



East San Fernando Valley Transit Corridor Project

Appendix 4: Scoping Meeting Materials

March - May 2013



Let's stay in touch.



818.276.3233



text "esfvtransit" to 25827



eastsvtransit@metro.net



metro.net/eastsvtransit



[@eastsvtransit](https://twitter.com/eastsvtransit)



facebook.com/eastsvtransit



TRANSPORTE ©2013 UNION



Formal Scoping Meetings

Welcome!

Thank you for taking the time to join us at the East San Fernando Valley Transit Corridor Study Scoping Meetings where you will be able to:

- Learn more about what is being considered to improve north-south transit service in the east San Fernando Valley.
- Provide formal comments to Metro and the Federal Transit Administration (FTA) regarding what you think is important to consider as they prepare a Draft Environmental Impact Study/Environmental Impact Report (EIS/EIR).
- Better understand the key milestones in the environmental review process that encourage public participation.

What is an EIS/EIR?

The National Environmental Policy Act (NEPA) and the California Environmental Quality Act (CEQA) define the steps that Metro and FTA must follow in preparing a Federal Environmental Impact Statement (EIS) and State Environmental Impact Report (EIR). To streamline the environmental review process, Metro and the FTA will prepare a joint EIS/EIR document.

What is Scoping?

Opportunities for public participation are required throughout the environmental review process at key milestones. The first key milestone in the environmental review process begins with a “scoping” period that allows for public input on the issues that should be addressed in the EIS/EIR. Comments regarding the “scope” of the analysis may be sent to Metro via mail, e-mail, Facebook, Twitter and/or provided at public scoping meetings verbally or in writing.

Thank you! Your participation today helps us shape the future of transportation and mobility in your community!

To Submit Comments by May 6, 2013:

Visit our website: www.metro.net/eastsfvtransit

Send an email: eastsfvtransit@metro.net

Call: (818) 276.3233

Twitter: @eastsfvtransit – using #ESFVscoping

Facebook: [eastsfvtransit](https://www.facebook.com/eastsfvtransit) – click on "Formal Scoping Comments"



MEETING ROAD MAP

Use this “Meeting Road Map” to guide your experience.

The Agenda for Today’s Meeting:

1. Registration & Open House (first 30 minutes).
2. Brief presentation by: Walt Davis (Metro Project Manager) and Jody Litvak (Metro Community Relations Director).
3. Formal Public Comment - Comments and questions will not be responded to by study team members today. The Draft Environmental Impact Statement/ Report (EIS/EIR) will analyze project alternatives, including comments/ questions received during the scoping period. Please share your ideas and suggestions. All verbal comments will be transcribed by certified court reporters and given to the study team for analysis in the Draft EIS/EIR.

During the Open House portion of the meeting, you will have an opportunity to:

- 1) Learn more about each of the the four alternatives being discussed
- 2) Submit formal written and private verbal comments directly to the court reporter

Open House Stations

1

Sign-In/Registration

2

Environmental Review Process

What is a NOI/NOP? What is an EIS/EIR? How do my comments help shape the project?

3

Alternatives Under Consideration

What are the four alternatives being considered? What should be considered in the EIS/EIR?

4

Next Steps

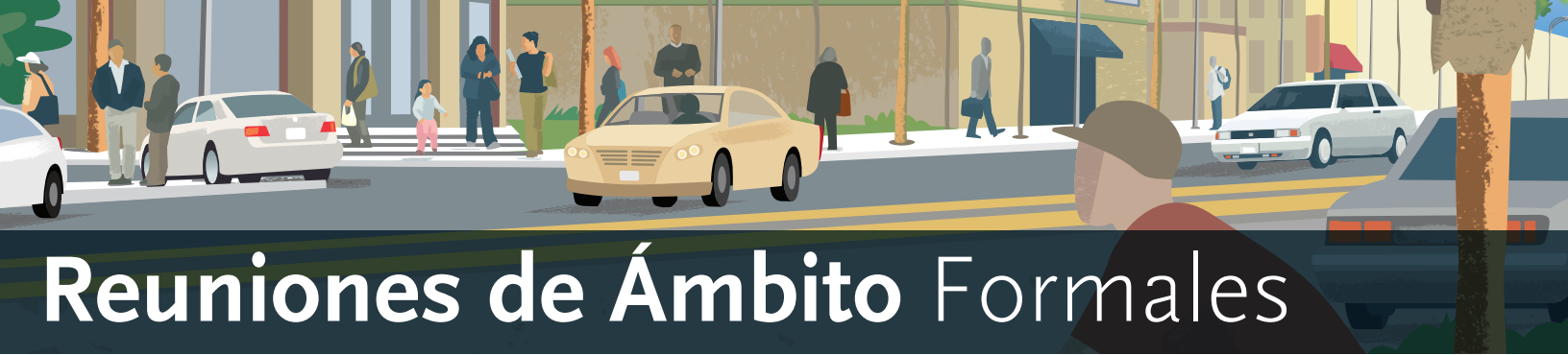
What are the various milestones? What's next in the process?

5

Comments

Provide your ideas, suggestions and comments on the scope of the Draft EIS/EIR directly to the court reporter. Provide comments in writing by completing a comment form. Or, register to provide verbal comments by completing a speaker card. All speakers will have two minutes to share comments.

Tell us what you think!



Reuniones de **Ámbito** Formales

¡Bienvenido!

Gracias por tomar el tiempo de acompañarnos en las reuniones de ámbito para el Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando donde usted podrá:

- Aprender más sobre lo que se está considerando para mejorar el servicio de transporte entre norte y sur en el este del Valle de San Fernando.
- Proveer sus comentarios formales a Metro y la Administración de Transporte Federal (FTA) sobre lo que usted piensa debe considerarse al preparar un(a) Declaración/Reporte de Impacto Ambiental Borrador (EIS/EIR – por sus siglas en inglés).
- Mejor entender las etapas del proceso ambiental que animan la participación del público.

¡Gracias! ¡Su participación de hoy nos ayuda a darle forma al futuro de transporte y movilidad en su comunidad!

¿Qué es un EIS/EIR?

El Acta Nacional de Política Ambiental (NEPA) y el Acta de Calidad Ambiental de California (CEQA) definen los pasos que Metro y la FTA deben seguir al preparar una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) federal y un Reporte de Impacto Ambiental (EIR) estatal. Para racionalizar el proceso entre ambas agencias, se preparará un documento combinado EIS/EIR.

¿Qué es **Ámbito**?

Oportunidades para la participación del público son requeridas durante el proceso de revisión ambiental en etapas claves. La primera etapa comienza el proceso de revisión ambiental con un periodo de “**ámbito**” que anima al público a que someta comentarios sobre lo que se debe considerar al preparar el alcance del EIS/EIR. Comentarios sobre el “**ámbito**” del análisis pueden ser sometidos por medio de correo, email, Facebook, Twitter y/o en persona en las reuniones de ámbito comunitarias.

Para someter comentarios antes del 6 de Mayo del 2013:

Visite nuestra página en internet:

www.metro.net/eastsfvtransit

Mande un email: *eastsfvtransit@metro.net*

Llame: (818) 276.3233

Twitter: *@eastsfvtransit* – use *#ESFVscoping*

Facebook: *eastsfvtransit* – haga clic en

"Formal Scoping Comments"



Metro



MAPA DE LA REUNIÓN

Use esta “Mapa de la Reunión” para guiar su experiencia.

El Agenda de la Reunión de Hoy:

1. Registración y Taller Abierto (primeros 30 minutos)
2. Presentación breve por Metro: Walt Davis (Gerente del Proyecto) y Jody Litvak (Directora de Relaciones Comunitarias)
3. Comentarios del Público Formales – Se analizarán los comentarios y preguntas recibidas durante el periodo de ámbito en la/el Declaración/Reporte de Impacto Ambiental. Por favor comparta sus ideas y sugerencias. Todos los comentarios verbales serán documentados por un(a) reporter(o/a) certificado(a) por la corte y entregados al equipo de estudio para su análisis en el EIS/EIR.

Durante el Taller Abierto de la reunión, usted tendrá la oportunidad de:

- 1) Aprender más sobre cada una de las cuatro alternativas que se están estudiando
- 2) Someter comentarios formales por escrito o directamente al reporter(o/a) de la corte.

Estaciones del Taller Abierto

1

Registración

2

Proceso de Revisión Ambiental

¿Qué es un NOI/NOP? ¿Qué es un EIS/EIR? ¿Cómo mis comentarios ayudan a formar este proyecto?

3

Alternativas Bajo Consideración

¿Cuáles son las cuatro alternativas que se están considerando? ¿Qué se debe considerar al preparar el EIS/EIR?

4

Pasos a Seguir

¿Cuáles son las etapas del estudio? ¿Qué sigue en este proceso?

5

Comentarios

Someta sus ideas, sugerencias y comentarios sobre el alcance del EIS/EIR Borrador directamente al reporter(o/a) de la corte. Provee comentarios por escrito al completar una forma de comentarios. O, regístrese para dar sus comentarios verbalmente durante la sesión de audiencia. Complete una tarjeta de testimonio formal. Todas las personas tendrán dos minutos para compartir sus comentarios verbalmente.

¡Díganos lo que piensa!



Metro



East San Fernando Valley Transit Corridor Project

Metro and the City of Los Angeles, in coordination with the City of San Fernando and the Federal Transit Administration (FTA), are studying options for improving north-south transit service in the east San Fernando Valley.



Where we've been and what we've learned so far:

After significant analysis and community input during 2011 and 2012, an Alternatives Analysis (AA) Report recommended that four alternatives be further studied through the preparation of an Environmental Impact Statement/Environmental Impact Report (EIS/EIR). These include two required alternatives – No Build and Transportation System Management (TSM) – and two build alternatives – Light Rail Transit (LRT) and Bus Rapid Transit (BRT).

In January 2013, the Metro Board of Directors received the AA and a report that identified the alternatives that are moving forward for further analysis in the environmental clearance phase.

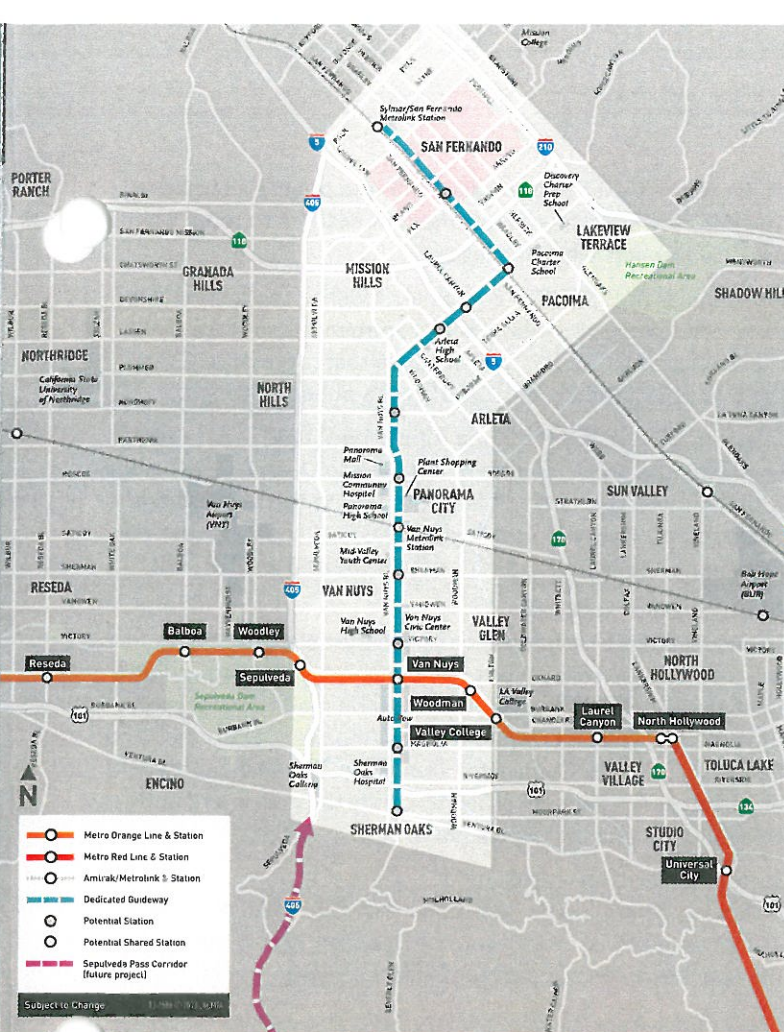
Proposed Alternatives

No Build

This alternative includes existing transit and highway networks and improvements funded through the year 2035. It includes projects specified in the financially constrained element of Metro's Long Range Transportation Plan and the Southern California Association of Governments 2012 Regional Transportation Plan.

Transportation System Management

This alternative represents lower cost capital and operational improvements to roadways including restriping, signal synchronization and enhanced bus services designed to improve bus speeds. It would include enhanced bus frequencies in the corridor including the existing Metro Rapid 761 that operates on Van Nuys Bl and connects the east San Fernando Valley with Westwood.



Light Rail Transit (LRT) Alternative

Information & Assumptions

- > Travels from the Sylmar/San Fernando Metrolink Station south/east along San Fernando Road to Van Nuys Bl and then south to Ventura Bl
- > Operates in the median in a fully dedicated guideway
- > 37,500 average weekday boardings projected in 2035
- > 13 Stations (approximate)
- > 36 minutes end to end travel time (est.)
- > Cost estimate: \$1.8-2.3 billion (in 2018 dollars)
- > Connections to: Sylmar/San Fernando Metrolink Station, Van Nuys Metrolink/Amtrak Station, Metro Orange Line
- > Travel over the Sepulveda Pass possible via a transfer to Metro Rapid Line 761
- > Possible connection to the future Sepulveda Pass Corridor project
- > Requires construction of a rail maintenance and storage yard – approximately 10 acres



Bus Rapid Transit (BRT) Alternative

Information & Assumptions

- > Route Option 1: Travel on San Fernando Rd from the Sylmar Metrolink station in mixed-flow traffic and then in a fully dedicated lane on Van Nuys Bl to the Metro Orange Line (MOL) Van Nuys station in the south. There is an option for this route to continue south in mixed-flow traffic on Van Nuys Bl to Ventura Bl where it could turn to reach Ventura and Sepulveda
- > Route Option 2: Identical to Option 1 but from the Metro Orange Line Van Nuys Station, would continue west on the Metro Orange Line to the Sepulveda Station
- > Route Option 3: Identical to Option 2, but from the Metro Orange Line Sepulveda Station would continue south on Sepulveda Bl to Ventura Bl in either a dedicated lane or in mixed flow traffic
- > 33,600 average weekday boardings projected in 2035
- > 13-14 stations (approximate)
- > 40-45 minutes end to end travel time (est.)
- > Cost estimate: \$250-\$520 million (in 2018 dollars)
- > Connections to: Sylmar/San Fernando Metrolink Station, Van Nuys Metrolink/Amtrak Station, Metro Orange Line
- > Possible direct or transfer service for travel over the Sepulveda Pass via Metro Rapid Line 761
- > Possible connection to the future Sepulveda Pass Transit Corridor
- > New vehicles could be stored and maintained at existing Metro bus operating divisions

What is an EIS/EIR?

