

Prolongación de la línea verde del Metro en South Bay

1

Reuniones para determinar el alcance del proyecto

Abril / Mayo 2010



2

Programa

Abril / Mayo 2010

- Objetivos de la reunión
- Visión general del proyecto
- Recapitulación del análisis de las alternativas
- Necesidad y objetivos del proyecto
- Alternativas del estudio de efectos medioambientales preliminar (EIS)/ Informe de efectos medioambientales preliminar (EIR)
- Criterios de evaluación y temas medioambientales
- Comentarios



Objetivos de la reunión para determinar el alcance del proyecto

Abril / Mayo 2010

- **Primer paso en el proceso de autorización medioambiental.**

Acorde con:

- La Ley nacional de protección del medioambiente (NEPA, por sus siglas en inglés)
- La Ley de calidad medioambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés)

- **Objetivos de la reunión de determinación del alcance del proyecto:**

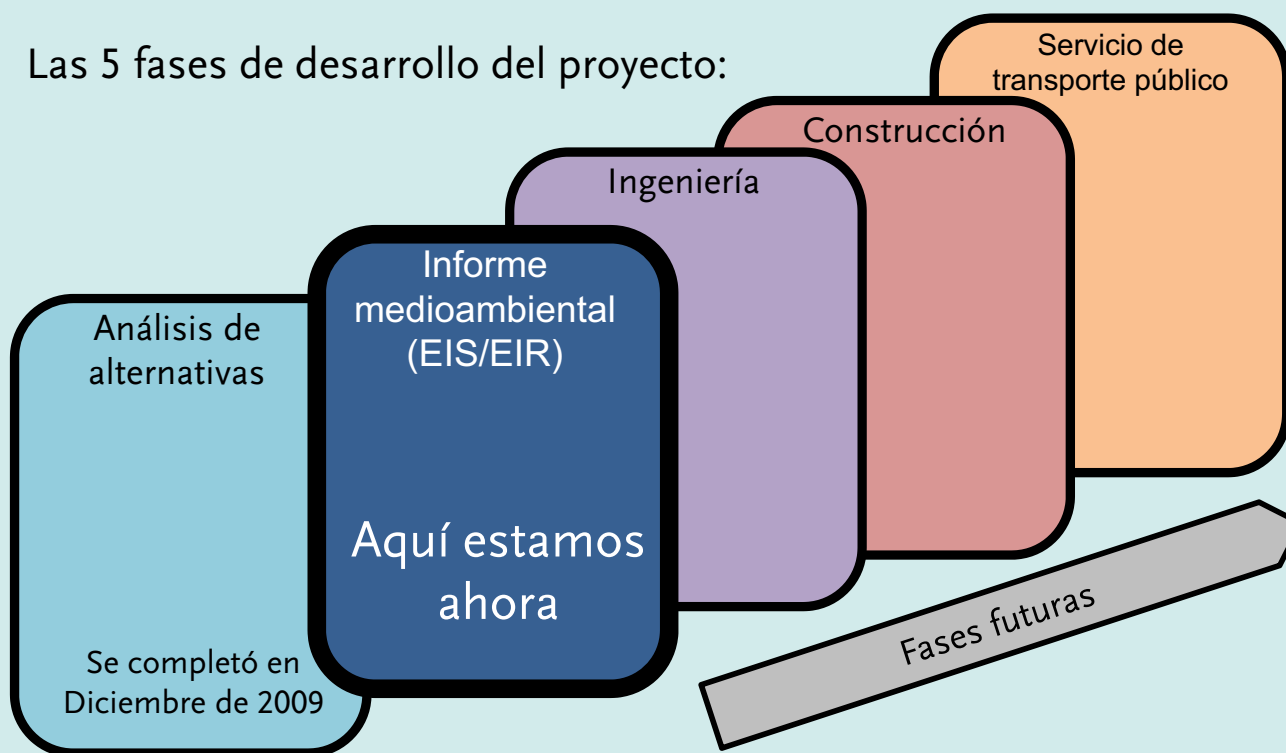
- Describir el proceso del EIS/EIR preliminar
- Solicitar comentarios sobre:
 - La necesidad y los objetivos del proyecto
 - Alternativas en consideración
 - Criterios de evaluación / metodologías
 - Se tratarán los asuntos medioambientales



