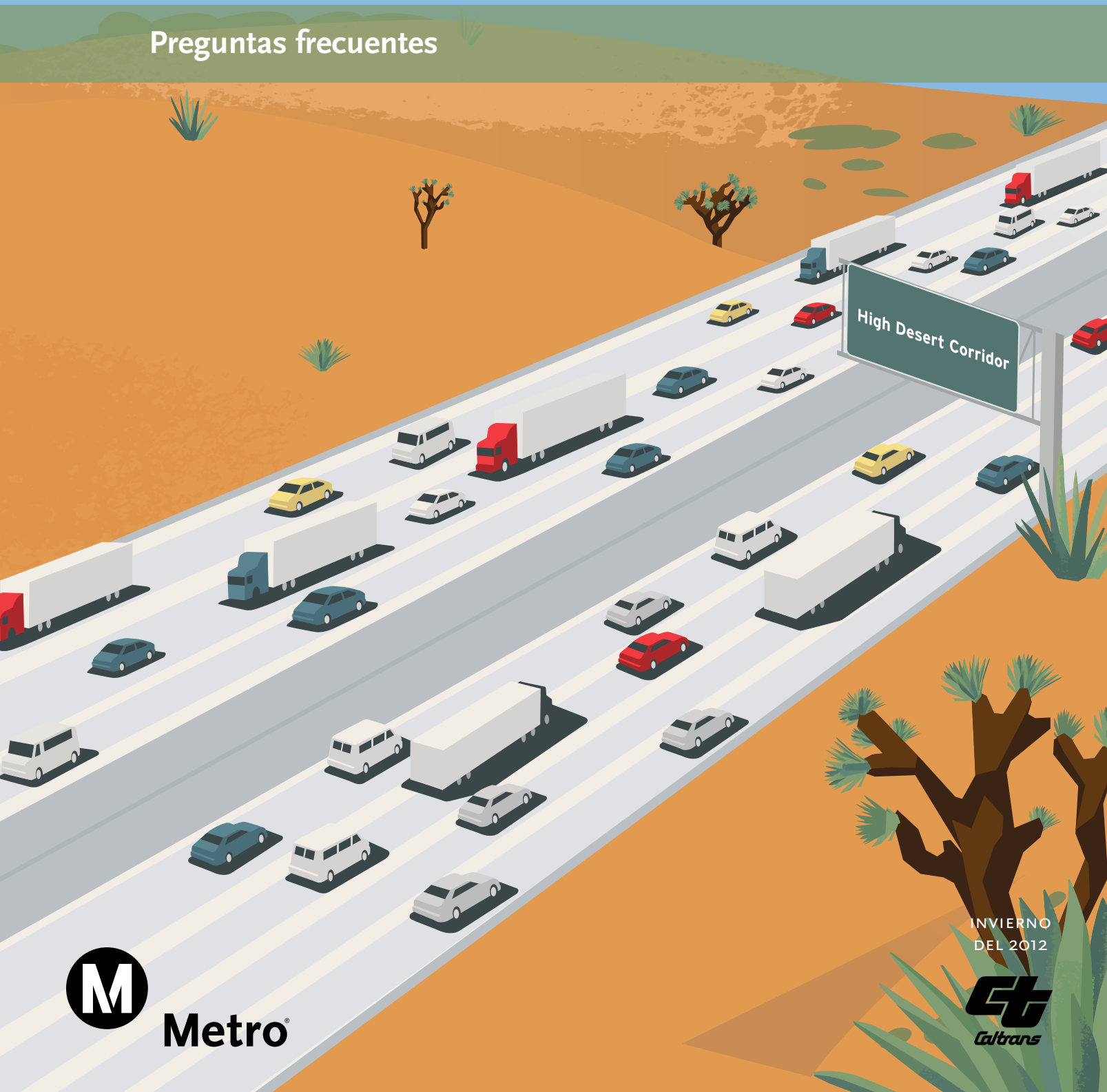


Corredor High Desert

Preguntas frecuentes



Metro®

INVIERNO
DEL 2012



¿Cuándo elegirá Caltrans una de las alternativas?