The National Environmental Policy Act (NEPA) and the California Environmental Quality Act (CEQA) define the steps that Metro must follow in preparing a Federal Environmental Impact Statement (EIS) and State Environmental Impact Report (EIR). To streamline the environmental review process, Metro and the Federal Transit Administration (FTA) will prepare a joint EIS/EIR document. Opportunities for public participation are required throughout the environmental review process at key milestones:

Key Milestones

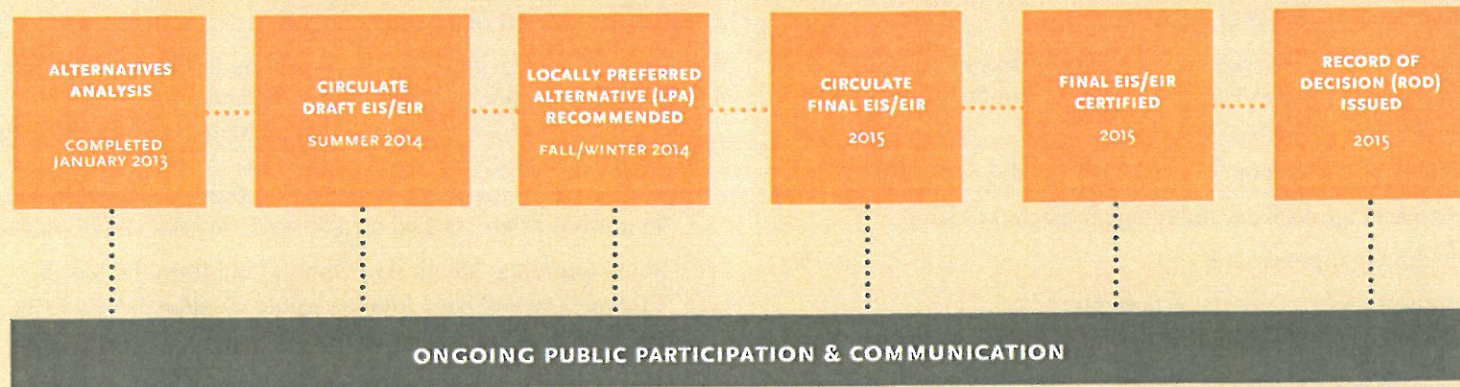
- > **EIS/EIR Scoping – March 1-May 6, 2013:**
Environmental review begins with a “scoping period” to allow for input on the issues that should be addressed in the EIS/EIR. Input may be sent to Metro or provided at public scoping meetings. Information is provided below on how to send input. Please check our website for information on meetings or send us your contact information so we can notify you.
- > **Scoping Report – Summer 2013 (est.):**
At the conclusion of the scoping period, Metro prepares a Scoping Report summarizing the input received and identifying any changes that result to the scope of the Draft EIS/EIR.
- > **Draft EIS/EIR – Early 2014 (est.):**
The Draft EIS/EIR will identify the potential environmental

impacts and benefits associated with the project alternatives. The document will also recommend measures to reduce and/or avoid impacts where necessary.

Once the draft EIS/EIR is complete, it will be made available for review. During a 45-day public comment period, the public is encouraged to submit written and verbal comments regarding the findings of the Draft EIS/EIR at the public hearings.

- > **Selection of a Locally Preferred Alternative (LPA) – 2014 (est.):**
Following the public comment period, the Draft EIS/EIR along with the input received will be presented to the Metro Board of Directors. They will be asked to select a “Locally Preferred Alternative” (LPA) for further analysis in the Final EIS/EIR.
- > **Final EIS/EIR – 2015 (est.):**
The Final EIS/EIR will further analyze the selected LPA. It will also include responses to all the comments received on the Draft EIS/EIR. This document will be made available to the public. It will be taken to the Los Angeles City Council and San Fernando City Council for approvals. The Metro Board of Directors will then be asked to certify the document and select the project that will be built.
- > **Record of Decision – 2015 (est.):**
Following action by the Metro Board of Directors, the FTA will be asked to issue a Record of Decision (ROD) signifying the conclusion and approval of federal environmental review.

EIS/EIR Process Diagram



Learn more and stay connected:

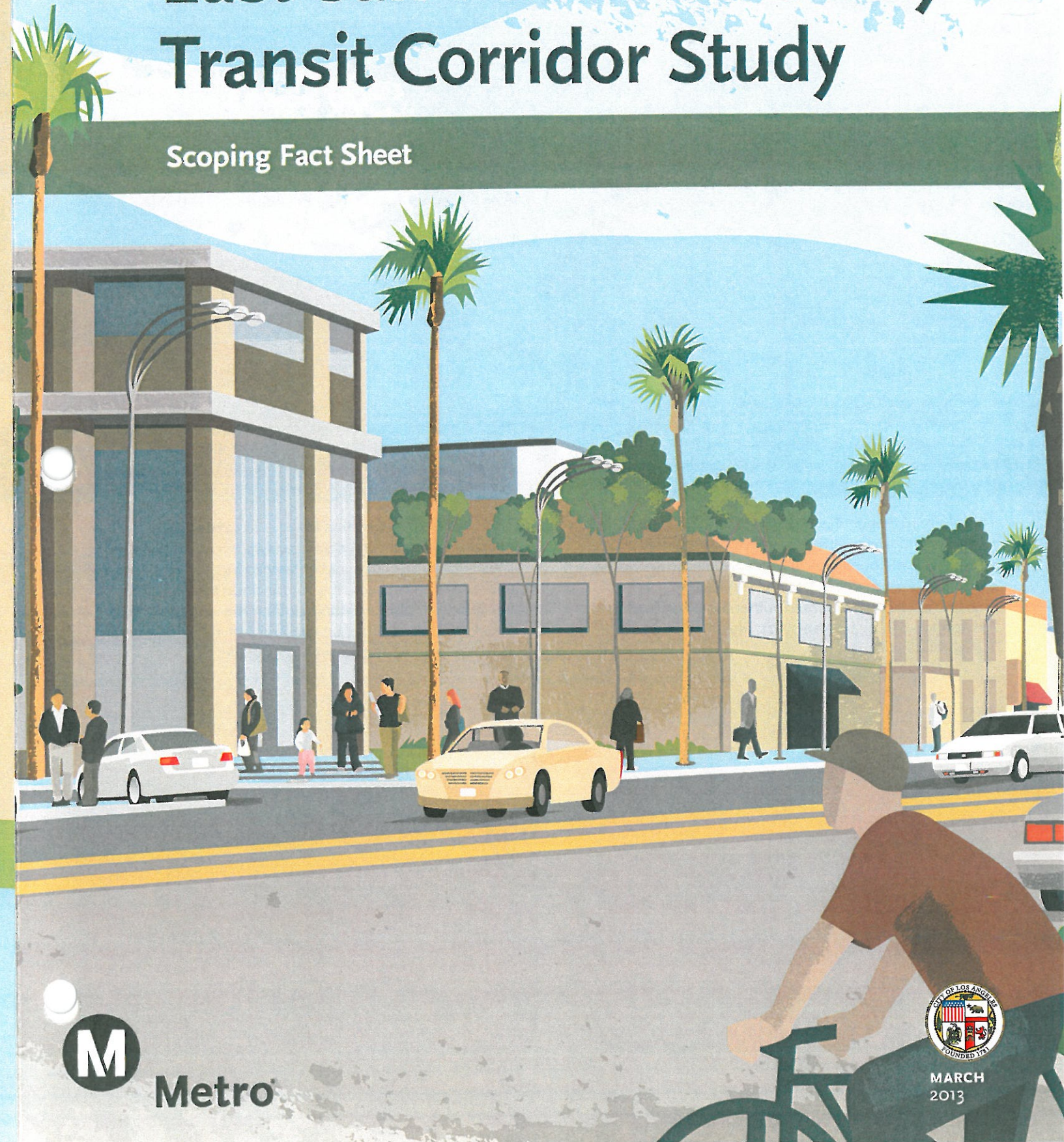
- ☎ 818.276.3233
- ✉ text “esfvtransit” to 25827
- ✉ eastsfvtransit@metro.net
- 🌐 metro.net/eastsfvtransit
- 🐦 @eastsfvtransit
- 📘 facebook.com/eastsfvtransit



PLEASE RECYCLE THIS MATERIAL
131336MP ©2013 LACMTA

East San Fernando Valley Transit Corridor Study

Scoping Fact Sheet



MARCH
2013

¿Qué es un EIS/EIR?

El acta de política nacional medioambiental (NEPA) y el acta de calidad medioambiental de California (CEQA) definen los pasos que Metro tiene que seguir al preparar una declaración de impacto ambiental federal (EIS) y un reporte de impacto ambiental estatal (EIR). Para simplificar el proceso de revisión ambiental, Metro y la administración federal de transporte (FTA) preparará un documento conjunto de EIS/EIR. Oportunidades para la participación del público son requeridas en varias etapas clave del proceso como parte de la revisión ambiental.

Etapas claves:

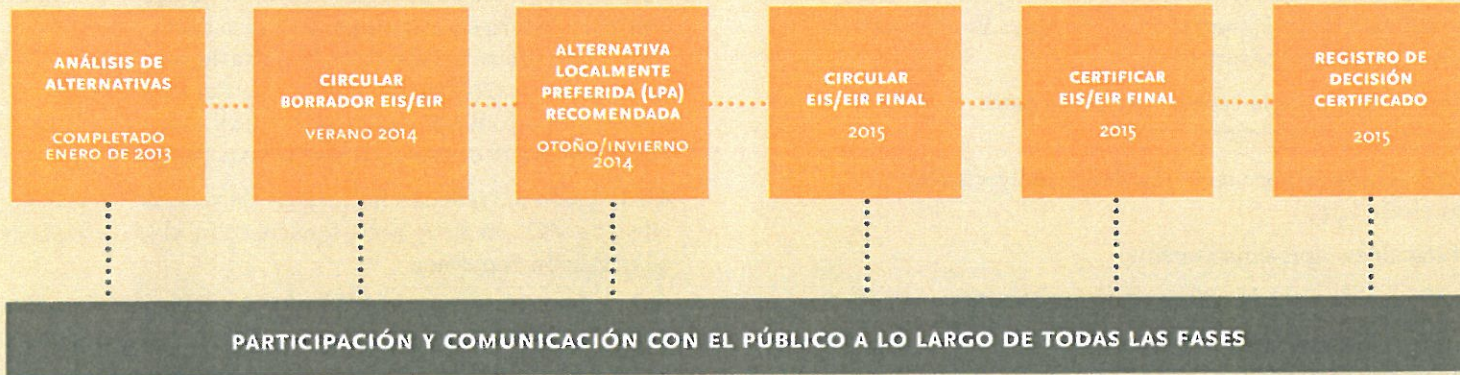
- > **Período de alcance del EIS/EIR – marzo 1 a 6 de mayo, 2013:** La revisión ambiental comienza con un “período de alcance” para recibir comentarios sobre que temas se deben considerar en el EIS/EIR. Los comentarios pueden ser enviados a Metro o sometidos en las reuniones de alcance. A continuación se proporciona información sobre cómo someter sus comentarios. Por favor visite nuestra página Web para información sobre las reuniones o como proporcionar su información de contacto para que podamos mantenerlo al tanto sobre este estudio.
- > **Reporte de alcance –verano 2013 (estimado):** Al concluir el período de alcance, Metro preparará un reporte de alcance que resumirá los comentarios recibidos e identificará cualquier cambio al alcance del borrador EIS/EIR.
- > **Borrador EIS/EIR– principios del 2014 (estimado):** El borrador EIS/EIR identificará los posibles impactos ambientales y los beneficios asociados con cada alternativa

del proyecto. El documento también recomendará medidas de cómo reducir y/o evitar algún impacto cuando sea necesario.

Una vez finalizado, el borrador EIS/EIR estará disponible para su revisión durante un período de 45 días en los cuales se pedirán comentarios del público por escrito y verbalmente en audiencias públicas.

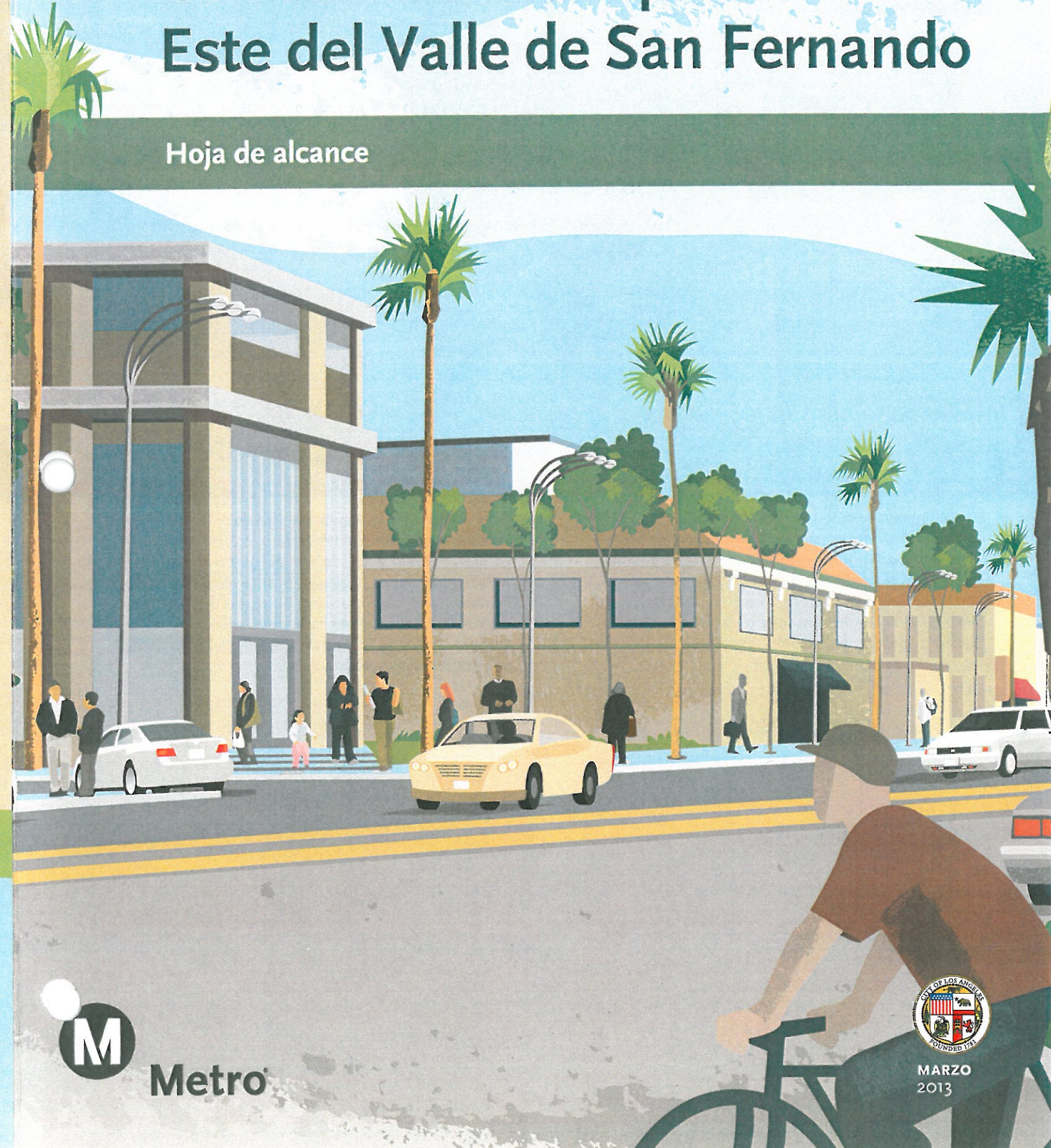
- > **Selección de una alternativa preferida localmente (LPA) – 2014 (estimado):** Siguiendo el período de comentarios públicos, el borrador EIS/EIR junto con los comentarios recibidos serán presentados a la Junta Directiva de Metro. Se le pedirá a la Junta Directiva que seleccione una LPA para su posterior análisis en el EIS/EIR Final.
- > **EIS/EIR Final – 2015 (estimado):** El EIS/EIR Final seguirá analizando la LPA seleccionada. El documento incluirá respuestas a los comentarios recibidos sobre el borrador EIS/EIR. Este documento estará disponible para la revisión del público y será llevado al concilio municipal de las ciudades de Los Ángeles y San Fernando para su aprobación. Después, se le pedirá a la Junta Directiva de Metro que certifique el documento y seleccione el proyecto que será construido.
- > **Registro de decisión – 2015 (estimado):** Siguiendo la acción de la Junta Directiva de Metro, se le pedirá a la FTA que certifique un registro de decisión (ROD) significando la conclusión y aprobación de la revisión ambiental federal.

