

**Informe de la Mesa Directiva**

Caso #:2015-1595, Tipo de Caso:
Moción /Moción para Responder

Agenda Número:22.1

**COMITÉ DE PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN
14 DE OCTUBRE DEL 2015**

**Moción hecha por:
Supervisor Solís tal como fue modificada por Director Knabe**

14 de octubre del 2015

**En referencia al inciso 22, caso 2015-1345
Aspectos del EIR/EIS del Proyecto del Corredor Sur I-710, Presupuesto y
Calendario**

El Corredor I-710 es una arteria de transporte vital que une a las comunidades adyacentes con los Puertos de Los Ángeles y Long Beach con el sur de California y más allá. Siendo un componente esencial del sistema de transporte regional, estatal y nacional, sirve tanto a vehículos de transporte de pasajeros como de mercancías. Como resultado del aumento de población, el aumento en la oferta laboral, el incremento en la demanda de movimiento de mercancías, el aumento de los volúmenes de tráfico y el envejecimiento de la infraestructura, el Corredor I-710 sufre graves problemas de congestión y seguridad. Cabe destacar que el actual Corredor I-710 tiene altos niveles de riesgos para la salud relacionados con elevados niveles de emisiones de micro-partículas de diesel, congestión del tráfico, volúmenes altos de circulación de camiones, altos índices de accidentes y muchas características de diseño que necesitan modernización (la autopista original se construyó entre 1950 y 1960).

El propósito del Proyecto del Corredor I-710 es mejorar la calidad del aire y la salud pública, mejorar la seguridad vial, modernizar el diseño de la autopista, plantear las proyecciones sobre el volumen de tráfico y abordar las proyecciones del aumento de población, empleo y actividades relacionadas con las mercancías. El proyecto incluye un extenso proceso de participación comunitaria que ha sido un foro para que los residentes, los defensores de la comunidad y los municipios locales comenten y hagan recomendaciones para cumplir con el propósito y las necesidades del proyecto. Metro y Caltrans deben asegurarse de que abordamos el propósito y las necesidades del proyecto de una manera que responda a la comunidad, de manera factible y físicamente responsable.

EL COMITÉ DE PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN VOTÓ (3-0) aprobando la MOCIÓN promovida por el Director Solís en la que la Junta de la Mesa Directiva llevó a cabo la aprobación del inciso 22 supeditado al estudio de lo siguiente como parte de la evaluación de las Alternativas 5C y 7 en la

Declaración Complementaria de Impacto Ambiental/ Informe Recirculado del Borrador de Impacto Ambiental del I-710:

- A. Diseño geométrico para el Corredor de Carga I-710 (bajo la Alternativa 7 solamente) que elimina impactos importantes y el desplazamientos de hogares, negocios o recursos comunitarios, tales como, aunque no se limita a, el Refugio Bell o los Centros para Adultos Mayores y las implicaciones de estos tales como el diseño sobre las demandas de tráfico de viajeros y de carga; donde los impactos significativos son inevitables, proporcionar documentación de la razón y las restricciones;
- B. Una opción, bajo la Alternativa 7 únicamente, para evaluar la factibilidad; la tecnología debería estar disponible, para operar camiones cero emisiones únicamente a lo largo del Corredor de Carga como parte del proyecto;
- C. Implementar una mayor frecuencia del servicio *Express Bus Transit* (servicio exprés de transporte público) a lo largo del corredor principal I-710 y el impacto de dicha línea en las demandas de transporte público y transporte de carga;
- D. Incrementar el servicio de transporte público en las rutas de autobús y tren que dan servicio a la zona del proyecto I-710, incluyendo las operaciones de los trenes *Blue* y *Green Line* con un mínimo de 10 minutos entre cada salida y un incremento mínimo del 25% en la frecuencia de las salidas de autobuses locales, autobuses exprés y autobuses colectivos;
- E. Medidas de control de tránsito, manejo de tránsito, sistemas de transporte inteligentes y mejoras en la eficiencia operativa, así como la medición de la rampa de entrada a autopistas y la priorización de las señales del sistema de tránsito, para reducir la congestión en calles y arterias locales antes de considerar la ampliación de carriles.
- F. El uso del mejor equipo disponible de tecnología de control de construcción según lo establecido por la Junta de Recursos del Aire de California;
- G. La construcción de una nueva ciclo vía de Clase I de 8 pies de ancho y puntos de acceso dentro del derecho de vía del Distrito de Control de Inundaciones de Los Ángeles en el dique al Oeste de la cuenca del Río Los Ángeles desde la Autopista *Pacific Coast [Long Beach]* hasta la Autopista *Imperial (South Gate)* para conectarse con la ciclo vía ya existente del Río Los Ángeles;
- H. La construcción de una nueva ciclo-vía de Clase I de 8 pies de ancho y puntos de acceso dentro del derecho de vía de SCE, casi paralelo al *Greenleaf Blvd.*, entre la Línea Azul de Los Ángeles y *Sportsman Drive*;

Caso #:2015-1595, Tipo de Caso:

Moción /Moción para Responder

Agenda Número:22.1

Para los incisos G, H e I ya mencionados, se lleva a cabo un estudio separado del Informe de Impacto Ambiental del I-710 Sur. Trabajar con el CEO para identificar y recomendar el financiamiento que apoye al estudio.

