

# **ATTACHMENT P-4 PUBLIC WORKSHOP MATERIALS**



## Great Lakes Region

[About Airports](#)[Airport Compliance](#)[Airport Improvement Program \(AIP\)](#)[Airport Safety](#)[Airports News & Events](#)[Airports Resources](#)[Engineering, Design, and Construction](#)[Environmental Program](#)[O'Hare Modernization Program \(OMP\)](#)[South Suburban Airport](#)[Passenger Facility Charge \(PFC\)](#)[Planning & Capacity](#)[FAA Home](#) ▶ [Airports](#) ▶ [Great Lakes Region](#)

# Chicago O'Hare International Airport Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures Environmental Assessment and Conformity Determination



## Great Lakes Regional Airports Division



### Current Status: Publication of the Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination

The FAA published a Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination and is announcing a 45-day public comment period from June 2 – July 18, 2022. During the comment period, the FAA is seeking input from the public and other agencies on the Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination. The FAA will respond to comments in the Final Environmental Assessment.

## On This Page ...

- ↓ [Introduction](#)
- ↓ [Public Involvement Process](#)
- ↓ [Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination](#)

## Introduction

The City of Chicago Department of Aviation proposes to construct at Chicago O'Hare International Airport:

Terminal Projects

## Draft EA Videos

**Playlist:** [Draft Environmental Assessment at O'Hare International Airport](#)

**Video 1:** Introduction into the Draft Environmental Assessment and General Conformity Determination



**Video 2:** A Description of the Proposed Projects and the Evaluation of Alternatives



**Video 3:** Summary of Potential

[Airport Compliance](#)

[Airport Improvement Program \(AIP\)](#)

[Airport Safety](#)

[Airports News & Events](#)

[Airports Resources](#)

[Engineering, Design, and Construction](#)

[Environmental Program](#)

[O'Hare Modernization Program \(OMP\)](#)

[South Suburban Airport](#)

[Passenger Facility Charge \(PFC\)](#)

[Planning & Capacity](#)

- Terminal Projects
- On-Airport Non-Aeronautical Projects (hotel developments)
- Airfield and Taxiway Improvements
- Support Facilities

The FAA proposes to permanently implement offset (angled) approach procedures at O'Hare for Runway 10R/28L that were temporarily approved in the [2015 Written Re-Evaluation for the O'Hare Modernization Environmental Impact Statement](#).

The FAA prepared a Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination to evaluate these changes proposed for Chicago O'Hare International Airport.

### Public Involvement Process

Thank you for your interest in engaging in the Draft Environmental Assessment process. The FAA published a Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination and is announcing a 45-day public comment period from **June 2 – July 18, 2022**. During the comment period, the FAA is seeking input from the public and other agencies on the Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination. The FAA will respond to comments in the Final Environmental Assessment.

### Public Workshops

The FAA will host two virtual Public Workshops on the Draft document.

- **July 12, 2022** - A virtual Public Workshop will be held via Zoom at 6:00 pm (Central Daylight Time). Registration for the virtual meeting is at [Webinar Registration](#).
- **July 14, 2022** - A virtual Public Workshop will be held via Zoom at 6:00 pm (Central Daylight Time). Registration for the virtual meeting is at [Webinar Registration](#).

Representatives of FAA and its consultants provide information about the Draft Environmental Assessment. Spanish language translators will be available at the Public Workshops. *If you need the assistance of a translator, other than Spanish, please call (312) 374-1881 by July 5, 2022.*

**Video 3:** Summary of Potential Impacts from the Proposed Action Alternative



**Video 4:** How You Can Participate in the Draft EA Process



[Airport Compliance](#)

[Airport Improvement Program \(AIP\)](#)

[Airport Safety](#)

[Airports News & Events](#)

[Airports Resources](#)

[Engineering, Design, and Construction](#)

[Environmental Program](#)

[O'Hare Modernization Program \(OMP\)](#)

[South Suburban Airport](#)

[Passenger Facility Charge \(PFC\)](#)

[Planning & Capacity](#)

## Public Comment Process

The public comment period occurs for 45 days, starting on June 2, 2022, and ends at midnight (Central Daylight Time) on July 18, 2022. You can submit public comments via:

Web: [Comment Submission](#)

Email: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

Mail:

*FAA, care of HMMH*

*ATTN: ORD TAP and AT EA Comments*

*700 District Avenue, Suite 800*

*Burlington, MA 01803*

## Comment Deadline

Comments must be postmarked or submitted online by midnight (Central Daylight Time) on **July 18, 2022**.

## Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination

PDF files are available below for download for public and agency review

### Spanish

- [Borrador de Evaluación Ambiental Resumen Ejecutivo – Spanish Language Executive Summary \(PDF\)](#)

### English

- [Cover \(PDF\)](#)
- [Table of Contents \(PDF\)](#)
- [Executive Summary \(PDF\)](#)
- [Chapter 1 - Background, Project Description, and Aviation Forecasts \(PDF\)](#)
- [Chapter 2 - Purpose and Need \(PDF\)](#)
- [Chapter 3 - Alternatives \(PDF\)](#)
- [Chapter 4 - Airfield and Airspace Modeling \(PDF\)](#)
- [Chapter 5 - Affected Environment and Environmental Consequences](#)
  - [Sections 5.1 through 5.4 \(PDF\)](#)
  - [Section 5.5 \(PDF\)](#)
  - [Sections 5.6 through 5.9 \(PDF\)](#)

[Airport Compliance](#)

[Airport Improvement Program \(AIP\)](#)

[Airport Safety](#)

[Airports News & Events](#)

[Airports Resources](#)

[Engineering, Design, and Construction](#)

[Environmental Program](#)

[O'Hare Modernization Program \(OMP\)](#)

[South Suburban Airport](#)

[Passenger Facility Charge \(PFC\)](#)

[Planning & Capacity](#)

- [Sections 5.10 through 5.12](#) (PDF)
  - [Section 5.13](#) (PDF)
  - [Sections 5.14 through 5.16](#) (PDF)
- [Chapter 6 - Public Involvement and Agency Coordination](#) (PDF)
- [Chapter 7 - List of Preparers](#) (PDF)
- [Appendix A - CDA Project Description](#)
  - [Appendix A, Part 1](#) (PDF)
  - [Appendix A, Part 2](#) (PDF)
- [Appendix B - Aviation Forecasts](#)
  - [Appendix B, Part 1](#) (PDF)
  - [Appendix B, Part 2](#) (PDF)
  - [Appendix B, Part 3](#) (PDF)
- [Appendix C - Alternatives](#) (PDF)
- [Appendix D - Airfield and Airspace Modeling](#)
  - [Appendix D, Part 1](#) (PDF)
  - [Appendix D, Part 2](#) (PDF)
  - [Appendix D, Part 3](#) (PDF)
  - [Appendix D, Part 4](#) (PDF)
  - [Appendix D, Part 5](#) (PDF)
  - [Appendix D, Part 6](#) (PDF)
- [Appendix E - Air Quality and Climate](#) (PDF)
- [Appendix F - Noise and Noise-Compatible Land Use](#)
  - [Appendix F, Part 1](#) (PDF)
  - [Appendix F, Part 2](#) (PDF)
  - [Appendix F, Part 3](#) (PDF)
  - [Appendix F, Part 4](#) (PDF)
  - [Appendix F, Part 5](#) (PDF)
- [Appendix G - Section 106](#)
  - [Appendix G, Part 1](#) (PDF)
  - [Appendix G, Part 2](#) (PDF)
  - [Appendix G, Part 3](#) (PDF)
  - [Appendix G, Part 4](#) (PDF)
  - [Appendix G, Part 5](#) (PDF)
- [Appendix H - DOT Section 4\(f\)](#) (PDF)
- [Appendix I - Biological Resources](#)
  - [Appendix I, Part 1](#) (PDF)
  - [Appendix I, Part 2](#) (PDF)
- [Appendix J - Hazardous Materials, Solid Waste, and Pollution Prevention](#) (PDF)
- [Appendix K - Surface Transportation and Parking](#) (PDF)
- [Appendix L - Water Resources](#)
  - [Appendix L, Part 1](#) (PDF)

[Airport Compliance](#)

[Airport Improvement Program \(AIP\)](#)

[Airport Safety](#)

[Airports News & Events](#)

[Airports Resources](#)

[Engineering, Design, and Construction](#)

[Environmental Program](#)

[O'Hare Modernization Program \(OMP\)](#)

[South Suburban Airport](#)

[Passenger Facility Charge \(PFC\)](#)

[Planning & Capacity](#)

- [Appendix L, Part 2 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 3 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 4 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 5 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 6 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 7 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 8 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 9 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 10 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 11 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 12 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 13 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 14 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 15 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 16 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 17 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 18 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 19 \(PDF\)](#)
- [Appendix L, Part 20 \(PDF\)](#)
- [Appendix M - Socio-Economic Impacts, Environmental Justice, and Children's Environmental Health and Safety Risks \(PDF\)](#)
- [Appendix N - COVID-19 Sensitivity Analysis: Aviation Activity Forecasts \(PDF\)](#)
- [Appendix O - Public Scoping Comments \(PDF\)](#)
- [Appendix P - Public Involvement and Agency Coordination](#)
  - [Appendix P, Part 1 \(PDF\)](#)
  - [Appendix P, Part 2 \(PDF\)](#)
  - [Appendix P, Part 3 \(PDF\)](#)



The Federal Aviation Administration (FAA) has prepared a Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination to evaluate the effects of the proposed Airport Terminal Area Plan and changes to air traffic procedures at Chicago O'Hare International Airport. The FAA is seeking public comment from Federal, state, and local government agencies and officials, as well as members of the public regarding this Draft Environmental Assessment.

The Draft Environmental Assessment's analysis will determine whether the proposed projects have the potential to significantly affect various environmental resources, such as noise, air quality, water resources, and historic facilities.

A Public Notice regarding public workshops and public comment period for the Draft Environmental Assessment appears on or about June 2 – 8, 2022 in the Chicago Tribune, the Chicago Sun-Times, the Daily Herald, Journal and Topics, La Raza, and Reflejos.

The Draft Environmental Assessment analyzed actions proposed by the Chicago Department of Aviation, including: terminal projects, on-airport hotels, airfield and taxiway improvements not required by the terminal projects, and support facilities that are not required by the terminal projects.

The Draft Environmental Assessment also evaluated air traffic actions proposed by the FAA of making permanent the previously approved temporary offset (angled) approaches to Runway 10R/28L. The offset approaches allow for the use of simultaneous approaches to three runways and enables previously approved simultaneous approaches to four runways in the future.

The FAA will host Public Workshops on the Draft document. An in-person Public Workshop on the Draft EA will be held at Monty's Elegant Banquets at 703 South York Road, Bensenville, IL 60106 from 6:00 pm to 9:00 pm (Central Daylight Time) on July 12, 2022. A virtual Public Workshop will be held via Zoom at 6:00 pm (Central Daylight Time) on July 14, 2022.

Registration for the virtual meeting is available on the FAA website, found here:

[https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/).

Representatives of FAA and its consultants provide information about the Draft EA. Spanish language translators will be available at the Public Workshops. If you need the assistance of a translator, other than Spanish, please call (312) 374-1881 by July 5, 2022.

The FAA invites you to participate in the public comment process regarding this Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination. Copies of the Draft Environmental Assessment document and materials are now available at [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/). The public comment period occurs for 45 days and ends at midnight (Central Daylight Time) on July 18, 2022. You can submit public comments via:

Web: [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)

Email: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

TAP EA Draft Public Comment Email



**Federal Aviation  
Administration**

Mail: FAA, care of HMMH  
ATTN: ORD TAP and AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803

Comments must be postmarked or submitted online by midnight (Central Daylight Time) on July 18, 2022.

# Chicago Tribune

## LEGAL NOTICE

AGENCY: Federal Aviation Administration,  
DOT

ACTION: Notice of Change in Format for a Public Workshop for the Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination for the Proposed Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures at Chicago O'Hare International Airport

LOCATION OF PROPOSED ACTION: Chicago O'Hare International Airport

SUMMARY: On June 2, 2022, the Federal Aviation Administration (FAA) announced that the Draft Environmental Assessment (EA) and Draft General Conformity Determination for the Proposed Terminal Action Plan and Air Traffic Procedures for Chicago O'Hare International Airport, Chicago, Illinois is available for public review and comment.

The Draft EA analyzes and discloses the potential environmental impacts associated with the Proposed Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures at Chicago O'Hare International Airport, pursuant to the National Environmental Policy Act.

The FAA will host Public Workshops on the Draft document. Please note that the previously planned in-person public workshop on July 12, 2022, at 6:00 pm (Central Daylight Time) has been changed to a virtual meeting. The virtual workshop will still take place at 6:00 pm (CDT). The July 14th virtual public workshop will remain as scheduled, at 6:00 pm (CDT) on July 14, 2022. Registration for both of the virtual meetings is available on the FAA website, found here: [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/).

Representatives of the FAA and its consultants will provide information about the Draft EA. Spanish language translators will be available at the Public Workshops. If you need the assistance of a translator, other than Spanish, please call 312-374-1881 by July 5, 2022.

The comment period is open as of Thursday, June 2, 2022, and closes Monday, July 18, 2022, at midnight. All comments are to be submitted to FAA, care of HMMH, as noted below. Written comments must be postmarked, and emails must be sent, by no later than midnight (CDT), Monday, July 18, 2022.

SUPPLEMENTARY INFORMATION: The Draft EA is available for review online ([https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)) and notices have been provided to local libraries through July 18, 2022.

The FAA requests that comments be submitted online at [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/). Court reporters will record verbal comments at the Public Workshops.

FOR FURTHER INFORMATION OR TO SUBMIT COMMENTS VIA EMAIL OR MAIL TO:

FAA, care of HMMH  
Attn: ORD TAP and AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803  
Email: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

July 5, 2022 7243329

PURPOSE BRAND

Chicago O'Hare International Airport

ADORDERNUMBER: 0001145899-01

PO NUMBER: Chicago O'Hare Internatio

AMOUNT: 726.00

NO OF AFFIDAVITS: 1

# Chicago Sun-Times

## Certificate of Publication

State of Illinois - County of Cook

Chicago Sun-Times, does hereby certify it has published the attached advertisements in the following secular newspapers. All newspapers meet Illinois Compiled Statute requirements for publication of Notices per Chapter 715 ILCS 5/0.01 et seq. R.S. 1874, P728 Sec 1, EFF. July 1, 1874. Amended by Laws 1959, P1494, EFF. July 17, 1959. Formerly Ill. Rev. Stat. 1991, CH100, PI.  
Note: Notice appeared in the following checked positions.

PUBLICATION DATE(S): 07/05/2022

Chicago Sun-Times

AGENCY: Federal Aviation Administration, DOT

**ACTION:** Notice of Change in Format for a Public Workshop for the Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination for the Proposed Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures at Chicago O'Hare International Airport

**LOCATION OF PROPOSED ACTION:** Chicago O'Hare International Airport

**SUMMARY:** On June 2, 2022, the Federal Aviation Administration (FAA) announced that the Draft Environmental Assessment (EA) and Draft General Conformity Determination for the Proposed Terminal Action Plan and Air Traffic Procedures for Chicago O'Hare International Airport, Chicago, Illinois is available for public review and comment.

The Draft EA analyzes and discloses the potential environmental impacts associated with the Proposed Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures at Chicago O'Hare International Airport, pursuant to the National Environmental Policy Act.

The FAA will host Public Workshops on the Draft document. **Please note that the previously planned in-person public workshop on July 12, 2022, at 6:00 pm (Central Daylight Time) has been changed to a virtual meeting.** The virtual workshop will still take place at 6:00 pm (CDT). The July 14th virtual public workshop will remain as scheduled, at 6:00 pm (CDT) on July 14, 2022. Registration for both of the virtual meetings is available on the FAA website found here: [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/).

Representatives of the FAA and its consultants will provide information about the Draft EA. Spanish language translators will be available at the Public Workshops. If you need the assistance of a translator, other than Spanish, please call 312-374-1881 by July 5, 2022.

The comment period is open as of Thursday, June 2, 2022, and closes Monday, July 18, 2022, at midnight. All comments are to be submitted to FAA, care of HMMH, as noted below. Written comments must be postmarked, and emails must be sent, by no later than midnight (CDT), Monday, July 18, 2022.

**SUPPLEMENTARY INFORMATION:** The Draft EA is available for review online ([https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)) and notices have been provided to local libraries through July 18, 2022.

The FAA requests that comments be submitted online at [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/). Court reporters will record verbal comments at the Public Workshops.

**FOR FURTHER INFORMATION OR TO SUBMIT COMMENTS VIA EMAIL OR MAIL TO:**

FAA, care of HMMH  
Attn: ORD TAP and AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803  
Email: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)  
7/5/2022 #1145899

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized, has caused this Certificate to be signed

By



Robin Munoz

Manager | Recruitment & Legals

This 5th Day of July 2022 A.D.

PURPOSE BRAND  
875 N MICHIGAN AVE  
SUITE 3100  
CHICAGO, IL 60611



# Classified

The Journal & Topics Media Group accepts classified ads by email, online submission, mail/in person, phone or fax. Classifieds will appear in all 16 Journal & Topics publications.

**JOURNAL  
& TOPICS**  
MEDIA GROUP

Journal & Topics Media Group | journal-topics.com | Wednesday, July 6, 2022 | Page 40

Phone Hours: 8:30 a.m.-4 p.m. Mon.-Fri. | Deadline: Noon Monday prior to publication

## 5 WAYS TO SUBMIT YOUR CLASSIFIED ADS TO THE JOURNAL

**1** Email: [journalads@journal-topics.info](mailto:journalads@journal-topics.info)

**2** Online: 'Submit Your News' form at [journal-topics.com](http://journal-topics.com)

**3** Mail/Visit: 622 Graceland Ave., Des Plaines, IL 60016

**4** Call us at 847-299-5511

**5** Fax it to us at 847-298-8549



### 0630 Cars & Trucks

Love to buy your car or truck will pay \$200 - \$2,000 for the good bad or ugly! Also classic, antique, hot rod or project cars. Same day free tow away 773-758-2928

### 0860 Room for Rent

Room for Rent  
Clean, quiet home in Des Plaines.  
Incl. Kitchen, laundry, WiFi & backyard/pool privileges  
847-699-9977

### 0900 Legals

### 0270 Web Designer

#### Someone With Flair For Designing Websites!

Looking for a local individual who has a flair for designing websites that really sizzle. Must be able to work in Des Plaines office for maybe 10 hours per week. Good pay, nice office. Have some fun and show off your creativeness.

Contact [journalnews@journal-topics.info](mailto:journalnews@journal-topics.info)

### 0900 Legals

### 0270 Web Designer

### ARE YOU TIRED?

If you are tired of having a garage or basement full of junk, empty it FAST with a Fast Acting Journal Classified Ad! Call 847-299-5511

### DON'T NEED IT? SELL IT FAST in the Journal Classified Section Call

**847-299-5511**  
for a fast acting  
classified ad

A COTTAGE TO  
CASTLE, YOU'LL  
FIND THE HOME  
OF YOUR  
DREAMS IN THE  
CLASSIFIED  
COLUMNS OF THE  
JOURNAL &  
TOPICS  
NEWSPAPERS

Do You  
Know What  
Happens  
When You  
Don't  
Advertise?

**NOTHING!**

DRIVE A  
BARGAIN!  
JOURNAL & TOPICS  
NEWSPAPERS

### 0900 Legals

### 0900 Legals

### 0900 Legals

#### NOTICE OF SALE

NOTICE is hereby given that River Trails School District 26, "the Seller" will sell at public sale by taking sealed bids (delivered in person or by U.S. Mail) until 2:00 p.m. on July 27, 2022, at 1900 East Kensington Rd., Mount Prospect, IL 60056, Cook County, Illinois, which bids will be opened at the same address on July 27, 2022 at 2:00 p.m., the following described property for a minimum sale price of \$2,500,000:

The real property, including the structure(s) thereon, located at 1101 East Gregory St., Des Plaines, Illinois 60056, and consisting of Property Index Number ("P.I.N.") 03-36-400-007-0000.

- Two percent (2%) of the bidder's offered price is required as earnest money in cashier's check or certified check supplied with the sealed bid (payable to "Board of Education, River Trails School District 26");
- The balance of the purchase price is payable in cash, cashier's check, or certified check, plus or minus the usual and customary prorations, at the time of closing;
- The closing shall take place in Cook County, IL within sixty (60) days from the Board of Education's acceptance of the bid, time being of the essence;
- Sale to be by Quit Claim Deed;
- Seller will provide a title insurance policy issued by a title insurance company duly authorized to issue such title insurance in the State of Illinois.
- Title may be subject to easements, restrictions, and covenants of record, and taxes assessed subsequent to the date of sale, including both real estate and special assessments;
- The Uniform Vendor-Purchaser Risk Act shall not apply;
- Upon acceptance of the bid by the Seller, Purchaser's Contract for Sale shall become a binding agreement;
- Closing to be conducted through escrow, the costs of which shall be paid by the Purchaser; and
- The Seller reserves the right to reject all bids, to determine in its sole judgment who are "qualified" bidders, and which, if any, bid it may choose to accept.

Bid documents, including the Contract for Sale may be picked up, and further information may be obtained at 1900 East Kensington Rd., Mount Prospect, IL 60056, Cook County, Illinois or by calling Asst. Supt. Lyndl Schuster at 847-297-4120.

BOARD OF EDUCATION OF  
RIVER TRAILS SCHOOL DISTRICT 26  
COOK COUNTY, ILLINOIS

### 0630 Cars & Trucks

### 0630 Cars & Trucks

CASH FOR CAR\$  
Forget the Rest  
I pay the Best!  
708-975-0035  
Free Towing  
Licensed and Insured

DRIVE A  
BARGAIN!  
JOURNAL & TOPICS  
NEWSPAPERS

**AGENCY:** Federal Aviation Administration, DOT

**ACTION:** Notice of Change in Format for a Public Workshop for the Draft Environmental Assessment and Draft General Conformity Determination for the Proposed Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures at Chicago O'Hare International Airport

**LOCATION OF PROPOSED ACTION:** Chicago O'Hare International Airport

**SUMMARY:** On June 2, 2022, the Federal Aviation Administration (FAA) announced that the Draft Environmental Assessment (EA) and Draft General Conformity Determination for the Proposed Terminal Action Plan and Air Traffic Procedures for Chicago O'Hare International Airport, Chicago, Illinois is available for public review and comment.

The Draft EA analyzes and discloses the potential environmental impacts associated with the Proposed Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures at Chicago O'Hare International Airport, pursuant to the National Environmental Policy Act.

The FAA will host Public Workshops on the Draft document. **Please note that the previously planned in-person public workshop on July 12, 2022, at 6:00 pm (Central Daylight Time) has been changed to a virtual meeting.** The virtual workshop will still take place at 6:00 pm (CDT). The July 14th virtual public workshop will remain as scheduled, at 6:00 pm (CDT) on July 14, 2022. Registration for both of the virtual meetings is available on the FAA website, found here: [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/).

Representatives of the FAA and its consultants will provide information about the Draft EA. Spanish language translators will be available at the Public Workshops. If you need the assistance of a translator, other than Spanish, please call 312-374-1881 by July 5, 2022.

The comment period is open as of Thursday, June 2, 2022, and closes Monday, July 18, 2022, at midnight. All comments are to be submitted to FAA, care of HMMH, as noted below. Written comments must be postmarked, and emails must be sent, by no later than midnight (CDT), Monday, July 18, 2022.

**SUPPLEMENTARY INFORMATION:** The Draft EA is available for review online ([https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)) and notices have been provided to local libraries through July 18, 2022.

The FAA requests that comments be submitted online at [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/). Court reporters will record verbal comments at the Public Workshops.

**FOR FURTHER INFORMATION OR TO SUBMIT COMMENTS VIA EMAIL OR MAIL TO:**

FAA, care of HMMH  
Attn: ORD TAP and AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803  
Email: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

## #Salud

Actualmente en EEUU hay un bajo riesgo de contagio

Céline Gounder/KHN

La Organización Mundial de la Salud dijo recientemente que la viruela del mono aún no es una emergencia de salud pública que preocupe a nivel internacional. Se han informado más de 4,500 casos en todo el mundo, y ya superan los 300 en los Estados Unidos. Aunque es probable que haya un subregistro porque no se hace rastreo de contactos.

Todos deberían saber sobre los síntomas, cómo se disemina y los riesgos.

¿Debería preocuparme por la viruela del mono?

Actualmente, los estadounidenses tienen un bajo riesgo de contraer la viruela del mono. Se está extendiendo entre hombres que tienen sexo con hombres, pero es solo cuestión de tiempo antes de que pase a otros. Al 27 de junio, el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades había informado 10 casos en mujeres. Generalmente es una enfermedad leve, pero puede ser grave o incluso mortal para las personas inmunodeprimidas, embarazadas, fetos o recién nacidos, mujeres lactantes, niños pequeños y personas con enfermedades de la piel, como eczema.

Podría volverse endémica en los Estados Unidos, y en todo el mundo, si continúa propagándose sin control.

¿Cómo se propaga?

La viruela del mono es una infección viral, prima cercana de la viruela. Pero causa una enfermedad mucho más leve. Se transmite a través del contacto cercano, incluido el sexo, besos y masajes; cualquier tipo de contacto del pene, la vagina, el ano, la boca, la garganta o incluso la piel. En este brote, se ha transmitido principalmente por vía sexual.



Protegidos con la vacuna. Actualmente en EEUU se usa solo la vacuna Jynneos porque es más segura y tiene menos efectos secundarios.



Muestra de un paciente contagiado con la viruela del mono. GETTY IMAGES

## Dilucida tus dudas sobre la viruela del mono

Los condones y los protectores dentales reducirán, pero no evitarán, toda la transmisión porque solo protegen contra el contagio por piel, y por las mucosas cubiertas por estos dispositivos. Es importante saber que el virus puede entrar por una abertura en la piel, y penetrar las membranas mucosas de la nariz, la boca, los genitales y el ano. Los científicos no saben si la viruela del mono se puede transmitir a través del semen o del fluido vaginal.

La viruela del mono se puede transmitir a través de gotitas respiratorias a unos pocos pies, pero no es un modo de transmisión particularmente eficiente. Todavía no se ha documentado transmisión aérea, como covid-19. No se sabe si la infección se puede transmitir cuando la persona no presenta síntomas.

¿Cuáles son los síntomas comunes?

Los síntomas pueden desarrollarse hasta 21 días después

de la exposición y pueden incluir fiebre y escalofríos, ganglios linfáticos inflamados, sarpullido y dolores de cabeza.

No se sabe si siempre muestra alguno o todos esos síntomas.

Actualmente, los expertos creen que la viruela del mono, como la viruela, siempre causará al menos algunos de estos síntomas, pero esa creencia se basa en la ciencia anterior a 1980, antes de que existieran pruebas de diagnóstico más sofisticadas.

¿Cómo se ve la erupción de la viruela del mono?

La erupción generalmente comienza con manchas rojas. Luego se convierten en protuberancias llenas de líquido y después pus que pueden parecer ampollas o granos. Estas protuberancias luego se abren en llagas y forman costras. Las personas con viruela del mono se deben considerar infecciosas hasta que aparecen las costras y se caen.

Estas llagas son dolorosas. Antes, la erupción se observaba más en las palmas de las manos y las plantas de los pies, pero muchas personas en este brote presentan lesiones externas e internas en la boca, los genitales y el ano. También dolor rectal o la sensación de necesitar defecar cuando sus intestinos están vacíos.

¿Cómo hacerse la prueba?

Si la persona tiene síntomas de viruela del mono, hay que hacerse una prueba en una clínica de salud sexual. Un profesional médico debe tomar una muestra de cualquier lesión sospechosa para su análisis. También hay evidencia emergente de que los frotis de garganta pueden detectar la viruela del mono, pero hasta ahora los funcionarios de salud no los recomiendan.

¿Hay una vacuna para la viruela del mono?

Actualmente, los suministros de la vacuna Jynneos son limitados. El Departamento de Salud y Servicios Humanos liberará 56,000 dosis de la reserva nacional estratégica de inmediato.

En las próximas semanas estarán disponibles 240,000 dosis adicionales, 750,000 a finales del verano, y 500,000 este otoño. Un total de 1.5 millones de dosis.

Si. Dos vacunas son eficaces para prevenir la viruela del mono: la vacuna Jynneos y la vacuna ACAM2000. La FDA aprobó la vacuna Jynneos para prevenir la viruela del mono y la viruela en personas mayores de 18 años. ACAM2000 está aprobada por la FDA para prevenir la viruela. Actualmente, en el país se usa solo la vacuna Jynneos porque es más segura y tiene menos efectos secundarios. La vacuna Jynneos es segura. Se ha probado en miles de personas, incluidas aquellas inmunocomprometidas o con enfermedades de la piel. Los efectos secundarios comunes de la vacuna Jynneos son similares a los de otras vacunas: fiebre, fatiga, glándulas inflamadas e irritación en el lugar de la inyección.

La vacuna Jynneos es eficaz para prevenir la viruela del mono hasta cuatro días después de la exposición y puede reducir la gravedad de los síntomas si se administra hasta 14 días después de la exposición.

¿Puedo vacunarme contra la viruela del mono?

Actualmente, el Centro de Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) recomienda la vacunación contra la viruela del mono solo para aquellos en mayor riesgo: personas que han tenido contacto cercano con alguien infectado; hombres que tienen relaciones sexuales con hombres y mujeres trans que recientemente han tenido múltiples parejas sexuales en un lugar donde la infección se está propagando; y algunos trabajadores de la salud, socorristas y militares que podrían entrar en contacto con los afectados.

Actualmente, los suministros de la vacuna Jynneos son limitados. El Departamento de Salud y Servicios Humanos liberará 56,000 dosis de la reserva nacional estratégica de inmediato.

En las próximas semanas estarán disponibles 240,000 dosis adicionales, 750,000 a finales del verano, y 500,000 este otoño. Un total de 1.5 millones de dosis.

¿Cuáles son otras formas de reducir el riesgo de transmisión de la viruela del mono?

La mejor manera es informarse. Si la persona está preocupada, el enlace del CDC es el mejor recurso para encontrar una clínica de salud sexual: [gettested.cdc.gov](https://gettested.cdc.gov). Muchas salas de emergencia o centros de urgencia, y otros centros de salud, todavía pueden no estar actualizados con lo último sobre la viruela del mono. Hay que abstenerse de tener relaciones sexuales si un miembro de la pareja está infectado. El CDC también advierte sobre el riesgo de ir a raves u otras fiestas o lugares en donde la gente usa poca ropa. Y ofrece otros consejos de prevención, como el lavado de sábanas o juguetes sexuales.

¿Existe un tratamiento para la viruela del mono?

No existe un tratamiento seguro y probado específicamente para la viruela del mono. La mayoría de los casos son leves y mejoran sin tratamiento en un par de semanas. Medicamentos como el paracetamol y el ibuprofeno se pueden usar para reducir la fiebre y los dolores musculares. En casos raros, algunos pacientes desarrollarán una enfermedad más grave y pueden requerir un tratamiento más específico. Los médicos están probando terapias experimentales como cidofovir, brincidofovir, tecovirimat e inmunoglobulina vaccinia. Si se administran temprano en el curso de la infección, las vacunas Jynneos y ACAM2000 también pueden ayudar a reducir la gravedad de la enfermedad.

¿Qué información errónea circula sobre la viruela del mono?

Abundan las teorías conspirativas. Pero no es un engaño. Es real. Esta infección no fue inventada por Bill Gates ni por las farmacéuticas. El virus no salió de un laboratorio de China o Ucrania. Los migrantes que cruzan la frontera con México no traen la viruela del mono a EEUU. No hay mandato de vacunación ni cuarentenas.

## Butcher Boy COOKING OILS

**TASTE THAT BRINGS YOU TOGETHER!**

SEARCH FOR BUTCHER BOY BRANDS AT YOUR FAVORITE LOCAL GROCER. BUY LOCAL | Our products are produced and packaged in the Chicago area for the last 50 years.

WOMEN OWNED

## LaRaza

Díganos lo que piensa y GANE

**\$10,000+ en premios\***

VISITE

[www.research.net/r/YKBJJL](http://www.research.net/r/YKBJJL)



**Gran Premio:**

**cheque por \$5,000**

**Segundo premio:**

**cheque por \$2,500**

**Rifa semanal por \$500**

Los GANADORES incluyen:

La familia Bernal de Santa Ana, CA, lectores de El Aviso Magazine  
La familia Lucerna de Lexington, KY, lectores de El Día en América newspaper  
La familia Castillo de Spartanburg, SC, lectores de InSouth Magazine

\*Para las reglas, visite [www.laincity.com](http://www.laincity.com)

AD COPY - TAP EA Draft Public Notice and Comment Period - JULY 12, 2022 PUBLIC WORKSHOP WILL BE HELD VIRTUALLY 6.29.22

AGENCIA: Administración Federal de Aviación, DOT  
ACCIÓN: Aviso de Cambio en el Formato para Talleres Públicos para el Anteproyecto de Evaluación Ambiental y Anteproyecto de Determinación General de Conformidad para el Plan de Área de Terminales Propuestas y los Procedimientos de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

UBICACIÓN DE LA ACCIÓN PROPUESTA: Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago  
RESUMEN: El 2 de junio de 2022, la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) anunció que el Anteproyecto de Evaluación Ambiental (EA, por sus siglas en inglés) y el Anteproyecto de Determinación General de Conformidad para el Plan de Área de Terminales Propuestas y los Procedimientos de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, Illinois está disponible para revisión y comentarios del público. El Anteproyecto EA analiza y divulga los posibles impactos ambientales asociados con el Plan de Área de Terminales Propuestas y los Procedimientos de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental. La FAA organizará Talleres Públicos sobre el Anteproyecto del documento. Tenga en cuenta que el taller público en persona planeado anteriormente para el 12 de julio de 2022 a las 6:00 pm (Hora Central) se ha cambiado a reunión virtual. El taller virtual seguirá teniendo lugar a las 6:00 pm (CDT). El taller público virtual del 14 de julio permanecerá según lo programado, a las 6:00 pm (CDT) el 14 de julio de 2022. La inscripción para ambas reuniones virtuales está disponible en el sitio web de la FAA que se encuentre aquí: [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)

Los representantes de la FAA y sus consultores brindarán información acerca del Anteproyecto EA. Traductores al español estarán disponibles en los Talleres Públicos. Si necesita asistencia de un traductor, que no sea español, por favor llame al 312-374-1881 antes del 5 de julio de 2022. El periodo de comentarios está abierto a partir del jueves 2 de junio de 2022 y cierra el lunes 18 de julio de 2022 a la medianoche. Todos los comentarios deben enviarse a la FAA, a cargo de HMMH, como se indica a continuación. Los comentarios por escrito deben tener máximos 1,000 caracteres electrónicos deben enviarse antes de la medianoche (CDT), del lunes 18 de julio de 2022.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA: El Anteproyecto EA está disponible para revisión en línea ([https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)) y se han enviado avisos a las bibliotecas locales hasta el 18 de julio de 2022.

La FAA solicita que los comentarios sean enviados en línea en [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/). Los boletines de la corte registran los comentarios verbales en los Talleres Públicos.

PARA MÁS INFORMACIÓN O PARA ENVIAR COMENTARIOS POR CORREO ELECTRÓNICO O POR CORREO A: FAA, a cargo de HMMH  
Atención: ORD TAP y AT EA Comments

AD COPY - TAP EA Draft Public Notice and Comment Period - JULY 12, 2022  
PUBLIC WORKSHOP WILL BE HELD VIRTUALLY 6.29.22

700 District Avenue, Suite 800 Burlington, MA 01803  
Correo electrónico: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

**AGENCIA:** Administración Federal de Aviación, DOT  
**ACCIÓN:** Aviso de Cambio en el Formato para Talleres Públicos para el Anteproyecto de Evaluación Ambiental y Anteproyecto de Determinación General de Conformidad para el Plan del Área de Terminales Propuesto y Procedimientos de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

**UBICACIÓN DE LA ACCIÓN PROPUESTA:** Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago

**RESUMEN:** El 2 de junio de 2022, la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) anunció que el Anteproyecto de Evaluación Ambiental (EA, por sus siglas en inglés) y el Anteproyecto de Determinación General de Conformidad para el Plan de Acción de Terminales Propuesto y Procedimiento de Tráfico Aéreo para el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, Illinois está disponible para revisión y comentarios del público.

El Anteproyecto EA analiza y divulga los posibles impactos ambientales asociados con el Plan de Área de Terminales Propuesto y los Procedimientos de Tráfico Aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental.

La FAA organizará Talleres Públicos sobre el Anteproyecto del documento. **Tenga en cuenta que el taller público en persona planeado anteriormente para el 12 de julio de 2022 a las 6:00 pm (Hora Central) se ha cambiado a una reunión virtual.** El taller virtual seguirá teniendo lugar a las 6:00 pm (CDT). El taller público virtual del 14 de julio permanecerá según lo programado, a las 6:00 pm (CDT) el 14 de julio de 2022. La inscripción para ambas reuniones virtuales está disponible en el sitio web de la FAA que se encuentra aquí:

[https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/).

Los representantes de la FAA y sus consultores brindarán información acerca del Anteproyecto EA. Traductores al español estarán disponibles en los Talleres Públicos. Si necesita asistencia de un traductor, que no sea español, por favor llame al 312-374-1881 antes del 5 de julio de 2022.

El periodo de comentarios está abierto a partir del jueves 2 de junio de 2022 y cierra el lunes 18 de julio de 2022 a la medianoche. Todos los comentarios deben enviarse a la FAA, a cargo de HMMH, como se indica a continuación. Los comentarios por escrito deben tener matasellos, y los correos electrónicos deben enviarse antes de la medianoche (CDT), del lunes 18 de julio de 2022.

**INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA:** El Anteproyecto EA está disponible para revisión en línea ([https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/)) y se han enviado avisos a las bibliotecas locales hasta el 18 de julio de 2022.

La FAA solicita que los comentarios sean enviados en línea en [https://www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA/](https://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA/). Los taquígrafos de la corte registrarán los comentarios verbales en los Talleres Públicos.

