

我们正在规划一条更畅顺的10号公路。

I-10 EXPRESSLANES 快车道扩展项目 情况说明书

保持联系

Metro 致力于公平、透明和最广泛的公众参与，为项目走廊的利益相关者提供信息和知识普及；让他们在建设里程碑的关键阶段有机会提供意见和建议。

Metro 会考虑深入基层，去接触包括少数族裔，残疾人士，低收入和英语能力有限人群。



CONTACT US

✉ Daniel Tran, Project Manager
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-11-1
Los Angeles, CA 90012

☎ 213.922.2110
✉ i10extension@metro.net
🌐 metro.net/i10extension



项目概况

Metro 有一个让出行变得更容易的计划。该计划包括通过 I-10 快速车道扩展项目等努力减少交通拥堵。

Metro 与 Caltrans 合作,正在评估替代方案,将现有的高载客车辆 (HOV) 车道转换为动态定价的高载客收费 (HOT) 车道,也称为快速车道 (ExpressLanes),或在 I-10 上从 605 号州际公路到洛杉矶/圣贝纳迪诺县边界线当前的快速车道终点双向添加第二条 HOV 车道。

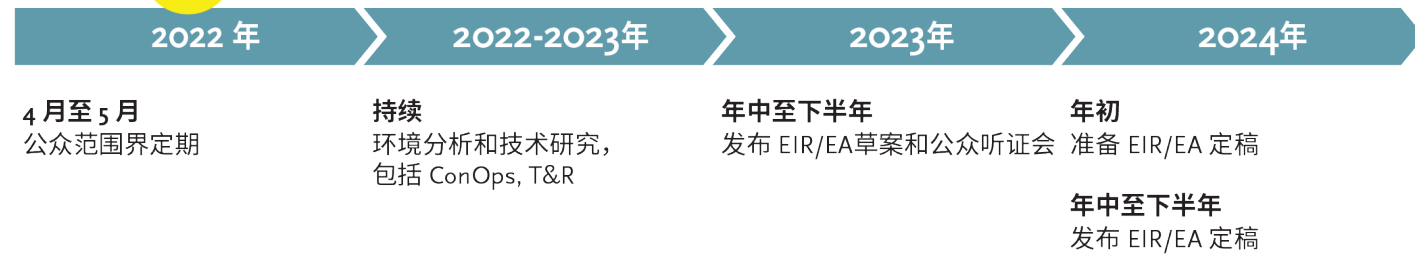
I-10 快速车道扩展项目将分析以下备选方案:1) 不建造; 2) 将现有的高载客车辆 (HOV) 车道转换为高载客收费 (HOT) 车道,也称为快速车道, 3) 在每个方向添加额外的快速车道/HOT 车道并将现有的 HOV 车道转换为快速车道,或 4) 保持现有的 HOV 车道并在每个方向添加第二条 HOV 车道。

该项目旨在改善人员和货物的流动,提高安全性,增强 I-10 沿线的流动性和区域连通性。该项目旨在实现以下目标:

- > 通过提高出行可靠性和最大化车辆和人员吞吐量来改善交通流量并缓解拥堵。
- > 通过结合主动交通管理和智能交通系统策略来改善出行时间和体验。
- > 根据联邦法规减少 HOV/HOT 车道运行的降级。
- > 促进公平和可持续的多模式旅行选择,并通过提高宜居性、增强安全性和最大限度地减少项目影响来应对气候变化。
- > 缩小现有和计划定价的管理车道/高载客收费车道之间的差距,提供区域间的连续性和一致性,以符合 Metro 的全县快速车道战略计划、南加州政府协会 (SCAG) 的 2020 年区域交通计划/可持续社区战略 (RTP/SCS) 和 2050 年加州交通计划 (CTP 2050)。

时间表

我们在这里



持续公众参与

快速车道 (ExpressLanes) 简介

Metro 快速车道旨在改善交通流量并为司机 (包括单乘员司机) 提供更可靠的洛杉矶县的出行选择。快速车道允许那些符合高载客要求的人免费旅行,同时还为单人车辆提供付费使用车道的选项。不符合免费通行条件的车辆的通行费是根据交通状况计算的,并根据拥堵程度而有所不同——交通拥堵较严重时收费较高,交通较轻时收费较低。HOV 用户将能够通过 FasTrek Flex 转发器免费使用快速车道。目前, Metro 在洛杉矶县的 I-110 和 I-10 高速公路上运营快速车道, I-105 快速车道的建设预计将于 2024 年开始。有关 Metro 快速车道的更多信息,请访问 metroexpresslanes.net。

环境规划过程

正在制定环境影响报告/环境评估 (EIR/EA),以评估在 I-605 和 LA/SB 县边界线之间的 I-10 走廊上实施快速车道或额外的 HOV 车道。环境影响报告/环境评估 (EIR/EA) 将根据《加州环境质量法案》和《国家环境政策法案》(CEQA/NEPA) 的要求进行准备。此外,还将准备一份项目报告,该报告是一份工程文件,提供有关设施设计、交通预测、成本和时间的详细信息。

还将进行投资级交通和收入研究,并将分析通过在 I-10 高速公路上扩建 HOT 车道设施预计产生的潜在收入。该研究还将估算该走廊的通行费率和潜在通行费收入。

此外,还将制定运营概念,提供有关快速车道运营的详细信息,例如设施设计、执法、标牌和收费政策。

研究区域

项目区域包括艾尔蒙特、工业市、鲍德温公园、柯文纳、西柯文纳、核桃市、波莫纳、克莱蒙特、蒙特科勒市以及洛杉矶县直辖区,其中包括巴塞特、瓦林达、工业、牛油果岗金额南圣何塞岗。此外,公共宣传将延伸到 I-10 走廊之外,到达邻近的社区、就业中心、交通枢纽和其他主要走廊,包括 I-605、SR-57、SR-71 和其他主要目的地,以接触受提议项目影响最严重的地区。

资金来源

目前,该项目没有确定的资金来源。随着项目在规划过程中的推进,将探索资金来源。

背景

I-605 和 LA/SB 县边界线之间的 I-10 走廊在通勤高峰时段经历的旅行时间更长和旅行可靠性更低。

交通拥堵继续影响项目走廊,在 COVID-19 大流行之前,每天有 256,000 辆汽车穿过该走廊,现在预计这些平均值将恢复到相似水平。通勤者每年东向行驶平均延误 32 小时,西向行驶平均延误 22 小时。根据联邦标准的定义,现有 HOV 车道的某些路段被归类为“降级”,这意味着在超过 10% 的时间里,HOV 车道上的速度低于 45 英里/小时。此外,51% 或更多时间(或每月 16 个以上工作日)的通勤高峰时间平均速度低于 45 英里/小时。

此外,圣贝纳迪诺县交通管理局 (SBCTA) 正在洛杉矶/圣贝纳迪诺县边界线和 I-15 之间的 I-10 上建设快速车道,预计 2023 年完工。一旦完工, Metro 现有的 I-10 快速车道和 SBCTA 的 I-10 快速车道设施之间将存在快速车道差距。

I-10 EXPRESSLANES 扩建项目走廊

