

APPENDIX D

I-710 Major Corridor Study Fact Sheets

Fact Sheet- May 2001

I-710 Corridor

Interstate 710, the Long Beach Freeway, is the primary travel route for trucks and autos, connecting the Long Beach area with the greater Los Angeles region. From the Ports of Long Beach and Los Angeles to State Route 60, this travel corridor is approximately 18 miles long and is faced with a growing list of transportation problems and concerns, including:

- Sharp Increases in Truck Traffic
- Accident Risk / Safety Problems
- Poor Roadway Conditions and Outdated Freeway Design
- Growing Traffic Congestion
- Air Quality Concerns
- Quality of Life Issues for the Surrounding Communities

I-710 Study

The I-710 Major Corridor Study was initiated in February 2001 at the request of the cities along the corridor as an important first step needed to combat these transportation problems. Through this two-year study, the Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (MTA) along with Caltrans, the Southern California Association of Governments (SCAG) and the Gateway Cities Council of Governments are seeking ways to make transportation improvements to the I-710 travel corridor. The study will consider options such as added travel lanes to I-710, interchange improvements, separate lanes for trucks, and improved bus service, among other ideas. During the course of the study, transportation planners will analyze traffic patterns, perform conceptual engineering, prepare cost estimates, and evaluate environmental impacts associated with different transportation alternatives.

Study Purpose

The main goal of the I-710 Major Corridor Study is to reach agreement on the transportation alternative that best addresses the transportation problems and need for improvements in the long run. The study will also help determine which elements of the preferred alternative should be implemented as soon as possible. This information, along with the accompanying technical analysis produced by the study, is critical to obtaining the necessary funding and federal or state approvals for project construction. Toward the end of the study, an Oversight Policy Committee (OPC) comprised of elected officials from participating cities and agency representatives will select a preferred alternative based on public input and findings from the planning and engineering technical work.

The Public's Role

The I-710 Study is divided into major work phases that result in a series of decision points. The study is designed to encourage public participation so that opinions from residents, business interests, community groups, and other project stakeholders are taken into account prior to these decision points.

I-710 Study – Major Work Phases



It is important that we hear from as many members of the public as possible as decisions are made throughout the two-year study. Public comments and opinions will be collected using several different methods, including a project website, questionnaires, public workshops, and community presentations.



Fact Sheet Spring/Summer 2002

I-710 Study: What We've Done

The I-710 Major Corridor Study is a two and a half-year study, initiated in February 2001, to seek ways to improve travel conditions along the I-710 Freeway and adjacent surface streets from the SR-60 Freeway to the Ports of Los Angeles and Long Beach. Headed by the Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (MTA) along with Caltrans, the Southern California Association of Governments (SCAG) and the Gateway Cities Council of Governments, representatives of the I-710 Study Team have spent the last several months meeting with local elected officials, community groups, and interested residents along this important corridor.

The information obtained through these meetings has been essential in developing a purpose and need statement for the I-710 Major Corridor Study. This statement will help identify the transportation alternative that best addresses the transportation problems and need for improvements in the long run. The purpose and need statement will also help determine which elements of the preferred alternative should be implemented as soon as possible.

I-710 Study: Where We Are Now

Based on planning and engineering technical work as well as input from interested parties, the I-710 Study team has developed an initial set of 12 alternative strategies for improving the travel conditions along the Long Beach Freeway Corridor.

Some of the proposed options could be implemented relatively soon. These options include added bus service, freeway ramp metering, and the use of advanced technologies to manage traffic and to inform motorists about better routes to avoid congestion. The mixing of car and truck traffic was a concern echoed in nearly every meeting the study team attended. To address this concern, some options under consideration include strategies intended to alleviate conflicts between trucks and cars.

Other alternatives to be considered attempt to find a more permanent, long-term solution to the serious problems facing the I-710 Freeway. Some of the long-range alternatives under consideration include: redesigning interchanges, building truck-only lanes, new carpool lanes, freeway widening, and the possibility of a new passenger rail line along the I-710.

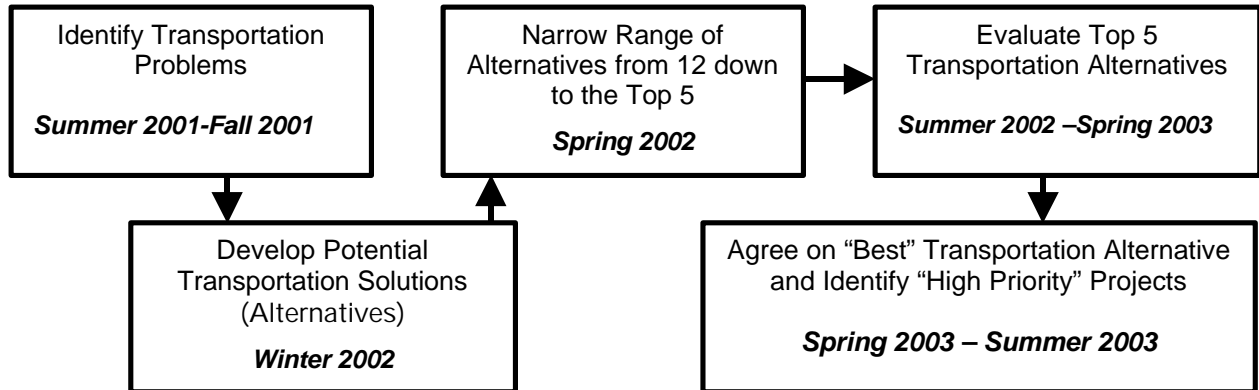
I-710 Study: Where We're Going

In June 2002, the Oversight Policy Committee (OPC), comprised of elected officials from participating cities and agency representatives, is scheduled to narrow the alternatives from 12 to five. The five best alternatives will then undergo a rigorous and technical evaluation and further public scrutiny. A preferred alternative and list of priority improvements based on public input and findings from the planning and engineering technical work is expected to be selected by Spring 2003. The information collected through meetings with various interested groups, residents and local officials, along with the accompanying technical analysis produced by the study, is important in narrowing down the alternatives and critical to obtaining the necessary funding and federal or state approvals for project implementation.

