

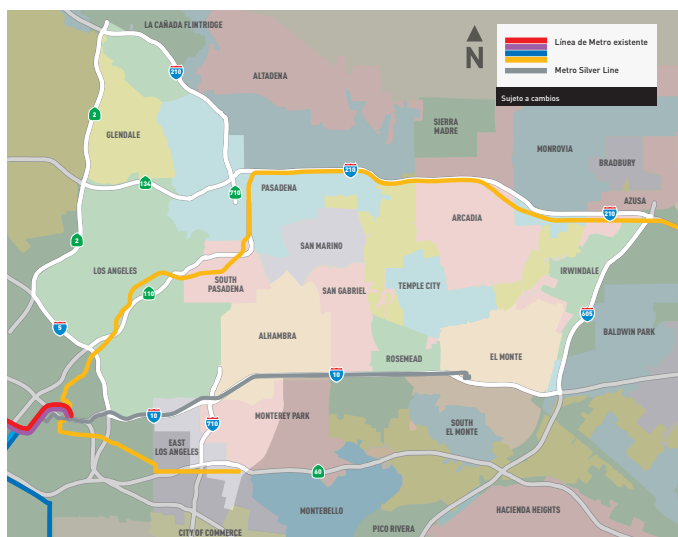
Estudio de la Ruta Estatal 710 Norte

ANÁLISIS DE COSTOS Y BENEFICIOS

Historial del estudio

El Estudio de la Ruta Estatal (SR-710) Norte fue iniciado hace 4 años para aliviar las restricciones de movilidad en un área de estudio, que expande más de 100 millas cuadradas, y abarca el este/norte de Los Angeles y el oeste del Valle de San Gabriel. Después de una rigurosa investigación y proceso de selección, cinco alternativas fueron avanzadas para analizarse en un Borrador de Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS). El Borrador del EIR/EIS para el Estudio SR-710 Norte se distribuyó para su revisión pública y comentarios desde el 6 de marzo de 2015 hasta al 5 de agosto de 2015.

Durante el periodo formal de revisión pública que duró más de 150 días, Metro y Caltrans recibieron aproximadamente 2,600 respuestas que representan más de 8,000 comentarios que requieren de una respuesta en el EIR/EIS Final del Estudio. Actualmente, el equipo de estudio está revisando todos los comentarios recibidos y desarrollando respuestas para su inclusión en el EIR/EIS Final.



Resumen del análisis de costo-beneficio

Un Análisis de Costos y Beneficios (CBA) fue solicitado por la Junta Directiva de Metro antes de comenzar el Estudio SR-710 Norte. Como referencia dentro del Borrador EIR/EIS (capítulo 2, sección 2.3, página 2-107), el CBA se considerará en conjunto con la información proporcionada en la tabla 2.15 (Sumario de Alternativas e Impactos) durante la identificación de la alternativa preferida.

Diferencias claves entre el Borrador de EIR/EIS y el CBA son:

- > El Borrador para el EIR/EIS Estudio 710 Norte es un documento que analiza los impactos sociales y ambientales de alternativas propuestas. Es apoyado por más de dos docenas de estudios técnicos (por ejemplo, tráfico, calidad del aire, ruido, etc.)
- > El CBA es un medio de la aplicación de un valor económico (monetario) a las alternativas (propuestas de transporte), que permite que los costos de cada alternativa se comparen directamente con los beneficios que ofrecerá la alternativa.

