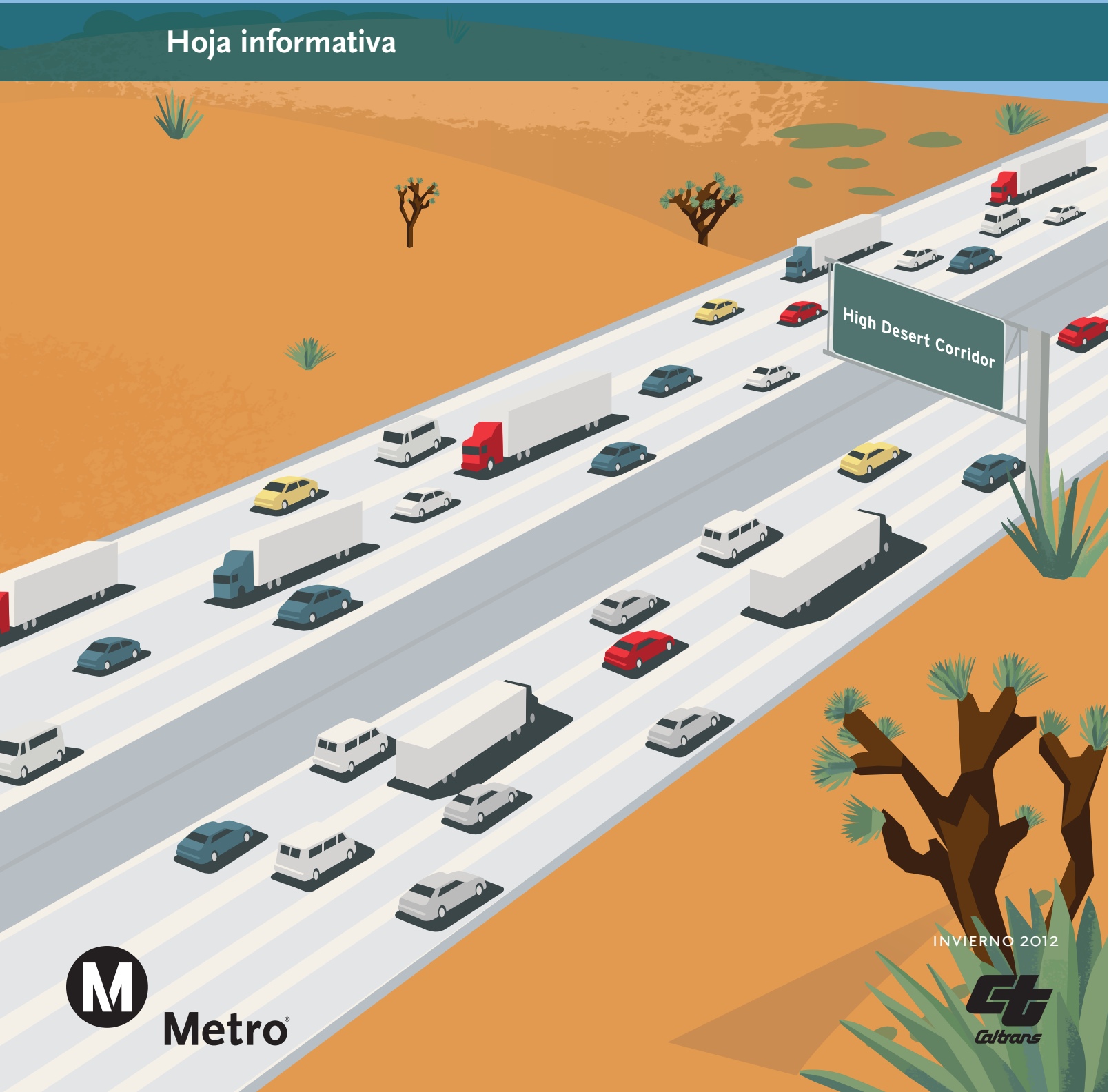


Corredor High Desert

Hoja informativa



Metro®

INVIERNO 2012



Información general del proyecto

El proyecto del Corredor High Desert (HDC) propone una conexión multiusos nueva entre la Ruta Estatal (SR)-14 en el Condado de Los Ángeles y la SR-18 en el Condado de San Bernardino. Este proyecto conectaría algunas de las áreas residenciales, comerciales e industriales de más rápido crecimiento en el sur de California, incluyendo las ciudades de Palmdale, Lancaster, Adelanto, Victorville y Apple Valley. Aunque las condiciones económicas recientes han disminuido el crecimiento en California, las proyecciones muestran que habrá un crecimiento significativo en el área del HDC en el futuro.

Como anticipación a este futuro crecimiento, junto con la congestión de tráfico existente en los corredores este/oeste, tales como la I-210, I-10, SR-60 y SR-138, las agencias socias: el Departamento de Transporte de California (Caltrans) y la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) iniciaron la declaración de impacto ambiental/reporte (EIS/EIR) en septiembre del 2010. El propósito de este documento ambiental es estudiar las alternativas que mejoran la capacidad del este al oeste, seguridad, transporte de bienes, conexión a aeropuertos y tren, mientras contribuyen a las metas Estatales de la reducción de gases de efecto invernadero.

E status del proyecto

Durante la primavera del 2012, la Junta Directiva de Metro reconoció al HDC como un “corredor estratégico multiusos” que puede dar cabida a una autopista, una instalación de producción y/o transmisión de energía ecológica y una conexión a una línea de tren de alta velocidad (HSR) de Victorville a Palmdale. También se ha incluido una vía para bicicletas para más análisis. La adición de estos nuevos componentes al estudio regional ha dado como resultado la necesidad de actualizar y perfeccionar estudios técnicos específicos, los cuales ya se encuentran en marcha.