Diagrama del proceso del EIS/EIR



Corredor de Transporte del lado Este del Valle de San Fernando

Hoja de alcance



Para aprender más y mantenerse conectado:

- ☎ 818.276.3233
- ✉ mande un texto a "esfvtransit" al 25827
- ✉ eastsvtransit@metro.net
- 🌐 metro.net/eastsvtransit
- 🐦 @eastsvtransit
- 📘 facebook.com/eastsvtransit



MARZO 2013

PLEASE RECYCLE THIS MATERIAL 13-330mm ©2013 LACMTA

Proyecto de Transporte para el Corredor del Este del Valle de San Fernando

Metro y la Ciudad de Los Angeles, en coordinación con la Ciudad de San Fernando y la Administración Federal de Transporte (FTA), están estudiando opciones para mejorar el servicio de transporte entre norte y sur en el este del Valle de San Fernando.



Donde hemos estado y que hemos aprendido hasta la fecha:

Después de un análisis significativo y de recibir comentarios de la comunidad durante el 2011 y 2012, un Reporte de Análisis de Alternativas (AA) recomienda que cuatro alternativas sean estudiadas más a fondo por medio de la preparación de una Declaración/Reporte de Impacto Ambiental (EIS/EIR). Esto incluye dos alternativas requeridas – no construir y administración de sistemas de transporte (TSM). Además, incluye dos alternativas de construcción – transporte de tren ligero (LRT) y transporte de autobús rápido (BRT).

En enero del 2013, la Junta Directiva de Metro recibió el AA y un reporte que identificó las alternativas que serán estudiadas más detalladamente durante la fase de revisión ambiental.

Alternativas propuestas

No construir

Esta alternativa incluye la red de transporte y autopistas/carreteras actuales y mejoras programadas hasta el año 2035. Incluye los proyectos especificados en el elemento financiero constreñido del Long Range Transportation Plan (plan de transporte de largo plazo) de Metro y el plan de transporte de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, 2012.

Administración de sistemas de transporte

Esta alternativa representa mejoras de costo de capital bajo y de operaciones a las carreteras incluyendo re-franjar carriles, sincronización de semáforos y servicios de autobús mejorados para aumentar la velocidad de viajes. También incluye mejorar las frecuencias de autobuses dentro del corredor como la línea 761 de Metro Rapid que viaja por Van Nuys Bl y conecta el este del Valle de San Fernando con Westwood.

Alternativa de transporte de tren ligero (LRT)

Información y suposiciones

- > Viaja desde la Estación Metrolink de Sylmar/San Fernando sur/este sobre San Fernando Rd a Van Nuys Bl y después hacia el sur hasta Ventura Bl
- > Opera en medio de la calle dentro de un carril completamente dedicado
- > 37,500 abordajes por medio semanales proyectados para el año 2035
- > 13 estaciones (aproximadamente)
- > 36 minutos de viaje de orilla a orilla (estimado)
- > Costo estimado: \$1.8-2.3 mil millones (en dólares del 2018)
- > Conexiones con: la estación Metrolink de Sylmar/San Fernando, estación Metrolink/Amtrak de Van Nuys, y Metro Orange Line
- > Viaje sobre el Paso Sepulveda posible vía un transbordo a la línea 761 de Metro Rapid
- > Conexión posible al futuro proyecto del Corredor del Paso Sepulveda
- > Requiere construcción de una instalación de mantenimiento y almacenamiento para los trenes – aproximadamente 10 acres

Alternativa de transporte de autobús rápido

Información y suposiciones

- > Ruta opción 1: Viaja sobre San Fernando Rd desde la Estación Metrolink Sylmar/San Fernando en tráfico mixto y después en un carril dedicado sobre Van Nuys Bl hasta llegar a la Estación Van Nuys de Metro Orange Line (MOL) en el sur. Hay una opción para que esta ruta continúe sur en tráfico mixto sobre Van Nuys Bl hasta Ventura Bl donde daría vuelta hasta llegar a Sepulveda Bl
- > Ruta opción 2: Idéntica a la Opción 1 pero desde la estación Van Nuys de MOL, seguiría hacia el oeste sobre el MOL hasta llegar a la estación Sepulveda
- > Ruta opción 3: Idéntica a la Opción 2, pero desde la estación Sepulveda de MOL continuaría sur sobre Sepulveda Bl hasta llegar a Ventura Bl en carril dedicado o en tráfico mixto
- > 33,600 abordajes por medio semanales proyectados para el año 2035
- > 13 a 14 estaciones (aproximadamente)
- > 40-45 minutos de viaje de orilla a orilla (estimado)
- > Costo estimado: \$250-520 millones (en dólares del 2018)
- > Conexiones a: estación Metrolink de Sylmar/San Fernando, estación Amtrak/Metrolink de Van Nuys, MOL
- > Servicio directo posible o transbordo para viajar sobre el Paso Sepulveda vía línea 761 de Metro Rapid
- > Conexión posible con el futuro proyecto del Corredor del Paso Sepulveda
- > Nuevos vehículos podrían almacenarse y recibir servicio en instalaciones de mantenimiento existentes de Metro



East San Fernando Valley Transit Corridor

Scoping Meetings – March 2013



Metro®



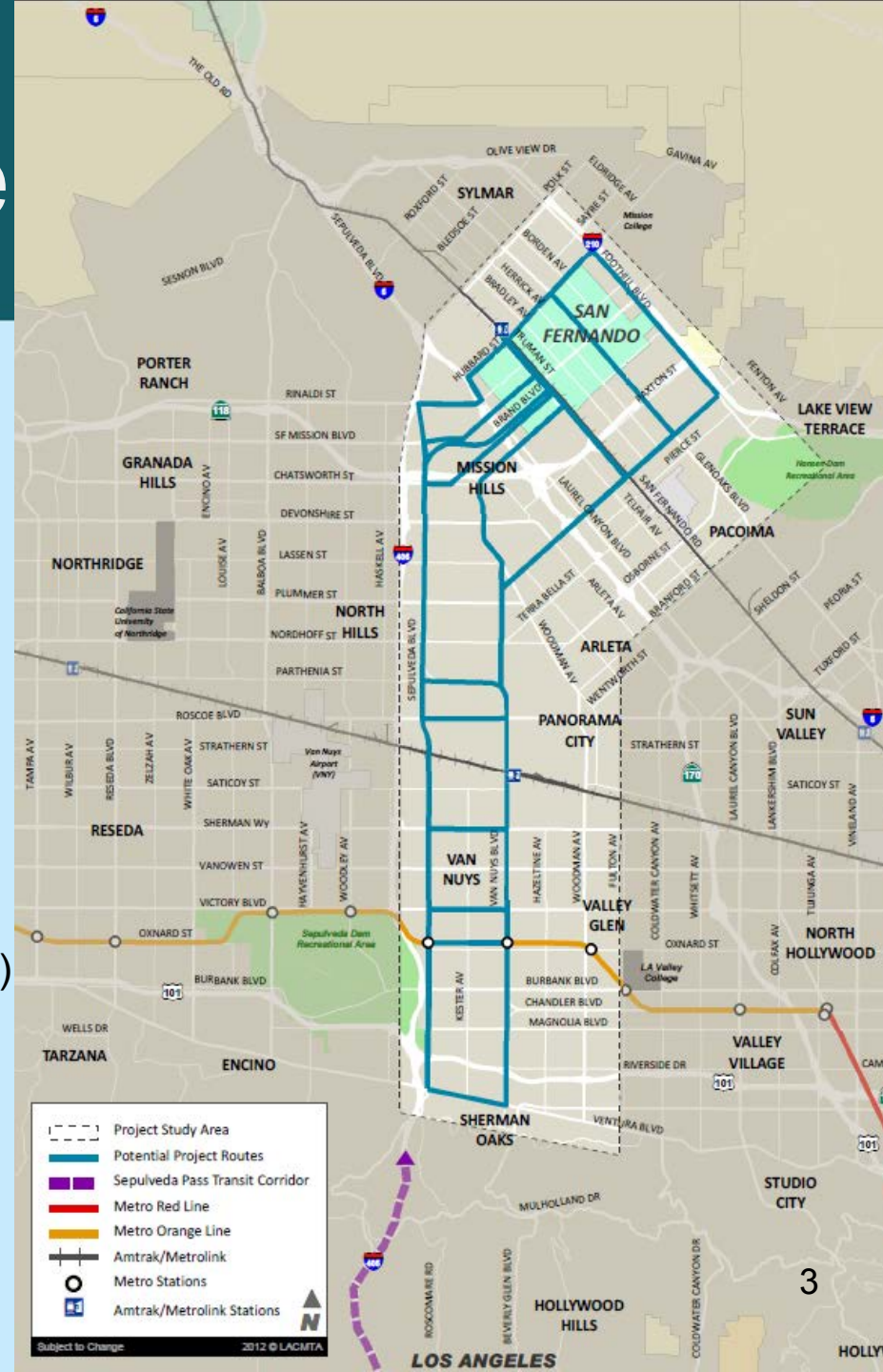
Purpose of Meeting

- Provide overview and background
- Describe alternatives to be studied
- Obtain public input on study



How We Got Here

- **2011-12**
 - Alternatives Analysis (AA) Study
 - 10 Community Meetings
 - Considered 30 Alternatives; narrowed to six build alternatives
- **January 2013**
 - Alternatives to be studied
 - No-Build
 - Transportation System Management (TSM)
 - Bus Rapid Transit (BRT)
 - Light Rail Transit (LRT)

