



January 24, 2005

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 de Metro aprobó el reporte sobre la propuesta de 5.5 mil millones de dólares para resolver el problema de congestionamiento en la autopista I-710 desde los Puertos a la autopista Pomona

- Empleados de Metro prepararán el plan de trabajo, formas de financiamiento para la fase ambiental

Luego de meses de reuniones entre personas interesadas en el transporte, funcionarios públicos, grupos ambientalistas y de la industria, representantes de los puertos de Long Beach y Los Angeles, y residentes que viven a lo largo de un tramo de 18 millas de la autopista I-710 de Long Beach al Este de Los Angeles, la Junta Directiva de la Autoridad Metropolitana de Transporte autorizó hoy el Reporte de la Versión Final sobre el estudio del Corredor Mayor I-710. El reporte esboza la Estrategia de Preferencia Local de 5.5 mil millones de dólares dirigida a la expansión de la arteria altamente congestionada y las arterias paralelas para prevenir el futuro crecimiento y mejorar la seguridad así como la calidad del aire.

La Junta Directiva también autorizó la preparación de un plan de trabajo para un futuro análisis medioambiental del proyecto y la preparación de un plan para obtener financiamiento para el trabajo ambiental que incluiría acuerdos entre múltiples socios para el financiamiento. El plan de trabajo también incluiría una evaluación de los impactos en el cruzamiento de las autopistas I-710/SR 60 y la evaluación de un proyecto alternativo de métodos de entrega. La preparación del plan de trabajo emplearía la guía de los comités consultivos comunitarios a lo largo del I-710.

La fase medioambiental examinaría alternativas de diseño y evaluaría los beneficios e impactos de la ampliación de la vieja autopista de 50 años de antigüedad a 14 carriles, de los existentes seis a diez carriles, así como la adición de cuatro carriles exclusivos para camiones de carga, como está esbozado en el estudio de la Estrategia de Preferencia Local.

"Todas las autopistas del Sur de California están plagadas con congestionamientos, pero el gran volumen diario de tráfico de camiones comerciales y tráfico vehicular en el 710, y el papel de la autopista como un dínamo de las economías locales, estatales y nacionales, demanda que nosotros diseñemos un arreglo", dijo Frank Roberts, Alcalde de Lancaster y Presidente de la Junta de Directores de Metro. "La acción de hoy es un paso significativo para avanzar en la expansión de la capacidad del 710, y la alternativa que examinaremos en la fase medioambiental tiene un fuerte apoyo de parte de las comunidades a lo largo de esta vital arteria".

"Un reciente reporte detallado del estudio del proyecto sobre el I-5 en el Norte del Condado de Los Angeles valida la necesidad de un carril para camiones de carga en ese corredor", agregó Roberts.

La acción tomada hoy por la Junta Directiva cristaliza el esfuerzo de nueve meses de los comités consultivos vecinales, un comité consultivo técnico y el Comité de Supervisión de Estrategias del I-710 para desarrollar una solución que contemple los aspectos de sonido en la construcción de la autopista así como los deseos de los residentes a lo largo del I-710, de un proyecto que consideraría inquietudes en materia de salud y de congestionamientos con la mínima necesidad de adquirir propiedades.

Como parte de la acción tomada hoy, la Junta Directiva también instruyó al Presidente Ejecutivo de Metro, Roger Snoble, a formar una sociedad multi- jurisdiccional para identificar estrategias de mejoramiento en la calidad del aire previo a realizar un estudio del medio ambiente.

El plan de financiamiento que el equipo desarrollará necesitaría incluir acuerdos de múltiples socios para el financiamiento, además de Metro, como el Concejo de Gobiernos de Gateway Cities, Caltrans, la Asociación de Gobiernos del Sur de California y los Puertos de Long Beach y Los Angeles, así como de financiamiento federal y otras fuentes.

Estrategia de Preferencia Local

El 18 de Noviembre del 2004 el Comité de Supervisión de Estrategias del I-710 aprobó la Estrategia de Preferencia Local del Estudio del Corredor Mayor del I-710, que incluye: (1) Diez carriles generales (2) cuatro carriles exclusivos para camiones, dos en cada dirección, entre el área de los patios del ferrocarril en la zona Vernon/Commerce y Ocean Boulevard en Long Beach; (3) Mejoras a la Administración del Sistema de Transportación/ Administración del Diseño de Transportación (TSM/TDM) incluyendo medidores adicionales de entrada en las rampas, programas para la reducción de emisiones de camiones, extensión del horario en las puertas de embarque del puerto, trabajos de jardinería, etc; (4) nodo vial y mejoras a la autopista dentro del corredor; (5) construcción de un área para inspección de camiones de carga a ser integrada en el concepto completo del diseño; y (6) la incorporación de un mini estudio del nodo vial en el I-710/I-5.

La Estrategia de Preferencia Local incluye una combinación de alternativas de diseño previamente examinadas. El híbrido aumentaría la capacidad de I-710, mientras reduce el número estimado de adquisiciones de propiedades residenciales a cinco y de estructuras comerciales a 61 (excluyendo el área cubierta por el próximo mini estudio del nodo vial en I-710/I-5), el cual requeriría varias excepciones en el diseño. La Administración Federal de Carreteras y Caltrans han acordado trabajar de manera cooperativa para resolver esas excepciones.