**PARA MÁS INFORMACIÓN O PARA ENVIAR COMENTARIOS POR CORREO ELECTRÓNICO O POR CORREO A:**

FAA, a cargo de HMMH  
Atención: ORD TAP y AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803

Correo electrónico: [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

Published in Daily Herald Reflejos July 8, 2022 (4585259)

# Welcome to the Public Workshop

Draft Environmental Assessment and Draft General  
Conformity Determination for the Proposed  
Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures  
at Chicago O'Hare International Airport

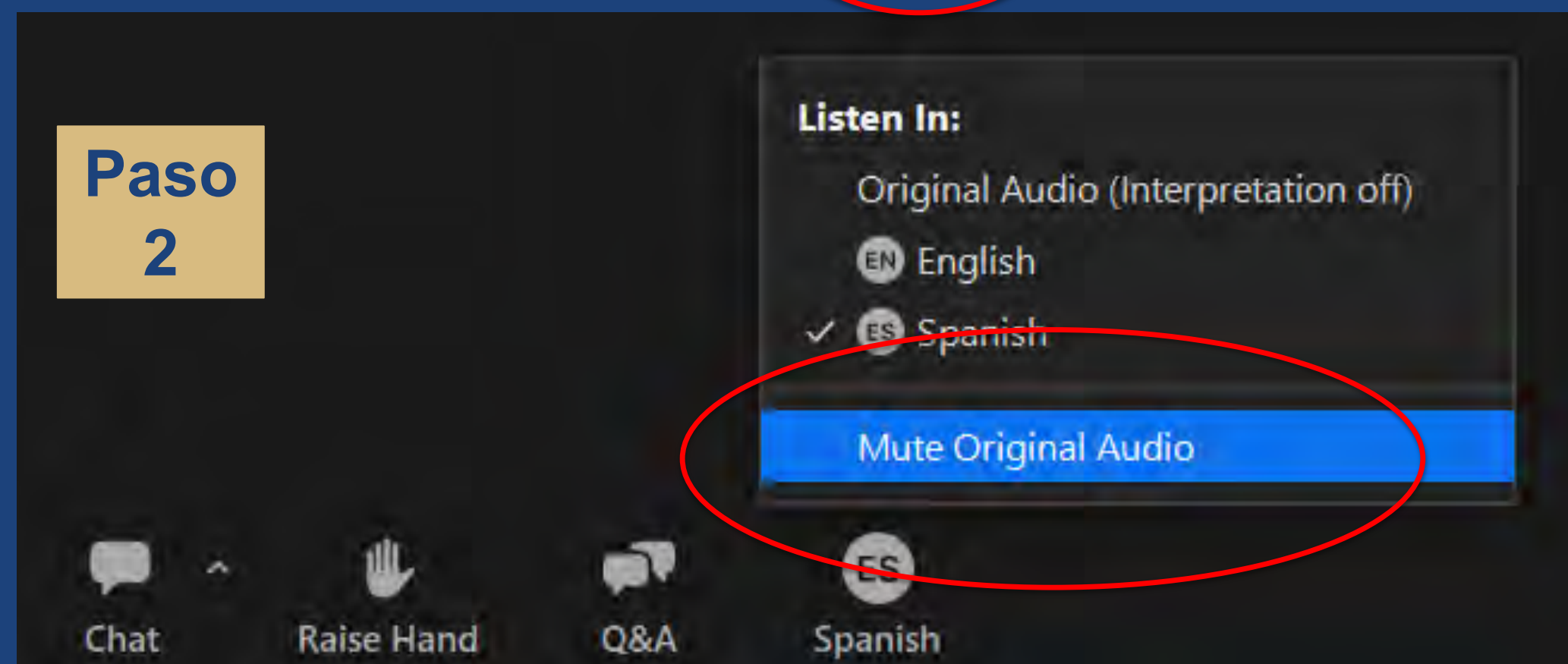
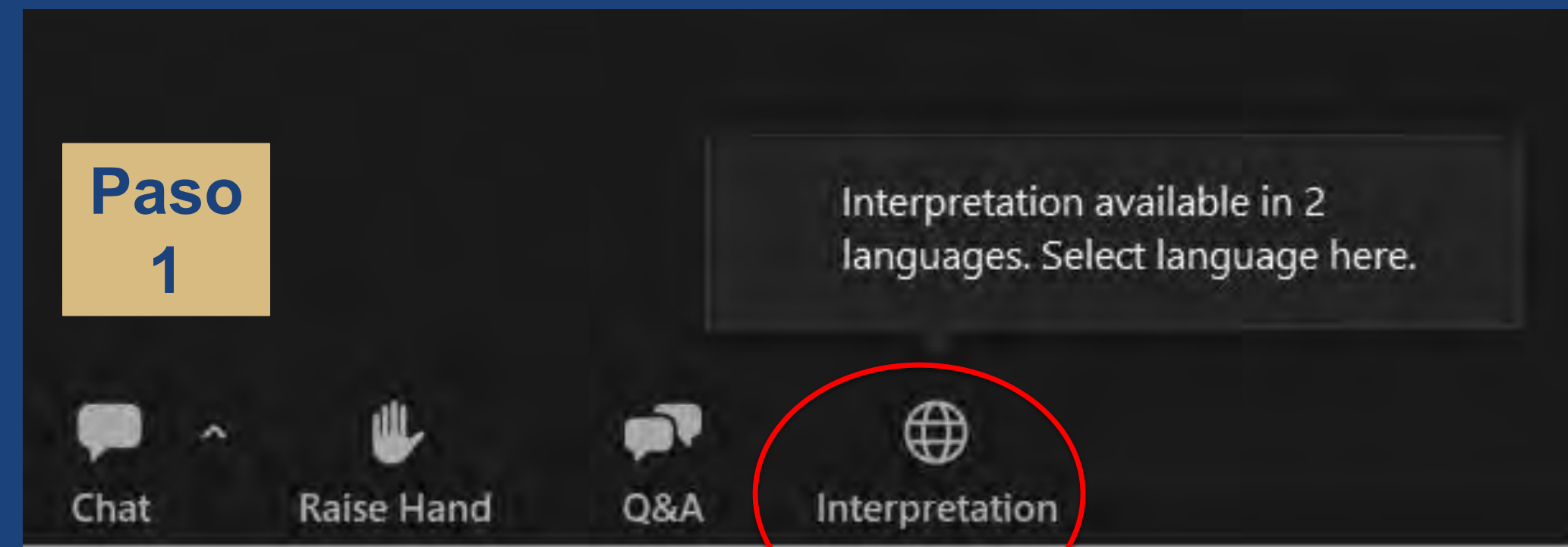
Meeting opens at 6:00 pm (CDT)  
Presentation starts at 6:05 pm



**Federal Aviation  
Administration**

# Spanish Audio Room is Available

- A Spanish interpreter is available in the Spanish audio room. Please note that the Spanish audio option is not available, if dialed in by phone.
- *Un intérprete de español está disponible en la sala de audio en español. Tenga en cuenta que la opción de audio en español no está disponible si se marca por teléfono.*



- No action is required for those listening in English, and the default of "Listen In: Original Audio (Interpretation off)" should remain selected.



**Federal Aviation  
Administration**

# Meeting Logistics

---

- This meeting is being recorded.
- Attendees will be muted during the presentation.
- Comments will be accepted after the presentation video concludes.
- If you have any technical issues, please use the “Chat” feature.



**Federal Aviation  
Administration**

# How To Provide Comments

## Verbal Comments

- Please use the “Raise the Hand” feature.
- Commenters will be called on in the order in which they raise their hand in Zoom.
- Comments will be limited to 3 minutes.

## Written Comments

- Submit comments in the Q&A feature or
- Submit online at: [www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA).



**Federal Aviation  
Administration**

**PDFs of this presentation will be  
available in English and Spanish  
on the FAA website:**

[www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA)

# Como hacer comentarios

## Comentarios verbal

- Por favor usa el "levantar la mano" función.
- Comentaristas sera llamado en el orden que levantaron la mano en Zoom.
- Comentarios se lemitará a 3 minutos.

## Comentarios Escritos

- Enviar comentarios en la pregunta y respuesta función o
- Enviar en línea por: [www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA).

Los archivos PDF de esta presentación  
estarán disponibles en inglés y  
español en el sitio web de la FAA:

[www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA)



**Federal Aviation  
Administration**

# Now Taking Public Comments

## Verbal Comments

- Please use the “Raise the Hand” feature.
- Commenters will be called on in the order in which they raise their hand in Zoom.
- Comments will be limited to 3 minutes.

## Written Comments

- Submit comments in the Q&A feature or
- Submit online at: [www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA).



**Federal Aviation  
Administration**

**PDFs of this presentation will be  
available in English and Spanish  
on the FAA website:**

[www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA)

# Ahora tomando comentarios públicos

## Comentarios verbal

- Por favor usa el "levantar la mano" función.
- Comentaristas sera llamado en el orden que levantaron la mano en Zoom.
- Comentarios se lemitará a 3 minutos.

## Comentarios Escritos

- Enviar comentarios en la pregunta y respuesta función o
- Enviar en línea por: [www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA).

Los archivos PDF de esta presentación  
estarán disponibles en inglés y  
español en el sitio web de la FAA:

[www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA)



**Federal Aviation  
Administration**



**Federal Aviation  
Administration**

## **Welcome to the Public Workshop**

---

Draft Environmental Assessment and  
Draft General Conformity Determination  
for the Proposed Terminal Area Plan  
and Air Traffic Procedures at Chicago  
O'Hare International Airport





# Why is the FAA doing an Environmental Assessment?

---

The Federal Aviation Administration (FAA) is conducting an Environmental Assessment (EA) to evaluate changes proposed for Chicago O'Hare International Airport.

## **The City of Chicago Department of Aviation (CDA) proposes to make these changes:**

- Terminal Area Plan
- Capital Improvement Program projects
- Hotel developments

## **The FAA proposes to make this change:**

- Permanently implement offset (angled) air traffic approach procedures at O'Hare for Runway 10R/28L



# What is an Environmental Assessment?

---

- An **Environmental Assessment** is a public document that provides information and environmental analysis to help determine paths forward for a proposed project.
- The FAA prepares the Environmental Assessment under the National Environmental Policy Act, National Historic Preservation Act, Clean Water Act, Clean Air Act, and other applicable laws.
- This assessment determines whether a proposed project has the potential to significantly affect the environment.
- An Environmental Assessment helps determine whether the FAA will need to complete an Environmental Impact Statement or issue a Finding of No Significant Impact for a proposed project.



# What is the National Environmental Policy Act (NEPA)?

---

- NEPA is a federal law that requires all branches of the government to consider environmental impacts of their proposed actions prior to making decisions.
- Using the NEPA process, agencies evaluate the environmental and related social and economic effects of their proposed actions.
- Agencies also provide opportunities for public review and comment on those evaluations.



# How is the public involved in this Environmental Assessment?

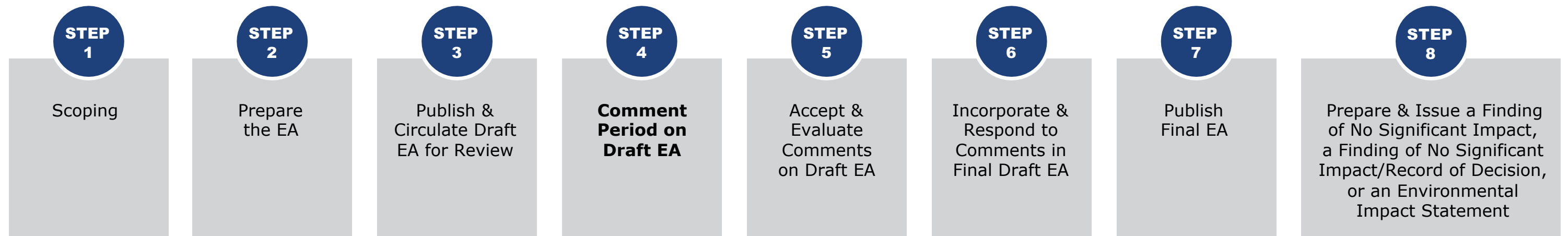
---

- **Scoping:** The FAA sought input from the public and other agencies to define the range of environmental issues and possible alternatives to study in the Environmental Assessment. The FAA held a 45-day public comment period for the scoping process for this project from May 26 — July 9, 2021.
- **Consultation and Coordination:** The FAA coordinated and consulted with other agencies throughout the Environmental Assessment process, such as federal, state, tribal, and local officials.
- **Comments on the Draft Environmental Assessment:** The FAA has invited the public and other agencies to comment on the draft version of the Environmental Assessment. The 45-day comment period for the Draft Environmental Assessment is June 2 — July 18, 2022. The FAA will respond to the comments in the Final Environmental Assessment.



# What are the steps in the Environmental Assessment and Scoping Process?

We are here



## Next Steps

- The FAA's responses to comments on the Draft Environmental Assessment will be included in the Final Environmental Assessment.



# Why are these projects being proposed?

Improvements at O'Hare are needed to provide adequate terminal, gate, and apron areas, and to efficiently accommodate the existing and projected activity.

## The range of projects has five major goals:

- **Groups 1, 3, and 5:** Meet FAA design standards
- **Group 1:** Provide terminal facilities that meet industry-recommended standards and modern customer service expectations
- **Group 2:** Maintain CDA financial independence and meet financial obligations
- **Group 4:** Maximize employee parking and screening capability while also optimizing safety and security of goods processing and commercial vehicle holding
- **Group 5:** Retain operational efficiency and prevent additional delay



# What is the Proposed Action?

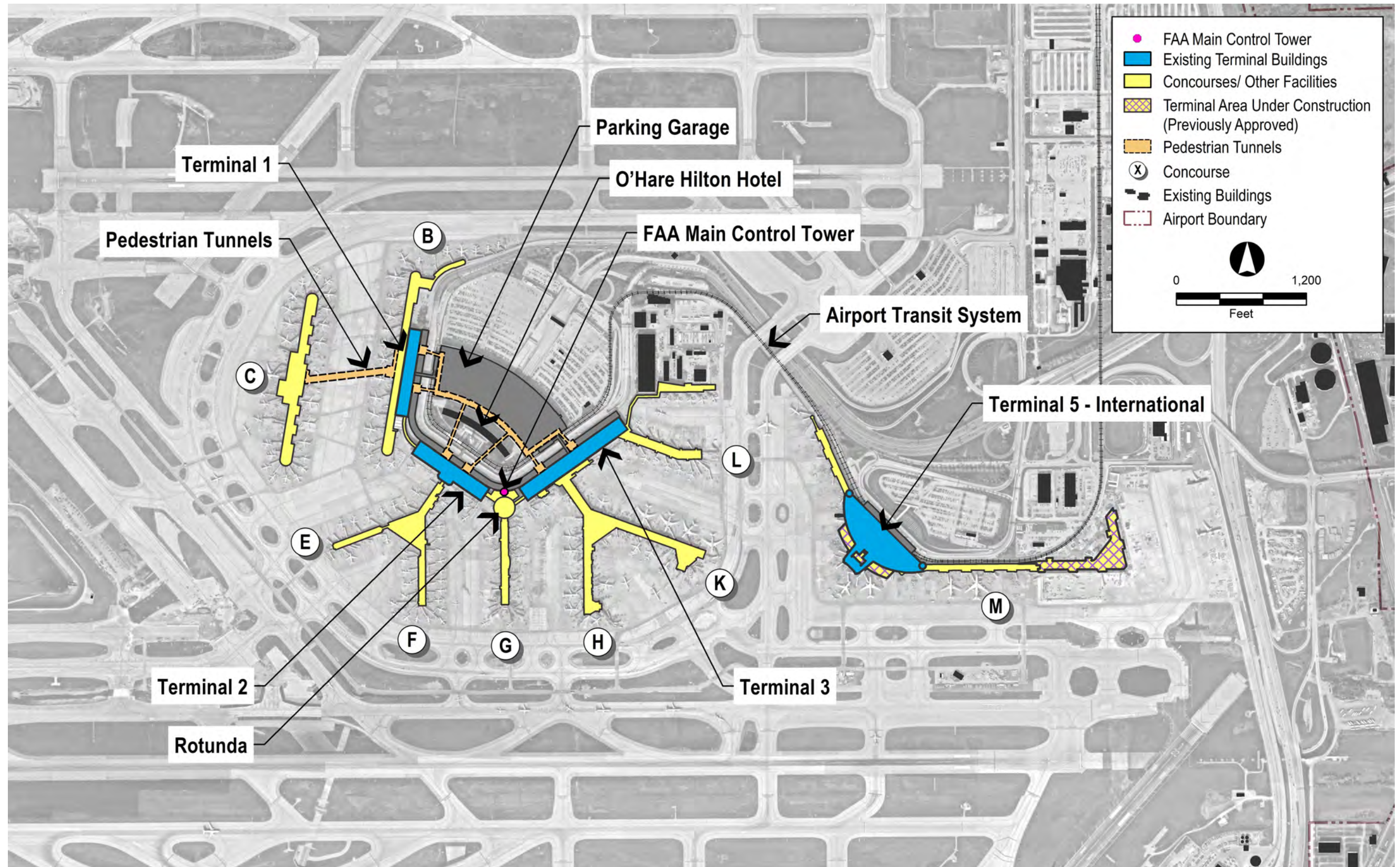
---

The Proposed Action is organized into five groups:



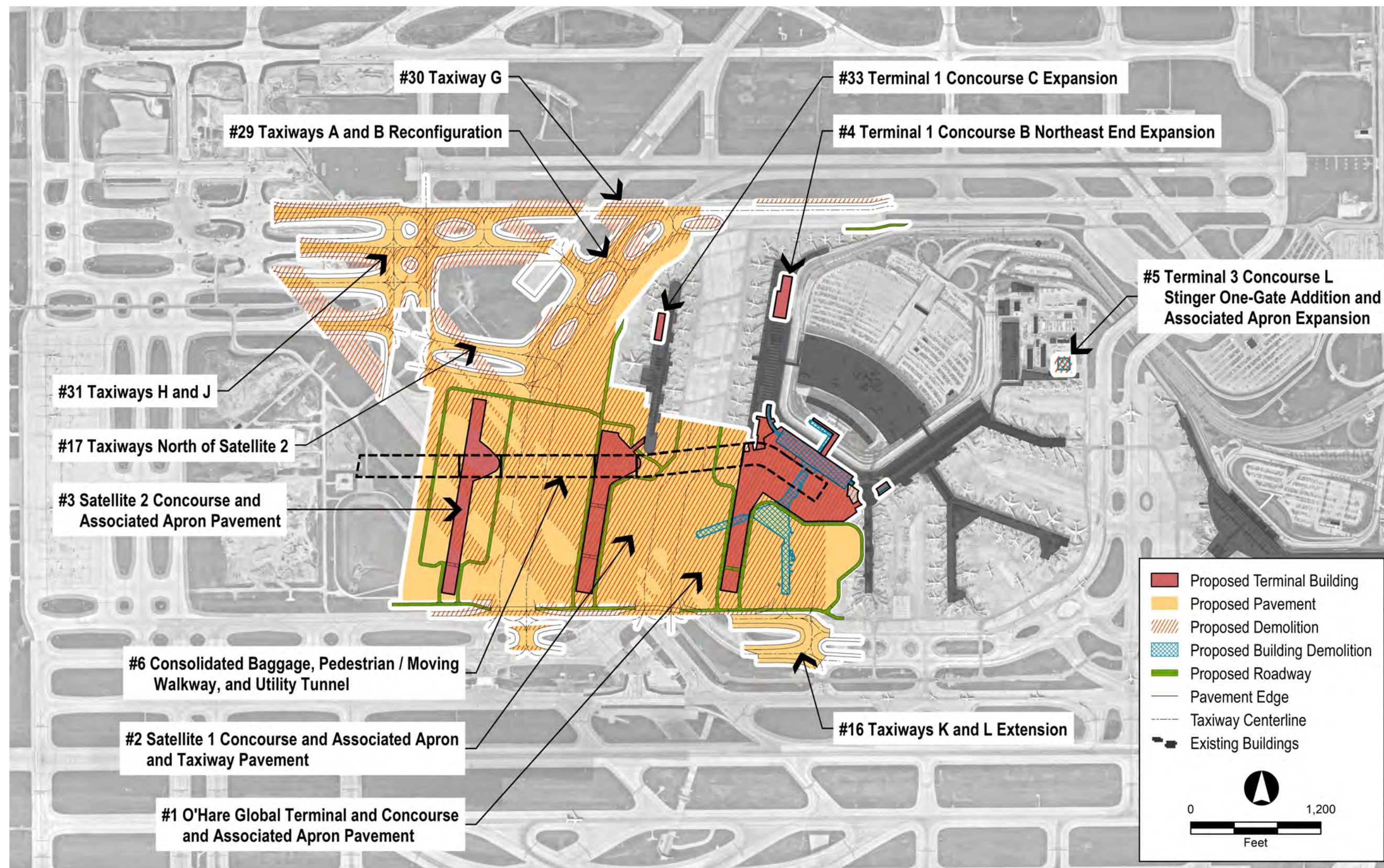


# Current O'Hare Terminal Configuration



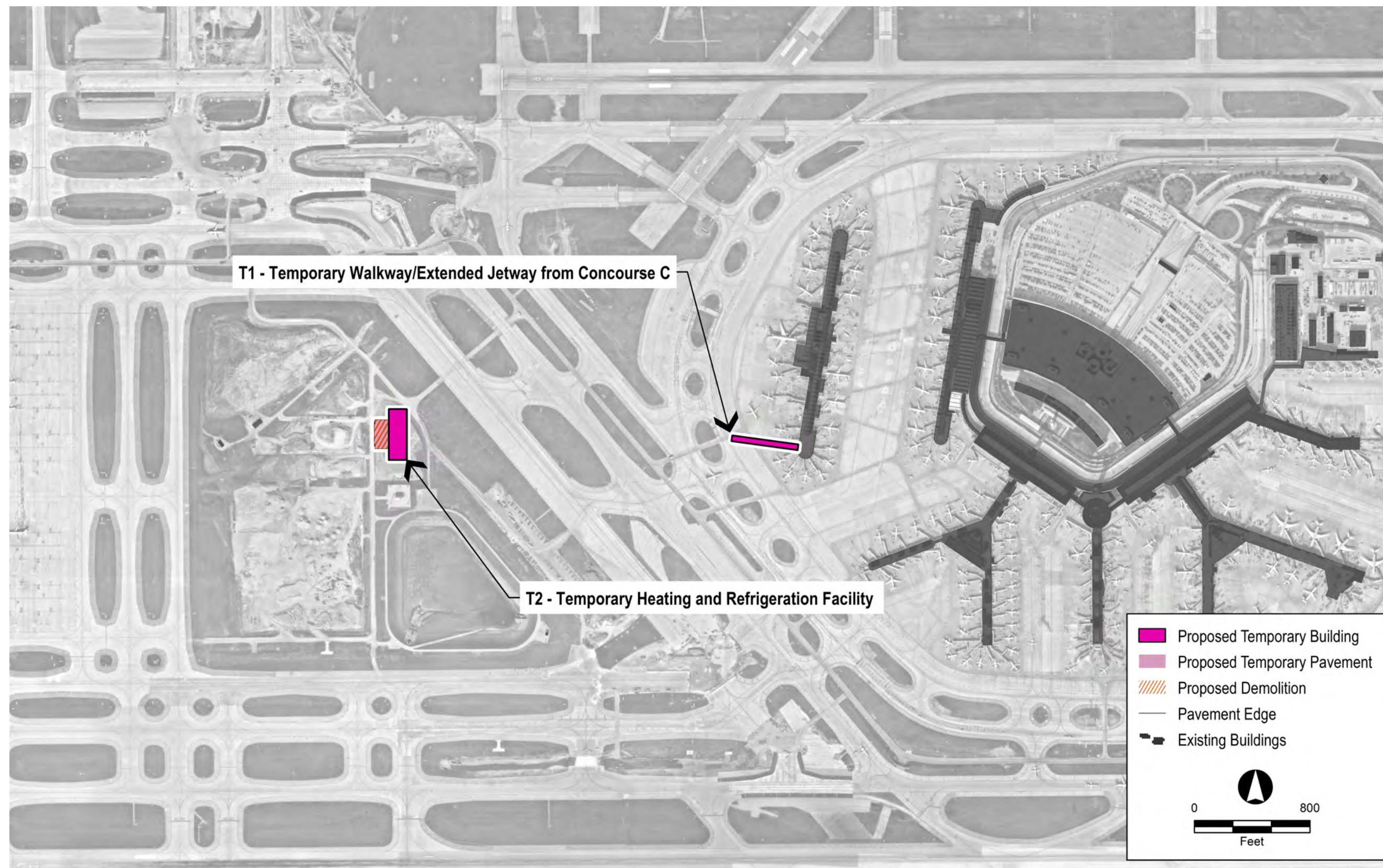


# Terminal Projects – O'Hare Global Terminal and Satellite Terminal Projects



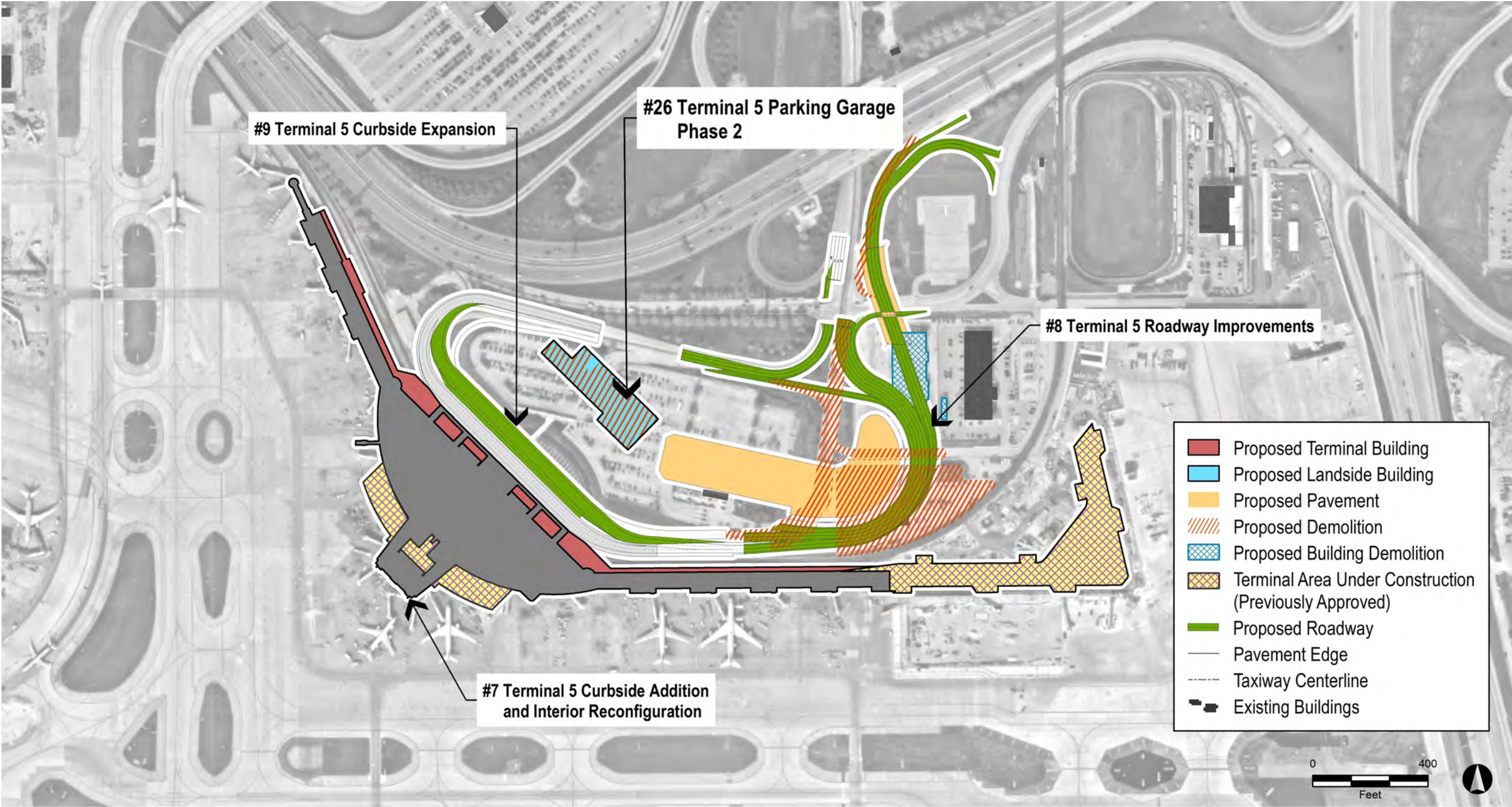


# Terminal Projects – O'Hare Global Terminal and Satellite Terminal Projects





# Terminal Projects – Terminal 5 Projects



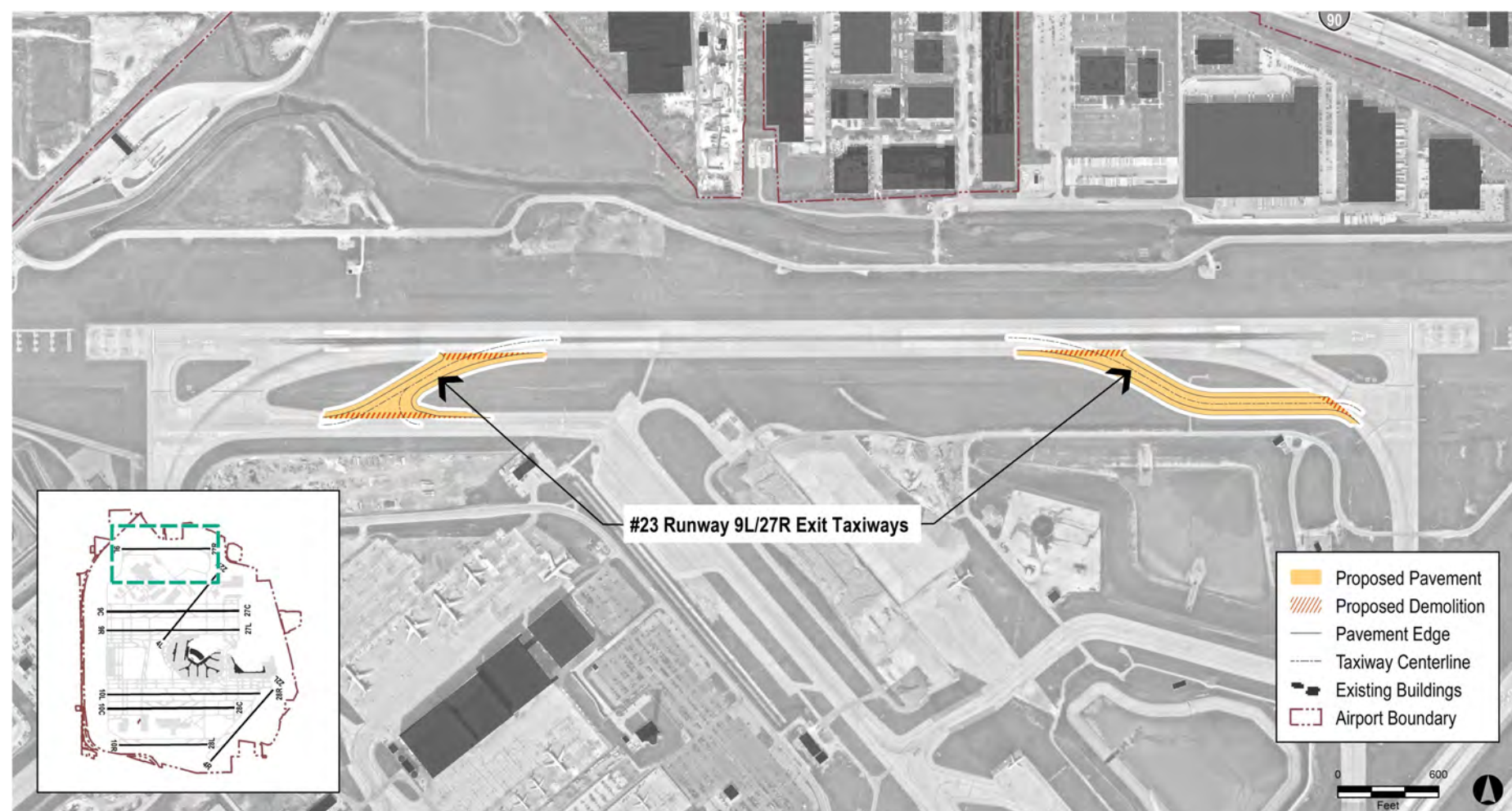
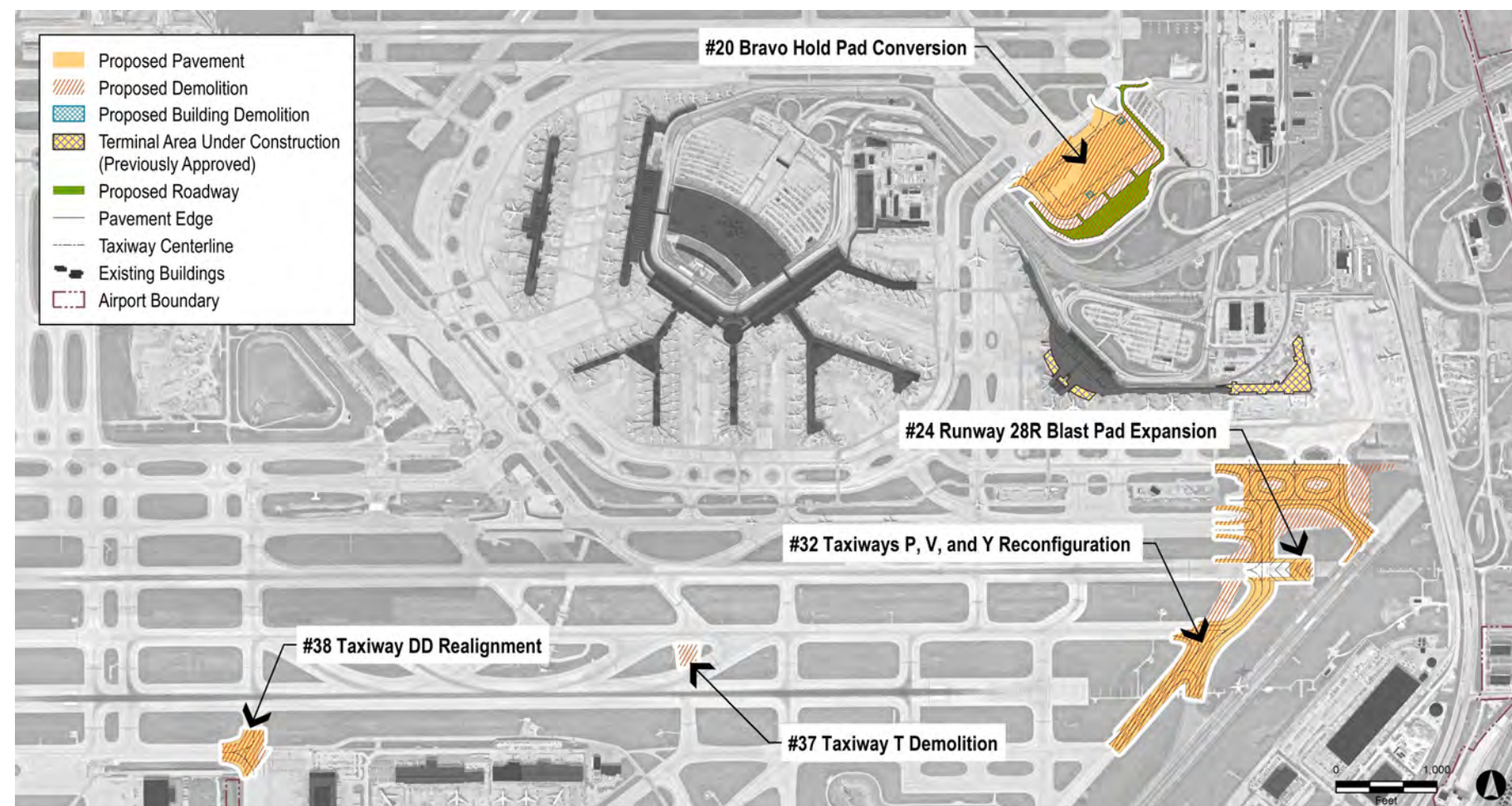


# On-Airport Hotels



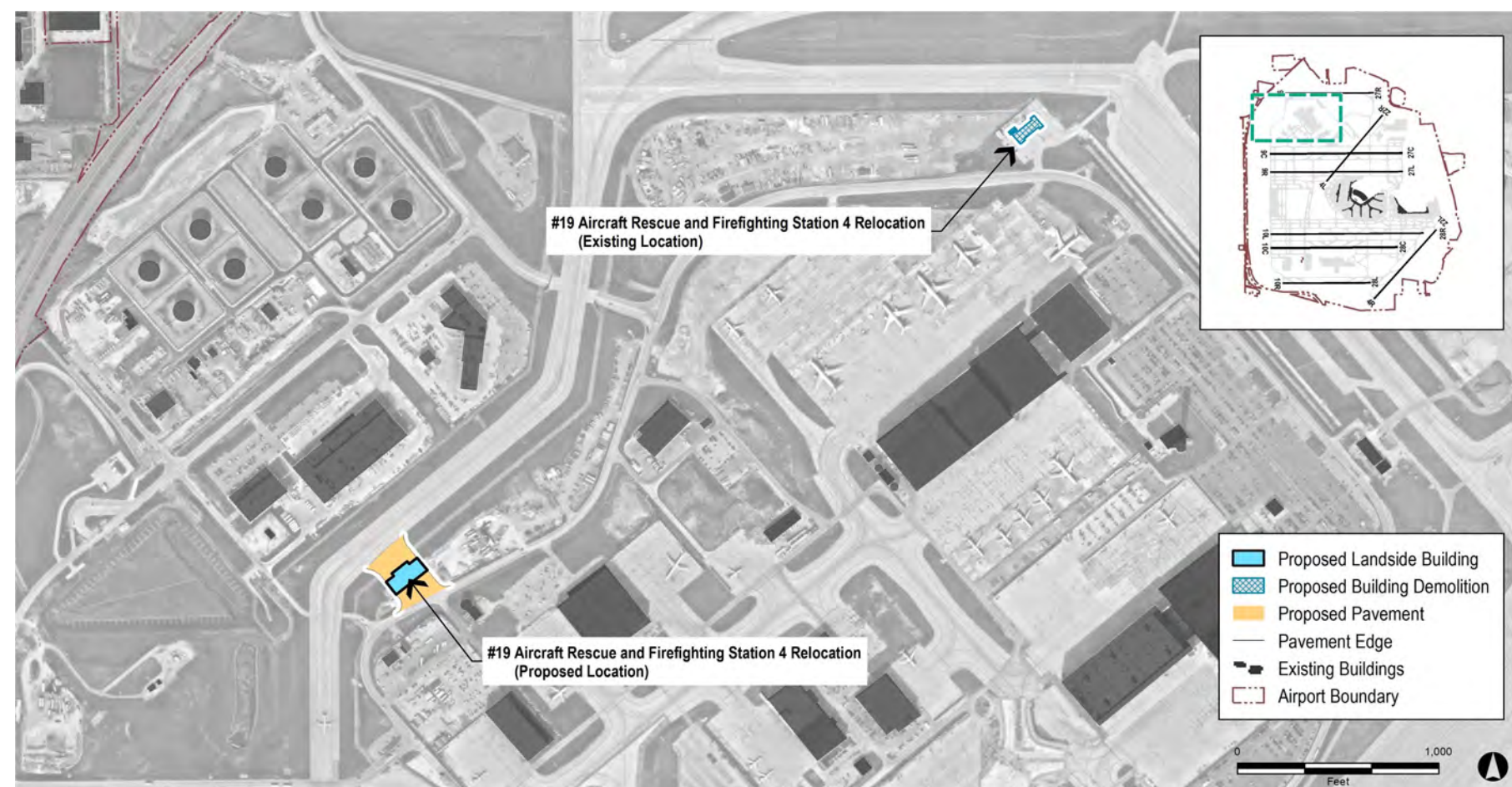


# Airfield and Taxiway Improvements Not Required by the Terminal Projects



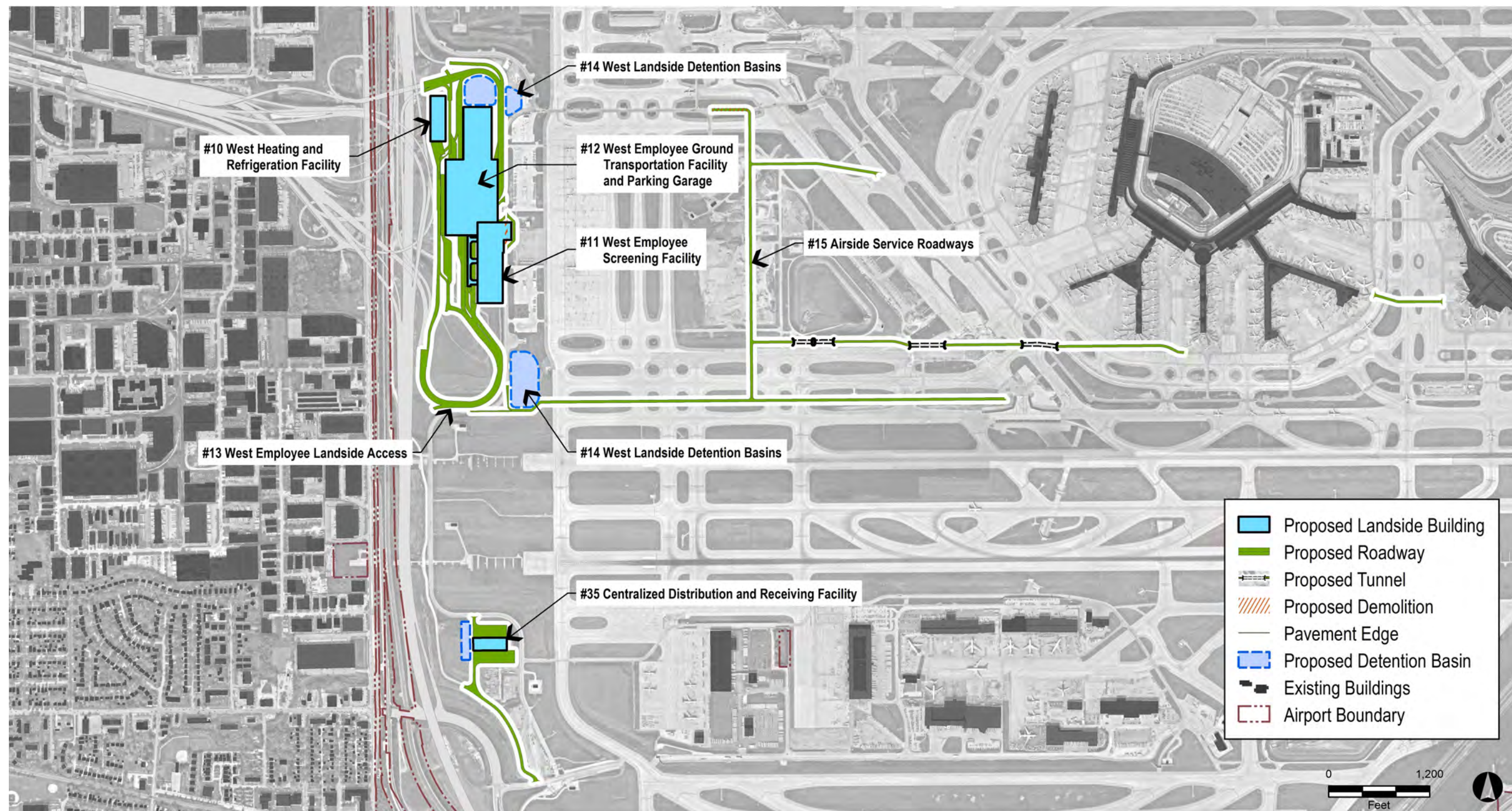


# Support Facilities that have Independent Utility from the Terminal Projects





# Support Facilities that have Independent Utility from the Terminal Projects





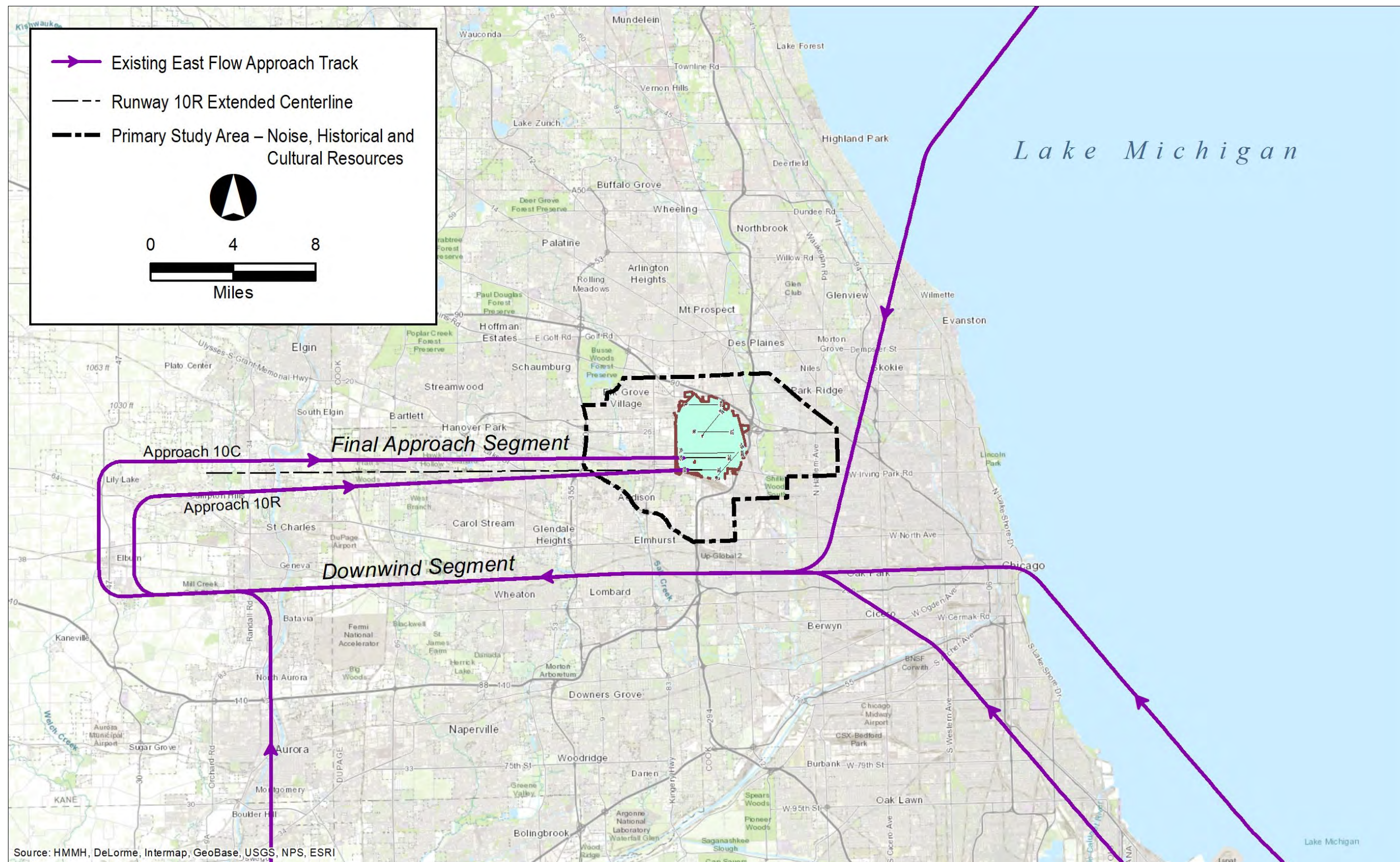
# What are the Proposed Air Traffic Actions?

