancia en el tema de justicia ambiental. Las secciones del Suplemento al Borrador EIS/EIR que han servido como punto de partida para este análisis son:

- ◆ 4.1, *Ruido*
- ◆ 4.2, *Uso de Suelo*
- ◆ 4.3, *Transporte Terrestre*
- ◆ 4.6, *Calidad del Aire*
- ◆ 4.9, *Recursos Históricos, Arquitectónicos,Arqueológicos/Culturales*
- ◆ 4.18, *Emisión de Luz*
- ◆ 4.20, *Impactos de Construcción*

Resumen Ejecutivo

- ◆ 4.21, *Diseño, Arte Y Arquitectura – Aplicaciones y Estética*
- ◆ 4.24, *Salud y Seguridad Pública*
- ◆ 4.26, *Servicios Públicos*
- ◆ 4.27, *Escuelas*

Calidad del Aire

Las alternativas afectarían la calidad del aire al cambiar la cantidad de emisiones liberadas por recursos en y cerca de LAX, así como también al cambiar la ubicación de esas emisiones. Los cambios podrían ser positivos o negativos. El desarrollo de la infraestructura del aeropuerto en ciertos casos podría soportar los incrementos en los niveles de actividad (así como el número de operaciones de aeronaves y el número de vehículos dirigidos al aeropuerto) y, de esa manera, incrementar las emisiones. Sin embargo, las mejoras a la infraestructura también podría reducir congestión (a través de cambios al aeródromo y carreteras) y la necesidad de que las aeronaves estén encendidas en las puertas (proporcionando a nivel terrestre, poder eléctrico y acondicionador de aire).

Uno de los criterios utilizados para desarrollar las alternativas del Plan Maestro de LAX fue el mitigar o reducir, en el extento posible, los impactos ambientales asociados con las operaciones del aeropuerto. Entonces, varias características de diseño fueron incorporadas a las alternativas para reducir los impactos a la calidad del aire. Por ejemplo, en todas las alternativas de construcción:

- ◆ Mejoras a las calles y complejos de estacionamiento reducirían el tiempo de vehículos encendidos y parados, que en su turno reduce las emisiones al aire por motores de vehículos;
- ◆ Modificaciones a las pista de aterrizaje y rodeo en el aeródromo reduciría congestión y atrasos en el aeródromo, también reduciendo el tiempo de aeronaves encendidas y paradas y emisiones al aire;
- ◆ Instalaciones preacondicionadas para proporcionar poder de aire y eléctrico en las puertas de las terminales hará que las aerolíneas minimizen el uso de unidades auxiliares de poder (turbinas a bordo): y
- ◆ Separación de equipo de aeronaves y soporte terrestre de vehículos con acceso al aeropuerto (así como automóviles y shuttles) reduciría las concentraciones de contaminantes de aire pico generados en el aeropuerto a localidades de la comunidad.

Además de las características de diseño asociadas con el Plan Maestro, LAWA ha preparado una lista extensa de componentes de las medidas de mitigación que propone implementar. Estos componentes de mitigación fueron desarrollados a través del reviso a las medidas de mitigación y planes usados en otros aeropuertos, extensiones de pólizas ambientales en marcha por LAWA, y comentarios públicos recibidos sobre el Borrador EIS/EIR. Estos componentes de las medidas de mitigación incluye las siguientes aproximaciones generales para reducir los impactos a la calidad del aire:

- ◆ Soporte para convertir los equipos móviles a motores de combustible alterno. LAWA proporcionaría estaciones adicionales de carga eléctrica y gas natural para recursos móviles en el lado aéreo (equipo de soporte terrestre como el remolque de aeronaves, tractores de equipaje, y cargadores de fajas). LAWA requeriría o promovería la conversión de los inquilinos del aeropuerto y usuarios de dichos equipos a combustible alterno.
- ◆ Reducir el tráfico de vehículos motorizados que viajan a LAX. LAWA haría: establecer una red de complejos de tránsito remota (y eventualmente de inspección de pasajeros) sirviendo a LAX por buses dedicados de combustible limpio; promover o animar la expansión de sus programas de comparte de viajes para incluir a los inquilinos del aeropuerto; desarrollar la infraestructura para hacer disponible a sus empleados teletránsito o telecommuting y video-conferencias; y consolidar los servicios a LAX de renta de autos y shuttles.
- ◆ Reducir el tiempo de motores de vehículos encendidos y parados en los estacionamientos. LAWA establecería un sistema de estacionamiento de pagar a pie que dejaría que los usuarios del aeropuerto paguen por el estacionamiento antes de llegar a sus autos; implementar planes de circulación en el sitio; y proporcionar incentivos de pagos y ubicaciones de estacionamiento preferencial para usuarios que manejen vehículos al aeropuerto de bajas emisiones (ULEV/SULEV/ZEV).

- ◆ Reducir los equipos de construcción y actividades de emisiones. LAWA implementaría medidas para reducir el polvo y las emisiones de motores de actividades de construcción. Estas medidas incluirán: requerir el uso de motores que reduzcan emisiones y tecnología de combustible; requerir riego y estabilización de la tierra, paiventando las rutas de construcción en el sitio; cubriendo las tinas de los camiones; requiriendo instalaciones para lavar neumáticos de vehículos de construcción en las entradas de rutas públicas; minimizar el uso de generadores portátiles; especificar el uso de tecnología de combustible limpio en que se pueda controlar las emisiones donde los generadores portátiles sean necesarios; utilizar una instalación de tritura de piedra en el sitio para reciclar roca/concreto y así minimizar los viajes de camiones de carga fuera del sitio.

Método del Análisis: Se evaluaron cinco contaminantes de referencia, incluyendo dióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO), materia particulada fina (PM₁₀), dióxido de nitrógeno (NO₂), y ozono (O₃). La evaluación de O₃ fue conducida usando la práctica estandar de evaluar componentes orgánicos volátiles (VOC) y óxidos de nitrógeno (NO_x), los cuales son elementos esenciales en la formación del ozono.

Varios estudios de colección de datos y modelos de análisis se han hecho para estimar el impacto que las actividades de LAX podría tener en la futura calidad del aire alrededor del aeropuerto. Datos en operaciones de aeronaves existentes, cuentas de tráfico, y otras operaciones de inquilinos del aeropuerto fueron coleccionadas para la línea de base de 1996. Información suplemental fue coleccionada para caracterizar las condiciones del Año 2000. Predicciones de las actividades en años futuros fueron desarrolladas e inventarios de emisiones fueron estimados para la línea de base de 1996, las condiciones del Año 2000, y las condiciones futuras bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto y las Alternativas A, B, C, y D. Dos inventarios de emisiones mitigadas y sin mitigar fueron desarrollados para cada una de las alternativas.

Los inventarios de emisiones se usaron como datos para los modelos de dispersación en el aire que fueron utilizados para predecir las concentraciones futuras en el ambiente del aire. Las emisiones incrementales, relativo a los inventarios de la línea de base de 1996, fueron comparados a los niveles de significancia de CEQA y concentraciones de contaminantes del aire modelados fueron comparados a los Estándares de Calidad del Ambiente del Aire de California (California Ambient Air Quality Standards - CAAQS) para determinar las significancia de cada una de las alternativas de construcción para propósitos de CEQA. Además, las concentraciones de contaminantes modelados fueron comparados a los Estándares de Calidad del Ambiente del Aire Nacional (National Ambient Air Quality Standards - NAAQS) para propósitos de NEPA.

El impacto que las características de diseño y medidas de mitigación de calidad del aire recomendadas para el Plan Maestro tiene en la calidad del aire se pueden ver mejor al comparar los inventarios de emisiones del aire y las restantes concentraciones de contaminantes del aire que se predijeron para cada una de las alternativas a la Línea de Base Ambiental.

Emisiones: Las Alternativas A, B, C, y D tendrían un total menor (en el aeropuerto y fuera del aeropuerto) de CO y emisiones de VOC en el año 2015 que la Línea de Base Ambiental o la Alternativa No Acción/No Proyecto. Además, la Alternativa D tendría emisiones más bajas de PM₁₀ en el año 2015 que la Línea de Base Ambiental y la Alternativa No Acción/No Proyecto y emisiones más bajas de NO_x y SO₂ que la Alternativa No Acción/No Proyecto. Finalmente, la Alternativa D tendría las emisiones más bajas de contaminantes de criterio de las cuatro alternativas de construcción.

Comparando las operaciones mitigadas y las emisiones de construcción con los niveles de significancia de CEQA para cualquier año analizado indica que:

- ◆ Emisiones en el aeropuerto de CO, VOC, y PM₁₀ son menos significantes para las Alternativas A, B, C, y D;
- ◆ Emisiones en le aeropuerto de NO_x son menos significantes para la Alternativa D, y son significante para las Alternativas A, B, y C;
- ◆ Emisiones en le aeropuerto de SO₂ son significantes para las Alternativas A, B, C, y D;
- ◆ Emisiones fuera del aeropuerto de SO₂ son menos significantes para las Alternativas A, B, C, y D;
- ◆ Emisiones fuera del aeropuerto de CO, VOC, NO_x, y PM₁₀ son significantes para las Alternativas A, B, C, y D;
- ◆ Emisiones de construcción de SO₂ son menos significante para la Alternativa D, y son significantes para las Alternativas A, B, y C; y

Resumen Ejecutivo

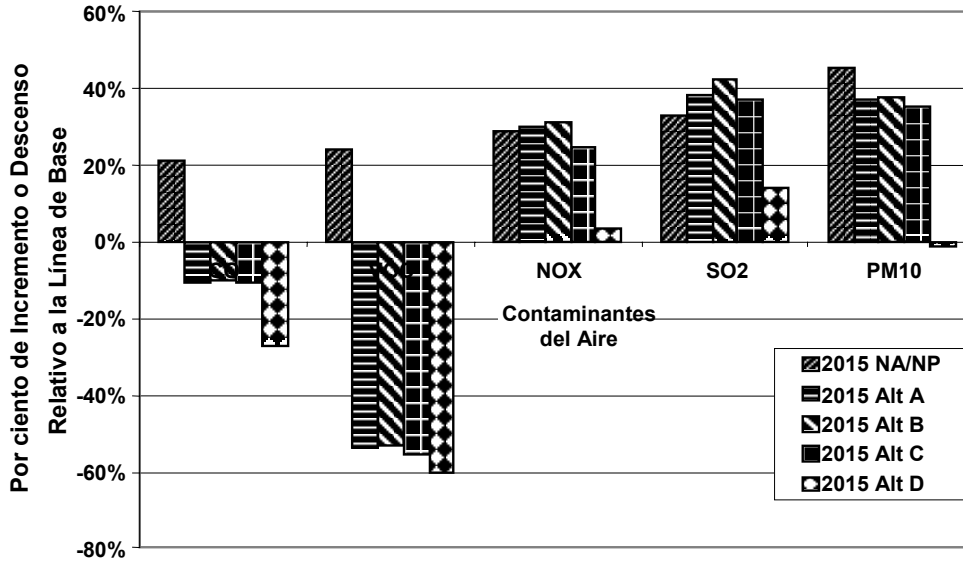
- ◆ Emisiones de construcción de CO, VOC, NO_x, y PM₁₀ son significantes para las Alternativas A, B, C, y D.

