

# Agradecimientos

## Miembros del Comité del Nivel 2

Glenna J. Amos\*  
*Ciudad de South Gate*  
Harold Arsenian\*  
*Ciudad de Vernon*  
Dr. Ed Avol  
*Facultad de Medicina de la USC*  
Hamid Bahadori  
*Automobile Club of Southern California*  
Gerald Burgess\*  
*Ciudad de Paramount*  
Victor Caballero\*  
*Ciudad de Huntington Park*  
Gustavo Camacho\*  
*Los Angeles Este*  
Malcolm Carson  
*Legal Aid Foundation of Los Angeles*  
Roberto Chavez\*  
*Ciudad de Compton*  
Louis Diaz  
*International Brotherhood of Teamsters*  
Clifford Dunbar\*  
*Ciudad de Bell Gardens*  
Bob Eula\*  
*Ciudad de Commerce*  
Belinda Faustinos  
*San Gabriel and Lower Los Angeles Rivers and Mountains*

*Conservancy*  
Larry Galvan\*  
*Ciudad de Cudahy*  
Julie C. Gonzalez\*  
*Ciudad de Bell*  
Steve Goodling  
*Long Beach Area Convention and Visitors Bureau*  
Patricia Herrera\*  
*Ciudad de Long Beach*  
Roger Holman\*  
*Ciudad de Long Beach*  
Alan Hose\*  
*Ciudad de Long Beach*  
Tom Houston\*  
*Ciudad de Compton*  
Randy Kendrick  
*Ciudad de Bell*  
Bobbi Kimble\*  
*Ciudad de Long Beach*  
Angelo Logan  
  
*Coalición para la Justicia y Salud Ambiental (Coalition for Environmental Health and Justice)*  
Dr. Joseph Magaddino  
*California State University at Long Beach*  
Mandy McLaughlin\*  
*Ciudad de Compton*  
Dr. Domenick Miretti

*Asociación de Empleados Marítimos*  
Dr. Elisa Nicholas  
*Alianza de Niños con Asma de Long Beach (Alliance for Children with Asthma)*  
Harold Omel\*  
*Ciudad de Long Beach*  
Servando Ornelas\*  
*Los Angeles Este*  
Bill Pagett  
*Comité Asesor Técnico Presidente*  
Noel Park  
*San Pedro Peninsula Coalición de Propietarios*  
Ray Park\*  
*Ciudad de Carson*  
Luis Romero\*  
*Ciudad de Maywood*  
Patty Senecal  
*Transport Express*  
Harold Tseklenis\*  
*Ciudad de Downey*  
Linda Vitale\*  
*Ciudad de Long Beach*  
Rod White\*  
*Ciudad de Lynwood*  
Harold Williams  
*Consejo de Gobiernos de South Bay*

\*Miembro designado del Comité Comunitario del nivel 1 en representación de las comunidades del corredor.

Observación: Durante el proceso algunas comunidades cambiaron sus representantes.

## PERSONAL COLABORADOR

*Metro*: Lynda Bybee, Susan Gilmore, Ray Maekawa, Ernest Morales  
*Consejos de Gobierno de las ciudades de acceso*: Deborah Chankin, Richard Powers, Jerry Wood  
*MIG*: Pat McLaughlin, Esmeralda Garcia, Katherine Padilla

# Resumen Ejecutivo

## Introducción

Este informe presenta el consenso final al que se ha llegado luego de seis meses de deliberaciones de un grupo multidisciplinario designado por las comunidades que viven a lo largo del corredor I-710 y el Comité de Supervisión de Políticas (OPC) del Corredor Principal I-710. Este grupo, denominado Comité del Nivel 2, representó a una amplia base de partes interesadas, que incluyen las comunidades locales, el ámbito académico, ambiental, empresarial y de la justicia comunitaria y ambiental. Se invitó a las comunidades que se encuentran a lo largo del corredor, y que más han sufrido sus impactos, a integrar los comités de nivel comunitario (conocidos como Comités del Nivel 1). Los presidentes de estos comités también estaban representados en el Comité de Nivel 2, junto con un representante designado por cada Consejo de Ciudad en las restantes ciudades del corredor.

