



PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE EL PROYECTO DE EXTENSIÓN DE LOS EXPRESSLANES DE LA I-10

Metro tiene un plan para facilitar los desplazamientos, que incluye la disminución de la congestión de tráfico a través de iniciativas como el Proyecto de Extensión de los ExpressLanes de la I-10.

Metro, en asociación con Caltrans, está evaluando alternativas dirigidas a convertir los carriles existentes para vehículos de alta ocupación (HOV, en inglés) existentes a carriles de peaje de alta ocupación (HOT, en inglés) con precios dinámicos. También conocidos como ExpressLanes o bien incorporar un segundo carril HOV en ambas direcciones en la Interestatal 10 a partir del término de los ExpressLanes actuales, aproximadamente a la altura de la Interestatal 605 (I-605) hacia la línea divisoria entre los condados de Los Angeles/San Bernardino.

El Proyecto de Extensión de los ExpressLanes de la I-10 analizará las siguientes alternativas: 1) no construir; 2) convertir los carriles para vehículos de alta ocupación (HOV, en inglés) carriles de peaje de alta ocupación (HOT, en inglés) (HOV, en inglés), también conocidos como ExpressLanes; 3) agregar un ExpressLane adicional en cada dirección y convertir el carril HOV existente en un ExpressLane; o 4) mantener el carril HOV existente y agregar un segundo carril HOV en cada dirección. El área de estudio comprende las ciudades de El Monte, Industry, Baldwin Park, Covina, West Covina, San Dimas, Walnut, Pomona, Claremont y Montclair, al igual que las regiones no incorporadas del condado de Los Angeles.

El propósito del Proyecto es mejorar la circulación de personas y mercaderías, aumentar la seguridad, mejorar la movilidad y la conectividad regional a lo largo de la I-10. El Proyecto tiene los siguientes objetivos:

- > Reducir el deterioro de la operación de los carriles HOV/HOT de conformidad con la normativa federal.
- > Promover opciones de transporte multimodal equitativas y sostenibles, al igual que promover la equidad a través de oportunidades adicionales de financiación dirigidas a implementar los proyectos relacionados, y facilitar mejoras futuras a fin de mejorar la habitabilidad a lo largo del recorrido de la I-10.
- > Mejorar los tiempos de viaje, aumentar la confiabilidad del viaje, maximizar el rendimiento de vehículos y personas, y mejorar la seguridad y la movilidad a través de la incorporación de estrategias activas de gestión del tráfico y sistemas de transporte inteligente.
- > Abordar la brecha entre los ExpressLanes existentes de Metro en la I-10 y los ExpressLanes que está construyendo la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino (SBCTA, en inglés) en la I-10.
- > Ofrecer continuidad interregional y uniformidad de criterios con el Plan estratégico de ExpressLanes de Metro para todo el condado, el Plan de Transporte Regional/la Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS, en inglés) de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, en inglés) y el Plan de Transporte de California CTP, en inglés, previsto para 2050).

¿Quién está a cargo del Proyecto?

Metro lidera la fase de aprobación del proyecto/documento ambiental (PA/ED, en inglés) en calidad de agencia local, en coordinación con Caltrans. Caltrans es la agencia local encargada del documento ambiental, en virtud de la Ley sobre la Calidad Ambiental de California (CEQA, en inglés) y la Ley Nacional sobre Política Ambiental (NEPA, en inglés). De conformidad con la CEQA y la NEPA, Caltrans elaborará un Informe de Impacto Ambiental/una Evaluación Ambiental (EIR/EA, en inglés). Estos documentos son una evaluación de las probables influencias que pueden tener las futuras mejoras en el medio ambiente y las comunidades del área de estudio y las zonas aledañas. Incluye el análisis de las maneras de disminuir o evitar posibles impactos ambientales adversos.

¿Por qué es necesario el Proyecto?