Abril / Mayo 2010

Proceso de desarrollo del proyecto

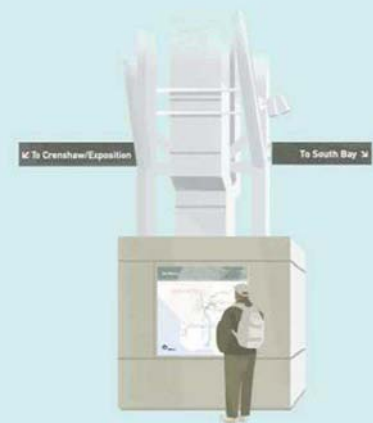
Las 5 fases de desarrollo del proyecto:



Historia del proyecto

Abril / Mayo 2010

- **1990-2008:** Estudios iniciales del derecho de paso de la subdivisión de Harbor
- **Junio 2008 – Nov. 2009:** El estudio del análisis de alternativas (AA) de la subdivisión de Harbor analizó alternativas de transporte público en la subdivisión de Harbor
- **Nov. 2008:** Se aprobó la medida R, proporcionando fondos parciales para prolongar la línea verde de Metro
- **Dic. 2009:** La junta de Metro aprueba los resultados del estudio de AA y la preparación del EIS/EIR preliminar
- **Principios de 2010:** Se comienza EIS/EIR preliminar



Análisis de alternativas de la subdivisión de Harbor

Abril / Mayo 2010

- **Área de estudio:**
 - Zona centro de Los Ángeles, el aeropuerto internacional de Los Ángeles (LAX), áreas de South Bay y Harbor
- **Entre las alternativas consideradas inicialmente:**
 - 6 opciones de autobuses y vehículos de ferrocarril
 - 25 opciones de rutas / terminales entre la zona centro de LA, LAX y el área de Harbor
- **Cuatro alternativas que requieren construcción:**
 - Local norte: Servicio local desde la estación Union de Los Ángeles (LAUS) a LAX
 - Local sur: Servicio local desde LAX al área de Harbor
 - Regional: Servicio regional desde LAUS hasta el área de Harbor
 - Expreso: Servicio expreso (sin paradas) desde LAUS a LAX
- **Estrategia de implementación en fases:**
 - Prioridad 1: Alternativa local sur desde la línea verde de Metro en la estación Redondo Beach hasta el Centro de transporte público (RTC) de Torrance



Prolongación de la línea verde de Metro en South Bay

Abril / Mayo 2010

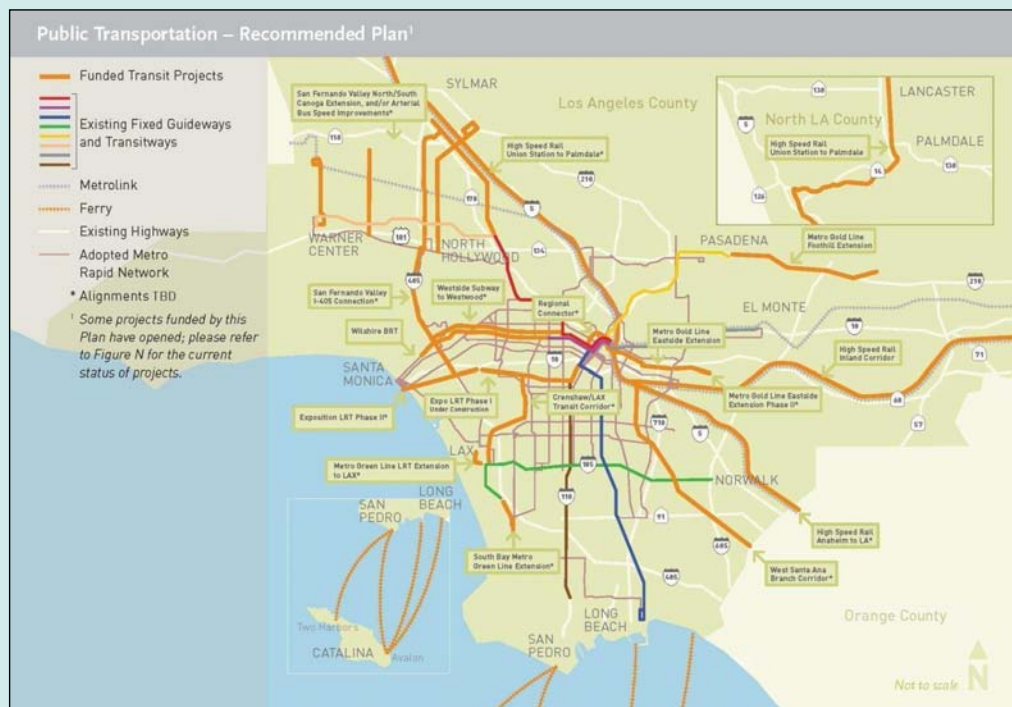
- Área de estudio de 29 millas cuadradas desde el área de LAX pasando por South Bay hasta Torrance
- Incluye dos porciones de nueve jurisdicciones:
 - Inglewood
 - Los Ángeles
 - El Segundo
 - Hawthorne
 - Manhattan Beach
 - Lawndale
 - Redondo Beach
 - Torrance
 - Zonas no incorporadas del condado de Los Ángeles
 - Lennox
 - Del Aire