Los principios orientadores que se detallan a continuación definen las prioridades del Comité del Nivel 2 y reflejan la opinión consensuada durante este proceso.

- 1. Estamos hablando de un corredor: las consideraciones van más allá de la autopista y la infraestructura.**
- 2. La consideración principal es la salud.**
- 3. Cada acción debe verse como una oportunidad de reparar y mejorar la situación actual.**

El Comité reconoce que es necesario hacer algo para abordar la problemática de la congestión en el diseño actual de la autopista I-710. El elevado número de camiones en la autopista absorbe toda la capacidad, y la combinación de automóviles y camiones plantea un grave problema de seguridad. El comité está de acuerdo en que el concepto de diseño híbrido presentado podría cumplir con las metas de construcción propuestas en una forma tal que refleje las inquietudes y recomendaciones del CAC del Nivel 1 para sus comunidades, exceptuando el área de City of Commerce y la zona este de Los Ángeles. No obstante, el corredor I-710 es mucho más que un lugar por donde pasan camiones para llegar a su destino final. Es el lugar donde se encuentran nuestros hogares, nuestras empresas, nuestras escuelas, nuestros parques y donde desarrollamos nuestras vidas. Hoy en día, las partículas y otros contaminantes originados en el tránsito de

camiones con motores diesel en el Corredor I-710 y los puertos de Long Beach y de los Ángeles (8) constituyen la preocupación primaria de nuestras comunidades en el área de salud relacionada con la calidad del aire. **Por este motivo, las condiciones para encarar las principales mejoras de infraestructura deben ser las siguientes:**

1. Implementar un plan de acción en los distintos niveles del corredor para mejorar la calidad del aire de la comunidad
2. Las principales mejoras de infraestructura dependen de que se puedan lograr las metas de calidad de aire para proteger la salud pública; la calidad de aire del corredor debe cumplir con las normas del condado, estatales y federales antes de comenzar la construcción de la vía principal y todo el proyecto completo debe generar una reducción neta de los contaminantes de criterio.
3. Antes de iniciar el proceso de revisión ambiental, todos los Comités Asesores del Nivel 1, deben haber avalado el diseño conceptual de mejoras para la autopista.
4. Antes de favorecer la adopción de una alternativa, el OPC debe realizar un estudio y el análisis de costo-beneficio de las alternativas potenciales de traslado de mercaderías propuestas frente a la opción de incrementar la capacidad en la Autopista -710.
5. Se debe realizar un estudio del impacto causado por la construcción en la calidad del aire, el tráfico, la congestión, el ruido así como también el impacto que sufrirán las comunidades circundantes y en caso de que la construcción avance, se deberán elaborar planes específicos de atenuación de ruidos para minimizar y atenuar el impacto de la construcción en estas comunidades.
6. Los grandes mejoramientos de infraestructura deberán condicionarse al logro de una disminución neta de los impactos del ruido en las comunidades afectadas.

El Comité reconoce que ciertos aspectos de los conceptos de diseño, en especial en los ramales designados, deben ser adecuados para la implementación, antes de abordar los problemas de la “vía principal”. Sin embargo, estas mejoras no pueden interpretarse en forma aislada de todas las otras recomendaciones concernientes tales como la salud pública, el mejoramiento a las comunidades y la disminución de ruidos. El diseño de la I-710 debe tener en cuenta la seguridad y la calidad de vida de las comunidades ubicadas en el corredor, y prever cinturones verdes y espacio abierto.

Este Resumen Ejecutivo presenta una sinopsis de los hallazgos y recomendaciones del comité en seis áreas temáticas. (En el informe completo se pueden consultar más detalles.)

## **SALUD**

La calidad del aire es el problema de salud pública número uno. La mala calidad del aire ha tenido efectos perjudiciales significativos sobre la salud pública, la economía, el medio ambiente y las comunidades del corredor. Las partículas y otros contaminantes que origina el tránsito de camiones con motores diesel en el Corredor I-710 y los puertos de Long Beach y de los Ángeles constituyen la preocupación primaria de nuestras comunidades en el área de salud relacionada con la calidad del aire. La primera consideración para aprobar cualquier mejoramiento en el corredor I-710 debe ser la capacidad del proyecto de reducir el impacto sobre la calidad del aire. Por este motivo, estas medidas deben ser adoptadas antes de comenzar la construcción del proyecto de "la vía principal" para reducir la contaminación.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para la mejora de calidad del aire.