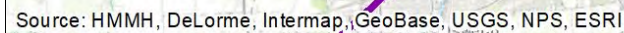
---

- The proposed air traffic actions would retain existing offset approaches to Runway 10R/28L.
- Currently, these procedures allow for use of simultaneous approaches to three runways and enable previously approved simultaneous approaches to four runways in the future.
- The 2015 Written Re-Evaluation of the O'Hare Modernization Environmental Impact Statement approved these offset approaches for temporary use.



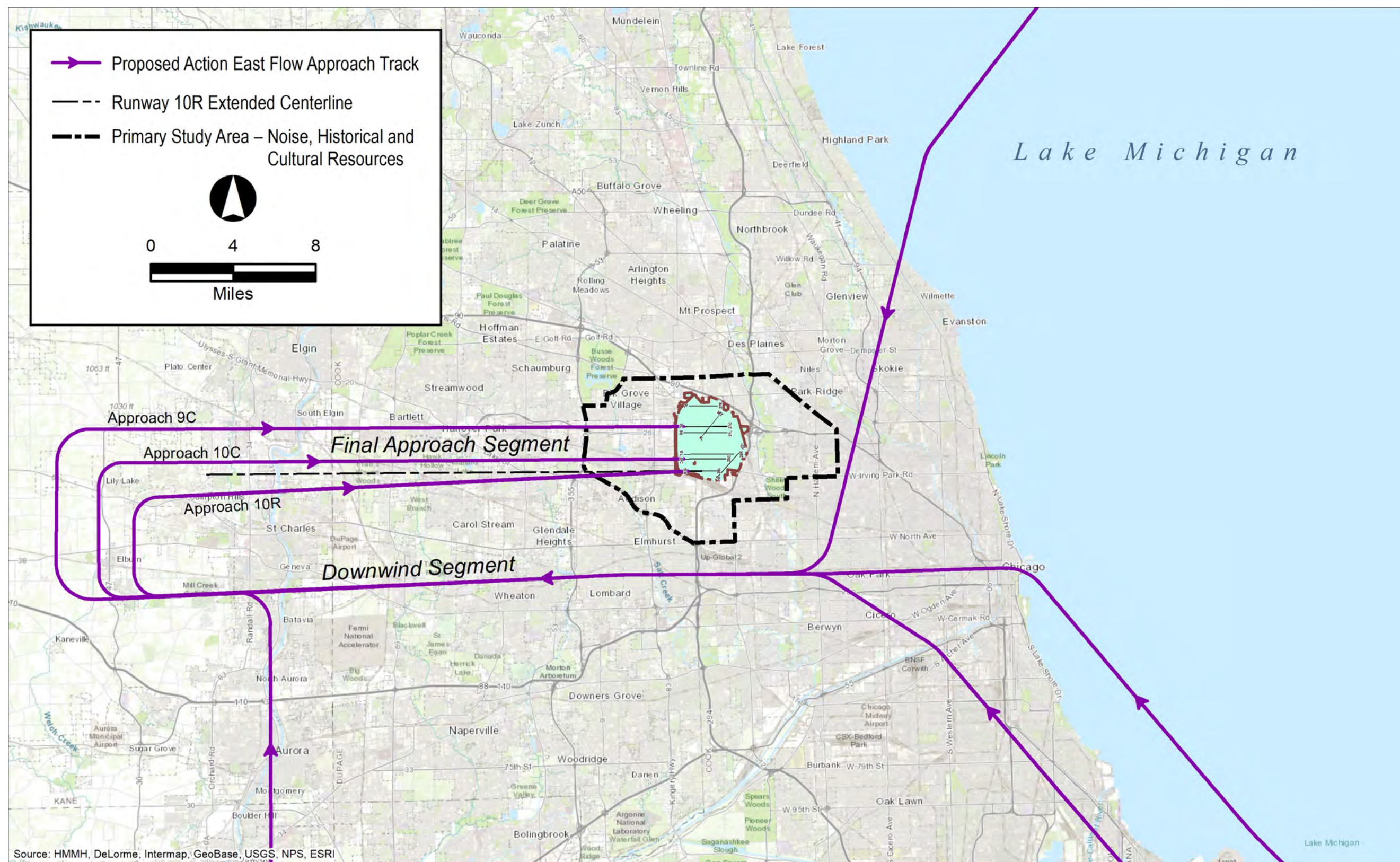
# Air Traffic Actions: 2.5 Degree Offset Approaches for Existing Condition East Flow

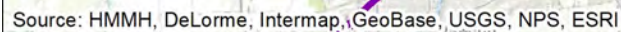






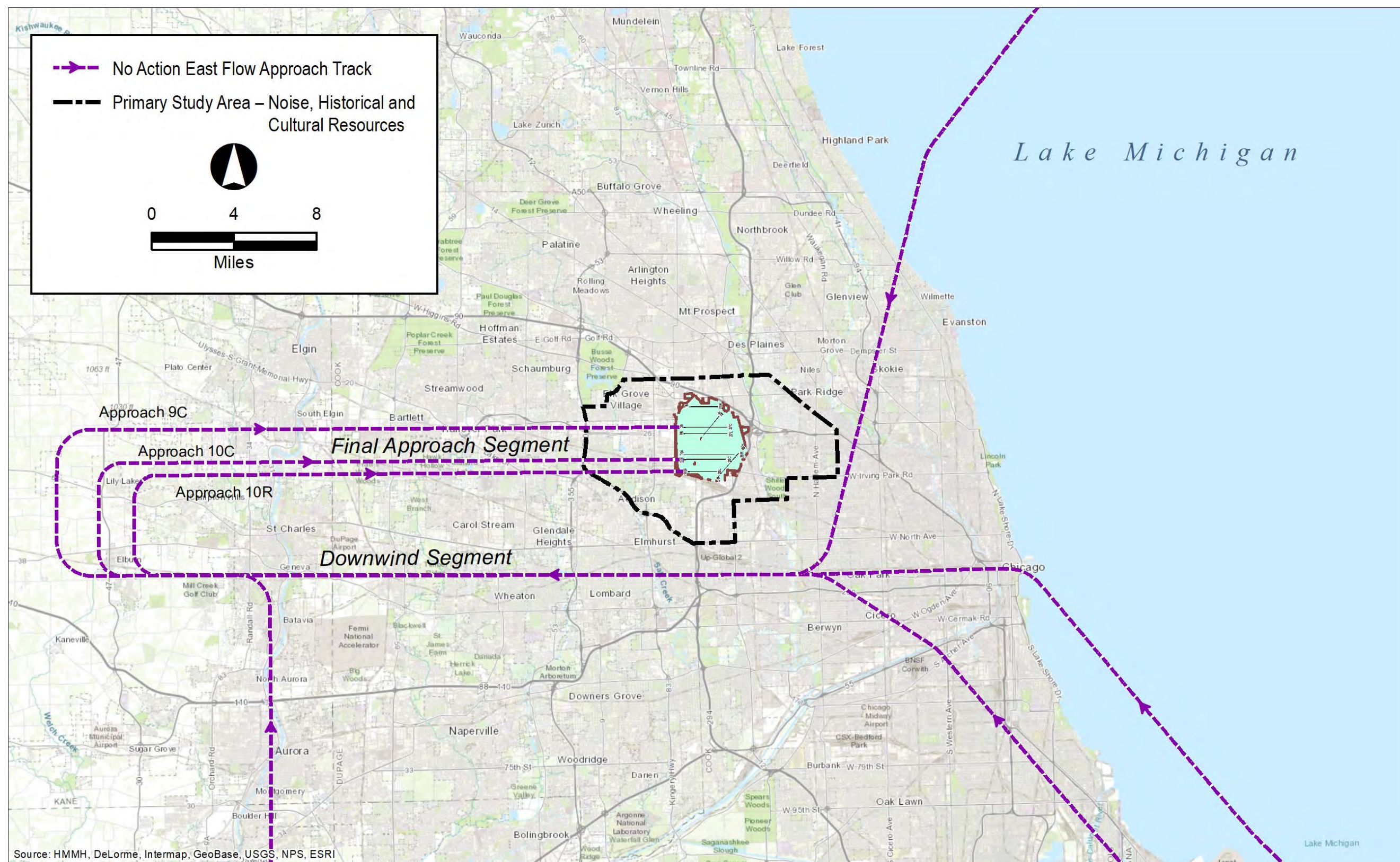
# Air Traffic Actions: 2.5 Degree Offset Approaches for Proposed Action East Flow





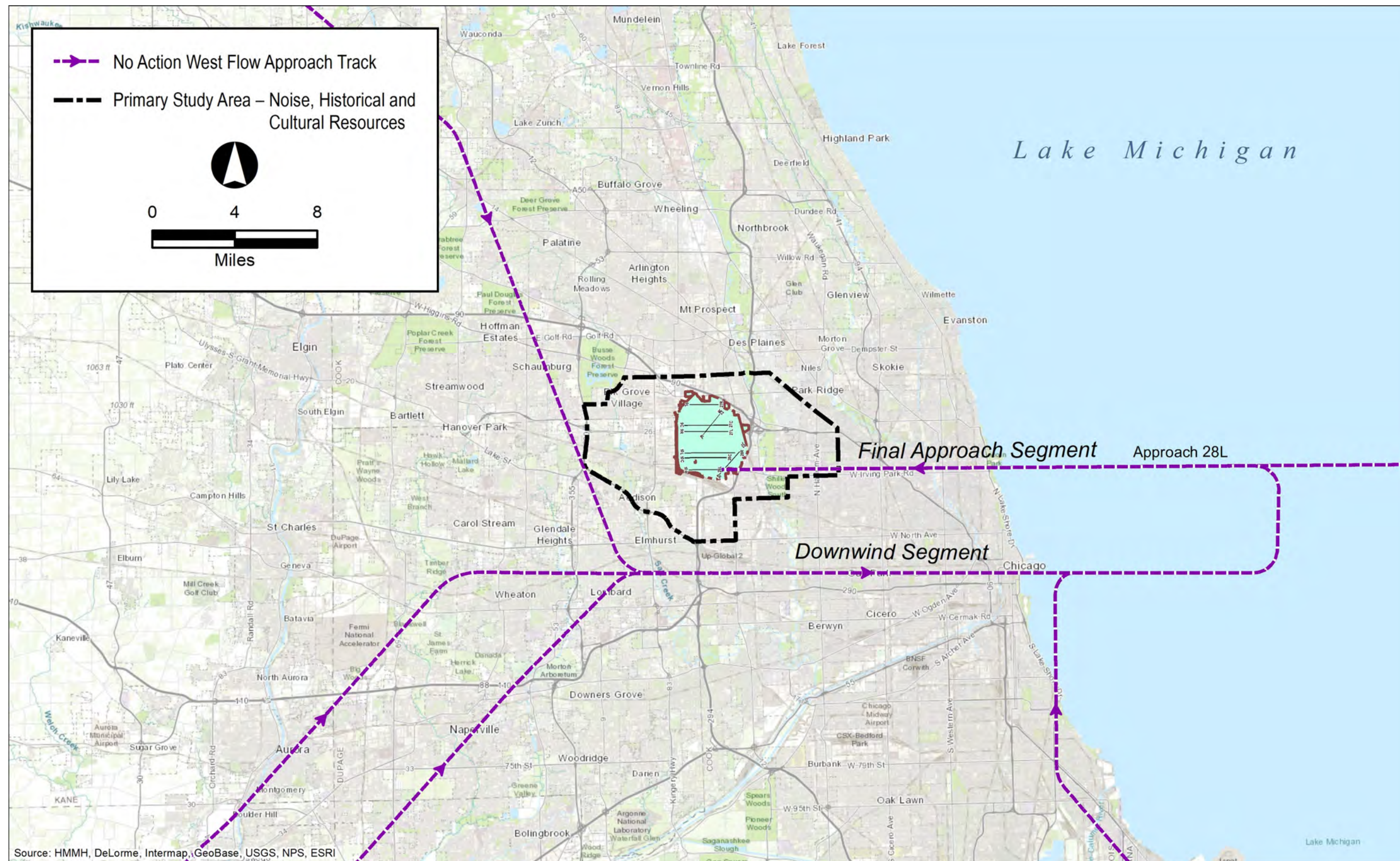


# Air Traffic Actions: East Flow No Action





# Air Traffic Actions: West Flow No Action





# Did the FAA Evaluate Alternatives to the Proposed Projects?

---

- Yes, the FAA evaluated alternatives to the Proposed Project.
- The FAA evaluated alternatives that might:
  - Meet the purpose and need of the Proposed Project
  - Meet sound engineering principles and be feasible to construct
  - Avoid or minimize impacts to special purpose protected resources
- The FAA solicited alternatives from stakeholders during the scoping process. No alternatives were provided during the scoping process.



# What Alternatives did the FAA consider for the Proposed Action?

---

- Alternatives were considered for each group of projects under the Proposed Action.
- A range of alternatives was developed for Group 1 and Group 5 project groups, as detailed on the following two slides.
- Groups 2, 3, and 4 are not anticipated to cause significant environmental consequences or unresolved conflicts, resulting in consideration of only two alternatives for each group: Proposed Action Alternative and No Action Alternative.



# What Alternatives did the FAA consider for the Terminal Projects?

---

- No Action (without the Proposed Action)
- Off-airport Alternatives, including Use of Other Modes of Transportation/ Other Airports
- On-airport Alternatives relative to the existing central terminal core, including development to the North, South, East, and West
- Design Variations to the On-Airport West Improvement and Expansion (West-Central) Development Alternative to minimize impacts to special purpose law protected resources (Proposed Action Alternative)



# What Alternatives did the FAA consider for the Proposed Air Traffic Actions?

---

- No Action (without the offset approach)
- 2.5 Degree Offset Alternative
- 3.0 Degree Offset Alternative



# What Conditions were evaluated?

---

The Environmental Assessment studied the conditions in three time periods:

- The Existing Condition (A year before the Proposed Project begins)
- An Interim Year
- The year after construction of the Proposed Project completion



# What Environmental Resource Categories were studied?

---

- Air Quality
- Climate
- Noise and Noise-Compatible Land Use
- Historical, Architectural, Archaeological, and Cultural Resources
- Department of Transportation Act Section 4(f)
- Biological Resources
- Light Emissions and Visual Impacts
- Hazardous Materials, Solid Waste and Pollution Prevention
- Natural Resources and Energy Supply
- Socioeconomics, Environmental Justice, and Children's Environmental Health and Safety Risks
- Surface Transportation and Parking
- Water Resources
- Irreversible and Irretrievable Commitment of Resources
- Cumulative Impacts
- Coastal Resources, Farmlands, and Land Use categories were not studied, as they would not be impacted by the Proposed Action



# **Environmental Resource Conditions that are not impacted by the Proposed Action**

---

- Coastal Resources
- Farmlands
- Land Use



# Air Traffic Forecasts – Annual Passengers

---

The FAA reviewed the CDA's forecasts of annual passengers and found them appropriate for environmental modeling purposes.

## Key Findings

- The CDA used the FAA Terminal Area Forecast (TAF) for enplaned passengers at O'Hare after confirming it was consistent with forecast growth in economic activity and O'Hare's historical share of U.S. total enplanements.
- The CDA examined the potential for induced demand should additional facilities become available and found that existing facilities could accommodate forecast activity, meaning there was no potential for induced demand.
- The FAA examined historical demand performance following the provision of additional facilities and changes in airline business strategies but found no induced demand at O'Hare.



# Air Traffic Forecasts – Annual Operations

---

The FAA reviewed the CDA's forecasts of annual aircraft operations, including passenger, cargo, general aviation, and military and found them appropriate for environmental modeling purposes.

## Key Findings

- The CDA and the FAA reviewed the FAA TAF and found that passenger aircraft operations were underrepresented for environmental modeling purposes.
- The CDA developed an appropriate forecast of aircraft operations based on future fleet mix, aircraft capacity, and load factors showing growth of 0.9% per annum. This is appropriate for environmental modeling purposes and compares favorably to the 0.2% growth per annum in the FAA TAF.
- The CDA cargo forecast was based on O'Hare's historical share of U.S. cargo volume, and cargo operations were forecast by applying average aircraft size, loads, and routes.
- The CDA appropriately used the FAA TAF forecasts of the very limited general aviation and military activity at O'Hare.



# Air Traffic Forecasts – Impact of Construction Timetable and COVID-19

---

The FAA reviewed the impact of changes to the construction timetable and the impact of COVID-19 and found the forecast flight schedules of activity appropriate for environmental modeling.

## Key Findings

- The CDA's future flight schedules of aviation activity at the conclusion of construction at O'Hare would remain appropriate for environmental modeling purposes because the forecast of activity growth during those years is relatively modest, and the future flight schedules assumed relatively high levels of activity during the design day.
- The likely impact of the COVID-19 pandemic is to delay domestic passenger demand growth at O'Hare by two years. The CDA's future flight schedule of aviation activity would remain appropriate for environmental modeling purposes because the forecasts of activity growth during those years is relatively modest, and the future flight schedules assumed relatively high levels of activity during the design day.



# Airfield and Airspace Modeling

Each of the future alternatives were simulated using a Design Day Flight Schedule in the Total Airspace and Airport Modeler (TAAM). These simulations were conducted by the City of Chicago’s Consultant Team with direction, oversight, review, and approval by the FAA.

## Why Simulation Modeling?

Simulation modeling is used to:

- Understand operational issues in the airfield and airspace environments
- Enable rapid analysis of how operations might differ due to changes to airfield infrastructure (e.g., runways, taxiways, gates, etc.), as well as changes to air traffic procedures and associated airspace
- Provide inputs to other models used to undertake environmental analysis for noise, air quality, and surface traffic.

## Key Findings

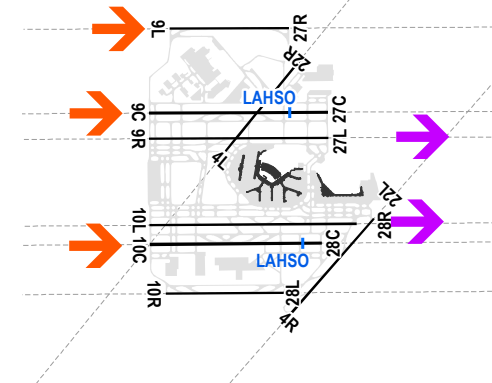
The Build Out Proposed Action resulted in lower delay compared to the Build Out No Action in all configurations, especially in East Flow Instrument Flight Rules (IFR), which is reduced by almost 11 minutes.

|                                                                 | Build Out No<br>Action<br>(minutes) | Build Out<br>Proposed Action<br>(minutes) |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|
| VFR West with LAHSO                                             |                                     |                                           |
| VFR West without LAHSO                                          | 4.9                                 | 4.3                                       |
| IFR West                                                        | 10.5                                | 9.0                                       |
| VFR East with LAHSO                                             | 4.8                                 | 4.5                                       |
| VFR East without LAHSO                                          | 5.5                                 | 4.8                                       |
| IFR East                                                        | 21.3                                | 10.4                                      |
| Total                                                           |                                     |                                           |
| Sources: CDA Simulation Data Packages, Table 2-8, November 2020 |                                     |                                           |

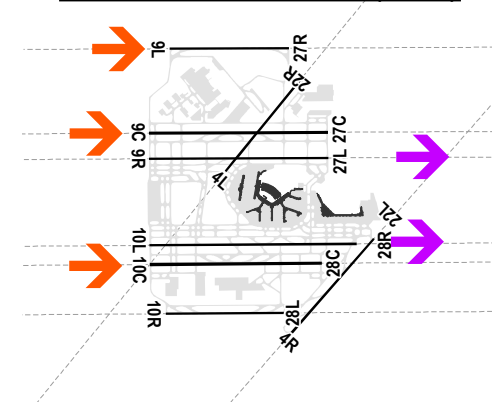


## Interim Proposed Action

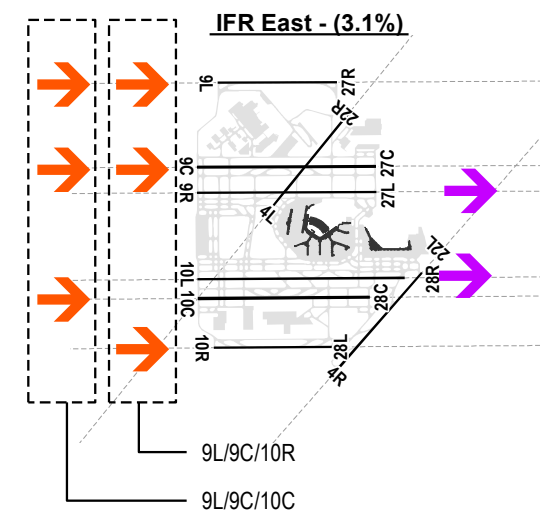
**VFR East with Land and  
Hold Short Operations (LAHSO) - (24.3%)**



**VFR East without LAHSO - (16.1%)**



IFR East - (3.1%)



→ Typical Arrivals  
← Typical Departures

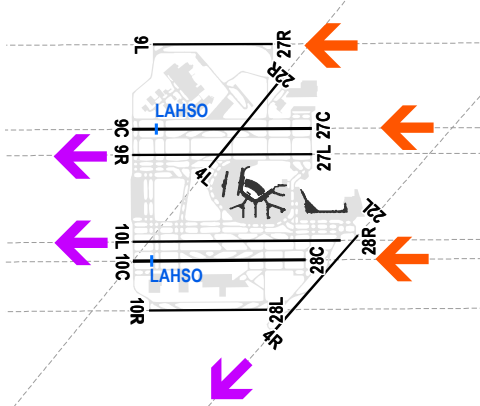




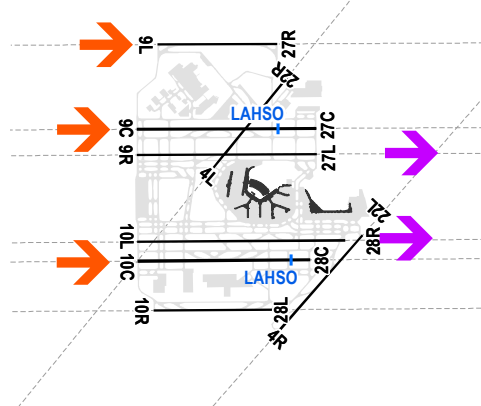
# Simulated Operating Configurations

## Build Out No Action

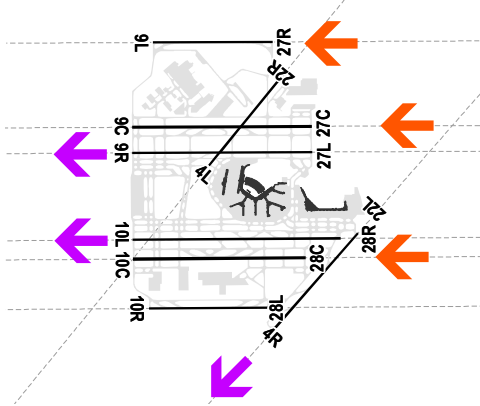
VFR West with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (37.7%)



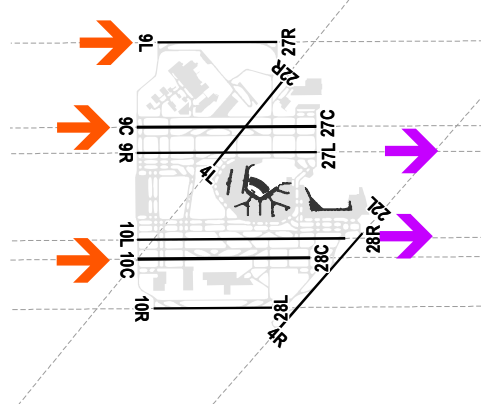
VFR East with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (24.3%)



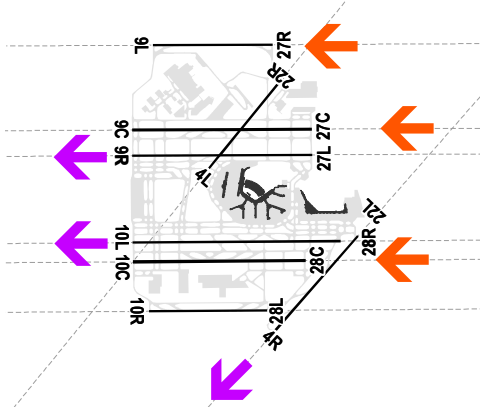
VFR West without LAHSO - (14.5%)



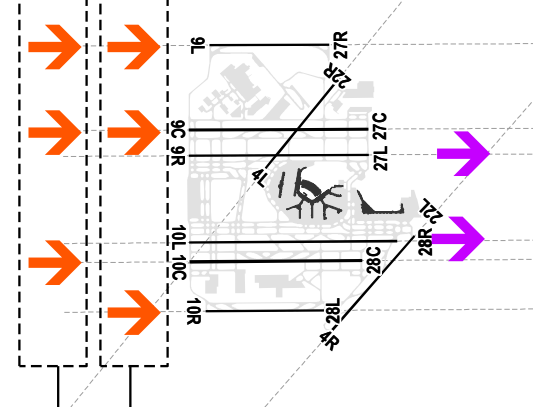
VFR East without LAHSO - (16.1%)



IFR West - (4.3%)



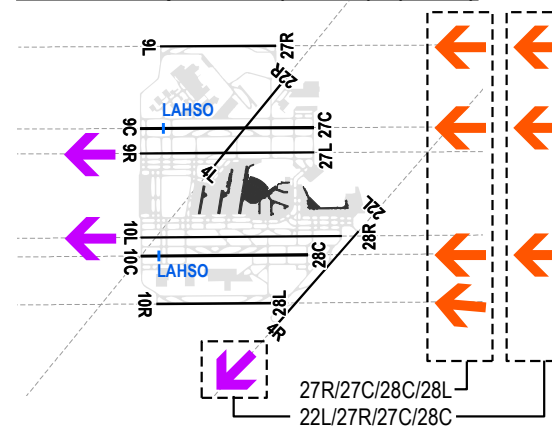
IFR East - (3.1%)



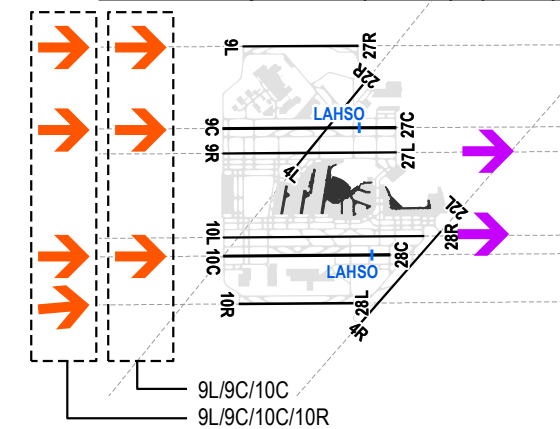
→ Typical Arrivals  
← Typical Departures

## Build Out Proposed Action

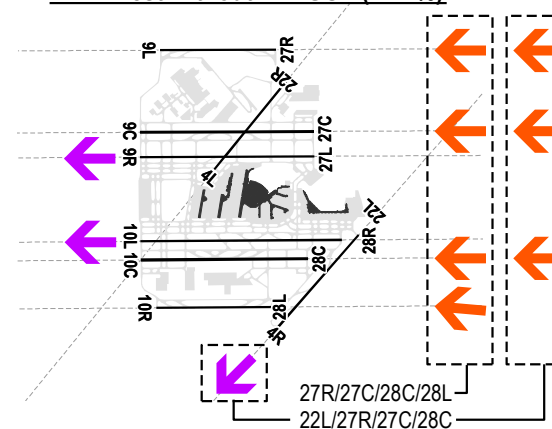
VFR West with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (37.2%)



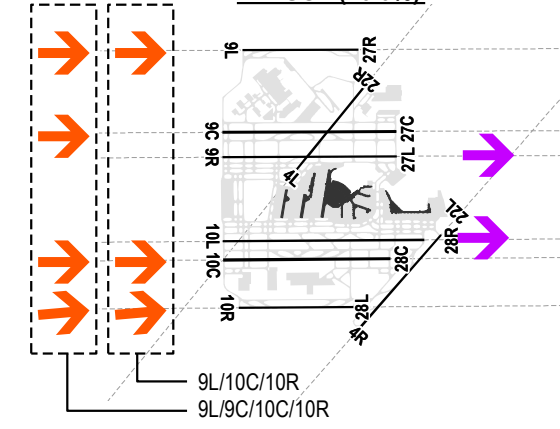
VFR East with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (24.6%)



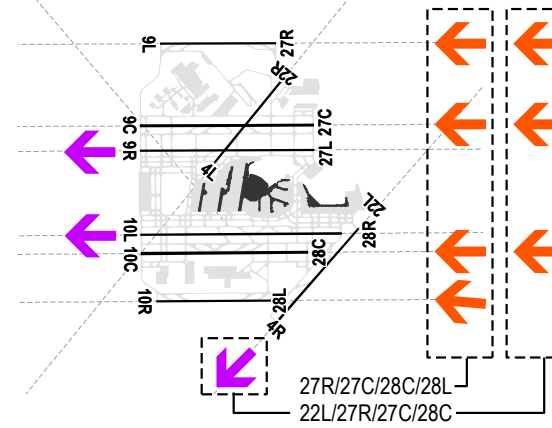
VFR West without LAHSO - (14.2%)



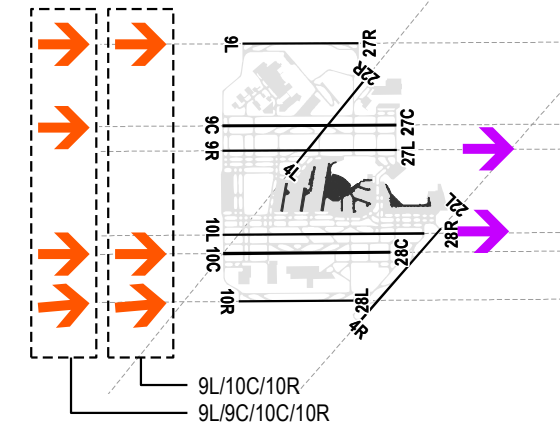
VFR East without LAHSO - (16.6%)



IFR West - (2.2%)



IFR East - (5.2%)



→ Typical Arrivals  
← Typical Departures





# Air Quality Overview

---

## Two types of air quality analysis were performed:

- Emissions inventories provided estimates of the amount of air pollutant emissions.
- Dispersion modeling provided estimates of air pollutant concentrations.

## Key Findings

- There would be greater air pollutant emissions associated with the Interim Proposed Action compared to the Interim No Action. The increase would not be significant.
- There would be less CO, VOC, and SO<sub>x</sub> emissions and greater NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, and PM<sub>2.5</sub> emissions associated with the Build Out Proposed Action compared to the Build Out No Action. The increase would not be significant.
- Interim Proposed Action and Build Out Proposed Action would not result in a predicted violation of the National Ambient Air Quality Standards for any of the evaluated air pollutants.



# Operational Air Emissions Inventory

| Alternative               | Annual Emissions (Tons) |           |           |           |          |                   |
|---------------------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-------------------|
|                           | CO                      | VOC       | NOx       | SOx       | PM10     | PM <sub>2.5</sub> |
| Existing Condition        | 8,032                   | 779       | 4,405     | 445       | 91       | 67                |
| Interim No Action         | 6,895                   | 632       | 5,048     | 457       | 84       | 58                |
| Interim Proposed Action   | 7,236                   | 658       | 5,117     | 474       | 85       | 59                |
| Difference (Interim)      | <b>341</b>              | <b>26</b> | <b>69</b> | <b>16</b> | <b>1</b> | <b>1</b>          |
| Build Out No Action       | 6,835                   | 610       | 5,914     | 518       | 83       | 57                |
| Build Out Proposed Action | 6,739                   | 605       | 5,923     | 515       | 85       | 59                |
| Difference (Build Out)    | <b>-96</b>              | <b>-4</b> | <b>10</b> | <b>-3</b> | <b>2</b> | <b>2</b>          |

Notes: Values reflect rounding

CO – carbon monoxide, VOC – volatile organic compounds, NOx – nitrogen oxides, SOx – sulfur oxides, PM10 – particulate matter less than 10 micrometers, and PM2.5 – particulate matter less than 2.5 micrometers



# Air Dispersion Modeling

| Alternative               | Maximum Predicted Pollutant Concentrations (µg/m <sup>3</sup> ) |        |                 |        |                 |        |                  |                   |        |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------|-----------------|--------|-----------------|--------|------------------|-------------------|--------|
|                           | CO                                                              |        | NO <sub>2</sub> |        | SO <sub>2</sub> |        | PM <sub>10</sub> | PM <sub>2.5</sub> |        |
|                           | 1-Hour                                                          | 8-Hour | 1-Hour          | Annual | 1-Hour          | 3-Hour | 24-Hour          | 24-Hour           | Annual |
| Existing Condition        | 4,085                                                           | 2,468  | 178             | 37     | 94              | 93     | 68               | 26                | 11     |
| Interim No Action         | 3,701                                                           | 2,160  | 185             | 30     | 84              | 91     | 66               | 24                | 10     |
| Interim Proposed Action   | 3,757                                                           | 2,193  | 185             | 32     | 94              | 87     | 66               | 26                | 10     |
| Build Out No Action       | 3,361                                                           | 2,118  | 209             | 30     | 86              | 87     | 69               | 25                | 10     |
| Build Out Proposed Action | 3,542                                                           | 2,237  | 182             | 34     | 124             | 115    | 66               | 24                | 10     |
| NAAQS                     | 40,000                                                          | 10,000 | 188             | 100    | 196             | 1,300  | 150              | 35                | 12     |

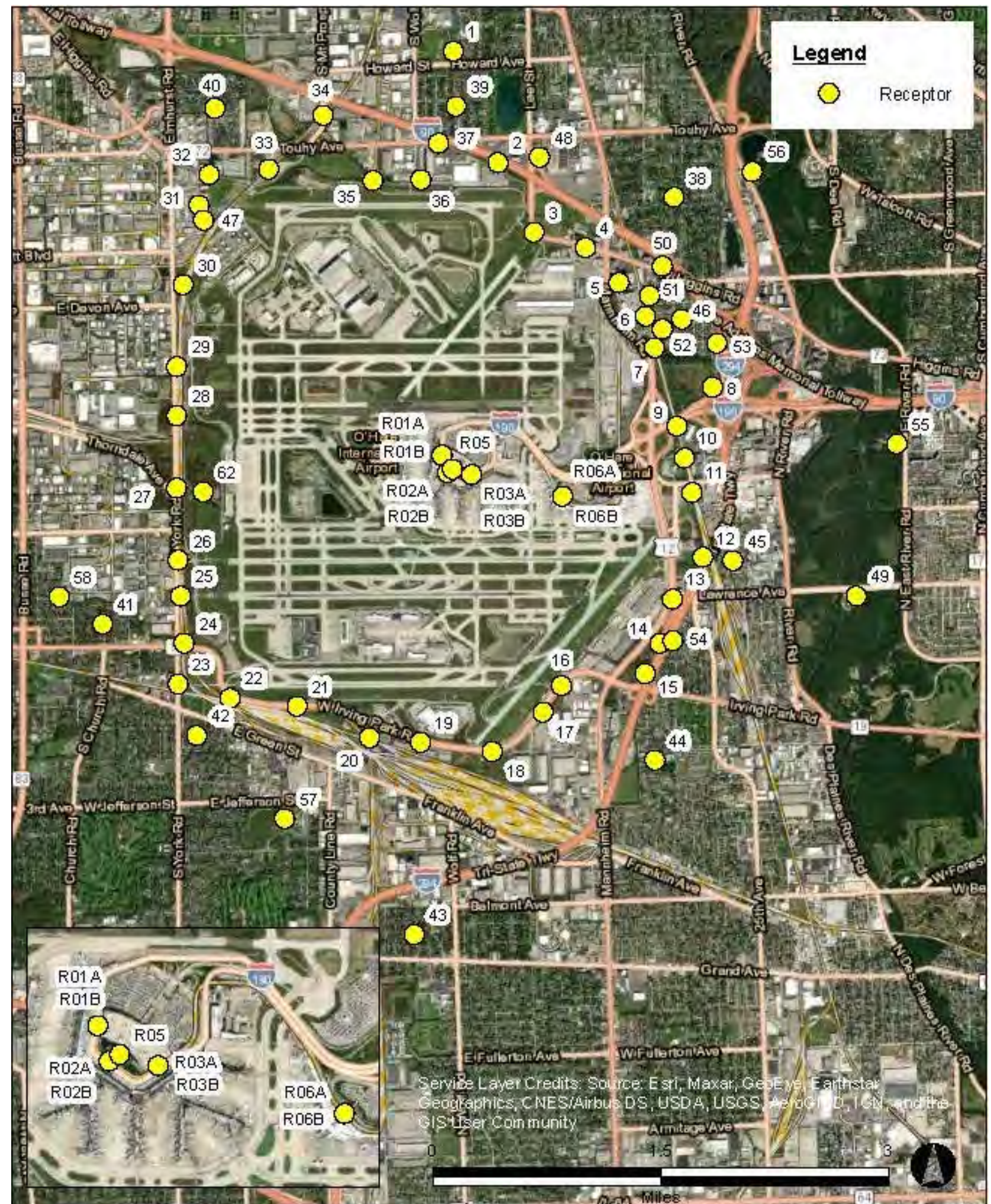
Values include airport-related emission sources plus background concentration.

CO – carbon monoxide, NO<sub>x</sub> – nitrogen oxides, SO<sub>x</sub> – sulfur oxides, PM<sub>10</sub> – particulate matter less than 10 micrometers, and PM<sub>2.5</sub> – particulate matter less than 2.5 micrometers

NAAQS – National Ambient Air Quality Standards



# Air Dispersion Modeling Receptors





# Air Quality: General Conformity

---

## Requirements

The Clean Air Act requires that federal agencies ensure that certain actions proposed in a maintenance or nonattainment area conform to a State Implementation Plan (SIP) through General Conformity analysis.

Since the airport is in a nonattainment area for ozone, conformity analysis was required to address expected ozone pollution level exceedances (from NO<sub>x</sub> and VOC precursors) from the project.

Conformity can be demonstrated by documenting that emissions are accounted for in the applicable SIP (40 CFR 93.158(a)(1)).

## Key Findings

FAA provided emissions data to the Illinois EPA (IEPA), and the IEPA determined on November 30, 2021 that the ozone emissions are accounted for in the SIP.



# Climate Overview

---

The most prevalent greenhouse gas (GHG) at airports is carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) as compared to other GHGs measured by CO<sub>2</sub> equivalency based on its global warming potential.

Although it is well established that GHG emissions affect climate, there were no significance thresholds or regulatory ambient standards.