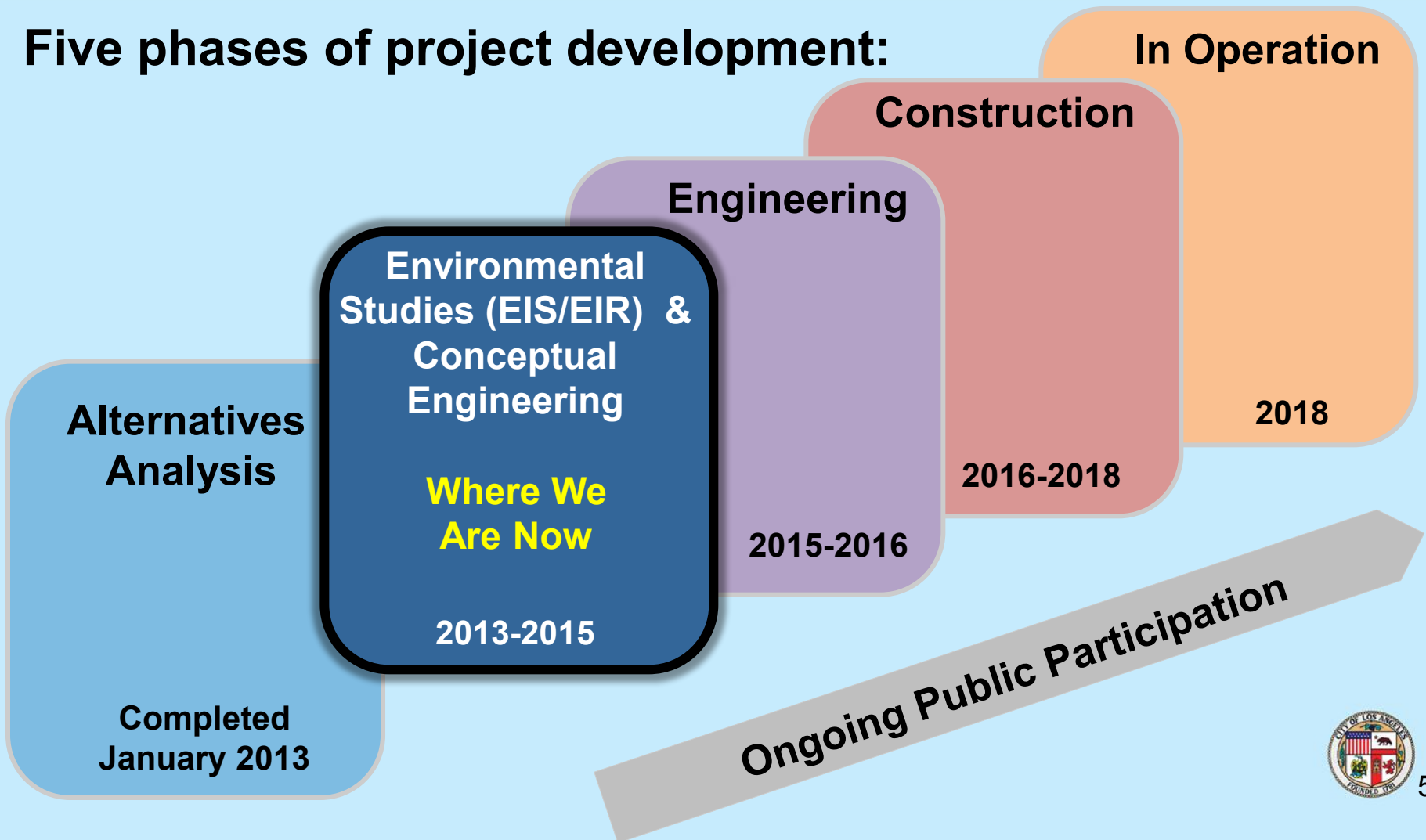


Purpose and Need of the Project

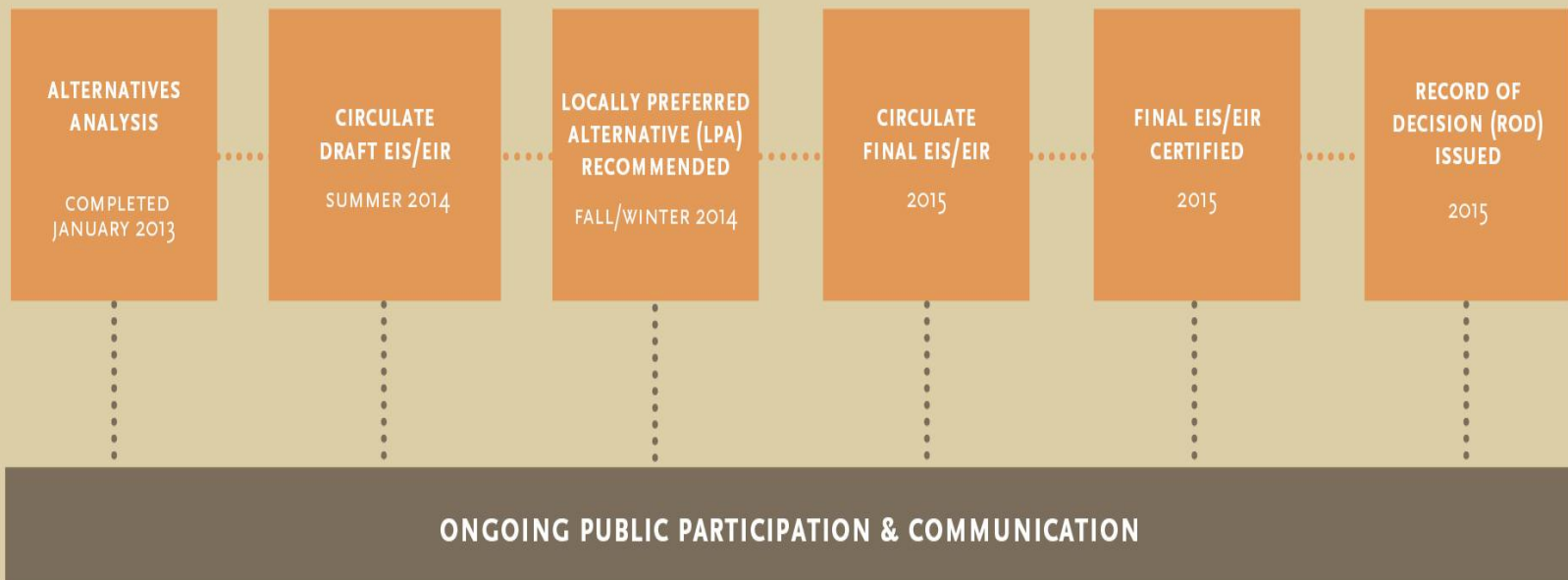
1. Improve north-south mobility
2. Provide more reliable operations and connections between key transit hubs/routes
3. Enhance transit accessibility/connectivity to local and regional destinations
4. Provide additional transit options in a largely transit dependent area
5. Encourage mode shift to transit

Project Development Process

Five phases of project development:



EIS/EIR Process



EIS/EIR Purpose

- **Draft EIS/EIR:**
 - Define/refine alternatives
 - Study potential benefits/impacts
 - Select a Locally Preferred Alternative (LPA)
- **Final EIS/EIR:**
 - Further Analyze LPA
 - Respond to comments on Draft EIS/EIR
 - Recommend mitigation program
 - Recommend project for construction



Metro



What is Scoping

- **Scoping is the process of determining the scope, focus and content of an EIS/EIR**
- **All interested parties are invited to comment on:**
 - The purpose and need for a project
 - Alternatives to be studied
 - Impacts to be evaluated
 - Possible mitigations

Environmental Issues to be Studied

- Transportation
- Land Use & Development
- Real Estate & Acquisitions
- Communities & Neighborhoods
- Visual & Aesthetics
- Air Quality
- Noise & Vibration
- Ecosystems & Biological Resources
- Geotechnical / Subsurface / Seismic / Hazardous Materials
- Water Resources
- Energy
- Historical, Archaeological & Paleontological Resources
- Parklands & Community Facilities
- Economic & Fiscal Development
- Safety & Security
- Construction Impacts
- Growth Inducing Impacts
- Environmental Justice
- Climate Change
- Cumulative Impacts



Metro



Screening Criteria

Travel and Mobility Benefits and Impacts

Regional Connectivity

Cost-Effectiveness

Environmental Benefits and Impacts

Economic and Land Use Considerations

Community Input

Financial Capability

Alternatives Required for Further Study



No Build

- 2035 study area without project:
 - Existing highways, transit services and facilities
 - Funded projects



Transportation System Management (TSM)

- Lower cost improvements to increase efficiency
 - Intersection widenings
 - Signal timing
 - Enhanced bus service
 - Other
- Increases transportation system efficiencies

Bus Rapid Transit (BRT)



Cleveland, Ohio

- Mostly exclusive Right-of-Way
- Up to 75 passengers per bus
- 6-12 minute frequency
- Stations approximately one-mile apart
- Clean fuel (CNG) power
- Share existing maintenance facilities
- Possible single ride over Sepulveda Pass
- Either on-street parking or bicycle lane

BRT Alternative

- Sylmar/San Fernando Metrolink Station south to Ventura Bl.
 - San Fernando Rd. (Mixed-flow lane)
 - Van Nuys Bl. to the Metro Orange Line (MOL) (Dedicated lane)
 - Option 1 - Terminates at MOL. Mixed-flow traffic south
 - Option 2 - Terminates at Sepulveda MOL Station
 - Option 3 - Dedicated lane via Sepulveda Blvd. to Ventura Blvd.
- End to end:
 - 12 miles and 14 Potential Stations
 - +/- 41 min travel time
 - +/- 33,600 weekday boardings
- Cost: \$250 - \$520 million (2018\$)
 - **L RTP commits \$170.1 million**



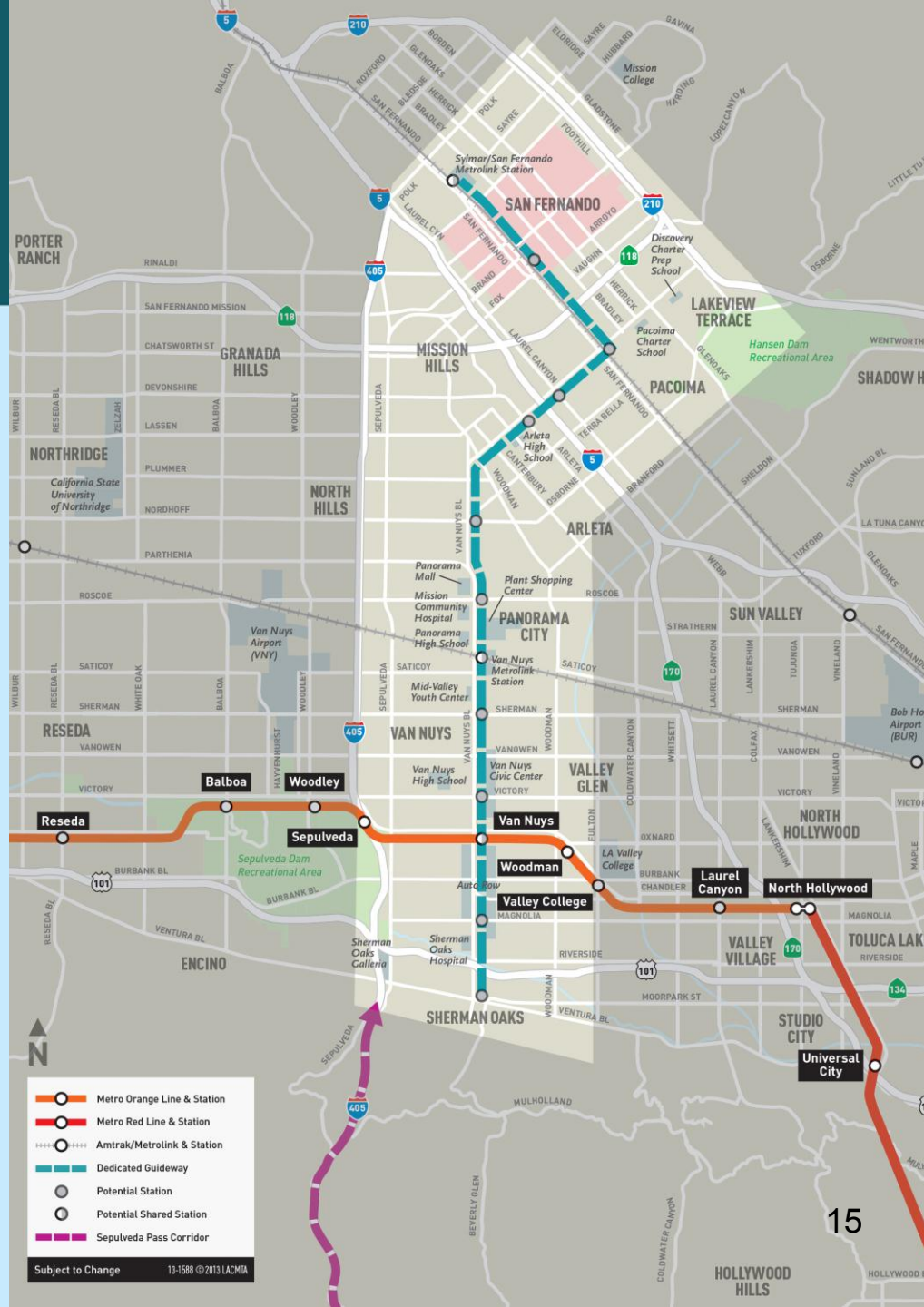
Light Rail Transit (LRT)



- Exclusive Right-of-Way
- Overhead electrical power
- Over 300 passengers per train set
- 6-12 minute frequency
- Stations typically one-mile apart
- New maintenance facility required
- Transfer for travel over Sepulveda Pass
- Either on-street parking or bicycle lane

LRT Alternative

- Sylmar/San Fernando Metrolink Station south to Ventura Bl.
 - All dedicated Right-of-Way
- End to end:
 - 11.2 miles
 - +/- 36 min travel time
 - 13 potential stations
 - +/- 37,500 weekday boardings
- Cost: \$1.8 - 2.3 billion (2018\$)
- **L RTP commits \$170.1 million**



Help Shape The Study

What Issues are Most Important to You?

- Mode (BRT, LRT, other)
- Travel Speed
 - For transit
 - For cars
- Reliability
- Station Locations
- Maintenance Yard Location
- Connections
- Parking
- Bicycles
- Construction Impacts
- Other

We Want to Hear from You

- **US Mail:**

Walt Davis, Project Manager
One Gateway Plaza - MS 99-22-3
Los Angeles, CA 90012

- **Phone:** (818) 276-3233

- **E-mail:** eastSFVtransit@metro.net

- www.metro.net/eastSFVtransit

- **Facebook:** EastSFVtransit

- **Twitter:** @eastSFVtransit
Use: #EastSFVscoping

- **Text** “ESFVtransit” to 25827 for updates

- **Submit comments by May 6, 2013**



Scoping Meetings

- **March 16, 2013 (Saturday) at 10:00 AM – 12:00 PM**
 - Panorama High School, 8015 Van Nuys Blvd, Panorama City
- **March 19, 2013 (Tuesday) at 6:00 PM – 8:00 PM**
 - San Fernando Aquatic Center, 208 Park Ave, San Fernando
- **March 21, 2013 (Thursday) at 6:00 PM – 8:00 PM**
 - Arleta High School – Cafeteria, 14200 Van Nuys Blvd, Arleta
 - Webcast <http://ustream.tv/channel/eastsfv>
- **March 27, 2013 (Wednesday) at 4:00 PM – 6:00 PM**
 - Van Nuys Civic Center – Marvin Braude Constituent Service Center, 6262 Van Nuys Blvd, Van Nuys

Same information will be presented at all meetings



Metro



Public Comments

2-Minutes / Speaker

Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando

Reuniones de Ámbito – Marzo 2013



Metro®



Propósito de la Reunión

- Proveer un resumen e historial
- Explicar las alternativas que se están considerando
- Obtener comentarios sobre el estudio



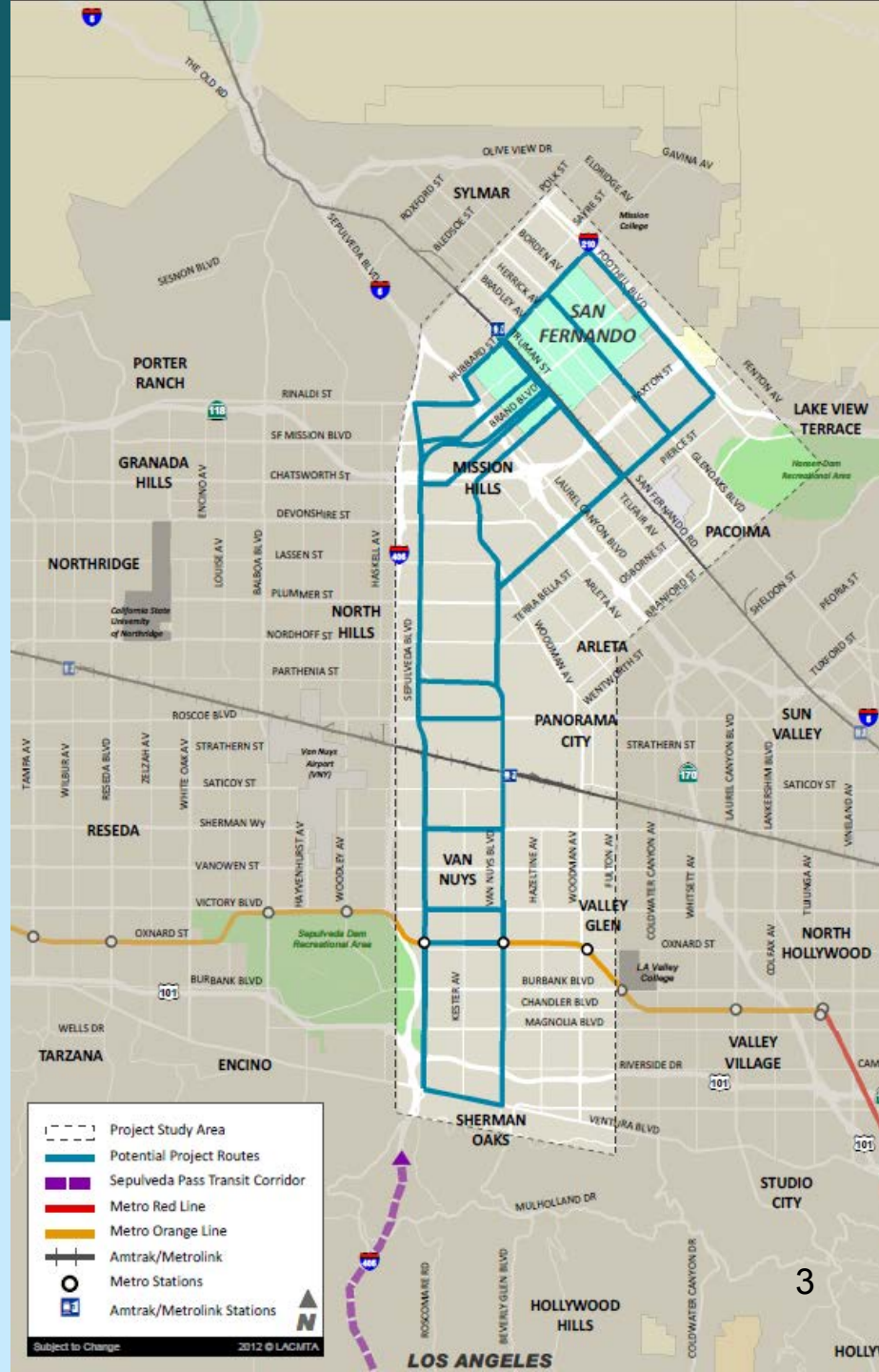
Historial del Estudio

- **2011-12**

- Estudio de Análisis de Alternativas (AA)
- 10 Reuniones Comunitarias
- Se consideraron 30 alternativas que fueron reducidas a seis

