

El Comite Digale No Al 710

Es una asociación que crece rápidamente y que esta compuesta de ciudades, organizaciones, profesionales y residentes que han llegado que a fin de cuentas el túnel que se propone a extender la Autopista 710 es una alternativa inaceptable para resolver problemas regionales de transporte por medio del Departamento de Transportacion Estatal (Cal Trans) y la autoridad de transportacion Metropolitana del condado de Los Angeles (MTA). Nuestra misión es de promover soluciones que están ambientalmente y fiscalmente sensatas; reducen contaminación, peligros de salud y congestión; y que eliminan la dependencia pública en hidrocarburos (petroleo/gasolina). Las demandas del Comité de Acción Digale No Al 710 es que las autoridades de tránsito operen en una manera honesta, transparente y que sean sensatos a las preocupaciones e intereses de las comunidades impactadas y el público en general.

El Túnel es Mala Idea: Razones

- La Extensión del 710 no tiene como su meta de satisfacer a los viajeros locales que usan estas vias para llegar a sus trabajos y casas. La meta clara es que la Extensión del 710 formara parte de un sistema de movimiento de bienes de los Puertos mas rapidamente entre la Autopista 710 del sur y el corredor los Desiertos Altos, el interior del condado de los Angeles y condados de Riverside y San Bernardino. ¹
- Este túnel medira 4.5 millas y no tendrá salidas ni entradas demostrando aún más que no es diseñado para viajeros locales, sino para tráfico de bienes emaniendo de los Puertos.
- La Extensión del 710 del norte por medio de túnele(s) probablemente se conectarían la autopista 710 que hoy existe al sur con la congestionada autopista 210, y resultarán en condiciones de trafico que no se movería. ²
- Costo - Fuentes de Gobierno han citado que el costo del proyecto sera entre \$1 a \$14 mil millones para construir el túnel. La figura actual utilizada por el MTA y la Asociadad de Ayuntamientos del Sur de California (SCAG) es de \$5.6 mil millones. Pero, si tomamos como ejemplo un túnel construido en el estado de Massachussets (que fue sólo 3.5-millas de largo) que fue estimado que costaria \$2.8 mil millones en dólares en 1982. ³ Sin embargo, el periodico Globo de Boston ha estimado que el proyecto últimamente costará \$24 mil millones, incluyendo interés, y que no será saldado hasta el 2038.

- Para pagar los inmensos costos de construcción y faltando fondos para mantenimiento (que no fueron incluidos en la estimación de \$5.6 mil millones) una asociación pública-privada tendrá que ser formada. Pero estos inversionistas aprobados obtendrán ganancias de este trato y peajes serán cargados para el uso de los túneles. Pero los peajes crearán desviación de tráfico ya que muchos no podrán pagar los peajes.⁴ Conductores no dispuestos a pagar los honorarios "medios" de \$5.64 para coches y \$15.23 para los camiones de carga⁵ probablemente tomarán las vías por calles locales de vecindario.
- InfraConsult, un consultor financiero, proporcionó un pronóstico de un volumen promedio de 190,000 de conductores anuales diariamente en un túnel construido para el paso del norte del 710 en el año 2030 y también dijeron que hará una tasa de desviación de tráfico de 35%.⁴ Es posible que una asociación pública-privada para los túneles del 710 fallará como otras carreteras de peaje porque los pronósticos fueron basados en volúmenes de tráfico DEFECTUOSOS⁶ y el volumen de tráfico puede ser mucho más bajo que esperado.⁷
- El riesgo de fatalidades en accidentes de tráfico que ocurren en un túnel es dos veces más alta cuando se comparan a accidentes que ocurren en tramos abiertos de autopistas.⁸
- Si un fuego ocurre, no hay salida fácil de un túnel, especialmente para los incapacitados e infirmes.⁹
- Las emisiones de vehículos no pueden ser filtradas apropiadamente y esto tendrá impactos de salud no sólo para los conductores que utilizan el túnel¹⁰ pero también para las comunidades circundantes donde las descargas son extraídas.¹¹

¹ Editor, "La Autopista Metro Proyecta Mejor Transporte Para Todos" Everything Long Beach, 03-24-2011 <http://www.everythinglongbeach.com/metro-transportation-projects-2011/> (Retrieved 7-28-12)