## Key Findings

- Interim Proposed Action would result in an increase of 57,527 metric tons of CO<sub>2</sub> compared to the Interim No Action.
- Build Out Proposed Action would result in an increase of 62,728 metric tons of CO<sub>2</sub> compared to the Build Out No Action.



# Noise and Noise-Compatible Land Use Overview

---

The EA evaluated aircraft flight operations at the airport and up to 7,000 feet in altitude to include review of the proposed air traffic actions. The EA also evaluated aircraft ground noise and noise levels at all noise-sensitive sites within the Primary Study Area.

## Key Findings

- The Build Out Proposed Action results in 11,379 housing units within the 65 Day-Night Average Sound Level (DNL), and 6,277 housing units have not been previously mitigated by CDA due to prior potential eligibility status.
- Compared to the Build Out No Action, the Build Out Proposed Action results in 571 housing units added to the 65 DNL and 247 housing units removed from the 65 DNL, resulting in a net increase of 324 housing units.
- 227 of the additional housing units would be Significantly Impacted.
- Of the 227 housing units, 224 were previously mitigated, two housing units are scheduled to be mitigated, and one declined and is considered compatible with aircraft noise.
- Therefore, no residential housing units are Significantly Impacted by the Proposed Action, as they are all compatible with aircraft noise according to FAA criteria.



# Noise and Noise-Compatible Land Use Evaluation

- **DNL Contours** – Noise contours developed from average annual day operations, runway use, and model flight tracks
- **DNL Noise Thresholds** – FAA evaluated changes in DNLs over noise-sensitive land use by comparing the Build Out Proposed Action to the Build Out No Action

|                                                                | 65 DNL or Greater | Greater than or equal to 60 DNL but less than 65 DNL | Greater than or equal to 45 DNL but less than 60 DNL |
|----------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Minimum Change in Proposed Action Alternative DNL              |                   | 3.0 dB                                               | 5.0 dB                                               |
| Level of Change                                                |                   |                                                      |                                                      |
| Sources: FAA Order 1050.1F and the 1050.1F 2020 Desk Reference |                   |                                                      |                                                      |

- **DNL at Noise-Sensitive Sites** – DNL results and level of change were also reported at noise-sensitive sites (schools, parks, places of worship, etc.)



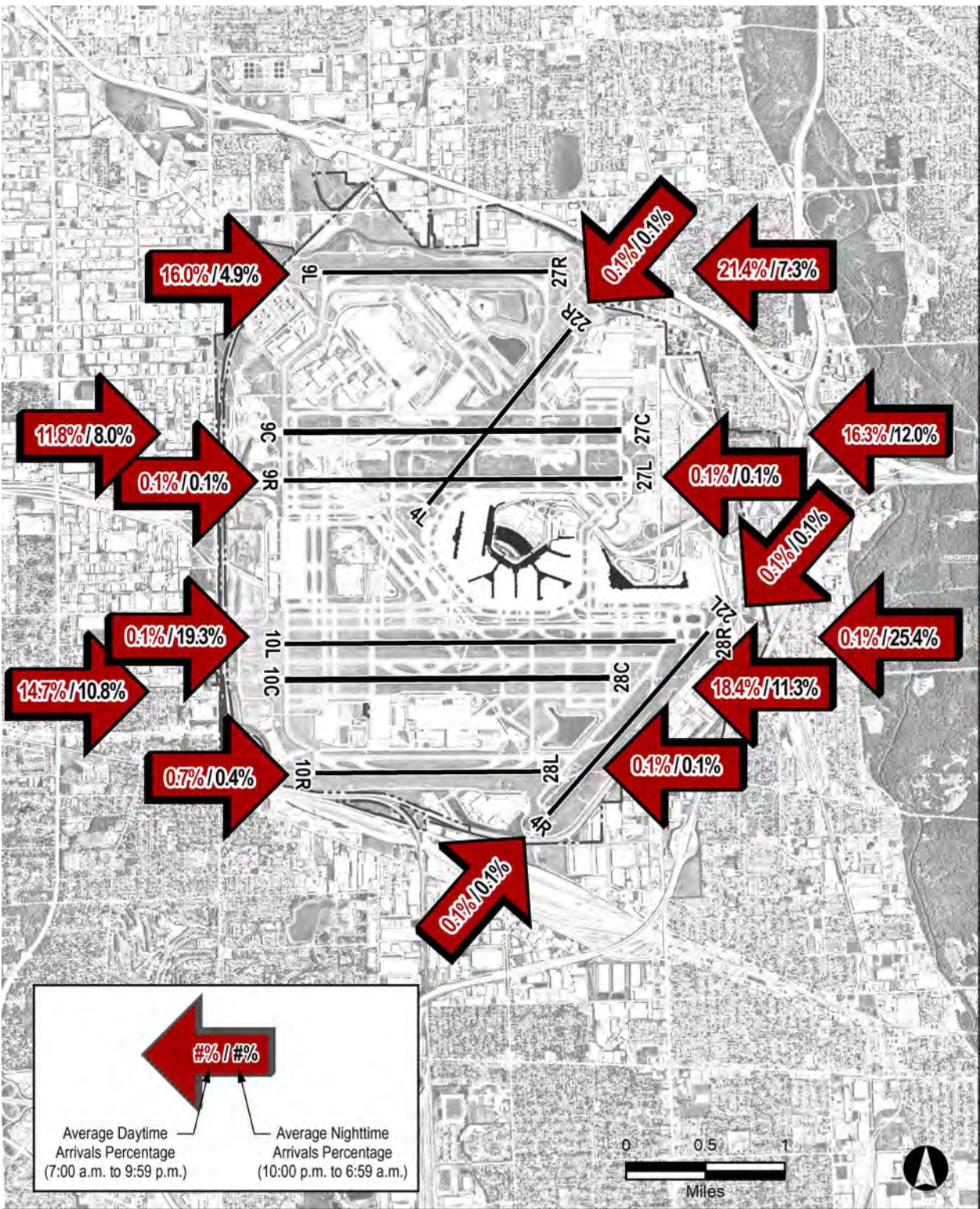
# Noise and Noise-Compatible Land Use Summary

|                                                                         |       | Build Out Condition |                           |                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------|---------------------------|--------------------------------------------------|
|                                                                         |       | Build Out No Action | Build Out Proposed Action | Difference between Proposed Action and No Action |
| Operations                                                              |       |                     |                           |                                                  |
|                                                                         | Day   | 892,988             | 893,065                   | 77                                               |
|                                                                         | Night | 120,868             | 120,791                   | -77                                              |
|                                                                         | Total | 1,013,856           | 1,013,856                 | 0                                                |
| Land Use (Acres) 65+                                                    |       |                     |                           |                                                  |
| Subtotal Noncompatible Area (acres)                                     |       | 1,577.1             | 1,589.3                   | 12.2                                             |
| Subtotal Compatible Area (acres)                                        |       | 1,268.6             | 11,033.5                  | -235.1                                           |
| Total Area (acres)                                                      |       | 12,845.7            | 12,622.8                  | -222.9                                           |
| Off-airport Total Area (acres)                                          |       | 6,917.3             | 6,696.8                   | -220.5                                           |
| Noise-Sensitive Facilities (count) 65 +                                 |       | 57                  | 67                        | 10                                               |
| Population and Housing (count)                                          |       |                     |                           |                                                  |
| Population                                                              |       | 27,783              | 28,503                    | 720                                              |
| Housing Units                                                           |       | 11,055              | 11,379                    | 324                                              |
| Non-mitigated single-family housing units (Included above)              |       | 3,682               | 3,766                     | 84                                               |
| Non-mitigated multi-family housing units (Included above)               |       | 2,489               | 2,511                     | 22                                               |
| Total non-mitigated housing units                                       |       | 6,171               | 6,277                     | 106                                              |
| Enrolled in Phase 18 or Phase 19 of the existing RSIP (included- above) |       | 259                 | 266                       | 7                                                |
| Remaining eligible units under the existing RSIP (Included above)       |       | 370                 | 360                       | -10                                              |
| Sound insulated single-family housing units (included above)            |       | 4,868               | 5,086                     | 218                                              |
| Sound insulated multi-family housing units (included above)             |       | 16                  | 16                        | 0                                                |
| Total Sound Insulated housing units                                     |       | 4,884               | 5,102                     | 218                                              |

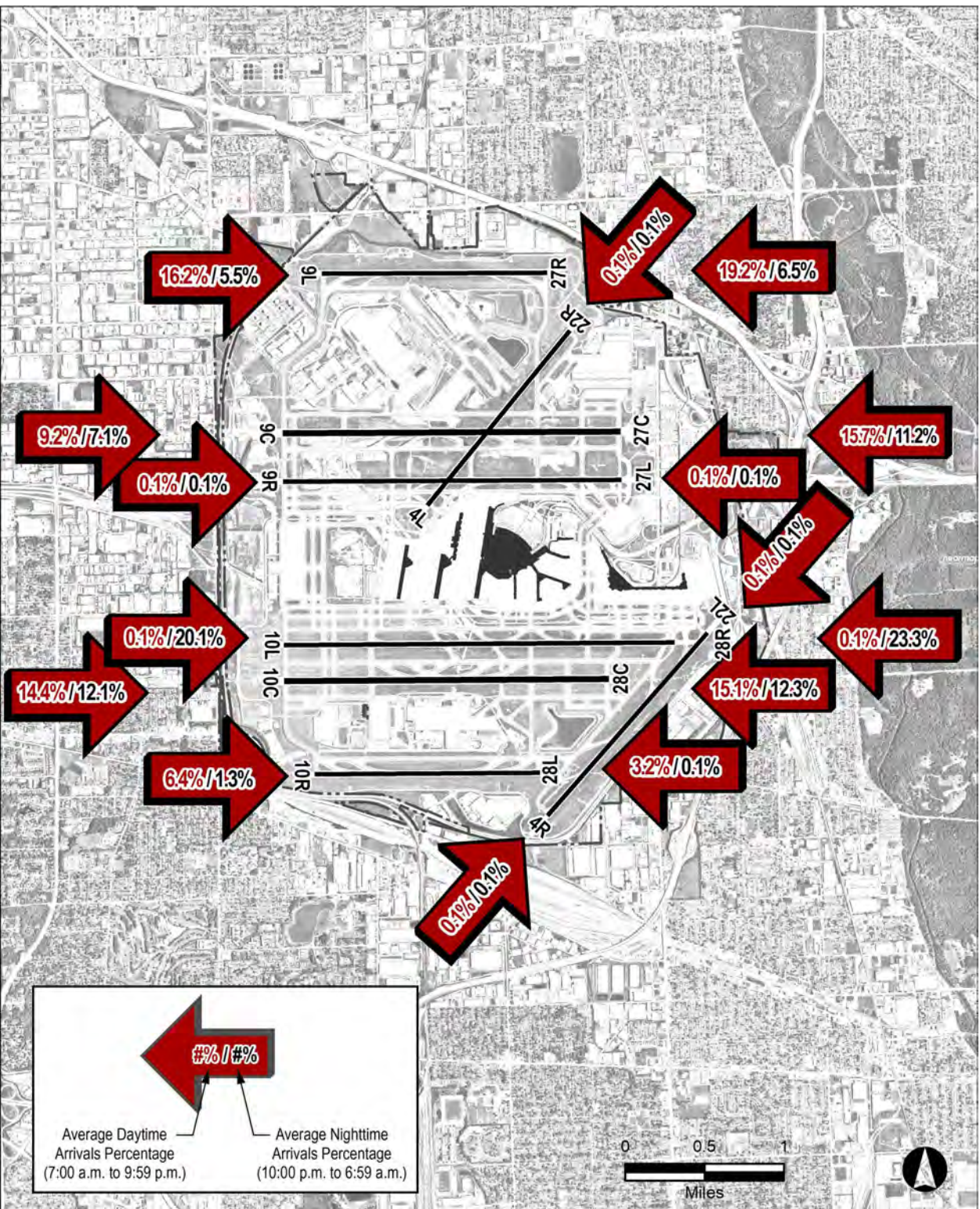


# Arrival Runway Use

## Build Out No Action



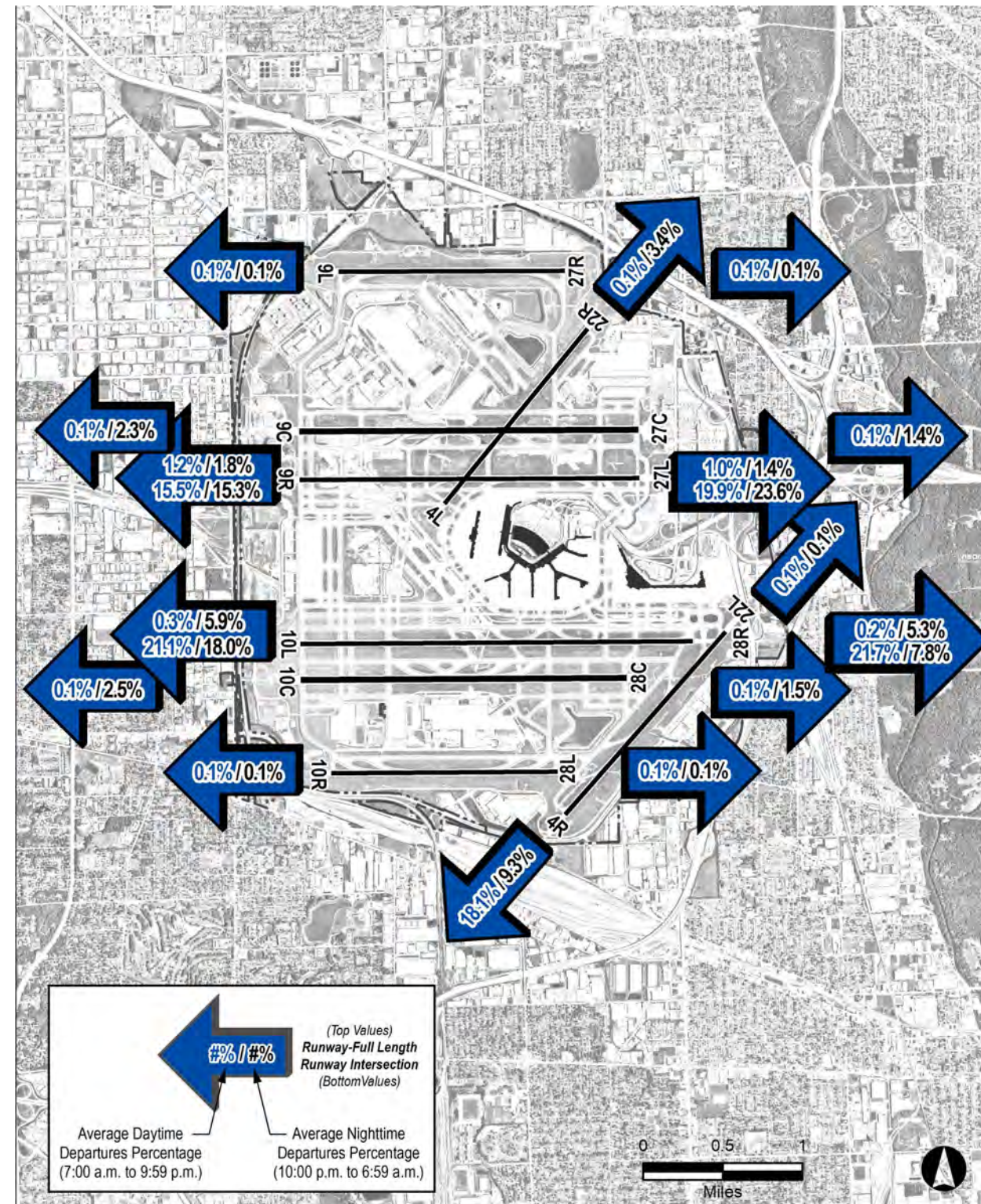
## Build Out Proposed Action



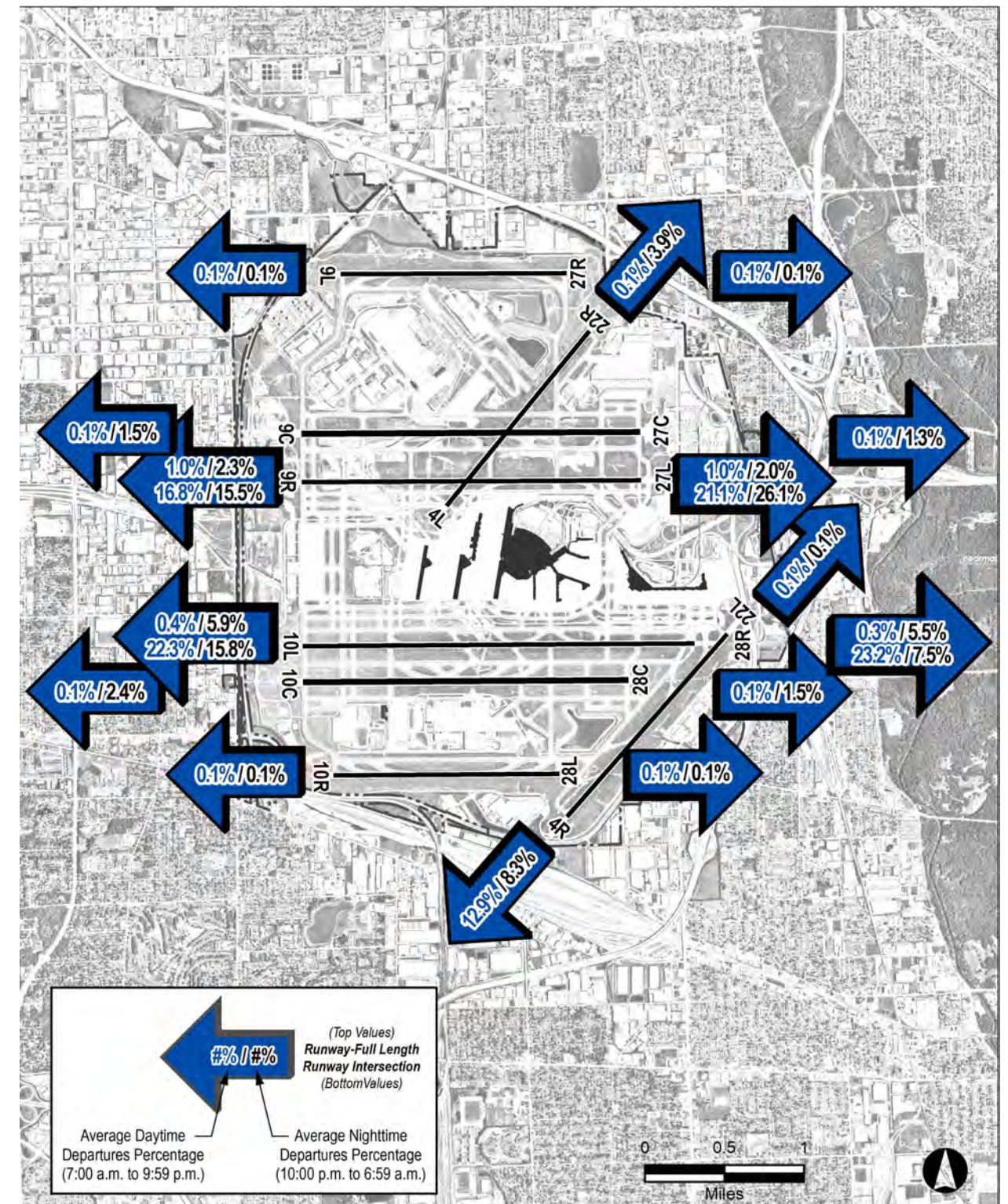


# Departure Runway Use

## Build Out No Action

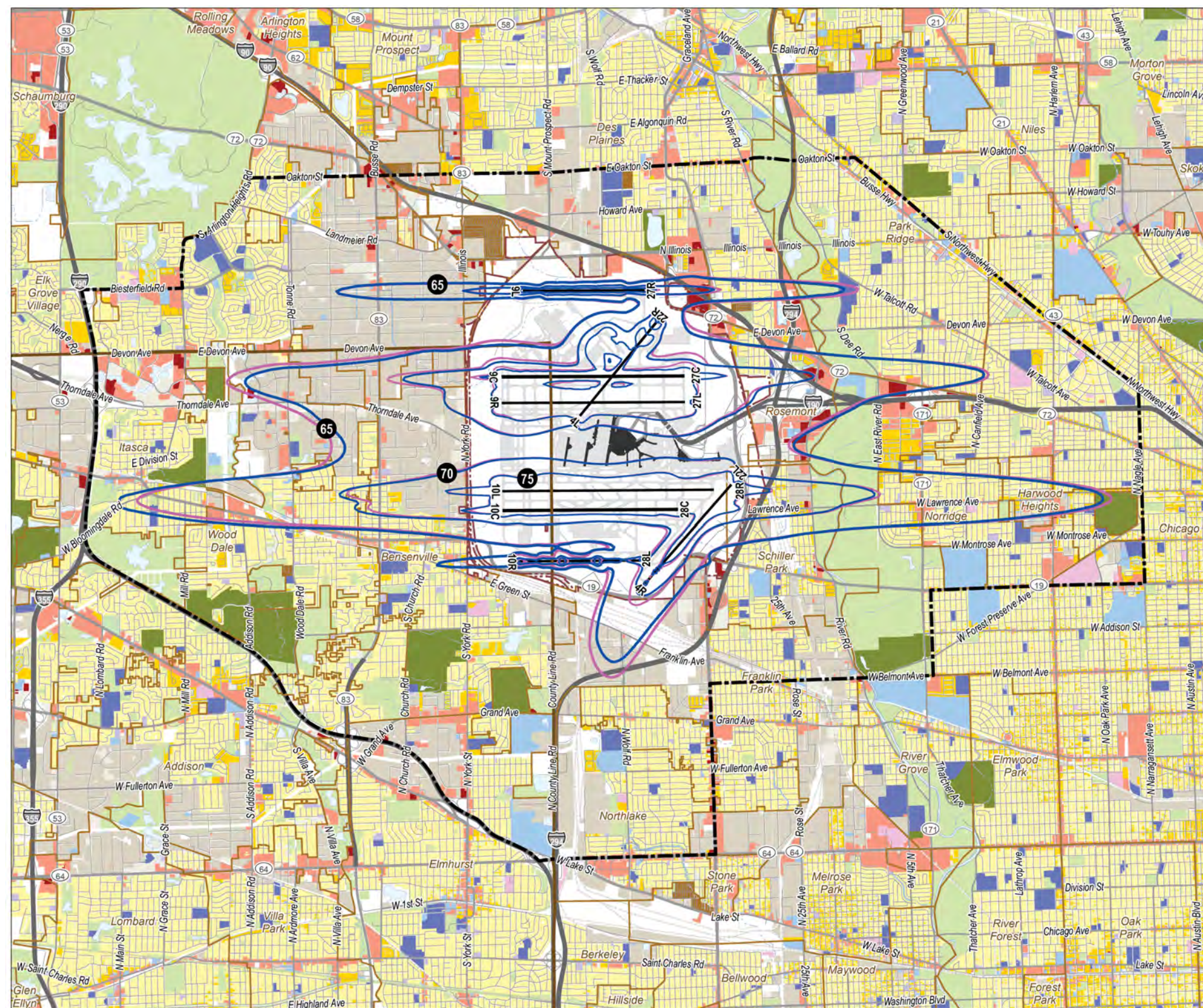


## Build Out Proposed Action





# Noise Results – DNL Contour Comparison

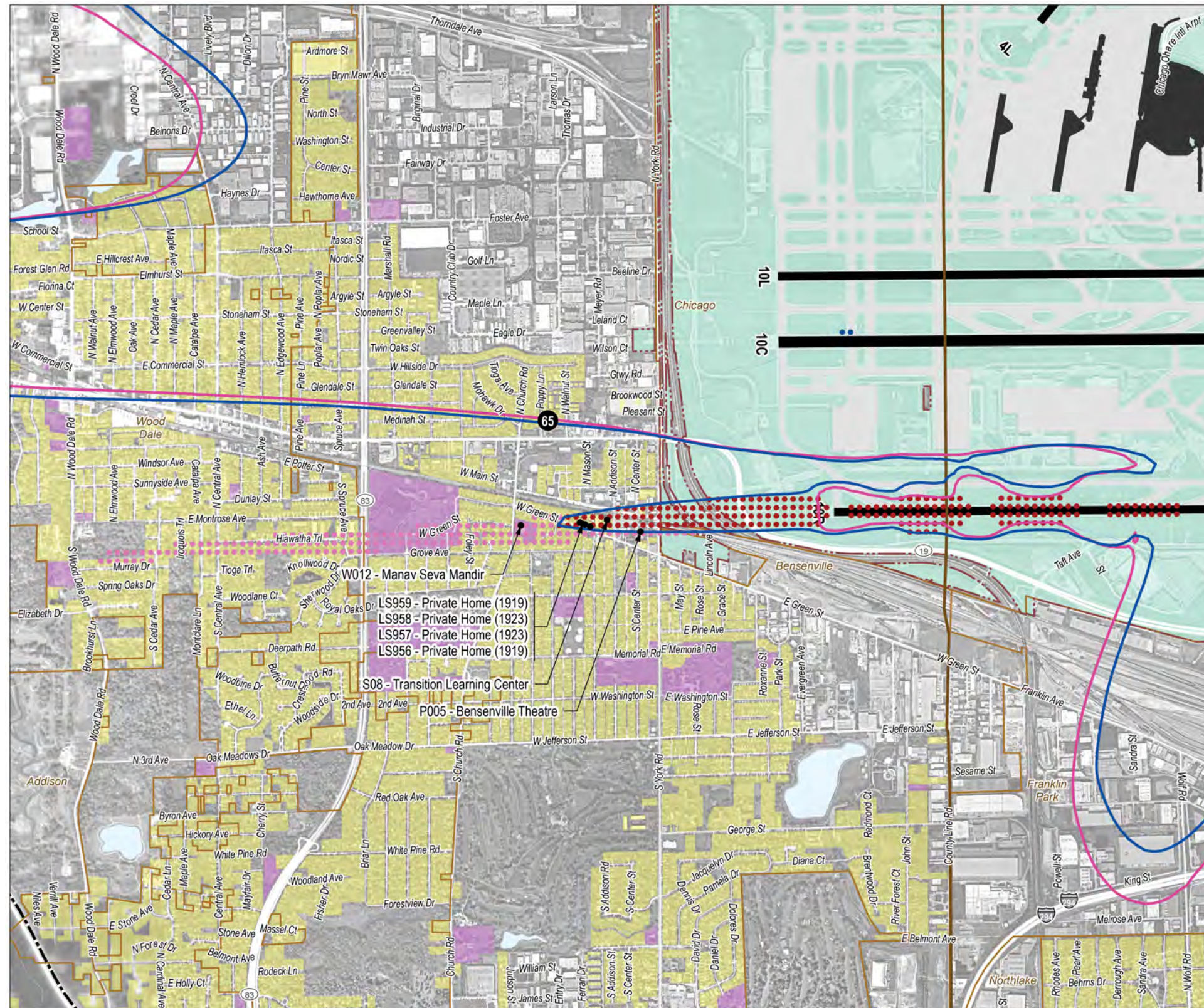


## Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures Environmental Assessment

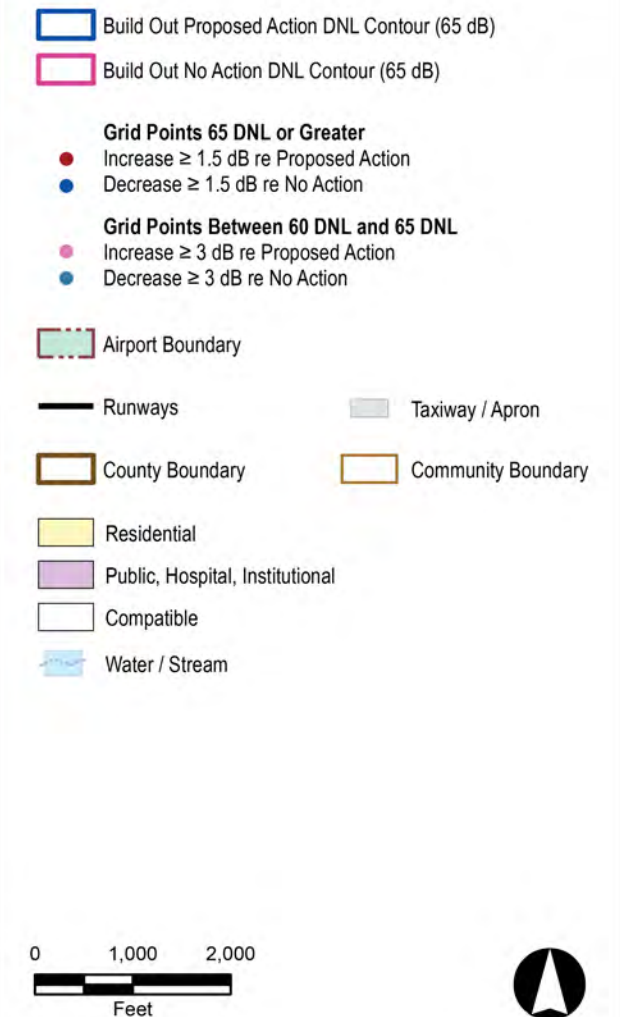
- Build Out Proposed Action DNL Contours (65, 70, 75 dB)
- Build Out No Action DNL Contours (65, 70, 75 dB)
- Primary Study Area
- Airport Boundary
- Runways
- County Boundary
- Highway
- Secondary Roads
- Railroad Lines
- Taxiway / Apron
- Community Boundary
- Primary Roads
- Local Roads
- Single Family Residential
- Multi-Family Residential
- Mobile Home
- Transient Lodging
- School / Education
- Place of Worship
- Hospital / Medical
- Water / Stream
- Public Use
- Commercial
- Industrial
- Agriculture
- Open Space Recreation
- Golf
- Vacant / Undefined



# Noise Results – DNL Change



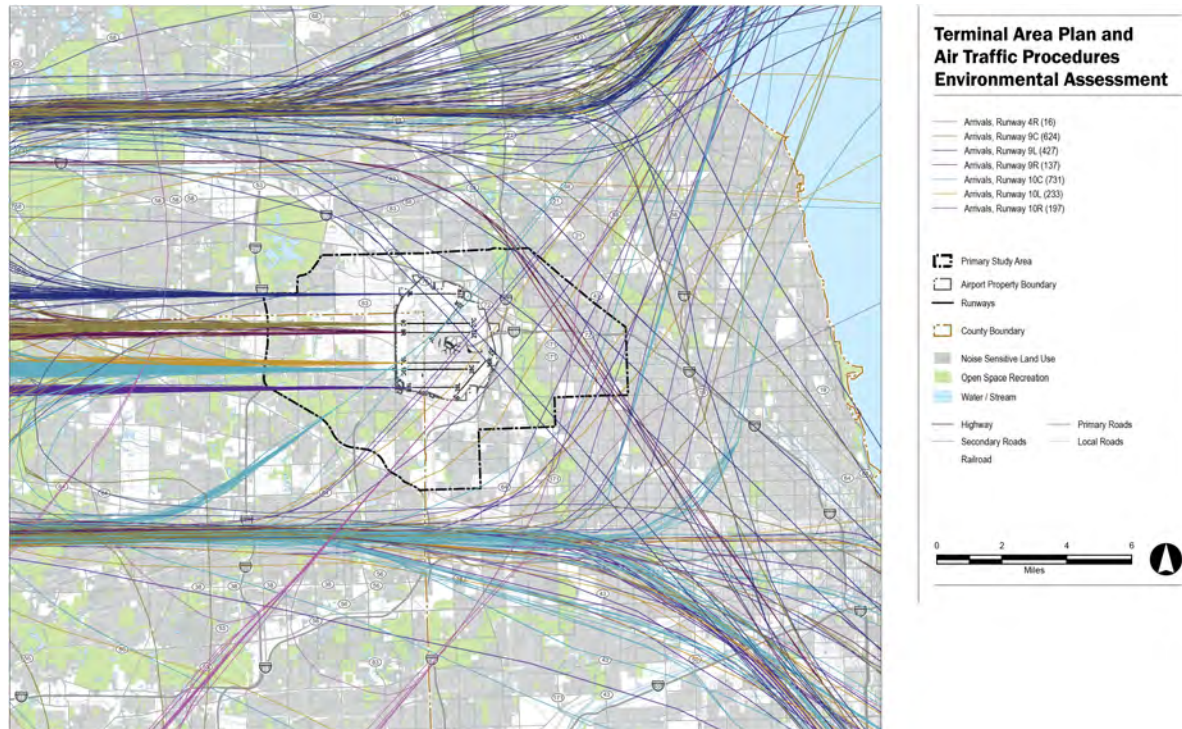
## Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures Environmental Assessment



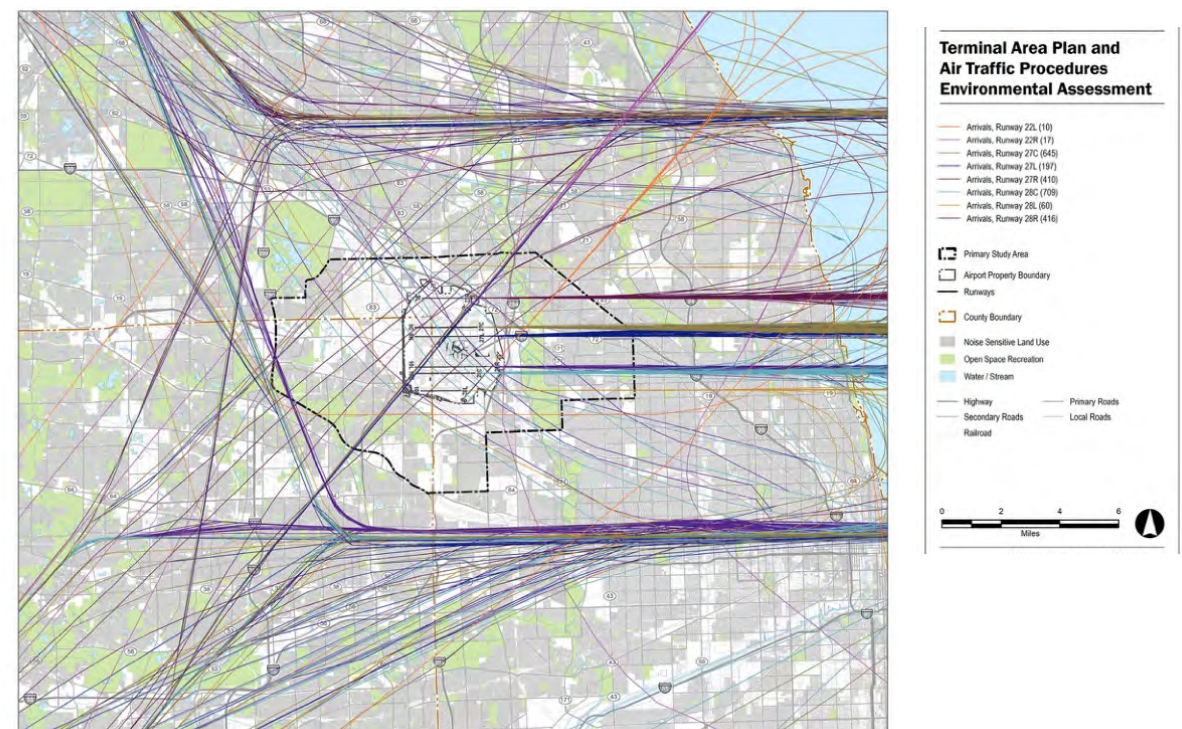


# Modeled Arrival Flight Tracks

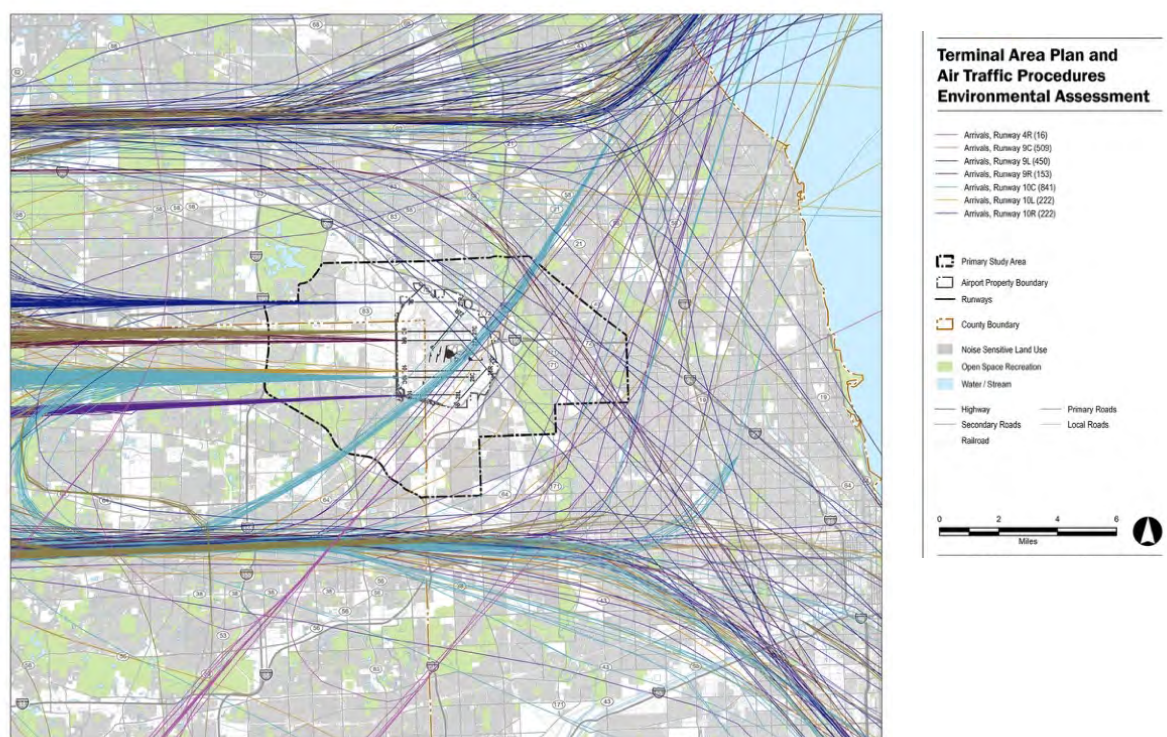
## Build Out No Action – East Flow



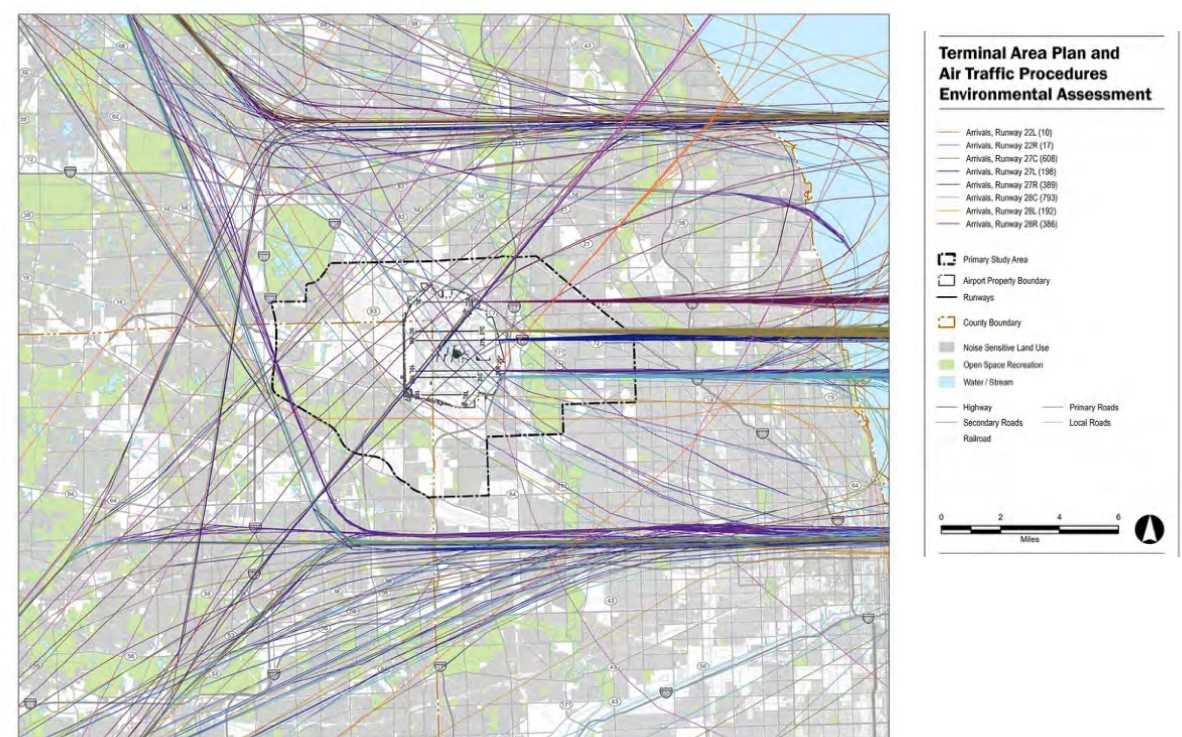
## Build Out No Action – West Flow



## Build Out Proposed Action – East Flow



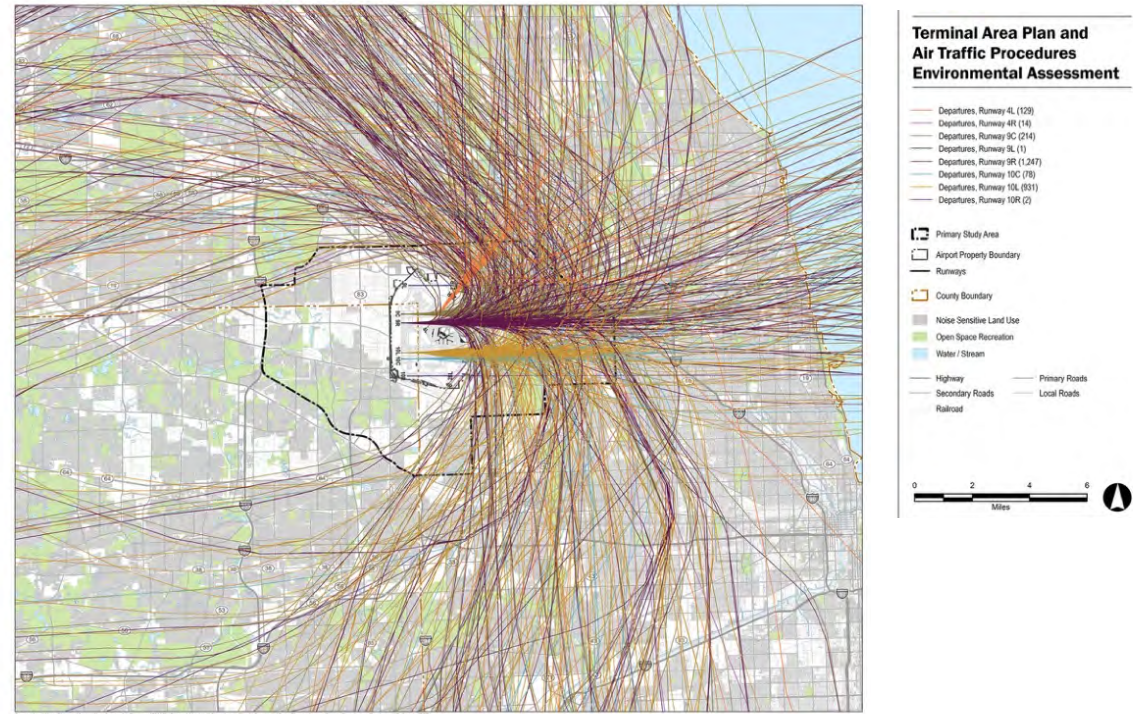
## Build Out Proposed Action – West Flow