Concentraciones en el Ambiente del Aire: La Alternativa D es la única alternativa de construcción que reúne (es menos que) todos los contaminantes de criterio de NAAQS en todos los años analizados. Para el año intermedio de 2005, las Alternativas A, B y C excederían el NAAQS para PM₁₀ y NO₂, y la Alternativa A violaría los estándares de CO.

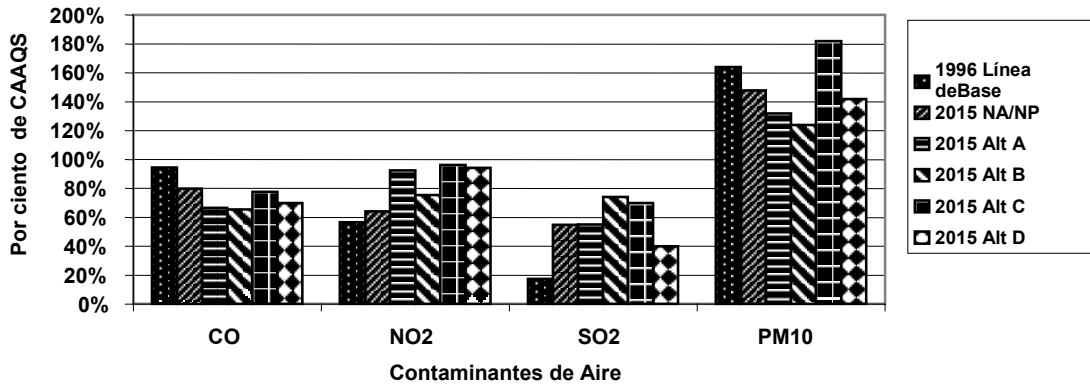
Ninguna de las alternativas, incluyendo la Alternativa No Acción/No Proyecto, se conforma a CAAQS de PM₁₀. Sin embargo, las Alternativas A, B, y D tendrían concentraciones más baja de PM₁₀ en el año 2015 que las dos de la Línea de Base Ambiental de 1996 y la Alternativa No Acción/No Proyecto. Para el año 2013, la Alternativa A excedería el CAAQS por 8 horas de CO. Para el año 2015, la Alternativa C excedería el CAAQS por 1 hora de CO.

La Aplicación de Conformidad: Una demostración de conformidad con el propósito del SIP se tiene que hacer para toda acción federal propuesta (por ejemplo, la alternativa preferida) en una área de no contención o mantenimiento cuando los niveles de emisión incrementales son atribuidos a la acción propuesta exceden los niveles de aplicación de conformidad delineados en el Código de Regulaciones Federales (Code of Federal Regulations). Así como las emisiones incrementales de CO, NO_x, NO₂, VOC, y PM₁₀ de la Alternativa D sean mayores que los niveles generales de aplicación de conformidad, un análisis y determinación de conformidad se tiene que preparar para demostrar que la Alternativa D es conforme al SIP para CO, NO₂, PM₁₀, y O₃. Un análisis y determinación borrador de conformidad general se preparará y se le dará al público para comentar un tiempo después de la publicación de este Suplemento al Borrador EIS/EIR y antes de la publicación del EIS/EIR Final.

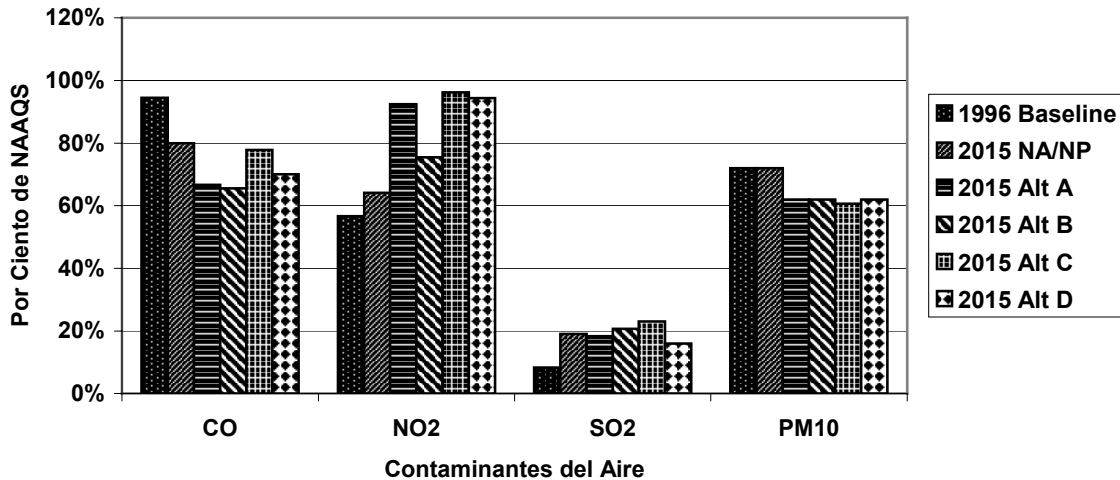
Comparación de Impacto ES-13
Relativos Incrementos/Descensos en las Emisiones del Aeropuerto en el
Año 2015 Comparado con la Línea de Base



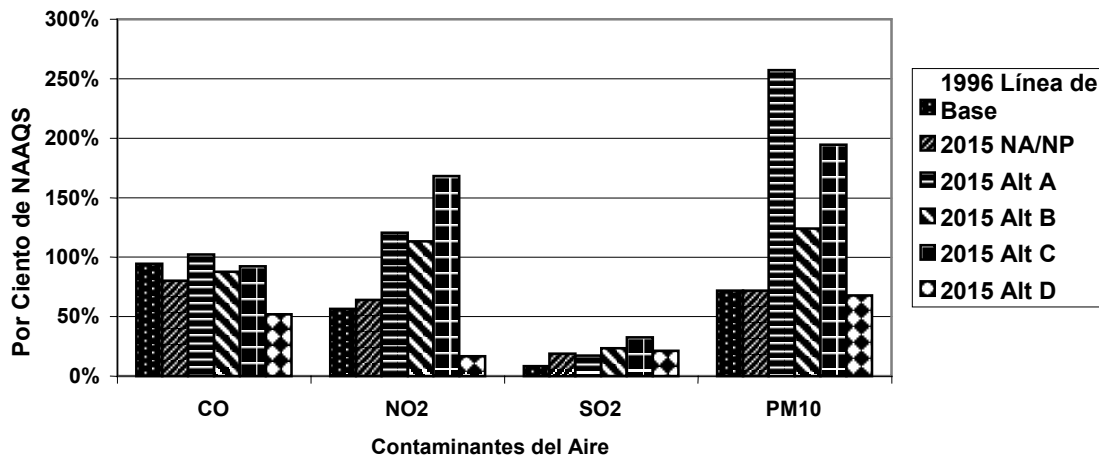
Comparación de Impactos ES-14
Mitigada Alternativa en 2015 y la Línea de Base de 1996 Comparada a Casi Todos los
Estándares Estrictos de Calidad del Ambiente del Aire de California



Comparación de Impacto ES-15
Alternativa 2015 Mitigada y Línea de Base de 1996 Comparada a Casi todos los Estándares Más Estrictos de la Calidad del Ambiente del Aire



Comparación de Impactos ES-16
Alternativa del Año Intermedio Mitigada y la Línea de Base de 1996 Comparada Con Casi todos los Estándares Estrictos de Calidad de Ambiente del Aire Nacional



Acta del Departamento de Transporte, Sección 4(f) [49 USC 303]

La Sección 4(f) del Acta de 1966 del Departamento de Transporte, amendada proporciona que el Secretario (de Transporte) no puede aprobar ningún programa o proyecto que requiere el uso de ningún terreno público así como parques públicos, áreas de recreación, o refugios de significancia nacional estatal, o local de vida silvestre y aves acuáticas o terrenos históricos de significancia nacional, estatal o local como sean determinados por oficiales que tengan jurisdicción en eso solo que no haya ninguna alternativa prudente o factible para el uso de dicho terreno y dicho programa o proyecto incluyendo planeación al máximo para minimizar el daño resultando por el uso. La Sección 4(f) ha sido recodificada bajo el Código 49 de los Estados Unidos (49 United States Code - USC) 303. Específicamente, la Sección 4(f) precluye el "uso de estos recursos, ya sea directamente o a través de una toma física o

indirectamente a través de un “uso constructivo” solo que no haya ninguna alternativa prudente o factible, y el proyecto incorpore todos los métodos de planeación posible para minimizar el daño. La evaluación de la Sección 4(f) ha determinado en el contexto del Acta de DOT y la Sección 6(f) del Acta de Conservación de Fondos de Terrenos y Cuerpos de Agua (Land and Water Conservation Fund Act). Sin embargo, todos los recursos tratados en esta sección han sido analizados en detalle expandido en sus secciones respectivas del Borrador EIS/EIR.

