



## Serie de Preguntas Frecuentes: Preguntas Sobre los Conceptos Alternativos

### 1. ¿Cómo se redujeron los 42 conceptos alternativos a 12?

El conjunto preliminar de 42 conceptos alternativos evaluados en la fase de Análisis de Alternativas fue identificado a través de las reuniones de ámbito. El conjunto de 42 fue desarrollado a nivel de la selección inicial durante la primer parte de la fase del AA.

Para enfocarse en un conjunto de alternativas más pequeño y viable, se llevó a cabo un proceso de selección. La selección inicial evaluó el conjunto preliminar de conceptos alternativos basados en ocho objetivos enumerados abajo. Cinco objetivos fueron desarrollados para tratar la necesidad del proyecto, y tres objetivos adicionales se desarrollaron para tratar los impactos ambientales, consideraciones de planificación, y eficiencia de los costos:

- Reducir al mínimo los tiempos de viaje
- Mejorar la conectividad y movilidad
- Reducir la congestión en el sistema de autopistas
- Reducir la congestión en el sistema local de calles
- Aumentar el número de usuarios del sistema de transporte
- Minimizar los impactos ambientales y a la comunidad relacionados con el transporte
- Asegurar consistencia con los planes y estrategias regionales
- Maximizar la eficiencia de costos para inversiones públicas

Un total de 23 medidas de desempeño se utilizaron para evaluar cada concepto alternativo. Hubo una a seis medidas de desempeño por cada objetivo. Las medidas de desempeño fueron cualitativas y basadas en evaluaciones técnicas, pero también se basaron en los datos disponibles y representaciones esquemáticas de cada concepto alternativo. La evaluación de la preselección fue realizada por personal técnico con experiencia en las disciplinas pertinentes (análisis de tráfico, planificación del sistema de tránsito, análisis de ingeniería, análisis del medio ambiente, etc.) Se utilizó una escala parecida al estilo de los informes del consumidor.

Para encontrar la mejores alternativas dentro de cada modo, en la selección inicial, el desempeño de cada uno de los 42 conceptos alternativos se comparó con la de otras alternativas del mismo modo. Este paso de la evaluación resultó en la identificación del conjunto de 12 alternativas, representando cada modo del conjunto preliminar de conceptos alternativos.



## 2. ¿Qué sucede con las alternativas que no desempeñan bien durante el proceso de selección? ¿Están descartadas?

Partes de las alternativas seleccionadas pueden ser combinadas con otras alternativas para ayudar a maximizar los beneficios y/o reducir los impactos. Sin embargo, cuando las alternativas son descartadas debido a sus impactos o mal desempeño (por ejemplo, en el derecho de paso) no se van a volver a introducir en el estudio sin hacer grandes modificaciones.

## 3. ¿Con respecto a la alternativa F-7, ¿Cuál sería la longitud de un túnel?

La alternativa F-7 comenzará (en ambos extremos) como una autopista de superficie/hundida, luego hará la transición a un túnel de “corte y cubierta” y luego un túnel terrestre (subterráneo). Desde la perspectiva del conductor, el túnel comenzará con un portal al inicio de las secciones “corte y cubierta” del túnel.

La longitud total de la alternativa F-7 es de 6.3 millas, distribuidos de la siguiente manera:

- Túnel (4.2 millas), comenzando al norte del bulevar Valley y terminando al norte del bulevar California
- Secciones de “corte y cubierta” (0.7 millas), comenzando en los portales al norte de la avenida Hellman (hacia el norte) y al sur de la calle Green (hacia el sur)
- Las secciones de la autopista de superficie/hundida (1.4 millas), conectándose a los finales del SR-710 en cada extremo

Por lo tanto, basados en la ingeniería conceptual, la sección subterránea de la alternativa F-7 es aproximadamente 4.9 millas

## 4. ¿Qué criterios se utilizan para refinar las 12 alternativas?

Ingeniería más detallada y análisis ambiental se llevaron a cabo en las 12 alternativas. Como parte de este proceso, se desarrollaron mejoras y variaciones dando lugar a tres nuevas variaciones de alternativas, a un total de 15. Esas alternativas incluyen BRT (tres alternativas), LRT (cuatro alternativas), autopista (cuatro alternativas), carreteras (dos alternativas) TSM/TDM, y No Construir. Al igual que en la selección inicial, la evaluación se enfocó en los ocho objetivos del proyecto, incluyendo los elementos de necesidad del proyecto y los impactos. En este paso, la evaluación más completa incluyó 42 medidas de desempeño (1 a 11 por cada objetivo). La evaluación, usando esas 42 medidas de desempeño, fueron reportadas en términos técnicos (por ejemplo, 7.022 millones de millas de vehículos, 1.26 por ciento de reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero, o 16,329 nuevos abordajes de tránsito). En última instancia, la evaluación fue simplificada para



enfocarse en los objetivos utilizando una escala de 1 (peor) a 7 (mejor). El proceso de refinamiento utilizó una comparación de pares para eliminar las alternativas que no respondían a la necesidad del proyecto en forma eficaz y/o resultaron en demasiados impactos. El resultado final fue un conjunto de cinco alternativas: BRT, LRT, Autopista, TSM/TDM, y No Construir.

