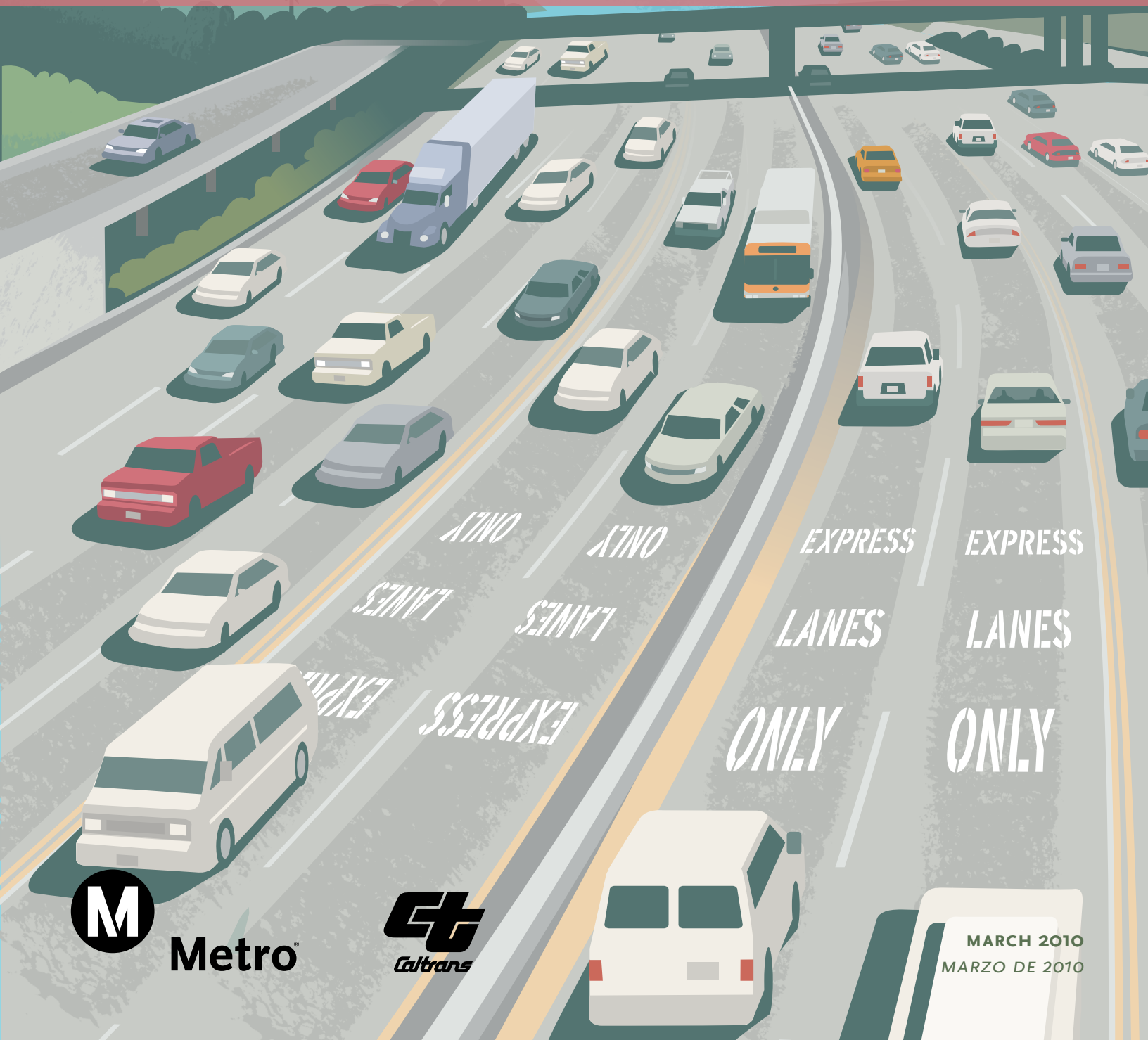


ExpressLanes

Frequently Asked Questions *Preguntas frecuentes*



Metro



MARCH 2010
MARZO DE 2010

EXPRESSLANES FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

1. What is the ExpressLanes Demonstration Project?

ExpressLanes is a one-year demonstration project/test during which existing carpool lanes (HOV) on the I-10 El Monte Busway (between Alameda St and I-605—approximately 14-miles) and I-110 Harbor Transitway (between Adams Bl and Artesia Transit Center— approximately 11-miles) will be converted to High-Occupancy Toll (HOT) lanes. Buses, motorcycles, vanpools and carpools that currently use HOV lanes will not be charged a toll. General purpose lanes will continue to remain toll-free.

ExpressLanes are scheduled to open in 2012. This demonstration project is intended to ease congestion by better managing the flow of traffic through the implementation of pricing to improve all of the travel choices in the corridors. Under current conditions, there is capacity in the carpool lanes at certain times of the day to permit single occupant vehicles to use these lanes for a toll. By incorporating this “congestion pricing” strategy, it is hoped that more people will be encouraged to use transit, join a vanpool or carpool, and that solo drivers will be encouraged to travel at off-peak hours.

2. How will ExpressLanes operate on the I-110 Harbor Transitway?

All vehicles that choose to enter the ExpressLanes will need to be equipped with a transponder. Vehicles with two or more occupants per vehicle will be able to continue using the ExpressLanes toll-free. Single occupant vehicles will now have the option to use ExpressLanes but will be charged a toll.

3. How will the ExpressLanes operate on the I-10 El Monte Busway?

All vehicles will need a transponder to enter the ExpressLanes. Vehicles with three or more occupants will be able to use ExpressLanes toll-free at all hours. Vehicles with two occupants will pay a toll during peak hours (5am-9am; 4pm-7pm), but will have toll-free use during off-peak hours. Single occupant vehicles will now have the option to use ExpressLanes but will be charged a toll.

4. How much will it cost to use the ExpressLanes?