Recursos de la Sección 4(f) y 6(f) y Efectos Potenciales de las Alternativas: Un inventario inicial identificó 32 parques públicos y áreas de recreación, un hábitat de área de restauración para una especie amenazada y enumerada en la lista federal, y siete propiedades históricas dentro del área de estudio de la Sección 4(f). La determinación de propiedades históricas del FAA y la consulta con el Oficial de Preservación Histórica Estatal de California (California State Historic Preservation Officer) continúa en curso y los resultados de esa consulta serán incluidos en el EIS/EIR Final. La evaluación de las alternativas del Plan Maestro y sus efectos en estos recursos identificó el uso potencial bajo la Sección 4 (f) para las Alternativas A, B y D dado el movimiento del hábitat dentro del Área de Restauración de Hábitat de la Mariposa Azul de El Segundo (El Segundo Blue Butterfly Habitat Restoration Area). Aunque el Área de Restauración de Hábitat no está designada específicamente como Refugio de Vida Silvestre y Vida Acuática (Wildlife and Waterfowl Refuge) por medio de la Sección 4(f), el FAA la está tratando, para propósitos del análisis, al área como si fuera un recurso de 4(f) porque se usa para conservar una especie enumerada federalmente como amenazada. Es de notarse que bajo las condiciones existentes, un uso existente ocurre dentro del Área de Restauración de Hábitat asociado con las ayudas de navegación y rutas de servicios. Dicho uso continuaría bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto. Bajo la Alternativa B habría un uso potencial y constructivo de dos propiedades históricas. No habría ningún “uso” o “uso constructivo” de ninguna propiedad protegida bajo la Sección 4(f) para la Alternativa C con la selección del alineamiento del ducto partido siendo esta la selección preferida por el personal. Además, para todas las alternativas de construcción, habría un potencial para recursos arqueológicos por descubrir por medio de las actividades de construcción. Si dichos recursos se encuentran y son significantes y tendría valor de preservarse en su lugar, un potencial de uso podría ocurrir.

No hay recursos de la Sección 6(f) afectados por las alternativas del Plan Maestro.

Lo siguiente detalla los recursos de la Sección 4(f) que podrían ser afectados por las alternativas de construcción del Plan Maestro y el tipo de efecto:

Hangar Uno – La Alternativa B requiere la reubicación del Hangar Uno, una propiedad enumerada en el Registro Nacional (National Register). Aunque la retención del lugar, diseño, materiales y sentimiento del Hangar Uno y su enumeración en el Registro Nacional se espera que se mantenga a través del proceso de reubicación, la reubicación de una propiedad histórica constituiría un uso bajo la Sección 4(f). Las Alternativas A, C y D no requiere la reubicación del Hangar Uno.

El Complejo Central de Merle Norman – El Complejo Central de Merle Norman es elegible para ser enumerado en el Registro Nacional. La Alternativa B requiere la adquisición y demolición de esta propiedad para poder acomodar la carretera circular al aeropuerto que está propuesta. Esta acción resultaría en un uso bajo la Sección 4(f). Las configuraciones de la carretera bajo las Alternativas A, C, y D no requiere la adquisición ni demolición del Complejo Central de Merle Norman.

Centinela Adobe - El Centinela Adobe está enumerado en el Registro Nacional. Bajo las Alternativas A y B, la Vía Expresa de LAX (LAX Expressway) podría invadir a propiedades históricas pero solo si la alternativa preferida del personal de LAWA no es seleccionada. La invasión y efectos asociados con el ruido y vistas resultaría en los dos uso y uso constructivo de la propiedad.

Randy's Donuts - Randy's Donuts parece ser elegible para la lista del Registro Nacional. Bajo las Alternativas A y C (pero solo si la alternativa preferida por LAWA no es seleccionada), una sección elevada de la Vía Expresa de LAX estaría ubicada en proximidad a la propiedad, resultando en un uso constructivo dado los impactos visuales a este recurso.

Recursos Arqueológicos/Culturales – Ninguna de las alternativas tendrían efectos significantes a conocidos recursos arqueológicos/culturales identificados en el área de estudio.

El Área de Restauración del Hábitat de la Mariposa Azul de El Segundo – Las Alternativas A, B, y D afectarían el Área de Restauración del Hábitat de la Mariposa Azul de El Segundo dado la instalación de

Resumen Ejecutivo

las ayudas de navegación existente por reponer o reubicar dentro del área, lo cual podría resultar en un uso bajo la Sección 4(f).

Medidas para Evitar o Mitigar Efectos Potenciales: LAWA ha adoptado Compromisos del Plan Maestro para asegurar que cualquier atenuación de ruido conducido en propiedades históricas se harán con la supervisión de un historiador de arquitectura calificado o un arquitecto histórico. Esta póliza será enforzada por LAWA para evitar cualquier efecto adverso de la Sección 4(f) en el Teatro Académico en Inglewood, que está considerado como una propiedad elegible para el Registro Nacional.

Bajo la Sección 4(f), mitigación se podría usar para evitar el uso constructivo de un recurso. Si el uso de un recurso en la Sección 4(f) ocurre y no hay alternativa prudente o factible para ese uso, mitigación podría servir para minimizar el daño al recurso. Efectos en el Hangar Uno bajo la Alternativa B sería mitigado por la reubicación de la estructura a un sitio apropiado dentro de los límites de los originales Mines Field y asegurandose que la mayoría de sus características definantes sean preservadas. Se anticipa, como resultado de esta medida de mitigación, que el Hangar Uno se retenga en la lista del Registro Nacional y continúe siendo elegible. A pesar de la mitigación, la reubicación resultaría en uso bajo la Sección 4(f), requiriendo una evaluación total de alternativas para evitarlo. Evaluaciones totales de la Sección 4(f) requiere el tratar el uso potencial y uso constructivo del Complejo Central de Merle Norman, el Centinela Adobe, y Randy's Donuts.

El disturbio y destrucción de ponteciales y significativo recursos arqueológicos por descubrir resultando en el desarrollo de las Alternativas A, B, C y D se minimizarían a través de la monitoría arqueológica y otras medidas de mitigación arqueológicas identificadas en la Sección 4.9.1, *Recursos Históricos/Arquitectónicos, Arqueológicos/Cultural*, del Borrador EIS/EIR y de este Suplemento al Borrador EIS/EIR.

Sobre el uso potencial dentro del Área de Restauración de Hábitat al poner las ayudas de navegación, muchas medidas de mitigación son proporcionadas en la Sección 4.10, *Comunidades Bióticas*, del Borrador EIS/EIR y del Suplemento al Borrador EIS/EIR, para tratar estos efectos incluyendo el reponer a 1:1 hábitat ocupado. Durante el período de circulación para la evaluación del Borrador del Acta de DOT de la Sección 4(f) y este Suplemento del Borrador EIS/EIR, el FAA y LAWA continuarán coordinando y desarrollando alternativas factibles para evitar o agregar medidas para minimizar el daño dentro del Área de Restauración de Hábitat. Una determinación final sobre el potencial de que la alternativa preferida por LAWA resulte en uso por el Acta de DOT Sección 4(f) se hará después de la circulación de los documentos borrador.

Calidad de Agua

Aguas Pluviales: El agua de tormenta del aeropuerto desemboca en dos recipientes de agua, la Bahía de Santa Monica y el Canal Dominguez. Al fluir a través del aeropuerto, va recogiendo varios tipos de contaminantes que existen en el terreno. Con mitigación no habrían impactos significantes en la calidad del agua de las aguas pluviales. Datos recientes del Condado de Los Angeles, Departamento de Obras Públicas se usaron para volver a calcular los resultados de la calidad del agua para la Alternativa No Acción/No Proyecto y las Alternativas A, B y C. Estos resultados nuevos están incluidos abajo.

- ◆ La Alternativa No Acción/No Proyecto resultaría en el incremento general más grande de contaminantes anuales en 2015, con incrementos que van aproximadamente del 1 al 31 por ciento en comparación con las condiciones de la Línea de Base de 1996.
- ◆ La Alternativa A resultaría en un incremento general en el año 2015 de aproximadamente del 1 al 11 por ciento en metales, aceite y grasa, amonia, y un total de bacteria coliform cuando se compara con las condiciones de la Línea de Base de 1996. Cuando comparada con la Alternativa No Acción/No Proyecto, estimando carga para la Alternativa A en 2015 sería desde el 5 por ciento menos del total de zinc a un 29 por ciento menos en el total de sólidos suspendidos. Las cargas estimadas del total de cobre, aceite y grasa, y bacteria fecal de coliform se incrementarían desde entre menos de 1 por ciento al 7 por ciento, cuando comparado con la Alternativa No Acción/No Proyecto.
- ◆ La Alternativa B generaría un incremento en las cargas de contaminantes en el año 2015 de aproximadamente un 9 por ciento para el total de cobre y un 7 por ciento para aceite y grasa cuando se compara con las condiciones de la línea de base. Cuando comparada con la Alternativa No Acción/No Proyecto, la estimada carga de contaminantes anuales en average del proyecto en 2015 se reduciría para todos los constituyentes excepto en total de cobre, aceite y grasa, y total de

bacteria de coliform, que incrementaría por 6 por ciento, 2 por ciento, y menos de 1 por ciento, respectivamente.

- ◆ La Alternativa C generaría un incremento en el año 2015 de cargas de contaminantes comparada con las condiciones de la línea de base de 1996 de aproximadamente 2 a 9 por ciento por metales y 8 por ciento por aceite y grasa. Estos mismos constituyentes se incrementan cuando se comparan a la Alternativa No Acción/No Proyecto, con la excepción del total de plomo y zinc, que podría disminuir por un 23 y 5 por ciento, respectivamente. La disminución de las cargas de contaminantes anuales estimados relativos a la Alternativa No Acción/No Proyecto para los otros constituyentes modelados están entre 2 por cientos y 27 por ciento.
- ◆ La Alternativa D generaría un incremento en el año 2015 en las cargas de contaminantes de aproximadamente 8 a 9 por ciento por metales y aceite y grasa, y entre 2 y 8 por ciento para casi todos los constituyentes modelados cuando comparado con las condiciones de la línea de base de 1996. Cuando comparada con la Alternativa No Acción/No Proyecto, la estimada carga de contaminantes de algunos constituyentes se incrementaría cuando otros se disminuiría como resultado de la Alternativa D. Una disminución de entre el 1 por ciento al 18 por ciento ocurriría por el total de sólidos suspendidos, total de nitrógeno Kjeldahl, total plomo, BOD₅, COD, amonía, y bacteria fecal de enterococcus. Incrementos en las cargas entre menos de 1 por ciento al 5 por ciento resultaría para los otros modelos constituyentes en el año 2015 cuando comparada a la Alternativa No Acción/No Proyecto.