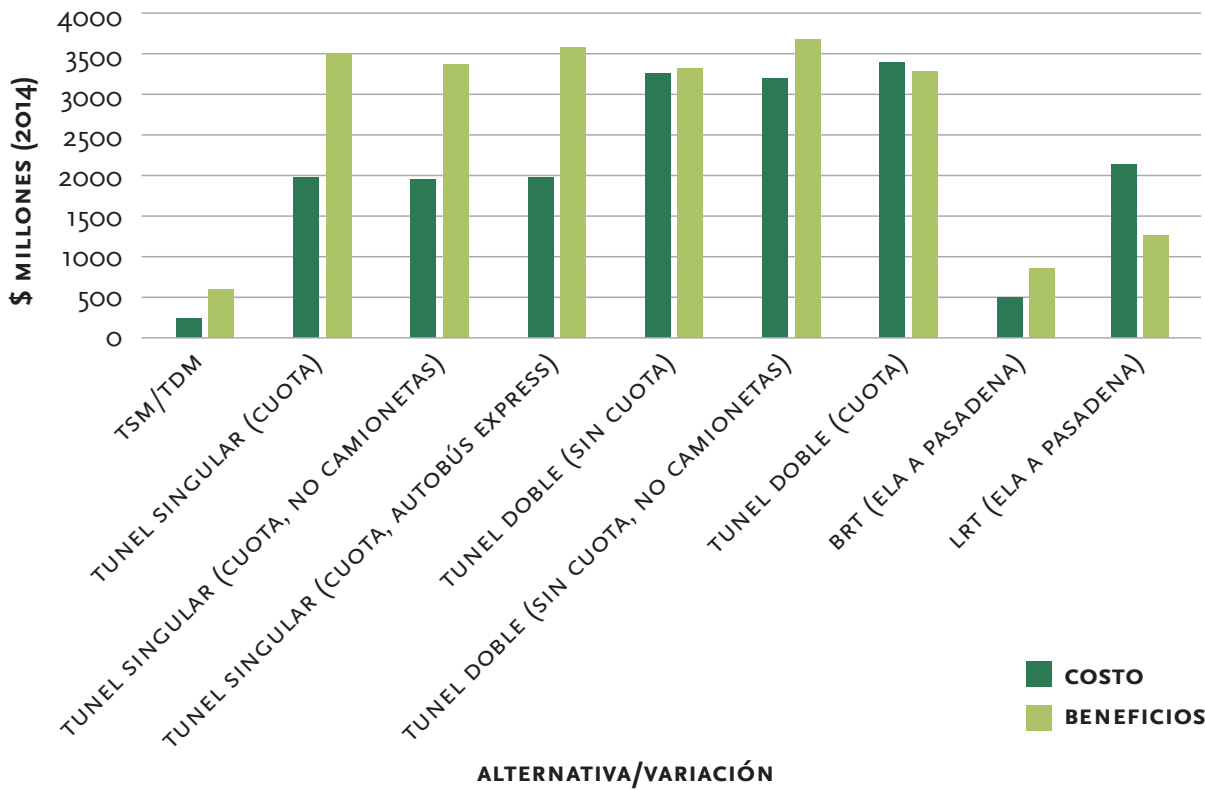
Como resumen, los puntos principales del CBA para el Estudio SR-710 Norte son:

- > No es el propósito de la CBA para servir como un documento independiente para tomar decisiones. Viabilidad financiera fue una de 40 medidas de rendimiento utilizadas para evaluar las alternativas del Estudio de SR-710 Norte.
- > El CBA captura el relativo costo/beneficio de cada alternativa de construcción multimodal del Estudio SR-710 Norte en comparación con la alternativa de No construir.
- > Factores evaluados en el CBA para cada alternativa del Estudio SR-710 Norte incluyen:

BENEFICIOS EN TIEMPO DE AHORRO PARA VIAJES	EFFECTOS DE SEGURIDAD
GASTOS DE CAPITAL (CONSTRUCCIÓN Y ADQUISICIÓN DE DERECHO DE PASO)	EFFECTOS DE EMISIONES
AHORROS DE COSTO PARA OPERACIONES DE VEHÍCULOS	BENEFICIOS DE EMPLEO
COSTOS DE OPERACIONES Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA	VALORES RESIDUALES

- > El valor presente neto (net present value, NPV) es un indicador financiero que describe la diferencia entre el valor actual neto de beneficios y valor presente neto de costos.
- > En general, un valor actual neto positivo indica un mejor retorno sobre una inversión. La alternativa de túnel de autopista (variación de túnel singular) tiene el mayor NPV como se muestra a continuación.

COMPARACIÓN DE COSTOS Y BENEFICIOS



CINCO ALTERNATIVAS EVALUADAS EN EL CBA



NO CONSTRUIR

Incluye proyectos de transporte planeados y mejoras ya programadas, excluyendo las mejoras previstas en el corredor del SR-710.

GESTIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE/GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE (TSM/TDM)

Incluye mejoras operativas, mejoras de capacidad y estrategias de gestión de la demanda a lo largo de la zona de estudio.

TRANSPORTE DE AUTOBÚS RÁPIDO (BRT)

Proporciona servicio de autobús de alta velocidad y frecuencia a lo largo de una ruta de 12 millas entre el este de Los Ángeles y Pasadena.

TRANSPORTE DE TREN LIGERO (LRT)

Proporciona tren ligero en una ruta de 7.5 millas servicio entre el este de Los Angeles y Pasadena, que consta de un segmento elevado (3 millas) y un segmento subterráneo (túnel) (4.5 millas).

AUTOPISTA EN TÚNEL

Proporciona una ruta de 6.3 millas que conecta los cabos existentes en la autopista Estatal 710 entre la autopista Interestatal 10 en Alhambra y el Intercambio de 134/210 en Pasadena, con uno o dos túneles.