Proyectos de tránsito en la medida R

Abril / Mayo 2010

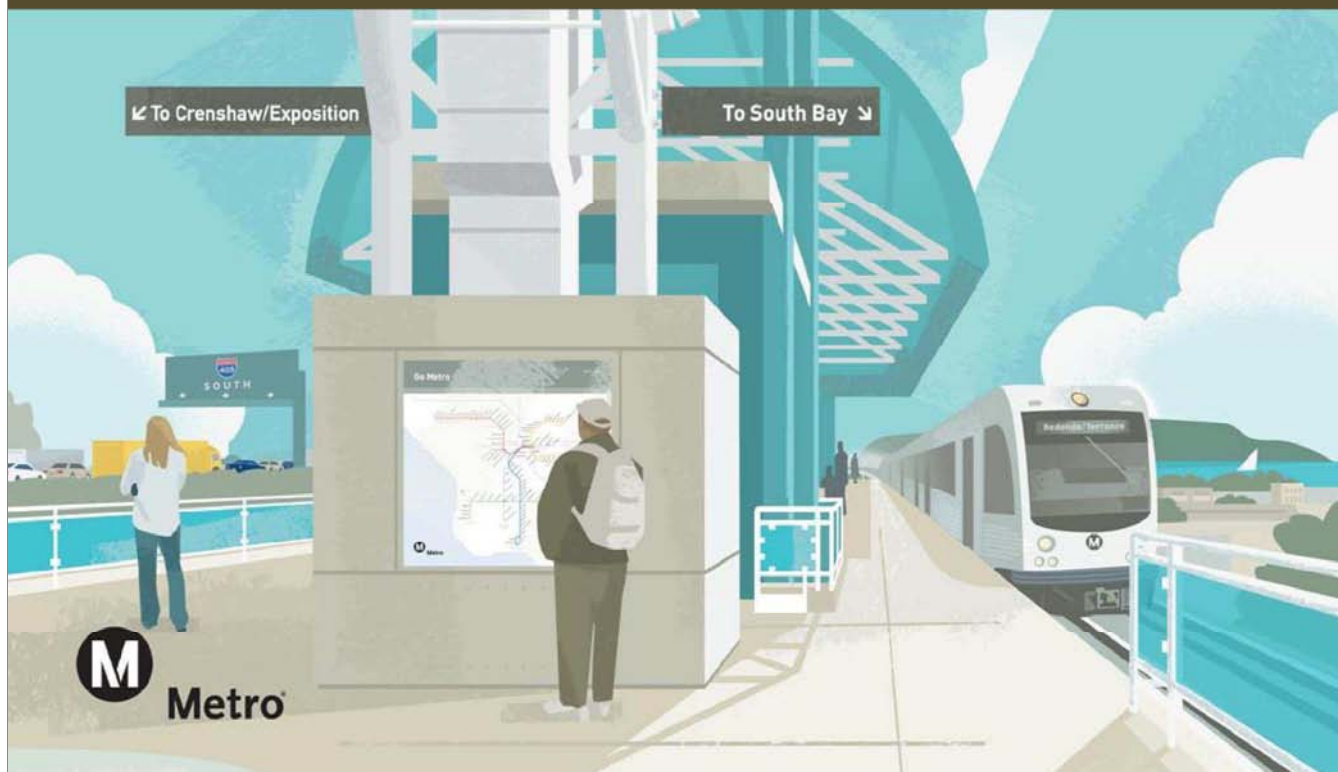
- Prolongación de la línea verde de Metro en South Bay está incluida en la medida R



EIS/EIR preliminar

¿Qué estamos analizando?

