

Estudio del Corredor Principal I-710 Informe al público: Diciembre, 2003

Estudio regional de interés para los residentes de Bell, Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, Cudahy, Downey, Este de Los Ángeles, Huntington Park, Long Beach, Lynwood, Paramount, Maywood, Rancho Domínguez, South Gate y Vernon

El reto

La congestión vial, el tráfico de camiones, la seguridad vial y las emisiones de diesel son los retos principales que se enfrentan con la autopista I-710. Este estudio constituye el primer paso de un programa que podría tardar 20 años en completarse, e involucra a profesionales de transportes y líderes comunitarios que están trabajando conjuntamente para identificar:

- **dónde** se requieren mejoras,
- **cuáles** mejoras son razonables,
- **cómo** afectarán estas mejoras a las comunidades locales y la congestión vial, y
- **cuándo** se espera realizar estas mejoras.

Se están considerando mejoras en las calles principales, la adición de carriles a la autopista y sus intercambios, y mejoras en el funcionamiento de las calles y autopistas existentes. Además, se tomarán en cuenta medidas ambientales como el mejoramiento de la calidad del aire, barreras acústicas, ajardinamiento y arte público.

La necesidad de mejoras en la I-170

Existen cinco metas prioritarias para el corredor de la autopista I-170:

- **Mejorar la seguridad pública:** *La I-710 es una de las autopistas más inseguras del sur de California, con un promedio de 5 accidentes diarios.*
- **Mejorar la salud pública:** *La contaminación del aire ocasionada por el tráfico en la I-710, incluso las partículas de diesel de los camiones, ya representa un riesgo para la salud de las comunidades vecinas.* Estas condiciones se ven agravadas por los camiones detenidos en la congestión. Se necesitan soluciones para disminuir el nivel de congestión en la I-710 y fomentar el uso de combustibles y motores para camiones más limpios.
- **Mejorar la movilidad:** Se prevé que los volúmenes diarios de tráfico en la ya congestionada I-710 aumentarán de 240,000 en 1999 a más de 300,000 en el 2025. Para el mismo período, se pronostica que los volúmenes diarios de

camiones aumentarán de 29,000 a 75,000. El crecimiento del comercio y la población, junto con el diseño anticuado de esta autopista de los años cincuenta, llevarán a mayor congestión vial y atrasos, y a velocidades de viaje reducidas. El Comité de Supervisión de Políticas (OPC) también destacó que la I-710 forma parte de un sistema regional de transporte que requiere mejoras en todos sus componentes, incluyendo ferrocarriles y transporte público.

- **Revitalizar las comunidades del Corredor:** Durante las últimas décadas, muchas plazas laborales en el campo de la manufactura y tecnología aeroespacial han abandonado esta zona, pero el comercio internacional es un punto fuerte de la economía que aporta negocios y empleos muy necesarios. La infraestructura para alojar este comercio puede fomentar el crecimiento de puestos y negocios a nivel local. Al mismo tiempo, el programa del Corredor puede embellecer y mejorar las comunidades vecinas con estrategias como arte público, ajardinamiento, barreras acústicas, eliminación de graffiti, zonas verdes, mejoramiento de las calles locales y mejoras al transporte público.
- **Sostener las economías regionales, estatales y nacionales:** El Corredor I-710 no sólo es importante para la economía local, sino también para la nacional. Los Puertos de Long Beach y Los Ángeles manejan el 35 por ciento de la carga de contenedores marítimos de los Estados Unidos y suponen 600,000 plazas regionales y varias veces esta cifra en empleos a nivel nacional. El valor comercial, ingresos y rentas fiscales que se generan alcanzan los miles de millones de dólares. El impacto nacional que tuvo el bloqueo laboral de Puertos en el otoño del 2002 demostró claramente que este no es sólo un asunto local. También se espera que el comercio internacional

produzca *el doble del tráfico de camiones para el año 2025*. Este estudio reconoce que se avecinan cambios y que los líderes locales deben trabajar conjuntamente para aprovechar al máximo los beneficios y minimizar los efectos negativos para los residentes locales.

