



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LOS ÁNGELES
ESTUDIO DE ENMIENDA AL PLAN ESPECÍFICO
PROCESO DEL REPORTE DE IMPACTO AMBIENTAL
MAYO 2008



LAX
*Los Angeles
World Airports*



INFORMACIÓN DE CONTACTO:

SITIO WEB

www.OurLAX.org

TELÉFONO

310.646.7690

Contacto: Herb Glasgow
Ciudad de Los Ángeles,
Aeropuertos Mundiales de Los Ángeles
1 World Way, Cuarto 218
Los Angeles, CA 90045

TABLA DE CONTENIDO

- O4** – PLANEANDO PARA EL FUTURO DE LAX
- O5** – FECHAS CRÍTICAS DEL PROYECTO
- O6** – VISTA GENERAL DEL PROYECTO DEL
ESTUDIO DE ENMIENDA AL PLAN ESPECÍFICO
- O7** – NO A LOS PROYECTOS DE LUZ AMARILLA
- O8** – MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO
NORTE 24L 340 PIES AL SUR
- O9** – MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO
NORTE 24L 100 PIES AL SUR
- IO** – LAS PISTAS EXISTENTES DEL AERÓDROMO
NORTE CON CAMBIOS OPERATIVOS AL AEROPUERTO
- II** – MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO
NORTE 24R 100 PIES AL NORTE
- I2** – MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO
NORTE 24R 340 PIES AL NORTE
- I3** – RESUMEN DE OPCIONES POSIBLES
- I4** – GLOSARIO DE TÉRMINOS

PLANEANDO EL FUTURO DE LAX

El Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (LAX) es mucho más que un lugar para tomar vuelos. Es la puerta de acceso internacional al Sur de California, cada vuelo conecta el mundo con la región de Los Ángeles, creando y apoyando trabajos y beneficios económicos que rara vez son vistos por los pasajeros.

Los Aeropuertos Mundiales de Los Ángeles (LAWA), el cual opera LAX y otros tres aeropuertos, se encuentra en el proceso de rediseñar LAX para lograr que la experiencia en el aeropuerto sea más placentera, mejorar la seguridad del aeródromo y reducir su impacto ambiental, y a la vez, mantener la función del aeropuerto como motor para la economía de la región.