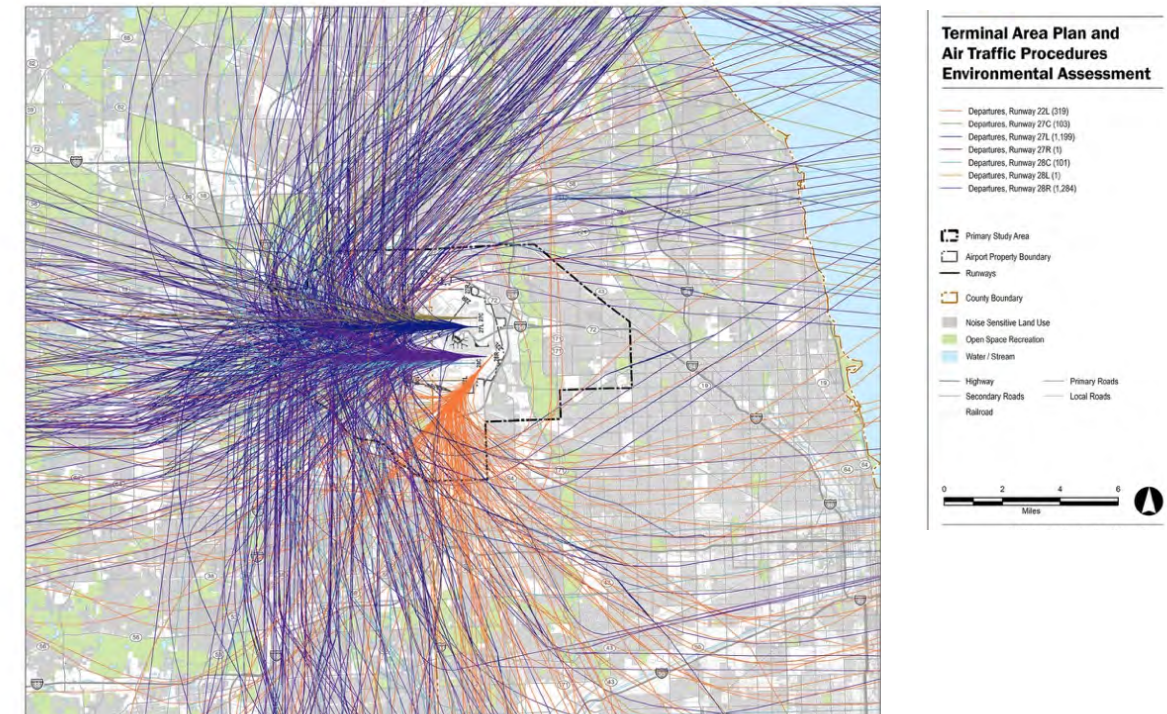


# Modeled Departure Flight Tracks

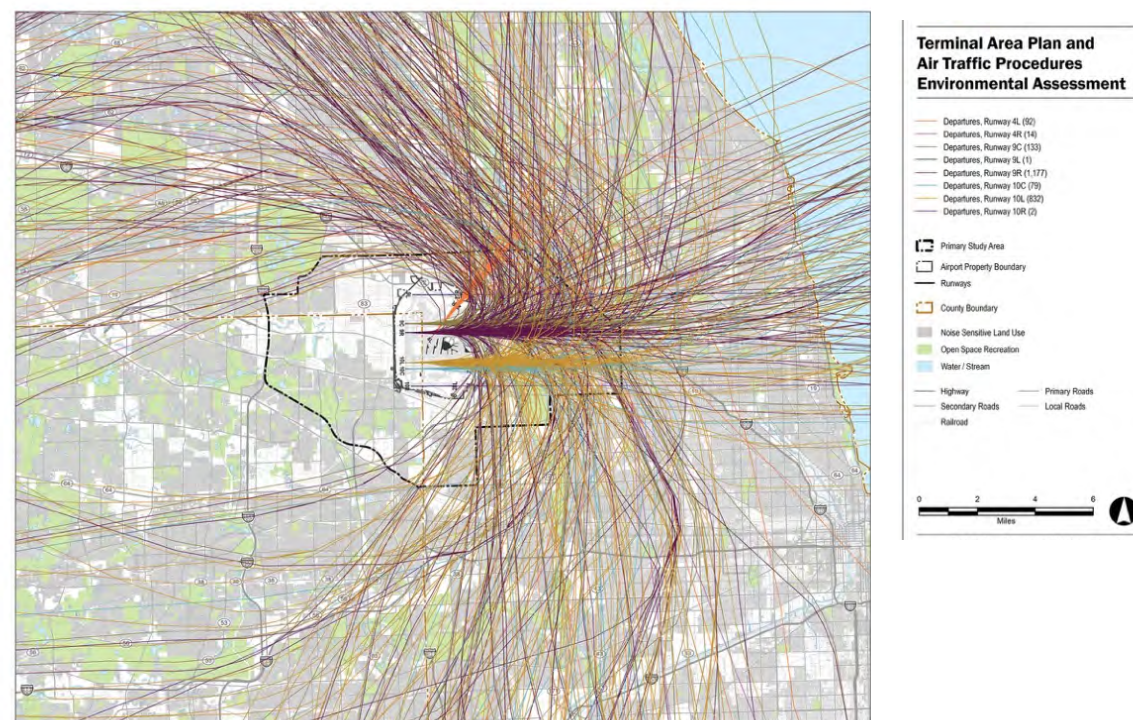
## Build Out No Action – East Flow



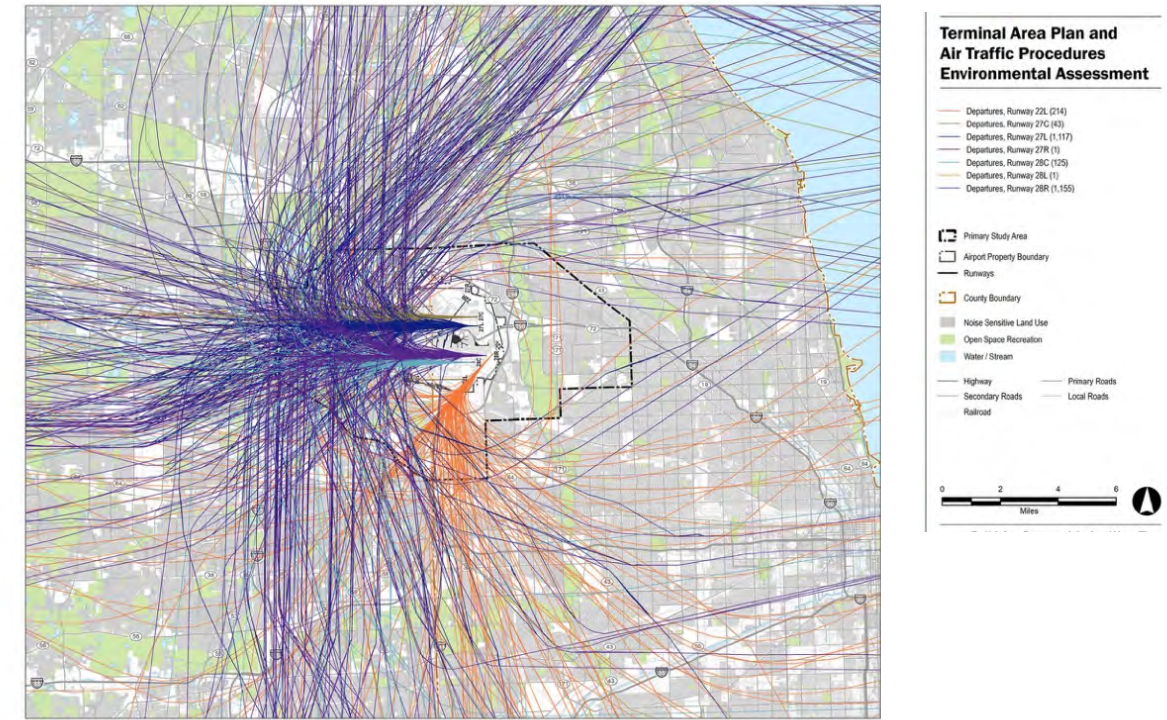
## Build Out No Action – West Flow



## Build Out Proposed Action – East Flow



## Build Out Proposed Action – West Flow





# Historical, Architectural, Archaeological, and Cultural Resources Overview

---

## Section 106 of the National Historic Preservation Act, as amended:

Requires that federal agencies with jurisdiction over a proposed project, in this case the FAA, take into account any effects of the proposed project on historic properties

## Key Findings

- Three on-airport historic properties were determined eligible for the National Register of Historic Places (NRHP): Terminal 1, CDA Control Tower, Rotunda
- Off-airport locally important sites were treated as eligible for the NRHP



*CDA Control Tower*



# Historical, Architectural, Archaeological, and Cultural Resources Overview

## Key Findings

- Determination of no effect on CDA Control Tower
- Determination of no effect on off-airport historic properties
- Determination of no adverse effect on Terminal 1 and Rotunda
- Alterations to Terminal 1 and Rotunda consistent with the *Secretary of the Interior's Standards for Rehabilitation*



*Terminal 1*



*Rotunda*



# Department of Transportation (DOT)

## Section 4(f) Overview

---

Considered the impact of the Proposed Action on historic sites and public parks, recreational areas, wildlife and, waterfowl refuges of national, state, or local significance.

### Key Findings

- Direct impact to two historic properties on-airport (Terminal 1 and Rotunda); no adverse effect determination.
- Indirect impacts considered: air quality/climate, noise, surface transportation, water resources, and visual conditions. No constructive use effects to off-airport Section 4(f) lands.
- FAA determined there would be a *de minimis* impact under Section 4(f) for the on-airport properties of Terminal 1 and Rotunda and no impact for the CDA Control Tower.
- No significant DOT 4(f) impacts.



# Biological Resources Overview

---

The Endangered Species Act (ESA) requires all federal agencies to conserve threatened and endangered species and, in consultation with the U.S. Fish & Wildlife Service (USFWS), to ensure that federal actions do not jeopardize the existence of or destroy critical habitat of threatened and endangered species.

## Key Findings

- Plant communities at the airport were previously disturbed by historical land conversion and ongoing airfield construction activities
- Nine federal and state listed plants and animals identified in consultation with USFWS and Illinois Department of Natural Resources
- No critical habitat present on airport
- No impacts to listed threatened or endangered species are expected



# Light Emissions and Visual Impacts Overview

---

Light emissions were analyzed for construction effects and changes to aircraft flight procedures.

## Key Findings

- Construction of the MMF Hotel is the only construction activity sufficiently close to an airport boundary to emit light off-airport. Light emissions from the construction site (on airport) are possible. When completed, the MMF Hotel could emit light from roof-top aviation lighting and parking illumination.
- Emissions from aircraft would primarily be affected by the removal of the Offset Approach for arrivals to Runways 10R and 28L.
- Removal of the Offset Approach flight procedure would shift aircraft positions as they approach the runway about 2,500 feet south when they are 60,000 feet from landing.
- The changes in airplane light emissions would be very small:
  - When aircraft are low to the ground and bright (200 feet overhead), the two positions would be close to one another (10 feet apart).
  - When the two positions are far, further from landing (60,000 feet), the aircraft are high up, and the light seen at ground level would be less than 0.5% its ground-level brightness.



# Hazardous Materials, Solid Waste, and Pollution Prevention Overview

---

No significant impacts are anticipated due to construction or operational changes for hazardous materials or solid waste.

## Key Findings

- Construction solid waste: historically, the City of Chicago has recycled up to 99% of construction and demolition debris. With equivalent or improved requirements, solid waste from construction activities is expected to be minimal, with little to no materials entering landfills.
- Hazardous materials: all handling of hazardous materials will follow federal, state, and local requirements to minimize impacts.
- Solid waste from operations was assumed to increase proportionally with increased passengers. However, any increased solid waste would be accommodated at existing disposal facilities without compromising capacity.



# Natural Resources and Energy Supply Overview

---

Operation of O'Hare requires consumption of energy, including electricity, natural gas, fuel oil, aviation fuel, diesel fuel, and gasoline, by both stationary airport facilities and mobile vehicles. Natural resources are consumed as building materials during construction of the Proposed Action. Water use supports construction and ongoing operations of many airport facilities and systems.

## Key Findings

- While there would be increased demand for natural resources and energy supply under the Proposed Action, there would be adequate supplies; therefore, mitigation would not be required.
- The CDA has identified several sustainability practices in the Sustainable Airport Manual that are intended to minimize the use of natural resources and energy in project construction and operation.



# Socioeconomics and Children's Environmental Health and Safety Overview

---

A socioeconomic analysis evaluates how elements of the human environment such as population, employment, housing, and public services might be affected. A children's environmental health and safety analysis identifies and assesses environmental health and safety risks that may disproportionately affect children.

## Key Findings

- No land acquisition, displacement of person or businesses, loss of community tax base or changes to the fabric of the community
- Socioeconomics dismissed except for analysis limited to surface transportation and parking
- No increase in environmental health and safety risk that could disproportionately affect children.



# Surface Transportation and Parking Overview

---

The O'Hare surface transportation system consists of surface transportation and parking resources, including all roadways, parking garages, and surface lots for all vehicle types within the defined study area.

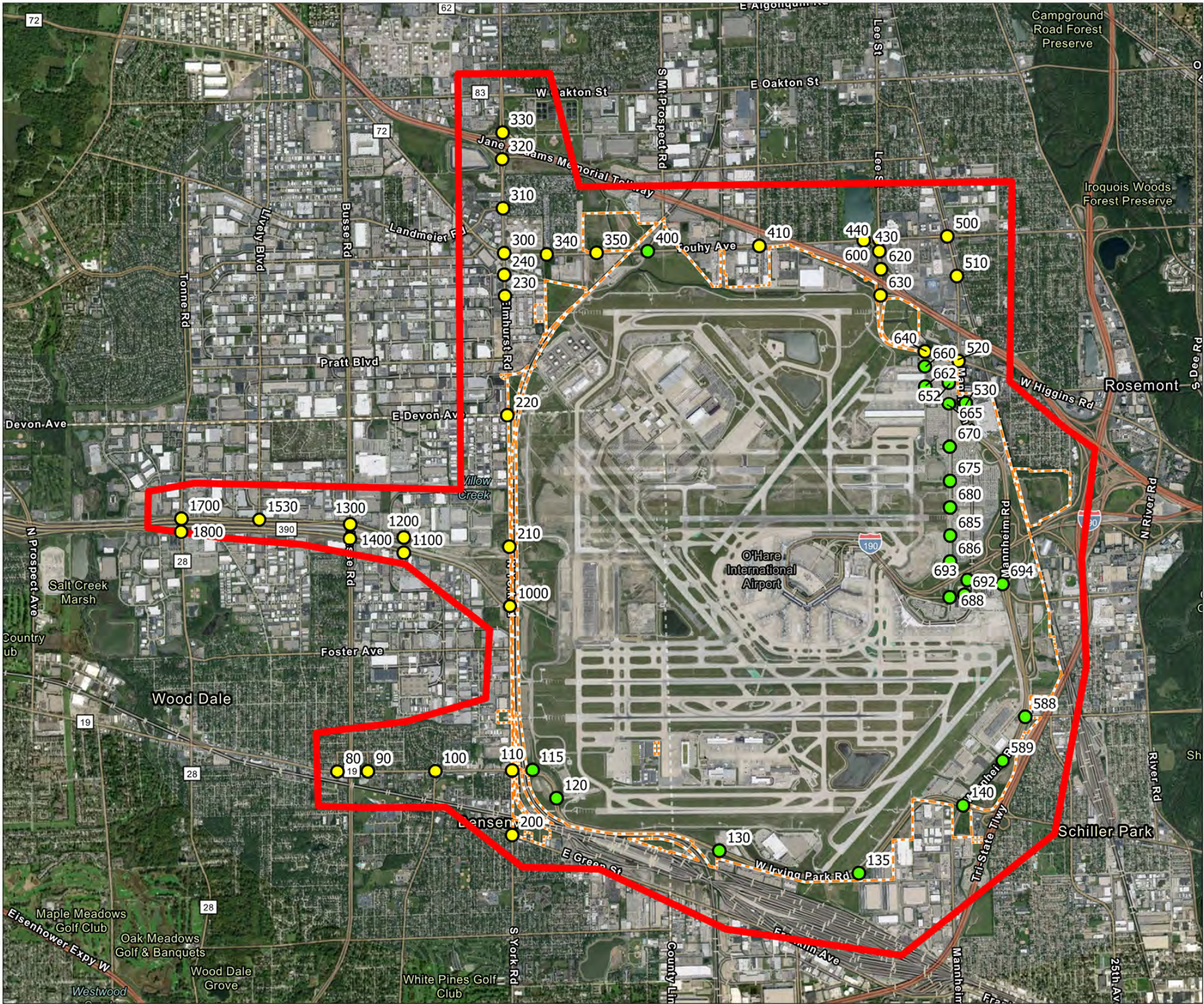
The surface transportation and parking assessment evaluated the potential impacts on intersections and roadway links to determine changes in operational levels of service.

## Key Findings

- All roadway links within the study area resulted in improved operational levels of service from the Build Out No Action to the Build Out Proposed Action.
- Three intersections within the study area showed a decrease in operational level of service from the Build Out No Action to the Build Out Proposed Action. Analysis of these intersections determined that traffic would continue to be processed through each of the intersections without residual impact to any adjacent intersection and does not result in significant impacts to the transportation network.
- The remaining intersections within the study area resulted in improved operational levels of service from the Build Out No Action to the Build Out Proposed Action.



# Surface Transportation and Parking Overview



ESRI base mapping ArcPro Version 2.8

## Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures Environmental Assessment

- Intersections/Nodes Owned and Operated by the CDA
- Intersections/Nodes Owned and Operated by Other Municipalities
- Existing Airport Property
- Study Area

0 2,000 4,000  
Feet





# Environmental Justice Overview

---

An environmental justice analysis considers the potential of federal actions to cause disproportionately high and adverse effects on low-income or minority populations.

## Key Findings

- Analysis focused on potential noise impacts to environmental justice areas.
- Three Census Blocks within two Block Groups may be significantly impacted.
- 227 residences would experience potentially significant noise impacts.
- 224 of the 227 have previously received sound insulation.
- Two of remaining three residences will receive sound insulation in 2022.
- Remaining one residence declined the invitation for sound insulation and is thus, determined compatible for noise purposes.
- No resulting disproportionate impact due to residential sound insulation measures at impacted households decreasing noise impact below significant.



# Water Resources: Wetlands, Floodplains, Surface Waters, and Groundwater Overview

---

## Key Findings

- Wetlands and waters delineation completed in 2019 and Approved Jurisdictional Determination issued December 20, 2019.
- Total of 1.48 acres of impacts to non-jurisdictional wetlands and waters.
- Impacted wetlands are not natural; efforts will be made to minimize impacts during construction, and no mitigation is proposed.
- No impacts to regulatory 100-year floodplains, groundwater resources, or wild and scenic rivers.
- Increased impervious area and changes to drainage patterns and stormwater infrastructure will occur.
- Adequate storage exists to meet the regulatory release rate and storage requirements for the project.
- Impacts to water resources for the project are not significant.



# Cumulative Impact Overview

---

Cumulative Impacts are those that “result from the incremental impact of the action when added to other past, present, and reasonably foreseeable future actions, whether Federal or non-Federal” (FAA Order 1050.1F, paragraph 4.2(d)).

## Key Findings

- Analyzed Proposed Action impacts combined with the impacts of 181 known past, present, and reasonably foreseeable future projects up to 2032.
- No significant cumulative impacts found.



# How do I submit my comments?

---

You can submit your comments via:

**Web:** [www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA)

**Email:** [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

**Mail:**

FAA care of HMMH  
Attn: ORD TAP and AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803

Comments must be postmarked, submitted online, or submitted via email by midnight, **July 18, 2022.**



# What if I have other questions about O'Hare?

---

- General Information about O'Hare: [www.flychicago.com](http://www.flychicago.com)
- O'Hare Noise Management: [www.flychicago.com/community/ORDnoise](http://www.flychicago.com/community/ORDnoise)
- O'Hare Residential and School Sound Insulation Programs: [www.flychicago.com/community/ORDnoise/SoundInsulation](http://www.flychicago.com/community/ORDnoise/SoundInsulation)
- O'Hare Noise Compatibility Commission: [www.oharenoise.org](http://www.oharenoise.org)
- Doing business at O'Hare: [www.flychicago.com/business/opportunities](http://www.flychicago.com/business/opportunities)



# Thank You!

---



**Federal Aviation  
Administration**

## **Bienvenidos al taller público**

---

Versión preliminar de la evaluación ambiental y borrador de la determinación de conformidad general para el plan del área de terminales propuesto y procedimientos de tráfico aéreo en el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago.





# ¿Por qué la FAA está realizando una evaluación ambiental?

---

La Administración Federal de Aviación (FAA) está llevando a cabo una Evaluación Ambiental (EA) para evaluar los cambios propuestos para el Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago.

## **El Departamento de Aviación de la Ciudad de Chicago (CDA) propone realizar estos cambios:**

- Plan del área de terminales
- Proyectos del Programa de mejoramiento económico
- Desarrollos hoteleros

## **La FAA propone realizar este cambio:**

- Implementar de forma permanente los procedimientos de aproximaciones de tráfico aéreo desplazadas (en ángulo) en O'Hare para la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L.



# ¿Qué es una evaluación ambiental?

---

- Una **evaluación ambiental** es un documento público que proporciona información y análisis ambiental para poder determinar las vías de avance de un proyecto propuesto.
- La FAA prepara la evaluación ambiental en el marco de la Ley Nacional de Política Ambiental, la Ley Nacional de Preservación Histórica, la Ley de Agua Limpia, la Ley de Aire Limpio y otras leyes aplicables.
- Esta evaluación determina si un proyecto propuesto puede afectar significativamente al medioambiente.
- Una evaluación ambiental ayuda a determinar si la FAA tendrá que elaborar una Declaración de Impacto Ambiental o emitir un Dictamen de Ausencia de Impacto Significativo para un proyecto propuesto.



# ¿Qué es la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA)?

---

- La NEPA es una ley federal que obliga a todas las ramas del gobierno a tener en cuenta las repercusiones medioambientales de sus acciones propuestas antes de tomar decisiones.
- A través del proceso de la NEPA, las agencias evalúan los efectos ambientales, sociales y económicos de las acciones que proponen.
- Las agencias también ofrecen oportunidades para que el público revise y comente esas evaluaciones.



# ¿Cómo participa el público en esta evaluación ambiental?

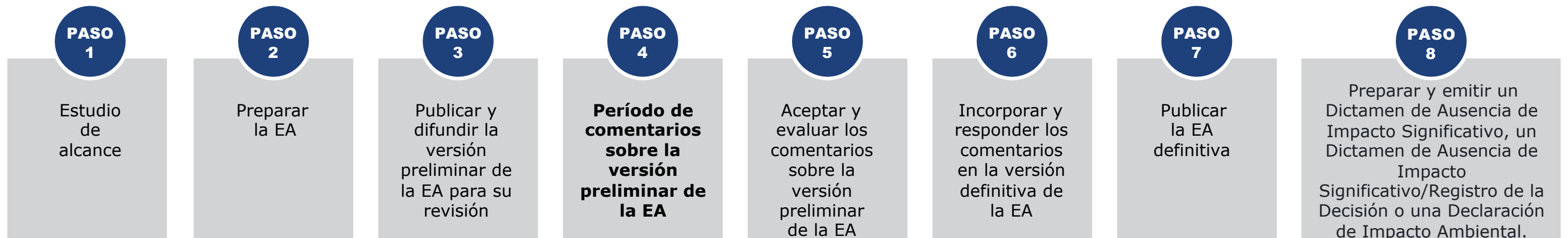
---

- **Estudio de alcance:** la FAA solicitó las aportaciones del público y de otras agencias para definir la serie de cuestiones ambientales y las posibles alternativas que se estudiarán en la evaluación ambiental. La FAA abrió un período de comentarios públicos de 45 días para el proceso del estudio de alcance de este proyecto, del 26 de mayo al 9 de julio de 2021.
- **Consulta y coordinación:** la FAA coordinó y consultó con otras agencias a lo largo del proceso de evaluación ambiental, como funcionarios federales, estatales, tribales y locales.
- **Comentarios sobre la versión preliminar de la evaluación ambiental:** la FAA invitó al público y a otros organismos a comentar la versión preliminar de la evaluación ambiental. El período de comentarios de 45 días para la versión preliminar de la evaluación ambiental es del 2 de junio al 18 de julio de 2022. La FAA responderá a los comentarios en la evaluación ambiental definitiva.



# ¿Cuáles son las etapas del proceso de evaluación ambiental y el estudio de alcance?

Estamos aquí



## Próximos pasos

- Las respuestas de la FAA a los comentarios sobre la versión preliminar de la evaluación ambiental se incluirán en la evaluación ambiental definitiva.



# ¿Por qué se proponen estos proyectos?

Las mejoras en O'Hare son necesarias para disponer de zonas adecuadas de terminales, puertas de embarque y plataformas, y para dar cabida de forma eficiente a la actividad existente y prevista.

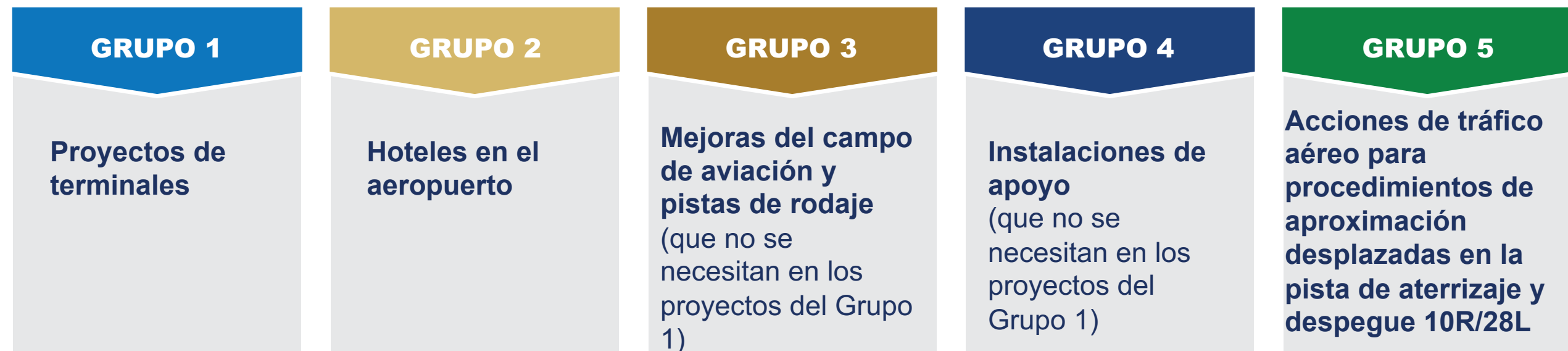
## La gama de proyectos tiene cinco objetivos principales:

- **Grupos 1, 3 y 5:** Cumplir las normas de diseño de la FAA.
- **Grupo 1:** Ofrecer instalaciones de terminales que cumplan las normas recomendadas por el sector y las expectativas modernas de servicio al cliente.
- **Grupo 2:** Mantener la independencia financiera del CDA y cumplir las obligaciones financieras.
- **Grupo 4:** Maximizar la capacidad de estacionamiento y control de los empleados, optimizando al mismo tiempo la seguridad del procesamiento de mercancías y la retención de vehículos comerciales.
- **Grupo 5:** Mantener la eficiencia operativa y evitar retrasos adicionales.



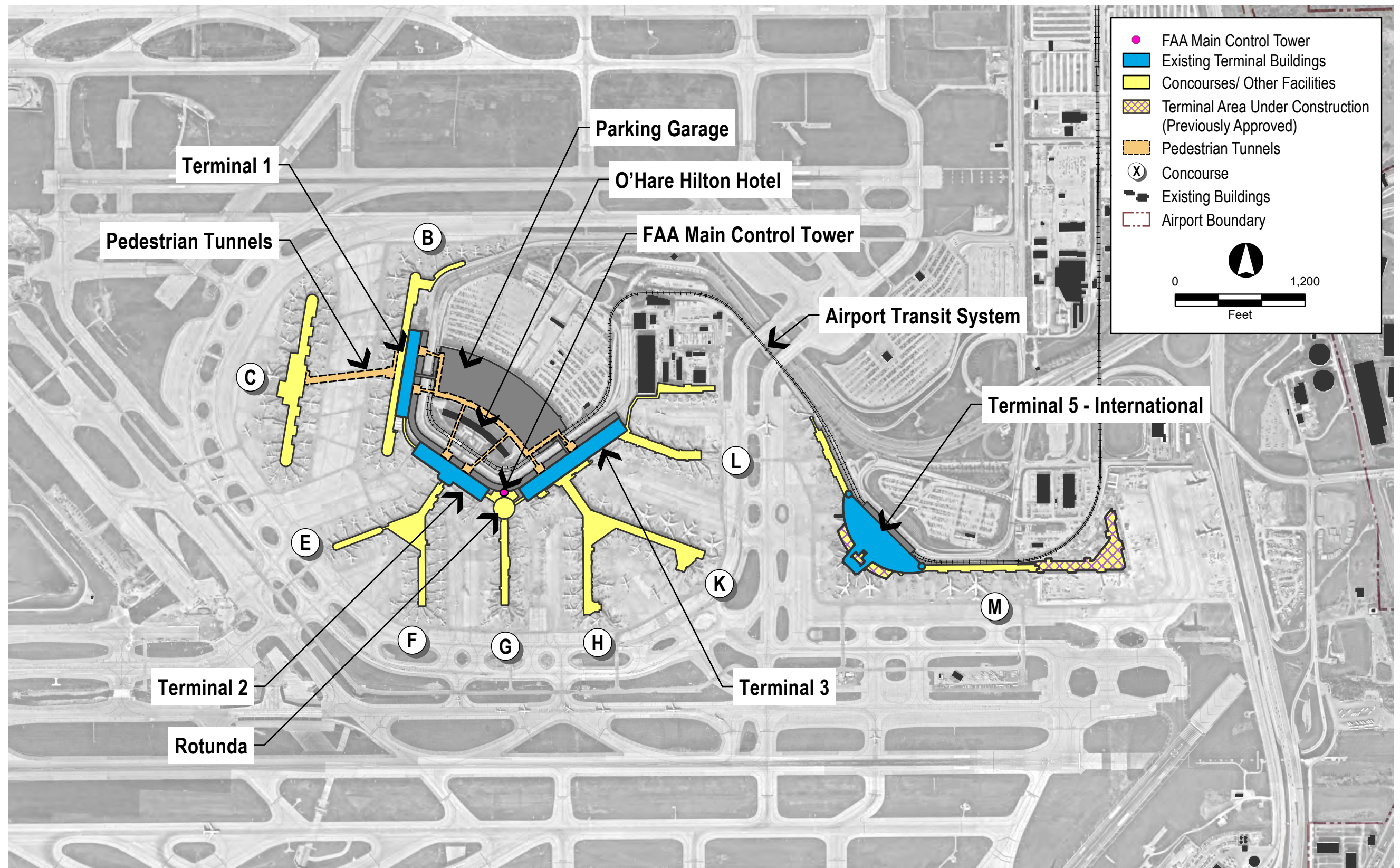
# ¿Cuál es la acción propuesta?

La Acción Propuesta se divide en cinco áreas:



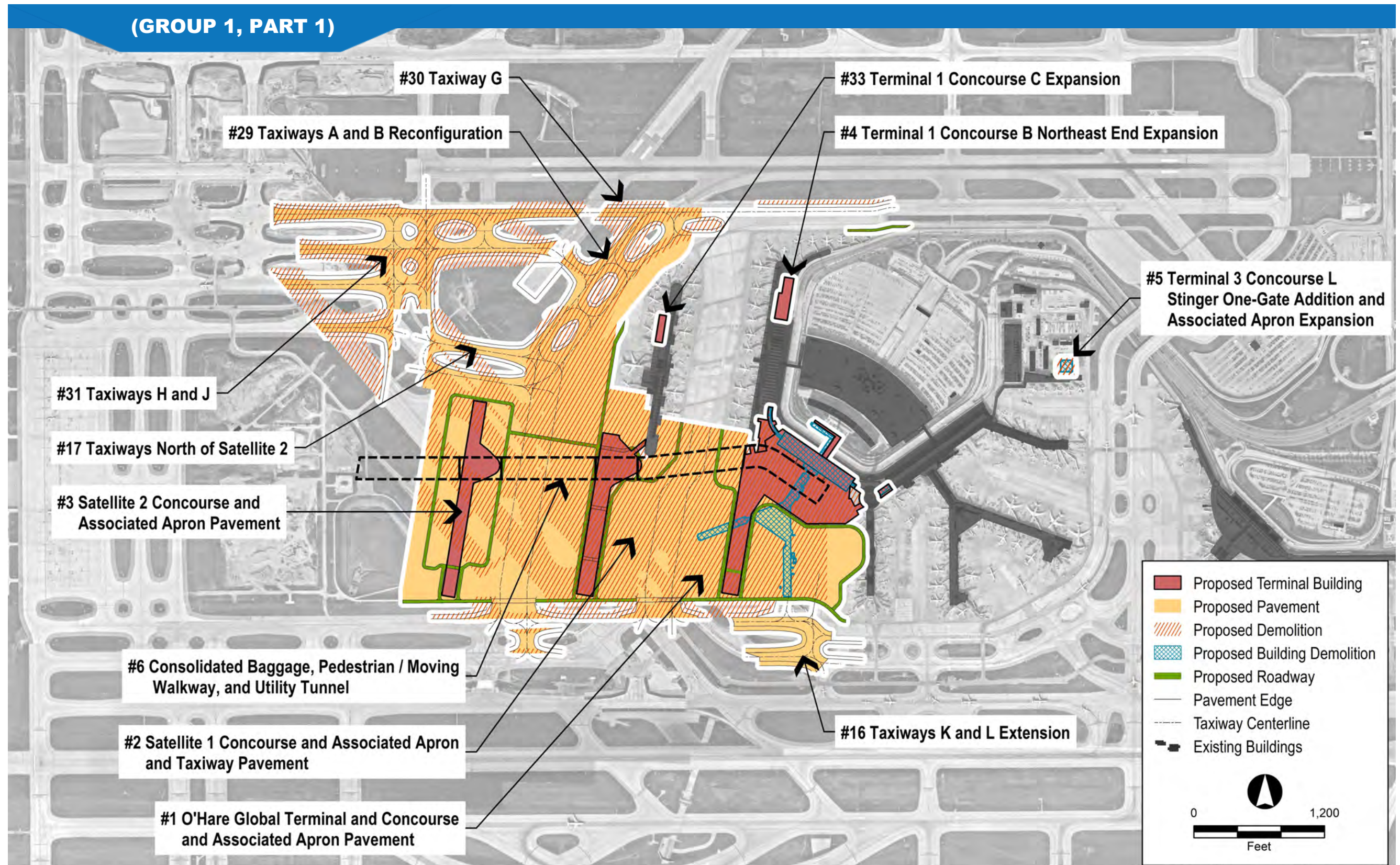


# Current O'Hare Terminal Configuration



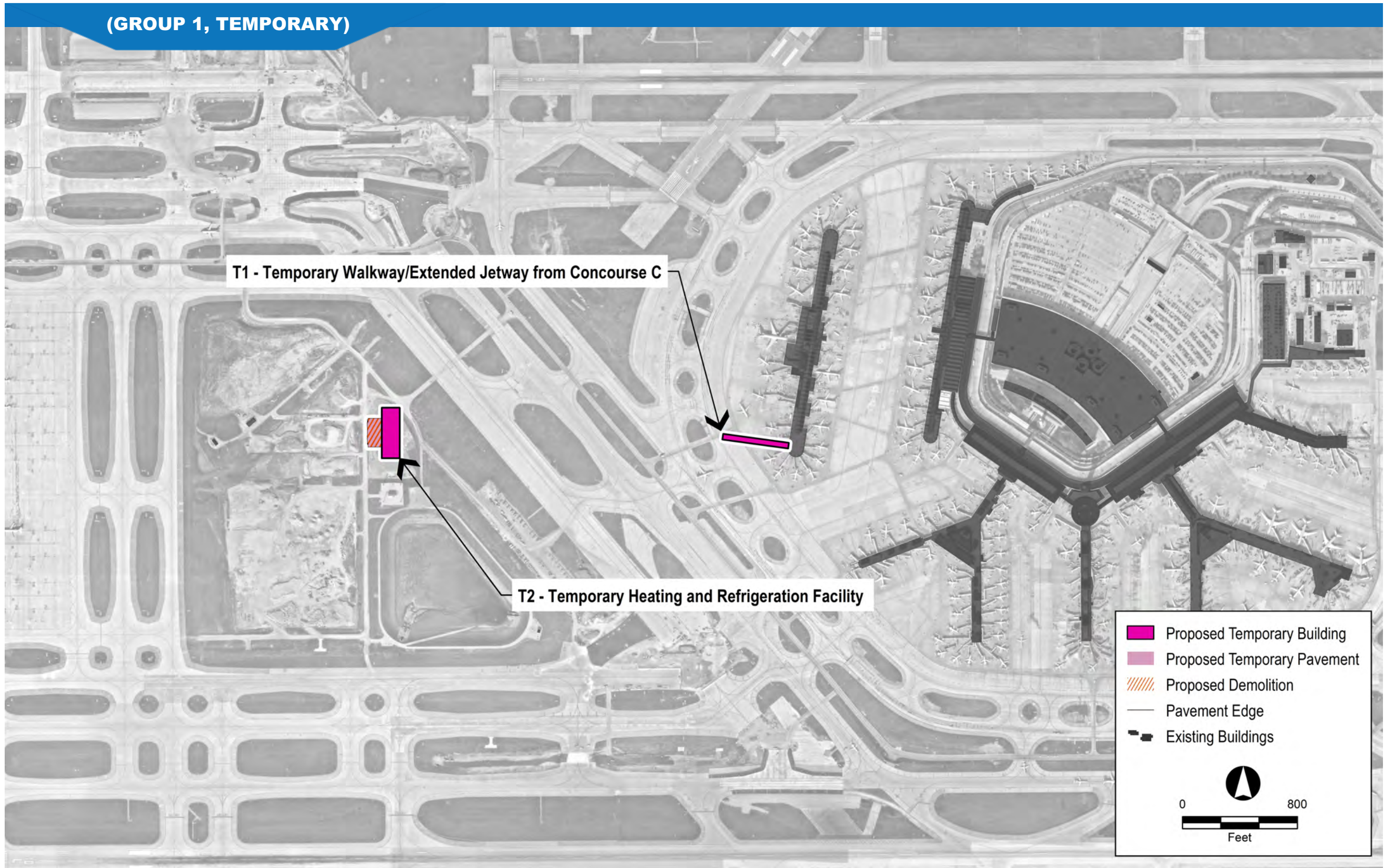


# Terminal Projects – O'Hare Global Terminal and Satellite Terminal Projects





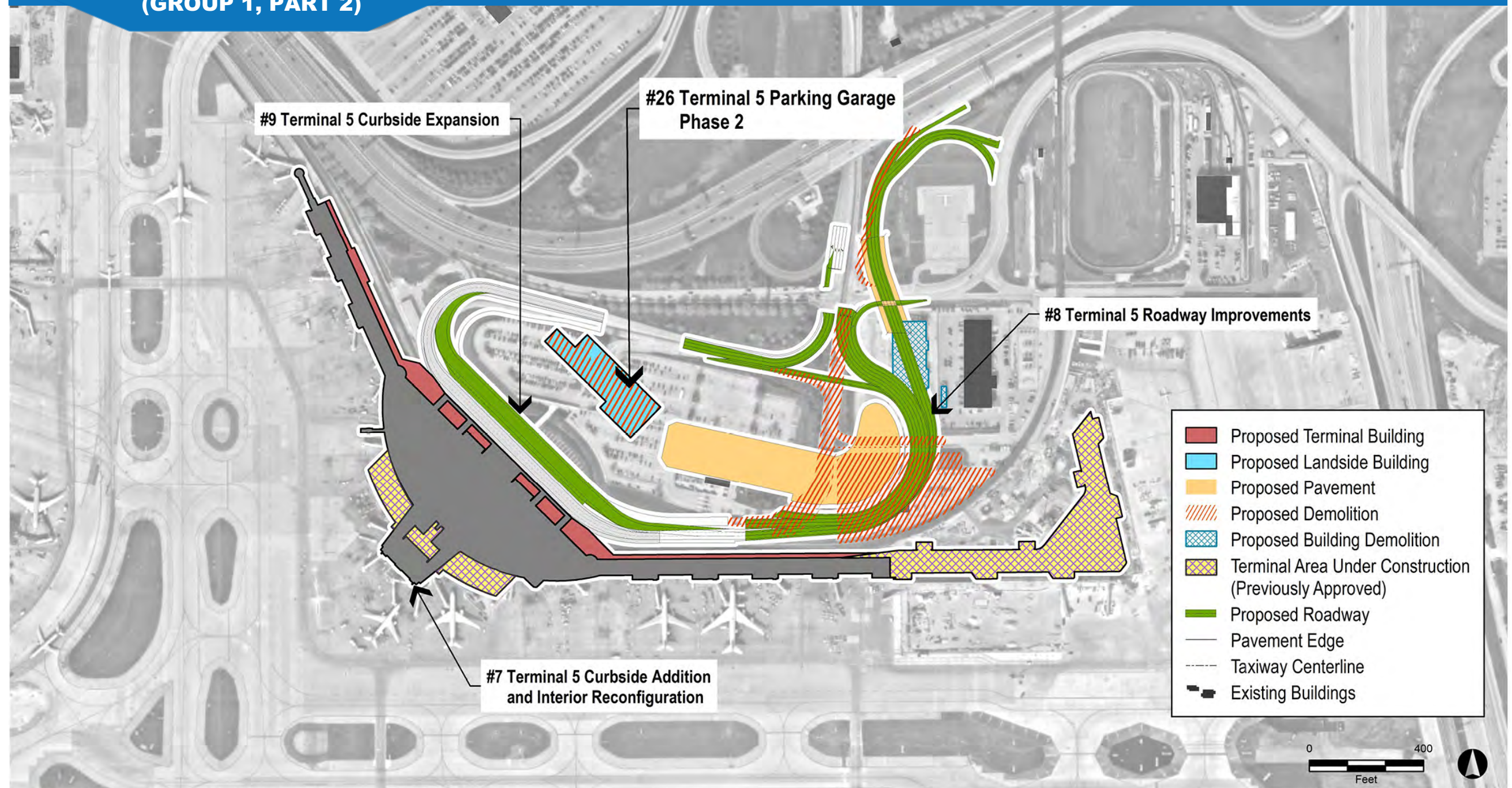
# Terminal Projects – O'Hare Global Terminal and Satellite Terminal Projects