The Public's Role

The I-710 Study is divided into major work phases that result in a series of decision points. The study is designed to encourage public participation so that opinions from residents, business interests, community groups, and other project stakeholders are taken into account prior to these decision points.

I-710 Study – Major Work Phases



It is important that we hear from as many members of the public as possible as decisions are made throughout the two and a half-year study. Public comments and opinions will be collected using several different methods, including a project website, questionnaires, public open houses, and community presentations.

Project Contact Information

If you have questions or comments on the I-710 Study or if you would like to find out about upcoming opportunities to participate in the project, do contact us at:

Si tiene preguntas o comentarios acerca del Estudio del I-710, o si gustaría ser informado de mas oportunidades para participar en el proyecto, por favor comuníquese con nosotros:

Mailing Address <i>(Dirección)</i>	Phone Numbers <i>(Números de Teléfono)</i>	WebSite <i>(Internet)</i>
I-710 Major Corridor Study c/o Consensus Planning Group 444 S. Flower Street, Suite 1300 Los Angeles, CA 90071	Phone: (323) 960-4406 Fax: (213) 438-1764	http://www.gatewaycoq.org/index2.html



Datos Importantes Primavera / Verano 2002

Estudio del I-710: Lo que hemos hecho

El Estudio del Corredor Mayor de la Autopista I-710 es un estudio de dos años de duración, que fue iniciada en Febrero del año 2001 para identificar modos de combatir los problemas de transporte en la autopista I-710 y calles contiguas desde la autopista ruta estatal 60 hasta los puertos de Long Beach y Los Ángeles. Dirigidos por la Autoridad de Transportación Metropolitana del Condado de Los Ángeles (MTA), junto con Caltrans, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG), y El Concilio de Gobiernos de Ciudades Portales, (GC-COG), representantes del equipo del estudio han pasado varios meses en juntas hablando con representantes locales, grupos comunitarios, y residentes interesados quienes viven al lado de este importante corredor.

La información obtenida por medio de estas juntas ha sido esencial en el desarrollo de una declaración de propósito y necesidad para el Estudio del Corredor Mayor de la Autopista I-710. Esta declaración ayudara a identificar el alternativo de transporte que mejor trata con los problemas y necesidades de mejoramientos al largo plazo. La declaración también ayudara a determinar cuales elementos del alternativo preferido deben iniciarse inmediatamente.

Estudio del I-710: Donde estamos hoy día

Utilizando sugerencias del equipo técnico y de personas interesadas, el Estudio 710 ha creado unas alternativas iniciales para mejorar las condiciones de trafico sobre la autopista I-710.

Ciertas de estas propuestas opciones se podrán implementar pronto. Estas opciones incluyen servicio adicional de autobuses, registradores en las entradas a la autopista, y el uso de tecnologías avanzadas para manejar el tráfico e informar al publico sobre rutas alternativas para prevenir la congestión. La mezcla de autos y camiones es una preocupación que se repito en cada de nuestras juntas. Varias opciones bajo consideración tratan específicamente de solucionar estos conflictos entre autos y camiones.

Otras alternativas bajo consideración incluyen soluciones permanentes a los problemas de la autopista 710. Estas alternativas permanentes incluyen: rediseñando los intercambios, creando vías especiales para camiones, añadiendo nuevos carriles de alta capacidad, ampliando la autopista, y la posibilidad de crear una línea de ferrocarril para pasajeros a lo largo del I-710.

Estudio del I-710: Donde vamos

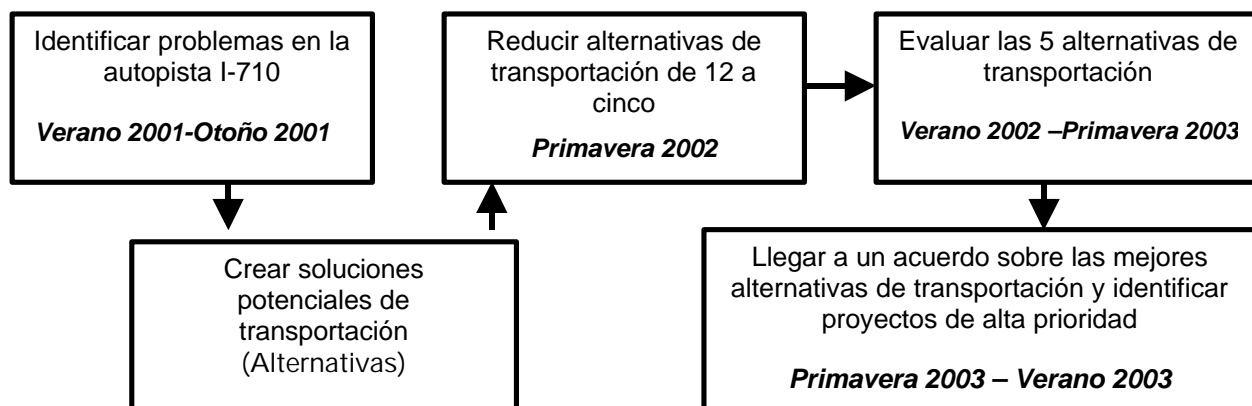
En junio del 2002, el comité de supervisión gubernamentales de póliza (OPC), compuesto de oficiales elegidos de varias ciudades y representantes de agencias, seleccionara cinco de estas 12 alternativas. Estas cinco alternativas, entonces, serán estudiadas más a fondo, con comentarios del público. Una alternativa preferida y una lista de mejoramientos de prioridad, basados en los comentarios del público y información técnica del equipo de ingeniería, se espera para la primavera del 2003. La información colectada en las reuniones con varios grupos, residentes, y oficiales locales, en conexión con el análisis técnico producido por el estudio, es

importante en la reducción de las alternativas y es crítico en obtener los fondos necesarios, y la aprobación del gobierno federal y estatal para la implementación del proyecto.

