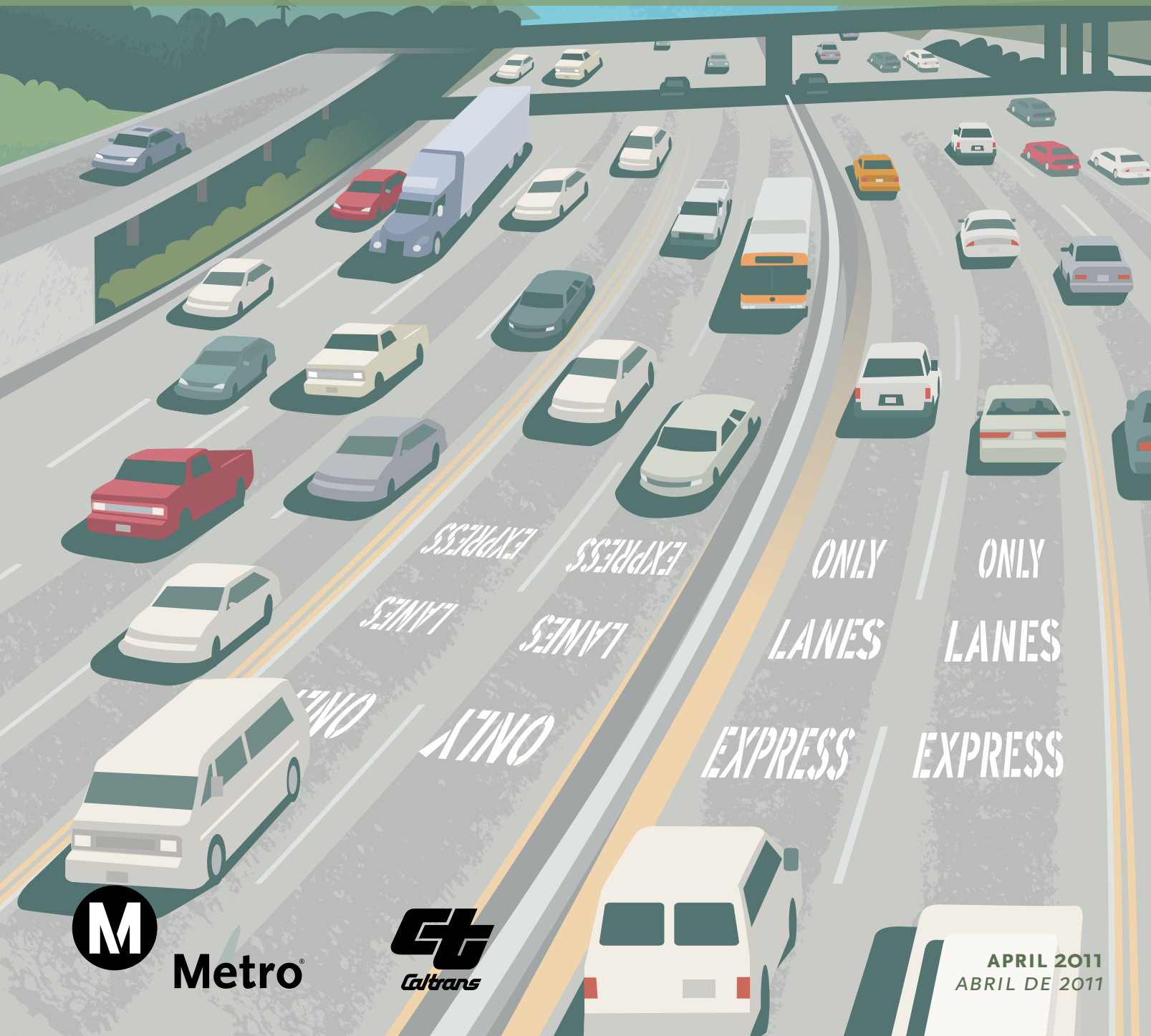


Metro ExpressLanes

Program Fact Sheet
Información del proyecto



Metro



APRIL 2011
ABRIL DE 2011

ABOUT THE EXPRESSLANES DEMONSTRATION PROGRAM

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 program 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 Metro ExpressLanes. Metro ExpressLanes are scheduled to open in 2012.

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

Program Goal

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 program 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

INFORMACIÓN SOBRE EL PROGRAMA DE DEMOSTRACIÓN METRO 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 por un año en un programa de demostración 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 Metro ExpressLanes. La apertura de Metro ExpressLanes está programada para el 2012.

