Usted puede ver una copia del Reporte Sumario de Determinación de Alcance en los siguientes lugares:

Ciudad de Buena Park
Departamento de Obras Públicas
La Biblioteca de Buena Park

Ciudad de Commerce
Departamento de Obras Públicas
Biblioteca Sucursal de Atlantic
Biblioteca Sucursal de Greenwood

Downey
Departamento de Obras Públicas
Bibilioteca Municipal de Downey

La Mirada
Departamento de Obras Públicas
Biblioteca del Condado de La Mirada

Norwalk
Departamento de Desarrollo Comunitario
Biblioteca Regional de Norwalk
Biblioteca de Alondra
Biblioteca Pública del Condado de Los Angeles

Santa Fe Springs
Departamento de Obras Públicas
Biblioteca Municipal de la Ciudad de Santa Fe Springs

Más Info

Para Más Información

Puede obtener información sobre el proyecto en el website de Caltrans a: *http://www.dot.ca.gov/dist07/route5/is5_mip.htm*

La información es actualizada periodicamente para mantener al público informado acerca del estado del proyecto.

Puede hacer comentarios por teléfono, correo ó - correo electronico a los siguientes coordinadores del proyecto:

Robert Cady, FHWA Senior Transportation Engineer, California Division, 980 Ninth St., Sacramento, CA 95814-2724, (916) 498-5038, *robert.cady@fhwa.dot.gov*

Jinous Saleh, Caltrans District 7, Division of Environmental Planning, 120 South Spring St., Mail Stop 16A, Los Angeles, CA 90012, (213) 897-0683, *jinous.saleh@dot.ca.gov*

Ralph H. Webb, Executive Director, I-5 Joint Powers Authority, 12700 Norwalk Blvd., Norwalk, CA 90605, (562) 929-5700, *rwebb@socal.rr.com*

Lee Saage, Authority Engineer, I-5 Joint Powers Authority, 12700 Norwalk Blvd., Norwalk, CA 90605, (562) 929-5700, *lee@saage.net*

Programa Tentativo del Proyecto de Mejoramiento Mayor de I5

nombre del segmento	ubicación en I-5	anticipada aprobación inicio del proyecto	proceso de derecho de paso	comenzar construcción
Intercambio de Carmentita	Carmentita Road	sujeto a revisión	sujeto a revisión	sujeto a revisión
A	SR-91 a I-605	verano 2004	verano 2005	verano 2007
B	I-605 a I-710	verano 2005/2006	primavera 2006	primavera 2009
C	Intercambio I- 710	otoño 2006	otoño 2006	invierno 2009/2010

State of California
Department of Transportation
Division of Environmental Planning
120 S. Spring Street, Mail Stop 16A
Los Angeles, CA 90012

otoño 2002

Interstate 5

Proyecto de Mejoramiento del Corredor de la Autopista Interestatal 5

Relatando la cronología del Proyecto de Mejoramiento del Corredor de la Interestatal 5

El camino largo se ensancha

Proyecto de Mejoramiento del Corredor de I-5

Cada día, aproximadamente 200,000 vehículos viajan por la Autopista Interestatal 5 (I-5) entre la Autopista Interestatal 710 (I-710) en el lado norte y la Ruta Estatal 91 (SR-91) en la punta sur. Este tramo de I-5, que fue construido en la década de los 50, es obsoleto e insuficiente para manejar las demandas de tráfico existentes y futuras.

Más gente, carros y camiones son la receta para el embotellamiento permanente. Los planes que se están estudiando incluirán la adición de vías de uso general y de carriles de vehículos de alta ocupación (HOV* por sus siglas en inglés, es decir vehículos con dos o más pasajeros), aumentos de la eficiencia del tráfico en los caminos arteriales, y mejorar los modos que existen del transporte público y sus conexiones con las autopistas. El Proyecto de Mejoramiento del Corredor de I-5 consiste en cuatro segmentos menores, los cuales se implementarán consecutivamente. Estos son: el Proyecto de Mejoramiento del intercambio de Carmenita Road, Segmento A (SR-91 a I-605), Segmento B (I-605 a I-710), y Segmento C (Mejoramiento del Paso con I-710). El Proyecto de Mejoramiento del Corredor I-5 fue facilitado en parte por una contribución de $200 millones del Plan de Alivio de Congestión del Gobernador.