Participación Pública

El Estudio I-710 esta dividido en fases mayores de trabajo que resultan en una serie de puntos de decisiones. El estudio esta diseñado para fomentar participación publica para que las opiniones de residentes, negociantes, grupos comunitarios, y otros se tomen en cuenta antes de llegar a los puntos de decisiones.

Estudio I-710 –Fases mayores del trabajo



Es importante que recibamos la participación de cuantos miembros del público sea posible durante el tiempo que queda del estudio. Comentarios y opiniones públicas serán colectadas usando varios métodos, incluso una pagina en el Internet sobre el proyecto, preguntas escritas, talleres públicos y presentaciones comunitarias.

Información de Contacto

Si tiene preguntas o comentarios acerca del Estudio del I-710, o si gustaría ser informado sobre las oportunidades para participar en el proyecto, por favor comuníquese con nosotros:

Mailing Address <i>(Dirección)</i>	Phone Numbers <i>(Números de Teléfono)</i>	WebSite <i>(Internet)</i>
I-710 Major Corridor Study c/o Consensus Planning Group 444 S. Flower Street, Suite 1300 Los Angeles, CA 90071	Phone: (323) 960-4406 Fax: (213) 438-1764	http://www.gatewaycog.org/index2.html

I-710 CORRIDOR

The I-710 Corridor is a vital transportation artery, linking the Los Angeles region and beyond to the Ports of Long Beach and Los Angeles. Over the years, the I-710 has been overwhelmed with an increase in truck and auto traffic driven by economic and population growth, and it is expected that by the year 2025, the I-710 Corridor will experience demand greater than its capacity.

THE STUDY

A Major Study of the I-710 Corridor is being undertaken to analyze traffic congestion, as well as safety problems, and to develop multi-modal, timely, cost-effective transportation solutions from the Ports to State Route 60. This could include the expansion and reconstruction of the freeway.

The study is being funded by Metropolitan Transportation Authority (MTA), Southern California Association of Governments (SCAG), Caltrans, and the Gateway Council of Governments. To help guide the study and provide policy assistance, guidance and direction, an oversight policy committee (OPC) and Technical advisory Committee (TAC) were created.

THE FIVE PROPOSED ALTERNATIVES

In December 2001, problems and issues related to the corridor were identified in the I-710 Major Corridor Study Purpose and Need Statement. Using this as the baseline for all future work, the I-710 Technical Advisory Committee (TAC) and Oversight Policy Committee (OPC), with comments received from the public, adopted 12 Initial Alternatives in February 2002. In June 2002, after reviewing detailed technical analysis comparing the 12 strategies, as well as feedback from numerous community, business and environmental groups, the 12 Initial Alternatives were narrowed to 5 Screened Alternatives. These five are considered the top contenders to be selected by the study decision committees as the Locally Preferred Strategy (LPS) to guide future transportation improvements in the I-710 study area.

- **Alternative A:** This is the No Build alternative. No improvements beyond what is already funded and planned through 2025 will be considered. These improvements will be included in whichever alternative is selected.
- **Alternative B:** This alternative consists of operational improvements that would use improved technology to address the movement of goods, vehicles and public transit through the corridor using the existing freeway configuration
- **Alternative C:** This alternative is focused on improving safety and eliminating bottlenecks for all vehicle types, as well as managing the flow of heavy-duty trucks along the corridor by focusing improvements and widening on segments of I-710 as well as major streets used as alternate routes to I-710.
- **Alternative D:** This alternative focuses on improving safety and increasing freeway capacity by extensive widening of I-710 as well as the addition of carpool lanes as an improvement option.
- **Alternative E:** This alternative improves safety and addresses increasing truck traffic. It includes improvements that would largely separate cars and trucks, as well as improve travel times by constructing a separate roadway for trucks adjacent to I-710.

THE PUBLIC'S ROLE

The I-710 Major Corridor Study has been divided into major work phases, each ending with a decision on how to move forward. Public participation is welcome and encouraged at all stages. The next opportunity for feedback is at the upcoming public open houses to discuss the latest landmark: the five screened alternatives leading to the decision on selecting the preferred alternative. Participation of all interested community members, businesses, individuals, civic groups, and elected officials is essential to the study's success. We hope you can attend one of the following open houses (arrive anytime between 6:00 and 8:00 pm):

Monday April 28, 2003

Long Beach Main Library
101 Pacific Ave., Long Beach

Tuesday April 29, 2003

Bell Gardens Intermediate School
5841 Live Oak, Bell Gardens

Wednesday April 30, 2003

Humphreys Elementary School
500 S. Humphreys Ave., Los Angeles

CORREDOR I-710

El corredor Interestatal 710 (I-710) es una arteria de transporte vital que conecta la región de Los Ángeles y regiones más alejadas con los puertos de Long Beach y de Los Ángeles. A través de los años, el corredor I-710 ha sido saturado por un aumento en el tráfico de automóviles y camiones generado por el crecimiento económico y de la población y se espera que para el año 2025, la demanda exigida al corredor I-710 superará su capacidad.

EL ESTUDIO

Se está realizando un estudio mayor del corredor I-710 para analizar la congestión de tráfico, los problemas de seguridad y para desarrollar soluciones multimodales al problema de transporte entre los puertos y la ruta estatal 60 que sean eficaces en costo y tiempo. Estas soluciones incluyen la posibilidad de la reconstrucción y ampliación del I-710.

Este estudio esta siendo financiado por La Autoridad de Transportación Metropolitana del Condado de Los Ángeles (MTA), La Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG), El Departamento de Transportación de California (Caltrans) y el Concilio de Gobiernos Gateway. Para guiar este estudio y proporcionar ayuda con respecto a las pólizas gubernamentales, orientación y dirección se ha creado un Comité de Revisión de Pólizas (OPC, por su sigla en inglés) y un Comité de Asesoramiento Técnico (TAC, por su sigla en inglés).