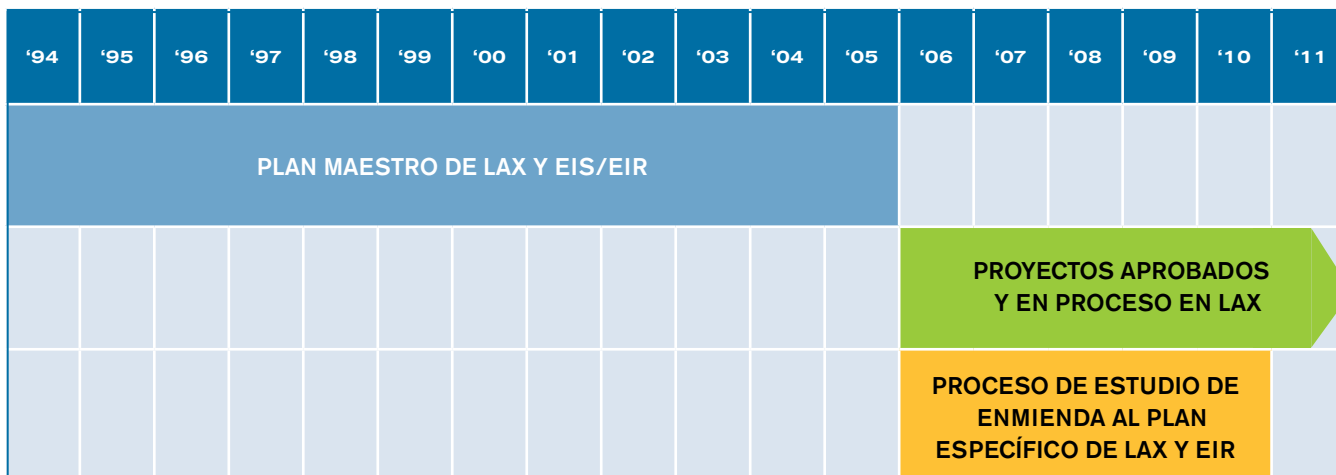
ESTUDIO DE ENMIENDA AL PLAN ESPECÍFICO

En el 2004, la Ciudad de Los Ángeles aprobó el Plan Maestro de LAX para modernizar los sistemas de la pistas de aterrizaje y de las pistas de rodaje, rediseñar el área de terminales, mejorar el acceso al aeropuerto y mejorar la seguridad, bienestar y comodidad del pasajero. Al mismo tiempo, la Ciudad adoptó el Plan Específico de LAX, el cual es el documento que sirve de guía para la implementación del Plan Maestro. Varias demandas fueron presentadas para objetar estas acciones. Al resolverse dichas demandas en Febrero del 2006, LAWA inició el proceso de Estudio de Enmienda al Plan Específico actual para reevaluar cinco de los proyectos del Plan Maestro, conocidos como los "Proyectos de Luz Amarilla". El Acuerdo de Conciliación exige que LAWA identifique soluciones a los problemas para los cuales estos Proyectos de Luz Amarilla fueron diseñados en resolver y a la vez planear para el mismo nivel de operaciones futuras identificadas en el Plan Maestro de LAX (78.9 millones de pasajeros al año).

El Proceso de Enmienda al Plan Específico sólo evaluará y desarrollará opciones para los siguientes proyectos:

- Reconfigurar las pistas del Aeródromo Norte, incluyendo una pista de rodaje central
- Construir un Centro de Transporte Terrestre fuera del aeropuerto para aumentar el área utilizada para dejar y recoger a los pasajeros y eliminar el tráfico de vehículos privados en el área principal de terminales
- Construir un Sistema Automatizado de Transporte de Pasajeros para transportar a los pasajeros entre las terminales, centro(s) de transporte fuera del lugar y tránsito público
- Demoler las Terminales 1, 2 y 3 para permitir la reconfiguración del Aeródromo Norte al sur
- Mejorar las vialidades de acceso al aeropuerto relacionadas con el Centro de Transporte Terrestre y Sistema Automatizado de Transporte de Pasajeros

Mientras que el Estudio de Enmienda al Plan Específico se pone en marcha, LAWA sigue adelante con las otras porciones del Plan Maestro así como con otros proyectos críticos, incluyendo las renovaciones a la Terminal Internacional Tom Bradley, el diseño de terminales y salas de abordaje a medio campo, mejoras al sistema de manejo de equipaje y a las terminales.



**NOSOTROS NOS
ENCONTRAMOS AQUÍ**

FECHAS CRÍTICAS DEL PROYECTO

Como parte del Estudio de Enmienda al Plan Específico y Acuerdo Conciliatorio, LAWA inició un proceso de planeación basado en la participación comunitaria y estableció un Comité de Asesoría, conformado por personal de LAWA y representantes de las entidades que objetaron el Plan Maestro. Basándose en los comentarios del público, LAWA y el Comité de Asesoría identificaron varias posibles opciones a los Proyectos de Luz Amarilla.

Se ha completado un análisis preliminar al Estudio de Enmienda al Plan Específico para identificar si las opciones tendrán un efecto al medio ambiente. Este Estudio Inicial ha determinado que un Reporte de Impacto Ambiental (EIR) debe ser preparado. El Acta de California de Calidad del Medio Ambiente (CEQA) define los pasos que LAWA deberá observar en el proceso de revisión ambiental que se llevará a cabo como parte del Estudio de Enmienda al Plan Específico. Oportunidades de participación pública se requerirá durante todo el proceso.

Fechas críticas de CEQA durante el Estudio de Enmienda al Plan Específico:

- Notificación de Preparación (NOP): El NOP, publicado el 20 de Marzo del 2008, inició el proceso CEQA.
- Evaluación de Alcance: El periodo público de evaluación de alcance, el cual termina el 18 de Junio del 2008, incluye juntas para recopilar comentarios acerca de asuntos ambientales a tratar en el Reporte de Impacto Ambiental (EIR) del Estudio de Enmienda al Plan Específico. Al concluir el proceso de evaluación de alcance, LAWA revisará los comentarios que reciba del público y agencias gubernamentales y de ser necesario, ajustará el alcance del Borrador EIR para tratar los asuntos ambientales que se identificaron en los comentarios.
- Determinando las alternativas del proyecto a ser estudiadas en el Borrador EIR: Estas alternativas podrían consistir de alguna o todas las posibles opciones presentadas en el NOP. Existe la posibilidad de que otras alternativas sean evaluadas en el EIR.
- Circulación del Borrador EIR: El Borrador EIR identificará los posibles efectos ambientales relacionados con las alternativas del proyecto y, de ser necesario, recomendará medidas para reducir el impacto. Habrá un periodo de circulación al público, durante el cual el público podrá someter sus comentarios de varias maneras, incluyendo el envío de sus comentarios por escrito a LAWA o dando sus comentarios en la(s) audiencia(s) públicas que se llevarán a cabo durante el periodo de revisión. LAWA tendrá que responder a estos comentarios en el EIR Final.
- Preparación del EIR Final: El EIR Final responde a los comentarios sobre el Borrador EIR. Este es un documento que se lleva al proceso de aprobación de la Ciudad.

