

January 5, 2008

Contact:

José Ubaldo/Marc Littman
Metro Media Relations
213.922.3087/922.2700
www.metro.net/pressroom

Junta Directiva de Metro considerara en Enero cuatro alternativas de transporte para estudio ambiental mas amplio del Corredor de Transporte al Este Fase 2

La Junta Directiva de la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Angeles (Metro) considerará adoptar el estudios de Análisis de Alternativas (AA) del Corredor de Transporte al Este Fase 2 durante las reuniones del Comité de Planeación y Programación, el Miércoles 14 de Enero y después ante la Junta Directiva en pleno el Jueves 22 de Enero.

El proyecto del Corredor de Transporte al Este Fase 2 busca mejorar la movilidad de la zona que incluyendo trece ciudades y comunidades en una área de 80 millas cuadradas, donde se enfrentan retos de crecimiento en un futuro así como trafico en las autopistas y calles alternas que son de gran congestionamiento. Las ciudades son Bell, Commerce, Downey, El Monte, Industry, Los Angeles, Montebello, Monterrey Park, Pico Rivera, Rosemead, Santa Fe Springs, South El Monte, Whittier y áreas no incorporadas del Condado de Los Angeles.

Después de revisar comentarios públicos y resultados de reuniones con personal de diversas ciudades, agencias de gobierno, funcionarios públicos y otras partes interesadas, el personal de Metro ha recomendado que se proceda a la revisión ambiental de cuatro alternativas de tren ligero para el Borrador del Informe/Reporte del Impacto Ambiental (DEIS/DEIR).

El estudio de Análisis de Alternativas de Metro es el primer paso en el proceso de autorización ambiental. Basándose parcialmente en los resultados de este estudio, Los Directores de la Junta Directiva de Metro determinarán si el proyecto debe de continuarse a las facetas subsecuentes de revisión ambiental.

Las siguientes son las cuatro alternativas que el personal recomienda:

- **SR 60:** La ruta generalmente sigue por la orilla sur de la autopista SR 60 con el ya existente derecho de vía. Terminaría al oeste de la conexión I-605/SR-60. Esta alternativa seguiría por la bajada de la autopista y pasaría a ser elevada sobre las rampas de la autopista.
- **BEVERLY:** Esta ruta sigue por un tramo corto la autopista SR-60 antes de viajar en dirección al sur de la avenida Garfield para conectarse con el bulevar Beverly. En el bulevar Beverly, la alineación continua en dirección este a través de la vía Whittier Greenway terminando en el bulevar Whittier. Esta alternativa es principalmente a nivel (de la calle) con estructuras ligeramente elevadas a lo largo de la avenida Garfield a la altura del San Gabriel River.
- **BEVERLY/WHITTIER:** Esta ruta es la misma que la alternativa "Beverly" hasta llegar al bulevar Montebello donde se dirige al sur hacia el bulevar Whittier. Una vez en el bulevar Whittier, esta ruta adquiere una elevación para cruzar dos ríos y la autopista I-605 terminando a nivel en la ciudad de Whittier.
- **WASHINGTON:** Esta alineación sigue la autopista SR-60 hacia la avenida Garfield, viajando al sur hacia el bulevar Washington, de ahí, la ruta continua al este hacia la ciudad de Whittier. Esta alternativa adquiere una elevación en algunas partes de la avenida Garfield y por todo el bulevar Washington para evitar congestionamiento con el tráfico de camiones a lo largo del corredor del bulevar Washington.

Desde el pasado verano del 2007, Metro ha trabajado en colaboración con representantes de las ciudades que son parte de este corredor, así como con las comunidades y partes interesadas, para identificar los delineamientos más prometedores para posteriormente ampliar su revisión ambiental. Durante este proceso se identificaron 47 alternativas de rutas de estudios previos de la zona y de reuniones públicas.

El personal de Metro también estudió la viabilidad de diferentes modalidades de transporte como el Tren Ligero (LRT) y el autobús rápido (BRT, similar a la Línea Naranja del Metro). La recomendación del personal de Metro es que solo se revisen alternativas de tren ligero en la siguiente fase del proyecto ya que ofrece un mayor número de pasajeros, reducción del tiempo de viaje, y eficiencia del costo.

Actualmente, siete agencias de transporte regional proporcionan servicio en el área y comparten de igual manera el tráfico junto con los automóviles. Diariamente, aproximadamente 50,000 viajes parten del área dirigiéndose hacia el área central de Los Angeles, y 115,000 viajes diarios ocurren únicamente dentro de la zona donde se realizó el estudio.

Estas condiciones aunadas al crecimiento de la población proyectado en un 23 por ciento y crecimiento en empleo en un 15 por ciento a través de los próximos 30 años, demuestran la necesidad para incrementar las alternativas de transporte.

Kimberly Yu, Gerente del Proyecto, puede atender sus preguntas de carácter técnico relacionadas a este proyecto: Metro Planning, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA, 90012, (213) 922-7910 o vía correo electrónico: yuki@metro.net.

Dave Monks, Gerente de Relaciones Comunitarias, atiende inquietudes de carácter público y concerniente a la comunidad en general. Metro Regional Communications, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA, 90012, (213) 922-7456 o vía correo electrónico: monksd@metro.net.

Metro-211

Nota para el Editor: Para dirigirse a esta agencia el término "Metro" deberá ser utilizado.

[Copyright © 2008](#), LACMTA | [Privacy Policy](#)