LAS CINCO ALTERNATIVAS PROPUESTAS

En diciembre del 2001, se identificaron problemas y cuestiones en la Declaración de Necesidad y Propósito para el Estudio del Corredor Mayor I-710. El Comité de Asistencia Técnica I-710 (TAC) y el Comité de Revisión de Pólizas (OPC) tuvieron en cuenta los comentarios recibidos del público y usaron este estudio como antecedente para todas las tareas futuras. En febrero del 2001, adoptaron doce alternativas iniciales. En junio del 2002, después de evaluar análisis técnicos detallados en donde se comparaban las doce estrategias y las opiniones de numerosos grupos comunitarios, comerciales y ambientales se redujeron las doce alternativas a cinco. Las siguientes son las cinco alternativas finales entre las cuales deberán decidir los comités de decisión sobre el estudio. La estrategia seleccionada localmente guiará las futuras mejoras a realizar en el área del estudio I-710.

- **Alternativa A:** Esta alternativa no construye nada. No tiene en cuenta mejoras mas allá de las que ya se han financiado y planeado hasta el año 2025. Estas mejoras serán incluidas en cualquiera de las alternativas seleccionadas.
- **Alternativa B:** Esta alternativa consiste en mejoras operacionales usan tecnologías avanzadas para mejorar el transporte de productos, vehículos y de transito público a través del corredor con impactos mínimos al ambiente.
- **Alternativa C:** Esta alternativa consiste principalmente en mejorar la seguridad y eliminar la congestión de todo tipo de vehículos, así como también, controlar el flujo de camiones de carga pesada por el corredor. La alternativa se enfoca en realizar mejoras a varios segmentos del I-710 y a calles principales utilizadas como rutas alternativas.
- **Alternativa D:** Esta alternativa se orienta a mejorar la seguridad y a aumentar la capacidad de la autopista mediante un ensanchamiento del I-710 y el agregado de carriles para viajes compartidos (carpools).
- **Alternativa E:** Esta alternativa mejora la seguridad y resuelve el problema creado por el aumento en el tráfico de camiones. En ella se incluyen mejoras que separarán en gran parte a los camiones de carga pesada y a automóviles que, a su vez, mejorarán los tiempos de viaje mediante la construcción de una ruta separada para camiones que estará situada junto a la autopista I-710.

LA FUNCIÓN DEL PÚBLICO

El estudio del corredor mayor I-710 ha sido dividido en grandes etapas de trabajo, cada una de las cuales finaliza con una decisión sobre cómo continuar. Hemos recibido y alentado la participación del público en todas estas etapas. Una vez mas, usted tendrá la oportunidad de dar a conocer su opinión en las reuniones públicas que se realizarán para hablar sobre el próximo paso: las cinco alternativas seleccionadas a partir de las cuales se tomará la decisión de seleccionar la alternativa preferida. El éxito del estudio depende de la participación de todos los miembros interesados de la comunidad, comerciantes, individuos, grupos cívicos y representantes elegidos. No deje de asistir a una de las siguientes reuniones públicas (puede llegar cualquier hora entre las 6:00 PM y las 8:00 PM):

Lunes 28 de abril, 2003

Long Beach Main Library
101 Pacific Ave., Long Beach

Martes 29 de abril, 2003

Bell Gardens Intermediate School
5841 Live Oak, Bell Gardens

Miércoles 30 de abril, 2003

Humphreys Elementary School
500 S. Humphreys Ave., Los Ángeles

Si no puede concurrir a ninguna de las reuniones públicas, puede llamar a la línea telefónica del estudio al (323) 960-4406 para dar a conocer su opinión y solicitar información adicional. También puede hacer comentarios en el sitio web del estudio en:

<http://www.gatewaycog.org> o enviar sus comentarios por correo electrónico al: gatewaycog@earthlink.net



Information Sheet Property Acquisition Process

I-710 Study

Launched in February 2001, the I-710 Major Corridor Study seeks ways to improve traffic conditions on the freeway and adjacent streets from State Route 60 to the ports of Los Angeles and Long Beach. The study is funded by the Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (MTA), the California Department of Transportation (Caltrans), the Southern California Association of Governments (SCAG) and the Gateway Cities Council of Governments.

Your Rights and Property Acquisition

The I-710 Major Corridor Study is just that – a study. Property acquisitions would not occur until the project planning and government approval processes are complete – **which is still several years away**. An Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS) still needs to be completed and engineering design and plans still need to be undertaken before property acquisition can proceed.

Property rights are protected under the Fifth and Fourteenth Amendments of the U.S. Constitution, which guarantee just compensation and due process. The Uniform Relocation Assistance and Real Property Acquisition Policies Act of 1970, commonly called the Uniform Act, requires that services and payments be provided for any person displaced by a federally supported project. A displaced person is an individual, family, business, farm, or non-profit group.

Relocation Assistance Programs

Residential - Caltrans will provide to displaced persons information on the availability and prices of houses for sale, and rental units that are comparable, decent, safe, and sanitary. Relocation advisory assistance includes money and information about federal- and state-assisted housing programs, and other services offered by public and private agencies.

Business/Farm - The Business and Farm Relocation Assistance Program provides assistance in locating replacement property and reimbursement for relocation costs. The Relocation Advisory Assistance Program provides a list of properties for sale or rent.

Additional Information

After completion of future environmental studies and engineering design of an I-710 expansion, every affected property owner will be contacted by the right of way branch of Caltrans. The process will begin with a notice of an appraisal, followed by contact by an acquisition agent and finally a relocation assistance agent. Any person, business, farm, or non-profit organization, which has been refused a relocation payment by Caltrans, or believes that the payments are inadequate, may appeal the state's decision. The appeal does not require an attorney. Information about the appeal procedure is available from Caltrans relocation advisors (see contact information below).