Flujo de Aguas en Condiciones Secas: Estos tipos de corrientes de agua son generados por actividades que incluyen mantenimiento, irrigación de áreas verdes, lavado y servicio de aeronaves y vehículos, limpieza de áreas pavimentadas, etc. Bajo la Alternativa D, el existente tazón de retención de agua ubicado dentro del área de drenaje de Imperial continuaría capturando flujo de agua secas y mojadas que después es tratado en la Planta de Tratamiento de Hyperion (Hyperion Treatment Plant). Se espera que en la Alternativa D tenga impactos no significativos en la calidad del agua asociados con condiciones secas.

Plan de Acción Ambiental: Un plan de drenaje detallado se desarrollará. Este plan incluirá un elemento sobre la calidad del agua con la intención de minimizar los efectos en la calidad del agua de superficie por las operaciones del aeropuerto y prevenir un incremento neto en cargas de contaminantes para el agua de superficie resultando por la alternativa del Plan Maestro que sea seleccionada. Medidas que se incluirán y aplicarán en conjunto con la implementación del Plan Maestro se basará en el *Plan de Atenuación de Estándares en las Aguas Pluviales Urbanas* de la Junta para el Control de la Calidad del Agua Regional de California (California Regional Water Quality Control Board's *Standard Urban Storm Water Mitigation Plan*). Con la implementación de los Compromisos del Plan Maestro, se reducirían los impactos de la calidad de agua en cualquiera de las alternativas de construcción a un nivel abajo del significativo.

Recursos Históricos/Arquitectónicos y Arqueológicos/Culturales

Se ha realizado un inventario para identificar las propiedades históricas y evaluar cualquier propiedad prehistórica y/o histórica que podría ser afectada por la implementación de una o más de las alternativas de construcción del Plan Maestro. Al concluir el proceso del inventario, 11 propiedades fueron identificadas como en la lista o elegible para la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos (National Register of Historic Places), el Registro de California de Recursos Históricos (California Register of Historical Resources), y/o registros locales aplicables. Aunque consulta entre el FAA y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de California (California State Historic Preservation Office - SHPO) sobre la determinación de elegibilidad al Registro Nacional para esos recursos históricos/arquitectónicos y arqueológicos dentro del Área de Efecto Potencial (Area of Potential Effect) continúa actualmente, de las 11 propiedades identificadas, dos serían afectadas por la Alternativa D a nivel estatal. Sin embargo, con la implementación del Compromiso HR-1 del Plan Maestro, impactos a una de esas propiedades, el Vecindario de Morningside Park, sería menos significativa. Para el Distrito Industrial del Aeropuerto Internacional (International Airport Industrial District), para cuales impactos significantes se podrían mitigar a niveles más bajos de lo significativo sin abandonar el proyecto, sería necesaria una Declaración sobre Consideraciones Primordiales (Statement of Overriding Considerations). A nivel federal, por medio de la Sección 106 del Acta Nacional de Preservación Histórica (National Historic Preservation Act) y la

Resumen Ejecutivo

Sección 4(f) del Acta del Departamento de Transporte de los E.U. (U.S. Department of Transportation Act), la Alternativa D no tendría efectos en propiedades en la lista o elegible para la lista del Registro Nacional de Lugares Históricos.

Comparación de Impactos ES-17

Propiedades Significantes Afectadas (Directa o Indirectamente) por las Alternativas del Plan Maestro

	Federal ¹	Estatal ² / Local ³	No Acción/ No Proyecto	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D
Recursos Históricos/Arqueológicos							
Hangar Uno	En Lista	En Lista	No	No	Sí	No	No
Edificio Temado	Elegible	En Lista	No	No	No	No	No
Complejo Central de Merle Norman	Elegible	Elegible	No	No	Sí	No ⁴	No
Teatro Académico	Elegible	Elegible	No	Sí	Sí	Sí	No
CA-LAN-2345 (sitio arqueológico)	Elegible	Elegible	No ⁵	No	No	No	No
Depósito de Municiones de la Segunda Guerra Mundial	Elegible	Elegible	No	No	No	No	No
Complejo en la Terminal Intermedia	No Elegible	Elegible	No	Sí	Sí	Sí	No
Distrito Industrial del Aeropuerto Internacional	No Elegible	Elegible	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Vecindario de Morningside Park	No Elegible	Elegible	No	Sí	Sí	Sí	Sí
Centinela Adobe ⁶	En Lista	En Lista	No	Sí	No	Sí	No
Randy's Donuts ⁶	Elegible	Elegible	No	Sí	No	Sí	No

¹ Federal = Registro Nacional de Lugares Históricos.

² Estado = Registro de California de Recursos Históricos.

³ Local = Monumento Cultural y Histórico de la Ciudad de Los Angeles, Monumento Local de la Ciudad de Inglewood o recurso arqueológico único, como es definido por las Guías de CEQA - Sección 15064.5© y PRC Sección 21083.2(g)

⁴ Modificado desde la publicación del Borrador EIS/EIR para corregir errores tipográficos. Esta modificación no altera las conclusiones del Borrador EIS/EIR.

⁵ Modificado desde la publicación del Borrador EIS/EIR para corregir errores tipográficos. Aunque el hangar de doble arcos, ubicado dentro del Complejo en la Terminal Intermedia, sería demolido. No es contribuyente al Complejo; entonces, no impacto ocurriría.

⁶ La propiedad solo sería afectada si la Alternativa preferida para la Vía Expresa de LAX no fuera seleccionada.

Fuente de Información: FAA y Corporación de Servicios de PCR, 2003.

Plan de Acción Ambiental: Reconociendo el potencial impacto en propiedades históricas, LAWA ha adoptado un Compromiso en el Plan Maestro que podría garantizar la preservación de las propiedades históricas por medio del reviso de diseño y desarrollo adyacentes a esos recursos y haciendo modificaciones a esas propiedades de manera consistente con los Estándares del Secretario del Interior para el Tratamiento de Propiedades Históricas (Secretary of the Interior Standards for the Treatment of Historic Properties - Standards).¹² Además, cuando las medidas de disminución del ruido se lleven a cabo en esos tipos de propiedades afectadas bajo el Programa de Atenuación de Ruido de Aeronaves (Aircraft Noise Mitigation Program), LAWA se aseguraría que dichos métodos se desarrollen con la aprobación de un historiador arquitectónico calificado o un arquitecto histórico,¹³ cumpliendo con los Estándares.

Se han elaborado una serie de Medidas de Mitigación basadas en normas y reglamentos federales, estatales y locales establecidos para actividades de preservación histórica. Estas medidas de mitigación incluyen, pero no se limitan a, supervisión arqueológica durante actividades de construcción, procesos de recuperación y reportes, consultoría con representantes de los Indígenas Nativos Americanos (Native American), desarrollo de materiales educativos aplicables, y conclusión de evaluaciones sobre Edificios Americanos Históricos (Historic American Buildings).

¹² Weeks and Grimme, The Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties with Guidelines for Preserving, Rehabilitating, Restoring, and Reconstructing Historic Buildings. U.S. Department of the Interior, National Park Service, 1995.

¹³ Alguien que alcanza los Estándares de Cualificación Profesional de la Secretaría del Interior.

Comunidades Bióticas

Las comunidades bióticas susceptibles son la flora y la fauna que tienen una designación bajo una ley o reglamento estatal o federal, o que han sido clasificadas por una agencia u organización. Entre los ejemplos se pueden incluir un plan de conservación de un hábitat, el Acta de Protección de Plantas Nativas de California (California Native Plant Protection Act), el Acta sobre Tratados de Aves Migratorias (Migratory Bird Treaty Act), o el Departamento de Pesca y Caza de California (California Department of Fish and Game). (Una sección que viene a continuación trata los impactos potenciales a las especies clasificadas como “especies en peligro de extinción” bajo el Acta de Especies en Peligro de Extinción estatal y federal).

Este análisis considera cambios en las condiciones de la línea de base, clarificando el método utilizado en el Borrador EIS/EIR, y analiza impactos potenciales e indirectos a los recursos bióticos por las operaciones del aeropuerto como son las emisiones de aire y luz y ruido.

Los resultados de estos análisis han determinado que las alternativas del Plan Maestro podrían tener impactos significantes en hábitats sensibles designados por el estado por la construcción de las ayudas de navegación y rutas de servicio dentro de las Dunas de Los Angeles/El Segundo.

Bajo la Alternativa D, la construcción de las ayudas de navegación y las rutas de servicio dentro de las Dunas de Los Angeles/El Segundo resultaría en la conversión de 1.53 acres de hábitat designado como sensible por el estado, incluyendo 0.63 acres dentro el Área de Restauración de Hábitat de la mariposa azul de El Segundo. Esto es considerado como un impacto significativo. Las medidas de mitigación propuestas reduciría el impacto de esta conversión del hábitat a un nivel abajo de lo significativo.

Impactos a hábitats sensibles designados por el estado por la construcción de las ayudas de navegación bajo las Alternativas A, B y C han sido revisadas desde la publicación del Borrador EIS/EIR para incluir impactos por las rutas de servicios asociados.

Comparación de Impactos ES-18

Comparación de Impactos Potenciales a Hábitats Sensibles Designados por el Estado por Alternativas (Medido en acres para 2015)

	NA/NP	A	B	C	D
Impactos en Hábitats Sensibles Designados por el Estado por la Construcción de las Ayudas de Navegación y Rutas de Servicio dentro de las Dunas de Los Angeles/El Segundo Dunes (incluyendo el área dentro del Área de Restauración de Hábitat)	0 (0)	1.34 (0.70)	1.16 (0.39)	0.69 (0)	1.53 (0.63)
Fuente de Información:	Sapphos Environmental, Inc. 2003.				