El corredor de la I-10 entre la I-605 y la línea del condado de LA/SB experimenta un mayor tiempo de viaje y una menor confiabilidad de viaje durante las horas pico de viaje. La congestión del tráfico continúa afectando el corredor del proyecto con 256 000 vehículos que cruzan el corredor por día antes de la pandemia de COVID-19, y ahora se espera que esos promedios regresen a niveles similares. Los viajeros generalmente tienen un promedio de 32 horas de retraso al año viajando hacia el este y un promedio de 22 horas de retraso al año viajando hacia el oeste. Ciertos segmentos de los carriles HOV existentes se clasifican como “degradados”, según lo definen los estándares federales, lo que significa que las velocidades en los carriles HOV son inferiores a 45 millas por hora más del 10 % del tiempo. Además, las velocidades máximas de las horas pico de viaje al trabajo promedian menos de 45 millas por hora durante el 51% o más del tiempo (o más de 16 días de la semana por mes).

Además, la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino (SBCTA, en inglés) actualmente está construyendo ExpressLanes en la I-10, entre la línea divisoria del condado y la I-15, cuya finalización se prevé para 2023. Cuando esto suceda, se producirá una brecha entre los ExpressLanes existentes de Metro en la I-10 y los que ofrecerá la SBCTA en la I-10.

¿En qué estado se encuentra el Proyecto?

El Proyecto se encuentra en la fase ambiental y actualmente se está desarrollando un proceso de evaluación formal, de 45 días de duración, que comienza el 25 de abril de 2022 y finaliza el 10 de junio de 2022. Durante este período, Metro recibirá comentarios formales por correo electrónico, correo postal y teléfono. El período para comentarios estará acompañado de reuniones de evaluación pública virtuales (que se llevarán a cabo el 4, 5 y 7 de mayo de 2022) para intercambiar información sobre el proyecto y promover la presentación de comentarios públicos. La finalidad del proceso de evaluación es recopilar información sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas propuestas, los problemas ambientales, los proyectos locales que pueden proponerse en el área de estudio y el abordaje para la participación de la comunidad. Los comentarios de evaluación ayudarán a aportar información para las áreas que se deban abordar en los estudios ambientales y técnicos que se están desarrollando para respaldar el Documento ambiental, cuya publicación se prevé para mediados o fines de 2023.

La publicación del Documento ambiental incluirá un período para comentarios públicos y audiencias públicas, en los que se recibirán opiniones.

¿Cuál es el costo previsto para el proyecto y cómo se financiará?

Se está evaluando el costo estimado del proyecto como parte del proceso de revisión ambiental, y estará disponible en el Documento Ambiental preliminar, cuya publicación se prevé para mediados o fines de 2023. Se analizarán las posibles fuentes de financiación a medida que avance el proceso de desarrollo del proyecto.

¿Qué son los ExpressLanes?

Los ExpressLanes de Metro están diseñados para mejorar la circulación de tráfico y brindar a los motoristas, incluidos los que van solos en un vehículo, una opción más confiable para desplazarse por el condado de Los Ángeles. Los ExpressLanes permiten que los vehículos que reúnen los requisitos de cantidad de pasajeros viajen sin costo, pero al mismo tiempo dan la opción a los conductores que viajan solos a pagar el peaje para usar el carril. El costo del peaje para los vehículos que no reúnen los requisitos para viajar sin costo se calcula según las condiciones del tráfico, y varía según el nivel de congestión; el peaje es más caro cuando hay mayor congestión de tráfico y más económico cuando hay menos tráfico.

Actualmente, Metro está a cargo de la operación de los ExpressLanes en las autopistas I-110 e I-10 en el condado de Los Ángeles. Para obtener más información, visite el sitio web de Metro para los ExpressLanes, en metroexpresslanes.net.

¿Todos los conductores deben pagar peaje para usar los ExpressLanes? ¿Cómo se realiza el pago?