# Terminal Projects – Terminal 5 Projects

(GROUP 1, PART 2)



Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI



Chicago O'Hare International Airport  
Terminal Area Plan and Air Traffic  
Procedures Environmental Assessment

Terminal Projects (Set 3 of 3) - O'Hare Terminal 5  
Projects

► Exhibit 1-4



# On-Airport Hotels

(GROUP 2)



Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI



Chicago O'Hare International Airport

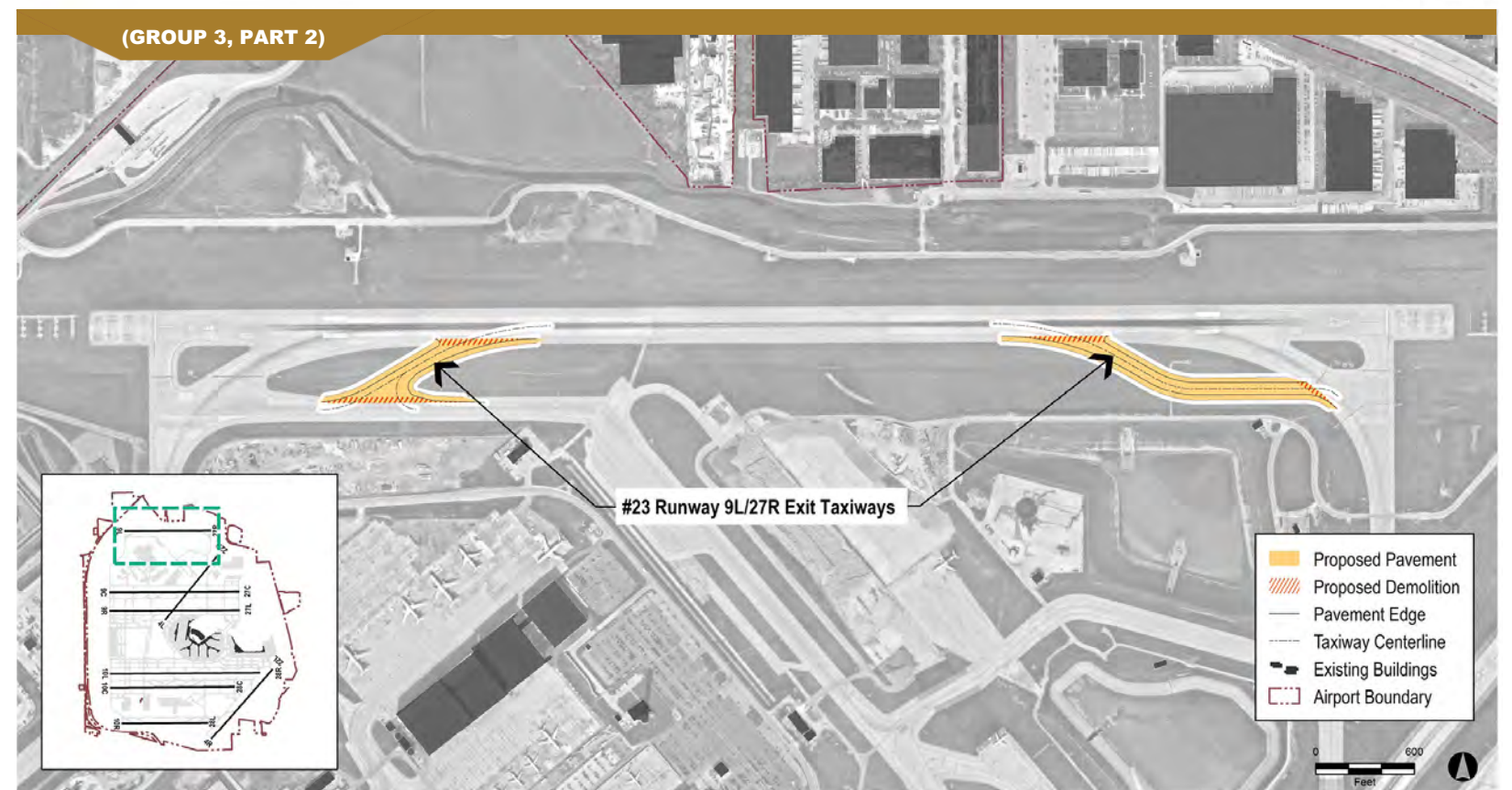
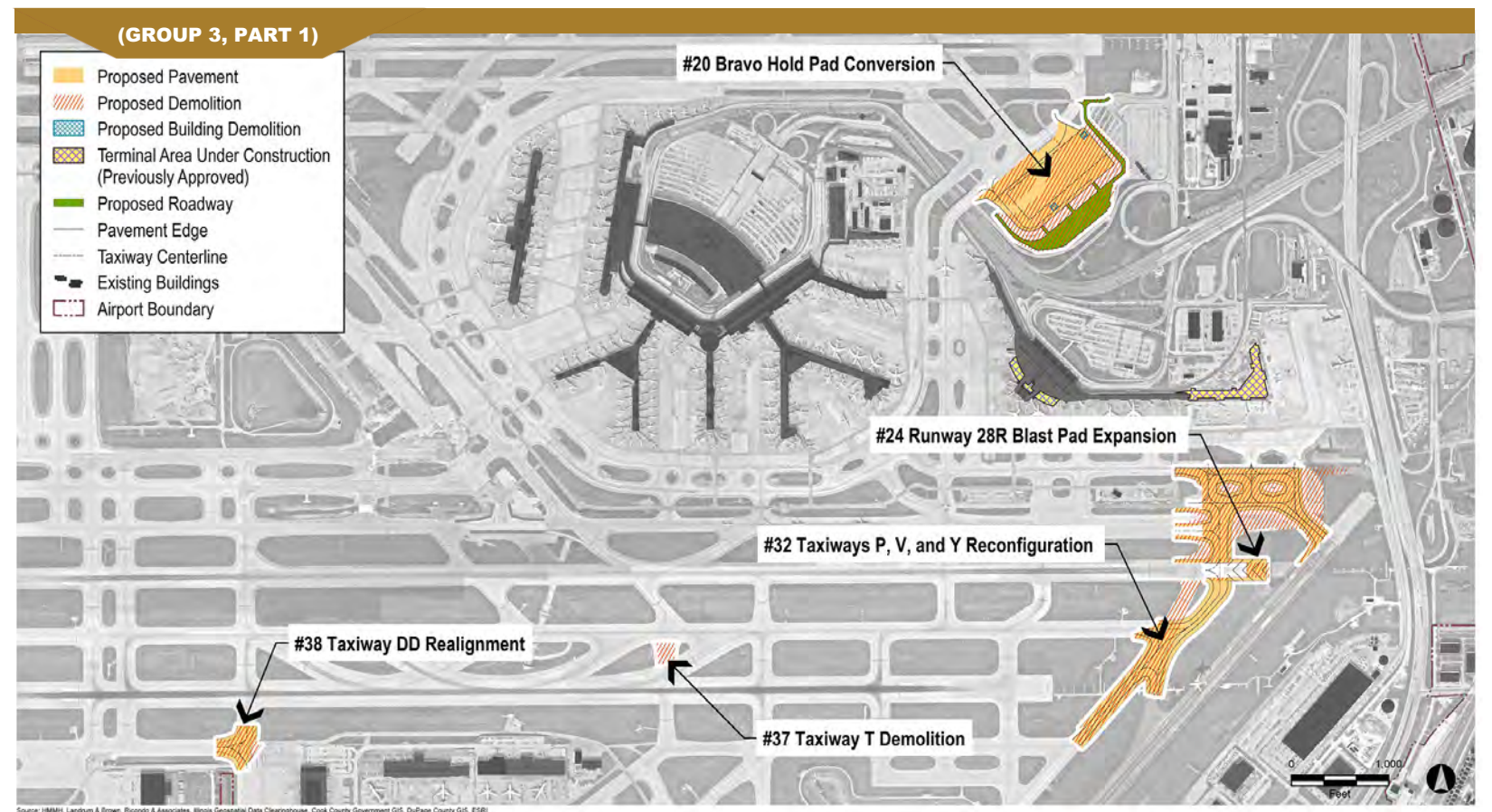
**Terminal Area Plan and Air Traffic  
Procedures Environmental Assessment**

On-Airport Hotels

► Exhibit 1-5



# Airfield and Taxiway Improvements Not Required by the Terminal Projects





# Support Facilities that have Independent Utility from the Terminal Projects

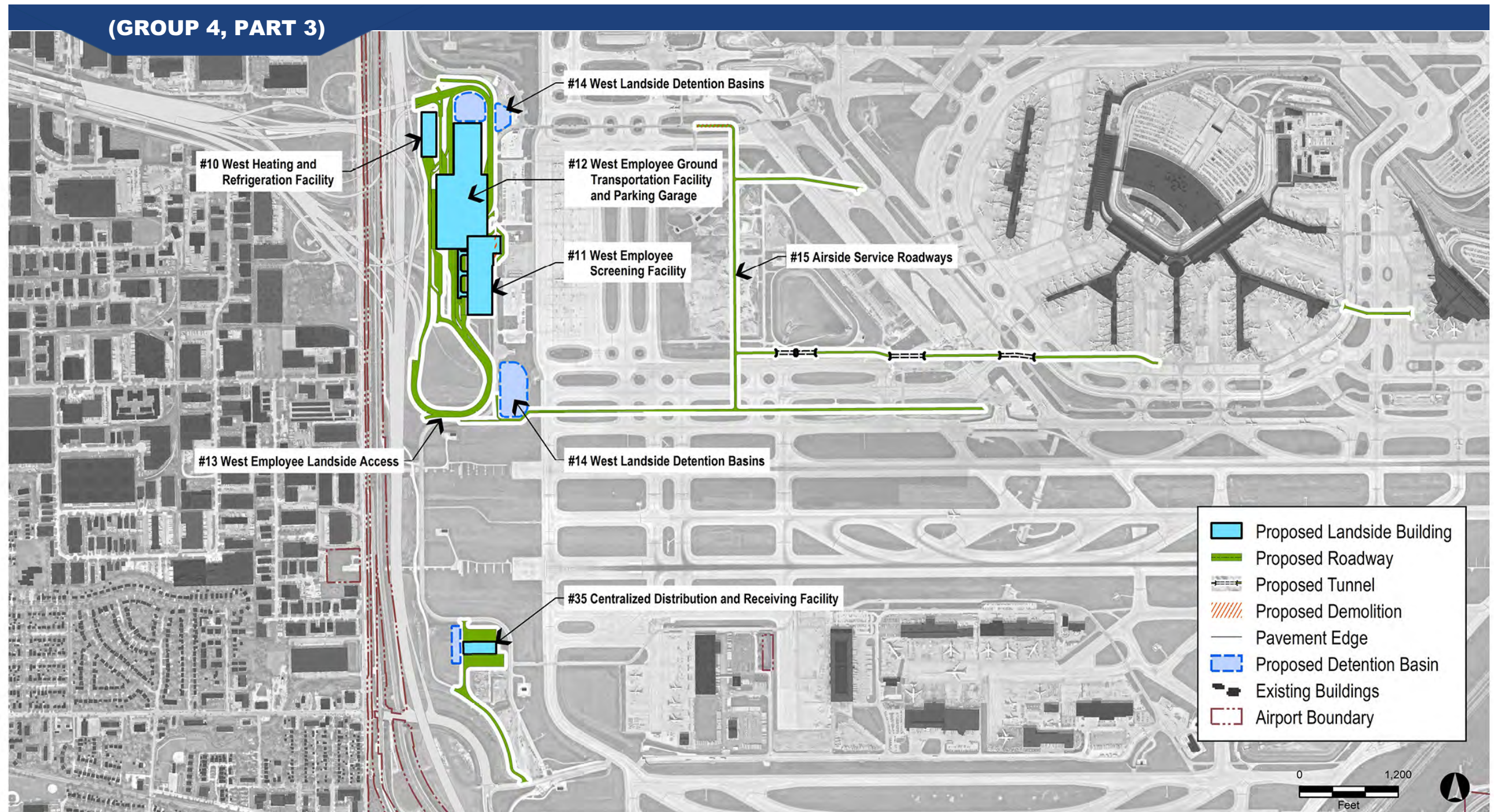


Source: HMMH, Landrum & Brown, Ricardo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, ESRI





# Support Facilities that have Independent Utility from the Terminal Projects



Chicago O'Hare International Airport  
**Terminal Area Plan and Air Traffic  
Procedures Environmental Assessment**

Support Facilities Not Required by the Terminal  
Projects (Set 3 of 3)

► Exhibit 1-10



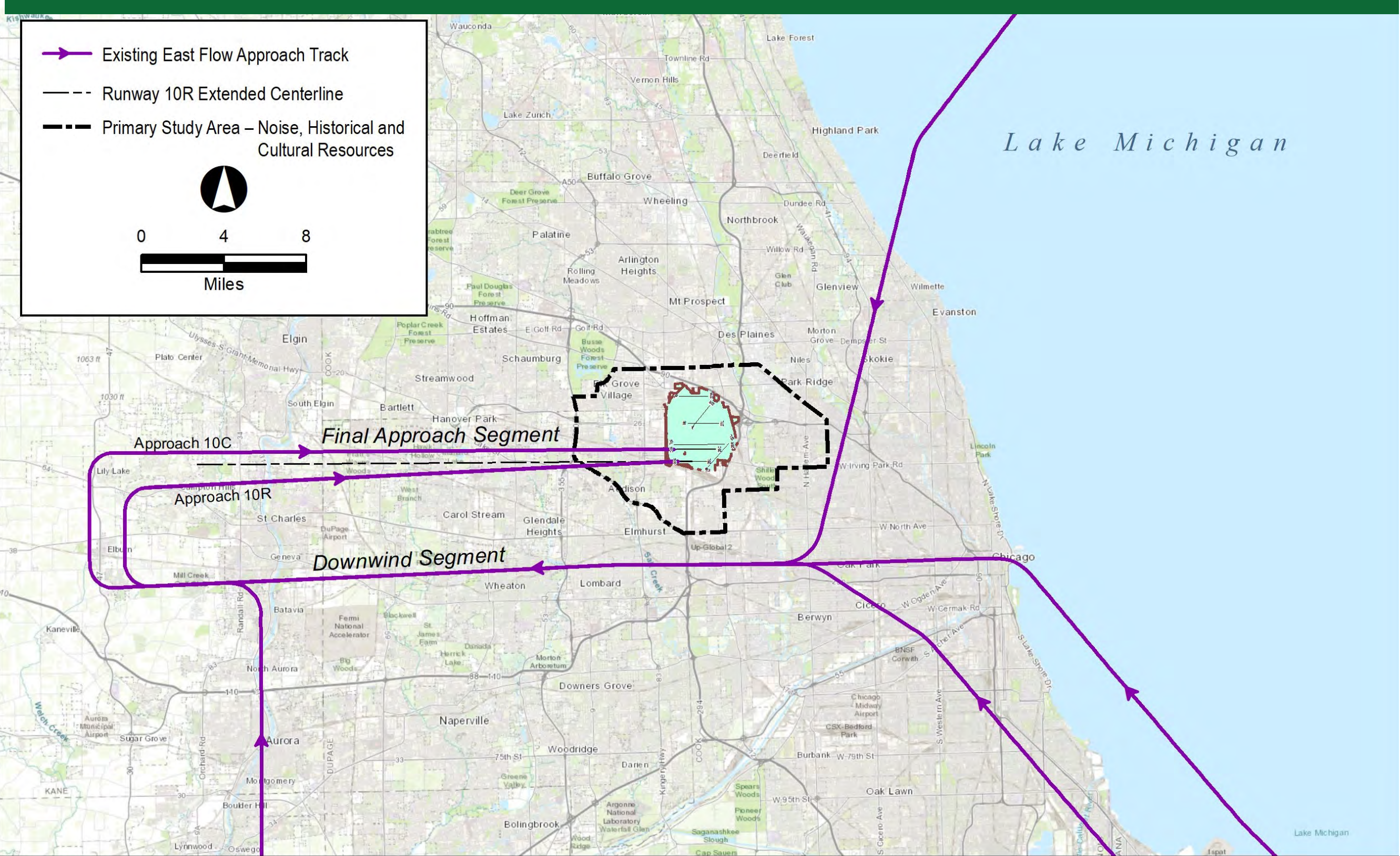
# ¿Cuáles son las medidas de tráfico aéreo propuestas?

---

- Las medidas de tráfico aéreo propuestas mantendrían las actuales aproximaciones con desplazamiento a la pista de aterrizaje y despegue 10R/28L.
- En la actualidad, estos procedimientos permiten el uso de aproximaciones simultáneas a tres pistas de aterrizaje y despegue y permiten las aproximaciones simultáneas aprobadas anteriormente a cuatro pistas en el futuro.
- La Reevaluación Escrita de la Declaración de Impacto Ambiental de la Modernización de O'Hare de 2015 aprobó estas aproximaciones con desplazamiento para su uso temporal.



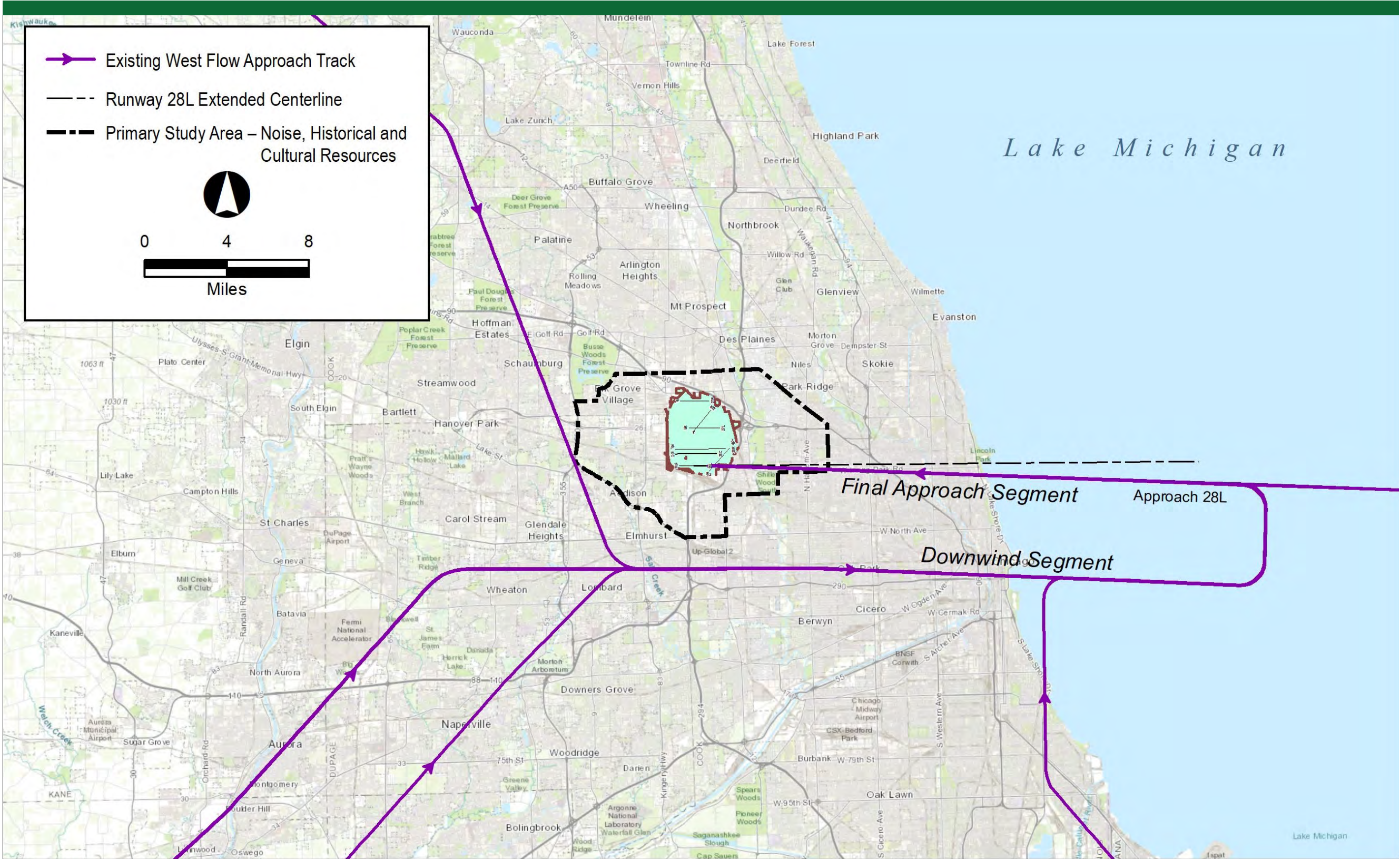
# Air Traffic Actions: 2.5 Degree Offset Approaches for Existing Condition East Flow



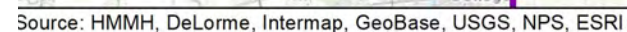
Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI



# Air Traffic Actions: 2.5 Degree Offset Approaches for Existing Condition West Flow

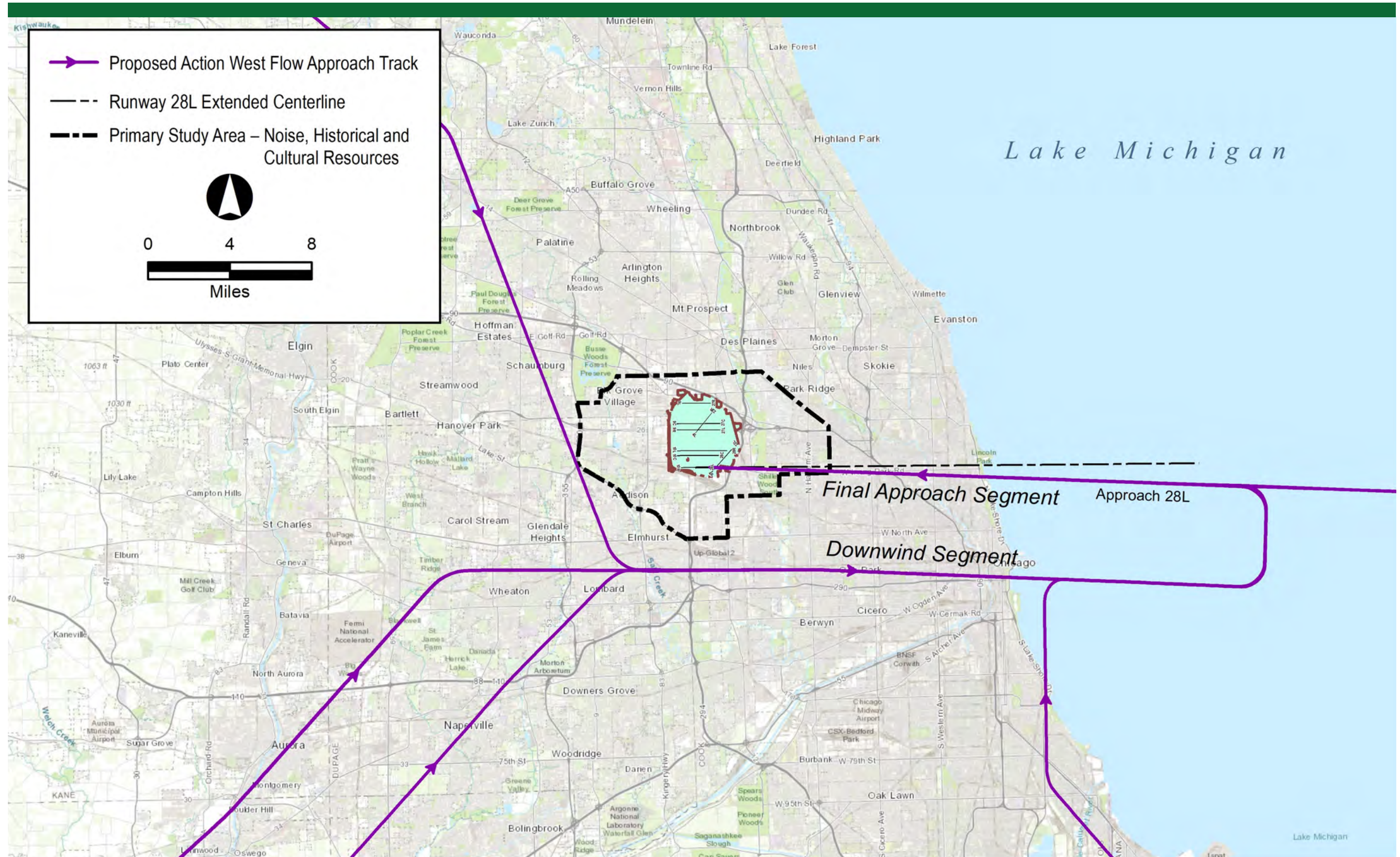


Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI





# Air Traffic Actions: 2.5 Degree Offset Approaches for Proposed Action West Flow

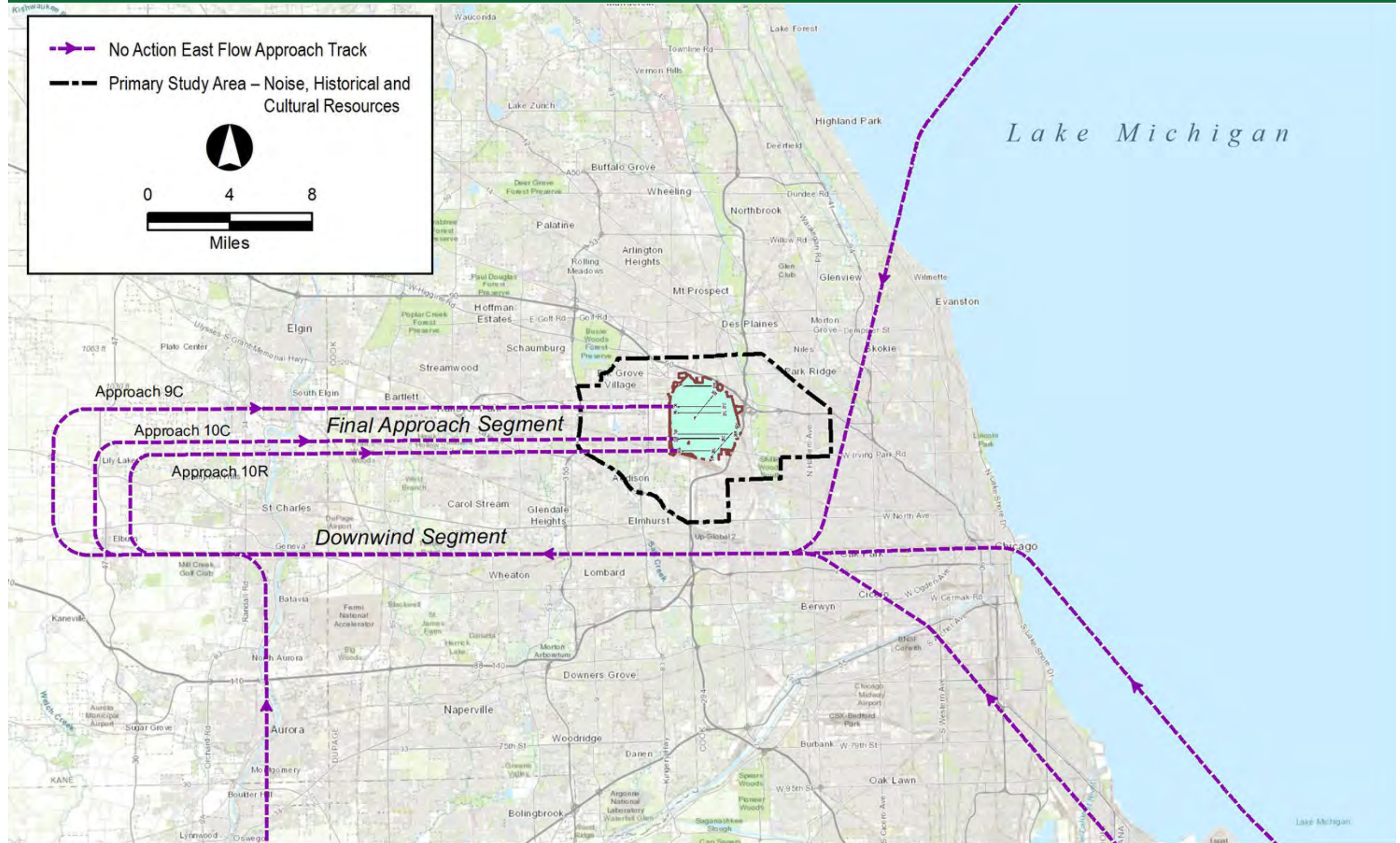


Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI



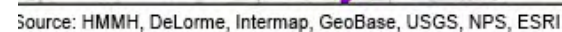
# Air Traffic Actions: East Flow No Action

## GROUP 5



Source: HMMH, DeLorme, Intermap, GeoBase, USGS, NPS, ESRI

No Action for this Environmental Assessment means that the 2015 temporarily approved Runway 10R/28L approach procedures would no longer exist.



23



# ¿Evaluó la FAA alternativas para los proyectos propuestos?

---

- Sí, la FAA evaluó alternativas para el proyecto propuesto.
- La FAA evaluó alternativas que podrían:
  - Cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto propuesto.
  - Cumplir con los principios de ingeniería segura y ser factibles de construir.
  - Evitar o minimizar los impactos sobre los recursos protegidos con fines especiales.
- Durante el proceso de determinación de los alcances, la FAA solicitó a las partes interesadas ideas alternativas. Durante el proceso de evaluación no se presentaron alternativas.



# ¿Qué alternativas consideró la FAA para la acción propuesta?

---

- Se consideraron alternativas para cada grupo de proyectos en la Acción Propuesta.
- Se elaboró una serie de alternativas para los grupos de proyectos del Grupo 1 y del Grupo 5, como se detalla en las dos diapositivas siguientes.
- No se prevé que los Grupos 2, 3 y 4 provoquen consecuencias medioambientales significativas o conflictos no resueltos, por lo que solo se consideraron dos alternativas para cada grupo: la alternativa de Acción Propuesta y la alternativa de No Acción.



# ¿Qué alternativas consideró la FAA para los proyectos de terminales?

---

- No acción (sin la Acción Propuesta)
- Alternativas fuera del aeropuerto, incluido el uso de otros modos de transporte/otros aeropuertos.
- Alternativas dentro del aeropuerto en relación con el núcleo de terminales centrales existentes, incluido el desarrollo hacia el norte, el sur, el este y el oeste.
- Variaciones de diseño de la alternativa de desarrollo de la mejora y ampliación del oeste del aeropuerto (centro-oeste) para minimizar el impacto en los recursos protegidos por la ley con fines especiales (alternativa de Acción Propuesta).



# ¿Qué alternativas consideró la FAA para para las medidas de tráfico aéreo propuestas?

---

- No acción (sin la aproximación con desplazamiento)
- Alternativa de desplazamiento de 2.5 grados
- Alternativa de desplazamiento de 3.0 grados



# ¿Qué condiciones se evaluaron?

---

La evaluación ambiental estudió las condiciones en tres períodos:

- La condición existente (un año antes de que comience el proyecto propuesto)
- Un año intermedio
- El año siguiente a la finalización de la construcción del proyecto propuesto



# ¿Qué categorías de recursos ambientales se estudiaron?

- Calidad del aire
- Clima
- Ruido y uso del suelo compatible con el ruido
- Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales
- Ley del Departamento de Transporte Sección 4(f)
- Recursos biológicos
- Emisiones de luz e impactos visuales
- Materiales peligrosos, residuos sólidos y prevención de la contaminación
- Recursos naturales y suministro de energía
- Socioeconomía, justicia ambiental y riesgos para la salud y seguridad ambiental de los niños
- Transporte de superficie y estacionamiento
- Recursos hídricos
- Compromiso irreversible e irrecuperable de los recursos
- Impactos acumulativos
- No se estudiaron las categorías de recursos costeros, tierras agrícolas y uso del suelo, ya que no se verían afectadas por la Acción Propuesta.



# Condiciones de los recursos ambientales que no se ven afectados por la acción propuesta

---

- Recursos costeros
- Tierras de cultivo
- Uso del terreno



# Proyecciones de tráfico aéreo: pasajeros anuales

---

La FAA revisó las proyecciones de pasajeros anuales del CDA y las consideró apropiadas para la elaboración de modelos medioambientales.

## Conclusiones principales

- El CDA utilizó las proyecciones del área de terminales (TAF) de la FAA para los pasajeros embarcados en O'Hare tras confirmar que eran coherentes con el crecimiento previsto de la actividad económica y la cuota histórica de O'Hare en el total de embarques de Estados Unidos.
- El CDA examinó el potencial de la demanda inducida en caso de que se dispusiera de instalaciones adicionales y comprobó que las instalaciones existentes podían dar cabida a la actividad prevista, lo que significa que no había potencial de demanda inducida.
- La FAA examinó el comportamiento histórico de la demanda tras la provisión de instalaciones adicionales y los cambios en las estrategias comerciales de las aerolíneas, pero no encontró ninguna demanda inducida en O'Hare.



# Proyecciones de tráfico aéreo: operaciones anuales

La FAA revisó las proyecciones del CDA sobre las operaciones anuales de las aeronaves, incluidas las de pasajeros, carga, aviación general y militar, y las consideró adecuadas para la elaboración de modelos medioambientales.

## Conclusiones principales

- El CDA y la FAA revisaron las TAF de la FAA y constataron que las operaciones de aeronaves de pasajeros estaban infrarrepresentadas para la elaboración de modelos medioambientales.
- El CDA elaboró una proyección adecuada de las operaciones de aeronaves basada en la futura combinación de flotas, la capacidad de las aeronaves y los factores de carga que muestran un crecimiento del 0.9 % anual. Esto es adecuado para la elaboración de modelos medioambientales y se compara favorablemente con el crecimiento del 0.2 % anual de las TAF de la FAA.
- Las proyecciones de carga del CDA se basaron en la cuota histórica de O'Hare en el volumen de carga de Estados Unidos, y las operaciones de carga se calcularon aplicando el tamaño medio de los aviones, las cargas y las rutas.
- El CDA utilizó adecuadamente las proyecciones TAF de la FAA de la muy limitada actividad de la aviación general y militar en O'Hare.



# Proyecciones de tráfico aéreo: impacto del cronograma de construcción y la COVID-19

La FAA revisó el impacto de los cambios en el cronograma de construcción y el impacto de la COVID-19 y consideró que los horarios de vuelo previstos de la actividad eran apropiados para la elaboración de modelos medioambientales.

## Conclusiones principales

- Los futuros horarios de vuelo de la actividad aeronáutica del CDA a la conclusión de la construcción en O'Hare seguirían siendo apropiados para la elaboración de modelos medioambientales porque las proyecciones de crecimiento de la actividad durante esos años son relativamente modestas, y los futuros horarios de vuelo suponían niveles relativamente altos de actividad durante el día de diseño.
- El impacto probable de la pandemia de la COVID-19 es retrasar dos años el crecimiento de la demanda de pasajeros nacionales en O'Hare. El futuro programa de vuelos de la actividad aeronáutica del CDA seguiría siendo apropiado para la elaboración de modelos medioambientales porque las proyecciones de crecimiento de la actividad durante esos años son relativamente modestas, y los futuros horarios de vuelo asumieron niveles de actividad relativamente altos durante el día de diseño.



# Modelo de campo de aviación y espacio aéreo

Cada una de las alternativas futuras se simuló utilizando un programa de vuelo de día de diseño en el Modelador Total de Espacios Aéreos y Aeropuertos (TAAM, por sus siglas en inglés). Estas simulaciones fueron realizadas por el equipo de consultores de la ciudad de Chicago con la dirección, supervisión, revisión y aprobación de la FAA.

## ¿Por qué los modelos de simulación?

Los modelos de simulación se utilizan para:

- comprender las cuestiones operativas en los entornos del campo de aviación y del espacio aéreo;
- permitir un análisis rápido de cómo podrían variar las operaciones debido a los cambios en la infraestructura del campo de aviación (por ejemplo, pistas de aterrizaje y despegue, pistas de rodaje, puertas de embarque, etc.), así como los cambios en los procedimientos de tráfico aéreo y el espacio aéreo asociado;
- suministrar información a otros modelos utilizados para llevar a cabo análisis medioambientales sobre el ruido, la calidad del aire y el tráfico de superficie.

## Conclusiones principales

La Acción Propuesta de Expansión dio lugar a un menor retraso en comparación con la medida de no expansión en todas las configuraciones, especialmente en las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR, por sus siglas en inglés) del flujo este, que se reduce en casi 11 minutos.