Las alternativas se perfeccionarán para minimizar los impactos y maximizar los beneficios potenciales durante el estudio ambiental. Se ha programado la finalización y publicación para revisión del borrador del reporte ambiental (Draft EIS/EIR) para fines del 2013. El equipo revisará los comentarios del público y la evaluación técnica para recomendar una alternativa preferida (PA) en el reporte ambiental final que se planea tener a fines del 2014.

¿Cómo se elige la Alternativa Preferida (PA)?

Para la elección de la PA se usa la evaluación ambiental de las alternativas junto con los comentarios del público. Caltrans revisará cuidadosamente los impactos potenciales, beneficios, costos, financiamiento y comentarios del público de cada alternativa para tomar una decisión final.

¿Quién está liderando el estudio del proyecto?

Caltrans es la agencia líder a cargo de la finalización del estudio ambiental y es el operador/propietario de todas las autopistas públicas de California. Metro es uno de los socios en el financiamiento y es responsable de mejoras del transporte en el Condado de Los Ángeles. Juntos, han desarrollado un memorando de entendimiento (MOU) que identifica las funciones y responsabilidades para la autorización ambiental y la aprobación del proyecto para el Corredor High Desert (HDC).

¿Por qué se necesita el HDC?

El continuo crecimiento de las áreas de los valles Antelope y Victor, junto con la presión de tener un transporte eficiente de bienes a través del sur de California y proporcionar acceso a los aeropuertos regionales y estaciones de tren, ha creado una necesidad para mejorar la conectividad de este a oeste a través de la región High Desert. Este crecimiento ha dado como resultado una capacidad y accesibilidad inadecuada a lo largo de las carreteras existentes tales como la SR-138 y Palmdale Bl. Metro y Caltrans continuarán coordinando con agencias regionales y locales para asegurar que las mejoras cubran la demanda de viajes y necesidades de movilidad actuales y futuras.

¿Cuáles son los beneficios para las comunidades de los alrededores?

Por años, las comunidades a lo largo del HDC propuesto han dependido de los corredores de viaje limitados de este a oeste tales como Palmdale Bl y la SR-138. Estos corredores de viaje no cuentan con el tamaño adecuado, se encuentran llenos de inundaciones y un promedio de accidentes más alto que normal. El proyecto del HDC proporcionaría una estructura completamente a desnivel que será segura y eficiente. Este proyecto también servirá como un catalizador económico para el crecimiento continuo y futuro de empleos.

¿Cómo se financiará el HDC?

Así como la mayoría, si no es todos, los grandes proyectos de infraestructura pública, el financiamiento debe provenir de diferentes fuentes. En el caso del HDC, la autorización ambiental del proyecto está financiada por la Medida R, el impuesto a las ventas de medio centavo aprobado por los votantes en el Condado de Los Ángeles en el 2008; la Medida I, el impuesto a las ventas de medio centavo extendido en el 2004 en el Condado de San Bernardino y fondos del Estado. El financiamiento para la construcción del HDC no se ha identificado aún, pero se están explorando oportunidades estatales, federales y alianzas público-privadas (P3) para determinar cuál es la mejor manera de financiar este proyecto.

¿Se encuentran Metro y Caltrans analizando la alternativa de financiamiento privado para ayudar a compensar los costos de este proyecto?

Sí, la Junta Directiva de Metro aprobó el HDC como uno de los seis proyectos para oportunidades adicionales de alianzas público-privadas. El equipo del HDC desarrollará una evaluación estratégica y plan de desarrollo de caso de negocio para ayudar a identificar financiamiento futuro para el proyecto. La asociación de gobiernos de San Bernardino (SANBAG) también ha designado al HDC como su proyecto prioritario para ser considerado para una alianza público-privada. El financiamiento privado podría ser generado por una combinación de fuentes, incluyendo peajes, y posiblemente la generación/transmisión de energía ecológica. Como tal, se está llevando a cabo un estudio de corredor de energía ecológica para identificar los beneficios económicos potenciales que el viento, sol y gas natural pueden proporcionar para la operación y mantenimiento del HDC.

¿Esta disponible el financiamiento en este momento? ¿Estará disponible una vez que la construcción este lista para empezar?