The minimum toll per mile will be \$0.25 and the maximum toll per mile will be \$1.40. Tolls will be adjusted according to traffic conditions to maintain a free-flowing level of traffic on the ExpressLanes. The toll will vary depending on the level of congestion in the ExpressLanes—the higher the demand, the higher the toll to discourage too many people from using the lane and to keep traffic moving at least 45 mph; if speeds fall below 45 mph for more than 10 minutes, the tolling system will be shut down to single drivers until the travel speeds climb back above 45 mph. The average toll during the peak period for the I-10 ExpressLanes is anticipated to be \$6 (average trip is 9 miles); the average toll during the peak period for the I-110 ExpressLanes is anticipated to be \$4 (average trip is 5 miles).

PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE EXPRESSLANES

1. ¿Qué es el Proyecto de Demostración ExpressLanes?

ExpressLanes es un proyecto de demostración de un año durante el cual los carriles de uso compartido (HOV) existentes en la autopista 10 El Monte Busway (entre Alameda St y la autopista 605 – aproximadamente 14 millas) y la autopista 110 Harbor Transitway (entre Adams Bl y Artesia Transit Center – aproximadamente 11 millas) serán convertidos en carriles de peaje de alta-ocupación (HOT). No se les cobrará el peaje a los autobuses, motocicletas, camionetas y autos de uso compartido que actualmente usan los carriles HOV. Los carriles de uso general continuarán siendo libres de peaje.

La inauguración de ExpressLanes está programada para el 2012. Este proyecto de demostración tiene la intención de aliviar el congestionamiento, administrando mejor la circulación de tráfico a través de la implementación de precios para mejorar todas las opciones de viaje por los corredores. Bajo las condiciones actuales, hay capacidad en los carriles de uso compartido durante ciertas horas del día, de permitir que los vehículos de ocupación única usen estos carriles por una cuota o peaje. Al incorporar esta estrategia de “precios por congestionamiento,” se espera que más personas usen el transporte, formen parte de un programa de camionetas o autos de uso compartido (vanpool o carpool) y que los conductores solos viajen en horas no pico.

