

# ExpressLanes

## Project Fact Sheet *Información del proyecto*



**Metro**



**MARCH 2010  
MARZO DE 2010**

## ABOUT THE EXPRESSLANES DEMONSTRATION PROJECT

*The Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) and Caltrans District 7, along with Foothill Transit Agency, Gardena Transit, Los Angeles Department of Transportation, Southern California Regional Rail Authority (Metrolink) and Torrance Transit, are partnering in a one-year demonstration project during which existing carpool lanes on the I-10 El Monte Busway (between Alameda St and I-605) and I-110 Harbor Transitway (between Adams Bl and Artesia Transit Center) will be converted to High-Occupancy Toll (HOT) lanes – called ExpressLanes. ExpressLanes are scheduled to open in 2012.*

### Project Goals

The goal is to provide commuters, regardless of income level, with new and better travel options along two of LA County's most congested corridors. The project will:

- > Test strategies to alleviate congestion
- > Fund additional transit alternatives
- > Maximize freeway capacity usage
- > Increase travel time savings
- > Improve trip reliability and safety
- > Reduce air pollutants and greenhouse gas emissions

### Demonstration Grant Funding

The ExpressLanes Demonstration Project is primarily funded with a \$210 million congestion reduction demonstration grant from the U.S. Department of Transportation (USDOT).

### Improving the Local Economy

Construction efforts related to the Project will create 2,400 construction-related jobs.

## INFORMACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE DEMONSTRACIÓN EXPRESSLANES

*Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) y Caltrans District 7, junto con Foothill Transit Agency, Gardena Transit, Los Angeles Department of Transportation, Southern California Regional Rail Authority (Metrolink) y Torrance Transit, están trabajando juntos en un proyecto de demostración por un año en el cual los carriles de uso compartido existentes en el carril dedicado a autobuses de El Monte (El Monte Busway) de la autopista 10 (entre Alameda St y la autopista 605) y la vía de transporte de la autopista 110 Harbor Transitway (entre Adams Bl y Artesia Transit Center) serán convertidos en carriles de peaje de alta-ocupación (HOT)– llamados ExpressLanes. La inauguración de ExpressLanes está programada para el 2012.*

### Metas del proyecto

La meta es proporcionar a los pasajeros, sin importar su nivel de ingresos, nuevas y mejores opciones de viaje a lo largo de los dos corredores más congestionados del Condado de Los Angeles. El proyecto evaluará:

- > Estrategias para aliviar el congestionamiento
- > Financiar alternativas de transporte adicionales
- > Maximizar la capacidad de uso de las autopistas
- > Incrementar el ahorro de tiempo de viaje
- > Mejorar la fiabilidad y seguridad del viaje
- > Reducir los contaminadores del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero

### Subsidio para el financiamiento de la demostración

El Proyecto de Demostración ExpressLanes está financiado principalmente por un subsidio para la demostración de la reducción del congestionamiento de \$210 millones del departamento de transporte de los Estados Unidos (USDOT).

## Project Benefits

### *Increased Transit Service and Expanded Vanpool Program*

- > Purchase 59 alternative fuel buses for increased feeder service and Silver Line service
- > Provide an operating subsidy for the one-year demonstration period
- > Promote vanpool program and create a minimum of 100 new vanpools that travel on the I-10 and I-110 ExpressLanes

## Transit Station Improvements

- > Expand El Monte Transit Center to include a new 30-bay bus terminal and bike lockers. It will be LEED Gold Certified.
- > Build a direct connection bus rapid transit stop at Patsaouras Plaza
- > Expand the Pomona Metrolink Station parking lot and platform
- > Add a Sheriff's substation and bike lockers at the Artesia Transit Center
- > Install lighting, closed-circuit television cameras (CCTV), noise/sound barrier pilot program, and improve signage at the Harbor Transitway stations
- > Add new bus stops at the Manchester and Slauson Harbor Transitway stations