Un Proceso de Mitigación de Evaluación de Terreno (Mitigation Land Evaluation Procedure - MLEP) se usó para evaluar los impactos potenciales de cada una de las alternativas propuestas en las comunidades bióticas y flora y fauna sensibles dentro de las arcas del Plan Maestro. Un MLEP es un método de cuantificar hábitats usando el producto de concordia de hábitat por especies en el área, y el extento del hábitat areal. Las consecuencias ambientales de cada una de las alternativas del proyecto fueron cuantificadas en términos de unidades de hábitat.

La implementación de la Alternativa D resultaría en la pérdida potencial de 45.43 unidades de hábitat por la conversión de espacio abierto a áreas urbanizadas. La pérdida potencial de unidades de hábitat asociado con la Alternativa No Acción/No Proyecto y las Alternativas A, B y C no ha cambiado desde la publicación del Borrador EIS/EIR.

Comparación de Impactos ES-19

Comparación de Impactos Potenciales a Comunidades Bióticas por Alternativas (Medidas en Unidades Hábitats 2015)

	NA/NP	A	B	C	D
Pérdida Potencial de Unidades Hábitat al Convertir el Espacio Abierto en Áreas de Jardín o Áreas Urbanizadas	-17.87	-61.27	-67.81	-49.87	-45.43

Además, similar que con las otras alternativas, la Alternativa D evaluó la pérdida de especies sensibles. La Alternativa D requiere la mitigación de impactos potencialmente significantes en la primula vespertina de Lewis (Lewis' evening primrose), el sapo pies de azadon del oeste (western spadefoot toad), la liebre cola negra de San Diego (San Diego black-tailed jackrabbit), el alcaudon (loggerhead shrike), y árboles maduros.

El análisis de impactos potenciales indirectos a los recursos bióticos por las operaciones del aeropuerto determinó que no impactos significantes a comunidades bióticas sensibles y especies de animales y plantas sensibles ocurriría bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto o las Alternativas A, B, C y D.

Plan de Acción Ambiental: Una de las medidas de mitigación primarias para las comunidades bióticas sería un programa de reemplazo de hábitat. Se calcularon las perdidas de hábitat para cada una de las alternativas y el mismo número de unidades de hábitats sería reemplazado en forma individual al mejorar los hábitats existentes dentro de la ya existente área de las Dunas de Los Angeles/El Segundo. Las localidades de hábitats reemplazadas serían vigiladas para asegurar su viabilidad y restauración a largo plazo.

Se elaborarían e implementarían planes de conservación en el programa de reemplazo de hábitat para reemplazar pérdidas de individuos de una población de planta y tres de animales. El éxito de los planes sería supervisado durante un máximo de cinco años.

LAWA también identificará e implementará medidas para reducir los impactos durante la construcción, operación y mantenimiento, incluyendo la implementación de medidas preventivas en donde la construcción o andamiaje esté cerca del Área de Restauración de Hábitat, así como un control ambiental durante el proceso de construcción.

Especies Amenazadas y en Peligro de Extinción

El análisis de impactos potenciales en especies que son oficialmente designadas como en peligro o amenazadas fue conducido para la Alternativa D basado en los métodos que se usaron para las Alternativas A, B y C. Además, el análisis considera cambios a las condiciones de la línea de base, evaluaciones más corrientes sobre el Alcón Peregrino Americano (American Peregrine Falcon - *Falco peregrinus anatum*) y la mariposa azul de El Segundo (*Euphilotes battoides allyni*), y el análisis de los impactos indirectos potenciales al Alcón Peregrino Americano por las operaciones del aeropuerto. Evaluaciones más corrientes del camarón equinodermo de Riverside (Riverside fairy shrimp - *Streptocephalus woottoni*) no fue requerido. El Alcón Peregrino Americano fue removido de la lista del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (U.S. Fish and Wildlife Service - USFWS) el 25 de Agosto, 1999; sin embargo, es una especie amenaza bajo la lista estatal de California.

El resultado de estos análisis ha determinado que las alternativas del Plan Maestro pueden tener impactos significativos para las poblaciones de dos especies silvestres en la lista federal, el camarón equinodermo de Riverside y la mariposa azul de El Segundo. Medidas de Mitigación propuestas reducirían el impacto en estas especies muy por abajo de un nivel significativo.

Camarón Equinodermo de Riverside: Quistes del camarón equinodermo de Riverside se encontraron ocupando 1.3 acres de áreas efímeramente húmedas en el aeródromo.

- ◆ Impactos ambientales al camarón equinodermo de Riverside bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto y las Alternativas A, B, y C no ha cambiado de lo que fue descrito en el Borrador EIS/EIR.

- ◆ Bajo la Alternativa D, 1.3 acres de hábitats de pantanos en las que se encontraron quistes de camarón serían afectados, ya sea directamente (por ejemplo, pantanos rellenos) o indirectamente (la hidrología del pantano es alterada) como resultado de andamiaje de construcción y el desarrollo de un garage de estacionamiento para empleados. Esto es considerado como un impacto significativo. Sin embargo, la implementación de las recomendadas medidas de mitigación reduciría los impactos en esas especies a niveles abajo de lo significativo.

La Mariposa Azul de El Segundo: La mariposa azul de El Segundo está presente dentro de las Dunas de Los Angeles/El Segundo en el existente y restaurado Anteduna Sur y Pastizales de Dunas Sur.

- ◆ Impactos ambientales a la mariposa azul de El Segundo bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto y la Alternativa C no ha cambiado de lo descrito en el Borrador EIS/EIR.
- ◆ La Alternativa A resultaría en la conversión de 8,514 pies cuadrados (0.20 acres) de hábitat ocupado por la mariposa azul de El Segundo en el Área de Restauración de Hábitat por las instalaciones de las ayudas de navegación y las asociadas rutas de servicio; la Alternativa B resultaría en la conversión de 2,316 pies cuadrados (0.05 acres) de hábitat ocupado en el Área de Restauración de Hábitat. Estos impactos se consideran significantes. Las medidas de mitigación propuestas reduciría el impacto de esta conversión de hábitat a un nivel abajo de significancia.
- ◆ La Alternativa D resultaría en la conversión de 10,597 pies cuadrados (0.24 acres) de hábitat ocupado por la mariposa azul de El Segundo en el Área de Restauración de Hábitat por las instalaciones de las ayudas de navegación y las asociadas rutas de servicio. Esta conversión se considera como un impacto significativo. Las medidas de mitigación propuestas reduciría el impacto de esta conversión de hábitat a un nivel abajo de lo significativo.

Plan de Acción Ambiental: Las técnicas de reubicación y reemplazo de hábitat serían utilizadas para atenuar el impacto a las dos especies afectadas a menos de los niveles de lo significativo.

- ◆ Para el camarón equinodermo de Riverside, el total de 1.3 acres de área efímeramente pantanosa que contienen quistes del camarón equinodermo de Riverside serían repuestas con una proporción de 3:1 en algunas regiones alternas adecuadas donde el camarón equinodermo de Riverside pueda completar su ciclo de vida. El hábitat sustituto sería señalado en colaboración con USFWS. Los valores del nuevo hábitat serían mayores a los valores presentes en el hábitat existente.
- ◆ Para atenuar los impactos a la mariposa azul de El Segundo, se crearía un hábitat sustituto adecuado con una proporción de 1:1 para compensar la pérdida de hábitat ocupado. La pupa de la mariposa azul de El Segundo también sería trasladada en coordinación con USFWS para minimizar los impactos para la mariposa dentro del Área de Restauración de Hábitat. La construcción sería programada fuera de la temporada de vuelo de la mariposa.

Pantanos

Este análisis está enfocado hacia las áreas dentro del área de estudio del Plan Maestro que entra dentro de la definición legal de pantanos tal y como las define y protege la ley federal. LAX se encuentra localizado dentro de un área que, históricamente, consistía de un llano plano en donde se encontraba una mezcla de pastizales y hábitats de maleza de la costa entremezclado con estanques vernaes. A diferencia de las cienagas, los pantanos o los fangos que la gente tiende a asociar con los hábitats de pantanos, los estanques vernaes son charcos poco profundos que se inundan temporalmente. El conjunto de estanques vernaes que estaba presente en el sitio hasta la década de los 30 ha sido convertido como resultado de nivelaciones, almacenajes y nuevas configuraciones.

De los 52 sitios evaluados para la presencia o ausencia de pantanos, 9 sitios con un área total de 1.3 acres cumple con los criterios de hidrología de pantanos según el Cuerpo del Ejército de Ingenieros de los Estados Unidos (United States Army Corps of Engineers - USACOE).

- ◆ Bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto, los impactos ambientales a pantanos no ha cambiado de lo que fue descrito en el Borrador EIS/EIR. Sin embargo, para clarificar la discusión, las existentes acres de 1.3 de pantanos están ubicadas dentro del Área de Operaciones del Aeropuerto (Airport Operations Area - AOA) en el oeste y está sujeta a operaciones rutinarias y actividades de mantenimiento. Operaciones a largo plazo y mantenimiento al oeste del AOA resultaría en la pérdida de valores de hábitat y funciones normalmente asociados con pantanos.

Resumen Ejecutivo

- ◆ Bajo la Alternativa D, 1.3 acres de pantanos se afectarían, ya sea directamente (por ejemplo, pantanos rellenos) o indirectamente (la hidrología del pantano es alterada) como resultado de andamiaje de construcción y el desarrollo del garage de estacionamiento para empleados. Este impacto es considerado como significativo. Sin embargo, las medidas de mitigación han sido propuestas para reducir el impacto a un nivel abajo de lo significativo.

Plan de Acción Ambiental: Las medidas para atenuar las molestias y conversiones a estos terrenos pantanosos reducirían los impactos a niveles abajo de lo significativo. La mitigación incluiría reemplazar 1.3 acres de terrenos pantanosos afectados y su hábitat a otro sitio adecuado en una proporción de 3:1. Después de consultar con USFWS y USACOE, los sitios alternos podrían resultar de hábitats con valores más alto que aquellos de los terrenos pantanosos dentro de los límites del plan.