This information is not intended to be a complete statement of all laws and regulations governing Caltrans and its obligations with regard to property acquisition.

State of California
Department of Transportation, District 7
120 South Spring Street
Los Angeles, CA 90012
(213) 897-3656
www.dot.ca.gov/dist07/

Hoja de información Proceso de adquisición de propiedades

Estudio del corredor I-710

El estudio del corredor principal I-710 iniciado en febrero de 2001, tiene como objetivo mejorar las condiciones del tráfico tanto en la autopista como en las calles adyacentes, desde la ruta estatal 60 hasta los puertos de Los Ángeles y Long Beach. El estudio es financiado por la County Metropolitan Transportation Authority (la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado) o MTA de Los Ángeles, el Departamento de Transporte de California (Caltrans), la Southern California Association of Governments (Asociación de Gobiernos del Sur de California) (SCAG) y Gateway Cities Council of Governments (Consejo de Gobiernos de Ciudades de Acceso).

Sus derechos y la adquisición de propiedades

El estudio del corredor principal I-710 es sólo eso, un estudio. Las adquisiciones de las propiedades no se realizarán hasta que finalicen los procesos de planificación del proyecto y de autorización del gobierno, **lo cual puede demorar varios años en concretarse**. Antes de continuar con la adquisición de propiedades falta completar un informe sobre las repercusiones en el medio ambiente y la declaración de dichas repercusiones y llevar a cabo el diseño de ingeniería y los proyectos.

Los derechos sobre las propiedades están protegidos por la quinta y la catorceava enmienda de la Constitución de Estados Unidos, la cual garantiza una compensación justa y garantías procesales. La Ley de políticas de Asistencia Uniforme de Reubicación y Adquisición Real de Propiedades de 1970, conocida comúnmente como la Ley Uniforme, exige que se presten servicios y se realicen pagos a toda persona desplazada por un proyecto con respaldo federal. Se considera persona desplazada a todo individuo, familia, comercio, granja o grupo sin fines de lucro.

Programas de ayuda para la reubicación

Residencial - Caltrans ofrecerá a las personas desplazadas información sobre la disponibilidad y precios de casas en venta y unidades en alquiler que sean comparables, decentes, seguras y limpias. El asesoramiento prestado para la reubicación incluye dinero e información acerca de programas de viviendas federales y financiados por el estado y otros servicios ofrecidos tanto por agencias públicas como privadas

Comercio y granja – el programa de ayuda para la reubicación de comercios y granjas ofrece ayuda para encontrar una propiedad de reemplazo y reembolso del dinero gastado para la reubicación. El programa de asesoramiento para la reubicación ofrece una lista de propiedades a la venta o alquiler.

Información adicional

Una vez finalizados los estudios ambientales futuros y el diseño de ingeniería de la expansión del corredor I-710, la rama de Caltrans correspondiente se pondrá en contacto con todos los dueños de propiedades afectadas. El proceso comenzará con un aviso de valuación, después del cual, un agente de adquisiciones se pondrá en contacto con los dueños y por último, un agente de ayuda para reubicación. Toda persona, empresa, granja u organización sin fines de lucro a la cual se le haya denegado el pago en concepto de reubicación por parte de Caltrans o que crea que los pagos no son adecuados, puede apelar la decisión del estado. Dicha apelación puede ser realizada sin contar con un abogado. Si desea información sobre el procedimiento de la apelación, solicítela a los asesores de reubicación de Caltrans (a continuación, encontrara la información necesaria para comunicarse con ellos).

Esta información no tiene la intención de ser una declaración completa de todas las leyes y regulaciones que rigen a Caltrans y de sus obligaciones con respecto a la adquisición de propiedades.

Estado de California
Departamento de Transporte, Distrito 7
120 South Spring Street
Los Ángeles, CA 90012
(213) 897-3957



The I-710 Major Corridor Study Report to the Public: April 2003

A study of interest to the residents of Bell, Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, Cudahy, Downey, East Los Angeles, Huntington Park, Long Beach, Lynwood, Paramount, Maywood, Rancho Dominguez, South Gate, and Vernon

The Challenge

Traffic Congestion, truck traffic and traffic safety are major challenges on and around the 710 Freeway. This study is the first step in a program that could take 20 years to complete. In this study, which extends from 2001 through 2003, transportation professionals are working with interested community leaders to identify:

- **where** improvements are needed;
- **what** improvements are reasonable;
- **how** the improvements will affect local communities and congestion; and
- **when** these improvements should be expected.

Improvements to major surface streets, adding lanes to the freeway and freeway interchanges, and improving how the existing streets and freeways operate are all being considered.

The Need for I-710 Improvements

There are three major reasons the I-710 freeway needs to be improved:

- **Safety:** *The I-710 is one of the most unsafe freeways in Southern California.* An average of 5 accidents occur each day on the I-710
- **Public health:** *Air pollution from I-710 traffic, including diesel particulates from trucks, already poses a health hazard to nearby communities.* These conditions are aggravated by trucks idling in traffic congestion. Action is needed to reduce congestion levels on I-710 and encourage the use of cleaner fuels and truck engines.
- **Local jobs and economy:** *Truck traffic is expected to more than double by 2025 in this area.* That doubling encourages job creation and adds to the local economy, because many of the businesses

that use these trucks employ local residents or sell goods to local residents. But, it will also add to congestion on freeways and local streets will see more delays if the freeways are too slow. And, because this area is already so developed, it's simply inevitable that any transportation improvements that significantly meets the demand will undoubtedly affect properties in the I-710 corridor. This study recognizes the reality that changes are coming and that city leaders want to work together to maximize the benefits and minimize the negatives of this change.

Study Approach

This is the first step in what is likely to be a 15 to 20 year program. The study team has recently compiled five different sets of concepts (termed Alternatives A through E) and studied these for their possible benefits and costs. Their findings are being presented for resident comment at a series of Open Houses and community meetings in April and May, 2003, and are summarized in this handout.