## Express Park

- > Implement demand-based parking rates at meters in Downtown LA

## Roadway Improvements

- > Re-stripe the enforcement buffer to create a second ExpressLane between I-605 and I-710 on the I-10 El Monte Busway
- > Widen Adams Bl between Figueroa and Flower streets and construct a new pedestrian bridge
- > Re-stripe the I-110 Adams Bl off-ramp to create a second right-hand turning lane
- > Create access transition lanes between I-110 ExpressLanes and I-110 general purpose lanes to smooth the flow of traffic in and out of the ExpressLanes

## Toll Rates

- > Toll range: \$0.25 - \$1.40 per mile; toll rates vary within range based upon demand
- > The toll rate is based on traffic levels in the ExpressLanes to ensure a minimum of 45 mph
- > The maximum toll represents a price to discourage more entry rather than generate additional revenue
- > Average toll for ExpressLanes during the peak period (end to end):
  - I-110 is \$4
  - I-10 is \$6

## Key Business Rules

- > Toll-free travel for vehicles that meet minimum vehicle occupancy requirement, motorcycles, and privately operated buses
- > All existing carpools will continue to access the lanes toll-free
- > Trucks (other than 2-axle) are not allowed entry
- > Minimum peak tolls shall be no less than 150% of Metro transit fare on the ExpressLanes
- > All vehicles using ExpressLanes are required to have a transponder
- > Tolling will shut down (i.e. no toll users will be permitted to enter the ExpressLanes) when travel speeds fall below 45 mph for more than 10 minutes
- > Emergency vehicles may use the ExpressLanes when responding to incidents

## Discounts for Low-Income Commuters

### *(proposed)*

- > Residents of LA County with an annual income at or below \$35,000 will qualify for a discount
- > A one-time \$25 discount will be received when a new account is set-up. It can then be applied towards the prepaid toll balance or transponder deposit.
- > Monthly account non-user fee will be waived

## Measuring the Effectiveness of ExpressLanes

- > Metro and Caltrans are required to report back to the state legislature and the USDOT on the performance of the demonstration project. Key performance measures include:
  - Are travel times reduced and average vehicle speeds increased in the ExpressLanes and general purpose (free) lanes?
  - How many drivers shift from driving alone to using carpools, riding transit, and/or Metro vanpools?
  - Is the efficiency of all lanes increased by moving more people on the ExpressLanes in a specified period of time?
  - Is transportation access improved for low-income commuters?

## Public Outreach Plan

- > In January 2009, the Metro Board approved a Public Outreach and Communications Plan that outlines a strategy to reach diverse groups of people and interests throughout the I-110 Harbor Transitway and I-10 El Monte Busway project areas
- > Project partners have facilitated extensive stakeholder participation and will continue to seek community feedback throughout the planning and implementation phases
- > In June 2009, six public hearings were held on the toll rates and toll policy
- > The draft environmental documents have been released for public comment

## Beneficios del proyecto

- > Más servicio de transporte y expansión del programa de camioneta de uso compartido
- > Adquirir 59 autobuses de combustible alternativo para más servicio de conexión y el servicio de Metro Silver Line
- > Proporcionar un subsidio operativo para el periodo de demostración de un año
- > Promover el programa y formar 100 grupos de camionetas de uso compartido que viajan en las autopistas 10 y 110 de ExpressLanes

## Mejoras en las estaciones de transporte

- > Expandir El Monte Transit Center para incluir un nuevo terminal de autobuses con 30 plataformas y nuevos casilleros para bicicletas. Será certificado a nivel de LEED Gold.
- > Construir una parada de transporte rápido de autobús con conexión directa en Patsaouras Plaza
- > Expandir el estacionamiento y andén de la estación de Metrolink en Pomona
- > Añadir una subestación de Sheriff's y casilleros para bicicletas en el Artesia Transit Center
- > Instalar luces, cámaras de circuito cerrado de televisión (CCTV), programa de prueba de barreras de ruido/sonido y mejorar la señalización en las estaciones de Harbor Transitway
- > Añadir nuevas paradas de autobús en las estaciones de Manchester y Slauson de Harbor Transitway