Construcción

Los compromisos del Plan Maestro y la medidas de mitigación serían implementadas para reducir o evitar impactos significantes de construcción asociados con las alternativas de construcción. En la mayoría de los casos, la mitigación reduciría los impactos a menos de los límites significantes. No obstante, habrían impactos de construcción significantes e inevitables de ruido, uso de suelo, transporte terrestres, trastorno a la comunidad y alteración en los patrones de superficie, calidad del aire y escuelas.

Ruido: Las actividades de construcción generarían impactos de ruido relacionados con la operación de equipo necesario para la demolición y construcción de varias instalaciones. Los impactos de ruido dependerían de la distancia que haya entre quien escuche y el área de construcción, el tipo y el número de piezas de maquinaria, duración de la operación del equipo y el tiempo de la construcción. Se anticipa que las actividades de construcción resultarían en niveles de ruido 5 dBA L_{eq} sobre los niveles ambientales cerca de usos residenciales y escolares susceptibles. Las medidas de mitigación propuestas para reducir los impactos incluyen el uso de dispositivos para controlar el ruido en equipo de construcción, ejecución de las operaciones de construcción tan lejos posible como se pueda de las zonas susceptibles, y programación de las actividades más ruidosas para evitar las horas susceptibles del día. A pesar de estas medidas de mitigación, las operaciones de construcción se anticipa que resulte en impactos de ruido significantes que no se pueden mitigar completamente.

Uso de Suelo: Los efectos combinados de construcción asociados con ruido, emisiones de aire, e interrupción de transporte afectarían los usos de suelo en los alrededores de los límites del Plan Maestro. Las medidas de mitigación propuestas para estas relacionadas disciplinas ambientales también reducirían los impactos sobre los usos de las tierras de los alrededores. No obstante el ruido, la calidad del aire, e impactos de tráfico relacionados con la construcción seguirían siendo significantes.

Transporte Terrestre: El tráfico de caminos para trasladar materiales desde y hacia las zonas de construcción y de los trabajadores trasladándose a las zonas de trabajo tendrían un impacto en el tráfico local. El tráfico entrante podría ser desviado a causa de cierres de caminos y disminuiría el nivel de servicio en algunas de las afectadas intersecciones de camino. LAWA ha implementado compromisos en el Plan Maestro para el establecimiento y uso de rutas de transporte, separación del tráfico de construcción del tráfico regular del aeropuerto; desarrollo de un plan de desviación; y establecimiento de una oficina de coordinación del tráfico para asegurar que el tráfico de construcción sea coordinado y minimizado.

Inconveniencias para la Comunidad y Alteración en los Patrones de Transporte Terrestre: Durante la construcción de las alternativas de construcción, se darían varias mejoras alrededor de las arterias principales y los caminos alrededor del aeropuerto. Durante este período, existiría la posibilidad de desvíos temporales y congestiones que comprometerían el acceso a instalaciones, servicios, residencias y negocios de la comunidad. Los compromisos del Plan Maestro identificó que en el Transporte Terrestre también reducirían los impactos de inconveniencias a la comunidad. Sin embargo, los impactos del tráfico relacionado con la construcción que en su turno tendría impacto al acceso a servicios e instalaciones a la comunidad seguirían siendo significantes.

Calidad del Aire: Las actividades de construcción resultarían en emisiones del equipo de construcción, vehículos de carga, actividades de movimiento de tierra y vehículos de empleados. Estas emisiones excederían los límites de emisiones del Distrito de Manejo de la Calidad Del Aire de la Costa Sur (South Coast Air Quality Management District - SCAQMD) de monóxido de carbono (CO), compuesto orgánicos

volátiles (VOC), óxidos de nitrógeno (NO_x), y materia particulada (PM₁₀). Las emisiones por las Alternativas A, B y C excederían los límites de emisión de SCAQMD para SO₂. Las medidas de mitigación propuestas para reducir los impactos incluyen el uso de vehículos de combustibles limpios para entregas de material de construcción, uso de estabilización de tierra y regado para reducir las emisiones de polvo escapado, y el uso de una instalación de triturado de roca para minimizar las rutas de carga, entre otras medidas.

Escuelas: Tres escuelas públicas podrían ser potencialmente afectadas por el ruido asociado con las actividades de construcción. Las medidas de mitigación propuestas para reducir los impactos en las escuelas se describen bajo la sección de Ruido.

Determinación de Riesgos para la Salud Humana (CEQA)

Determinación de riesgo es un proceso altamente incierto que sigue evolucionando. Grandes incertidumbres existen en la estimación de emisiones de contaminantes tóxicos de aire (toxic air pollutants – TAPs) de equipos móviles del aeropuerto (particularmente emisiones de acroleína de aeronaves), la dispersión de estos TAPs en el aire, la exposición a humanos de dichos TAPs y los riesgos asociados a la salud. La Determinación de Riesgos para la Salud Humana (Human Health Risk Assessment - HHRA) se basarán en los mejores datos y metodologías disponibles.

Como otras instalaciones que acomodan vehículos que consumen combustible, LAX puede liberar TAPs en el aire en los alrededores del aeropuerto. Estos TAPs pueden provenir de aeronaves, equipos de servicio terrestre (ground service equipment - GSE), tráfico dentro y fuera del aeropuerto, instalaciones de mantenimiento y otras causas. Impactos potenciales a la salud humana asociados con la liberación de esos TAPs puede incluir riesgo de cáncer y riesgo no cancerosos como son los crónicos (a largo plazo) y agudos (a corto plazo) por resultado de inhalar los TAPs.

Aunque no existen regulaciones que establece los niveles significantes para toda un complejo como LAX, LAWA ha desarrollado, para propósitos del análisis de CEQA de las alternativas del Plan Maestro, niveles significantes para la determinación de riesgos para la salud humana basados en pólizas recientes de SCAQMD. Los niveles significantes de CEQA que se usaron en este análisis incluye: (1) un aumento incremental de riesgo de cáncer más alto que 10 en un millón de residentes potencialmente expuestos o niños en escuelas; (2) un índice total incremental de riesgo crónico más alto que 5 por cada sistema de órgano a cualquier localidad de receptor; (3) un índice total de riesgo agudo incremental más alto que 1 por cada sistema de órgano en cualquier localidad de receptor; y (4) superación de de los Límites de Exposición Permitibles – Average Tiempo Cargado por Trabajadores.

Es de notarse que hay muy pocos datos corrientes, información de investigaciones, y análisis de TAPs como resultado de operaciones de aeropuertos. Esto es particularmente verdadero relativo a factores de emisiones de TAPs por aeronaves. La base para casi todos los factores de emisiones de TAP por aeronaves comerciales es de datos derivados por la prueba de un tipo de aeronave conducido hace más de 15 años. Estos factores de emisiones publicados fueron desarrollados con la intención de inventariar las emisiones estatales y regionales y no se previno que fueran utilizados como modelos de dispersión atmosférica de TAPs por aeropuertos individuales. Además, los efectos combinados de riesgo a la salud humana y efectos ambientales relacionados con TAPs del aeropuerto y TAPs de otros recursos tampoco existen bien documentados. Por esta y otras razones, los resultados del análisis discutido aquí son basados en los mejores datos, información, y técnicas de modelos corrientemente disponibles pero todavía sujetos a un alto riesgo de imprecisión y incertidumbre. Como parte del análisis de CEQA, las implicaciones a la salud por la implementación del Plan Maestro de LAX fueron evaluadas.

Los encuentros primarios, incluyendo las conclusiones de CEQA sobre impactos significantes, del HHRA son los siguientes:

- ◆ Riesgos a la salud para la mayoría de residentes en las cercanías (cancerosos, no cancerosos crónicos y no cancerosos agudos) serían más bajos por la Alternativa D que la línea de base de 1996 o por las condiciones del Año 2000. Algunos riesgos a la salud para individuos expuestos al máximo (cancerosos [línea de base 1996] y no canceroso crónico [Año 2000]) por la Alternativa D incrementaría un poco en áreas pequeñas adyacente al aeropuerto comparado con la línea de base de 1996 y las condiciones del Año 2000; sin embargo, el incremento sería abajo de lo significativo.

Resumen Ejecutivo

- ◆ Riesgos a la salud para residentes cercanos (canserosos, no cancerosos crónicos y no cancerosos agudos) sería más bajo por la Alternativa D en 2013 y 2015 que si no se hicieran mejoras del Plan Maestro (por ejemplo, la Alternativa No Acción/No Proyecto).
- ◆ Predicciones más bajas de riesgos a la salud por la Alternativa D es el resultado de aumentada eficiencia en el aeropuerto, particularmente la reducción en los tiempos de aeronaves encendidas y paradas y tiempos de aeronaves navegando por las pistas de rodaje.
- ◆ Algunos riesgos a la salud (canserosos, no cancerosos crónicos y no cancerosos agudos) por las Alternativas A, B, y C incrementaría en algunas localidades comparada a la línea de base de 1996 y las condiciones en el Año 2000. En algunos casos, estos incrementos serían más altos de los niveles significante de CEQA. Sin embargo, los riesgos a la salud se disminuirían para muchas localidades cerca del aeropuerto. Por una gran parte, los riesgo a la salud serían más bajos para las tres alternativas de construcción en años futuros que bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto.
- ◆ Si no se hicieran mejoras en el aeropuerto (la Alternativa No Acción/No Proyecto), riesgos a la salud por recursos relacionados con el aeropuerto para residentes cercanos se incrementarían del 1996 al 2015, dada la incrementada actividad en el aeropuerto y la continua congestión.
- ◆ Riesgos cancerosos cumulativos no se disminuirían (la Alternativa D) o incrementarían un poco (las Alternativas A, B, y C). Donde los riesgo cumulativos se incrementen, la contribución de las alternativas serían muy bajas en comparación al riesgo total de todos los recursos en el área.
- ◆ Riesgos no cancerosos cumulativos (crónicos y agudos) solo podrían ser evaluados de manera general. Posibles riesgos cumulativos bajo la Alternativa D podrían ser menor que la línea de base de 1996 y las condiciones del Año 2000. Posibles riesgos cumulativos para las otras alternativas de construcción se incrementarían arriba de los niveles de 1996.