Enfoque del estudio

El Estudio del Corredor Principal es el primer paso de lo que probablemente será un programa de 15 a 20 años. El equipo a cargo del estudio compiló cinco grupos de conceptos diferentes (llamados Alternativas de la A a la E) y analizó sus posibles costos y beneficios. Sus hallazgos se sometieron a los comenarios de los residentes en una serie de Reuniones Abiertas y reuniones comunitarias realizadas en abril y mayo de 2003.

En mayo de 2003, después de recibir la opinión pública, el Comité de Supervisión de Políticas (OPC), integrado por miembros de los Ayuntamientos de las catorce ciudades antes enumeradas, el Condado de Los Ángeles, los Puertos de Long Beach y Los Ángeles, Caltrans, la Autoridad de Transportes Metropolitanos del Condado de Los Ángeles y la Asociación de Gobiernos del Sur del California, tomó tres medidas muy importantes:

1. El OPC adoptó las siguientes directrices:
 - Minimizar la adquisición de derechos de servidumbre con el propósito de preservar las casas, negocios y espacios abiertos existentes.
 - Identificar y minimizar la exposición tanto inmediata como acumulativa a tóxicos y contaminación del aire, con soporte e implementación agresiva de programas de reducción de emisiones de diesel, y uso de combustibles alternativos, lo mismo que de la planeación y diseño de proyectos.
 - Incrementar la seguridad por medio del mejoramiento de los servicios de inspección de camiones, disminución de conflictos entre camiones y autos, y mejoramiento del diseño de carreteras.
 - Disminuir la congestión e intrusión de tráfico en las comunidades y vecindarios por medio de un enfoque integral de sistemas regionales que incluya la adición de la capacidad necesaria, así como la implementación de tecnologías de manejo de sistemas de transporte (TSM) y manejo de la demanda de transporte (TDM) para

aprovechar al máximo los sistemas de autopistas, carreteras, ferrocarriles y transporte público.

- Mejorar la participación pública en el desarrollo y consideración de alternativas y proporcionar asistencia técnica para facilitar la participación pública eficaz.
2. El OPC determinó que ninguna de las alternativas que se desarrollaron y analizaron originalmente sería aceptable para la comunidad. En su lugar, el OPC ordenó el desarrollo de una alternativa híbrida que combine elementos adecuados de todas las cinco alternativas. Estos elementos deben ser aceptables para cada una de las ciudades afectadas a fin de reducir al mínimo las adquisiciones de derechos de servidumbre y preservar las residencias existentes, y a la vez deben funcionar en conjunto como una estrategia integrada congruente con las directrices adoptadas.
 3. El OPC pidió el establecimiento de Comités Asesores Comunitarios tanto a nivel del Corredor como a nivel de las comunidades para aconsejar al OPC acerca de las decisiones del estudio.

Actualmente, se cuenta con los servicios de un facilitador profesional y un ingeniero profesional para ayudar a los comités asesores comunitarios en la formulación de sus recomendaciones al OPC. Las comunidades más afectadas están conformando comités asesores comunitarios locales, y todas las comunidades vecinas de la I-710 están seleccionando sus representantes para el Comité Asesor Comunitario del nivel del Corredor (el Nivel 2). El OPC se está preparando para nombrar hasta 15 miembros en el Comité del Nivel 2 que representarán intereses comerciales, laborales, ambientales, institucionales y académicos.

La meta de los comités y del OPC es recomendar un grupo de proyectos y programas de mejoramiento (llamados "Estrategia de Preferencia Local" [LPS, por sus siglas en inglés] en los documentos del estudio) a las ciudades locales, el Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Acceso al Condado de Los Ángeles y las agencias de financiamiento del transporte. No obstante, también podrían recomendar que no se hagan mejoras en la I-710 ni en las calles aledañas.

Si se selecciona una LPS que recomiende proyectos nuevos de construcción, uno o más de

dichos proyectos se someterá a revisiones públicas adicionales, estudios técnicos, análisis de impacto ambiental, ingeniería, y por último, construcción. Las fechas y plazos de construcción variarán de acuerdo con cada proyecto.