2. ¿Cómo operarán los ExpressLanes en la autopista 110?

Todos los vehículos que elijan entrar en los ExpressLanes necesitarán estar equipados con un transponedor. Vehículos con dos o más pasajeros podrán continuar usando los ExpressLanes sin peaje. Vehículos con un solo ocupante tendrán la opción de usar los ExpressLanes pero se les cobrará un peaje.

3. ¿Cómo operarán los ExpressLanes en la autopista 10?

Los vehículos necesitarán un transponedor para entrar en los ExpressLanes. Vehículos con tres o más ocupantes podrán usar los ExpressLanes sin peaje. Vehículos con dos ocupantes pagarán un peaje durante las horas pico (5am-9am; 4pm-7pm), pero podrán usarlos sin peaje durante las horas normales. Vehículos con un solo ocupante tendrán la opción de usar los ExpressLanes pero se les cobrará un peaje.

4. ¿Cuánto costará usar los ExpressLanes?

El peaje mínimo por milla será \$0.25 y el peaje máximo por milla será \$1.40. Los peajes serán ajustados de acuerdo a las condiciones de tráfico para mantener un nivel de circulación libre de tráfico en los ExpressLanes. El peaje variará dependiendo al nivel de congestionamiento en los ExpressLanes – cuanto más alto sea la demanda, más alto será el peaje para desanimar a que muchas personas usen el carril y mantener el tráfico en movimiento por lo menos a 45 millas por hora; si la velocidad es menos de 45 millas

(continuado en la última página)

5. How will the tolls be collected – will there be toll booths on the freeway?

There will be no toll booths. All tolls will be collected electronically. All vehicles will need a transponder to access the ExpressLanes. A transponder is a small radio-frequency device about the size of a credit card that adheres to the inside of a vehicle's windshield near the rearview mirror and can be read by a sensor mounted over the roadway. As the vehicle enters the ExpressLanes, an antenna will read the transponder, and any toll will be automatically charged to the vehicle owner's account. Transponders will be portable and can be moved from one vehicle to another. As currently envisioned, the transponders will be cost-neutral, and any initial cost will be refunded or waived.

Users will establish a pre-paid transponder account and be able to pay for their accounts by way of cash, credit/debit card, or check either in person, by mail or online.

6. How will the system distinguish between carpools and solo drivers in charging tolls?

ExpressLanes users will have a "self-declaration" transponder that can account for the different minimum occupancy requirements on the I-10 and I-110. With a "self-declaration" transponder, users will be able to self-declare the number of passengers in their vehicle. That way, even users who only carpool occasionally can indicate occupancy using a manual switch/button on the transponder.

7. How much will the transponders cost?

It is proposed that transponders be cost-neutral. The amount of the deposit is proposed at \$25. The deposit can be waived if users establish their account with a credit/debit card. If users open their accounts with cash or check, the \$25 deposit is required. However, it is refundable when users close their accounts and return the transponder in good working condition. Qualifying low-income commuters can waive the deposit as well. A transponder distribution plan will be presented to the Metro Board for approval with the goal of ensuring accessible and affordable transponders.

8. Can I use the transponder I currently have?

Yes. If you already own a FasTrak transponder, you will not be required to get an ExpressLanes transponder. State law requires that FasTrak transponders be capable of being used on the ExpressLanes. Metro will offer a no-cost upgrade to FasTrak holders who want to travel on ExpressLanes.

9. Will all vehicles that use the ExpressLanes be required to have transponders?

Yes. This means that solo drivers, motorcycles, vanpools and carpools must be equipped with a transponder. Requiring transponders in all vehicles that opt to use the ExpressLanes provides for easier identification of violators.

10. Will there be CHP officers to monitor the lanes?

Yes. There will be dedicated enforcement officers and incident-response tow trucks. In addition, emergency vehicles may use the ExpressLanes when responding to incidents.