After public input, an Oversight Policy Committee, comprised of City Council members from the 14 local cities noted above, the County of Los Angeles, the Ports of Long Beach and Los Angeles, and three transportation agencies, will review public comments and technical information and recommend a set of several improvement projects (termed a "Locally Preferred Strategy" or LPS in study documents) to local cities, the Gateway Cities Council of Governments, and transportation funding agencies. Or they could recommend no improvements to I-710 and surrounding arterial streets.

If an LPS is selected that recommends new construction projects, one or more of these projects will move on to additional public reviews, technical studies, environmental impact analyses, engineering and ultimately construction. Construction dates and timeframes will vary with the project.

Findings

As a starting point the study team analyzed the effects of the five alternatives summarized on page 3. Their results show:

Alternative A is lowest cost, affords no additional benefits, affects no properties.

Alternative B is relatively inexpensive, with proportionally limited benefits and negative impacts. Also affects no properties.

Alternative C reflects significant cost, yields greatest reduction in accidents, and moderate speed increases. Affects significant numbers of properties and provides considerably less additional capacity than D and E.

Alternative D yields greatest speed increase at highest cost, affects significant numbers of properties, and moves the most people and vehicles-- but doesn't reduce accidents as much as others

Alternative E yields major safety improvements and greater speed increases for the special lanes than in the main lanes but affects significant numbers of properties.

Your input is desired:

The recommended set of Early Action Projects could be one of the Alternatives you see today or a combination of specific

projects contained in more than one Alternative. To make sure your interests are heard, please comment on the Alternatives A through E as presented, and answer the following:

1. What outcomes are most important to you?

- ✓ Safety
- ✓ Property impacts
- ✓ Speed
- ✓ Cost
- ✓ Separating autos and trucks

2. What improvements should come first?

- ✓ Improving local streets
- ✓ Adding capacity for all vehicles to the freeway
- ✓ Fixing interchanges
- ✓ Separating trucks from autos
- ✓ Encouraging carpooling

3. Are there any specific projects in any of the Alternatives that you would eliminate from additional consideration now?

4. Are there any which you strongly believe should be carried to the next step?

5. Do you have other suggestions for addressing the problems on the I-710 that you haven't seen in the five alternatives?

A Menu of Projects

The alternatives and preliminary analysis can be summarized as follows

Alt.	Description And Key Features	Amount of Property to be acquired	Cost (Billions)	Safety (Reduced No. of Accidents)	Travel Time Benefits 1= lowest/least/worst; 5 = highest/most/best
A	<ul style="list-style-type: none"> Pursue only what is already in place/funded (<i>No-Build</i>) 	None	0	NA	1
B	<ul style="list-style-type: none"> Improve how present freeway operates by straightening off-ramps, reducing truck trips during rush hours, synchronizing traffic signals 	None	\$0.35 b	316	2
C	<ul style="list-style-type: none"> Add Mixed Flow (all-vehicles) lane Improve interchanges Add capacity on local streets Truck-focused improvements at specific hotspots Truck inspection station 	243 acres	\$3.17 b	554	Main Lanes: 3 Special Lanes: 4
D	<ul style="list-style-type: none"> Add Mixed Flow lanes Improve interchanges Add capacity on local streets Add carpool lanes 	344 acres	\$3.63 b	480	Main Lanes: 5 Special Lanes: 5
E	<ul style="list-style-type: none"> Improve interchanges Add capacity on local streets Add Trucks only lanes 	369 acres	\$3.46 b	539	Main lanes: 4 Special lanes: 4



Estudio del Importante Corredor I-710 Informe para el Público: Abril 2003

Un estudio de gran interés para los residentes de Bell, Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, Cudahy, Downey, East Los Angeles, Huntington Park, Long Beach, Lynwood, Paramount, Maywood, Rancho Dominguez, South Gate y Vernon

El Reto

La congestión del tráfico, el tránsito de camiones y la seguridad vial son enormes retos en la Autopista 710 y sus alrededores. Este estudio es el primer paso de un programa que podría requerir 20 años para su conclusión. En este estudio, que cubre desde el año 2001 hasta el 2003, los expertos en transporte están trabajando conjuntamente con líderes comunitarios para identificar lo siguiente:

- **dónde** se necesitan mejoras;
- **cuáles** mejoras son razonables;
- **cómo** afectarán las mejoras a las comunidades locales y a la congestión del tráfico; y
- **cuándo** podemos esperar que tendremos estas mejoras.

Se están estudiando: las mejoras a las principales calles de la superficie, agregar carriles a la autopista e intercambios o enlaces a la autopista, también mejoras en el sistema de operación de las calles existentes y la autopista.

La Necesidad de Mejoras para la I-710

Hay tres grandes razones por las cuales es necesario mejorar la autopista I-710:

- **Seguridad:** *La I-710 es una de las autopistas más inseguras en Southern California.* El promedio de accidentes que ocurren en la I-710 es de 5 accidentes diarios.
- **Salud pública:** *La contaminación del aire causada por el tráfico de la I-710, incluyendo particulados de diesel de los camiones, ya representa un riesgo para las comunidades cercanas.* Estas condiciones se agravan a causa de los motores de los camiones durante congestiones de tráfico. Hay que actuar para reducir los niveles de congestión en la I-710 y

fomentar el uso de combustible más limpio y motores de camiones.

- **Trabajos locales y la economía:** *Para el año 2025, se espera que el tránsito de camiones será más del doble en esta área.* Esa duplicación estimula la creación de empleos y ayuda a la economía local, debido a que muchas de las empresas que usan estos camiones emplean a residentes locales o le venden su mercancía los residentes locales. Sin embargo, esto también aumenta la congestión en las autopistas y en las calles locales observaremos más demoras si en las autopistas la circulación es demasiado lenta. Y como esta área ya está muy desarrollada, es sencillamente inevitable que cualquier mejora que se realice para satisfacer las exigencias, indudablemente afectará a las propiedades en el corredor I-710. Este estudio reconoce la realidad de que vienen cambios y los líderes de la ciudad desean trabajar conjuntamente para maximizar los beneficios y minimizar los aspectos negativos de este cambio.