Dar indicaciones al personal de presentar un reporte dentro de los próximos 60 días.

- I. La construcción de una nueva ciclo-vía de Clase I de 8 pies de ancho y puntos de acceso dentro del derecho de vía de SCE y LADWP desde *Willow / TI Freeway [Long Beach]* para conectarse con la ciclo vía en Río Hondo en Avenida *Garfield [South Gate]*. Esta nueva ruta tendría aproximadamente 12 millas de longitud;
- J. Las mejoras a la ciclo-vía ya existente del Río Los Ángeles consisten en seguridad, jardinería, paisaje estructurado, iluminación y las mejoras de acceso y la estación fija incluyendo las que se ubica entre *Ocean Blvd. [Long Beach]* y su terminal norte en Avenida *Slauson [Vernon]*;
- K. El reemplazo/mejoras de aproximadamente 28 puentes / pasos a desnivel ya existentes y la construcción de al menos cinco nuevos puentes peatonales y para bicicletas para garantizar cruces de autopistas y ríos seguros y que sean de fácil acceso para reducir la distancia entre cruces cada ½ milla donde la demanda de acceso ha aumentado a lo largo del corredor del proyecto;
- L. Asegurar la implementación de conversión a Calles Integrales que promuevan "vecindarios habitables" y sustentables para todas aquellas arterias viales, terminales de rampas e intersecciones que forman parte del Proyecto I-710 que se propone. Los diseños deberán ser consistentes con los principios esbozados de Caltrans *Main Streets, California: Guía para mejorar la vitalidad de la comunidad y el transporte*;
- M. De acuerdo con la política de Caltrans, maximizar el número de árboles, arbustos y follaje nuevos dentro de la LÍNEA del estado que sean resistentes a la sequía y tienen bio-secuestro y capacidad de bio-filtración superior, en un esfuerzo para minimizar la eliminación de árboles
- N. De acuerdo con la Junta Regional de la Calidad de Agua y la capacidad del Sistema Municipal de Drenaje y Alcantarillado, se identificarán sitios adecuados dentro del derecho de vía del estado para implementar más y Mejores Prácticas de gestión de aguas fluviales y mejorar la calidad del agua del Río LA y sus ríos afluentes y;
- O. Incorporar en el diseño del proyecto medidas de prevención y minimización para reducir el nivel de impactos a las orillas del Río Los Ángeles, senderos, parques, espacios abiertos, humedales y la jardinería endémica dentro del área del proyecto.

POR CONSIGUIENTE, que la Junta Directiva instruya al Director General a considerar las siguientes medidas de mitigación durante la construcción, paralelamente al proceso EIR / EIS:

- A. Dar instrucciones al personal de monitorear la congestión de tránsito en todas las rutas de trenes y autobuses en el área de construcción del I-710 para identificar y hacer los ajustes necesarios al servicio de transporte con base en las condiciones reales de tránsito para determinar si los servicios Metro deberían de implementar una serie de incentivos durante el periodo de construcción.
- B. Dar instrucciones al personal para identificar posibles programas de incentivos para la línea Azul y los autobuses Metro que se vean afectados por la construcción en el corredor I-710, para considerar medidas de mitigación para ayudar a aliviar el impacto de los retrasos en el servicio de autobuses identificado en el reporte recirculado DEIR / DEIS;
- C. Desarrollar un plan conjunto de difusión comunitaria con las partes interesadas de la comunidad para proporcionar informes trimestrales sobre el progreso del proyecto I-710 al Consejo de Gobiernos de las Ciudades Gateway (GCCOG) y a la comunidad en reuniones / audiencias públicas donde existe la oportunidad de dar opiniones;
- D. Establecer un plan de seguridad para bicicletas y peatones durante la construcción; y
- E. Crear un programa para mitigar el ruido y la contaminación del aire en residencias y escuelas, que se incorporará al Programa de Salud y Beneficios Comunitarios del Corredor I-710

POR CONSIGUIENTE, que la Junta Directiva instruya al Director Ejecutivo para llevar a cabo las siguientes acciones, trabajar conjuntamente con Caltrans y otras dependencias asociadas tanto como sea necesario y de forma paralela en el proceso del EIR/EIS:

- A. Dar instrucciones al personal para incluir el análisis de un programa de adquisición y operación de camiones cero emisiones (Alternativa 7 solamente) en cualquier análisis que se lleve a cabo en cualquier alianza público-privada que se haga para el proyecto;
- B. Trabajar con las jurisdicciones gubernamentales del Consejo de Gobiernos de las Ciudades Gateway (GCCOG) para agregar, alinear y/o asociar las paradas de la ruta de autobús con puntos de acceso a las ciclo-vías circundantes de Clase I para promover aún más la combinación de transporte activo y pasajeros en tránsito; y

Caso #:2015-1595, **Tipo de Caso:**

Moción / Moción para Responder

Agenda Número:22.1

- C. Dar instrucciones al personal de trabajar con grupos comunitarios (grupos religiosos y laborales) en el desarrollo de una Política de Contratación Local y de Gremios Especializados y PLA para trabajos de construcción y una Política de Contratación de Primera Mano para trabajos permanentes creados por el proyecto. Esto debe completarse, a más tardar, cuando se finalice el DEIR / DEIS recirculado.