11. Where will the entrance/exits to the ExpressLanes be located?

The ExpressLanes' entrances/exits will remain the same as the current carpool lane entrance/exits.

12. We all paid for the HOV lanes with our gas taxes, and now you want us to pay again for the right to use them? Shouldn't freeways remain free?

These are optional tolls, and the choice is yours. While it's true that the converted HOV lanes would become toll lanes, you only pay if you choose to use them – and in most cases, they will continue to be toll-free for many commuters. Either way, all general purpose lanes will remain free.

What's different under the ExpressLanes program is that commuters will have more options. For example, whereas HOV lanes are currently restricted to cars with two or more passengers, ExpressLanes will be open to solo drivers willing to pay a fee. And those drivers who choose to use the ExpressLanes provide a benefit to drivers who do not choose to pay a toll by creating more capacity in the other lanes. As tolling experiments in other cities have shown, this extra capacity produces speedier trips for non-toll paying drivers as well.

13. Aren't low-income drivers being punished by being priced out of certain lanes?

No. The toll policy includes toll credits for low income commuters. Carpools, vanpools, transit and motorcycles will not be charged a toll. The ExpressLanes project provides increased transit service and net toll revenues will be reinvested in transit and HOT lane improvements. The current proposal is to credit the accounts of qualifying LA County low-income households \$25 for account set-up/establishment fees that can be applied to the transponder deposit or pre-paid toll balance.

14. Will hybrid vehicles with stickers still qualify to ride in the carpool lane free of charge?

No. The current state law that authorizes single occupant low-emission vehicles (gas electric hybrids–yellow sticker vehicles) to use HOV lanes will expire on January 1, 2011. So hybrids will be treated like all other vehicles.



por hora por más de 10 minutos, el sistema de peajes se cerrará a conductores solos hasta que la velocidad vuelva a subir a más de 45 millas por hora. El peaje promedio durante el periodo pico para la autopista 10 de ExpressLanes se anticipa que será de \$6 (el viaje promedio es de 9 millas); el peaje promedio durante las horas pico para la autopista 110 de ExpressLanes se anticipa que será de \$4 (el viaje promedio es de 5 millas).

5. ¿Cómo se colectará el peaje— habrán casetas de peaje en las autopistas?

No habrán casetas de peaje. Todos los peajes serán colectados electrónicamente. Todos los vehículos necesitarán un transponedor para entrar en los ExpressLanes. Un transponedor es un pequeño aparato con frecuencia de radio, del tamaño de una tarjeta de crédito, que se adhiere a la parte interior del parabrisas de un vehículo cerca al espejo retrovisor y puede ser leído por un sensor montado sobre la autopista. Cuando el vehículo entra en los ExpressLanes, una antena leerá el transponedor y el peaje será cobrado automáticamente de la cuenta del propietario del vehículo. Los transponedores serán portátiles y pueden ser movidos de un vehículo a otro. Como se imagina actualmente, los transponedores tendrán un costo neutral y cualquier gasto inicial será reembolsado o exento.

Los usuarios establecerán una cuenta pre-pagada para el transponedor y podrán pagar por sus cuentas en efectivo, tarjeta de crédito/débito o cheque ya sea en persona, por correo o a través del Internet.

6. ¿Cómo distinguirá el sistema entre los autos de uso compartido y los conductores solos cuando cobra los peajes?

Los usuarios de ExpressLanes tendrán un transponedor de “auto declaración” que puede justificar los requerimientos de ocupación mínima diferentes en las autopistas 10 y 110. Con un transponedor de “auto declaración,” los usuarios podrán declarar el número de pasajeros en sus vehículos. De esa manera, aun los usuarios que viajan con otras personas ocasionalmente pueden indicar la ocupación usando un botón manual.

7. ¿Cuánto costará el transponedor?