El Proyecto de Mejoramiento del Paso de Carmenita Road, la primera acción para mejorar el corredor, fue aprobado el 29 de marzo de 2002 y actualmente se encuentra en estado de litigio.

La sección de ocho millas de largo que ahora está sujeta a revisión es el Segmento A, que ensanchará la autopista entre SR-91 en el Condado de Orange y I-605 en el Condado de Los Angeles. Actualmente, la Administración Federal de la Carreterra (FHWA*) y Caltrans ha identificado cinco alternativas para consideración entre SR-91 y I-605. Ellas son:

- **La alternativa de no construir**
- **El Manejo de Sistemas de Transporte y El Manejo de Demanda de Transporte:** Mejorar los modos existentes de transporte público (autobús, riel, transporte compartido y arteriales principales del corredor I-5) potencialmente reduciendo el uso personal de vehículos y moviendo a los viajeros diarios a otras formas de transporte e incrementando la eficiencia de tráfico arterial.
- **La Alternativa de Mejoramiento de Tránsito:** mejorar las conecciones existentes entre la autopista y el transporte público (autobus, riel).

*Por sus siglas en inglés.

(se continúa adentro)

El Proceso Ambiental

Antes de que comiencen los estudios de impacto ambiental, es necesario que se lleven a cabo las reuniones sobre la determinación de alcance del proyecto como parte de cualquier proceso de estudio ambiental, que se adhiera a las directrices federales y estatales. La información que fue recogida tras el proceso sobre la determinación de alcance ha sido documentada en un Reporte Sumario de Determinación de Alcance, y está disponible en la Oficina de Caltrans Distrito 7, bibliotecas locales, y en cada una de las ciudades participantes dentro de la Autoridad de Poderes Conjuntos. Un resumen de los temas discutidos en las reuniones está disponible a: http://www.dot.ca.gov/dist07/route5/is5_mip.htm

Lo Que Oímos...

REUNIONES DE DETERMINACIÓN DE ALCANCE

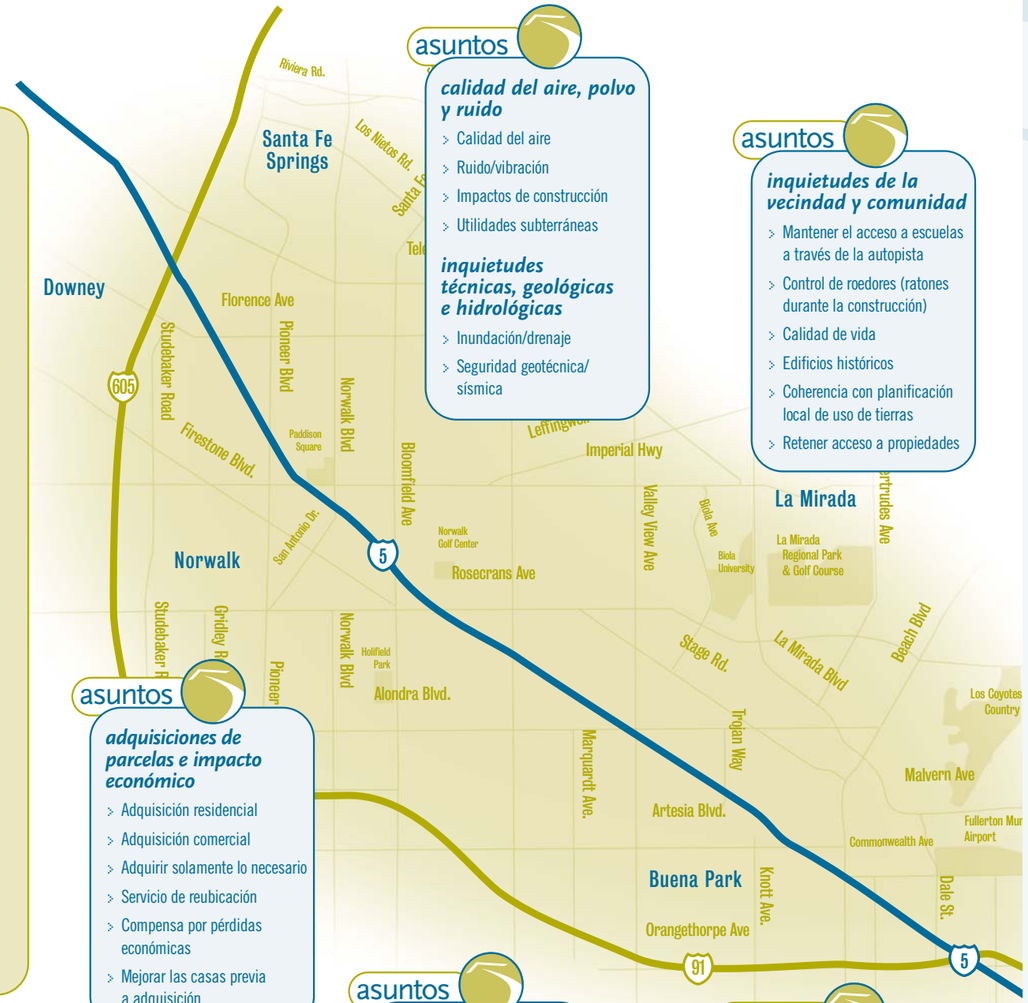
Identificar las inquietudes de la Comunidad