Abril / Mayo 2010



Propósito/proceso del EIS/EIR

Abril / Mayo 2010

- **EIS/EIR preliminar:**
 - Definir / perfeccionar alternativas
 - Estudiar los beneficios / efectos potenciales de las alternativas
 - Evaluar medidas para evitar, minimizar y mitigar los efectos adversos razonables
 - La junta de Metro elige una alternativa preferida localmente (LPA, por sus siglas en inglés)
- **EIS/EIR final:**
 - Respuesta a los comentarios recibidos después de hacer circular el EIS/EIR preliminar
 - Respuesta a posibles problemas de ingeniería



Necesidad del proyecto

Abril / Mayo 2010

- Acceso a los centros de actividad principales
- Gran congestión de tránsito (Arterias y autopistas)
- Tiempos de viaje largo en medios de transporte público
- Confiabilidad de los horarios de transporte público
- Conexiones de transporte público difíciles
- Acceso limitado al sistema de ferrocarril de Metro



Objetivos del proyecto

Abril / Mayo 2010

- Aumentar la movilidad en el área de South Bay introduciendo opciones de servicio de transporte público de alta frecuencia
- Optimizar la red de transporte público proporcionando conexiones más directas a los puntos de destino
- Proporcionar una modalidad alternativa de transporte para personas que viajan de ida y vuelta al trabajo usando los corredores congestionados de la autopista I-405
- Aumentar el acceso al transporte público para los residentes ubicados a lo largo del trayecto
- Alentar un cambio de modalidad al transporte público, reduciendo la contaminación del aire y la producción de gases que causan el efecto invernadero



Alternativas

Abril / Mayo 2010

- **No construir**
- **Sistemas de administración del transporte (TSM, por sus siglas en inglés)**
- **Ferrocarril liviano**
- **Vía de ferrocarril de carga**



Alternativas de no construir y de usar sistemas de administración del transporte (TSM)

Abril / Mayo 2010

No construir:

- **Representa el área de estudio en 2035 si no se construye el proyecto**
 - Incluye todas las rutas y servicios e instalaciones de transporte público existentes, y las rutas y proyectos de transporte público aprobados especificados en:
 - El Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) para 2008 de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés)
 - El Plan de Transporte de Largo Plazo de Metro para 2009 (LRTP, por sus siglas en inglés)

TSM:

- **Mejoras de bajo costo a la opción de no construir**
- **Incluye:**
 - Mejoras en los cruces de calle
 - Sincronización de semáforos
 - Línea de autobús expreso semejante a la que ofrece la alternativa que incluye construcción

Ruta y estaciones de la alternativa de ferrocarril liviano

Abril / Mayo 2010

- Prolongar la línea verde de Metro 4.6 millas desde la estación existente de Redondo Beach hasta el Centro de transporte público de Torrance (RTC, por sus siglas en inglés) propuesto.
- Funcionar usando dos vías de ferrocarril liviano ubicadas al lado de la vía de ferrocarril de carga existente, usando el derecho de paso de la subdivisión Harbor.
- Ofrecer servicio a hasta cuatro estaciones nuevas con instalaciones para realizar transferencias de un autobús a otro y posibles lotes para estacionar el vehículo particular y tomar el transporte público:
 - Manhattan Beach/Inglewood
 - Centro de transporte público de Redondo Beach
 - Hawthorne/190th
 - Centro de transporte público de Torrance



Vehículos alternativos de ferrocarril liviano (LRT)

Abril / Mayo 2010



- Impulsado por electricidad suministrada por cables aéreos
- Los vehículos pueden conectarse entre sí ofreciendo una capacidad máxima de 500 pasajeros por cada tren de 3 vagones
- Exige subestaciones de tracción ubicadas a una milla de distancia sobre las vías
- Ya hay vehículos de LRT funcionando en las líneas azul, verde y dorada existentes de Metro y se usarán en el trayecto de transporte público planificado de Crenshaw/LAX



Ruta y estaciones de la alternativa de vía de ferrocarril de carga

Abril / Mayo 2010

- Línea de ferrocarril de 8.7 millas desde el área de LAX hasta el Centro de transporte público de Torrance propuesto
- Funcionar usando la vía de ferrocarril de carga modernizada usando el derecho de paso de la subdivisión de Harbor
- Ofrecer servicio a hasta cuatro nuevas estaciones instalaciones para realizar transferencias de un autobús a otro y posibles lotes para estacionar el vehículo particular y tomar el transporte público:
 - Century/Aviation o Aviation/LAX
 - Estación de Douglas o Redondo Beach
 - Centro de transporte público de Redondo Beach
 - Centro de transporte público de Torrance