Financial Planning Charrette 710/210 *Conexión del Túnel: Adelantarse con una Conexión Crítica*, pg 4, source: Robert Huddy SCAG
http://www.usc.edu/schools/price/keston/research/documents/710FinancingCharretteFinalReport_1-28-07_.pdf

http://www.usc.edu/schools/sppd/keston/documents/710FinancingCharretteFinalReport_001.pdf

En la Planificación Financiera Charrette - MTA, SCAG (Asociación de Gobiernos del Sur de California) Y CALTRANS han dicho que el propósito del 710 túnel es de funcionar como un "pasillo mayor de movimiento de bienes" conectando el 710 a la 210 autopista y actuando como una carretera de circunvalación para las autopistas 5,10,101 que eliminan "el embotellamiento actual donde están los fines del 710 actualmente en Pasadena del sur".

² Iteris, I-710 El Análisis del Tráfico del Estudio de Camión del “eslabón perdido” para la Subregión Arroyo-Verdugo Con y Sin el 710 para “cerrar el vacío,” Giro Preliminar Reporte Final, sometido a SCAG May 2009

<http://www.burbankusa.com/Modules/ShowDocument.aspx?documentid=3034>

(Este estudio muestra que diseñaban la autopista para camiones/movimiento de bienes y que crearía realmente congestión)

Analysis de la Ciudad de La Canada Flintridge

http://www.lacanaflintridge.com/docfiles/city/cc_na_mis_090721_092848.pdf “ I-710 El Análisis del Tráfico del Estudio de Camión del “eslabón perdido” para la Subregión Arroyo-Verdugo Con y Sin el 710 para “cerrar el vacío,” Giro Preliminar Reporte Final, sometido por Iteris en Asociación con Corporation KOA, mayo 2009, Sometido a la Asociación de Gobiernos del Sur de California” Nota - Estudio fue hecho para ver el efecto el 710 "cierre de vacío" tendría en el sistema de calzada de las comunidades que rodean el proyecto. En ello, indica que las sendas de camión de "cierre de vacío" permitirían que camiones eviten el área céntrica para viajes "a y del Valle Central y áreas del norte de California" y tráfico aumentara al área.

³ http://en.wikipedia.org/wiki/Big_Dig Big Dig, de Wikipedia en la pagina como aparecia el 2 August 2012 at 02:33 GMT

“La Excavación Grande” (en Boston) fue el proyecto de carretera más caro en EEUU y fue plagada por costos agravándose, sobrecostos inplanificandos, filtraciones, diseños desperfectos, cargos de pobre ejecución y usos de materiales de calidad inferior, de arrestos criminales e incluso de cuatro muertes. El proyecto fue planificado para ser completado en 1998[5] en un costo estimado de \$2.8 mil millones (en 1982 dólares, US\$6.0 mil millones ajustados para la inflación al 2006).[6] El proyecto no fue completado sin embargo hasta diciembre 2007, en un costo de mas de de \$14.6 mil millones de (\$8.08 en 1982 dólares) [6]hasta de 2006.[7] El periodico Globo de Boston estimó que el proyecto últimamente costaría \$22 mil millones, inclusive interés, y que no será saldado hasta 2038.[8] a consecuencia de las muertes, de las filtraciones, y de otros desperfectos de diseño, el consorcio que supervisó el proyecto concordó en pagar \$407 millones en la restitución, y varias compañías más pequeñas aceptaron pague una suma combinada de aproximadamente \$51 millones. [9]”

El Verdadero Costo del “Big Dig” excede \$24 mil millones con interes, los funcionarios determinan, por Eric Moskoeitz, Globe Staff 7/10/2012 8:21 PM (Obtenido 9/7/12)
“El Verdadero Costo del “Big Dig” excede \$24 mil millones con interes, los funcionarios determinan” Pero aún esa figura no exactamente lo cubre todo. El estado aceptó hace dos décadas una lista de mejoraciones de tránsito público para compensar la contaminación atmosférica y otros impactos del tráfico adicional que la Excavación Grande engendraría y para conformarse con la ley ambiental federal...