Para mayor información acerca de este proceso y para un glosario de términos utilizados, favor de referirse a la página 14 de este folleto.



VISTA GENERAL DEL PROYECTO DEL ESTUDIO DE ENMIENDA AL PLAN ESPECÍFICO

Como parte del EIR del Estudio de Enmienda al Plan Específico, LAWA está evaluando varias opciones para abordar ciertos problemas en el aeropuerto, las cuales se resumen a continuación:

AERÓDROMO NORTE	
<p align="center">– Problemas –</p> <ul style="list-style-type: none"> LAX no cuenta con un aeródromo diseñado para el avión más grande que actualmente está en servicio (Avión Grupo VI). El Aeródromo Norte requiere de procedimientos de operación especialmente diseñados o no estándar. Dichos procedimientos reducen la seguridad del aeródromo y aumenta la demora de los aviones, resultando en mayores emisiones de contaminantes en el aire e incomodidades para el pasajero. El diseño obsoleto de la pista de rodaje crea una situación en la cual los aviones que van a aterrizar pueden interponerse en el camino de un avión que va a despegar (incursión) y aumenta el riesgo de una colisión Las pistas del Aeródromo Norte están muy cortas para los aviones más grandes que se usa para los vuelos largos, lo cual hace que estos aviones tengan que trasladarse al Aeródromo Sur, resultando en operaciones menos eficientes e impactos ambientales desproporcionados. 	<p align="center">– Posibles Soluciones –</p> <ul style="list-style-type: none"> Reconfigurar el Aeródromo Norte para aumentar el espacio entre las pistas, ofreciendo un aeródromo Grupo V o Grupo VI, aumentando la eficacia operativa y mejorando la seguridad. Agregar una nueva pista de rodaje central para reducir el riesgo de incursiones y colisiones. Extender la longitud de la pista para reducir la necesidad de que los aviones que viajan lejos tengan que desplazarse del Aeródromo Norte al Aeródromo Sur. Agregar nuevos instrumentos de seguridad en el aeródromo, incluyendo luces de estatus de pistas (un sistema similar a los semáforos que alertan a los pilotos cuando las pistas están en uso) y un nuevo radar terrestre, solo o junto con otras mejoras, para aumentar la seguridad en el aeródromo. Depender exclusivamente en cambios operativos para mejorar la seguridad en el aeródromo, manteniendo la configuración actual del Aeródromo Norte.
TERMINALES	
<p align="center">– Problema –</p> <ul style="list-style-type: none"> Ciertas propuestas conllevan el mover la Pista 24L y pistas de rodaje a una proximidad muy cercana a las actuales Terminales 1, 2 y 3. 	<p align="center">– Posibles Soluciones –</p> <ul style="list-style-type: none"> Demoler Terminales 1, 2 y 3 y reconfigurar las terminales actuales de pasajeros, salones de espera y salas en las que se estacionan los aviones. Optar por una solución en el aeródromo que no requiera mover la Pista 24L al sur.
TRANSPORTE TERRESTRE	
<p align="center">– Problemas –</p> <ul style="list-style-type: none"> El diseño del área de la terminal central no cumple con las necesidades actuales de seguridad en el aeropuerto relacionadas con el acceso vehicular a las instalaciones del aeropuerto. El sistema de vialidades de acceso usado para dejar y recoger a los pasajeros en el área de terminales no fue diseñado para el nivel actual de tráfico. 	<p align="center">– Posibles Soluciones –</p> <ul style="list-style-type: none"> Construir el Centro de Transporte Terrestre (GTC) para reemplazar el Área de la Terminal Central y excluir el acceso a vehículos privados con medidas de seguridad integradas. Construir un sistema de transporte e instalaciones para dejar y recoger pasajeros fuera del Área de la Terminal Central y más cerca al transporte público. Esto reducirá la cantidad de tráfico de vehículos que ingresan al área de la terminal mientras continuaríamos mejorando las medidas de seguridad dentro del Área de la Terminal Central.
TRANSPORTE AUTOMATIZADO DE PASAJEROS	
<p align="center">– Problema –</p> <ul style="list-style-type: none"> Cualquier centro de transporte que se construya fuera de las terminales requerirá de un sistema de transporte de pasajeros hacia a y desde las terminales. 	<p align="center">– Posibles Solución –</p> <ul style="list-style-type: none"> Construir un sistema de Transporte Automatizado de Pasajeros para conectar las instalaciones de la red de transporte a las terminales.