Vehículos alternativos para vía de ferrocarril de carga

Abril / Mayo 2010

- **Ferrocarril liviano auto impulsado (SPR, por sus siglas en inglés)**
 - Vagones de ferrocarril impulsados por fuentes no eléctricas (diesel, célula energética, tecnología híbrida, etc.)
 - No puede funcionar al mismo tiempo que el servicio de carga. Éste sería trasladado a horas avanzadas de la noche o a primera hora de la mañana.
 - Capacidad máxima de 675 por cada tren de tres vagones
 - Ejemplo: Sprinter (Condado de San Diego)
- **SPR compatible con ferrocarril de carga**
 - Similar al SPR liviano, pero con vehículos más pesados que pueden funcionar al mismo tiempo que los trenes de carga
 - Capacidad máxima de 380 pasajeros por cada tren de tres vagones
 - Ejemplo: Servicio Westside Express (Portland)
- **Ferrocarril de transporte de pasajeros (CRT, por sus siglas en inglés)**
 - Locomotoras que empujan o tiran de vagones de pasajeros sin impulsión propia
 - Pueden funcionar al mismo tiempo que los trenes de carga
 - Capacidad máxima de 426 pasajeros por cada tren de tres vagones
 - Ejemplo: Metrolink



Criterios de evaluación

Abril / Mayo 2010

- **Desempeño del sistema de transporte**
 - Tiempo de viaje, confiabilidad
 - Conectividad del sistema
 - Compatibilidad intermodal
 - Accesibilidad
 - Eficiencia del vehículo
- **Rentabilidad**
 - Costos capitales y operativos
 - Beneficios para pasajeros y usuarios
 - Viabilidad financiera
- **Aceptación de la comunidad**
 - Atractivo del servicio
 - Integración a la comunidad
 - Comentarios de la reunión pública
- **Beneficios y efectos medioambientales**
 - Adquisiciones / Reubicaciones
 - Efectos de la construcción
 - Tránsito / Funcionamiento en los cruces
 - Calidad del aire
 - Aspectos visuales / estéticos
 - Ruido / Vibración
 - Desarrollo económico
 - Recursos culturales
 - Parques
 - Equidad / justicia medioambiental
 - Seguridad
 - Uso del terreno que apoya el transporte público



Asuntos medioambientales que se estudiarán

Abril / Mayo 2010

- **Transporte**
- **Desarrollo y uso del terreno**
- **Bienes inmuebles y adquisiciones**
- **Comunidades y vecindarios**
- **Aspectos visuales y estéticos**
- **Calidad del aire**
- **Ruido y vibración**
- **Ecosistemas y recursos biológicos**
- **Aspectos geotécnicos / subterráneos / sísmicos / materiales peligrosos**
- **Recursos del agua**
- **Energía**
- **Recursos históricos, arqueológicos y paleontológicos**
- **Parques e instalaciones comunitarias**
- **Desarrollo económico y fiscal**
- **Seguridad**
- **Efectos de la construcción**
- **Efectos que alientan el crecimiento**
- **Justicia medioambiental**
- **Cambio climático**
- **Efectos cumulativos**

Reuniones para determinar el alcance del proyecto

Abril / Mayo 2010

- **26 de abril, 2010, 6-8 PM**
 - Teatro Nakano, 3330 Civic Center Dr, Torrance, 90503
- **28 de abril, 2010, 6-8 PM**
 - Centro para personas de la tercera edad de North Redondo, Perry Park, 2308 Rockefeller Ln, Redondo Beach, 90278
- **1 de mayo, 2010, 10 AM – 12 PM**
 - Ayuntamiento de Lawndale City, 14717 Burin Ave, Lawndale, 90260
- **5 de mayo, 2010, 6-8 PM**
 - Museo Automobile Driving, 610 Lairport St, El Segundo, 90245



Oportunidades para dar su opinión

Abril / Mayo 2010

Por favor presente sus comentarios antes del 28 de mayo, 2010

- **Complete la tarjeta de comentarios en la reunión**
- **Por correo:**
Randy Lamm, Project Manager
(Gerente de proyecto)
One Gateway Plaza – MS 99-22-3
Los Ángeles, CA 90012
- **Por teléfono:**
(213) 922-4004
- **Por correo electrónico:**
southbayextension@metro.net
- **En la Web en:**
<http://www.metro.net/projects/southbayextension>
(Haga clic en “Contact Us”)
- **En Facebook en:**
South Bay Metro Green Line Extension



Su oportunidad para hacer un comentario

Abril / Mayo 2010

- **Comentarios**

- Por favor limite sus comentarios a dos minutos de duración

- **Deseamos saber su opinión sobre los siguientes temas clave:**

- Propósito y necesidad de las mejoras al transporte público

- Alternativas a evaluarse

- Beneficios / efectos a evaluarse