1. Elaborar un plan de acción para mejorar la calidad del aire en el corredor.
2. Implementar un plan de acción en los distintos niveles del corredor para mejorar la calidad del aire de la comunidad.
3. Poner en ejecución políticas y programas locales de combustibles alternos/electrificación y/o hidrógeno para reducir las emisiones de motores diesel
4. Buscar oportunidades que permitan lograr más mejoras.
5. Implementar estrategias para el mejoramiento de la calidad del aire específicamente para el puerto.

## **EMPLEOS Y DESARROLLO ECONÓMICO**

Los puertos gemelos de la bahía de San Pedro generan beneficios económicos significativos para toda la región. Sin embargo, el costo asociado con el traslado de mercaderías lo soportan fundamentalmente las comunidades locales. Estos costos externos, incluso el aumento de los niveles de contaminación, han reducido el atractivo y las condiciones de vida de estas comunidades. Para abordar este desequilibrio, los residentes y empresas locales deben transformarse en beneficiarios netos del crecimiento sostenido del comercio internacional a través

de los puertos locales. La mejora de la calidad del aire y el medio ambiente es esencial para que el área pueda aprovechar y capitalizar los activos de la zona. Además, se necesita invertir en educación para continuar diversificando la economía y ofrecer una oportunidad económica a los residentes.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para las mejoras económicas:

Posicionar el corredor I-710 y las comunidades de acceso para la economía pospetrolera.

Crear un entorno comunitario que atraiga y retenga a empresas y residentes que puedan respaldar una nueva economía de las ciudades de la zona de acceso.

Permitir a las comunidades del corredor I-710 y la zona de acceso tornarse más proactivas en la economía de hoy.

Instituir programas y asociaciones con alcance a todo el corredor a fin de dotar a los residentes del área de las destrezas necesarias para acceder a puestos de trabajo mejor remunerados en esta nueva economía.

Mientras se promueve la importancia de todas las empresas, reconocer específicamente a la pequeña empresa como factor de impulso emergente de la economía, y promover su crecimiento en el seno de las comunidades.

En concordancia con la legislación actual, promover políticas en el plano regional, estatal y nacional a fin de exigir a las empresas que se benefician con las mejoras potenciales de la autopista I-710, que paguen salarios vitales.

## **SEGURIDAD**

El corredor I-710 es una de las autopistas más inseguras del estado. El aumento en el tránsito de camiones, los conflictos entre automóviles y camiones, la infraestructura cada vez más antigua y el diseño obsoleto constituyen una suma de causas de accidentes en la autopista y sus alrededores. La alta concentración de camiones de modelos más viejos, que frecuentemente se descomponen, genera un peligro significativo para la seguridad, como así también lo es, el ingreso de camiones

en las comunidades y vecindarios cercanos. Así como el Corredor Alameda contribuyó a reducir los conflictos que se producían entre trenes y automóviles, toda mejora al corredor I-710 debe resolver los conflictos inherentes entre automóviles y camiones.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para las mejoras de seguridad:

1. Continuar con el apoyo a los programas de seguridad y su implementación.
2. Incrementar la aplicación de las leyes y reglamentaciones de tránsito y seguridad vehicular.
3. Ampliar la educación pública y de los conductores de camiones con respecto a temas de seguridad y otros relacionados con los vecindarios.
4. Implementar mejoras a la infraestructura.
5. Separar camiones y automóviles

## **RUIDO**

El exceso de ruido constituye un serio problema para la salud pública en el corredor cuya resolución no consiste en construir más paredes de sonido. Un análisis integral del ruido a lo largo del corredor debe conducir a un plan que reconozca los impactos sobre la salud de nuestras comunidades y procure resolver dichos impactos ofreciendo las soluciones adecuadas. Los grandes mejoramientos de infraestructura deberán condicionarse al logro de una disminución neta del impacto del ruido en las comunidades afectadas.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para las mejoras de control del ruido:

Proveer paredes de sonido apropiadas y efectivas para reducir los impactos del ruido en los vecindarios y las escuelas adyacentes a la autopista.