MEJORAS A LAS VIALIDADES IN SITU

Las mejoras a las vialidades in situ que se relacionan con el estado del Proyecto de Luz Amarilla consisten de vialidades que ofrecen acceso al Centro de Transporte Terrestre y la porción in situ del Transporte Automatizado de Pasajeros. No se requiere del desarrollo de diseños, tecnologías o configuraciones alternas para ofrecer acceso al Centro de Transporte Terrestre o la parte in situ del Transporte Automatizado de Pasajeros si es que no es parte de la posible opción. Por lo tanto, estas mejoras a las vialidades in situ se incluyen únicamente en el Plan Maestro Aprobado y no en las otras opciones potenciales.

NO A LOS PROYECTOS DE LUZ AMARILLA

Esta opción no propone soluciones u opciones físicas para reemplazar los proyectos de Luz Amarilla. Bajo esta opción, ningún proyecto de Luz Amarilla se implementaría.

Actual mapa del aeropuerto



Possible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
No a los Proyectos de Luz Amarilla	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El acceso permanece igual 	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno

IMPLEMENTAR EL PLAN MAESTRO APROBADO: MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO NORTE 24L 340 PIES AL SUR

Esta opción mueve la Pista 24L 340 pies al sur, aumentando el espacio entre las dos pistas del Aeródromo Norte y proporciona espacio para una pista de rodaje central paralela. Ambas pistas del Aeródromo Norte se extenderían para ofrecer mayor distancia para el despegue y aterrizaje. Esta opción crea un aeródromo con mayor capacidad para la futura generación de aviones grandes. Las Terminales 1, 2 y 3 se demolerán debido al movimiento de la pistas hacia el sur y se reemplazarán con una terminal nueva y más pequeña así como nuevas instalaciones de terminales en lugar del actual estacionamiento en el área de terminales. En este plan, ningún vehículo privado tendría acceso al Área de la Terminal Central. Los pasajeros se dejarían y recogerían en un nuevo Centro de Transporte Terrestre, el cual se construirá en los bulevares Aviation y Century. Un Transporte Automatizado de Pasajeros transportaría a los pasajeros desde y hacia el Área de la Terminal Central. Un Centro de Transporte Intermodal (un centro de transporte construido cercano al transporte público y vialidades) se construiría cerca de la Estación Aviation de la Línea Verde del Metro y se conectaría al Área de la Terminal Central por medio de otro Transporte Automatizado de Pasajeros. Las mejoras a las vialidades in situ también serían necesarias con esta opción.

Pista 24L reubicada 340 pies al sur con pista de rodaje central paralela, nuevas salas de salida y llegada e instalaciones de terminales, Centro de Transporte Terrestre, Centro de Transporte Intermodal y dos Transportes Automatizados de Pasajeros