En este momento sólo se cuenta con financiamiento para completar la fase ambiental. Financiamiento para el diseño final y la construcción del HDC no se ha identificado. Los responsables de tomar las decisiones y elaborar las políticas están trabajando activamente para identificar el financiamiento apropiado que se necesita para completar el proyecto. Adicionalmente, en octubre del 2009, la Junta Directiva de Metro del Condado de Los Ángeles aprobó el HDC como uno de los seis proyectos para oportunidades adicionales de alianza público-privada y desarrollará una evaluación estratégica y plan de desarrollo de caso de negocio para el financiamiento futuro del proyecto. SANBAG también ha designado al HDC como su proyecto prioritario para ser considerado para una alianza público-privada. Las fases futuras del proyecto empezarán una vez que se identifique el financiamiento para el proyecto.

¿Por qué el estudio ambiental incluye otros modos de transporte?

Las leyes ambientales estatales y federales requieren que evaluemos un rango razonable de alternativas que puedan satisfacer el propósito y necesidad del proyecto. Una parte del propósito del proyecto es mejorar la movilidad de este a oeste en la región High Desert. Por lo tanto, el equipo del proyecto está evaluando la factibilidad de otros modos de transporte que puedan satisfacer este propósito.

¿Cuándo empezará la construcción de este proyecto?

Si hubiera financiamiento disponible, el proceso de desarrollo del proyecto técnico incluyendo la autorización ambiental, ingeniería y diseño permitirían que la construcción del HDC empiece en el 2016. Este es el cronograma más optimista basado en los requerimientos técnicos requeridos sin demoras. Típicamente, el financiamiento es el que determina la programación de los proyectos, no el proceso técnico.

¿Habrá una conexión al tren de alta velocidad (HSR) en este proyecto?

Se ha incluido un servicio de conexión a HSR en dos de las alternativas que se están evaluando en el informe ambiental. En marzo del 2012, la Junta Directiva de Metro reconoció al HDC como un corredor estratégico multipropósito que puede dar cabida a una autopista, una instalación de producción y/o transmisión de energía y una conexión a un tren de alta velocidad. Los proyectos XpressWest y la California High Speed Rail Authority no son parte de este estudio y actualmente están pasando por sus propios procesos de desarrollo de proyecto. Sin embargo, el estudio ambiental del HDC identificará alternativas factibles para conectarse con la estación Metrolink en Palmdale y una estación potencial XpressWest en Victorville.

¿Habrá una estación HSR a lo largo de la alineación?

No se considera factible tener una estación entre Palmdale y Victorville debido a la distancia relativamente pequeña y los trenes de alta velocidad.

¿Incluirá el HDC una vía para bicicletas?

Sí, en un esfuerzo para mejorar las instalaciones para bicicletas a lo largo del HDC, Metro y Caltrans incluirán una vía para bicicletas en el análisis ambiental; aproximadamente desde 100th St a US-395. Ya se ha iniciado la coordinación para identificar las rutas locales para la vía de bicicletas entre Palmdale y Apple Valley.

¿Incluye el proyecto carriles para peaje?

Algunas de las alternativas del proyecto consideran el uso de peajes a lo largo del HDC. Metro se encuentra actualmente preparando una evaluación estratégica y desarrollo de caso de negocio para determinar la factibilidad y límites específicos de los carriles de peaje. La información sobre los carriles de peajes se presentará al público tan pronto como se encuentre disponible.

¿Habrá carriles dedicados para camiones?

No se han propuesto carriles dedicados para camiones como parte de este proyecto. Sin embargo, el HDC ayudará a mejorar el movimiento de camiones de este a oeste a través del High Desert.

¿Dónde se ubicarán los nuevos pasos elevados?

El estudio modelo de estimado de la demanda de tráfico, parte del trabajo de autorización ambiental, ayudará a determinar la ubicación de los pasos elevados, rampas, número de carriles y otros elementos relacionados con el tráfico. Se proyecta completar el estudio de tráfico en junio del 2013.

¿El equipo del proyecto puede hacer una presentación a mi grupo?

Sí, Caltrans, Metro y el equipo asesor están disponibles para hacer una presentación sobre el HDC a su grupo. Si usted está interesado en una presentación, llame a la línea del proyecto al 888.252.7433.

¿Qué incluye el reporte de alcance?

El reporte de alcance documenta las actividades con la comunidad y comentarios del público recibidos al inicio del proceso ambiental. Las reuniones de alcance fueron llevadas a cabo con el público y agencias gubernamentales para identificar las preocupaciones del público y las agencias y definir los temas ambientales y alternativas que serían examinadas en el EIS/EIR. El reporte incluye una historia del proyecto, comentarios enviados por la comunidad y agencias participantes y describe los temas principales identificados para ser estudiados en el EIS/EIR.