No, los ExpressLanes permiten que las motocicletas y los vehículos que reúnen los requisitos de cantidad de pasajeros para el corredor viajen gratis (como un carril HOV), al tiempo que les dan la opción de pagar peaje a los vehículos con un solo ocupante para usar el carril. Los conductores que cuenten con una pegatina de Vehículo de Aire Limpio (CAV, en inglés) válida pagan un peaje con descuento. El dispositivo FasTrak® Flex permite que los conductores declaren la cantidad de personas (1, 2, más de 3) que ocupan el vehículo, lo que habilita los descuentos de los carriles HOV y viajes exentos de peaje en los ExpressLanes de Metro de la I-10 y la I-110.

FasTrak es un sistema de cobro de peaje exclusivamente electrónico que se usa en California, y que permite que los conductores pasen por los carriles designados para el dispositivo “FasTrak Only” (Exclusivos para FasTrak) y paguen el peaje sin necesidad de detenerse. Los conductores que tienen un receptor FasTrak no configurable siempre pagarán el peaje, independientemente de la cantidad de pasajeros que viajen en el vehículo. Los conductores que quieran tener la opción de usar los ExpressLanes de Metro sin pagar peaje deberán actualizarse al sistema FasTrak® Flex, que se puede usar en todas las rutas con peaje de California.

En la prueba piloto del sistema Pay as You Go de los ExpressLanes de Metro, el costo de usar estos carriles sin una cuenta o dispositivo FasTrak válidos se ha reducido a \$4 más el costo de peaje publicado (antes era de \$25). El Aviso de evasión de peaje en el sistema Pay as You Go se enviará al propietario del vehículo (según se encuentre registrado en el Departamento de Vehículos Motorizados, DMV en inglés), que deberá pagar el costo del peaje, más un cargo de procesamiento de \$4. De no pagar este monto en la fecha indicada en el aviso, se impondrán sanciones y cargos adicionales. Sin embargo, esta opción no otorga acceso sin costo a los ExpressLanes a los vehículos compartidos habilitados, ya que solo está disponible para los vehículos equipados con un dispositivo FasTrak® Flex.

¿Cómo beneficia esta opción a los vehículos compartidos y a los usuarios del sistema de transporte?

Se ofrecen incentivos a los usuarios de los ExpressLanes de Metro que comparten vehículo con frecuencia y a los usuarios del sistema de transporte público a través de Carpool Loyalty (un programa de recompensas de FasTrak) y del Programa de Recompensas de Tránsito (un programa de recompensas que ofrece créditos por uso). El Programa Carpool Loyalty registra automáticamente a los titulares de cuentas FasTrak de los ExpressLanes de Metro en un sorteo mensual en el que podrán ganar créditos para el pago de peaje.

Además, los usuarios frecuentes del sistema de transporte público y los titulares de cuentas FasTrak pueden ganar un crédito de \$5 para el pago de peaje en los ExpressLanes de Metro en la I-10 y la I-110, a través del programa de Recompensas de Tránsito.

El Programa de Recompensas de Tránsito es el primero en su clase en la industria del tránsito y los peajes. Los usuarios del sistema de transporte también se beneficiarán con el aumento en la frecuencia del servicio por el corredor que se financiará con los ingresos netos por peaje, como se hace actualmente en los ExpressLanes de la I-10 y la I-110. Finalmente, se espera que tanto los pasajeros del transporte público como los usuarios de vehículos compartidos se beneficien de un tiempo de viaje reducido y una mayor confiabilidad de viaje en HOV/ExpressLanes.

¿Qué sucede con los ingresos netos por peaje que generan los ExpressLanes?

La legislación estatal exige que los ingresos provenientes de los ExpressLanes de Metro se reinviertan en el corredor que los generó. Si se agregan Expresslanes al corredor de la I-10, Metro usaría los ingresos netos, en primera instancia, para cubrir el costo de funcionamiento de dichos carriles, lo que incluye el mantenimiento de autopistas y equipos, administración, cobro de peaje, servicio de deuda, atención al cliente, aplicación de la ley por parte de la Patrulla de Autopistas de California y grúas de remolque de la Patrulla de Servicios de Autopistas. Los ingresos adicionales se reinvertiría en programas de descuentos para los clientes de los ExpressLanes de Metro, a través del Plan de Asistencia para Personas de Bajos Ingresos, el programa Carpool Loyalty y el Programa de Recompensas de Tránsito. Los ingresos restantes podrían reinvertirse en las jurisdicciones locales del corredor a fin de mejorar el servicio de tránsito y el transporte activo.