La base de estas conclusiones se resumen abajo.

Métodos para Estimar los Impactos a la Salud Humana: Un HHRA por TAPs liberados por LAX durante operaciones del aeropuerto fue conducido como se define en la Agencia de Protección Ambiental de California (California Environmental Protection Agency - CalEPA) y guías de la Agencia de Protección Ambiental de los E.U. (U.S. Environmental Protection Agency - USEPA). Un HHRA examina el potencial para exposición a largo plazo (exposición sobre muchos años) de incrementar los dos riesgo cancerosos y no cancerosos. Además, el HHRA evalúa el potencial por exposición a corto plazo (1 hora) para causar impactos inmediatos, o agudos a la salud.

El HHRA encontró que los riesgos más potenciales a la salud humana se atribuyen a la liberación de solo un poco de químicos, incluyendo partículas de diésel, 1,3 de butadieno, benceno, y acroleína. El HHRA también encontró que la inhalación de estos TAPs fue la única manera notable en la cual personas viviendo cerca de LAX podrían ser expuestas.

En vista de las incertidumbres, asociados con la determinación de riesgo y consistente con las guías estatales y federales sobre la determinación de riesgo en otros contextos, los métodos utilizados en el HHRA fueron conservativos. Esto es, métodos más factible que son usados en sobre estimar que subestimar los posibles riesgos a la salud. Por ejemplo, riesgo canserosos fueron calculados hipotéticamente para individuos que viven en localidades donde las concentraciones de TAPs se predice en ser las más altas. Estos individuos se asumen en ser expuestos por 24 horas por día casi todos los días del año y por 30 o 70 años (esencialmente toda una vida) para maximar estimados de cuantos químicos más una person podría inhalar viviendo cerca de LAX.

Además, se asume que la gente esté afuera de donde las concentraciones de TAP en el aire son las más altas durante todo el tiempo que la exposición ocurre, a pesar del hecho que personas permanecen considerablemente más tiempo dentro que afuera. Estimaciones de riesgos cancerosos se basan en que se asume exposición conservativa que representa predicciones del peor caso que se puede asociar con respirar químicos liberados por LAX durante y después de la implementación del Plan Maestro. Miembros actuales de la población cerca de LAX, que no están expuestos altamente, se espera que encaren riesgo a la salud más bajos.

Posible Impactos del Proyecto a la Salud Humana: Estimaciones de posible riesgos cancerosos o no cancerosos como impactos incrementales relativo a la línea de base de 1996 y las condiciones del Año 2000 fueron desarrolladas para este análisis. De esta manera permite una comparación directa de los relativos impactos de las alternativas de construcción y la Alternativa No Acción/No Proyecto.

Riesgos Cancerosos – Comparando las liberaciones de TAPs mitigados a los niveles significantes de CEQA indica que:

- ◆ Después que las medidas de mitigación se implementen, los riesgos cancerosos por las Alternativas A, B, y C en 2005 son menos significantes. En todas las áreas, riesgos cancerosos serían menos que los de las condiciones de la línea de base de 1996 resultando en impactos beneficiosos bajo las Alternativas A, B, y C en 2005.
- ◆ Después de construcción en 2015, riesgos cancerosos incrementados por las Alternativas A, B, y C se estiman en ser menos significantes y hasta en áreas más grandes cerca del aeropuerto podrían experimentar reducidos riesgos cancerosos.
- ◆ Estimaciones de incrementados riesgos cancerosos se disminuirían por la Alternativa D de los de la línea de base de 1996 en casi todas las localidades en la venedad del aeropuerto para los dos años, intermedio y final de construcción. Pequeños incrementos en la estimación de riesgos cancerosos estimados se predicen para una pequeña área adyacente al aeropuerto comparada con la línea de base de 1996; sin embargo, estos incrementos serían menos significantes.

Riesgos No Cancerosos – Comparando las liberaciones de TAPs mitigados a los niveles significantes de CEQA indica que:

- ◆ Después que las medidas de mitigación se implementen, riesgos crónicos no cancerosos a la salud en 2015 serían significantes en comparación con los niveles de 1996 por las Alternativas B y C.
- ◆ Riesgos crónicos no cancerosos a la salud por Alternativa A serían menos significante en 2015.
- ◆ Riesgos no canceroso por las Alternativas A, B, y C no serían significante en el año intermedio, durante construcción.
- ◆ Riesgo agudos no cancerosos serían significantes comparados con los niveles de 1996 en 2015 por las Alternativas A, B, y C. Casi todos los riesgo no cancerosos son causados por acroleína, y posible efectos a personas expuestas a este TAP son limitadas a leves irritaciones de los ojos y membranas mucosas. Efectos más serios en la salud no se anticipan a las concentraciones bajas que se predicen en el aire cerca de LAX.
- ◆ Riesgos crónicos y agudos no cancerosos se disminuirían bajo la Alternativa D de las condiciones de la línea de base de 1996 por todas las localidades en el vecindario del aeropuerto para los dos años, intermedio y al final de construcción. Los impactos benéficos de la Alternativa D ocurriría aunque sea en localidades donde las concentraciones de TAPs puedan ser las más altas.

Comparación a las Condiciones del Año 2000 – Riesgos cancerosos incrementales y riesgos no cancerosos también fueron estimados usando condiciones del Año 2000 como base de comparación. Las actividades en el Año 2000 incluyeron alrededor de 9 millones de pasajeros anuales adicionales sobre la actividad observada en 1996. La diferencia en emisiones de TAPs entre las condiciones del Año 2000 y las alternativas fueron entonces menos de la diferencia entre la línea de base de 1996 y las alternativas. Como consecuencia, riesgos cancerosos incrementales y estimaciones de riesgos no cancerosos son menos que las condiciones del Año 2000 que se usaron como referencia para casi todos los receptores y localidades dentro del área de estudio.

Impactos del Proyecto Cumulativos: Impactos cumulativos de las cuatro alternativas de construcción fueron evaluadas comparando posibles riesgos cancerosos incrementales de las alternativas del Plan Maestro con estimaciones de riesgos cancerosos de contaminación del aire total de todos los recursos conducidos por SCAQMD en el estudio de "MATES-II". Impactos cumulativos para riesgos no cancerosos crónicos y agudos para la salud fueron evaluados usando datos del USEPA. El análisis de los impactos cumulativos encontró que:

- ◆ La Alternativa D reduciría los riesgos cancerosos cumulativos comparados con las condiciones de la línea de base de 1996. Las Alternativas A, B, y C reducirían los riesgos cumulativos en ciertas localidades e incrementarlas en otras. En áreas donde los riesgos cumulativos se incrementarían, la contribución de estas alternativas a los impactos cumulativos serían muy bajos comparado a todos los riesgos por parte de todos los recursos en el área.
- ◆ Las Alternativas A, B y C podrían causar un incremento en riesgos no cancerosos relativos para las dos exposiciones, crónicas y agudas, para algunas áreas cerca del aeropuerto. En otras áreas grandes, cambios al aeropuerto podría resultar en una disminución neta en riesgos cumulativos.

Resumen Ejecutivo

- ◆ Impactos asociados con la Alternativa D se predicen para reducir riesgos cumulativos en todas las localidades alrededor del aeropuerto para los dos efectos a salud no cancerosos, crónicos y agudos.

Comparación de las Alternativas de Construcción y la Alternativa No Acción/No Proyecto: La Alternativa No Acción/No Proyecto asume que no habrían cambios sustanciales a las instalaciones de LAX, y se basa en proyecciones de crecimiento en las actividades del aeropuerto entre 1996 y el año horizonte de 2015. Congestión en el aeropuerto durante este tiempo se espera que se ponga peor sin ninguna mejora adicional. Una comparación de las alternativas de construcción con la Alternativa No Acción/No Proyecto encontró que:

- ◆ En todos los casos, las alternativas de construcción se espera que alivie la congestión actual y lo precedido para el futuro al hacer las operaciones del aeropuerto, particularmente operaciones de aeronaves, más eficientes. Como resultado, después de la implementación de las medidas de mitigación, las alternativas de construcción reduciría generalmente los impactos predichos a la salud humana comparado con la Alternativa No Acción/No Proyecto.
- ◆ Implementación de cualquiera de las alternativas de construcción es entonces anticipada a reducir los futuros impactos de la salud para la mayoría de las personas viviendo, trabajando o yendo a la escuela cerca del aeropuerto.
- ◆ Para todas las alternativas de construcción, riesgos cancerosos serían más bajos que los asociados con la Alternativa No Acción/No Proyecto.
- ◆ Impactos a la salud humana de impactos crónicos no cancerosos por residentes expuestos al máximo bajo las Alternativas B y C podrían ser un poco más alto que los predichos con la Alternativa No Acción/No Proyecto.
- ◆ Impactos agudos de la salud humana predichos por la Alternativa D serían más bajos que los asociados con la Alternativa No Acción/No Proyecto. Impactos bajo las alternativas de construcción serían más altas que los de la Alternativa No Acción/No Proyecto.

Seguridad (CEQA)

Riesgo de Conflictos: El análisis del "riesgo de conflictos" evalúa el potencial que existe y las posibles consecuencias de un grave incidente en LAX que involucraría el escape accidental de grandes cantidades de materiales inflamables o severamente nocivos y peligrosos.

El Plan Maestro contempla complejos nuevos, reubicados o más amplios que tendrían la capacidad de controlar grandes cantidades de materiales tóxicos o inflamables.

- ◆ La Planta Central de Servicios (Central Utility Plant - CUP) proporciona agua fría y caliente para el consumo de calefacción y aire acondicionado en LAX y utiliza ácido sulfúrico en el proceso de enfriamiento de las torres de agua.
- ◆ El depósito de combustible de LAX en el aeropuerto actualmente mantiene aproximadamente unos 26 millones de galones de combustible Jet A dentro de 15 tanques de almacenamiento ubicados al exterior (above-ground storage tanks - ASTs).

