



不建造方案事實紀要

描述

不建造方案包括項目/計劃的改進，貫穿至2035年，分別收錄在2012年南加州政府協會（SCAG）區域交通規劃（RTP）聯邦交通改善計劃（FTIP）中；在2012年南加州政府協會SCAG的區域交通規劃RTP的財政約束部分中；在R議案和2009年交通局的長距離運輸規劃中。不建造方案不包括對710高速公路走廊的任何有計劃的改進。此外，不建造備選方案符合加州環境質量法案（CEQA）和國家環境政策法案（NEPA）的要求，為所有其他版本的建設備選方案的比較提供了基礎。

預測及流動性約束

根據研究，數據收集和目前已經進行的初步研究，這些內容收錄在2008 RTP報告和710公路北段研究備選方案分析報告中，可以對研究區域得出下面的結論：

- 人口將從118萬（2008年）增加至133萬（2035年）。
- SCAG六個縣的人口將從2010年的1810萬增加至2210萬。
- 在洛杉磯縣總的車流延遲將在2008年和2035年之間增加28%。
- 換乘出行時間受道路網絡上相同的堵塞經歷的影響。
- 在2006年，約79%的換乘出行通過搭乘巴士實現，20%通過輕軌（地鐵金線）和小於1%通過通勤鐵路（MetroLink線路）實現。
- 在2005年引入地鐵快速巴士服務後，地鐵快巴的平均時速從1992年的16英里提高到2005年的18.5英里。（此後速度已經開始

下降至17.1英里，由於當地幹道增加的交通堵塞情況。）

- 高峰時段的時間，旅行時間是不可預知的，充滿變數。高峰時段速度的變化和旅行時間從每小時65英里到每小時30英里，從15分鐘到25分鐘不等，以上數據是在一個給定月份內的每天同一時間段內測量比較。
- 在下午交通高峰期，2008年南北向高速公路交通運能的流量體積比（V/C）（一項行業標準測量道路擁堵）比東西向高速公路的V/C大於10%以上，到2035年預計這一比值差距將增加到15%以上。
- 到2035年，南北幹道的V/C比率比東西幹道的V/C大於15%以上。
- 需要實現許多南北向出行的時間更是由於南北高速公路之間的現實距離增加了不少，這將導致額外的，更長的東西高速公路上的行程，更多的使用當地路面街道來完成該地區的出行。
- 始發地和目的地都在研究區域外的當地出行和“插入直通式”交通造成了當地主幹道的交通擁堵。
- 當地主幹道上的插入直通式交通的百分比預計從2008年的約19%增加至2035年的25%。
- 在整個研究區域，四車道的南北幹道，如弗里蒙特大道，大西洋大道，加菲爾德大道，聖蓋伯大道和柔似蜜大道（19號州立公路）都有承載每日超過35,000車次交通出行的路段。
- 與南北幹道恰恰相反，在東西方向上只有亨廷頓車道，一條六車道的幹道，承載了相對應的交通流量。

2035 No Build Traffic Conditions

(Estimated Increases in Traffic Volumes from Existing)