Implementar programas de atenuación de ruidos.

Realizar un estudio para evaluar cómo impactará en las comunidades la extensión del horario de acceso para el tráfico de camiones y las operaciones portuarias durante las 24 horas, los 7 días de la semana, y evaluar qué atenuaciones pueden ser adecuadas.

## **CONGESTIÓN Y MOVILIDAD**

El propósito fundamental del alivio de la congestión debe ser mejorar la calidad de vida y la vitalidad económica del corredor, y no ser simplemente un medio para facilitar el crecimiento del puerto. La capacidad actual del corredor no es adecuada ni siquiera para las exigencias actuales del área. Las condiciones que existen en el corredor actualmente, son inaceptables. Las estrategias sugieren un enfoque que ofrezca múltiples opciones de movilidad personal (automóvil, tránsito peatonal, bicicletas y tránsito masivo) dentro del corredor. Asimismo, el movimiento de mercaderías requiere un abordaje integral y regional que reduzca los cuellos de botella que se producen en todos los segmentos: embarcaciones, camiones y ferrocarriles.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para abordar los problemas de congestión y movilidad:

Maximizar el uso de la infraestructura existente.

Implementar la ampliación de las soluciones para el tránsito público.

Implementar una amplia red para bicicletas y peatones que conecte toda el área.

Desarrollar un plan de implementación coherente con las ciudades y los residentes, a fin de mitigar los impactos de la construcción y preservar el acceso.

Respalda la planificación en la que colaboren todos los puertos a lo largo de la costa oeste.

## **MEJORAMIENTOS A LAS COMUNIDADES**

El corredor I-710 es más que un lugar de paso de los camiones que lo atraviesan rumbo a su destino final. Es el lugar donde se encuentran nuestros hogares, nuestras empresas, nuestras escuelas, nuestros parques y donde desarrollamos nuestras vidas. Los planes de mejoras futuras en el corredor I-710 no se proponen para abordar únicamente los problemas de congestión y movilidad. Por el contrario, un corredor I-710 revitalizado puede ser el catalizador que permita mejorar la calidad de vida de las comunidades locales a lo largo del corredor, y hacer del área un lugar aún más deseable para vivir, trabajar y divertirse. Las mejoras de infraestructura también deben estar condicionadas por la firma de acuerdos satisfactorios con las comunidades vecinas para lograr atenuar por completo los impactos estéticos negativos y aquellos que surjan por el incremento de luz y reflejos.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias de mejoras comunitarias:

Preservar y mejorar los parques existentes, los espacios abiertos y las áreas naturales.

Desarrollar e implementar proyectos de mejoras para la comunidad.

Ofrecer programas para minimizar el impacto de la construcción.

Elaborar e implementar un plan de embellecimiento de calles.

Atenuar la luz y el reflejo en las comunidades circundantes.

## **CONCEPTOS DE DISEÑO**

Es necesario recurrir a un nuevo concepto de diseño para la autopista I-710 y/o elegir formas alternativas de transporte para los vehículos y el movimiento de mercaderías, que responda a las recomendaciones de diseño específicas elaboradas por los Comités de Asesoramiento Comunitario (CAC) del Nivel I. El diseño híbrido, tal como se ha desarrollado hasta la fecha constituye un trabajo concreto tendiente a alcanzar esta meta. Sin embargo, para tomar las decisiones finales sobre la configuración del proyecto hace falta incorporar más estudios de la zona este de Los Ángeles y de City of Commerce, una vez terminados los estudios de costo-beneficio y ambientales. El diseño del I-710 debe tener en cuenta la seguridad y la calidad de vida de las comunidades ubicadas junto a la autopista, y prever cinturones verdes y espacios abiertos.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para alcanzar el concepto de diseño propuesto:

Avalar las recomendaciones específicas del CAC del Nivel 1, incluido el Apéndice.

Respalda las mejoras de optimización de la capacidad para la Autopista I-710 una vez cumplimentadas las condiciones que se recomiendan en este informe, incluidas las que figuran en las recomendaciones elevadas por los CAC del Nivel 1 y del Nivel 2.