¿Qué es un estudio ambiental y cuánto tiempo dura?

Las leyes federales y estatales requieren una evaluación de los impactos del proyecto e identificación de las medidas de mitigación. Para ser elegible para recibir tanto fondos federales como estatales, los proyectos necesitan cumplir con la ley de política ambiental nacional (NEPA) y la ley de calidad ambiental de California (CEQA). Por lo tanto, se preparará una declaración de impacto ambiental/reporte de impacto ambiental (EIS/EIR) de acuerdo a las leyes estatales y federales. El estudio ambiental del HDC es un proceso largo debido a la gran área que cubre el proyecto; se inició a fines del 2010 y se espera contar con el documento final a fines del 2014. Se anima al público a participar en el proceso de todo el desarrollo del estudio ambiental.

¿Qué debo esperar del Borrador EIS/EIR?

El propósito de los estudios ambientales que se están llevando a cabo es identificar los impactos potenciales de construcción y operación de las alternativas del proyecto y evaluar las medidas para evitar, minimizar y mitigar los impactos adversos asociados con cada alternativa. Se están analizando las siguientes áreas:

- > Operación y construcción
- > Tráfico y estacionamiento
- > Uso y desarrollo de la tierra
- > Desplazamientos y reubicaciones
- > Impactos a la comunidad y vecindarios
- > Entorno visual y estética
- > Calidad del aire
- > Ruido y vibración
- > Ecosistemas y recursos biológicos
- > Geotécnico, sísmico y materiales peligrosos
- > Hidrología y calidad del agua
- > Energía
- > Cambios climáticos
- > Impactos arqueológicos, paleontológicos y a la historia
- > Áreas para parques
- > Impactos económicos y fiscales
- > Seguridad
- > Impactos que inducen crecimiento
- > Justicia ambiental
- > Costos y análisis financiero

El Borrador EIS/EIR le proporcionará una oportunidad para revisar y comentar sobre los resultados de estos estudios.

¿Cuándo estará el Borrador EIS/EIR disponible para revisión?

Se espera publicar el Borrador EIS/EIR a fines del 2013.

¿Cómo puedo dar mis comentarios sobre el Borrador EIS/EIR?

Una vez que el documento se publique para la revisión y comentarios de la comunidad, Caltrans llevará a cabo audiencias públicas para recibir comentarios en forma verbal y escrita. Comentarios también podrán ser enviados por mensaje de correo electrónico o correo postal. Actualmente, se tiene programada la publicación del Borrador EIS/EIR para fines del 2013.

¿Llevará esto a un mayor tráfico de camiones en las carreteras locales?

El proyecto HDC propuesto proporcionaría autopistas seguras y eficientes para el transporte de camiones entre la SR-14, por la I-15 y a SR-18. Esto debería dar como resultado menos tráfico de camiones en las carreteras locales y mejora de la seguridad. Los impactos del tráfico del HDC serán analizados y documentados en el Borrador EIS/EIR.

¿Será necesaria la adquisición de propiedad privada para este proyecto? Si es así, ¿cuándo serán notificados los propietarios?

El reporte ambiental (Borrador EIS/EIR) determinará si se necesitará algún derecho de vía para cada una de las alternativas propuestas. Los propietarios serán notificados de la publicación del Borrador EIS/EIR y se les animará a revisarlo y proporcionar sus comentarios. Si usted es un propietario y está interesado en seguir el proyecto, puede comunicarse con la línea de ayuda del proyecto al 888.252.7433 y proporcionarnos su información de contacto para colocarlo en la base de datos del proyecto para todas las notificaciones y actualizaciones.

Contáctenos

✉ Mr. Robert Machuca
Director del proyecto
Metro
One Gateway Plaza, 99-22-9
Los Angeles, CA 90012

☎ 888.252.7433

✉ hdc@metro.net

🌐 metro.net/hdc

🌐 [Caltrans: dot.ca.gov/disto7/travel/projects/138hdc](http://Caltrans.dot.ca.gov/disto7/travel/projects/138hdc)

🐦 [@metrohdc](https://twitter.com/metrohdc)

📘 facebook.com/metrohdc

