



December 13, 2004

CONTACT--

Ed Scannell/Marc Littman

Metro MEDIA RELATIONS

(213) 922-2703/(213) 922-2700

www.metro.net/press/pressroom

e-mail-- mediarelations@metro.net

FOR IMMEDIATE RELEASE

La Junta Directiva del Metro Certifica la Versión Final del Reporte de Impacto Ambiental Para el Corredor de la Línea Naranja del Metro; Aprueba la Aceleración del Proyecto de Construcción

La Junta Directiva de la Agencia Metropolitana de Transporte ha dado una vez más su aprobación para el Proyecto del Corredor de la Línea Naranja del Metro, certificando hoy el Reporte Final de Impacto Ambiental (FEIR, Revisado) para el Corredor de Este a Oeste en el Valle de San Fernando.

La versión preeliminar del reporte que fue publicada el mes pasado para su revisión pública por un periodo de 30 días concluyó que la Línea Naranja del Metro, ahora bajo construcción, es superior a cada una de las tres alternativas de Rapid Bus estudiadas en el reporte revisado.

La Junta Directiva también aprobó hoy gastar más de 7.9 millones de dólares para acelerar la construcción de dicho eje corredor y poder realizar la inauguración de la Línea a finales de Agosto del 2005, tal y como se había programado anteriormente.

"Estas acciones son significativas porque han acercado al proyecto de la Línea Naranja del Metro a su conclusión", dijo el Presidente de la Junta Directiva Frank Roberts, "La aceleración de la construcción significa que la apertura de este vital alternativa de este a oeste para la autopista 101 está a ocho de meses de realizarse".

Metro publicó una Versión Revisada del Reporte de Impacto Ambiental el 22 de Octubre del 2004 para un periodo de revisión pública por 30 días. El reporte preeliminar incluyó las conclusiones de un estudio ordenado por la Corte sobre múltiples rutas de Rapid Bus alternativas al proyecto de corredor de 14 millas de la Línea Naranja del Metro, que ha estado bajo construcción de North Hollywood a Warner Center desde Enero del 2003. Los comentarios del público y las respuestas de Metro fueron incorporadas en el Reporte de Impacto Ambiental Final certificado hoy.

La Versión Final del Reporte fue preparado bajo la dirección de la Corte de Apelaciones de California, quien determinó el 19 de Julio del 2004 que el reporte final del Corredor de Este a Oeste, previamente adoptado por la Junta Directiva de Metro, debería haber incluido una evaluación de múltiples rutas de Rapid Bus alternativas al proyecto de la Línea Naranja del Metro.

La Versión Final del Reporte evaluó tres alternativas al proyecto: la alternativa de no construcción, una alternativa de Administración de Sistemas de Transporte (TSM), y una alternativa de Transporte de Rapid Bus (con tres variaciones incluyendo la alternativa completa de Transporte de Rapid Bus para la Línea Naranja del Metro).

Como resultado de la decisión de la Corte, Metro y su equipo de asesores estudiaron tres alternativas de rutas múltiples de Rapid Bus para su inclusión en la Versión Final del Reporte de Impacto Ambiental:

- Tres alternativas de rutas para Rapid Bus de Este a Oeste (Sherman Way, Vanowen Street y Victory Boulevard).
- Cinco alternativas de rutas para Rapid Bus de Este a Oeste (Sherman Way, Victory Boulevard, Oxnard Street, Burbank Boulevard, y Chandler Boulevard).
- La alternativa de un Sistema de Rapid Bus (presentado por Ciudadanos Organizados para el Tránsito Inteligente, este sistema de nueve rutas de Rapid Bus consistiría en tres rutas de este a oeste y seis de norte a sur).

La Versión Final del Reporte examinó el impacto ambiental y los costos y beneficios de cada alternativa de Rapid Bus y la Línea Naranja del Metro y llegó a las siguientes conclusiones:

- La Línea Naranja del Metro atraería sustancialmente más usuarios nuevos que cualquiera de las alternativas de Rapid Bus.
- La Línea Naranja del Metro resultaría en el sistema más grande de ahorro en tiempo de traslados.
- La Línea Naranja de Metro tendría el tiempo de viaje mejorado más consistente, que no estaría comprometido con el tiempo como resultado de los crecientes congestionamientos viales.
- Las alternativas de Rapid Bus tendrían todos costos más bajos que la Línea Naranja del Metro por los requerimientos mínimos para su construcción. Sin embargo, porque las alternativas de Rapid Bus atraerían menos usuarios nuevos que la Línea Naranja del Metro, las alternativas de Rapid Bus tendrían un costo de efectividad pobre considerando los nuevos usuarios.
- La exclusiva operación del corredor para la Línea Naranja del Metro tiene diferentes beneficios del uso de la tierra que impulsaría el desarrollo de estaciones orientadas al tránsito y es consistente con los documentos de planeación local adoptados.
- Los costos de operación para la alternativa del sistema de Rapid Bus serían 10 millones de dólares más cada año que el costo para operar la Línea Naranja del Metro.

"El proyecto de la Línea Naranja del Metro es claramente superior a las otras opciones que revisamos", dijo el Supervisor del Condado de Los Angeles, Zev Yaroslavsky, un miembro de la Junta Directiva de Metro. "Este estudio de impacto ambiental revisado confirma el punto de vista de que este proyecto traerá grandes beneficios de transportación para quienes cruzan el Valle".

"Cuando la Línea Naranja del Metro esté completa el próximo año, el Valle de San Fernando estará, por primera vez en más de 50 años, integrado al sistema de transporte público regional", añadió Yaroslavsky.

Cuando la Línea Naranja del Metro comience a operar, nuevos autobuses articulados Metro Liner de 60 pies de longitud trasladarán a los usuarios desde el Warner Center a North Hollywood en aproximadamente 40 minutos y proveerán una conexión conveniente con el sistema de Metro Rail en la Estación North Hollywood de la Línea Roja de Metro. Trece estaciones tendrá la Línea Naranja del Metro ubicados en intervalos de aproximadamente una milla y aproximadamente 3,300 lugares de estacionamiento estarán disponibles en estaciones clave.

METRO-209

[Pressroom](#) | www.metro.net