## Estacionamiento Express

- > Implementar precios de estacionamiento según la demanda en los estacionamientos del Centro de Los Angeles

## Mejoras en las autopistas

- > Volver a pintar las líneas par enforcar el separador para crear un segundo carril de ExpressLanes entre las autopistas 605 y 710 en el El Monte Busway de la autopista 10
- > Agrandar Adams Bl entre Figueroa St y Flower St y construir un nuevo puente peatonal
- > Volver a pintar las líneas de la rampa de salida Adams Bl de la autopista 110 para crear un segundo carril para dar vuelta a la derecha
- > Crear carriles de transición entre los ExpressLanes de la autopista 110 y los carriles de uso general de la autopista 110 para incrementar el movimiento de tráfico entrando y saliendo de los ExpressLanes

## Peajes

- > La gama de los peajes es entre: \$0.25 - \$1.40 por milla; peajes varían dentro de esta gama basados en la demanda
- > Peajes están basados en los niveles de tráfico en los ExpressLanes para asegurar una velocidad mínima de 45 millas por hora
- > El peaje máximo representa el precio para desalentar más entradas en vez de generar ingreso adicional
- > El peaje promedio para los ExpressLanes durante el periodo de las horas pico (de comienzo a fin):
  - Autopista 110 es \$4
  - Autopista 10 es \$6

## Normas del programa

- > Viaje libre de peaje para vehículos que cumplen con el requerimiento mínimo de pasajeros, motocicletas y autobuses operados privadamente
- > Todos los autos de uso compartido existentes continuarían teniendo acceso a los carriles sin peaje
- > Camiones (aparte de los que tienen 2 ejes) no están permitidos entrada
- > Los peajes altos mínimos no deberán ser más de 150% de la tarifa de transporte de Metro en los ExpressLanes
- > Todos los vehículos que usan ExpressLanes deben tener un transponedor
- > Los peajes dejarán de operar (por ejemplo, no se permitirá que los usuarios de peajes entren en los ExpressLanes) cuando la velocidad se mantenga a menos de 45 millas por hora por más de 10 minutos
- > Vehículos de emergencia pueden usar los ExpressLanes cuando responden a incidentes

## Descuentos para usuarios de bajos ingresos (propuesto)

- > Residentes del Condado de Los Angeles que tengan un ingreso anual de \$35,000 o menos serán elegibles para un descuento
- > Descuento de \$25 recibido al momento de establecer una cuenta nueva. Puede ser usado para el saldo de peajes pre-pagado o para el depósito del transponedor.
- > La tarifa por no tener una cuenta mensual y usar ExpressLanes no se aplicara

## Midiendo la efectividad de ExpressLanes

- > Metro y Caltrans están obligados a reportar a la legislatura estatal y a USDOT sobre el desempeño del proyecto de demostración. Las medidas clave de desempeño incluyen:
  - ¿Se han reducido los tiempos de viaje e incrementado las velocidades promedio de los vehículos en los ExpressLanes y los carriles (gratuitos) de uso general?
  - ¿Cuántos conductores han cambiado de conducir solos a compartir su viaje, usar transporte público y/o camionetas de uso compartido de Metro?
  - ¿Ha sido incrementada la eficiencia de todos los carriles al mover más personas a los ExpressLanes en un periodo de tiempo específico?
  - ¿Ha sido mejorado el acceso al transporte para los pasajeros de bajos ingresos?

## Plan de alcance público

- > En enero de 2009, la Junta Directiva de Metro aprobó un plan de alcance y comunicaciones que delinea una estrategia para alcanzar a diversos grupos de personas e intereses a lo largo de las áreas del proyecto de las autopistas 110 Harbor Transitway y 10 El Monte Busway en enero de 2009
- > Los socios del proyecto han facilitado una extensa participación de las personas interesadas y continuarán pidiendo comentarios de la comunidad a través de las fases de planeamiento e implementación
- > En junio de 2009, se llevaron a cabo seis reuniones públicas sobre la gama de peajes y las normas de peajes
- > Los borradores de los documentos medioambientales han sido hechos públicos para recibir comentarios del público