Las reuniones de la determinación de alcance permiten que la comunidad manifieste sus inquietudes en un foro abierto, y dan dirección al personal de FHWA y Caltrans en preparar los estudios ambientales. "Ustedes son los expertos en su comunidad," dijo Ron Kosinski, el Director Diputado del Distrito, División de Planificación Medioambiental de Caltrans, a uno de los grupos de determinación de alcance en diciembre. "Nosotros no los somos. Somos los visitantes. Y por eso quisiéramos oír sus conceptos e inquietudes, y cuáles piensan ustedes que son los temas importantes." Las reuniones de determinación de alcance proporcionaron un foro para identificar las inquietudes relevantes, para que los temas importantes fueran estudiados y documentados en el reporte ambiental. Por incluir las inquietudes y temas del público temprano en el proceso, la necesidad de hacer revisiones al documento luego es minimizada. Las actividades de determinación de alcance hacen una base sólida para el resto del proceso de la toma de decisiones.

Los temas e inquietudes discutidos en las reuniones en diciembre del 2001 se enfocaron a:

- **Alineación y alternativas** (¿Cómo afecta el proyecto los pasos, las rampas de entrada y salida, y el tráfico de camiones y vagones de mercanías?)
- **Adquisición de terrenos y los impactos económicos al comercio**
- **Mitigación de ruido** (paredes que mitigan el sonido)
- **Calidad del aire**
- **Comunicación entre personas con intereses**
- **Programa y cronograma de construcción**

FHWA y Caltrans actualmente están refinando las cinco alternativas según la información pública y los resultados del análisis técnico. Dentro de los diez meses entrantes, FHWA y Caltrans prepararán el Reporte de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS*). Las agencias y el público tendrán 60 días dentro de los cuales podrán presentar comentarios y preguntas relacionados con el documento. Una serie de reuniones públicas también se realizarán durante ese tiempo. Cuando termine el periodo de 60 días, se prepararán respuestas a los comentarios y éstas serán incorporadas en la versión final del EIR/EIS, con una fecha de difusión tentativamente programada para diciembre del 2003. La versión final del EIR/EIS identificará una alternativa seleccionada, y se hará circulada por un examen público de 30 días. Después, FHWA promulgará una Acta de Decisión (ROD*), que incluya las respuestas a los comentarios sobre la versión final del EIR/EIS.



asuntos

calidad del aire, polvo y ruido

- Calidad del aire
- Ruido/vibración
- Impactos de construcción
- Utilidades subterráneas

inquietudes técnicas, geológicas e hidrológicas

- Inundación/drenaje
- Seguridad geotécnica/ sísmica

asuntos

inquietudes de la vecindad y comunidad

- Mantener el acceso a escuelas a través de la autopista
- Control de roedores (ratones durante la construcción)
- Calidad de vida
- Edificios históricos
- Coherencia con planificación local de uso de tierras
- Retener acceso a propiedades

asuntos

adquisiciones de parcelas e impacto económico

- Adquisición residencial
- Adquisición comercial
- Adquirir solamente lo necesario
- Servicio de reubicación
- Compensa por pérdidas económicas
- Mejorar las casas previa a adquisición

asuntos

alineación y tráfico

- Una autopista de 10 carriles es la Alternativa Preferida Localmente
- Bajar la autopista
- Restringir los camiones
- Identificar los desvíos
- Construir un intercambio tipo Bloomfield

asuntos

políticas y procesos

- Actualizar la información en los websites
- Se necesitan reuniones especiales sobre la adquisición de propiedades
- ¿Es el proyecto un uso eficiente de fondos públicos?
- ¿Existe una lista de invitación?