Las recomendaciones en la Estrategia de Preferencia Local fueron recogidas en numerosas reuniones que involucraron a grupos ambientalistas y de la industria, expertos en materia de salud, representantes de Metro, Caltrans, el Condado de Los Angeles, el Concejo de Gobiernos de Gateway Cities, el Puerto de Long Beach, el Puerto de Los Angeles y residentes y funcionarios públicos de las 14 ciudades del corredor y de dos áreas no incorporadas.

Las ciudades del corredor incluyen Long Beach, Carson, Paramount, Compton, Lynwood, Bell, Bell Gardens, Maywood, South Gate, Huntington Park, Downey, Vernon, Cudahy, y City of Commerce.

El Comité de Supervisión de Estrategias también recomendó que el Concejo de Gobierno de Gateway Cities regrese con sugerencias para el desarrollo e implementación de un plan de acción para el nivel de la calidad del aire en el corredor y buscar otras mejoras a la calidad de la vida para el Corredor.

"Como diseñadores de políticas, tenemos que encontrar una forma de ver a los proyectos de obra pública y hacerlos funcionar para la comunidad", dijo Gloria Molina, Supervisor del Condado de Los Angeles y Miembro de la Junta Directiva de Metro. "Necesitamos estar conscientes de que hay varios asuntos medio ambientalistas serios como la calidad del aire que necesitan ser atendidos antes de que podamos esperar que nuestras comunidades puedan apoyar proyectos como el I-710".

Financiamiento

El costo anticipado de un I-710 EIS/EIR (Exposición del Impacto Ambiental/Reporte del Impacto Ambiental) está estimado aproximadamente de 25 a 30 millones de dólares y el documento tomaría de tres a cuatro años para ser completado.

Un estudio separado pero complementario, el Plan de Acción de Movimiento de Mercancías Multi-Condado, será conducido para atender las necesidades de transportación y movimiento de mercancías en la región, incluyendo los potenciales impactos del movimiento de mercancías vía los corredores de las autopistas más allá del I-710.

El estudio del Corredor Mayor para el I-710 asume que el costo de construir la Estrategia Preferida Localmente no sería exclusivamente financiado utilizando las actuales fuentes de ingresos de transportación local; el financiamiento tendrá que provenir de una variedad de fuentes de ingresos federales, estatales y nuevos. El estudio también reconoce los beneficios económicos del movimiento de mercancías en los Puertos de Long Beach y Los Angeles, así como su contribución para el empeoramiento de los congestionamientos, de la salud y la calidad del aire.

El Reporte de la Versión Final concluye que el financiamiento federal incluyendo fondos federales destinados y fondos de la industria del movimiento de mercancías (por ejemplo, tarifas para contenedores y/o peajes para camiones) deben cada uno de tener un papel en el desarrollo de la Estrategia Preferida Localmente. Por ejemplo, el estudio sugiere que la imposición de tarifas a los contenedores podría producir más de 1.4 mil millones de dólares en provisión de fondos de capital para mejoras en el I-710.

Historia del Estudio

En Octubre del 2000, la Junta Directiva del MTA autorizó un detallado estudio sobre las alternativas de transportación y mejoras para el I-710. El estudio consideró una alternativa de no-construcción, Administración del Sistema de Transportación/Alternativa de Administración de Demanda de Transportación, y tres alternativas de construcción. Una alternativa de construcción, Alternativa E, consideró la adquisición de 519 propiedades residenciales y de 259 estructuras comerciales.

En Mayo del 2003, en respuesta a las preocupaciones públicas y de la comunidad durante la fase de evaluación sobre la gran cantidad de adquisiciones de propiedades, la Junta Directiva aprobó una moción para desarrollar una alternativa híbrida usando elementos de las tres alternativas de construcción que no requerían la adquisición de casas y negocios.

Para garantizar una mayor participación de la comunidad y desarrollar un consenso, la Junta Directiva instruyó al personal a formar comités consultivos comunitarios. Subsecuentemente, el Comité de Supervisión de Estrategias del I-710 actuó para crear el Tier I ó comités de grupos comunitarios que fueron formados en las siete ciudades en las que el I-710 está ubicado (Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, East Los Angeles, Lynwood y South Gate). Los comités identificaron opciones de diseño que minimizaron adquisiciones para el derecho de vía en sus respectivas ciudades.

La Ciudad de Long Beach desarrolló su propio proceso de participación pública e ingeniería para alcanzar consenso sobre un diseño de autopista dentro de los límites de la ciudad, y su concepto de diseño fue integrado con el trabajo del resto del corredor.

El Tier II, ó comité para la ampliación del Corredor, fue formado con representantes de cada una de las 14 ciudades del corredor, la Ciudad de Long Beach y dos áreas no incorporadas, y 15 representantes académicos, de negocios y medio ambientalistas, con interés en el área laboral e institucional.

El reporte de Tier II incluyó recomendaciones para atender una gran variedad de materias, incluyendo salud, empleos y desarrollo económico, seguridad, ruido, congestionamiento y movilidad, el crecimiento de las comunidades, conceptos de diseño y justicia ambiental. El reporte también destacó que las mejoras en infraestructura deben ser condicionadas al mejoramiento de la calidad del aire.

El Comité Consultivo Técnico del I-710 emitió recomendaciones para el Comité de Supervisión de Estrategias incluyendo la Estrategia Preferida Localmente que reduce sustancialmente la necesidad de adquirir propiedades, usar una porción de un terreno paralelo de servicio público, requiere algunas excepciones de diseño por parte de Caltrans y de la Administración Federal de Carreteras (FHWA), mejora la seguridad separando los camiones de los automóviles y los camiones de carga, y reduce las emisiones al mejorar la velocidad de los camiones de carga.

METRO-012