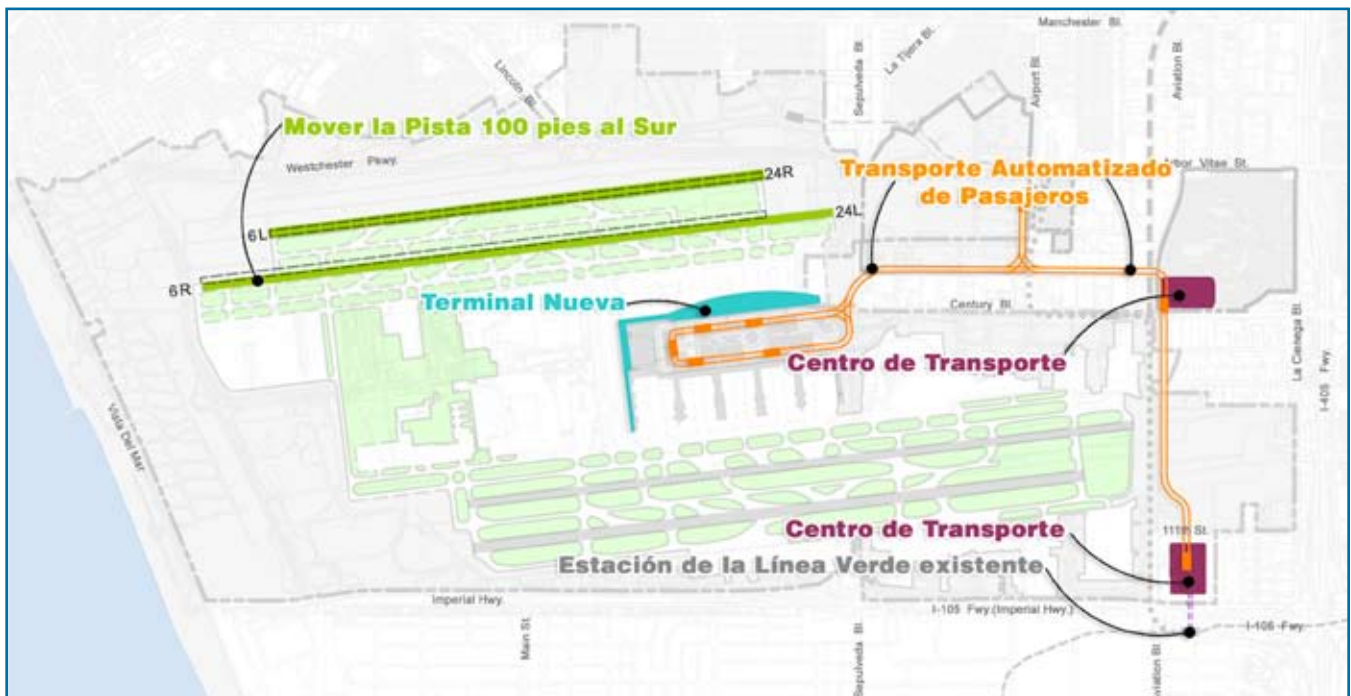


Possible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
<p>Implementar el Plan Maestro Aprobado: Mover la Pista de Aterrizaje del Aeródromo Norte 24L 340 pies al Sur</p> <p>(La Pista 24 L es la pista del Aeródromo Norte más cercana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a despegar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover las Pista 24L 340 pies al sur (hacia Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al este Extender la Pista 24R al oeste Agregar pista de rodaje central paralela entre las dos pistas Facilitar el acceso a la nueva generación (Grupo VI) de aviones grandes y anchos 	<ul style="list-style-type: none"> Demoler las Terminales 1, 2 y 3; reemplazar con terminales nuevas y más pequeñas (con acceso a salas pero sin instalaciones para registro) paralela a las pistas Demoler los estacionamientos en el área de terminales; reemplazar con instalaciones de procesamiento de pasajeros Incluir área de procesamiento de pasajeros adicional en el Nuevo Centro de Transporte Terrestre en Manchester Square 	<ul style="list-style-type: none"> No se permiten vehículos privados en el área de terminales Construir un Centro de Transporte Terrestre en los bulevares Aviation y Century para dejar y recoger a pasajeros Construir un Centro de Transporte Intermodal cercano a la Estación Aviation de la Línea Verde del Metro 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre el Centro de Transporte Terrestre y el área de terminales Construir un segundo Transporte Automatizado de Pasajeros para conectar el Centro de Transporte Intermodal con el área de terminales

MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO NORTE 24L 100 PIES AL SUR

Esta opción mueve la Pista 24L al sur 100 pies más cerca a las Terminales 1, 2 y 3, proporcionando espacio adicional entre la pista del Aeródromo Norte para una pista de rodaje central paralela, y extiende la pista hacia el este. Esta opción crea un aeródromo con mayor capacidad para la actual generación de aviones. Las Terminales 1, 2 y 3 se demolerán debido al movimiento hacia el sur de la pistas y se reemplazaría con un edificio de terminal nuevo y más pequeño. Esta opción incluye el desarrollo de dos centros de transporte nuevos – uno en los bulevares Aviation y Century y el otro en el bulevar Aviation e Imperial Highway – ofreciendo varios lugares para dejar y recoger pasajeros cercanos al transporte público. Un Transporte Automatizado de Pasajeros transportaría a los pasajeros desde y hacia las terminales.

Pista 24L reubicada 100 pies al sur con una pista de rodaje central paralela, nueva terminal, centros de transporte al este del área de terminales actual, y Transporte Automatizado de Pasajeros



Possible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
<p>Mover la Pista del Aeródromo Norte 24L 100 pies al Sur</p> <p>(La Pista 24L es la pista del Aeródromo Norte más cercana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a despegar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover la Pista 24L 100 pies al sur (hacia Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al este Agregar pista de rodaje central paralela entre las pistas Mejorar el albergue de la generación actual de aviones (Grupo V) 	<ul style="list-style-type: none"> Demoler las Terminales 1, 2 y 3: reemplazar con nueva terminal paralela a las pistas 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todo vehículo Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre ambos centros de transporte y el área de terminales

LAS PISTAS DEL AERÓDROMO NORTE EXISTENTES CON CAMBIOS OPERATIVOS AL AEROPUERTO

De manera similar a la opción de “No a los Proyectos de Luz Amarilla”, esta opción no propone ningún cambio a las pistas del Aeródromo Norte ni a las terminales. Esta opción incluye el desarrollo de dos centros de transporte nuevos – uno en los bulevares Aviation y Century y el otro en el bulevar Aviation e Imperial Highway – ofreciendo varios lugares para dejar y recoger pasajeros cercanos al transporte público. Esta opción también incluye una instalación adicional para dejar y recoger pasajeros al este de la Terminal 1, en un área que actualmente es un estacionamiento. Un Transporte Automatizado de Pasajeros también se construiría para transportar a los pasajeros desde y hacia las terminales a los nuevos centros de transporte e instalaciones en donde se dejan y recogen pasajeros al este de la Terminal 1. Los vehículos privados continuarían teniendo acceso al área de las terminales.