⁴ InfraConsult, Public-Private Partnership Program Los Angeles County Metropolitan Transportation 1 Authority, Public-Private Partnership Delivery Options: Initial Six Measure R Projects. Executive Summary, 7-8-2010 pg 18 <http://www.ci.south-pasadena.ca.us/transportation/PDFs/2010%2007%2008%20Metro%20Study%20Infraconsult%20Exec%20Sum%20PPP.pdf> (Retrieved

7-28-12) "Utilizando el pronóstico proporcionado por InfraConsult, rentas de peaje engendrarían \$29.68 mil millones (YOE) sobre el período de 50 años. Este pronóstico es basado en un 2030 volumen de tráfico de año base de 190,000 de promedio anual de tráfico diario (AADT) a que una tasa de diversión de 35% ha sido aplicada. Una tasa de crecimiento anual de 2.0% ha sido aplicada para negociar volúmenes. La tasa del peaje que comienza es \$5.00 (2010 dólares), con una escalada del precio de 3.0% por año". El mismo documento de Metro:

http://www.metro.net/projects_studies/ppp/images/Delivery_Options_Initial_Six_Measure_R_Projects.pdf

⁵ 1-710 Tunnel: Evaluación financiera de Viabilidad, RTP Draft Tunnel Financial Assessment 2008, pg 4 <http://www.ci.south-pasadena.ca.us/transportation/PDFs/2008%20Draft%20RTP%20Tunnel%20Finacial%20Assessment.pdf> (Retrieved 7-29-12) "En el año de apertura, el "promedia" usuario pagaría \$5.64 en utilizar el túnel. Los camiones pagarían un promedio de \$15.23."

⁶ <http://www.washingtontimes.com/news/2010/mar/30/the-trouble-with-tolls/>
Editorial: The Trouble With Tolls, By THE WASHINGTON TIMES, Tuesday, March 30, 2010
Un proyecto de la carretera de peaje en San Diego, una vez que tenido en alta estimacion como un modelo de las asociaciones público-privados "innovadoras", desplomó la semana pasada... La Autopista del sur de Bahía archivó en el Capítulo 11 para protección de insolvencia (Bancarotta)... este artículo menciona un estudio que TxDOT hizo que admite que carreteras de peaje son basadas en proyecciones de proyecciones defectuosas (que es mantenido secreto hasta que después de que los contratos son firmados)

⁷ <http://www.theaustralian.com.au/news/nation/clem7-tunnel-losses-endanger-public-privateinfrastructure/story-e6frg6nf-1225912550578>

Clem7 tunnel losses endanger public-private infrastructure

Annabel Hepworth and Jared Owens, The Australian, September 01, 2010 12:00AM

Los gobiernos encaran la impresión para arreglar radicalmente la manera que estructuran las asociaciones público-privados para infraestructura críticas que sigue el golpe de primer túnel mayor del camino de Brisbane para ser anotada por un masivo \$1.56 mil millones. El operario del túnel Clem7 reveló ayer que esos volúmenes de tráfico fueron todavía mucho más bajos que esperado, a pesar de peajes para ser cortado por el 50 por ciento el 1 de julio en una oferta desesperada para convencer a automovilistas a utilizar el lazo. Los infortunios de la compañía de túnel ocho the toll-camino PPPs que ha causado pérdidas a inversionistas, los prestamistas y los contribuyentes durante los últimos cinco años. Los proyectos del túnel han perdido por lo menos \$5.5bn, según un análisis por El australiano, y hay temores que la figura podría subir. Súper Seda australiana de la cabeza Ian advirtió que si el sector privado estuvo al hombro el riesgo eses volúmenes de tráfico serían insuficiente, esto "justificaría un thanis del regreso mucho más más alto actualmente disponible en muchas inversiones de infraestructura". Presidente de industria Garry Tejido dijo "alguien perderá dinero" si el sector privado "ofrece demasiado agresivamente pronósticos hinchados de tráfico". "Es la clase de ingeniería de locura entre los que piensan que si se construye algo, las personas vendrán. "

⁸ Nussbaumer Cornelia Austrian Road Safety Board, COMPARATIVE ANALYSIS OF SAFETY IN TUNNELS, 2007

<http://www.ectri.org/YRS07/Papiers/Session-9/Nussbaumer.pdf> (Retrieved 7/29/12) ... " Si un accidente sucede en un túnel, la severidad de heridas sostenidas es apreciablemente más alta que en tramos abiertos de autopistas. En un túnel el riesgo de ser matado en un accidente de tráfico es dos veces como altas que en tramos abiertos de autopistas."