¿Cómo abordará el programa de ExpressLanes las preocupaciones sobre la equidad?

El programa de los ExpressLanes de Metro actualmente ofrece a los residentes del condado de Los Angeles, que califiquen, un crédito de \$25 cuando configuran su cuenta de FasTrak. (se requiere constancia de elegibilidad). El crédito de \$25 se puede usar para el depósito por el receptor o para hacer un depósito prepago para el peaje. Con este plan, también se exige el pago del cargo de mantenimiento mensual de la cuenta de \$1.

Para reunir los requisitos del Plan de Asistencia para Personas de Bajos Ingresos, los solicitantes deben ser residentes del condado de Los Angeles y tener ingresos anuales del hogar equivalentes al doble del nivel federal de pobreza o menos (según su actualización anual) y presentar constancia de elegibilidad.

Para obtener más información, visite metroexpresslanes.net. Además, para quienes no conducen, Metro espera reinvertir los ingresos netos por peaje para mejorar/aumentar el servicio de tránsito en el corredor, tal como se hace en la actualidad con la Metro J Line (Silver) y la Foothill Transit Line.

¿Cuáles son los puntos de acceso propuestos para los ExpressLanes?

El proyecto apunta a mantener los puntos de acceso a los carriles HOV existentes en la I-10 para acceder también a los ExpressLanes propuestos. No obstante, se analizarán los puntos de acceso en función del análisis y los resultados de los estudios técnicos de respaldo.

ALTERNATIVAS Y OPERACIONES

¿Cuáles son las alternativas propuestas para este Proyecto?

El Proyecto de Extensión de los ExpressLanes de la I-10 (Proyecto) analizará 4 alternativas propuestas:

- > Alternativa 1: Condiciones actuales (no construir)
- > Alternativa 2: Convertir los carriles existentes para vehículos de alta ocupación (HOV, en inglés) en carriles con peaje de alta ocupación (HOT, en inglés), también conocidos como ExpressLanes
- > Alternativa 3: Agregar un ExpressLane/HOT adicional en cada dirección y convertir el carril HOV existente en un ExpressLane
- > Alternativa 4: Mantener el carril HOV existente y agregar un segundo carril HOV en cada dirección

¿Cómo se controlará la circulación de tráfico en los ExpressLanes para minimizar los problemas de congestión que se generan actualmente en los carriles existentes para vehículos de alta ocupación (HOV)?

El peaje de los ExpressLanes tiene un precio variable a fin de asegurarse de que los vehículos circulen a una velocidad mínima de 45 millas por hora (según lo exige la ley), para asegurar la confiabilidad y el ahorro de tiempo.

El costo del peaje de los ExpressLanes de las autopistas I-110/I-10 se actualiza en función de la demanda de tráfico en tiempo real de la autopista; los precios aumentan o disminuyen según el uso de los carriles rápidos en un determinado momento. Al utilizar precios variables para manejar la demanda de viaje, se puede controlar continuamente la circulación de tráfico por los ExpressLanes para mantener la velocidad y el flujo de vehículos y, de esta manera, ofrecer una opción más confiable de los carriles de uso general, con gran congestión de tránsito, y los carriles HOV en horas pico.

¿Cómo se determinarán las tarifas de los ExpressLanes?

El costo del peaje para los vehículos que no reúnen los requisitos para viajar sin costo se calcula según las condiciones del tráfico, y varía según el nivel de congestión; el peaje es más caro cuando hay mayor congestión de tráfico y más económico cuando hay menos tráfico en los carriles rápidos.

¿Cómo se sancionará la evasión del pago del peaje en los ExpressLanes propuestos?