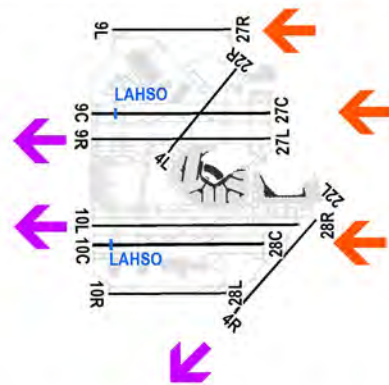
|                                                                                | No acción de expansión (minutos) | Acción propuesta de expansión (minutos) |
|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------|
| VFR Oeste con LAHSO                                                            | 4.1                              | 3.7                                     |
| VFR Oeste sin LAHSO                                                            | 4.9                              | 4.3                                     |
| IFR Oeste                                                                      | 10.5                             | 9.0                                     |
| VFR Este con LAHSO                                                             | 4.8                              | 4.5                                     |
| VFR Este sin LAHSO                                                             | 5.5                              | 4.8                                     |
| IFR Este                                                                       | 21.3                             | 10.4                                    |
| Total                                                                          | 5.4                              | 4.6                                     |
| Fuentes: Paquetes de datos de simulación del CDA, Tabla 2-8, noviembre de 2020 |                                  |                                         |



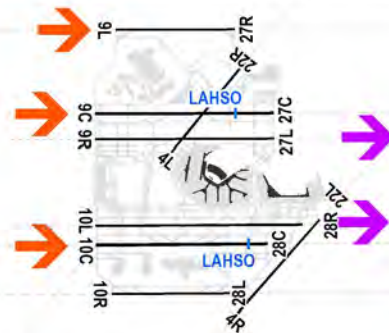
# Simulated Operating Configurations

## Interim No Action

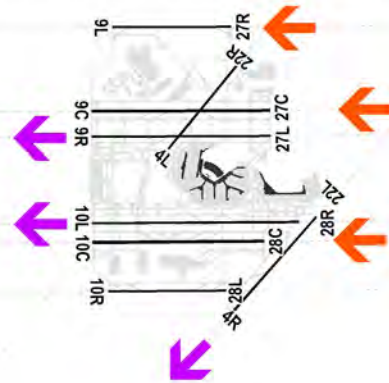
**VFR West with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (37.7%)**



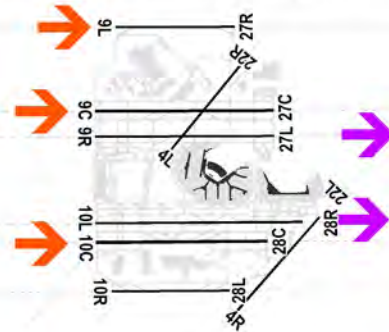
**VFR East with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (24.3%)**



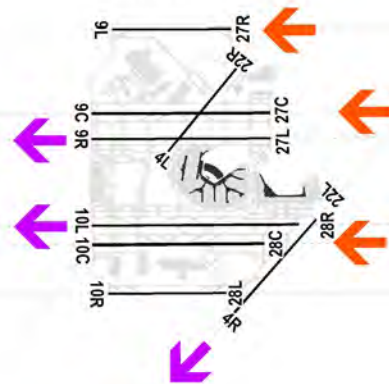
**VFR West without LAHSO - (14.5%)**



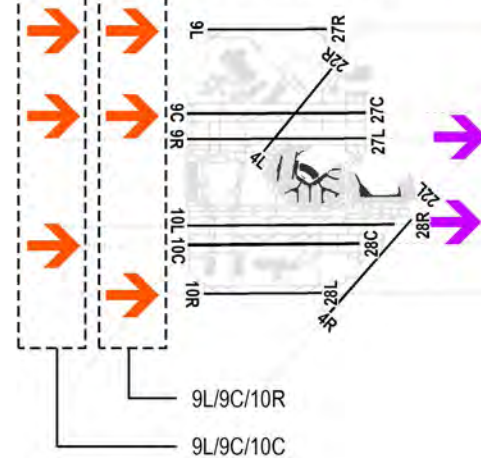
**VFR East without LAHSO - (16.1%)**



**IFR West - (4.3%)**



**IFR East - (3.1%)**

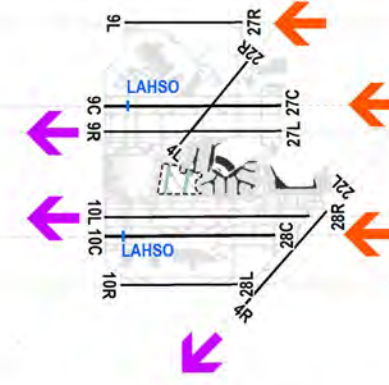


Typical Arrivals  
Typical Departures

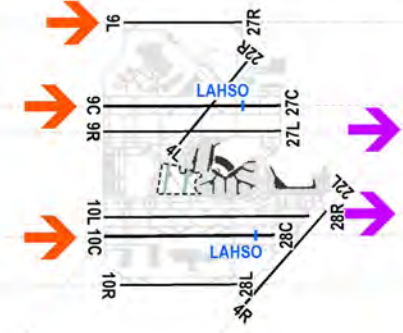


## Interim Proposed Action

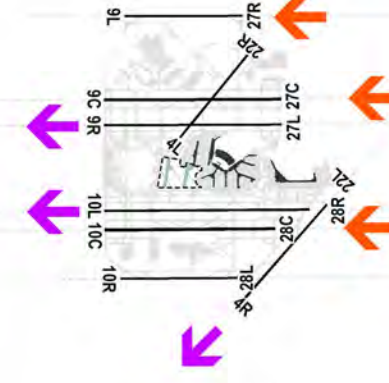
**VFR West with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (37.7%)**



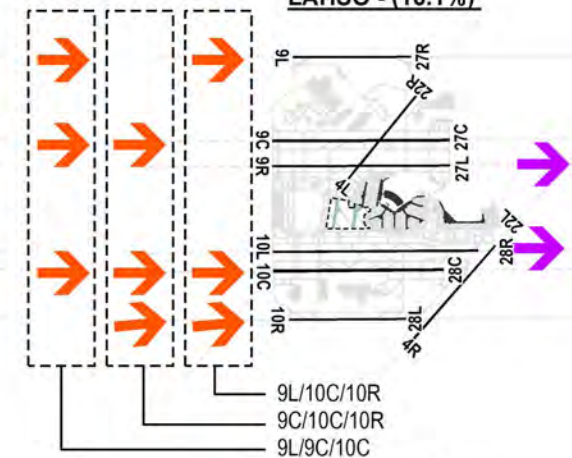
**VFR East with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (24.3%)**



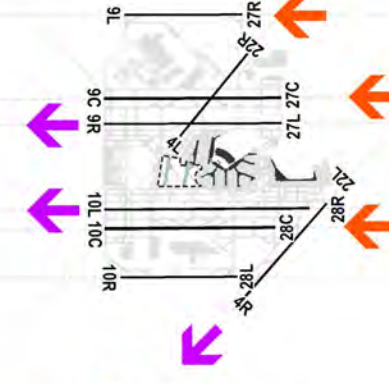
**VFR West without LAHSO - (14.5%)**



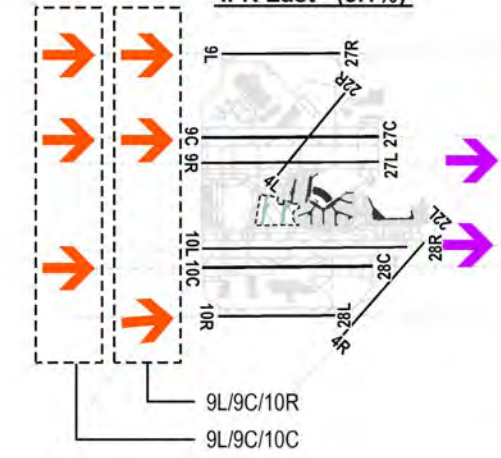
**VFR East without LAHSO - (16.1%)**



**IFR West - (4.3%)**



**IFR East - (3.1%)**



Typical Arrivals  
Typical Departures

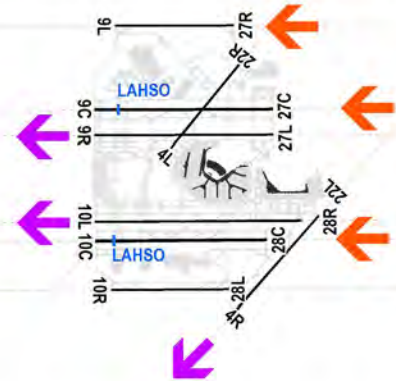




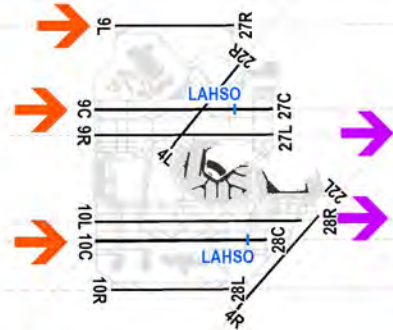
# Simulated Operating Configurations

## Build Out No Action

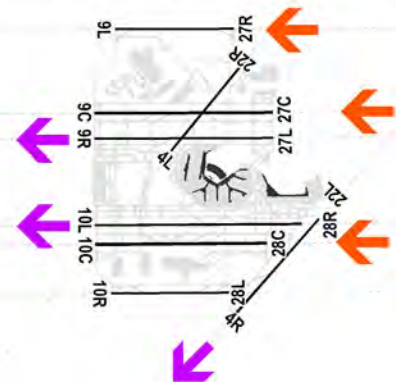
VFR West with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (37.7%)



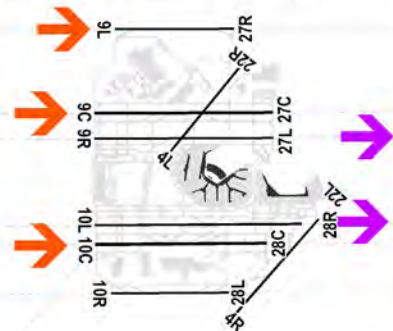
VFR East with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (24.3%)



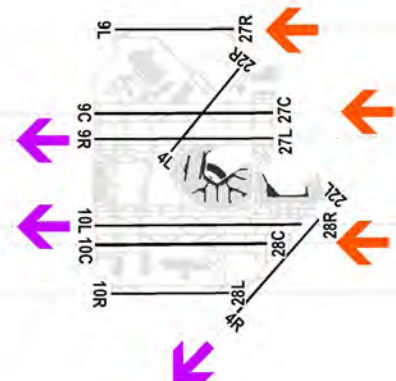
VFR West without LAHSO - (14.5%)



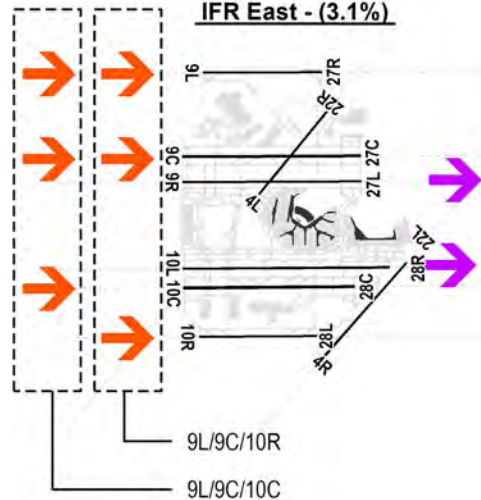
VFR East without LAHSO - (16.1%)



IFR West - (4.3%)



IFR East - (3.1%)

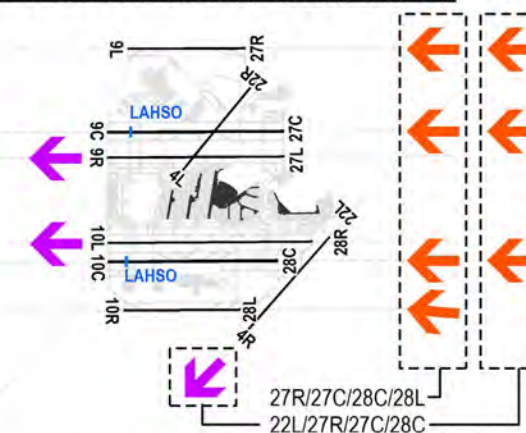


Orange arrow: Typical Arrivals  
Purple arrow: Typical Departures

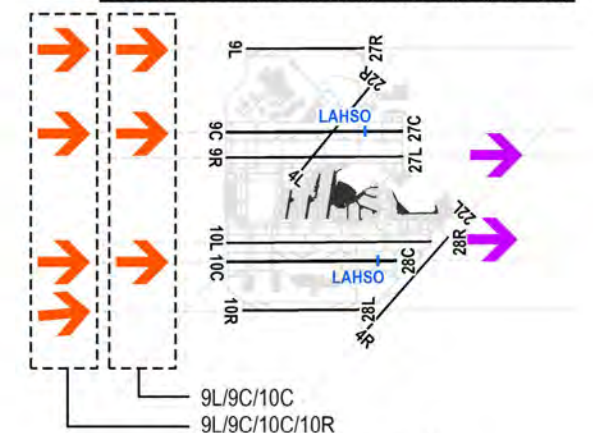


## Build Out Proposed Action

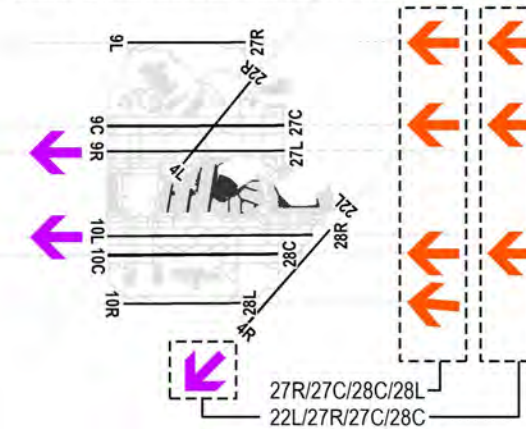
VFR West with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (37.2%)



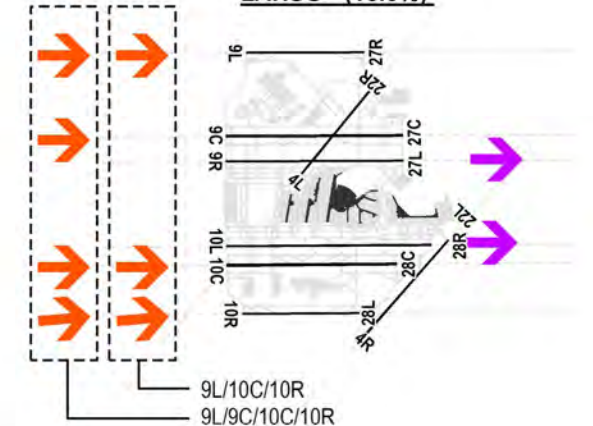
VFR East with Land and Hold Short Operations (LAHSO) - (24.6%)



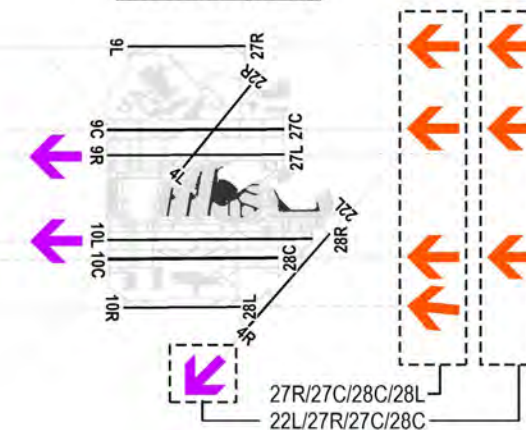
VFR West without LAHSO - (14.2%)



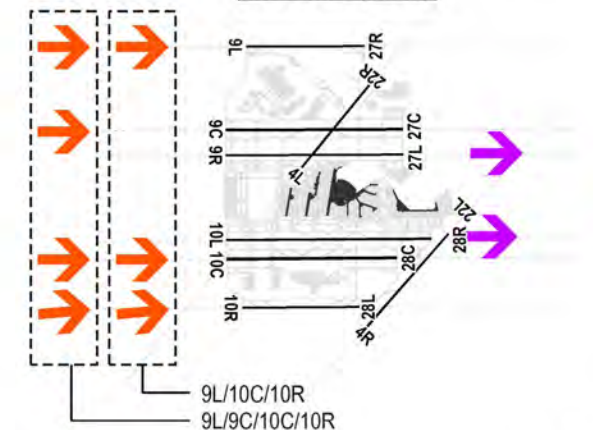
VFR East without LAHSO - (16.6%)



IFR West - (2.2%)



IFR East - (5.2%)



Orange arrow: Typical Arrivals

Purple arrow: Typical Departures





# Descripción general de la calidad del aire

## Se realizaron dos tipos de análisis de la calidad del aire:

- Los inventarios de emisiones proporcionaron estimaciones de la cantidad de emisiones de contaminantes atmosféricos.
- Los modelos de dispersión proporcionaron estimaciones de las concentraciones de contaminantes atmosféricos.

## Conclusiones principales

- Las emisiones de contaminantes atmosféricos asociadas a la Acción Propuesta Provisoria serían mayores que las de la alternativa de No Acción Provisoria. El aumento no sería significativo.
- Habría menos emisiones de CO, VOC y SO<sub>x</sub> y mayores emisiones de NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> asociadas a la Acción Propuesta de Expansión en comparación con la de no expansión. El aumento no sería significativo.
- La Acción Propuesta provisoria y la Acción Propuesta de Expansión no darían lugar a una violación prevista de las normas nacionales de calidad del aire ambiente en ninguno de los contaminantes atmosféricos evaluados.



# Inventario operacional de emisiones atmosféricas

| Alternativa                   | Emisiones anuales (toneladas) |           |           |           |          |                   |
|-------------------------------|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-------------------|
|                               | CO                            | VOC       | NOx       | SOx       | PM10     | PM <sub>2.5</sub> |
| Condición existente           | 8,032                         | 779       | 4,405     | 445       | 91       | 67                |
| No acción provisoria          | 6,895                         | 632       | 5,048     | 457       | 84       | 58                |
| Acción propuesta provisoria   | 7,236                         | 658       | 5,117     | 474       | 85       | 59                |
| Diferencia (provisoria)       | <b>341</b>                    | <b>26</b> | <b>69</b> | <b>16</b> | <b>1</b> | <b>1</b>          |
| No acción de expansión        | 6,835                         | 610       | 5,914     | 518       | 83       | 57                |
| Acción propuesta de expansión | 6,739                         | 605       | 5,923     | 515       | 85       | 59                |
| Diferencia (Expansión)        | <b>-96</b>                    | <b>-4</b> | <b>10</b> | <b>-3</b> | <b>2</b> | <b>2</b>          |

Notas: Los valores reflejan redondeo.  
CO: monóxido de carbono, VOC: compuestos orgánicos volátiles, NOx: óxidos de nitrógeno, SOx: óxidos de azufre, PM10: partículas de menos de 10 micrómetros y PM2.5: partículas de menos de 2.5 micrómetros.



# Modelo de dispersión atmosférica

| Alternativa                   | Concentraciones máximas de contaminantes previstas (µg/m³) |         |                 |       |                 |         |                  |                   |       |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------|---------|-----------------|-------|-----------------|---------|------------------|-------------------|-------|
|                               | CO                                                         |         | NO <sub>2</sub> |       | SO <sub>2</sub> |         | PM <sub>10</sub> | PM <sub>2.5</sub> |       |
|                               | 1 hora                                                     | 8 horas | 1 hora          | Anual | 1 hora          | 3 horas | 24 horas         | 24 horas          | Anual |
| Condición existente           | 4,085                                                      | 2,468   | 178             | 37    | 94              | 93      | 68               | 26                | 11    |
| No acción provisoria          | 3,701                                                      | 2,160   | 185             | 30    | 84              | 91      | 66               | 24                | 10    |
| Acción propuesta provisoria   | 3,757                                                      | 2,193   | 185             | 32    | 94              | 87      | 66               | 26                | 10    |
| No acción de expansión        | 3,361                                                      | 2,118   | 209             | 30    | 86              | 87      | 69               | 25                | 10    |
| Acción propuesta de expansión | 3,542                                                      | 2,237   | 182             | 34    | 124             | 115     | 66               | 24                | 10    |
| NAAQS                         | 40,000                                                     | 10,000  | 188             | 100   | 196             | 1,300   | 150              | 35                | 12    |

Los valores incluyen las fuentes de emisión relacionadas con el aeropuerto más la concentración de fondo.  
CO: monóxido de carbono, NOx: óxidos de nitrógeno, SOx: óxidos de azufre, PM10: partículas de menos de 10 micrómetros y PM2.5: partículas de menos de 2.5 micrómetros.  
NAAQS: Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiental.





# Calidad del aire: conformidad general

---

## Requisitos

La Ley de Aire Limpio exige que las agencias federales se aseguren de que ciertas acciones propuestas en un área de mantenimiento o de no cumplimiento se ajusten a un plan estatal de implementación (SIP, por sus siglas en inglés) a través de un análisis de Conformidad General.

Dado que el aeropuerto se encuentra en una zona de no cumplimiento de la normativa sobre el ozono, fue necesario realizar un análisis de conformidad para abordar las superaciones previstas del nivel de contaminación por ozono (de los precursores de NO<sub>x</sub> y COV) derivadas del proyecto.

La conformidad puede demostrarse documentando que las emisiones se tienen en cuenta en el SIP correspondiente (Título 40, Código de Reglamentos Federales, 93.158(a)(1)).

## Conclusiones principales

La FAA proporcionó los datos de las emisiones a la EPA de Illinois (IEPA), y la IEPA determinó el 30 de noviembre de 2021 que las emisiones de ozono se tienen en cuenta en el SIP.



# Consideraciones generales sobre el clima

---

El gas de efecto invernadero (GEI) más frecuente en los aeropuertos es el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en comparación con otros GEI por la equivalencia de CO<sub>2</sub> basada en su potencial de calentamiento global.

Aunque está bien establecido que las emisiones de GEI afectan el clima, no hubo umbrales significativos ni normas ambientales reguladoras.

## Conclusiones principales

- La Acción Propuesta Provisoria daría lugar a un aumento de 57,527 toneladas métricas de CO<sub>2</sub> en comparación con la alternativa de No Acción Provisoria.
- La Acción Propuesta de Expansión daría lugar a un aumento de 62,728 toneladas métricas de CO<sub>2</sub> en comparación con la alternativa de No Acción de Expansión.



# Ruido y usos del suelo compatibles con el ruido

La EA evaluó las operaciones de vuelo de las aeronaves en el aeropuerto y hasta los 7,000 pies de altitud para incluir la revisión de las acciones de tráfico aéreo propuestas. También evaluó el ruido de las aeronaves en tierra y los niveles de ruido en todos los lugares sensibles al ruido dentro del área de estudio principal.

## Conclusiones principales

- La Acción Propuesta de Expansión da como resultado 11,379 unidades de vivienda dentro del nivel sonoro promedio diurno-nocturno (DNL) de 65, y 6,277 unidades de vivienda no han sido mitigadas previamente por el CDA debido a una condición previa de posible elegibilidad.
- En comparación con la medida de no expansión, la Acción Propuesta de Expansión da como resultado 571 unidades de vivienda agregadas a los 65 DNL y 247 unidades de vivienda eliminadas de los 65 DNL, con un incremento neto de 324 unidades de vivienda.
- 227 de las unidades de vivienda adicionales se verían significativamente afectadas.
- De las 227 unidades de vivienda, 224 fueron previamente mitigadas, dos unidades de vivienda están programadas para ser mitigadas, y una declinó y se considera compatible con el ruido de las aeronaves.
- Por lo tanto, la Acción Propuesta no afecta de forma significativa a ninguna vivienda residencial, ya que todas son compatibles con el ruido de las aeronaves según los criterios de la FAA.



# Evaluación del ruido y de los usos del suelo compatibles con el ruido

- **Contornos de DNL:** contornos de ruido desarrollados a partir de las operaciones diarias promedio, el uso de pistas de aterrizaje y despegue y las trazas de vuelos modelo.
- **Umbrales de ruido en DNL:** la FAA evaluó los cambios en los DNL sobre el uso de la tierra sensible al ruido comparando la Acción Propuesta de Expansión con la alternativa de No Acción de Expansión.

|                                                                           | 65 DNL y mayor | Mayor o igual a 60 DNL pero menor a 65 DNL | Mayor o igual a 45 DNL pero menor a 60 DNL |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Cambio mínimo de DNL en la acción propuesta                               | 1.5 dB         | 3.0 dB                                     | 5.0 dB                                     |
| Nivel de cambio                                                           | Significativo  | Se debe informar                           | Se debe informar                           |
| Fuentes: Orden 1050.1F de la FAA y Referencia de escritorio 1050.1F 2020. |                |                                            |                                            |

- **DNL en lugares sensibles al ruido:** los resultados de DNL y el nivel de cambio también se informaron en lugares sensibles al ruido (escuelas, parques, lugares de culto, etc.).



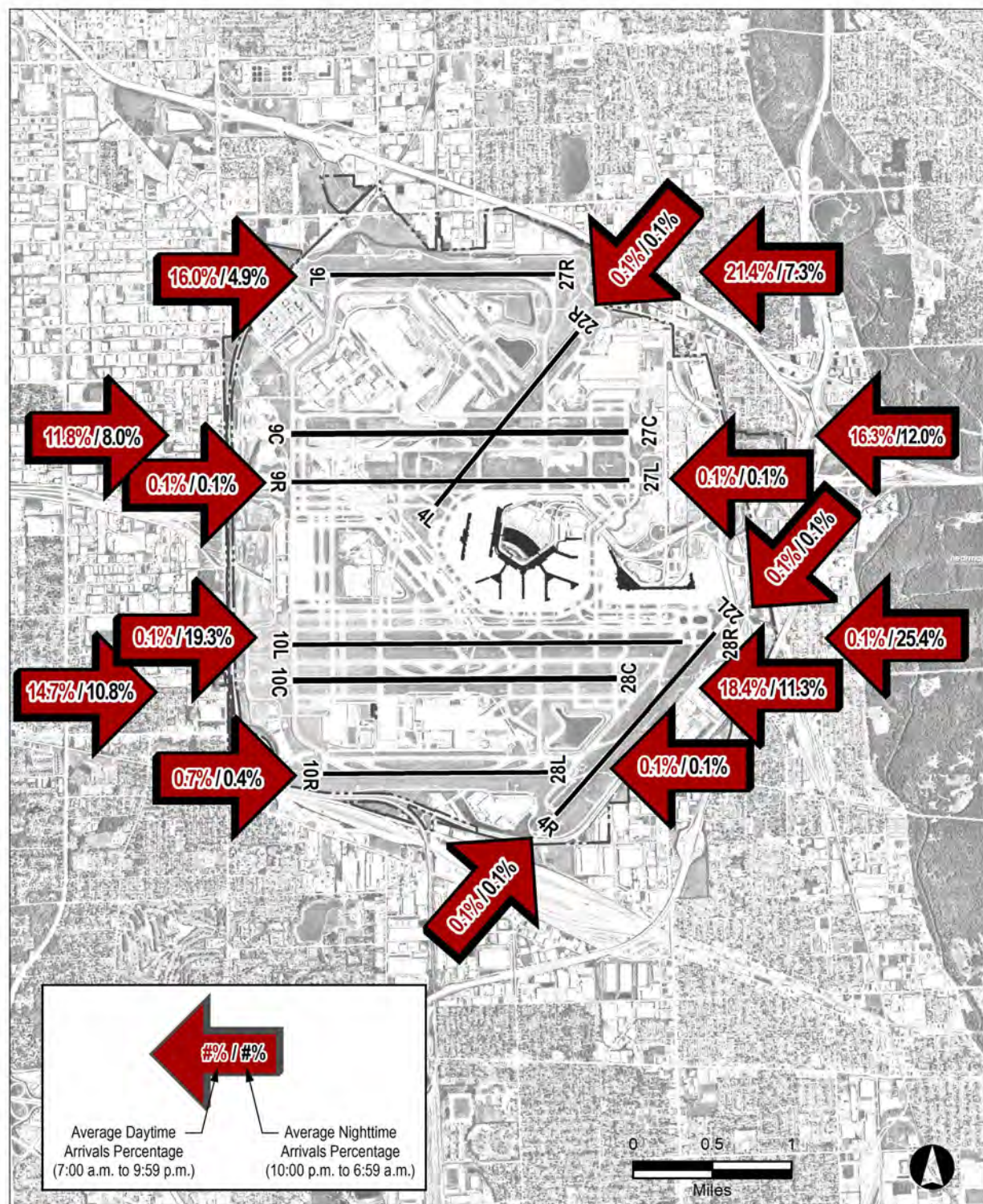
# Resumen sobre el ruido y los usos del suelo compatibles con el ruido

|                                                                                | Condición de expansión |                               |                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                                | No acción de expansión | Acción propuesta de expansión | Diferencia entre acción propuesta y no acción |
| Operaciones                                                                    |                        |                               |                                               |
| Día                                                                            | 892,988                | 893,065                       | 77                                            |
| Noche                                                                          | 120,868                | 120,791                       | -77                                           |
| Total                                                                          | 1,013,856              | 1,013,856                     | 0                                             |
| Uso de la tierra (en acres) 65+                                                |                        |                               |                                               |
| Subtotal de superficie no compatible (en acres)                                | 1,577.1                | 1,589.3                       | 12.2                                          |
| Subtotal de superficie compatible (en acres)                                   | 1,268.6                | 11,033.5                      | -235.1                                        |
| Superficie total (en acres)                                                    | 12,845.7               | 12,622.8                      | -222.9                                        |
| Superficie total fuera del aeropuerto (en acres)                               | 6,917.3                | 6,696.8                       | -220.5                                        |
| Instalaciones sensibles al ruido (recuento) 65 +                               | 57                     | 67                            | 10                                            |
| Población y vivienda (recuento)                                                |                        |                               |                                               |
| Población                                                                      | 27,783                 | 28,503                        | 720                                           |
| Unidades habitacionales                                                        | 11,055                 | 11,379                        | 324                                           |
| Viviendas unifamiliares no mitigadas (incluidas arriba)                        | 3,682                  | 3,766                         | 84                                            |
| Viviendas plurifamiliares no mitigadas (incluidas arriba)                      | 2,489                  | 2,511                         | 22                                            |
| Total de viviendas no mitigadas                                                | 6,171                  | 6,277                         | 106                                           |
| Inscritas en la Fase 18 o Fase 19 del RSIP existente (incluidas arriba)        | 259                    | 266                           | 7                                             |
| Unidades elegibles restantes en el marco del RSIP existente (incluidas arriba) | 370                    | 360                           | -10                                           |
| Viviendas unifamiliares con aislamiento acústico (incluidas arriba)            | 4,868                  | 5,086                         | 218                                           |
| Viviendas plurifamiliares con aislamiento acústico (incluidas arriba)          | 16                     | 16                            | 0                                             |
| Total de viviendas con aislamiento acústico                                    | 4,884                  | 5,102                         | 218                                           |



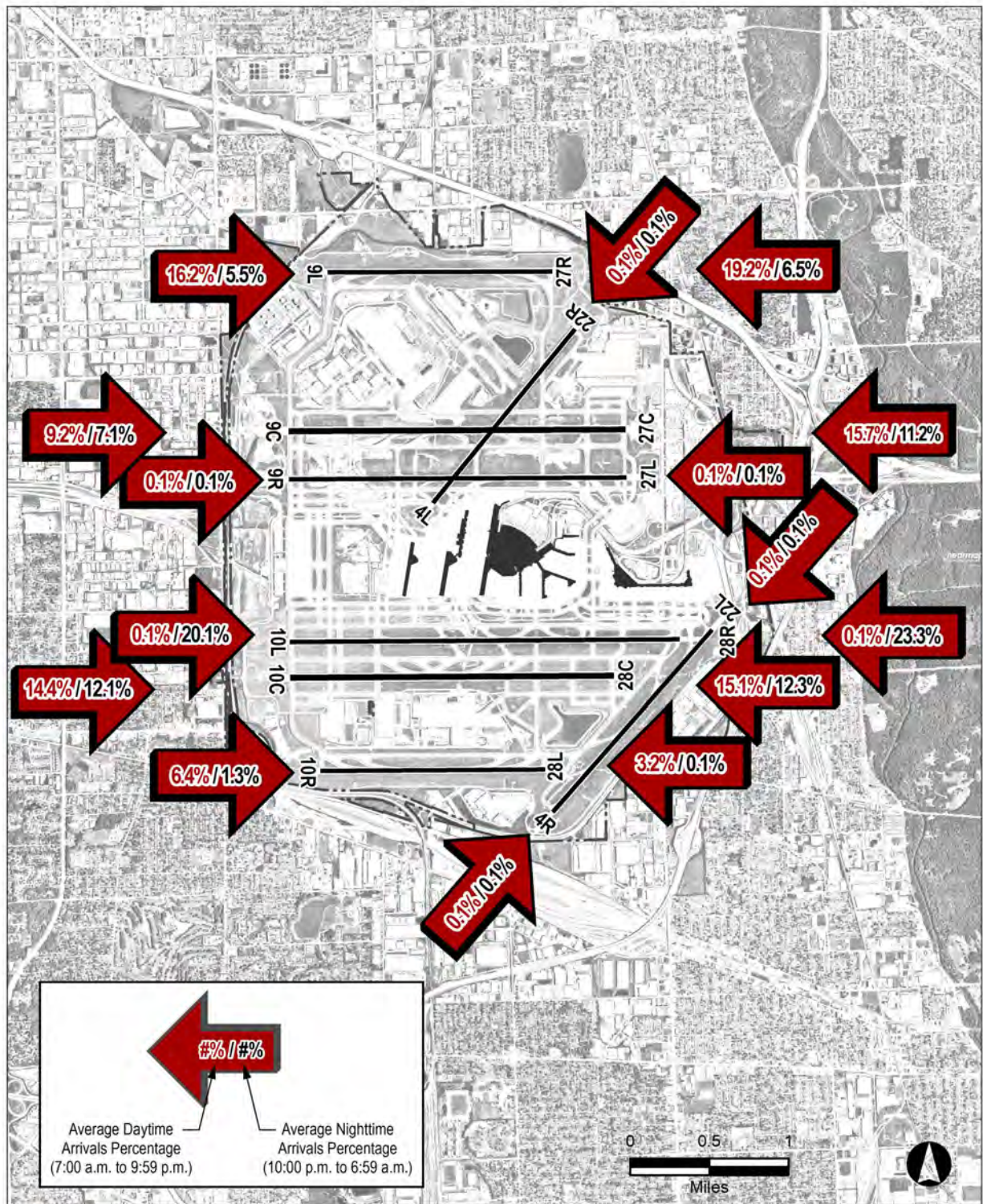
# Arrival Runway Use

## Build Out No Action



Source: HMMH, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, Environmental Systems Research Institute

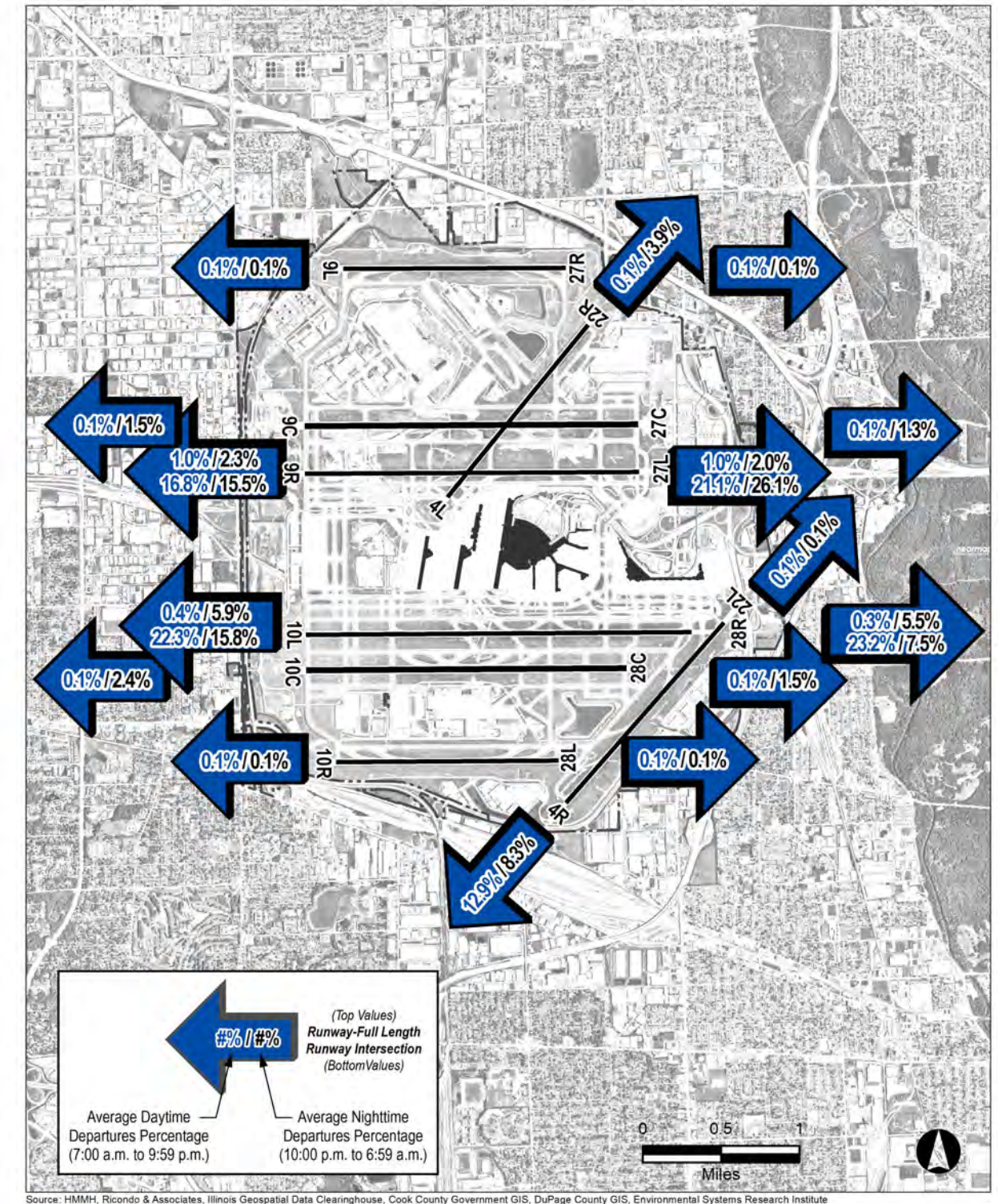
## Build Out Proposed Action



Source: HMMH, Ricondo & Associates, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, Cook County Government GIS, DuPage County GIS, Environmental Systems Research Institute

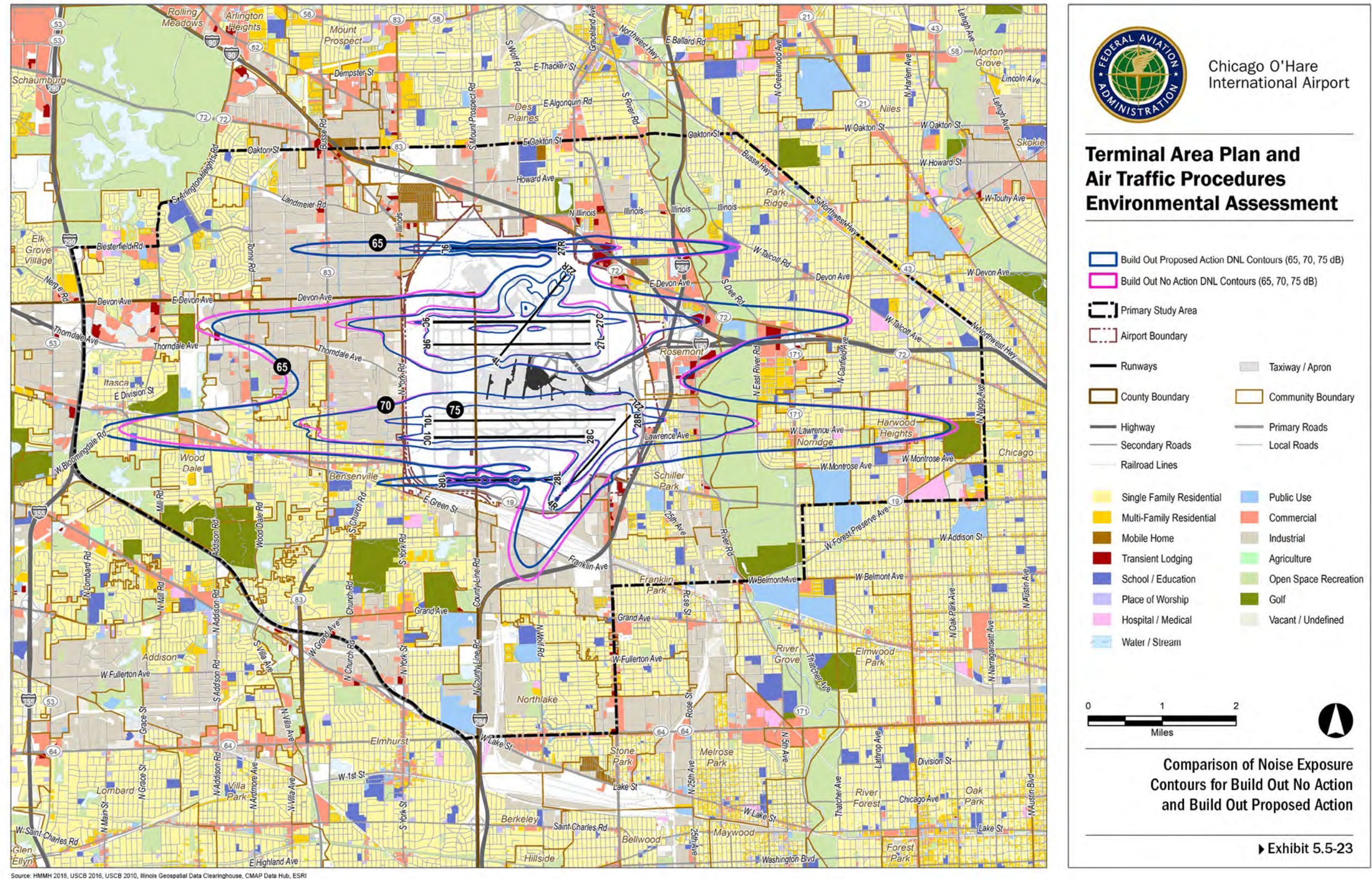


## Build Out Proposed Action



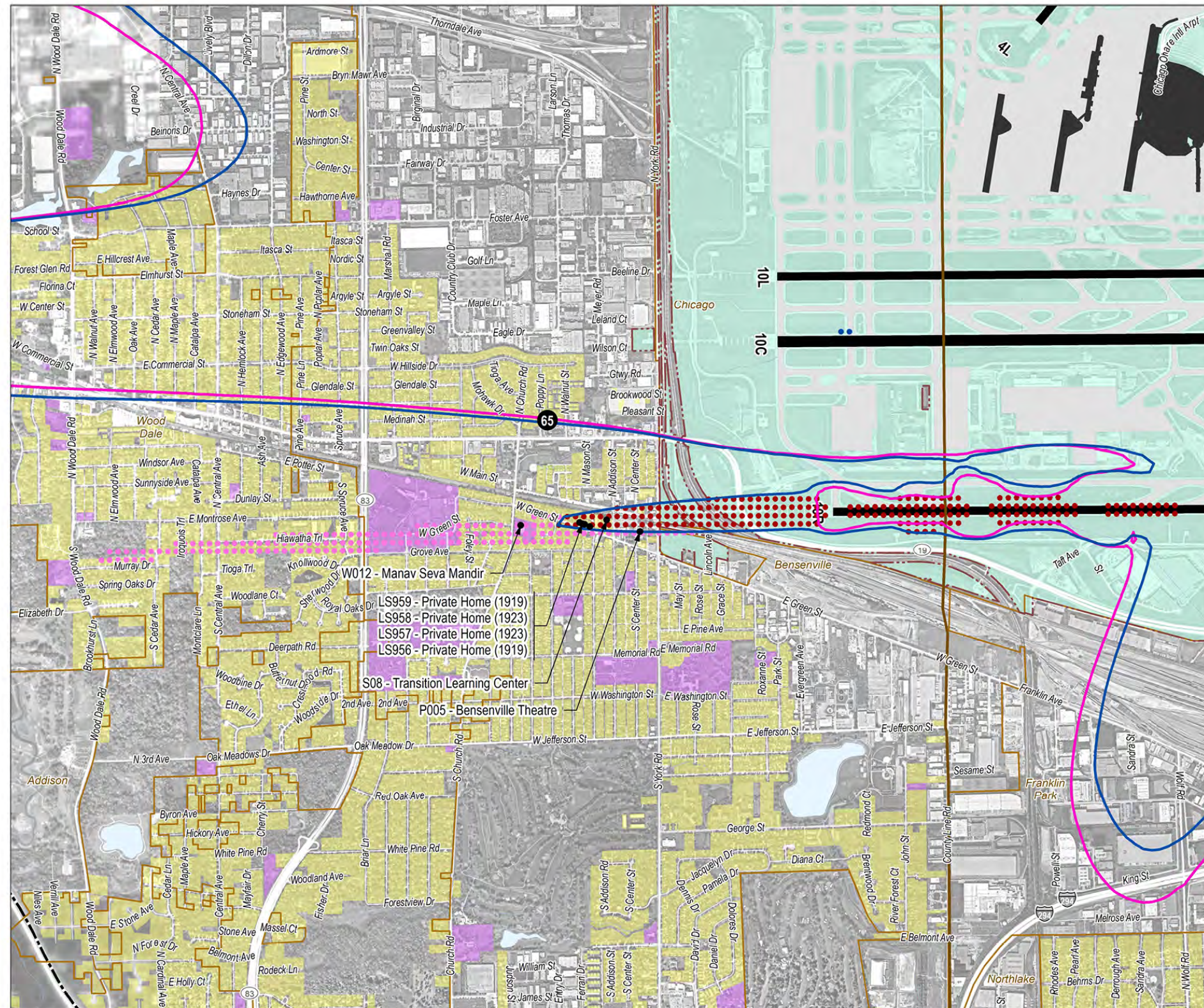


# Noise Results – DNL Contour Comparison





# Noise Results – DNL Change



Source: HMMH 2018, USCB 2016, USCB 2010, Illinois Geospatial Data Clearinghouse, CMAP Data Hub, ESRI