#### **5. ¿Cómo fueron los comentarios de las reuniones de ámbito utilizados en el proceso de determinar las alternativas?**

Los conceptos alternativos fueron seleccionados en base a las opiniones y comentarios recibidos durante las reuniones de ámbito. La gama y el tipo de conceptos alternativos fueron el resultado directo de esta retroalimentación. Los detalles de las alternativas fueron desarrollados por el equipo de estudio para responder a los elementos de necesidad previamente identificados.

#### **6. ¿Existe un análisis de costo/beneficio para cada alternativa?**

El equipo de estudio se encuentra en proceso de desarrollar una estimación preliminar de costos para cada alternativa. Como cualquier proceso de planificación, el estimado se basa en los crecientes niveles de detalle de las alternativas. Los detalles de las estimaciones de costos de las alternativas se incluirán en el Informe de Análisis de Alternativas (AA) que estará disponible a finales del otoño de 2012. Aún no se ha realizado un análisis formal de costo-beneficio. Un análisis preciso de costo-beneficio requiere información de ingeniería más detallada sobre las alternativas, y más detalle del tráfico, derecho de paso, calidad del aire, y datos de ruido de lo que se dispone actualmente. Estos análisis requieren un modelado integral y se completará en el conjunto restante de alternativas como parte del documento EIR/EIS.

#### **7. ¿Estarán los estudios técnicos disponibles al público y se pondrán en el sitio Web?**

Si, los estudios técnicos se harán disponibles para revisión pública y serán publicados en el sitio Web del SR-710 de Metro durante el lanzamiento del borrador del documento ambiental. Durante el desarrollo del borrador del documento ambiental, se proporcionarán actualizaciones periódicas a los interesados para mantenerlos informados.

#### **8. Mientras que los proyectos SR-710 y I-710 son distintos, ¿es la ampliación propuesta del I-710 (también conocido como 710 sur) siendo considerada en el estudio de SR-710 (también conocido como 710 norte?)**

Parte del proceso ambiental es considerar otros proyectos que puedan afectar el área de estudio; esto se conoce como Análisis de Impactos Acumulativos. Las mejoras al Interestadal 710 (I-710) desde los puertos hasta la Ruta Estatal 60 (SR-60) están bajo estudio en un documento ambiental



independiente. El Proyecto del Corredor I-710 está evaluando alternativas para modernizar y agregar carriles al I-710 entre el bulevar Ocean en Long Beach a la autopista SR-60 en el este de Los Ángeles. El borrador del EIR/EIS para este proyecto se distribuyó para un período de revisión pública de 90 días a partir del 29 de junio hasta el 28 de septiembre, 2012, y puede ser visto en: <http://www.dot.ca.gov/dist07/resources/envdocs/docs/710corridor/>. Las necesidades de transporte en el área de estudio del SR-710 (Norte) son diferentes a las del Proyecto del Corredor I-710 en el sur. Estos dos proyectos tienen una utilidad independiente, lo que significa que pueden responder a las necesidades del proyecto definido, pero no dependen de otros proyectos para proporcionar los beneficios de movilidad previstos. Sin embargo, existe el potencial de que los impactos de enfoque sean comunes entre los dos proyectos (así como otros proyectos previstos importantes). Los efectos acumulativos de estos dos proyectos serán estudiados y discutidos en la sección de los Impactos Acumulativos del borrador EIR / EIS del proyecto SR-710 (como fue en el EIR/EIS del Proyecto del Corredor I-710)

#### **9. ¿Por qué no se están considerando alternativas del transporte de mercancías y carga en el estudio SR-710?**

Múltiples estudios han demostrado que los destinos principales de los camiones de carga en el I-710 desde los puertos son las estaciones ferroviarias al sur de la autopista Interestadal 5 (I-5) y los centros de distribución y almacenaje al este del área de estudio a través de la SR-60 y la autopista I-10. Otros estudios han demostrado que la mayoría de los terrenos más adecuados para el desarrollo de futuros centros de almacenaje (grandes, abiertos y planos) también se encuentran en el Inland Empire. Además, mientras que los puertos son un gran generador de camiones, menos del 10 por ciento de los camiones en el Condado de Los Ángeles son del puerto, y menos del 10 por ciento del tráfico total es de camiones. En base a estos datos, menos del 1 por ciento del tráfico del Condado de Los Ángeles son camiones del puerto, y esa estimación es aún menor en el área de estudio. La necesidad del proyecto se enfoca en la congestión regional y local, y alternativas de transporte de mercancías y carga que tocan ese pequeño componente del sistema de transporte no llenan esa necesidad.

#### **10. ¿Quién es el responsable de tomar las decisiones finales con respecto a las alternativas?**

La Junta Directiva de Metro, junto con Caltrans, seleccionarán una alternativa preferida.