Enfoque del Estudio

Este es el primer paso de lo que posiblemente será un programa que requerirá de 15 a 20 años. El equipo del estudio recientemente compiló cinco grupos diferentes de conceptos (denominadas Alternativas A hasta E) y las examinó en cuanto a sus posibles beneficios y costos. Para obtener los comentarios de los residentes, los hallazgos del estudio se están presentando a puertas abiertas, en Open Houses, y en reuniones comunitarias en abril y mayo, 2003, y los hemos resumido aquí.

Después de obtener la opinión y los comentarios del público, un Comité de Supervisión de Políticas, integrado por los miembros del Ayuntamiento de las 14 ciudades indicadas arriba, el Condado de Los Angeles, los Puertos de Long Beach y de Los Angeles, y tres agencias de transporte, revisarán los comentarios y la información técnica. Ellos recomendarán un grupo de varios proyectos de mejoras (denominado “Estrategia Preferida Localmente” o conocido por las siglas LPS como aparece en el estudio) a las ciudades locales, el Ayuntamiento de “Gateway Cities” de Gobiernos y agencias que financian el transporte. O ellos podrían recomendar que no se efectúen mejoras en la I-710 ni en las calles importantes en los alrededores.

En caso de seleccionarse una Estrategia Preferida Localmente (LPS) en la que se recomiendan nuevos proyectos de construcción, uno o más de estos proyectos pasarán por el proceso adicional de revisión pública, estudios técnicos, análisis de impacto ambiental y finalmente, construcción. Las fechas y los programas de construcción variarán según el proyecto.

Hallazgos

El punto de partida del equipo del estudio fue analizar los efectos de las cinco alternativas que se resumen en la página 3. Sus resultados mostraron lo siguiente:

Alternativa A tiene el costo más bajo, no agrega beneficios adicionales, no afecta a las propiedades.

Alternativa B relativamente no es costosa, sus beneficios e impactos negativos son proporcionalmente limitados. Tampoco afecta a las propiedades.

Alternativa C refleja un costo significativo, es la que aporta la mayor reducción de accidentes y un aumento moderado de velocidad. Afecta a un número significativo de propiedades y proporciona mucho menos capacidad extra que la D y la E,

Alternativa D aporta el mayor aumento de velocidad al mayor costo, afecta a un número significativo de propiedades y hace que circulen más personas y vehículos –

pero no reduce tantos accidentes como las otras.

Alternativa E ofrece importantes mejoras en seguridad y mayor aumento de velocidad en los carriles especiales que en los carriles principales, pero afecta una cantidad significativa de propiedades.

Queremos saber su opinión:

El grupo recomendado de Proyectos de Acción Anticipada podría ser una de las Alternativas que usted está viendo hoy o la combinación de proyectos específicos que estén dentro de una Alternativa o varias de ellas. Para asegurar que a usted le escuchen, comente sobre las Alternativas A hasta E, tal como se presentan, y responda lo siguiente:

1. ¿Para usted, cuáles son los resultados más importantes?

- ✓ Seguridad
- ✓ Impacto a la propiedad
- ✓ Velocidad
- ✓ Costo
- ✓ Separación de autos y camiones

2. ¿Cuáles deben ser las primeras mejoras?

- ✓ Mejorar las calles locales
- ✓ Aumentar la capacidad para todos los vehículos a la autopista
- ✓ Arreglar los intercambios o enlaces
- ✓ Separar a los camiones de los autos
- ✓ Fomentar vehículos con pasajeros (“carpooling”)

3. ¿En alguna de las Alternativas hay algunos proyectos específicos que a usted le gustaría fuesen eliminados ahora y no se tomen más en cuenta?

4. ¿Hay algún proyecto que usted considera debería llevarse al próximo paso?

5. ¿Tiene otras sugerencias para superar los problemas de la I-710 que no hayan sido contemplados en las cinco alternativas?

Un Menú de Proyectos

Las alternativas y los análisis preliminares pueden resumirse así:

Alt.	Descripción y Características Clave	Cantidad de Propiedades a Adquirir	Costo (Billones)	Seguridad (Reducción de No. de Accidentes)	Tiempo de Viaje Beneficios 1= el más bajo/menos/el peor; 5 = el más alto/más/el mejor
A	<ul style="list-style-type: none"> Sólo persigue lo que ya existe/ financiado (<i>No Construir</i>) 	Ninguna	0	No Disponible	1
B	<ul style="list-style-type: none"> Mejora la operación actual de la autopista al enderezar rampas fuera de la vía, reducir viajes de camiones durante las horas de más tráfico, sincronizar señales de tránsito 	Ninguna	\$.35 b	316	2
C	<ul style="list-style-type: none"> Agrega carril de flujo mezclado (todos los vehículos) Mejora intercambios (enlaces) Aumenta capacidad en calles locales Mejoras orientadas hacia camiones y puntos conflictivos específicos Estación de inspección de camiones 	243 acres	\$3.17 b	554	Carriles principales: 3 Carriles especiales: 4
D	<ul style="list-style-type: none"> Agrega carriles de Flujo Mezclado 	344 acres	\$3.63 b	480	Carriles principales: 5 Carriles especiales: 5

	<ul style="list-style-type: none"> • Mejora intercambios (enlaces) • <i>Aumenta capacidad en las calles locales</i> • <i>Agrega carriles de vehículos con pasajeros (carpool)</i> 				
E	<ul style="list-style-type: none"> • Mejora intercambios (enlaces) • Aumenta capacidad en las calles locales • <i>Agrega carriles para solamente camiones</i> 	369 acres	\$3.46 b	539	Carriles principales: 4 Carriles especiales: 4