Se ha propuesto que el transponedor tenga un costo neutral. Se ha propuesto \$25 como el monto del depósito. El depósito puede ser eliminado si los usuarios establecen sus cuentas con una tarjeta de crédito/débito. Si los usuarios abren sus cuentas con dinero en efectivo o cheque, entonces el depósito de \$25 es requerido. Sin embargo, este depósito es reembolsable cuando los usuarios cierran sus cuentas y devuelven el transponedor en buen estado de funcionamiento. Los pasajeros de bajos ingresos que califiquen estarán exentos del depósito. Un plan de distribución de transponedores será presentado a la Junta Directiva de Metro para su aprobación con el propósito de asegurar accesibilidad y el alcance de transponedores.

8. ¿Puedo usar el transponedor que tengo actualmente?

Sí. Si usted ya tiene un transponedor FasTrak, no tendrá que obtener un transponedor de ExpressLanes. Las leyes estatales requieren que los transponedores FasTrak puedan usarse en los ExpressLanes. Metro ofrecerá una actualización sin costo alguno para los propietarios de FasTrak que deseen viajar en los ExpressLanes.

9. ¿Se requerirá que todos los vehículos que usan los ExpressLanes tengan un transponedor?

Sí. Esto significa que los conductores solos, motocicletas, camionetas y autos de uso compartido deben estar equipados con un transponedor. El uso de los transponedores requeridos en todos los vehículos que opten por usar los ExpressLanes, facilitará la identificación de aquellos que no cumplen con la ley.

10. ¿Habrá oficiales CHP para monitorear los carriles?

Sí, habrán oficiales dedicados a hacer cumplir la ley y grúas que responderán a los incidentes. Además, los vehículos de emergencia pueden usar los ExpressLanes cuando responden a cualquier incidente.

11. ¿Dónde estarán ubicadas las entradas/salidas de los ExpressLanes?

Las entradas/salidas de los ExpressLanes serán las mismas que aquellas entradas/salidas de los carriles de uso compartido.

12. ¿Todos pagamos por los carriles HOV con los impuestos a la gasolina y ahora quieren que paguemos una vez más por el derecho de usarlos? ¿No debería permanecer gratis el uso de las autopistas?

Estos peajes son opcionales y la elección es suya. Es verdad que los carriles convertidos en carriles HOV se convertirán en carriles de peaje, pero usted sólo paga si elige usarlos – y en muchos casos, estos continuarán sin peaje para muchos pasajeros. De todos modos, todos los carriles de uso general permanecerán gratis.

La diferencia es que con ExpressLanes, los pasajeros tendrán más opciones. Por ejemplo, mientras que los carriles HOV pueden ser usados sólo por autos con dos o más pasajeros, los ExpressLanes estarán abiertos para conductores solos que estén dispuestos a pagar por usarlos. Y aquellos conductores que elijan usar los ExpressLanes, proporcionan un beneficio a los conductores que no elijen pagar un peaje creando más capacidad en los demás carriles. Como muestran los experimentos con peajes en otras ciudades, esta capacidad adicional también produce viajes más rápidos para los conductores que no pagan peaje.

13. ¿No están siendo castigados los conductores de bajos ingresos quienes no podrán usar los carriles por no poder pagar los peajes?

No. Las normas de peajes incluyen créditos de peaje para viajeros de bajos ingresos. Los autos y camionetas de uso compartido, tránsito y motocicletas no pagarán peaje. El proyecto ExpressLanes proporciona más servicios de tránsito y los ingresos netos por peaje serán reinvertidos en mejoras al transporte y los carriles HOT. La propuesta actual es dar un crédito de \$25 a las cuentas de las personas de bajos ingresos del Condado de Los Angeles al momento de establecer la cuenta; este crédito puede ser usado para el depósito del transponedor o para el saldo pre-pagado del peaje.

14. ¿Los vehículos híbridos con letreros todavía podrán viajar en el carril de uso compartido sin cargo alguno?

No. La ley estatal actual que autoriza a los vehículos de bajas emisiones y de ocupación única (híbridos eléctricos a gas – vehículos con letrero amarillo) a usar los carriles HOV expirará el 1º de enero del 2011. Los híbridos serán tratados como cualquier otro vehículo.