(continuado de la portada)

- **La Alternativa de Servicio de 10 Carriles:** Construir dos carriles nuevos en cada dirección en la autopista. (Flujo Mixto y/o HOV)
- **La Alternativa de Servicio de 12 Carriles:** Construir tres carriles nuevos en cada dirección. (Flujo Mixto y/o HOV)

En diciembre del 2001, se realizaron varias reuniones sobre la determinación de alcance del Segmento A para las agencias públicas y el público en general, en el área bajo estudio del Proyecto I-5. Representantes de las ciudades de Santa Fe Springs, La Mirada, Downey, Buena Park, Commerce y Norwalk, y también la Agencia de Transporte Metropolitano del Condado de Los Angeles (LACMTA*) y la Patrulla de Autopistas de California asistieron. Se realizan reuniones sobre la determinación de alcance del proyecto para identificar asuntos claves y inquietudes de las personas afectadas más directamente por el proyecto. Al adherirse a las normas establecidas por la Ley Nacional de Regulación Medioambiental (NEPA*), y el Acto de Calidad Medioambiental de California (CEQA*), reuniones sobre la determinación de alcance del proyecto proveen una descripción del proyecto en su totalidad y ofrecen un foro para comentarios públicos.

Noticias de la Autoridad de Poderes Conjuntos (JPA)

En 1991, un grupo de seis ciudades que bordean el corredor de I-5 se juntaron y formaron el Consorcio de Ciudades I-5 de Autoridad de Poderes Conjuntos (JPA*) con el fin de trabajar en conjunto con las agencias de transporte a mejorar la autopista. Las ciudades son: Santa Fe Springs, La Mirada, Downey, Buena Park, Commerce y Norwalk.

Según asevera Lee Saage, ingeniero de JPA, el consorcio ayuda a traerle una perspectiva local al proceso de planificación para asegurar que las inquietudes de transporte sean balanceadas con las inquietudes locales, tales como el acceso comercial y residencial y la pérdida económica y de empleo, reservas de impuestos e ingresos.

La misión de JPA es representar las empresas y a los vecinos dentro del corredor, y a la vez incrementar la capacidad y eficiencia de I-5. Para lograr esa tarea, JPA está colaborando con varias agencias de transporte a identificar soluciones que eviten los impactos económicos y sociales.

El ensanchamiento de la autopista es solamente un aspecto de una solución final y por sí mismo no puede resolver los problemas de congestión y mobilidad del corredor I-5. Es necesario que otros modos de transporte, incluyendo los sistemas de tránsito público y arteriales regionales, sean incluidos conjuntamente en el proyecto del corredor.

JPA es parte de una aventura colaboradora, que incluye FHWA, la Administración de Tránsito Federal, Caltrans, LACMTA, la Autoridad de Transporte del Condado de Orange (OCTA*) y la Asociación de Gobiernos de California del Sur (SCAG*), que patrocinó la preparación del Estudio de Inversión Mayor (MIS*) de la congestión de I-5 en 1995. El grupo elaboró una opción de transporte monetariamente factible y multi-modal que incrementaría la capacidad de vehículos por el corredor mientras promovería seguridad y eficiencia.

Como parte del MIS, seis alternativas fueron elaboradas y evaluadas. En enero del 1998, Caltrans y las agencias locales escogieron una de ellas, conocida como la Alternativa Preferida Localmente (LPA*). Esta alternativa incrementaría la autopista existente por dos vías para un total de diez carriles. Los dos carriles consistirán en uno de uso general y el otro para vehículos de alta ocupación. Además, LPA incorporará otros elementos multi-modales tales como: autopista, autobús, riel, sistemas inteligentes de transporte, el manejo de demanda de transporte, camiones, vehículos de alta ocupación, y mejoramientos de la autopista. LPA será evaluada e incorporada en el proceso del EIR/EIS*.

*Por sus siglas en inglés.