- **Enero 2013**

- Alternativas Que Serán Estudiadas
 - No-Construir
 - Manejo del Sistema de Transporte (TSM)
 - Transporte de Autobús Rápido (BRT)
 - Tren Ligero (LRT)



Propósito y Necesidad del Proyecto

1. Mejorar la movilidad entre norte y sur
2. Proveer operaciones y conexiones más confiables entre rutas y centros de transporte
3. Mejorar el acceso/conectividad a destinos locales y regionales
4. Proveer opciones de transporte adicionales en un área donde hay una alta dependencia del transporte publico
5. Animar el cambio hacia el uso de transporte publico

Proceso de Desarrollo del Proyecto

Cinco fases de desarrollo:

Análisis de Alternativas

Completado
Enero 2013

Estudios Ambientales (EIS/EIR) e Ingeniería Conceptual

Aquí Estamos

2013-2015

Ingeniería

2015-2016

Construcción

2016-2018

En Operación

2018

Participación del Público Continua



Proceso del EIS/EIR

Diagrama del proceso del EIS/EIR



Propósito del EIS/EIR

- **EIS/EIR Borrador:**
 - Define/Refine Alternativas
 - Estudia impactos/beneficios posibles
 - Selecciona Alternativa Localmente Preferida (LPA)
- **EIS/EIR Final:**
 - Analiza aun mas la LPA
 - Responde a comentarios recibidos en el EIS/EIR Borrador
 - Recomienda un programa de mitigación programa
 - Recomienda un proyecto para su construcción



Metro



Que es **Ámbito**

- **Ámbito es el proceso de determinar el alcance, enfoque, y contenido del EIS/EIR**
- **Todas las personas interesadas están invitadas a someter comentarios sobre:**
 - El propósito y necesidad del proyecto
 - Alternativas que serán estudiadas
 - Impactos que serán evaluados
 - Mitigaciones posibles

Temas Ambientales que serán Estudiados

- Transportación
- Uso de Terreno y Desarrollo
- Bienes Raíces y Adquisiciones
- Comunidades y Vecindarios
- Visuales y Estética
- Calidad de Aire
- Ruido y vibración
- Ecosistemas y Recursos Biológicos
- Geotécnica / Subsuperficie / Sísmico / Materiales Peligrosos
- Recursos de Agua
- Energía
- Recursos Históricos, Arqueológicos y Paleontológicos
- Parques e instalaciones comunitarias
- Desarrollo Económico y Fiscal
- Seguridad
- Impactos de Construcción
- Impactos de Crecimiento
- Justicia Ambiental
- Cambio de Clima
- Impactos Cumulativos



Metro



Criterios de Evaluación

Beneficios e Impactos de Viajes y Movilidad

Conectividad Regional

Efectividad de Costo

Beneficios e Impactos Ambientales

Consideraciones Económicas y de Uso de Terreno

Comentarios del Público

Capacidad Financiera

Alternativas Requeridas



No Construir

- Área de estudio sin el proyecto en el año 2035:
 - Carreteras, servicio de transporte e instalaciones actuales
 - Proyectos programados



Manejo del Sistema de Transporte (TSM)

- Mejoras de bajo costos para aumentar eficiencia
 - Ensanchamiento de Intersecciones
 - Sincronización de semáforos
 - Mejor servicio de autobús
 - Otro
- Aumenta la eficiencia del sistema de transporte

Transporte de Autobús Rápido (BRT)



Cleveland, Ohio

- Mayormente corre en carriles exclusivos (en derecho-de-paso)
- Hasta 75 pasajeros por autobús
- Frecuencia de 6-12 minutos
- Estaciones aproximadamente en cada milla de distancia
- Usa combustible limpio (CNG)
- Comparte instalaciones de mantenimiento
- Posible de poder viajar en un solo viaje sobre el Pase Sepúlveda
- Carril de bicicleta o estacionamiento

Alternativa BRT

- Estación Metrolink de Sylmar/San Fernando sur hasta Ventura Bl.

- San Fernando Rd. (Carril de trafico mixto)
- Van Nuys Bl. hasta Metro Orange Line (MOL) (Carril dedicado)
 - Opción 1 – Termina en la MOL. Trafico mixto sur
 - Opción 2 – Termina en la Estación Sepúlveda del MOL
 - Opción 3 – Carril dedicado vía Sepúlveda Bl. a Ventura Bl.

- Terminal a Terminal:

- 12 millas y 14 Estaciones potenciales
- +/- 41 minutos de tiempo de viaje
- +/- 33,600 pasajeros semanales

- Costo: \$250 - \$520 millones (2018\$)

- **L RTP programó \$170.1 millón**



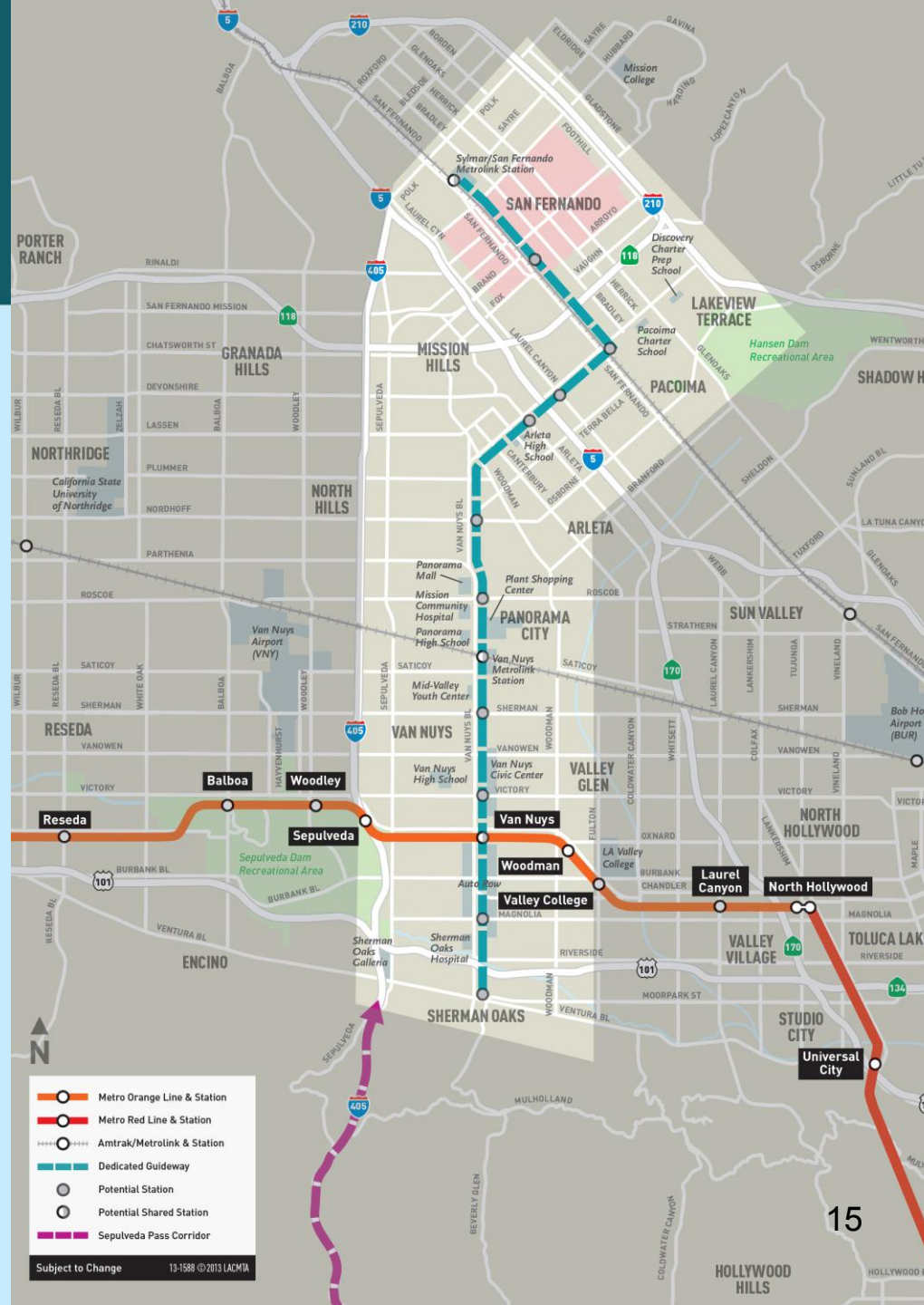
Tren Ligero (LRT)



- Derecho-de-Paso exclusivo
- Líneas aéreas de transmisión de electricidad
- Mas de 300 pasajeros en cada tren
- Frecuencia de 6-12 minutos
- Estaciones típicamente una milla de distancia
- Instalaciones de mantenimiento son necesarias
- Transferencia necesaria para seguir sobre el Pase Sepúlveda
- Carril de bicicleta o estacionamiento en la calle

Alternativa LRT

- Estación Metrolink de Sylmar/San Fernando sur hasta Ventura Bl.
 - Completamente en derecho de paso
- Terminal a Terminal:
 - 11.2 millas
 - Tiempo de viaje +/- 36 minutos
 - 13 estaciones potenciales
 - +/- 37,500 pasajeros semanales
- Costo: \$1.8 - 2.3 billones (2018\$)
- **L RTP programó \$170.1 millones**



Ayude a Darle Forma Al Estudio

¿Que temas son mas importantes para usted?

- Modo (BRT, LRT, otro)
- Velocidad de Viaje
 - Para transporte publico
 - Para vehículos
- Confiabilidad
- Ubicación de Estaciones
- Ubicación de Instalaciones de Mantenimiento
- Conexiones
- Estacionamiento
- Bicicletas
- Impactos de Construcción
- Otro

Queremos oír de usted

- **Correspondencia:**
Walt Davis, Gerente del Proyecto
Metro
One Gateway Plaza - MS 99-22-3
Los Angeles, CA 90012
- **Teléfono:** (818) 276-3233
- **E-mail:** eastSFVtransit@metro.net
- **Someta comentarios antes del 6 de mayo del 2013**
- www.metro.net/eastSFVtransit
- **Facebook:** EastSFVtransit
- **Twitter:** @eastSFVtransit
Use: #EastSFVscoping
- **Texto** “ESFVtransit” a 25827

Reuniones Comunitarias de Ámbito

- **16 de marzo 2013 (sábado) de 10:00 AM – 12:00 PM**
 - Panorama High School, 8015 Van Nuys Blvd, Panorama City
- **19 de marzo, 2013 (martes) de 6:00 PM – 8:00 PM**
 - San Fernando Aquatic Center, 208 Park Ave, San Fernando
- **21 de marzo, 2013 (jueves) de 6:00 PM – 8:00 PM**
 - Arleta High School – Cafetería, 14200 Van Nuys Blvd, Arleta
 - Transmitido en vivo: <http://ustream.tv/channel/eastsfv>
- **27 de marzo, 2013 (miércoles) de 4:00 PM – 6:00 PM**
 - Van Nuys Civic Center – Marvin Braude Constituent Service Center, 6262 Van Nuys Blvd, Van Nuys

Same information will be presented at all meetings



Metro



Comentarios del Público

2-Minutos / Persona



REQUEST TO SPEAK



**EAST SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR STUDY
OFFICIAL SCOPING MEETING COMMENTS**

Please print.

Date: _____

Name: _____

Organization: _____

Address: _____

PLEASE SUBMIT THIS FORM TO A MEMBER OF THE METRO TEAM PRIOR TO THE BEGINNING OF TODAY'S FORMAL COMMENT SESSION.

Please formulate your comment or question regarding the East San Fernando Valley Transit Corridor Project Draft EIR. The formal public comment portion of the Scoping Meeting will be held the Open House period and a presentation. Each speaker will be given 2 minutes to provide comments.

NOTE: Speakers cannot cede their time to other people to speak on their behalf.



REQUEST TO SPEAK



**EAST SAN FERNANDO VALLEY TRANSIT CORRIDOR STUDY
OFFICIAL SCOPING MEETING COMMENT**

Please print.

Date: _____

Name: _____

Organization: _____

Address: _____

PLEASE SUBMIT THIS FORM TO A MEMBER OF THE METRO TEAM PRIOR TO THE BEGINNING OF TODAY'S FORMAL COMMENT SESSION.

Please formulate your comment or question regarding the East San Fernando Valley Transit Corridor Project Draft EIR. The formal public comment portion of the Scoping Meeting will be held the Open House period and a presentation. Each speaker will be given 2 minutes to provide comments.

NOTE: Speakers cannot cede their time to other people to speak on their behalf.



TESTIMONIO FORMAL



REUNIONES COMUNITARIAS DE ÁMBITO ESTUDIO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DEL ESTE DEL VALLE DE SAN FERNANDO

Por favor escriba de una forma legible.

Fecha: _____

Nombre: _____

Organización: _____

Domicilio: _____

POR FAVOR ENTREGUE ESTA FORMA A UN MIEMBRO DEL EQUIPO DE METRO ANTES DE QUE COMIENZE LA SESIÓN DE COMENTARIO/TESTIMONIO FORMAL.

Por favor someta su comentario o pregunta acerca el Proyecto del Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando Declaración/Reporte de Impacto Ambiental Borrador. Comentarios formales y de manera pública, se recibirán durante de la reunión de ámbito tiempo y presentación. Cada persona tendrá dos minutos para hacer sus comentarios.

**Nota: Personas con permiso para hablar no pueden ceder su tiempo a otras personas para que hablen de su parte.*



TESTIMONIO FORMAL



REUNIONES COMUNITARIAS DE ÁMBITO PROYECTO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DEL ESTE DEL VALLE DE SAN FERNANDO

Por favor escriba de una forma legible.

Fecha: _____

Nombre: _____

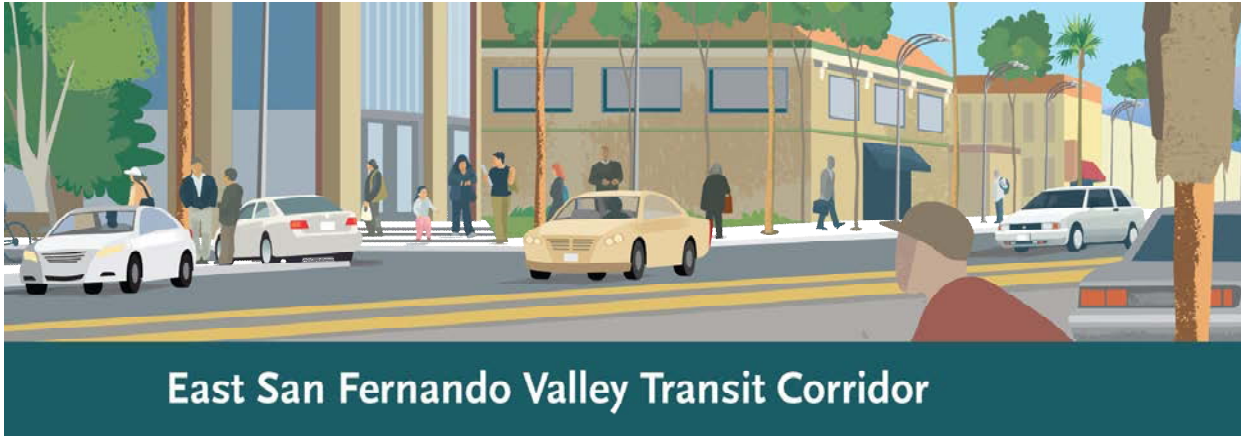
Organización: _____

Domicilio: _____

POR FAVOR ENTREGUE ESTA FORMA A UN MIEMBRO DEL EQUIPO DE METRO ANTES DE QUE COMIENZE LA SESIÓN DE COMENTARIO/TESTIMONIO FORMAL.