El Programa de Demostración Metro ExpressLanes está financiado principalmente con un subsidio de \$210 millones para la demostración de la reducción del congestionamiento del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT).

Metas del programa

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 tránsito adicionales
- > Maximizar la capacidad de uso de las autopistas
- > Incrementar el ahorro de tiempo de viaje
- > Mejorar la fiabilidad y seguridad del viaje

Program Benefits

- > Construction efforts related to the Program will create 2,400 construction-related jobs.
- > Improved mobility for commuters of all income levels.
- > Net toll revenues are reinvested in the corridor where generated in transit and carpool lane improvements.
- > Increased transit service and improved station facilities.
- > The demonstration period is one year (for each corridor). All benefits (additional buses, transit improvements, roadway improvements) remain in place even if Metro decides not to continue with the Metro ExpressLanes at the conclusion of the pilot period.

Increased Transit Service and Expanded Vanpool Program

- > Fifty-nine (59) new alternative fuel buses for increased Silver Line and feeder service will be purchased.
- > An operating subsidy for the one-year demonstration period will be provided.
- > The vanpool program will be promoted and a minimum of 100 new vanpools that travel on the I-10 and I-110 Metro ExpressLanes will be created.

Transit Station Improvements

- > El Monte Station will be expanded to include a new 30-bay bus terminal and 32 bike lockers. It will be built to Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) Gold standards.
- > A direct connection bus rapid transit stop at Patsaouras Plaza will be built.
- > The Pomona Metrolink Station parking lot and platform will be expanded.
- > A Sheriff's substation and 16 bike lockers will be added at the Artesia Transit Center.
- > Lighting, closed-circuit television cameras (CCTV), a noise/sound barrier pilot program, and improved signage will be installed along the Harbor Transitway stations.
- > New bus stops will be added at the Manchester and Slauson Harbor Transitway stations.

Roadway Improvements

- > The enforcement buffer will be re-striped to create a second ExpressLane between I-605 and I-710 on the I-10 El Monte Busway.
- > Adams Bl will be widened between Figueroa and Flower Streets and a new pedestrian bridge will be constructed.
- > The I-110 Adams Bl off-ramp will be re-striped to create a second right-hand turning lane.
- > Access transition lanes will be created between I-110 Metro ExpressLanes and I-110 general purpose lanes to smooth the flow of traffic in and out of the Metro ExpressLanes.

Toll Rates

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

Express Park

- > Demand-based parking rates will be implemented at parking meters in Downtown LA.

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 Metro ExpressLanes.
- > All vehicles using Metro 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 Metro ExpressLanes when responding to incidents.
- > A privacy policy was established to protect account-holders' personal information.

Toll Credit Program

- > Residents of Los Angeles County with an annual household income (family of 3) at or below \$35,000 will qualify.
- > Accounts of qualifying households will be credited \$25 for the account set-up/establishment fee. This credit can be applied to either the transponder deposit or prepaid toll deposit.
- > The monthly \$3 monthly account maintenance fee will be waived.

Measuring the Effectiveness of Metro ExpressLanes

- > Metro and Caltrans are required to report back to the State legislature and the USDOT on the performance of the demonstration program. Key performance measures include:
 - Are travel times reduced and average vehicle speeds increased in the Metro ExpressLanes and general purpose lanes?
 - How many drivers shift from driving alone to using carpools, transit, and/or Metro vanpools?
 - Is the efficiency of all lanes increased by moving more people on the Metro 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.
- > Program 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.
- > In March 2010, two public hearings were held on the Draft Environmental Impact Reports/Environmental Assessments (Draft EIR/EA) for the I-10 and I-110 HOT Lanes Projects.
- > In Summer 2010, the Final EIR/EA for the I-10 and I-110 HOT Lanes Projects were approved.

Beneficios del programa

- > Esfuerzos de construcción relacionados con el programa crearán 2,400 empleos relacionados con la construcción.
- > Mejor movilidad para los viajeros de todos los niveles económicos.
- > Ganancias netas del peaje serán reinvertidas en el corredor donde fueron generadas, en mejoras de tránsito y carriles de uso compartido.
- > Incremento en el servicio de tránsito y mejoras en las instalaciones de las estaciones.
- > El período de demostración es un año (para cada corredor). Todos los beneficios (autobuses adicionales, mejoras en el tránsito, mejoras en las carreteras) permanecerán en lugar aun cuando Metro decida no continuar con Metro ExpressLanes al finalizar el período piloto.

