

HOJA INFORMATIVA SOBRE EL ALCANCE DEL PROYECTO

PROYECTO DE MEJORA DE LA TERMINAL I-110 ADAMS



PROPÓSITO DEL ALCANCE DEL PROYECTO

El alcance es un proceso temprano y abierto para determinar la gama de cuestiones pertinentes al proyecto propuesto y las alternativas factibles o medidas de mitigación para evitar posibles efectos ambientales significativos.

VISIÓN GENERAL DEL PROYECTO PROPUESTO

El Departamento de Transporte de California (Caltrans), en cooperación con la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro), está proponiendo un proyecto de mejora de la terminal para reducir la congestión en las rampas de despegue de la I-110 / Adams Blvd., Adams Blvd. y las intersecciones cercanas. Caltrans es la agencia principal bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) y la Ley nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés).

PROPÓSITO

El propósito del proyecto es aliviar la congestión y reducir las colas y el retraso en los carriles Peaje de alta ocupación (HOT por sus siglas en inglés) o ExpressLanes, la rampa de salida de Adams Blvd. y las intersecciones cercanas asociadas. El proyecto mejoraría el flujo de tráfico en un área congestionada del centro de Los Ángeles al eliminar el tráfico de las intersecciones congestionadas y confusas.

NECESITAR

Como se describe en el Documento Ambiental de 2018, la terminación actual de los carriles ExpressLanes en dirección norte en Adams Blvd. presenta un embotellamiento particularmente desafiante, ya que aproximadamente la mitad del tráfico del carril HOT sale aquí para acceder al centro de Los Ángeles a través de Figueroa St., lo que afecta las intersecciones cercanas de Flower St. y Adams Blvd. Y la rampa de salida norte de I-110 Expresslanes a Adams Blvd. El carril Expresslanes existente en dirección norte en Adams BLVD. es una ubicación concentrada de accidentes, que es una preocupación de seguridad. Según el Sistema de Vigilancia y Análisis de Accidentes de Tránsito (TASAS por sus siglas en inglés) y la Red de Sistemas de Transporte (TSN), la tasa de accidentes en este lugar es de 0.23, ligeramente superior a la tasa de accidentes promedio, que es de 0.21. Las tasas de accidentes se expresan como el número de accidentes fatales más lesiones dividido por millones de millas de vehículos. La tasa de accidentes considera las condiciones de conducción y si hubo lesiones o muertes. Los vehículos que actualmente salen del carril Expresslane norte se acercan a las colas en la línea principal, lo que potencialmente causa un aumento en el tipo de accidentes de colisión trasera.

ALTERNATIVAS

Hay tres alternativas en consideración, incluyendo la alternativa de no construcción.

- Alternativa 1 – Alternativa de No Construcción
- Alternativa 2 – Alternativa de Paso Elevado
- Alternativa 3 – Alternativa arterial

Alternativa 1: Alternativa de No Construcción

La Alternativa de No Construcción no propone mejoras físicas a las estructuras actuales de la autopista y mantendrá la configuración actual de la autopista, la vía de tránsito y las rampas de despegue existentes. Las condiciones existentes en el momento de comenzar los estudios ambientales se utilizan como línea de base para CEQA, y la Alternativa de No Construcción se utiliza como línea de base para NEPA.

Alternativa 2: Alternativa de Paso Elevado

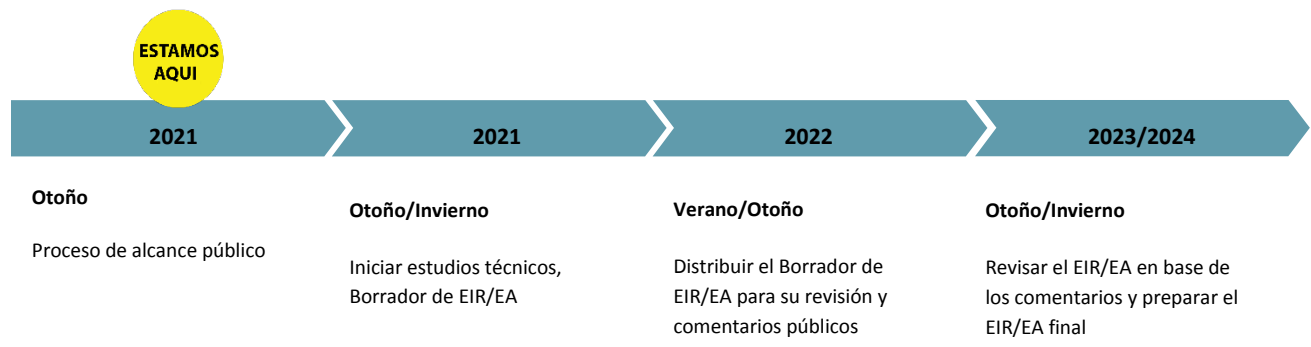
Esta alternativa consistiría en una estructura de conector de rampa de despegue de dos carriles (aproximadamente 1,400 pies de longitud). La estructura se conectará desde el final del viaducto existente (el Harbor Transitway) y aterrizará en el camino Figueroa Way existente. Se proporcionarán dos carriles estándar (12 pies de ancho), con un carril de acotamiento izquierdo de cuatro pies y un carril de acotamiento derecho de ocho pies. Las nuevas ubicaciones de columnas / dobladas se ubicarán en Figueroa Way y en la línea principal de la I-110.