Por favor someta su comentario o pregunta acerca el Proyecto del Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando Declaración/Reporte de Impacto Ambiental Borrador. Comentarios formales y de manera pública, se recibirán durante de la reunión de ámbito tiempo y presentación. Cada persona tendrá dos minutos para hacer sus comentarios.

**Nota: Personas con permiso para hablar no pueden ceder su tiempo a otras personas para que hablen de su parte.*



East San Fernando Valley Transit Corridor

Frequently Asked Questions (March 2013)

Metro and the City of Los Angeles, in coordination with the City of San Fernando and the Federal Transit Administration (FTA), are currently studying options for improving north-south transit service in the East San Fernando Valley. This set of Frequently Asked Questions is designed to provide you with basic information about the planning effort for the East San Fernando Valley Transit Corridor project. It will be updated periodically.

- [Overview](#)
- [Modes and Routes](#)
- [Costs and Funding](#)
- [Regional Connectivity](#)
- [Project-Specific](#)
- [Public Participation](#)

Overview

1. What is the East San Fernando Valley Transit Corridor?

Measure R, approved by Los Angeles County voters in 2008, allocated funding for a variety of transportation purposes including 12 transit projects. One of these is the East San Fernando Valley Transit Corridor that was also adopted into Metro's 2009 Long Range Transportation Plan for Los Angeles County. The project is currently going through environmental analysis to evaluate options for improving north-south transit service in this area. See question 8 for a study area map.

2. What is the process for studying this project?

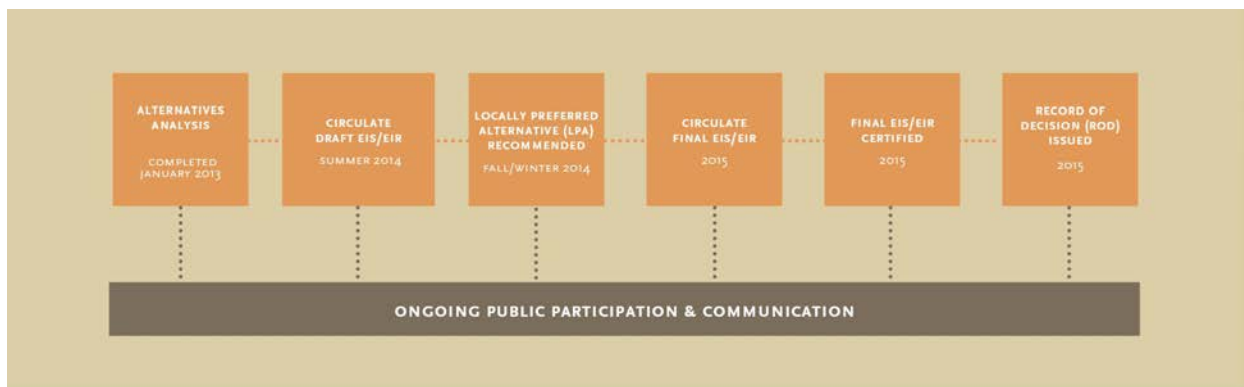
Like most projects, the East San Fernando Valley Transit Corridor must go through an environmental analysis consistent with state and federal guidelines. This is the process that will eventually determine the project that will be built. For the East San Fernando Valley Transit Corridor, this process began with an Alternatives Analysis (AA), and is continuing with the preparation of an Environmental Impact Statement/Environmental Impact Report (EIS/EIR).

At each stage of the study process, the findings and staff recommendations will be presented to the Metro Board of Directors. The AA Study concluded in January 2013 when staff presented the Metro Board of Directors with the alternatives that are continuing for further analysis in the Draft EIS/EIR. At the end of the Draft EIS/EIR, the

Board will be asked to select a “Locally Preferred Alternative” (LPA) for further study during the Final EIS/EIR. At the end of the Final EIS/EIR, the Board will be asked to certify the Final EIR and approve the project for design and construction.

The project is also following federal procedures for environmental analysis so the Federal Transit Administration (FTA) is involved throughout the analysis and approves the EIS/EIR. The federal environmental analysis concludes when the FTA grants the project a Record of Decision (ROD). The FTA will consider that after the Metro Board of Directors certifies the Final EIR.

See questions 4, 6 & 7 for more information on the different study phases.



3. The project is located within the City of Los Angeles and also in the City of San Fernando. What role will each City play?

Unlike the Metro Orange Line, where Metro owns the right-of-way, this project is planned to operate on city streets. Therefore, the City of Los Angeles and the City of San Fernando are involved in the planning for this project.

The City of Los Angeles is serving as the project’s “co-lead” with Metro for this study. The City of San Fernando is also actively participating in the study effort. As the project advances, both the Los Angeles City Council and the San Fernando City Council will be asked for their support and concurrence.

4. When will this study be completed?

The full study is scheduled to conclude in 2015. The components of the study are discussed above in Question 2, and are estimated to occur as follows:

- Calendar year 2013/2014: Draft EIS/EIR
- Calendar year 2014/2015: Final EIS/EIR

5. When will I be able to ride the new service?

This project is on a very short schedule. According to Metro’s currently adopted Long Range Transportation Plan, it is scheduled to be built and open for service in 2018.

6. What is an Environmental Impact Statement/Report (EIS/EIR)?

A combined EIS/EIR is prepared to satisfy both federal and state requirements for environmental review. The combined EIS/EIR identifies and analyzes the potential social, economic, transportation and environmental benefits and impacts associated with the construction and operation of the project's "build" alternatives. It also analyzes and compares those to a "No-Build" alternative that assumes no changes beyond those already planned, and a "Transportation System Management" (TSM) alternative that incorporates low-cost capital and operational improvements to the existing transportation system such as improved bus service and signal timing. During the development of the Final EIS/EIR, it also identifies mitigations, if any, needed to address impacts.

7. What factors will be used to evaluate the various alternatives for this project?

Consistent with federal and state requirements for environmental review, the alternatives will be evaluated using the following criteria:

- Mobility Benefits and Impacts
- Regional Connectivity
- Cost-Effectiveness (such as capital and operating costs)
- Environmental Benefits and Impacts
- Land Use Considerations (such as job creation, development opportunities, and quality of life improvements)
- Community Input
- Financial Capability

8. Where will the project be located?

The study will evaluate a project that will mostly travel along Van Nuys Boulevard between the Sylmar/San Fernando Metrolink Station and Ventura Boulevard. See question 12 for more information on the different routes being considered.

9. How was the study area determined?

Initially, various north-south routes in the San Fernando Valley were considered. It was decided to focus on the Van Nuys Boulevard corridor since it is the busiest north-south bus line the San Fernando Valley, and the seventh busiest in the entire Metro system. Based on input received in early 2012, Sepulveda Boulevard was also evaluated since it is only about one mile west of Van Nuys Boulevard. Input also resulted in including the Sylmar/San Fernando Metrolink



Station as a potential northern origination/terminus for the project as it provides a connection to regional commuter rail service.

Modes and Routes

10. Will this be a bus project, a rail project or something else?

We don't know yet. That's part of what the study will evaluate utilizing the criteria discussed in Question 7.

11. What is the difference between Bus Rapid Transit (BRT) and Light Rail Transit (LRT)?

Both of these options are being evaluated for the East San Fernando Valley Transit Corridor Project.

- **Bus Rapid Transit (BRT):** This option could be similar to the Metro Orange Line where the service runs in its own exclusive right-of-way. BRT can also be designed as an exclusive lane either in the middle of the street or along the curb. It can also operate in mixed-flow traffic. Either way, this would be premier, clean fuel, compressed natural gas (CNG) bus service.
- **Light Rail Transit (LRT):** This is an overhead electric-powered rail system that runs in an exclusive right-of-way, similar to the Metro Blue, Green, Gold and Expo Lines.

See question 12 for information on the routes being studied for the BRT and LRT alternatives.

12. What are the routes and characteristics being evaluated for the BRT and LRT alternatives in the Draft EIS/EIR?

The Bus Rapid Transit (BRT) Alternative is considering the following:

- **Alignment:** Travel from Sylmar/San Fernando Metrolink Station south/east in mixed-flow traffic to Van Nuys Bl. Then south in dedicated right-of-way. Three options are being considered for a southern terminus:
 - End travel in a dedicated right-of-way at the Van Nuys Metro Orange Line (MOL) Station. Buses could continue south via Van Nuys Bl to Ventura Bl in mixed flow traffic
 - From the Van Nuys MOL Station, turn west on the MOL and terminate at the Sepulveda MOL Station.
 - From the Sepulveda MOL Station, continue via Sepulveda Bl in a dedicated lane to Ventura Bl.
- **Configuration:** Median-running, at-grade in dedicated right-of-way combined with mixed flow traffic.

The Light Rail Transit (LRT) Alternative is considering the following:

- Alignment: Travel from Sylmar/San Fernando Metrolink Station south/east to Van Nuys Bl and then south to Ventura Bl.
- Configuration: Median-running, at-grade in dedicated right-of-way.

See page 6 to view the BRT alignment map and page 7 to view the LRT alignment map.

13. What about a Streetcar for this project?

Streetcars were evaluated and eliminated from further study. They are an overhead, electric-powered rail system, similar to the one in Portland, Oregon. Typically, streetcars run in mixed flow traffic, but can operate in an exclusive right-of-way. They are generally smaller and slower than LRT with more frequent stops. They did not offer significant improvement over existing bus service or perform well compared to BRT and LRT alternatives in this corridor.

14. Did you look at any other alternatives?

As a part of the process, the study must also evaluate two other options:

- No Build: This looks at the study area in 2035 without any new project. It incorporates existing roads, highways, transit services and facilities, as well as any other future projects that are included in the adopted Long Range Transportation Plan for implementation by 2035.
- Transportation System Management (TSM): This option considers low-cost capital and operations improvements to the transportation system such as improvements to signal timing, enhancing existing bus service, widening targeted intersections, etc.

Cost and Funding

15. How much money is available for the Project and what are the funding sources?

\$170.1 million has been identified for this project in Metro's 2009 Long Range Transportation Plan (LRTP) for Los Angeles County. These funds come primarily from the State of California's Traffic Congestion Relief Program (TCRP) and Measure R. The TCRP provided money for Metro to "build a north/south corridor transit project that would interface with the East/West Burbank-Chandler corridor project (later named the Metro Orange Line) and with the Ventura Boulevard Rapid Bus project." See Question 19 for more information about Measure R.

16. How much does each build alternative cost?

Based on the very preliminary analysis completed thus far, the BRT options are projected to cost \$280-520 million. The LRT options are projected to cost \$1.8-2.3 billion. These numbers all assume a planned opening date of 2018 for the project. They will be refined as the study progresses.

East San Fernando Valley Transit Corridor Light Rail Transit Alternative for Further Study



East San Fernando Valley Transit Corridor Bus Rapid Transit Alternative for Further Study



17. Why is there such a wide variation in the cost numbers?

LRT is generally more expensive to build than BRT due to the costs associated with constructing tracks and overhead power lines. Further, since this would be the first light rail project in the San Fernando Valley, projections also assume the costs to acquire land and build a storage and maintenance yard for the rail cars. The cost ranges for each travel mode are largely due to the variation in lengths, number of stations, forecasted right-of-way acquisition needs, and the very preliminary stage of the planning process. With additional project analysis, the cost projections will be refined further.

18. The LRT and BRT alternatives both cost more than \$170.1 million. How are you going to build the project if you don't have the money?

Like all of the other Measure R transit projects, the East San Fernando Valley Transit Corridor will likely need to seek additional funding to be able to be built in full. The project may also be built in phases to match available funding. These options will all be evaluated as the study progresses. As we get a better definition of the project, we may be better able to identify additional funding sources.

19. What is Measure R?

Measure R is the half-cent sales tax that was approved by Los Angeles County voters in 2008. The funds are being collected over 30 years for transportation purposes including several new transit and highway projects around the County, as well as bus and rail operations. The East San Fernando Valley Transit Corridor is one of the new transit projects included in Measure R. Measure R also provides funding to cities in Los Angeles County for transportation purposes.

20. I understand that the Canoga Extension of the Metro Orange Line was delivered under-budget. Can those funds be allocated to this project?

The Metro Board of Directors has the responsibility to decide how to reallocate additional funds that may remain once a project has been completed. In June 2012, the Board transferred some of the remaining funds from the Canoga Extension of the Orange Line to the East San Fernando Valley Transit Corridor. This did not increase the overall funding for this project but, instead, replaced funds that are no longer available due to the State budget shortfall.

Regional Connectivity

21. How will the proposed East San Fernando Valley Transit Corridor Project improve transit connections to the entire region?

The East San Fernando Valley Transit Corridor intersects with the Metro Orange Line that connects to the Metro Red Line in North Hollywood. It also connects with Metrolink and Amtrak stations that provide linkages to regional destinations. The corridor connects with the Metro Rapid 750 (Ventura Bl) and the Metro Rapid 794 (San Fernando Bl).

22. Is Metro determining where the greatest number of people need to – or want to – travel?

Yes, one aspect of the analysis will be to determine travel patterns in the study area, including travel to key destinations in the corridor and beyond. Community input from individuals and organizations will provide important information about key destinations. The study will also complete a “trip distribution analysis” to better understand travel characteristics within the study area

23. How will the proposed East San Fernando Valley Transit Corridor Project work with the Sepulveda Pass Study/Project?

The Sepulveda Pass Project is another one of the Measure R projects. This future project is intended to improve connections between the San Fernando Valley and the Westside of Los Angeles. Based on the current funding schedule in the Long Range Transportation Plan, the Sepulveda Pass Project is not planned until 2039. However, Metro is exploring alternate funding scenarios that may allow a project to be completed sooner. It is not yet known what kind of project this future improvement would be. Regardless, planners for the East San Fernando Valley Transit Corridor and the Sepulveda Pass Project are working together to ensure coordination between the two projects.

24. Will the East San Fernando Valley Transit Corridor Project look at connections beyond the San Fernando Valley into West Los Angeles and/or LAX?

Yes, the study will evaluate travel patterns beyond the Corridor itself. By evaluating travel demand outside of the Corridor, Metro will have a better understanding of the number of riders that would be attracted to the new service. Metro will be conducting a separate study to evaluate possible improvements for the Sepulveda Pass Corridor, also a Measure R project (see Question 23). The East San Fernando Valley Transit Corridor is considering this future project in its planning effort.

25. Will the East San Fernando Valley Transit Corridor Project look at connections into Downtown Burbank?

In the adopted Long Range Transportation Plan, the East San Fernando Valley Transit Corridor is focused on improving north-south travel. A connection further east to Burbank would have to be studied separately. This would require direction from the Metro Board of Directors and funding would need to be identified.