Más servicio de tránsito y expansión del programa de camionetas de uso compartido

- > 59 autobuses nuevos de combustible alternativo para incrementar el servicio de Metro Silver Line y de conexiones serán comprados.
- > Un subsidio operativo para el período de demostración de un año será proporcionado.
- > El programa de camionetas de uso compartido será promovido y un mínimo de 100 nuevas camionetas de uso compartido que viajan en Metro ExpressLanes en las autopistas 10 y 110 serán añadidas.

Mejoras en las estaciones de transporte

- > La estación El Monte será expandida para incluir un nuevo terminal de autobuses con 30 plataformas y 32 casilleros para bicicletas. Será construida de acuerdo a los estándares de oro de Diseño de Energía y Medioambiente (LEED, por sus siglas en inglés).
- > Una parada de transporte rápido de autobús con conexión directa en Patsaouras Plaza será construida.
- > El estacionamiento y andén de la estación de Metrolink en Pomona serán expandidos.
- > Una subestación de Sheriff's y 16 casilleros para bicicletas serán añadidos en Artesia Transit Center.
- > Luces, cámaras de circuito cerrado de televisión (CCTV), un programa de prueba de barreras de ruido/sonido y señalización mejorada serán instalados a lo largo de las estaciones de Harbor Transitway.
- > Nuevas paradas de autobús serán añadidas en las estaciones de Manchester y Slauson de Harbor Transitway.

Mejoras en las autopistas

- > Las líneas del separador serán remarcadas para crear un segundo carril ExpressLane entre las autopistas 605 y 710 en El Monte Busway de la autopista 10.
- > Adams Bl será ampliado entre Figueroa St y Flower St y un nuevo puente peatonal será construido.
- > Las líneas de la salida Adams Bl de la autopista 110 serán remarcadas para crear un segundo carril para dar vuelta a la derecha.
- > Carriles de transición serán creados entre Metro ExpressLanes de la autopista 110 y los carriles de uso general de la autopista 110 para incrementar el movimiento del tráfico entrando y saliendo de Metro ExpressLanes.

Cuotas

- > La gama de los peajes será entre \$0.25-\$1.40 por milla; los precios del peaje variarán dentro de la gama basados en la demanda.
- > Peajes están basados en los niveles de tráfico en Metro 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 Metro ExpressLanes durante el período de las horas pico (de comienzo a fin) será:
 - \$4 para la autopista 110
 - \$6 para la autopista 10

Estacionamiento Express Park

- > Precios de estacionamiento según la demanda serán implementados en los parquímetros del Centro de Los Angeles.

Normas del programa

- > Viajes 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 continuarán teniendo acceso a los carriles sin cargo alguno.
- > Camiones (aparte de los que tienen 2 ejes) no están permitidos entrada.
- > Los peajes altos mínimos no deberán ser menos de 150% de la tarifa de transporte en Metro ExpressLanes.
- > Todos los vehículos que usan Metro ExpressLanes deben tener un transponedor.
- > Los peajes dejarán de operar (por ejemplo, no se permitirá que los usuarios de cuotas entren en ExpressLanes) cuando la velocidad se mantenga a menos de 45 millas por hora por más de 10 minutos.
- > Vehículos de emergencia pueden usar Metro ExpressLanes cuando responden a incidentes.
- > Una política de privacidad fue establecida para proteger la información personal de los titulares de las cuentas.

Programa de crédito de peajes

- > Residentes del Condado de Los Angeles con un ingreso anual por familia (familia de 3) de \$35,000 o menos serán elegibles.
- > Las cuentas de las familias que califican serán acreditadas con \$25 para ser usados para la apertura de la cuenta/cuota de establecimiento. Este saldo puede ser aplicado al depósito del transponedor o el depósito de peaje prepago.
- > No aplicarán los \$3 mensuales para el mantenimiento de la cuenta.

Midiendo la efectividad de Metro ExpressLanes

Metro y Caltrans están obligados a reportar a la legislatura estatal y a USDOT sobre el desempeño del programa de demostración. Las medidas clave de desempeño incluyen:

- ¿Se han reducido los tiempos de viaje e incrementado las velocidades promedias de los vehículos en Metro ExpressLanes y los carriles 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 Metro ExpressLanes en un período 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.
- > Los socios del programa 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 realizaron seis audiencias públicas para tratar las tarifas y la política de los peajes.
- > En marzo de 2010, se realizaron dos audiencias públicas para tratar el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental (Draft EIR/EA) para los proyectos de los carriles HOT de las autopistas 10 y 110.
- > En el verano de 2010, el EIR/EA Final para los proyectos de los carriles HOT de las autopistas 10 y 110 fue aprobado.