La configuración actual de la pista y terminales, nuevos centros de transporte al este del área de terminales existente y Transporte Automatizado de Pasajeros



Possible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
Las Pistas de Aterrizaje del Aeródromo Norte existentes con Cambios Operativos al Aeropuerto	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todos los vehículos Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros Construir un área adicional para dejar y recoger pasajeros al este de Terminal 1 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre las terminales y los nuevos centros de transporte, y la nueva área para dejar y recoger pasajeros al este de la Terminal 1

MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO NORTE 24R 100 PIES AL NORTE

Esta opción reubica la Pista 24R 100 pies al norte para mejorar el albergue de la generación actual de aviones, y proporciona espacio adicional entre las pistas del Aeródromo Norte para una pista de rodaje central paralela. Ambas pistas del Aeródromo Norte se amplían para proporcionar mayor distancia para el despegue y aterrizaje. Las Terminales 1, 2 y 3 permanecerían sin cambio. Esta opción incluye el desarrollo de dos centros de transporte nuevos – uno en los bulevares Aviation y Century y el otro en el bulevar Aviation e Imperial Highway – ofreciendo varios lugares para dejar y recoger pasajeros cercanos al transporte público. Asimismo, se construiría un Transporte Automatizado de Pasajeros desde y hacia las terminales hacia los nuevos centros de transporte. Los vehículos privados continuarían teniendo acceso al área de terminales.

Pista 24R reubicada 100 pies al norte con una pista de rodaje central paralela, centros de transporte al este del área de terminales actual, y Transporte Automatizado de Pasajeros



Possible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
<p>Mover la Pista del Aeródromo Norte 24R 100 pies al Norte</p> <p>(La Pista 24R es la pista del Aeródromo Norte más lejana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a aterrizar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover la Pista 24R 100 pies al norte (lejos de las Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al oeste Extender la Pista 24L al este Agregar pista de rodaje central paralela entre las pistas Mejorar el albergue de la generación actual de aviones (Grupo V) 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todo vehículo Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre ambos centros de transporte y el área de terminales

MOVER LA PISTA DEL AERÓDROMO NORTE 24R 340 PIES AL NORTE

Esta opción reubica la Pista 24R 340 pies al norte para mejorar el albergue de la nueva generación de aviones grandes, y proporciona espacio adicional entre las pistas del Aeródromo Norte para una pista de rodaje central paralela. Ambas pistas del Aeródromo Norte se amplían para proporcionar mayor distancia para el despegue y aterrizaje. Las Terminales 1, 2 y 3 permanecerían sin cambio. Esta opción incluye el desarrollo de dos centros de transporte nuevos – uno en los bulevares Aviation y Century y el otro en el bulevar Aviation e Imperial Highway – ofreciendo varios lugares para dejar y recoger pasajeros cercanos al transporte público. Asimismo, se construiría un Transporte Automatizado de Pasajeros desde y hacia las terminales hacia los nuevos centros de transporte. Los vehículos privados continuarían teniendo acceso al área de terminales.

Pista 24R reubicada 340 pies al norte con una pista de rodaje central paralela, centros de transporte al este del área de terminales actual, y Transporte Automatizado de Pasajeros



Possible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
<p>Mover la Pista del Aeródromo Norte 24R 340 pies al Norte</p> <p>(La Pista 24R es la pista del Aeródromo Norte más lejana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a aterrizar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover la Pista 24R 340 pies al norte (lejos de las Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al oeste Extender la Pista 24L al este Agregar pista de rodaje central paralela entre las pistas Facilitar el acceso a la nueva generación (Grupo VI) de aviones 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todos los vehículos Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre ambos centros de transporte y el área de terminales

RESUMEN DE OPCIONES POSIBLES

Un resumen de las opciones posibles que han sido descritas en detalle en las páginas anteriores sigue a continuación:

Posible Opción	Aeródromo Norte	Terminales	Transporte Terrestre	Transporte Automatizado de Pasajeros
<p>No a los Proyectos de Luz Amarilla</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El acceso permanece igual 	<ul style="list-style-type: none"> Ninguno
<p>Implementar el Plan Maestro Aprobado: Mover la Pista de del Aeródromo Norte 24L 340 pies al Sur</p> <p>(Las Pista 24 L es la pista del Aeródromo Norte más cercana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a despegar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover las Pista 24L 340 pies al sur (hacia Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al este Extender la Pista 24R al oeste Agregar pista de rodaje central paralela entre las dos pistas Facilitar el acceso a la nueva generación (Grupo VI) de aviones grandes y anchos 	<ul style="list-style-type: none"> Demoler las Terminales 1, 2 y 3; reemplazar con terminales nuevas y más pequeñas (con acceso a salas pero sin instalaciones para registro) paralela a las pistas Demoler los estacionamientos en el área de terminales; reemplazar con instalaciones de procesamiento de pasajeros Incluir área de procesamiento de pasajeros adicional en el Nuevo Centro de Transporte Terrestre en Manchester Square 	<ul style="list-style-type: none"> No se permiten vehículos privados en el área de terminales Construir un Centro de Transporte Terrestre en los bulevares Aviation y Century para dejar y recoger a pasajeros Construir un Centro de Transporte Intermodal cercano a la Estación Aviation de la Línea Verde del Metro 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre el Centro de Transporte Terrestre y el área de terminales Construir un segundo Transporte Automatizado de Pasajeros para conectar el Centro de Transporte Intermodal con el área de terminales
<p>Mover la Pista del Aeródromo Norte 24L 100 pies al Sur</p> <p>La Pista 24L es la pista del Aeródromo Norte más cercana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a despegar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover la Pista 24L 100 pies al sur (hacia Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al este Agregar pista de rodaje central paralela entre las pistas Mejorar el albergue de la generación actual de aviones (Grupo V) 	<ul style="list-style-type: none"> Demoler las Terminales 1, 2 y 3; reemplazar con nueva terminal paralela a las pistas 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todos los vehículos Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre ambos centros de transporte y el área de terminales
<p>Mantener las Pistas del Aeródromo Norte igual con Cambios Operativos al Aeropuerto</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todos los vehículos Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros Construir un área adicional para dejar y recoger pasajeros al este de Terminal 1 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre las terminales, los nuevos centros de transporte, y la nueva área para dejar y recoger pasajeros al este de la Terminal 1
<p>Mover la Pista del Aeródromo Norte 24R 100 pies al Norte</p> <p>(La Pista 24R es la pista del Aeródromo Norte más lejana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a aterrizar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover la Pista 24R 100 pies al norte (lejos de las Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al oeste Extender la Pista 24L al este Agregar pista de rodaje central paralela entre las pistas Mejorar el albergue de la generación actual de aviones (Grupo V) 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todos los vehículos Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre ambos centros de transporte y el área de terminales
<p>Mover la Pista del Aeródromo Norte 24R 340 pies al Norte</p> <p>(La Pista 24R es la pista del Aeródromo Norte más lejana a las terminales y se usa primordialmente para aviones que van a aterrizar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mover la Pista 24R 340 pies al norte (lejos de las Terminales 1, 2 y 3) y extenderse al oeste Extender la Pista 24L al este Agregar pista de rodaje central paralela entre las pistas Facilitar el acceso a la nueva generación (Grupo VI) de aviones 	<ul style="list-style-type: none"> Mantener el diseño existente 	<ul style="list-style-type: none"> El área de terminales permanece abierto a todos los vehículos Construir dos nuevos centros de transporte para dejar y recoger pasajeros 	<ul style="list-style-type: none"> Construir un Transporte Automatizado de Pasajeros para transportar a los usuarios del aeropuerto entre ambos centros de transporte y el área de terminales

GLOSARIO DE TÉRMINOS

CEQA

El Acta de California de Calidad del Medio Ambiente (CEQA) es una ley promulgada por la legislatura contenida en el Código de Recursos Públicos sección 21000 et seq. CEQA establece las polizas a nivel estatal que exigen que tanto las agencias estatales como las locales consideren las consecuencias ambientales que pudieran tener las acciones gubernamentales que resultarían en cambios al medio ambiente. CEQA tiene como finalidad:

- Proporcionarle a los funcionarios gubernamentales que toman decisiones así como al público la información acerca de los efectos potenciales y significativos al medio ambiente de los proyectos propuestos
- Identificar las maneras en que los impactos ambientales pueden evitarse o reducirse de manera significativa
- Evitar impactos significativos y evitables al medio ambiente mediante medidas de mitigación o alternativas cuando la agencia gubernamental determina que tales medidas o alternativas son factibles
- Revelar los motivos por los cuales un proyecto fue aprobado a pesar de los impactos significativos al medio ambiente

REPORTE DE IMPACTO AMBIENTAL (EIR)

Cuando un Estudio Inicial indica que existe la posibilidad de que un proyecto pueda impactar significativamente al medio ambiente, CEQA exige que se prepare un EIR. Un EIR es un documento informativo que informará al público y a los funcionarios de la agencia pública que toman decisiones acerca de los efectos ambientales de un proyecto; identifica las posibles maneras de mitigar los efectos significativos (medidas de mitigación); y describe alternativas razonables para el proyecto.