Project-Specific

26. Once the project is built, who will operate it?

Metro will operate the new project.

27. Will bike lanes and other bike facilities be included along the Corridor as part of this project?

As a part of the environmental study, we will look for opportunities to integrate bike facilities.

28. How will the location of stops or stations be determined?

Several factors are considered when determining station locations. BRT and LRT generally space stations approximately one mile apart. This improves overall travel times by allowing for greater travel speeds between stations, and less time stopped at stations. Locating stations to facilitate transfer opportunities to east-west bus lines is also important, as is serving key destinations and activity centers to maximize ridership potential.

29. Will on-street parking be affected?

Some of the options being evaluated may impact on-street parking in areas though it is too early in the process to identify specific locations or impacts, if any. This will be evaluated in detail as a part of the project's environmental analysis.

30. Will corridor businesses be affected?

Similar to the previous answer on parking, it is too early in the process to identify the effects, if any, that the project will have on businesses. The EIS/EIR will analyze impacts of the project for businesses in the area.

31. Will a new storage and maintenance facility be needed?

If a Bus Rapid Transit (BRT) project is selected, the service could likely be supported with Metro's existing bus maintenance facilities though they may need some modifications. If a Light Rail Transit (LRT) alternative is selected, a new facility would be needed to store and maintain the rail cars. This will be evaluated as a part of the environmental study.

32. Where would a rail storage and maintenance yard be located and how big would it be?

The environmental analysis will evaluate possible locations for a rail storage and maintenance yard. It would need to be located within a quarter mile of the route in an area zoned for industrial use. It would be 10-15 acres in size.

33. How will a new transit system help the area economically?

A new transit system has the ability to create new development opportunities along the corridor because it will provide increased regional connectivity as well as increased travel options. It will also allow riders to conveniently access retail centers along the East San Fernando Valley Transit Corridor, thereby stimulating increased sales revenues for local businesses. Opportunities for Transit Oriented Development (TOD) around stations can lead to providing service to residential and commercial projects, which in turn create job opportunities.

Public Participation

34. Why is it important that I participate in this study?

Community participation is a key component in planning any new transportation project. The environmental review process requires that public input and suggestions are

evaluated. Your input will help us better understand the community's transportation needs and priorities. Please make sure your voice is heard by attending one of our community meetings, joining the dialogue online, or sending us your comments by US Mail or e-mail. See question 38 for more information on how to do that.

35. How will public input be reflected in the study?

Public input is one of the factors that will be used to analyze the various alternatives being evaluated for this project. As discussed in question 10, public comments have already resulted in expanding the study area. Public input will be summarized and documented. It will also be shared with the Metro Board of Directors. Public input will be gathered throughout the study effort which also includes two "formal" public comment periods.

- Scoping: The work on the Draft EIS/EIR began with a "scoping period" from March 1-May 6, 2013. During this time, the public is invited to provide input on the issues they would like the study to analyze. Input can be provided in person during Scoping meetings or in writing.
- Draft EIS/EIR: Prior to consideration and action by the Metro Board of Directors, the Draft EIS/EIR will be released for a 45-day public review period. This is the time when the public can submit comments and questions for the record for further consideration by the Metro Board and for further analysis during development of the Final EIS/EIR, the next phase of analysis. Comments and questions may be submitted in writing and at public hearings that will be scheduled during this time. It is anticipated that the Draft EIS/EIR will be available for public review in Summer 2014.

See Question 2 for more information on the study process. See question 38 below for how to provide input.

36. What can I do to help spread the word?

There are several things you can do:

- Join our mailing list by sending your contact information to eastsfvtransit@metro.net.
- Follow us on Twitter (www.Twitter.com/EastSFVTransit) and Facebook (www.Facebook.com/EastSFVTransit)
- Share project information with your network of friends, neighbors, colleagues and family

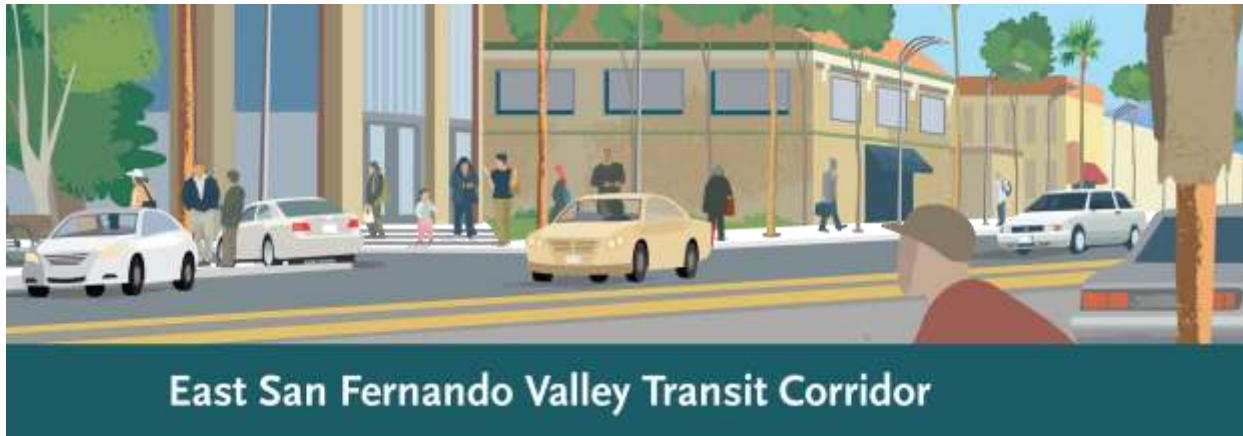
37. Can you make a presentation to my community group?

We would be happy to schedule a presentation for your organization. Please contact us through any of the methods discussed in Question 36.

38. How can I contact you to ask a question, provide input or participate?

There are many public participation opportunities throughout this process. You can e-mail us at eastsfvtransit@metro.net to ask a question, provide input or send us your contact information.

- Please attend any meetings we host in the community at key milestones. We will let you know when those dates are if you send your contact information to eastsfvtransit@metro.net.
- Follow us and participate on Twitter (www.Twitter.com/EastSFVTransit) and Facebook (www.Facebook.com/EastSFVTransit)
- Call us at (818) 276-3233
- Text us at “ESFVTransit” to 25825
- Send a letter to: Walter Davis, Project Manager; Metro; 1 Gateway Plaza, 99-22-3; Los Angeles, CA 90012



East San Fernando Valley Transit Corridor

Preguntas Frecuentes (Marzo 2013)

Metro y la Ciudad de Los Ángeles, en coordinación con la Ciudad de San Fernando y la Administración Federal de Transporte (FTA), están estudiando opciones para mejorar el servicio de transporte de norte a sur en el este del Valle de San Fernando. Las siguientes preguntas frecuentes están diseñadas para proveer información básica sobre los esfuerzos de planeación del Proyecto del Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando. Este documento será actualizado periódicamente. Las preguntas están organizadas en los siguientes temas.

- Resumen del Estudio
- Modos y Rutas
- Costos y Financiamiento
- Conectividad Regional
- Específicos del Proyecto
- Participación del Público

Resumen del Estudio

1. *¿Qué es el Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando?*

La Medida R, aprobada por votantes del Condado de Los Angeles en el 2008, programó fondos para una variedad de propósitos de transportación incluyendo 12 proyectos de transporte. Uno de estos proyectos es el Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando que también fue adoptado en el Plan de Transportación de Largo Plazo de Metro en el 2009 para el Condado de Los Angeles. Este proyecto está actualmente bajo revisión ambiental para analizar y evaluar opciones para mejorar el transporte entre norte y sur en el área. Vea la pregunta 8 para ver el mapa del área de estudio.

2. *¿Cuál es el proceso para estudiar este proyecto?*

Como la mayoría de proyectos, este estudio debe pasar por un análisis que considera como el medioambiente será afectado consistente con leyes estatales y federales. Este es un proceso que eventualmente determinará qué proyecto será construido. Para el Corredor de Transporte del este del Valle de San Fernando, este proceso comenzó con un Análisis de Alternativas (AA), y continua con la preparación de un(a) Declaración/Reporte de Impacto Ambiental (EIS/EIR – por sus siglas en ingles).

En cada paso del proceso de estudio, los descubrimientos y recomendaciones serán presentados a la Junta Directiva de Metro. El Estudio AA concluyó en enero del 2013 cuando el personal de Metro le presentó a la Junta Directiva las alternativas que continuarán para análisis más detallado en el Borrador EIS/EIR. Al final del Borrador EIS/EIR, la Junta Directiva seleccionará una “Alternativa Localmente Preferida (LPA)” para aún más estudio durante el EIS/EIR Final. Por último, el EIS/EIR Final será certificado por la Junta Directiva y un proyecto para diseño y construcción será aprobado.

El proyecto también sigue el procedimiento federal para análisis ambiental así que la Administración de Transporte Federal (FTA) también está involucrado en el proceso de análisis y aprueba el EIS/EIR. El análisis ambiental federal concluye cuando la FTA otorga al proyecto un Registro de Decisión (ROD – por sus siglas en inglés). La FTA considerará esto después de que la Junta Directiva de Metro certifique el EIR Final.

Vea las preguntas 4, 6 y 7 para más información sobre las diferentes fases del estudio.



3. El proyecto está ubicado dentro de las Ciudades de Los Angeles y San Fernando. ¿Qué participación tendrá cada ciudad?

No como la Metro Orange Line, donde Metro es dueño del derecho de paso, este proyecto está planeado de operar en calles de la ciudad. Así pues, las Ciudades de Los Angeles y San Fernando están participando en la planeación de este proyecto.

La Ciudad de Los Angeles está sirviendo como “colíder” del proyecto junto con Metro para este estudio. La Ciudad de San Fernando también participa activamente en los esfuerzos del estudio. Cuando el proyecto avance, se le pedirá a los concilios municipales de ambas ciudades que apoyen y concurran con este proyecto.

4. *¿Cuándo se completará este estudio?*

El estudio completo está programado para concluir en el 2015. Los componentes del estudio se discuten en la pregunta 2 arriba y se estima que ocurrirán en la siguiente manera:

- Año calendario 2013/2014: EIS/EIR Borrador
- Año calendario 2014/2015: EIS/EIR Final

5. *¿Cuándo podré viajar en este servicio nuevo?*

Este proyecto tiene una cronología bien corta. De acuerdo con el Plan de Transporte de Largo Plazo de Metro, este proyecto está programado de ser construido y operando para el año 2018.

6. *¿Que es un(a) Declaración/Reporte de Impacto Ambiental?*

Un documento EIS/EIR combinado es preparado para satisfacer leyes federales y estatales sobre el medioambiente. El EIS/EIR identifica y analiza efectos y beneficios sociales, económicos, de transportación, y el medioambiente asociados con la construcción y operación de cualquier alternativa de proyecto. También analiza y compara estas alternativas con la alternativa de “No Construcción” que asume no cambios excepto los que ya están planeados. Además, se comparan con la alternativa de “Sistema de Manejo de Transporte” que incorpora mejoras de capital y operacionales de bajo costo al sistema de transporte actual como mejorar el servicio de autobuses, sincronización de semáforos, etc. Durante el desarrollo del EIS/EIR Final, el documento también identifica mitigaciones necesarias para responder a cualquier impacto.

7. *¿Qué factores se usarán para evaluar las varias alternativas para este proyecto?*

Consistente con requisitos federales y estatales para revisión ambiental, las alternativas serán evaluadas usando los siguientes criterios:

- Beneficios e Impactos de Movilidad
- Conectividad Regional
- Efectividad de Costos (como los costos de capital y operaciones)
- Beneficios e Impactos Ambientales
- Consideraciones de Uso de Terreno (como la creación de empleos, oportunidades de desarrollo, y mejoras a la calidad de vida)
- Comentarios de la Comunidad



Corredor de Transporte del este del Valle de San Fernando – Área de Estudio

- Capacidad Financiera

8. *¿Dónde se construirá el proyecto?*

El estudio evalúa un proyecto que viajará en mayor parte sobre el Bulevar Van Nuys entre la Estación Metrolink de Sylmar/San Fernando y el Bulevar Ventura. Vea la Pregunta 12 para más información sobre las rutas que se están considerando.

9. *¿Cómo se determinó este estudio?*

Inicialmente, varias rutas entre norte y sur en el Valle de San Fernando fueron consideradas. Se decidió enfocar el estudio al corredor del Bulevar Van Nuys porque las rutas de autobús que viajan sobre este corredor son las más usadas y el corredor es el séptimo más usado en todo el sistema de Metro. Basado en comentarios recibidos a principios del 2012, el Bulevar Sepúlveda también fue evaluado ya que esta solamente como a una milla al oeste del Bulevar Van Nuys. También comentarios del público resultaron en agregar la Estación de Metrolink en Sylmar/San Fernando como la terminal norte para este proyecto ya que provee conexión con el servicio regional de tren de cercanías.

Modos y Rutas

10. *¿Será un proyecto de autobús, tren, o algún otro modo?*

Aún no sabemos. Esto es parte de lo que se está evaluando en el estudio utilizando los criterios descritos en la Pregunta 7.

11. *¿Cuál es la diferencia entre el Transporte de Autobús Rápido y un Tren Ligero?*

Se están evaluando las dos opciones para el Proyecto del Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando.

- Transporte de Autobús Rápido (BRT – pos sus siglas en inglés): Esta opción puede ser similar al de la Línea Metro Orange donde el servicio corre dentro de su carril exclusivo. BRT también puede ser diseñado para correr dentro de un carril exclusivo en medio de la calle o a un lado. También puede operar en tráfico mixto. De todas formas, sería un servicio de autobús premier, limpio usando gas natural comprimido (CNG).
- Tren Ligero (LRT): Este es un sistema de riel que utiliza electricidad para poder correr. El tren ligero viaja en un carril exclusivo dentro de su derecho-de-paso, similar a las Líneas Metro Blue, Green, Gold y Expo.

Vea la Pregunta 12 para más información sobre las rutas que se están estudiando para las alternativas de BRT y LRT.

12. ¿Cuáles son las rutas y características que se están evaluando para las alternativas de BRT y LRT en el EIS/EIR Borrador?

Para la Alternativa de BRT, se está considerando lo siguiente:

- Ruta: Viajar desde la Estación Metrolink en Sylmar/San Fernando sur/este en tráfico mixto hacia Van Nuys BI. Después, seguir hacia el sur en derecho de paso dedicado. Se están considerando tres opciones para la terminal sur:
 - Terminar en derecho de paso dedicado en la Estación del Metro Orange Line (MOL). Autobuses pudieran continuar hacia el sur vía Van Nuys BI a Ventura BI en tráfico mixto.
 - Desde la Estación MOL de Van Nuys, seguir hacia el oeste sobre la ruta de MOL y terminar en la estación Sepulveda.
 - Desde la Estación MOL de Sepulveda, continuar via Sepulveda BI en un carril dedicado hasta terminar en Ventura BI.
- Configuración: En medio y sobre la calle combinando derecho de paso dedicado y tráfico mixto.

Para la Alternativa de Tren Ligero, se está considerando:

- Ruta: Viajar desde la Estación Metrolink de Sylmar/San Fernando sur/este hasta Van Nuys BI seguir sur hasta Ventura BI.
- Configuración: En medio y sobre la calle en derecho de paso dedicado.