A fin de asegurar el funcionamiento eficiente de los ExpressLanes de Metro, el pago se exigirá desde distintos frentes, a través de los servicios de Patrulla de Autopistas de California, el uso de la tecnología y el diseño de cada autopista. La cantidad de pasajeros (1, 2, más de 3) del receptor FasTrak® Flex es visible en las luces de baliza, lo que ayuda a la CHP a realizar una verificación visual del vehículo y multar a los infractores. Además, el Sistema de Detección de Pasajeros es un sistema de detección automática que ayuda al personal administrativo de los ExpressLanes de Metro a identificar si el valor que figura en el dispositivo FasTrak® Flex coincide con la cantidad de pasajeros que viajan en el vehículo. También puede haber canalizadores en la ruta que ayuden a separar los carriles de uso general de los ExpressLanes.

¿Cuándo se construirá este proyecto?

La finalización del Proyecto está prevista para 2028. Si se selecciona la opción de construir, en el Documento Ambiental se definirán los plazos que se prevén para la construcción.

AMBIENTAL

¿Que es el proceso ambiental para este proyecto? ¿Qué tipo de documentos se elaborarán?

El Proyecto se encuentra en la fase de Aprobación del Proyecto/ Documento Ambiental (EIR/EA, en inglés); es decir, en la fase de planeamiento ambiental. Caltrans, en calidad de agencia responsable en virtud de la Ley sobre la Calidad Ambiental de California (CEQA, en inglés) y la Ley Nacional sobre Política Ambiental (NEPA, en inglés), en coordinación con Metro, elaborará un documento de EIR/EA de conformidad con la CEQA y la NEPA, respectivamente. El proyecto se encuentra en la etapa inicial de la fase de planificación ambiental. Se llevará a cabo un proceso de evaluación formal desde el 25 de abril de 2022 hasta el 10 de junio de 2022. El período de evaluación incluirá un período para comentarios de 45 días, acompañado de reuniones de evaluación pública.

Los comentarios de evaluación ayudarán a aportar información para las áreas que se deban abordar en los estudios ambientales y técnicos que se están desarrollando para respaldar los documentos EIR/EA preliminares, cuya publicación se prevé para mediados o fines de 2023.

La publicación del documento de EIR/EA incluirá un período para comentarios y audiencias públicas, en los que se recibirá la opinión del público.

Metro también desarrollará un Concepto de Operaciones (ConOps, en inglés) y un Estudio de Tráfico e Ingresos (T&R, en inglés) de grado de inversión simultáneamente a la fase de EIR/EA. El propósito del Concepto de Operaciones es definir el diseño de la instalación, los sistemas de cobro de peaje y las políticas operativas, como la ubicación de acceso/salida en los ExpressLanes, la señalización, la aplicación y las políticas relativas al peaje. El propósito del Estudio de Tráfico e Ingresos será considerar factores como la congestión, la capacidad de las autopistas y el posible ahorro de tiempo a fin de calcular las tarifas de peaje y los posibles ingresos que se generarían.

¿Qué tipo de impactos se están evaluando? ¿De qué manera se abordarán los impactos?

El documento EIR/EA evaluará los posibles impactos del Proyecto en el medio ambiente, y abordará distintas temáticas, como la calidad de aire, el nivel de ruido, la contaminación visual, el tráfico y el impacto en la comunidad antes y después de la construcción. El EIR/EA incluirá una descripción integral del Proyecto y las alternativas propuestas, evaluará los efectos del Proyecto en el medio ambiente, y aportará información a las partes interesadas y al público en general respecto de las medidas razonables de prevención, minimización y mitigación. Las alternativas propuestas se evaluarán mediante estudios ambientales, estudios técnicos y revisiones del diseño a fin de identificar una alternativa preferida.

Si se selecciona la alternativa de construir, ¿se verán afectadas algunas propiedades al corredor de la I-10 como resultado de este Proyecto?