GRUPO DE DISEÑO DE AVIONES FAA

La FAA diferencia los grupos de aviones de acuerdo a sus características físicas, incluyendo extensión de alas, altura de la cola, longitud de fuselajes, y peso del avión. Los aviones del Grupo V incluyen aviones tales como el Boeing B747 y el Airbus A340; los aviones del Grupo VI son más grandes que los aviones del Grupo V tales como el Boeing B747-8 y el Airbus A380.

ESTUDIO INICIAL

Un Estudio Inicial es un análisis preliminar que se lleva a cabo para determinar si un proyecto tiene un efecto significativo en el medio ambiente. La finalidad del Estudio Inicial es: proporcionar información; permitir que una agencia identifique métodos para cambiar un proyecto con el fin de eliminar o reducir (mitigar) impactos substanciales al medio ambiente; asistir en la preparación de los EIRs mediante la identificación de los impactos ambientales a los cuales se deberá enfocar el EIR; identificar medidas de mitigación posibles y adecuadas; y asegurar que todas las posibles áreas de impacto al medio ambiente sean identificadas.

AGENCIA LÍDER

La Agencia Líder es la agencia pública que tiene la responsabilidad principal de llevar a cabo o de aprobar un proyecto. La Ciudad de Los Ángeles, Aeropuertos Mundiales de Los Ángeles (LAWA), es la agencia líder de este proyecto.

NOTIFICACIÓN DE PREPARACIÓN (NOP)

La Notificación de Preparación es un aviso enviado por la Agencia Líder para notificar a las Agencias Responsables y personas interesadas que la Agencia Líder planea preparar un EIR para un proyecto propuesto.

PROCESO DE EVALUACIÓN DE ALCANCE

El proceso de evaluación de ámbito es un proceso mediante el cual la Agencia Líder hace consultas con las personas u organizaciones que considera estarán preocupadas por los efectos ambientales del proyecto. La evaluación de ámbito se lleva a cabo en una etapa temprana del proceso de planeación para informar al público acerca del proyecto; ayuda a las agencias a identificar el rango de acciones, alternativas, medidas de mitigación, y efectos significativos que deberán analizarse en el alcance del EIR; y resolver las preocupaciones que terceras personas pudieran tener.

EFEECTO SIGNIFICATIVO EN EL MEDIO AMBIENTE

Un efecto significativo en el medio ambiente, para fines de CEQA, significa un cambio substancial, potencialmente substancial o adverso a cualquier de las condiciones físicas del área afectada por el proyecto, incluyendo la tierra, el aire, el agua, los minerales, la flora, la fauna, el ruido ambiental, y objetos históricos o estéticos. Un cambio económico o social en sí no será considerado como un efecto significativo en el medio ambiente. Un cambio social o económico relacionado con un cambio físico puede ser considerado al determinar si un cambio físico es significativo.

ESTUDIO DE ENMIENDA AL PLAN ESPECÍFICO (SPAS)

De acuerdo con las provisiones del Plan Específico de LAX y del Acuerdo Conciliatorio, LAWA requiere completar un Estudio de Enmienda al Plan Específico. El Estudio de Enmienda al Plan Específico se requiere para poder tratar integralmente la seguridad, tráfico, actividad de la aviación y el análisis ambiental correspondiente de acuerdo con las guías del Acta de California de Calidad del Medio Ambiente (CEQA). De acuerdo con el Acuerdo Conciliatorio, el Estudio de Enmienda al Plan Específico identificará posibles diseños, tecnologías y configuraciones alternos para el Programa del Plan Maestro de LAX que proporcionarán soluciones a los problemas para los cuales los Proyectos de Luz Amarilla del Plan Maestro fueron diseñados en resolver y a la vez planear para el mismo nivel de operaciones futuras que en el Plan Maestro de LAX (78.9 millones de pasajeros al año).

INFORMACIÓN DE CONTACTO

SITIO WEB

www.OurLAX.org

TELÉFONO

310.646.7690

Contacto: Herb Glasgow

Ciudad de Los Ángeles

Aeropuertos

Mundiales de Los Ángeles

1 World Way, Cuarto 218

Los Ángeles, CA 90045



LAX

*Los Angeles
World Airports*

TM