Alternativa 3: Alternativa arterial

Esta alternativa usaría la rampa de despegue existente de I-110 ExpressLanes e incorporaría un carril dedicado para vehículos de alta ocupación (HOV) / peaje de alta ocupación (HOT) que va hacia el este en Adams Blvd., hacia el norte en Hill St., luego Olive St. hasta la calle 18 Street. Solo se utilizará el derecho de paso arterial existente.

PROCESO AMBIENTAL

Se preparará un Informe de Impacto Ambiental (EIR por sus siglas en inglés) / Evaluación Ambiental (EA) para evaluar los efectos ambientales anticipados de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA).



PARTICIPACIÓN PÚBLICA CONTINUA

- **El proceso ambiental se realizó previamente para este proyecto y en 2018 se preparó un Documento Ambiental de Declaración Negativa Mitigada (MND por sus siglas en inglés) / Hallazgo de Impacto No Significativo (FONSI) en 2018. ¿Por qué se está preparando ahora un EIR/EA?**

Se está preparando un EIR/EA por dos razones. En primer lugar, tras la finalización del estudio inicial, se determinó que la alternativa de paso elevado tendría un efecto significativo en los recursos culturales. En segundo lugar, Caltrans y Metro ahora están preparando un EIR / EA para el proyecto en relación con un acuerdo alcanzado durante el litigio que impugna el MND.

El EIR/EA que se está preparando ahora documentará el efecto significativo de la Alternativa de Paso Elevado en los recursos culturales, actualizará otros estudios ambientales para reflejar las condiciones actuales, realizará un nuevo análisis de tráfico y analizará los impactos del proyecto. Además, en respuesta a los comentarios de las partes interesadas recibidos durante el MND / FONSI 2018, se ha agregado una alternativa arterial a nivel que utilizaría el derecho de paso arterial existente.

- **¿Cómo ha cambiado el diseño de la Alternativa 2, la Alternativa Flyover desde el último proceso ambiental?**
Caltrans revisará el diseño del Paso Elevado propuesto en el MND/FONSI 2018 y el Informe del Proyecto. Después del período de alcance, el diseño del proyecto puede actualizarse en función de los comentarios y sugerencias del público.
- **¿Se puede eliminar la alternativa de Paso Elevado del proyecto?**
CEQA requiere Informes de Impacto Ambiental para evaluar un rango razonable de alternativas de construcción factibles. Al hacerlo, se puede hacer una comparación de los beneficios e impactos potenciales de cada alternativa. Esto es para que el público pueda tomar una decisión más

informada al seleccionar una alternativa preferida. Para este proyecto, la gama de alternativas factibles incluye la Alternativa Sin Construcción, la Alternativa de Paso Elevado y la Alternativa Arterial. Para cumplir con las directrices de CEQA, la Alternativa 2 – Alternativa de Paso Elevado no se puede eliminar del proyecto.

- **¿Estarán disponibles las representaciones del proyecto?**

Las representaciones para la Alternativa 2 – Alternativa de Paso Elevado, se proporcionaron en el MND / FONSI completado en 2018 y se pueden proporcionar a pedido. El estudio de viabilidad para la Alternativa 3 – Alternativa arterial se está llevando a cabo actualmente y los borradores de los planes se proporcionarán en el Borrador de EIR / EA cuando se completen.

- **¿Cómo impactaría el proyecto el plan “MyFigueroa”?**

La Evaluación de Impacto en la Comunidad, el Informe de Tráfico y el Análisis de Millas de Vehículo Recorridas (VMT por sus siglas en inglés) se están llevando a cabo actualmente para volver a analizar cómo el proyecto propuesto podría afectar potencialmente el Plan MyFigueroa. Además, el EIR/EA estudiará las posibles modificaciones que pudieran requerirse en la intersección de la calle Figueroa y la vía Figueroa. Una vez finalizados estos estudios, los posibles impactos del proyecto se resumirán en el borrador del EIR/EA.

Figura 1: Mapa de ubicación del proyecto



Map Created by Savannah Speerstra, Division of Environmental Planning, October 2021

I-110 Adams Terminus Improvement Project
 California Department of Transportation
 District 7, Los Angeles