Vea la Pagina 7 para ver el mapa de la ruta BRT y la Pagina 8 para ver el mapa de la ruta LRT.

13. ¿Porque no un Tranvía para este Proyecto?

Tranvías fueron evaluados y eliminados del estudio. Estos corren bajo electricidad, similares a los que operan en Portland, Oregón. Típicamente, tranvías viajan en tráfico mixto, pero pueden también viajar en carriles exclusivos. Generalmente son más pequeños y más lentos que un tren ligero con paradas más frecuentes. Estos no ofrecieron mejoras significantes sobre el servicio de autobús existente ni se comparó tan bien como las alternativas de BRT y LRT para este corredor.

14. ¿Se están considerando otras alternativas?

Como parte del proceso, el estudio evalúa otras dos opciones:

- No Construir: Analiza el área de estudio en el año 2035 sin ningún proyecto. Incorpora las calles, carreteras, servicios de transporte e instalaciones actuales,

además de proyectos en el futuro que están incluidos en el Plan de Transporte de Largo Plazo y programados para el 2035.

- Manejo del Sistema de Transporte (TSM): Esta opción considera mejoras de capital y operaciones de bajo-costos y al sistema de transporte, como sincronización de semáforos, mejor servicio de autobuses, mejoras a calles e intersecciones, etc.

Costo y Financiamiento

15. ¿Cuánto dinero está disponible para este Proyecto y cuáles son los fondos de financiamiento?

\$170.1 millones han sido identificados para este proyecto en el Plan de Transporte de Largo Plazo adoptado por Metro en el 2009 para el Condado de Los Angeles. Estos fondos mayormente vienen del Programa de California para Mejorar la Congestión de Tráfico (TCRP) y la Medida R. El TCRP provee dinero a Metro para “construir un corredor de transporte norte/sur que debe conectarse con el proyecto del corredor Este/Oeste de Burbank-Chandler (después nombrado Metro Orange Line) y con el Autobús Rápido que corre a lo largo de Ventura Bl.” Vea la Pregunta 19 para más información sobre la Medida R.

16. ¿Cuánto cuesta cada alternativa de construcción?

Basado en análisis muy preliminar completado hasta la fecha, se estima que las opciones de BRT cuesten entre \$280-520 millones. Las opciones de LRT se estiman a un costo de \$1.8-2.3 billones. Estas cifras asumen la operación de este proyecto en el año 2018 y serán actualizadas durante el proceso de estudio.

Corredor de Transporte del lado Este del Valle de San Fernando Alternativa de transporte de tren ligero para más estudio



Corredor de Transporte del lado Este del Valle de San Fernando

Alternativa de transporte rápido de autobús para más estudio



17. ¿Porque hay tanta variación entre los costos?

Generalmente es más costoso construir un LRT que un BRT por los costos asociados con la construcción de riel y líneas de electricidad sobre los trenes. Además, porque este es el primer proyecto de tren ligero en el Valle de San Fernando, las cifras de costo toman en cuenta el adquirir propiedad y construir instalaciones de mantenimiento para los trenes. La variación en costos para cada opción incluye la distancia del proyecto, el número de estaciones, adquisición de propiedades, y el hecho de que aún estamos en la etapa preliminar del análisis. Al seguir analizando este proyecto, los presupuestos de costo serán refinados aún más.

18. ¿Las Alternativas de LRT y BRT cuestan más de \$170.1 millones que están programados? ¿Cómo construirán el proyecto si no hay suficientes fondos?

Como todos los proyectos de transporte financiados por la Medida R, se necesitará buscar fondos adicionales para poder construir este proyecto. El proyecto se puede construir en fases de acuerdo con los fondos disponibles. Estas opciones serán evaluadas en el estudio. Mientras mejor definimos el proyecto, podremos mejor identificar recursos financieros adicionales.

19. ¿Qué es la Medida R?

La Medida R es un impuesto de venta de medio-centavo que fue aprobado por los votantes del Condado de Los Angeles en el 2008. Estos fondos serán colectados a través de los próximos 30 años para el propósito de mejorar la transportación en el condado e incluye varios proyectos de transporte nuevos, carreteras, y mejoras al sistema de autobuses y riel. El Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando es uno de los proyecto de transporte incluidos en la Medida R. La Medida R también provee fondos a las Ciudades de Los Angeles para propósitos de transporte.

20. Entiendo que el Proyecto de la Extensión Canoga del Metro Orange Line fue construido abajo de su presupuesto original. ¿Se pueden usar los fondos restantes para este proyecto?

La Junta Directiva de Metro tiene la responsabilidad de decidir como re-alocar fondos adicionales que restan de un proyecto cuando es completado. En Junio del 2012, la Junta Directiva, transfirió algo de los fondos restantes de la Extensión Canoga a este proyecto. Esto no subió los fondos disponibles para este proyecto, si no que reemplazó los fondos que el Estado no pudo proporcionar a causa del presupuesto estatal que los elimino.

Conectividad Regional

21. ¿Cómo puede este proyecto mejorar las conexiones de transporte a la región entera?

El este del Valle de San Fernando se conecta con la Línea Metro Orange que se conecta con la Línea Metro Red en North Hollywood. También se conecta con las estaciones de Metrolink y Amtrak con rumbo a destinos en toda la región. El corredor también se conecta con la Línea Metro Rapid 750 (Ventura BI) y la Metro Rapid 794 (San Fernando BI).

22. ¿Metro está determinando donde la mayoría de personas necesitan o quieren viajar?

Si, un aspecto del análisis es el de determinar los patrones de viaje en el área de estudio, incluyendo viajes a destinos claves en el corredor y más allá. Comentarios de la comunidad también provee información importante sobre destinos claves. El estudio también completará un “análisis de distribución de viajes” para mejor entender las características de viajes dentro del área de estudio.

23. ¿Cómo trabajara este proyecto con el Estudio/Proyecto Sepulveda Pass?

El Proyecto Sepulveda Pass es otro proyecto programado en la Medida R. El futuro proyecto mejorará conexiones entre el Valle de San Fernando Valley y el Oeste de Los Angeles. Basado en el Plan de Transporte de Largo Plazo, el proyecto Sepulveda Pass no está programado hasta el año 2039. Sin embargo, Metro está explorando escenarios de financiamiento alternativos que puedan avanzar el proyecto más rápido. Aun no se sabe qué tipo de proyecto será construido. De todas maneras, los planeadores para el Corredor de Transporte del Valle de San Fernando y el Proyecto Sepulveda Pass están trabajando juntos para asegurar coordinación entre los dos proyectos.

24. ¿Se evaluará como se conectará este proyecto más allá del Valle de San Fernando hacia el Oeste de Los Angeles y/o con el Aeropuerto Internacional?

Si, este estudio evaluará patrones de viajes más allá del corredor. Al evaluar demanda de viajes fuera del corredor, Metro tendrá una mejor idea del número de pasajeros que estarían atraídos a este servicio nuevo. Metro completará un estudio separado para evaluar posibles mejoras para el Corredor Sepulveda Pass, también un proyecto de la Medida R (vea la pregunta 23). El Corredor de Transporte del Este del Valle de San Fernando está considerando este proyecto en sus esfuerzos de planeación.

25. *¿Se considera que este proyecto se conecte con el Centro de Burbank?*

En el Plan de Transporte de Largo Plazo, el corredor del Este del Valle de San Fernando se enfoca en mejorar viajes entre norte y sur. Una conexión en el este hacia Burbank tendría que estudiarse por separado. Esto requeriría dirección de la Junta Directiva de Metro y fondos deberían ser identificados para su estudio.

Específicos del Proyecto

26. *¿Cuándo el proyecto sea construido, quien lo operará?*

Metro operará el proyecto nuevo.

27. *¿Se incluirán carriles para bicicletas y otras instalaciones a lo largo del Corredor del Proyecto?*

Como parte del estudio ambiental, analizaremos como podemos integrar instalaciones para bicicletas.

28. *¿Cómo se determinarán las paradas o estaciones del proyecto?*

Varios factores son considerados al determinar la ubicación de estaciones. BRT y LRT generalmente ubican estaciones en cada milla. Esta distancia entre estaciones reduce el tiempo de viaje y aumenta la velocidad de autobuses/trenes. Ubicando estaciones para facilitar oportunidades de transferencia entre rutas este-oeste también es importante, al servir destinos claves y centros de actividad para aumentar el número de pasajeros.

29. *¿El estacionamiento en la calle será afectado?*

Algunas de las opciones que se están evaluando podrían afectar espacios de estacionamiento en la calles. Aún es muy temprano en el estudio para identificar específicamente que lugares o impactos, si los hay. Esto será evaluado en detalle como parte del estudio ambiental.

30. *¿Se afectarán los negocios a lo largo del corredor?*

Similar la respuesta previa sobre estacionamiento, aún es muy temprano para identificar cualquier impacto a negocios que el proyecto pueda causar. El EIS/EIR analizara impactos del proyecto a negocios dentro del área de estudio.

31. *¿Se necesitará una instalación de mantenimiento y almacenamiento?*

Si un proyecto de Autobús Rápido es seleccionado, este servicio se podría apoyar por instalaciones de Metro actuales o con alguna modificación. Si un tren ligero es

seleccionado, una instalación nueva deberá ser construida. Esto será evaluado como parte del estudio ambiental.

32. ¿Dónde se ubicará la instalación de mantenimiento y almacenamiento y que tan grande será?

El análisis ambiental evaluará ubicaciones posibles para instalaciones de mantenimiento y almacenamiento. Estaría ubicado dentro un cuarto de milla de la ruta y en un área industrial. Se necesitan entre 10 a 15 acres para su construcción.

33. ¿Cómo un sistema de transporte nuevo ayudará la economía del área?

Un sistema nuevo de transporte tiene la habilidad de crear nuevas oportunidades de desarrollo a lo largo del corredor porque aumenta la conectividad regional y las opciones para viajar. Además, ayuda a que pasajeros puedan convenientemente acudir a los centros comerciales sobre el corredor, a su vez, estimulando más ventas a negocios locales. Oportunidades para Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) alrededor de estaciones también pueden proveer servicio residencial y comercial, y en turno crear oportunidades de empleo.

Participación Pública

34. ¿Porque es importante que participe en este estudio?

La participación de la comunidad es una parte importante al planear este proyecto de transporte Nuevo. El proceso de revisión ambiental requiere que los comentarios y sugerencias del público sean evaluados. Sus comentarios no ayudaran a mejor entender las necesidades y prioridades de la comunidad. Por favor haga que su voz se escuche al participar en alguna reunión comunitaria, dialogar a través de internet, o al enviar sus comentarios por correo o email. Vea la Pregunta 39 para más información de cómo hacer esto.

35. ¿Cómo se refleja la participación del público en este estudio?

Los comentarios del público es un factor que será analizado al evaluar cada alternativa que se está considerando para este proyecto. Como explicado en la Pregunta 10, se expandió el área de estudio por los comentarios que se recibieron del público. Todos los comentarios recibidos serán resumidos y documentados y serán compartidos con la Junta Directiva de Metro. Comentarios del público serán recibidos durante el proceso de estudio que también incluye dos periodos donde estos comentarios son hechos de manera “formal.”

- Periodo de Ámbito: El Borrador EIS/EIR comenzó con un periodo de “ámbito” entre el 1 de marzo hasta el 6 de mayo del 2013. Durante este periodo, el público está invitado a someter sus comentarios sobre los asuntos que se deben

analizar en el estudio. Comentarios pueden ser sometidos en persona durante reuniones de ámbito o por escrito.

- Borrador EIS/EIR: Antes de que la Junta Directiva de Metro considere y actúe sobre el proyecto, un Borrador EIS/EIR estará disponible para revisión y comentarios por un periodo de 45 días. Durante este tiempo, el público podrá someter comentarios y preguntas formales que deberán ser consideradas por la Junta Directiva para sus análisis más detallado en un EIS/EIR Final en la fase siguiente del proyecto. Comentarios y preguntas podrán ser sometidas por escrito o verbalmente en las audiencias públicas que se llevaran a cabo durante este periodo. Se anticipa que el EIS/EIR Borrador esté disponible en el verano del 2014.

Vea la Pregunta 2 para más información sobre el proceso de estudio. Vea la Pregunta 38 para aprender como someter sus comentarios.

36. ¿Qué puedo hacer para informar a otras personas sobre este estudio?

Hay varias cosas que puede hacer:

- Regístrese para recibir información al mandar un email a: eastsvtransit@metro.net.
- Síguenos en Twitter (www.Twitter.com/EastSFVTransit) y/o en Facebook (www.Facebook.com/EastSFVTransit)
- Comparta información con sus amigos, vecinos, colegas y familiares.

37. ¿Pueden presentar información a mi grupo comunitario?

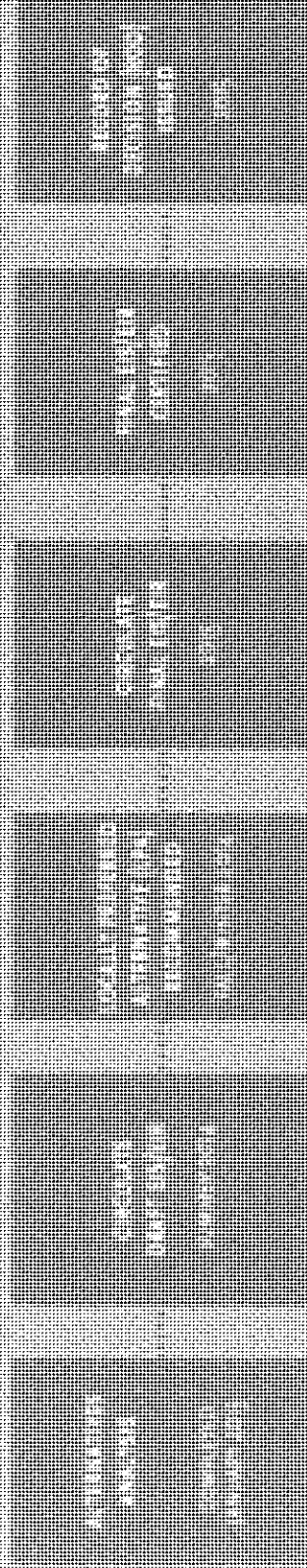
Nos complace en poder presentar a su organización. Por favor contáctenos para programar una presentación a través de cualquier modo explicado en la Pregunta 36 y 38.

38. ¿Cómo me puedo contactar para hacer preguntas, dar mis comentarios, o participar?

Hay varias oportunidades para participar en este estudio. Usted puede enviar un correo electrónico a eastsvtransit@metro.net para hacer preguntas, comentarios y darnos su información de contacto para recibir actualizaciones.

- Por favor asista nuestras reuniones públicas. Le enviaremos información sobre estas cuando se registre al mandar un email a: eastsvtransit@metro.net.
- Síguenos y participe a través de Twitter (www.Twitter.com/EastSFVTransit) y/o Facebook (www.Facebook.com/EastSFVTransit)
- Llámenos al: (818) 276-3233
- Envíe un texto "ESFVTransit" a 25825
- Envíe correspondencia a: Walter Davis, Project Manager; Metro; 1 Gateway Plaza, 99-22-3; Los Angeles, CA 90012

EIS/EIR Process



Metro