Chicago O'Hare  
International Airport

## Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures Environmental Assessment

- Build Out Proposed Action DNL Contour (65 dB)
- Build Out No Action DNL Contour (65 dB)

- Grid Points 65 DNL or Greater**
- Increase  $\geq 1.5$  dB re Proposed Action
  - Decrease  $\geq 1.5$  dB re No Action

- Grid Points Between 60 DNL and 65 DNL**
- Increase  $\geq 3$  dB re Proposed Action
  - Decrease  $\geq 3$  dB re No Action

- Airport Boundary
- Runways
- County Boundary
- Residential
- Public, Hospital, Institutional
- Compatible
- Water / Stream
- Taxiway / Apron
- Community Boundary

0 1,000 2,000  
Feet



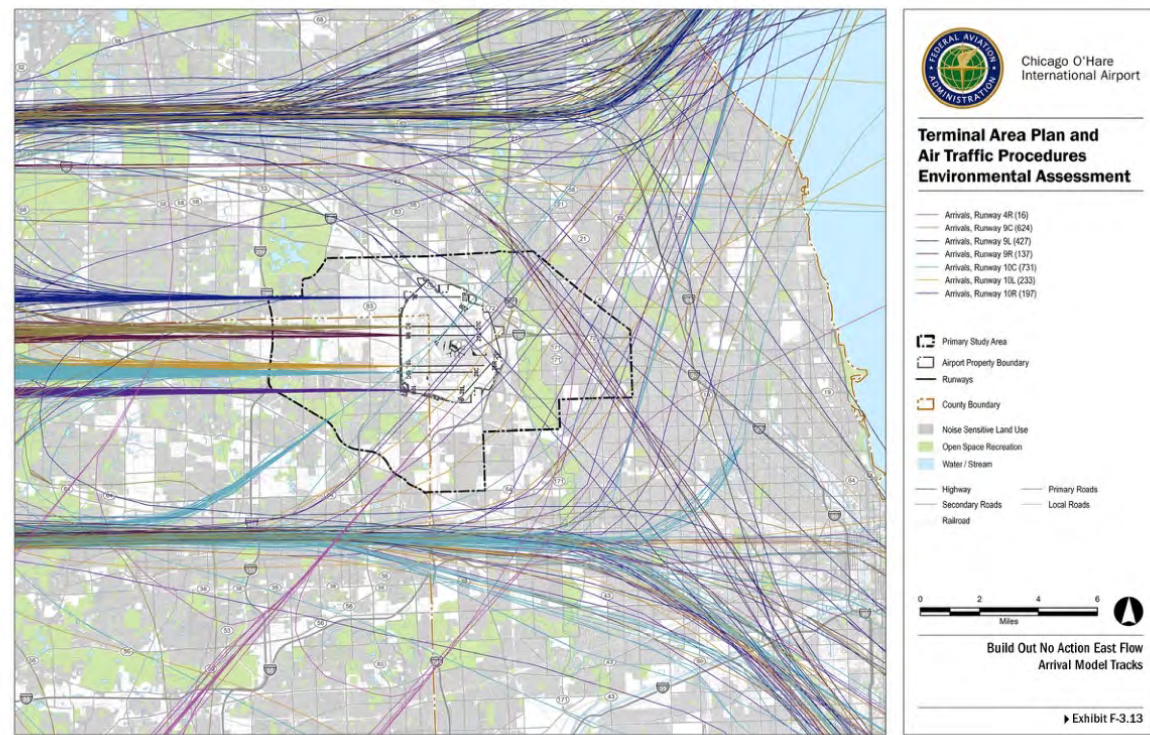
Potential Significant Impact  
Area Build Out Comparison

► Exhibit 5.5-24

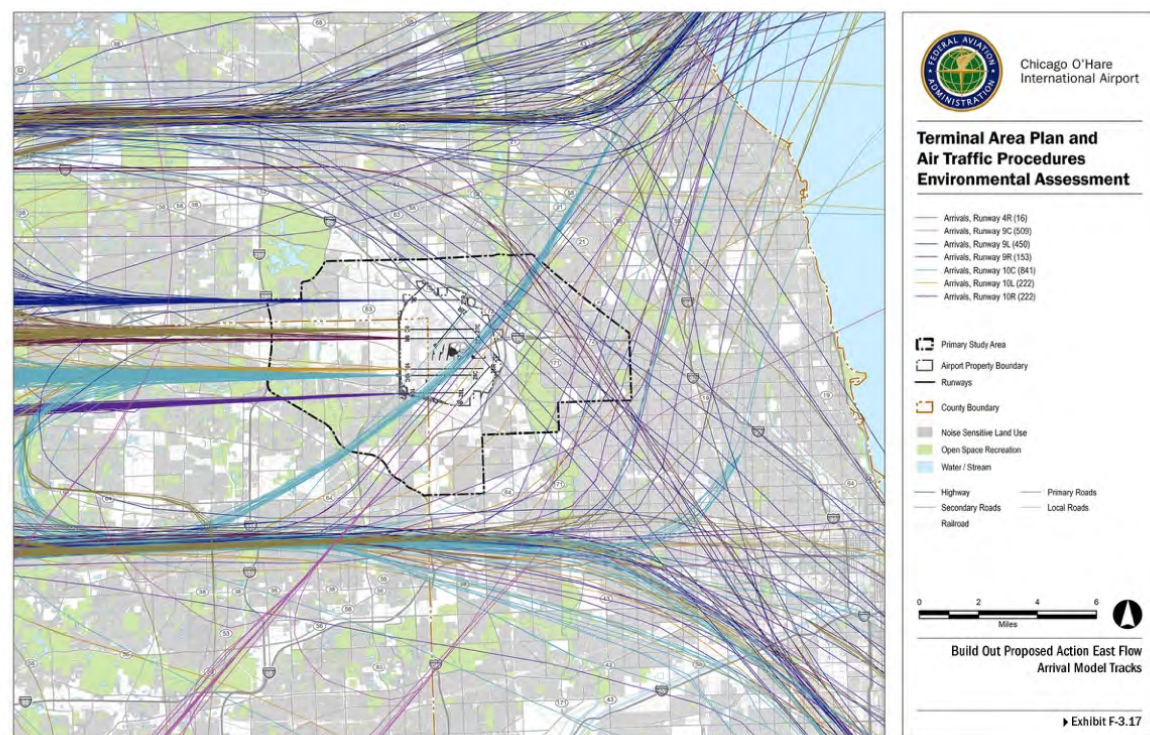


# Modeled Arrival Flight Tracks

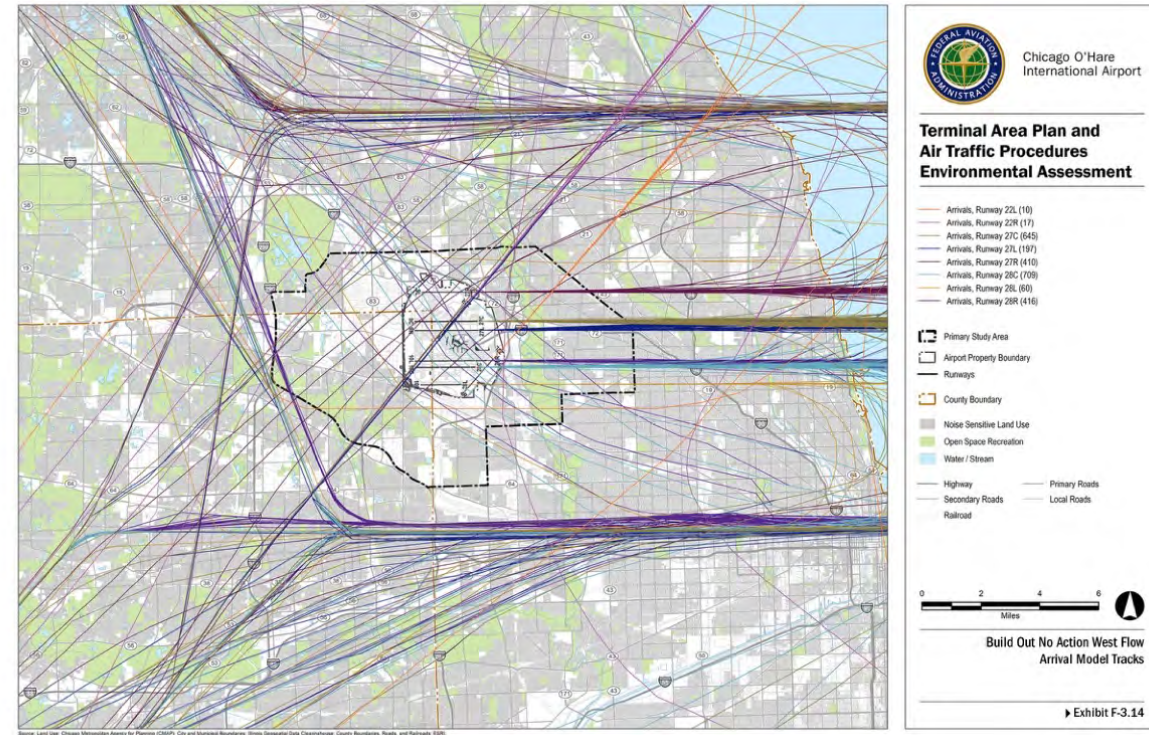
## Build Out No Action – East Flow



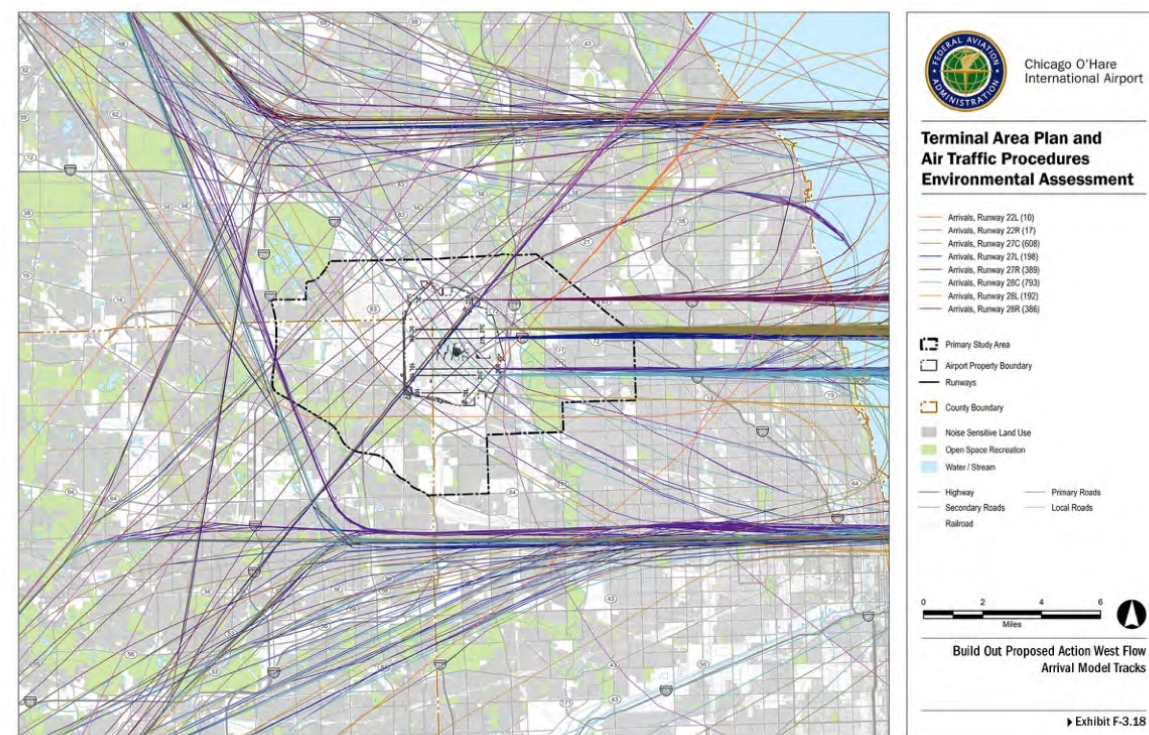
## Build Out Proposed Action – East Flow



## Build Out No Action – West Flow



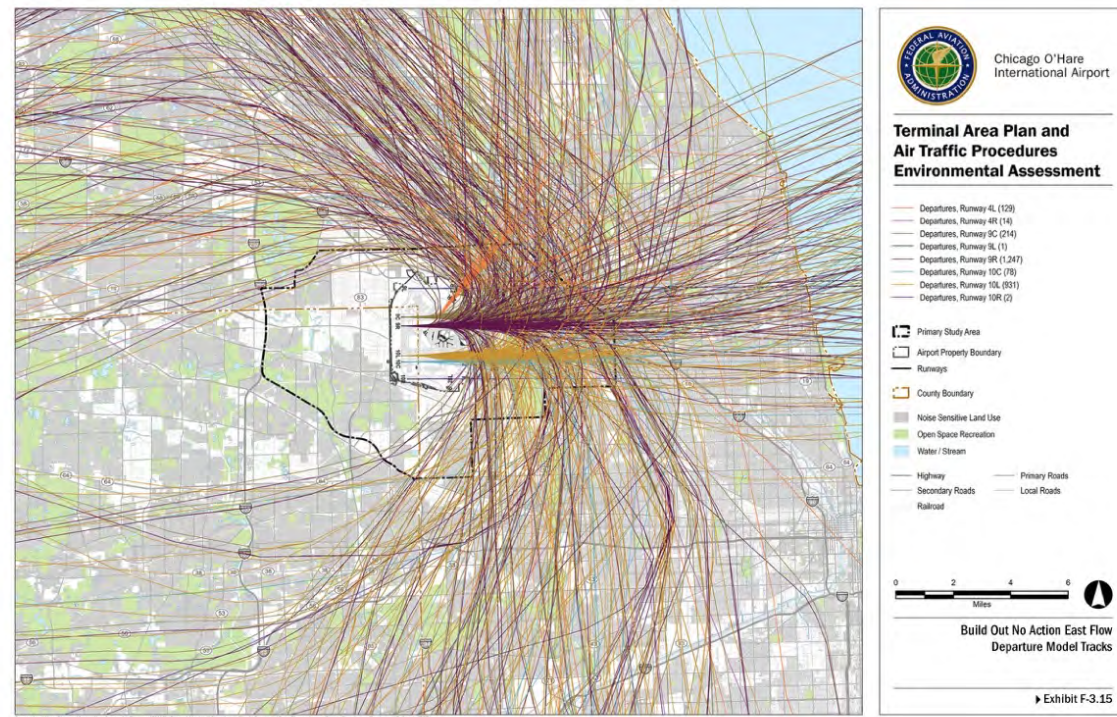
## Build Out Proposed Action – West Flow



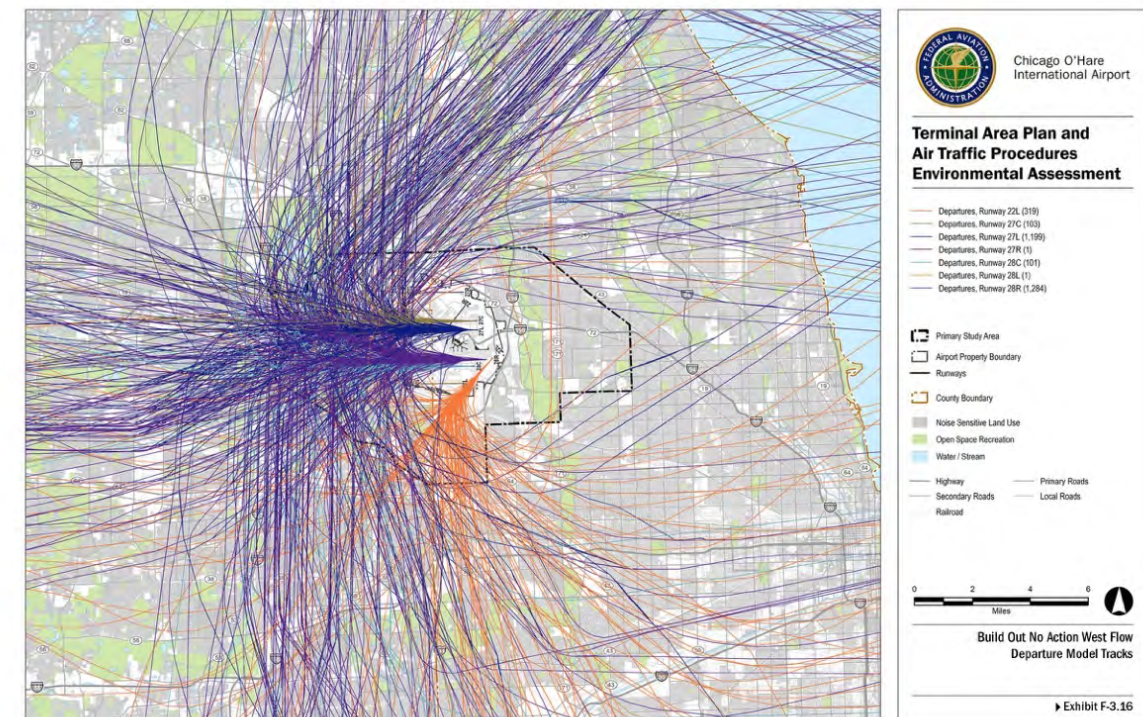


# Modeled Departure Flight Tracks

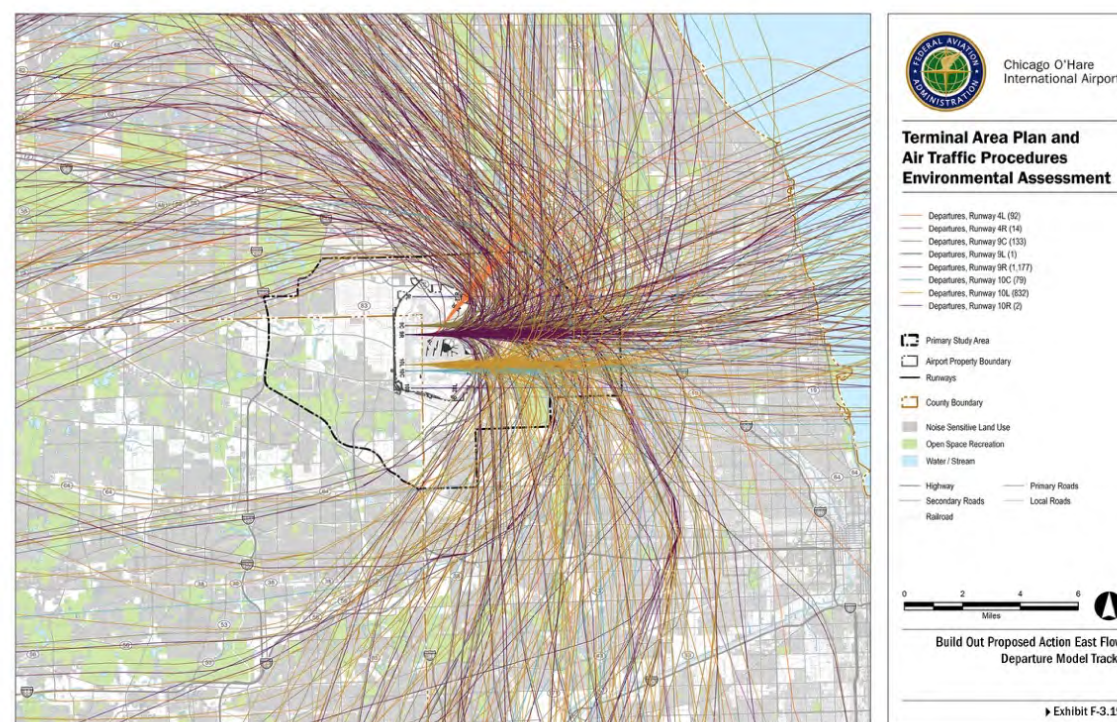
## Build Out No Action – East Flow



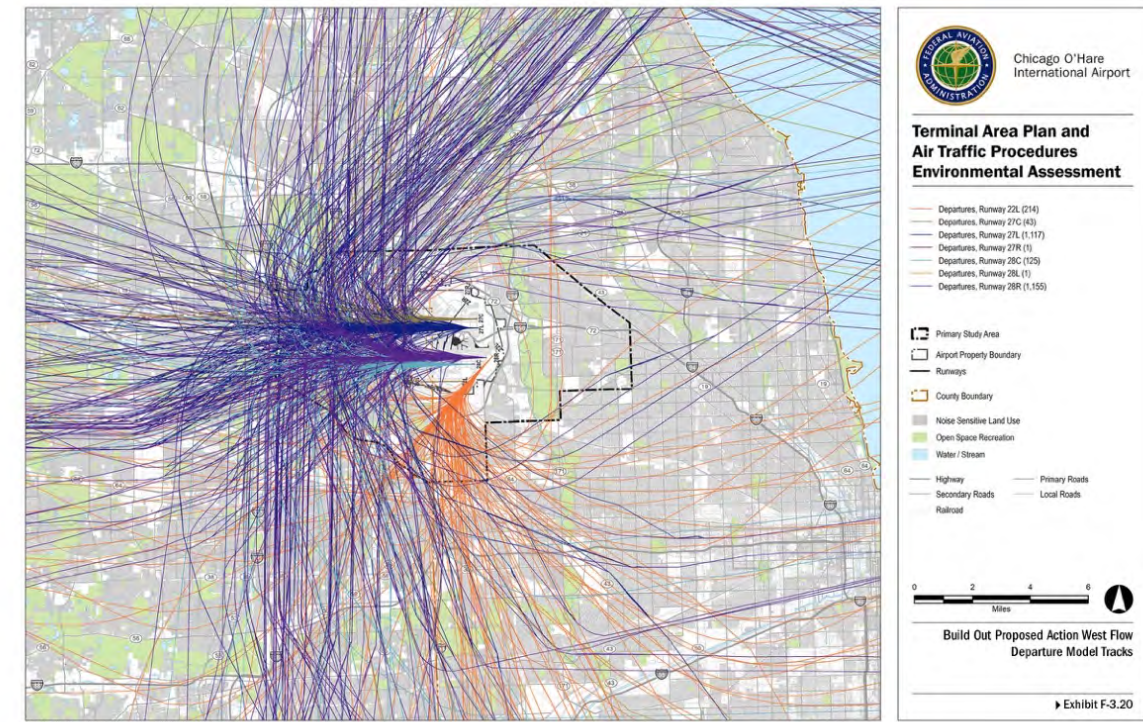
## Build Out No Action – West Flow



## Build Out Proposed Action – East Flow



## Build Out Proposed Action – West Flow





# Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales

## Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica, con sus modificaciones:

Requiere que las agencias federales con jurisdicción sobre un proyecto propuesto, en este caso la FAA, tengan en cuenta cualquier efecto del proyecto propuesto sobre las propiedades históricas.

## Conclusiones principales

- Se determinó que tres propiedades históricas del aeropuerto eran elegibles para el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés): Terminal 1, Torre de Control del CDA, Rotonda
- Los lugares de importancia local situados fuera del aeropuerto se consideraron aptos para el NRHP.



*Torre de control del CDA*



# Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales

## Conclusiones principales

- Determinación de no afectación de la Torre de Control del CDA
- Determinación de la ausencia de efectos sobre las propiedades históricas fuera del aeropuerto
- Determinación de la ausencia de efectos adversos en la Terminal 1 y la Rotonda
- Alteraciones en la Terminal 1 y la Rotonda consistentes con los *Estándares para el Tratamiento de Edificios Históricos de la Secretaría de Interior*



*Terminal 1*



*Rotonda*



# Visión general de la Sección 4(f) del Departamento de Transporte (DOT)

---

Se ha estudiado el impacto de la Acción Propuesta en los lugares históricos y en los parques públicos, áreas recreativas, refugios de fauna y aves acuáticas de importancia nacional, estatal o local.

## Conclusiones principales

- Impacto directo en dos propiedades históricas del aeropuerto (Terminal 1 y Rotonda); no se determinó ningún efecto adverso.
- Impactos indirectos considerados: calidad del aire/clima, ruido, transporte de superficie, recursos hídricos y condiciones visuales. No hay efectos de uso constructivo en los terrenos fuera del aeropuerto, según la Sección 4(f).
- La FAA determinó que habría un impacto *de minimis* en virtud de la Sección 4(f) para las propiedades del aeropuerto de la Terminal 1 y la Rotonda y ningún impacto para la Torre de Control del CDA.
- No hay impactos significativos en el marco de la Sección 4(f) del DOT.



# Recursos biológicos

---

La Ley de Especies en Peligro de Extinción (ESA, por sus siglas en inglés) obliga a todas las agencias federales a conservar las especies amenazadas y en peligro de extinción y, en consulta con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS, por sus siglas en inglés), a garantizar que las acciones federales no pongan en peligro la existencia o destruyan el hábitat crítico de las especies amenazadas y en peligro de extinción.

## Conclusiones principales

- Las comunidades vegetales del aeropuerto se vieron alteradas anteriormente por la conversión histórica del terreno y las actividades de construcción del campo de aviación en curso.
- Nueve plantas y animales incluidos en la lista federal y estatal identificados en consulta con el USFWS y el Departamento de Recursos Naturales de Illinois.
- No hay hábitat crítico en el aeropuerto.
- No se esperan impactos sobre las especies amenazadas o en peligro de extinción.



# Emisiones luminosas e impactos visuales

Se analizaron las emisiones de luz para determinar los efectos de la construcción y los cambios en los procedimientos de vuelo de las aeronaves.

## Conclusiones principales

- La construcción del Hotel MMF es la única actividad de construcción lo suficientemente cerca de un límite del aeropuerto como para emitir luz fuera del aeropuerto. Es posible que se produzcan emisiones de luz desde la obra (en el aeropuerto). Una vez terminado, el hotel MMF podría emitir luz procedente de la iluminación de aviación en el techo y de la iluminación del estacionamiento.
- Las emisiones de las aeronaves se verían afectadas principalmente por la supresión de la aproximación con desplazamiento para las llegadas a las pistas de aterrizaje y despegue 10R y 28L.
- La supresión del procedimiento de vuelo de aproximación con desplazamiento cambiaría la posición de las aeronaves al acercarse a la pista de aterrizaje y despegue unos 2500 pies hacia el sur cuando estén a 60,000 pies del aterrizaje.
- Los cambios en las emisiones de luz de los aviones serían muy pequeños:
  - Cuando las aeronaves estén bajas y brillantes (200 pies por encima), las dos posiciones estarían cerca la una de la otra (10 pies de distancia).
  - Cuando las dos posiciones están lejos, más lejos del aterrizaje (60,000 pies), la aeronave está muy arriba y la luz que se ve a nivel del suelo sería menos del 0.5 % de su brillo a nivel del suelo.



# **Materiales peligrosos, residuos sólidos y prevención de la contaminación**

---

No se prevén impactos significativos debido a la construcción o a los cambios operativos para materiales peligrosos o residuos sólidos.

## **Conclusiones principales**

- Residuos sólidos de la construcción: históricamente, la ciudad de Chicago ha reciclado hasta el 99 % de los residuos de construcción y demolición. Con unos requisitos equivalentes o mejorados, se espera que los residuos sólidos procedentes de las actividades de construcción sean mínimos, con pocos o ningún material que entre en los vertederos.
- Materiales peligrosos: toda la manipulación de materiales peligrosos seguirá los requisitos federales, estatales y locales para minimizar los impactos.
- Se ha supuesto que los residuos sólidos procedentes de las operaciones aumentarán proporcionalmente con el aumento de pasajeros. Sin embargo, en las actuales instalaciones de eliminación habría espacio para cualquier aumento de residuos sólidos, sin comprometer su capacidad.



# Recursos naturales y suministro de energía

---

El funcionamiento de O'Hare requiere el consumo de energía, incluida la electricidad, el gas natural, el fueloil, el combustible de aviación, el gasoil y la gasolina, tanto por parte de las instalaciones aeroportuarias fijas como de los vehículos móviles. Los recursos naturales se consumen como materiales de construcción durante la construcción de la Acción Propuesta. El uso del agua sirve para la construcción y el funcionamiento continuo de muchas instalaciones y sistemas aeroportuarios.

## Conclusiones principales

- Si bien habría un aumento de la demanda de recursos naturales y del suministro de energía en el marco de la Acción Propuesta, existen suministros adecuados; por lo tanto, no se requiere una mitigación.
- El CDA ha identificado varias prácticas de sostenibilidad en el Manual de Aeropuertos Sostenibles que pretenden minimizar el uso de recursos naturales y energía en la construcción y manejo del proyecto.



# Socioeconomía y salud y seguridad ambiental de los niños

---

Un análisis socioeconómico evalúa cómo pueden verse afectados elementos del entorno humano como la población, el empleo, la vivienda y los servicios públicos. Un análisis de la salud y seguridad ambiental de los niños identifica y evalúa los riesgos de salud y seguridad ambiental que pueden afectar de manera desproporcionada a los niños.

## Conclusiones principales

- No hay adquisición de tierras, desplazamiento de personas o empresas, pérdida de la tasa de recaudación de impuestos comunitarios o cambios en el entramado de la comunidad.
- Socioeconomía descartada, salvo el análisis limitado al transporte de superficie y al estacionamiento.
- No hay aumento del riesgo para la salud y la seguridad del medioambiente que pueda afectar de manera desproporcionada a los niños.



# Transporte de superficie y estacionamiento

---

El sistema de transporte de superficie de O'Hare consta de recursos de transporte de superficie y estacionamiento, incluidos todas las carreteras, estacionamientos cubiertos y en superficie para todos tipo de vehículos dentro del área de estudio definida.

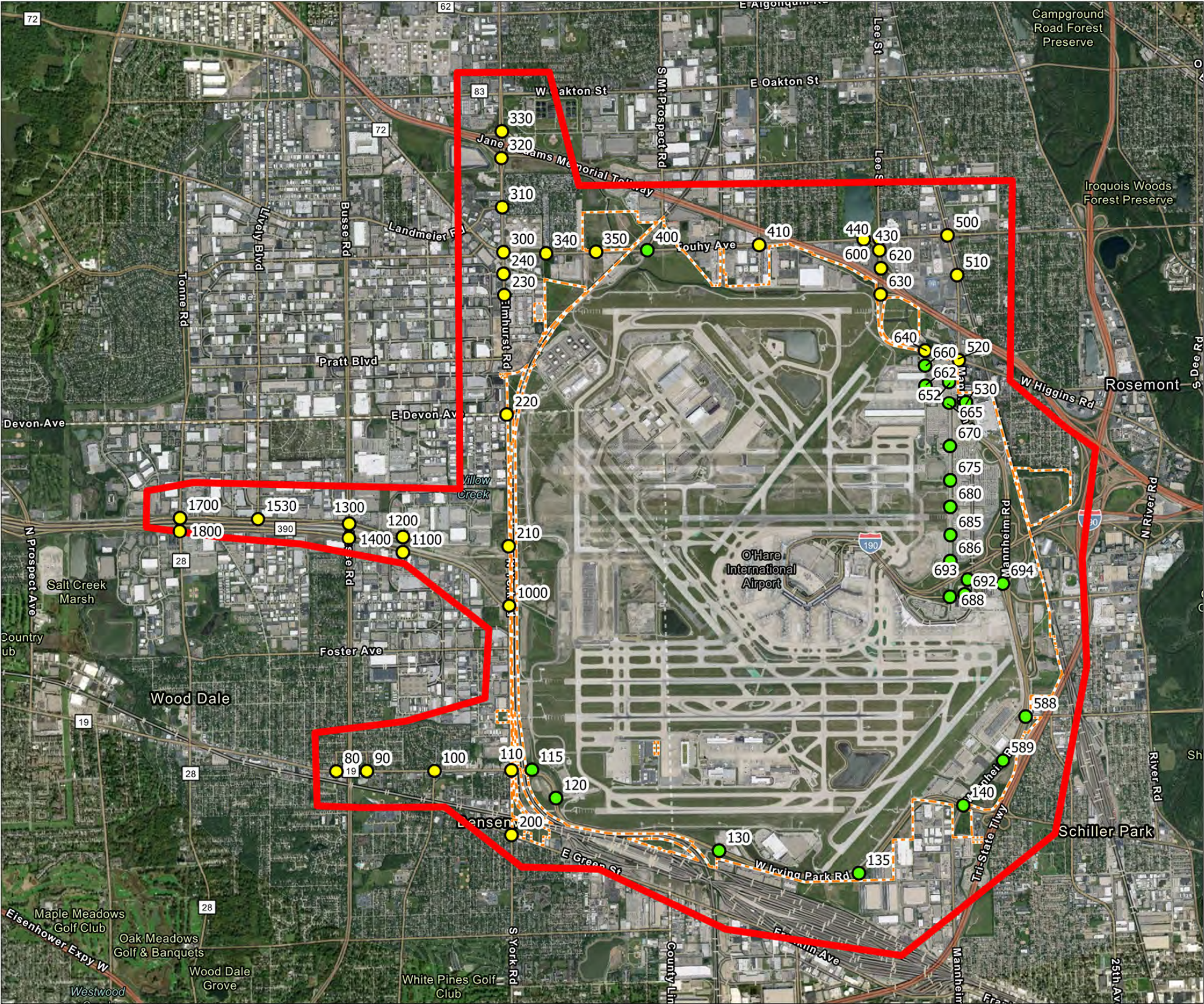
La evaluación del transporte de superficie y del estacionamiento analizó los impactos potenciales en las intersecciones y los enlaces de las carreteras para determinar los cambios en los niveles de servicio operativos.

## Conclusiones principales

- Todos los enlaces viales dentro del área de estudio tuvieron como resultado una mejora en los niveles de servicio operativo desde la alternativa de No Acción de Expansión hasta la Acción Propuesta con Expansión.
- Tres intersecciones dentro del área de estudio mostraron una disminución en el nivel de servicio operativo desde la alternativa de No Acción de Expansión hasta la Acción Propuesta con Expansión. El análisis de estas intersecciones determinó que el tráfico continuaría siendo procesado a través de cada una de las intersecciones sin impacto residual en ninguna intersección adyacente y sin impactos significativos en la red de transporte.
- El resto de las intersecciones dentro del área de estudio mejoraron los niveles de servicio operativo desde la alternativa de No Acción de Expansión hasta la Acción Propuesta con Expansión.



# Surface Transportation and Parking Overview



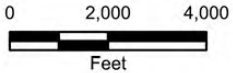
ESRI base mapping ArcPro Version 2.8



Chicago O'Hare International Airport

## Terminal Area Plan and Air Traffic Procedures Environmental Assessment

- Intersections/Nodes Owned and Operated by the CDA
- Intersections/Nodes Owned and Operated by Other Municipalities
- Existing Airport Property
- Study Area



Study Area – On/Off Airport Intersection Nodes

► Exhibit 5.12-1



# Justicia ambiental

---

Un análisis de justicia ambiental considera el potencial de las acciones federales para causar efectos desproporcionadamente altos y adversos en las poblaciones de bajos ingresos o minoritarias.

## Conclusiones principales

- El análisis se centró en los posibles impactos del ruido en las zonas de justicia ambiental.
- Tres bloques censales dentro de dos grupos de bloques pueden verse afectados significativamente.
- 227 residencias experimentarían impactos sonoros potencialmente significativos.
- 224 de los 227 han recibido previamente aislamiento acústico.
- Dos de las tres residencias restantes recibirán aislamiento acústico en 2022.
- La residencia restante rechazó el ofrecimiento de aislamiento acústico y, por lo tanto, se considera compatible a efectos del ruido.
- No se ha producido un impacto desproporcionado debido a las medidas de aislamiento acústico de las viviendas afectadas, lo que reduce el impacto del ruido por debajo de lo significativo.



# Recursos hídricos: humedales, llanuras de inundación, aguas superficiales y aguas subterráneas

---

## Conclusiones principales

- Delimitación de humedales y aguas finalizada en 2019 y determinación jurisdiccional aprobada emitida el 20 de diciembre de 2019.
- Total de 1.48 acres de impactos en humedales y aguas no jurisdiccionales.
- Los humedales impactados no son naturales; se harán esfuerzos para minimizar los impactos durante la construcción y no se propone ninguna mitigación.
- No hay impactos en las llanuras aluviales reglamentarias de 100 años, en los recursos de aguas subterráneas ni en los ríos pintorescos y naturales.
- Se producirá un aumento de la superficie impermeable y cambios en los patrones de drenaje y la infraestructura de aguas pluviales.
- Existe un almacenamiento adecuado para cumplir con la tasa de liberación reglamentaria y los requisitos de almacenamiento del proyecto.
- Los impactos del proyecto en los recursos hídricos no son significativos.



# Resumen del impacto acumulativo

---

Los impactos acumulativos son los que “proviene del impacto incremental de la acción cuando se suma a otras acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles, ya sean federales o no federales” (Orden de la FAA 1050.1F, párrafo 4.2(d)).

## Conclusiones principales

- Se analizaron los impactos de la Acción Propuesta combinados con los impactos de 181 proyectos pasados, presentes y futuros razonablemente previsibles conocidos hasta 2032.
- No se encontraron impactos acumulativos significativos.



# ¿Cómo envío mis comentarios?

---

Puede enviar sus comentarios a través de:

**Web:** [www.faa.gov/airports/great\\_lakes/TAPandATEA](http://www.faa.gov/airports/great_lakes/TAPandATEA)

**Correo electrónico:** [ORD\\_TAPandATEA@hmmh.com](mailto:ORD_TAPandATEA@hmmh.com)

**Correo:** FAA care of HMMH  
Attn: ORD TAP and AT EA Comments  
700 District Avenue, Suite 800  
Burlington, MA 01803

Los comentarios deben enviarse por correo postal, por Internet o por correo electrónico antes de la medianoche del **18 de julio de 2022.**



# ¿Qué pasa si tengo otras preguntas sobre O'Hare?

---

- Información general sobre O'Hare: [www.flychicago.com](http://www.flychicago.com)
- Gestión del ruido en O'Hare: [www.flychicago.com/community/ORDnoise](http://www.flychicago.com/community/ORDnoise)
- Programas de aislamiento acústico de viviendas y escuelas de O'Hare: [www.flychicago.com/community/ORDnoise/SoundInsulation](http://www.flychicago.com/community/ORDnoise/SoundInsulation)
- Comisión de Compatibilidad de Ruido de O'Hare: [www.oharenoise.org](http://www.oharenoise.org)
- Actividades de negocio en O'Hare: [www.flychicago.com/business/opportunities](http://www.flychicago.com/business/opportunities)



**iGracias!**

---