El objetivo del proyecto es limitar las mejoras propuestas del Proyecto al derecho de paso existente, a fin de evitar, en la medida de lo posible, cualquier impacto en propiedades privadas. Durante la fase de planificación ambiental, se determinará si se necesita o no una propiedad para una alternativa del proyecto, de conformidad con las leyes estatales y federales. Durante esta fase, se consideran y evalúan diversas mejoras del Proyecto, además de las propiedades que posiblemente se necesiten para su implementación. Para obtener más información, consulte la Hoja Informativa de adquisición de propiedades de Metro.

¿Cómo gestionará Metro los impactos de la construcción de este Proyecto?

Como parte del EIR/EA, se desarrollará un Plan de Monitoreo e Informes de Mitigación para describir los pasos que se adoptarán con el objetivo de prevenir o disminuir los impactos significativos de la construcción del Proyecto.

Metro trabajará para minimizar el impacto para los pasajeros y los negocios aledaños, los residentes y propietarios al igual que para otras personas interesadas del Proyecto.

Las medidas de mitigación podrían incluir establecer horarios de construcción a fin de reducir el impacto significativo o la duración de determinadas actividades de construcción, la colocación de vallados y muros sólidos alrededor de las áreas de depósito, la instalación de sitios de extracción de tierra cerca de las principales calles y autopistas, la especificación de las rutas para extracción de desechos, etc. Por lo general se procura una mejor comunicación, por ejemplo, a través de señalización y anuncios, para ayudar a mantener el acceso y fomentar que se mantenga la clientela de los negocios. Además, un equipo de Relaciones de Construcción de Metro, con dedicación exclusiva, se encargará de actividades proactivas y continuas de difusión en la comunidad, a fin de mantener informadas a las partes interesadas.

¿Quién seleccionará la Alternativa preferida y cuándo se espera que se tome esta decisión?

Luego del período de revisión pública del documento de EIR/EA, el equipo de desarrollo del proyecto recomendará una Alternativa preferida, que se someterá a la consideración y aprobación por parte de la Junta Directiva de Metro. La Alternativa preferida luego se incorporará al documento EIR/EA final con una fecha de finalización esperada de mediados/fines de 2024.

PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Como pueden participar las comunidades locales y el público en general en este proceso?

Se implementará un programa sólido de participación de partes interesadas para respaldar el proceso de planificación ambiental del proyecto con el objetivo de consolidar una visión inclusiva que refleje un equilibrio entre las diversidades únicas y diversas de las partes interesadas del corredor. Metro ha asumido el compromiso de implementar un programa de difusión integral que brinde a las partes interesadas del proyecto la información, los métodos y los recursos necesarios para involucrarse en el proyecto, mantenerse informados y hacer un aporte valioso en los hitos clave.

Se alienta a los miembros del público y otras partes interesadas a participar en las actividades de participación pública, entre las que se incluyen las reuniones de evaluación y las audiencias públicas. Asimismo, se abrirán períodos para comentarios públicos durante el período de evaluación (45 días) y durante el período de revisión del Documento Ambiental preliminar. El compromiso con las comunidades y organizaciones minoritarias y de bajos ingresos también será un componente clave de este proceso para garantizar que las preocupaciones de equidad se consideren y aborden como parte de esta fase del proyecto. Regístrese para recibir actualizaciones sobre el proyecto e información detallada sobre las oportunidades de participar a través del sitio de Internet del Proyecto.

MANTÉNGASE CONECTADO

Metro ha asumido el compromiso de garantizar la equidad y la transparencia, maximizando la participación pública. Metro valora su opinión sobre esta iniciativa futura, como sus comentarios durante el período de evaluación y las audiencias públicas posteriores. Utilice los métodos de contacto que figuran debajo para compartir sus ideas y comentarios. Metro no divulga su información de contacto a ningún tercero.

CONTÁCTENOS

Para más información, preguntas, comentarios o solicitudes para incorporarse a la lista de distribución, comuníquese con:



Daniel Tran,
Gerente de Proyecto
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-11-1
Los Angeles, CA 90012



213.922.2110



i1oextension@metro.net



metro.net/i1oextension