Si de los estudios económicos y ambientales surgiera la necesidad de ampliar la autopista, se deberá contemplar el desarrollo de una nueva infraestructura de transporte para el I-710 que separe vehículos y camiones.

Si de los estudios económicos y ambientales surgiera la necesidad de ampliar la autopista, se deberá contemplar la ubicación de nuevos carriles para camiones de forma tal que minimicen los impactos que sufrirá la comunidad.

Rediseñar los enlaces inseguros y congestionados sobre la I-710

Considerar las necesidades y requerimientos futuros al implementar el nuevo diseño de la I-710

Si de los estudios económicos y ambientales surgiera la necesidad de ampliar la autopista, se deberán contemplar que las mejoras de la autopista existente cumplan con los criterios expuestos en el presente informe.

## **JUSTICIA AMBIENTAL**

Durante los cincuenta años que transcurrieron desde que se construyó la autopista, a lo largo del corredor se han ido asentando poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Desde hace muchos años, la gente que vive dentro del corredor ha estado soportando una carga injusta de problemas de salud, económicos y de calidad de vida. La justicia ambiental requiere un mecanismo para que la participación de todas las personas que participan en el proceso de toma de decisiones sobre transporte sea significativa, y además debe garantizar que las comunidades minoritarias y de bajos ingresos reciban una distribución equitativa de los beneficios del transporte.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para las mejoras de control del ruido:

Incluir la participación significativa de todas las comunidades del corredor en el proceso de planificación e inclusive que cuenten con la prestación de un servicio de traducción adecuado. Garantizar que los impactos no recaigan en forma desproporcionada sobre los habitantes de bajos ingresos o de color. Garantizar que los beneficios de los proyectos se encaucen hacia las comunidades del corredor.

## **ORGANIZACIÓN Y PROCESO**

Para garantizar que la implementación del trabajo realizado por el Comité del Nivel 2 se lleve a cabo tal como se expone en el informe completo, se recomienda la creación de un grupo de

trabajo con representantes del CAC del Nivel 2, el OPC y el TAC para planificar y supervisar la implementación de las condiciones y recomendaciones del CAC del Nivel 2.

El Comité del Nivel 2 recomienda implementar las siguientes estrategias para abordar los problemas de organización y procesos:

Este informe del Nivel 2 quedará formalmente incluido en la orden del día y se presentará al OPC en la fecha convenida en el mes de setiembre de 2004 para su consideración y resolución. Se invitará a todos los miembros del Nivel 2 a la reunión del OPC, en la que un grupo representativo de los voceros del Nivel 2 presentará el informe del Nivel 2.

Luego de la reunión del OPC, habrá una o varias reuniones de seguimiento del Comité de Nivel 2 para analizar las acciones tomadas por el OPC.

Antes de iniciar formalmente un estudio de impacto ambiental para el Estudio del Corredor Principal I-710, Metro (MTA) y los Consejos de Gobierno de las Ciudades de Acceso trabajarán con las comunidades, los organismos correspondientes, las organizaciones y los grupos comunitarios para elaborar un proceso de colaboración que incluya la participación comunitaria en el proceso de análisis ambiental. La participación durante este proceso continuará durante la elaboración del informe de impacto ambiental.

## **CONCLUSIONES Y PRÓXIMOS PASOS**

Este informe ha sido preparado por el CAC del Nivel 2 para el Comité de Supervisión de Políticas del I-710. El Comité espera que sus recomendaciones sean implementadas por el OPC, el Consejo de Gobiernos (COG) de las Ciudades de Acceso, la Autoridad de Transportes Metropolitana del Condado de Los Ángeles (Metro), la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) y el Departamento de Transporte de California (Caltrans). de Gobiernos del Sur de California (SCAG) y el Departamento de Transportes de California (Caltrans). Además, esperamos que nuestras recomendaciones sean utilizadas como orientación necesaria para planificar y desarrollar las mejoras futuras del corredor. El Comité y las comunidades que representamos esperamos tener una significativa participación formal y continua en el proceso de mejoras del corredor I-710 así como también trabajar con el OPC y con los patrocinadores de los futuros proyectos a fin de lograr el mejoramiento y la revitalización del Corredor I-710.