⁹ Video <http://www.youtube.com/watch?v=SXOd9z5jHfo> 1:30 min La investigación de una evacuación en nuestra sociedad que se hace Ingeniería de Taisei en la evacuación de túneles, comparando la tasa de supervivencia de un grupo de personas mayores y un grupo de personas más jóvenes. (La necesidad sera de ser sana para esta evacuación. Mientras ve el video – trata de imaginarse cómo un fuego con su humo cortaría los números de esos que son físicamente capaces de escapar)

¹⁰ <http://www.sciencedaily.com/releases/2009/08/090827101241.htm> “Los túneles Concentran Contaminación atmosférica multiplicada por 1,000 veces”

Un cóctel tóxico de partículas de ultrafine queda en acecho túneles interiores de camino en niveles de concentración tan alto ellos tienen el potencial para dañar conductores y a pasajeros, un nuevo estudio ha encontrado. ScienceDaily, los materiales proporcionados por la Universidad de Queensland de la Tecnología, (Aug. 30, 2009)

<http://eprints.qut.edu.au/27536/> Concentración de partícula ultrafina en camino dentro del M5 East tunnel, Sydney, Australia Knibbs, Luke D., deDear, Richard, Mengersen, Kerrie, & Morawska, Lidia (2009) Concentración de partícula ultrafina en camino dentro del M5 East tunnel, Sydney, Australia. *Atmospheric Environment*, 43(22-23), pp. 3510-3519.

¹¹ Alrededado por polución, La Polución Periste Despues de Decadas de Regulación, El Progreso y usos de tierras impacta los desafíos, AZ Central, Shaun McKinnon, Enero 29, 2012 (Imprimido 9-7-12) <http://www.azcentral.com/news/air-quality/?content=1-overview> Las personas que viven dentro de una tercia milla de una autopista mayor — hasta 1.5 millas, dependiendo de estado del clima/estaciones — son más probables de desarrollar indisposiciones respiratorias, la enfermedad y la diabetes cardiovasculares. Las personas que trabajan en el mismo corredor por períodos largos cargan probables riesgos semejantes.

http://psr-la.org/files/Cardiovascular_Pope.pdf

Lung Cancer, Cardiopulmonary Mortality, and Long-term Exposure to Fine Particulate Air Pollution C. Arden Pope III; Richard T. Burnett; Michael J. Thun; et al., *JAMA*. 2002;287(9):1132-1141, (doi: 10.1001/jama.287.9.1132)

<http://tpx.sagepub.com/content/36/2/289>

La Exposición a largo plazo de la Contaminación atmosférica Es Asociada con Neuroinflammation, una Respuesta inmunitaria Alterada de Innato, la Interrupción de la Barrera de Sangre-Cerebro, de Deposición de Particulas Ultrafinas, y de Accumulation deAmyloid -42 y - Synuclein en Niños y Jóvenes Adultos Lilian Calderón-Garcidueñas, Anna C. Solt, Carlos Henríquez-Roldán, Ricardo Torres Jardón, Bryan Nuse, Lou Herritt, Rafael Villarreal-Calderón, Norma Osnaya, Ida Stone, Raquel García, Diane M. Brooks, Angelica González-Maciel, Rafael

Reynoso-Robles, Ricardo Delgado-Chávez⁷ and William Reed, The Center for Structural and Functional Neurosciences, College of Health Professions and Biomedical Sciences, University of Montana, 32 Campus Drive, 289 Skaggs Bldg., Missoula, MT 59812

<http://www.sciencedaily.com/releases/2009/05/090517143218.htm>

La Exposición ambiental de Tan Poco Como Tres Días Dañan al ADN, *ScienceDaily*, materiales proveídos por la Sociedad Americana Torcico (*May 18, 2009*)