La existente operación de LAWA de Depósito de Gas Natural Líquido/Gas Natural Comprimido [Liquefied Natural Gas (LNG)/Compressed Natural Gas (CNG)] incluye tres tanques de LNG y tres tanques de CNG (ductos). Una estación separada de CNG consiste de seis tanques de CNG (ductos).

La ley requiere numerosas medidas de seguridad o se proporcionan como parte del proceso del uso de estos materiales para reducir cualquier posible daño o peligro ya sea para la gente o a la propiedad física. Estas precauciones se han diseñado para reducir la posibilidad de que ocurra un accidente y evitar los efectos que un accidente pudiera tener, dado el caso.

- ◆ Bajo la Alternativa D, las estrictas provisiones de seguridad, como se especifica en los reglamentos y estándares de seguridad federales, estatales y locales, que actualmente emplea LAX se continuarán aplicando. Entonces, bajo la Alternativa D, la posibilidad de que ocurra un incidente mayor sigue siendo muy pequeño.

Incidentes y Accidentes de Aviación: La FAA es la agencia principal encargada de regular, promover, desarrollar y de establecer la seguridad en aeropuertos civiles incluyendo a LAX. Como resultado de estos esfuerzos, la aviación es, hoy en día, una de las formas de transporte público más segura. LAWA,

al ser la agencia operadora de LAX, también funciona y ocupa una posición líder al proporcionar y mantener el alto nivel de seguridad de aviación que existe en el aeropuerto.

Las Normas de Diseño de Aeropuertos (Airport Design Standards) del FAA establecen, entre otras cosas, parámetros relacionados con el uso de terrenos para la protección de la gente como de los bienes de propiedad en la tierra. Entre estos se incluye designar zonas de seguridad que mantendrán las áreas que se encuentran cerca de las pistas de aterrizaje libres de objetos que pudieran interferir con actividades aeronáuticas y que proporcionen zonas planas y sin obstáculos alrededor de los límites de las pistas de aterrizaje. Además, el FAA proporciona normas para el diseño de pistas de aterrizaje, de rodaje y carriles de rodaje, incluyendo las dimensiones de longitud, el ancho, la separación, el radio de giro y maniobras y la composición del material del pavimento. Estas normas son publicadas en el Aviso Circular (Advisory Circular) 150/5300-13 del FAA, *Diseño de Aeropuerto*.

En su mayoría, el diseño y operación actual de LAX cumple con las Normas de Diseños de Aeropuertos del FAA. Sin embargo, el tamaño mayor de las aeronaves actuales ha generado la necesidad de tener que emplear ciertos procedimientos especiales para que estas aeronaves puedan funcionar de una manera segura en las pistas de aterrizaje y en zonas que fueron diseñadas originalmente para aeronaves más pequeñas. LAX fue originalmente diseñado para acomodar a la primera aeronave jet comercial, como lo es el Boeing 707 y el Douglas DC-8. La actual flota aérea comercial incluye aeronaves de mayor tamaño como el Boeing 747-400 con una longitud en sus alas de aproximadamente un 50 por ciento más larga que cualquiera de aquellas aeronaves antiguas.

- ◆ Bajo la Alternativa D, todas las pistas de aterrizaje y rodaje rediseñadas satisficerían las normas de diseños de aeropuertos del FAA e incrementaría la eficiencia operacional del aeródromo. Las mejoras propuestas incrementaría la eficiencia operacional del aeródromo. Las mejoras propuestas incrementaría la separación de las pistas de aterrizaje y rodaje para las aeronaves más largas al agregar pistas de rodajes paralelas entre las pistas de aterrizaje, y al incrementar las áreas de seguridad para satisfacer las normas actuales del FAA. Estos cambios reduciría la carga de trabajo de los controladores y los riesgos asociados con incursiones de pistas, así como reducir el riesgo de daños a aeronaves en el evento de sobrepasar las pistas. Como resultado de estos cambios propuestos, no impactos adversos ocurriría bajo la Alternativa D con respecto a incidentes y accidentes de aviación.

Seguridad en el Aeropuerto: Una discusión de seguridad en el aeropuerto ha sido agregada desde la publicación del Borrador EIS/EIR dado los eventos del 11 de Septiembre, 2001.

Después de los ataques terroristas del 11 de Septiembre, 2001, el Presidente de los Estados Unidos firmó en las leyes el Acta de Seguridad de Aviación y Transporte (Aviation and Transportation Security Act - ATSA), la cual entre otras cosas establece la nueva Administración de Seguridad de Transporte (Transportation Security Administration - TSA) dentro del directorio de la Seguridad de Fronteras y Transporte (Border and Transportation Security) del Departamento de Seguridad en Suelos de Casa de los E.U. (U.S. Department of Homeland Security). El TSA tiene la responsabilidad de la seguridad de todos los aeropuertos de la nación.

Nuevas medidas de seguridad se implementaron inmediatamente en LAX respondiendo a los eventos del 11 de Septiembre, 2001. Cuando este Suplemento al Borrador EIS/EIR se publique, los requisitos de la nueva formada TSA seguían evolucionando y los oficiales de LAWA estaban trabajando con TSA para determinar y acomodar las necesidades de la administración. LAWA cumplió con el mandato Congressional al cumplir con la fecha en que todo equipaje en vuelos de pasajeros se revise por explosivos después del 31 de Diciembre, 2002 por medio de la implementación de un número de medidas provisionales en las terminales actuales de LAX. Estas medidas incluyen la instalación de sistemas para detectar explosivos y rastro de explosivos en las salas de las terminales. Planes a largo plazo se están desarrollando para instalar sistemas de detección de explosivos en el sistema existente de acomodo de equipaje en cada una de las terminales de LAX. Estos sistemas "en línea" mejoraría mucho la eficiencia del proceso de detección de explosivos y aliviará la congestión en las salas de boletos que se creó cuando se implementó la solución a corto plazo.

Además de los requisitos para revisar equipaje por explosivos, el TSA está en el proceso de desarrollar recomendaciones adicionales y requisitos para incrementar seguridad en los aeropuertos de la nación. LAWA incorporará cualquier requisito para la seguridad del aeropuerto que disponga el gobierno federal en el futuro.

Resumen Ejecutivo

- ◆ La habilidad de acomodar los futuros requisitos federales para seguridad del aeropuerto bajo la Alternativa No Acción/No Proyecto podría estar restringida por los límites de espacio en los complejos existentes, particularmente en el CTA. Aunque se anticipa que LAWA cumpliría con los requisitos mandados, y consecuentemente un impacto adverso relacionado a la seguridad del aeropuerto no ocurriría, existe la posibilidad de que resulten otros impactos adversos relacionado con la operación del aeropuerto, proceso de pasajeros, etc.
- ◆ Es muy temprano para determinar los detalles de como los requisitos federales se acomodarían en un futuro bajo las Alternativas A, B y C; sin embargo, así como estas tres alternativas proponen un monto sustancial de nuevo desarrollo incluyendo nuevos complejos de terminales más grandes, nuevas áreas de estacionamiento, nuevos complejos de transporte terrestre, y varias mejoras al aeródromo, se anticipa que una gama extensa de características de seguridad y prácticas operacionales se acomodarían en los planes finales de cualquiera de las tres alternativas así lo requiera el gobierno federal. Dado que los requisitos de seguridad actuales han sido acomodados dentro de los complejos existentes, es claro que acomodar estos requisitos no representaría un cambio material en las características de las Alternativas A, B, y C.
- ◆ La Alternativa D fue diseñada específicamente para proteger a los que usen el aeropuerto y la infraestructura crítica del aeropuerto, para incorporar recomendaciones federales de seguridad así iban siendo desarrolladas al máximo posible, y para aumentar la presencia de las fuerzas de seguridad en el aeropuerto y los equipos de emergencia. Limitando el acceso a los vehículos privados a la infraestructura principal del aeropuerto, peligros significantes podrían ser identificados y mitigados en nuevos complejos diseñados para el nuevo ambiente de seguridad. Este método reduce el riesgo a usuarios del aeropuerto al mismo tiempo que protege la infraestructura del aeropuerto y su conexión a la economía. Al crear espacio adicional para terminales para pasajeros, complejos eficientes para revisar equipaje y pasajeros se pueden implementar en el aeropuerto. Flexibilidad del nuevo espacio para pasajeros creado permitirá implementar los cambios en la tecnología de seguridad que siguen evolucionando y al mismo tiempo responder a peligros de seguridad que se identifiquen.

Resumen de Comparación de Impactos Ambientales de las Alternativas A, B, C, y D en la Tabla

A continuación se presenta una recopilación amplia de los impactos potenciales asociados con las alternativas de construcción (**Tabla ES-3, Resumen de Comparación de Impactos Ambientales de las Alternativas A, B, C y D y Conclusiones Sobre Significancia de CEQA**). Esta tabla incluye todas las disciplinas tratadas en el Capítulo 4, *Medio Ambiente Afectado, Consecuencias y Medidas de Mitigación*, de este Suplemento al Borrador EIS/EIR. La tabla identifica impactos potenciales anterior a la mitigación, incluyendo aquellos que pudieran ser adversos pero no significativos, así como esos que serían significantes para los niveles de CEQA. Se enumeran los Compromisos del Plan Maestro y las Medidas de Mitigación que reducirían o evitarían impactos potenciales. El nivel significativo después de mitigación también se identifica. Donde los impactos previos a la mitigación serían adversos pero no significativos, el nivel de impacto significativo después de mitigación se menciona como “menos significativo”. Donde los impactos previos a la mitigación serían potencialmente significantes, pero las medidas de mitigación reducirían esos impactos a menos de los niveles significantes, el nivel significativo después de mitigación se menciona como “menos significativo con mitigación”. Los impactos que serían beneficiosos o significantes e inevitables después de mitigación también se identifican.

**Tabla ES-3 Resumen de Comparación de Impactos Ambientales de las Alternativas A, B, C y D y
Conclusiones de CEQA Sobre Significancia**

(Vea el Suplemento al Borrador EIS/EIR para la tabla)