The I-710 Major Corridor Study Report to the Public: December 2003

A regional study of interest to the residents of Bell, Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, Cudahy, Downey, East Los Angeles, Huntington Park, Long Beach, Lynwood, Paramount, Maywood, Rancho Dominguez, South Gate, and Vernon

The Challenge

Traffic congestion, truck traffic, traffic safety and diesel emissions are major challenges on and around the I-710 Freeway. This study is the first step in a program that could take 20 years to complete. In this study, transportation professionals are working with community leaders to identify:

- **where** improvements are needed;
- **what** improvements are reasonable;
- **how** the improvements will affect local communities and congestion; and
- **when** to expect these improvements

Improvements to major surface streets, adding lanes to the freeway and freeway interchanges and improving how the existing streets and freeways operate are all being considered. In addition, such environmental measures as air quality improvements, sound-walls, landscaping, and public art will be discussed.

The Need for I-710 Improvements

There are five major goals for the I-710 freeway corridor:

- **Improve Public Safety:** *The I-710 is one of the most unsafe freeways in Southern California. An average of 5 accidents occur each day on the I-710*
- **Improve Public health:** *Air pollution from I-710 traffic, including diesel particulates from trucks, already poses a health hazard to nearby communities. These conditions are aggravated by trucks idling in traffic congestion. Action is needed to reduce congestion levels on I-710 and encourage the use of cleaner fuels and truck engines.*
- **Improve Mobility:** Daily traffic volumes on the already congested I-710 are forecast to grow from 240,000 in 1999 to over 300,000 by 2025. Daily truck volumes are forecast to grow from 29,000 to 75,000 in the

same period. Trade growth and population growth combined with the outdated design of this 1950's era freeway will lead to increasing congestion and delay and decreasing travel speeds. The OPC also notes that the I-710 serves as part of a regional transportation system that needs improvements to all of its components including rail and transit.

- **Reinvigorate Corridor**

Communities: Many good manufacturing and aerospace jobs have left this area over the past decades, but international trade is a bright spot in the economy adding much needed business and employment. Infrastructure to accommodate this trade can encourage the growth of local jobs and businesses. At the same time, the corridor program can beautify and improve corridor communities by such strategies as public art, landscaping, sound-walls, graffiti removal, greenbelts, local street improvements, and improved transit service.

- **Sustain Regional, State and National Economies:**

The I-710 corridor is not only important to the local economy, but the national economy. The Ports of Long Beach and Los Angeles carry 35% of all waterborne container cargo in the United States and account for 600,000 regional jobs and several times that in national employment. Trade value, income and tax revenue generated are all counted in the billions of dollars. The nationwide impact of the fall 2002 Port work stoppage clearly demonstrated that this is not only a local issue. International trade is also expected to result in a doubling of truck traffic by 2025. This study

recognizes that the changes are coming and that local leaders want to work together to maximize the benefits and minimize the negatives for local residents.

Study Approach

The Major Corridor Study is the first step in what is likely to be a 15 to 20 year program. The study team compiled five different sets of concepts (termed Alternatives A through E) and studied these for their possible benefits and costs. Their findings were presented for resident comment at a series of Open Houses and community meetings in April and May, 2003.

In May, 2003, after receiving the public's input, the Oversight Policy Committee (OPC), comprised of City Council members from the 14 local cities noted above, the County of Los Angeles, the Ports of Long Beach and Los Angeles, Caltrans, the Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority and the Southern California Association of Governments, took three important steps:

1. The OPC adopted the following guiding principles:
 - Minimize right-of-way acquisitions with the objective being to preserve existing houses, businesses and open space.
 - Identify and minimize both immediate and cumulative exposure to air toxics and pollution with aggressive advocacy and implementation of diesel emissions reduction programs and use of alternative fuels, as well as in project planning and design.
 - Improve safety by considering enhanced truck safety inspection facilities and reduced truck/car conflicts and improved roadway design.
 - Relieve congestion and reduce intrusion of traffic into communities and neighborhoods by employing a comprehensive regional systems approach that includes adding needed capacity as well as deploying Transportation Systems Management (TSM) and Transportation Demand Management (TDM) technologies to make full use of freeway, roadway, rail and transit systems.
 - Improve public participation in the development and consideration of

alternatives and provide technical assistance to facilitate effective public participation.

2. The OPC determined that none of the alternatives as originally developed and analyzed was acceptable to the community. Instead, the OPC directed that a hybrid alternative be developed that combines appropriate elements from all 5 alternatives. These elements must be acceptable to each affected city with the purpose of minimizing right-of-way acquisitions and the objective of preserving existing housing stock, yet work together as an integrated strategy consistent with adopted guiding principles.
3. The OPC called for the establishment of Community Advisory Committees at both the corridor level and the community level to advise the OPC on study decisions.

At this time, a professional facilitator and a professional engineer have been retained to assist the community advisory committees in formulating their recommendations to the OPC. The most impacted communities are convening local Community Advisory Committees and all I-710 communities are selecting their representatives to the corridor level (Tier 2) Community Advisory Committee. The OPC is preparing to appoint up to 15 members to the Tier 2 Committee representing business, labor, environmental, institutional and academic interests.

The goal of the committees and the OPC is to recommend a set of improvement projects and programs (termed a "Locally Preferred Strategy" or LPS in study documents) to local cities, the Gateway Cities Council of Governments, and transportation funding agencies. Or they could recommend no improvements to I-710 and surrounding arterial streets.

If an LPS is selected that recommends new construction projects, one or more of these projects will move on to additional public reviews, technical studies, environmental impact analyses, engineering and ultimately construction. Construction dates and timeframes will vary with the project.

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

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

El reto

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

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

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

La necesidad de mejoras en la I-170

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

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

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

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

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

Enfoque del estudio

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

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

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

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

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

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

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

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

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