Los nuevos componentes del corredor estratégico multiusos HDC incluyen:

Tren

Teniendo en cuenta que el HDC es un corredor multiusos con potencial para conectarse al sistema de trenes regional que se encuentra siempre en crecimiento, estudios futuros examinarán el potencial para una conexión a un tren de alta velocidad (HSR) entre Palmdale y Victorville. La conexión tendría el potencial de conectarse al sistema XpressWest –un servicio de tren de alta velocidad planeado entre Victorville y Las Vegas. Con esta meta, el equipo del

HDC ya está llevando a cabo estudios para identificar rutas viables para conectar la estación Metrolink en Palmdale y la futura estación XpressWest en Victorville.

Instalaciones de producción/transmisión de energía ecológica

Los nuevos estudios ambientales del HDC explorarán oportunidades para un proyecto sostenible y ecológicamente responsable, particularmente a través del uso de energía eólica y solar. Si se prueba la viabilidad, el HDC podrá usar energía ecológica y contribuir a las metas de reducción de gas de invernadero del Estado.

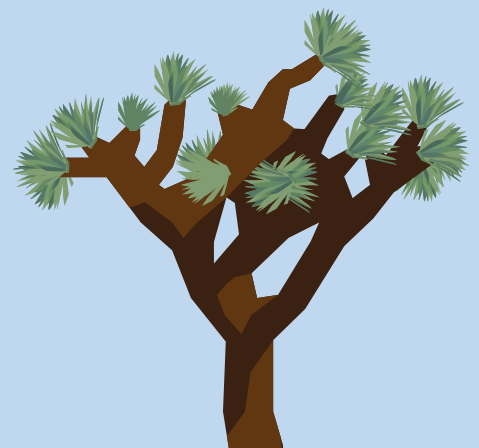
Vía para bicicleta

Otro componente es un esfuerzo para mejorar las estructuras para bicicletas a lo largo del HDC, aproximadamente entre la 100th St y la US-395. Ya se ha iniciado la coordinación para identificar las rutas locales para una conexión ideal entre los planes para bicicletas de ciudades y áreas no incorporadas.

Financiamiento

El HDC está financiado con la Medida R en el Condado de Los Ángeles, la Medida I en el Condado de San Bernardino y recursos Estatales y Federales. Estos recursos de financiamiento llevarán el proyecto a través de las fases de estudio técnico y medioambiental. Sin embargo, el financiamiento para la construcción y operación todavía necesita ser asegurado.

Con el liderazgo de la HDC Joint Powers Authority, Metro y Caltrans han adoptado el concepto de un corredor multiusos que tiene el potencial de atraer oportunidades de financiamiento de colaboración público-privadas. El financiamiento privado podría ser generado de una combinación de fuentes como trenes, peaje (aproximadamente entre 90th y US-395) y generación y/o transmisión de energía verde. Además, Metro está desarrollando una *evaluación estratégica y plan de desarrollo de caso de negocio* para identificar las estrategias de financiación del proyecto.



Alternativas del proyecto bajo estudio

Alternativa de no construir

La alternativa de no construir (ninguna acción) es exactamente como suena –propone que no se construya ningún corredor. Simplemente, la alternativa de no construir representa condiciones de viaje futuras sin el proyecto HDC y es la línea de base contra la cual se miden las otras alternativas.

Alternativa de manejo de la demanda y administración de sistemas de transporte (TSM/TDM)

La alternativa de TSM/TDM propone un conjunto de varias mejoras pequeñas y de bajo costo a carreteras en toda el área del proyecto en vez de la construcción de un gran corredor. La alternativa de TSM/TDM se enfoca en la realización de mejoras pequeñas que conectarían la SR-14 con la SR-138, y luego se extenderían hacia el este para conectarse con la US-395, I-15 y SR-18. Estos pequeños elementos incluirían:

- > Una autopista a desnivel de ocho carriles de la SR-14 a 30th St East.
- > Un punto de transición a una vía rápida a nivel de cuatro carriles de 30th St East a Longview Rd.
- > Una autopista a nivel de cuatro carriles que conecta a la SR-138 y se extiende hacia el este a la US-395 a lo largo de la SR-18.
- > Una autopista arterial de seis carriles a lo largo de la SR-18 (Palmdale Rd) de la US-395 a la I-15.
- > Pequeñas mejoras a las carreteras y señalización a lo largo de la SR-18 de la I-15 a Bear Valley Rd.

Con excepción de la sección de la autopista entre la SR-14 y la 30th St East, estas mejoras de la alternativa TSM/TDM mantendrían intersecciones a nivel con carreteras locales y accesos a caminos de entradas.

Alternativa de autopista/vía rápida (Avenue P-8, I-15 y SR-18) (con 4 variaciones)

Esta alternativa consiste en la combinación de una autopista de acceso controlado y una vía rápida. En general, sigue Avenue P-8 en el Condado de Los Ángeles y luego al sur de El Mirage Rd en el Condado de San Bernardino, después se extiende a Air Expressway Rd cerca de la I-15 y hace una curva al sur para terminar en Bear Valley Rd. Esta alternativa, a diferencia de las dos anteriores, también considerará la incorporación de tecnologías ecológicas y una nueva vía para bicicletas. Existen cuatro ligeras variaciones que se han considerado para esta alternativa. Cada una representa una diferencia en cómo la autopista/vía rápida haría la curva y doblaría en la alineación.

Variación A

Ubicada cerca de Palmdale, la autopista/vía rápida bajaría ligeramente hacia el sur de la alineación principal, aproximadamente entre 15th St East y Little Rock Wash.

Variación B (sur)

Ubicada al este de la frontera del condado, la autopista/vía rápida se abriría ligeramente hacia el sur de la alineación principal entre Oasis Rd y Coughlin Rd.

Variación D

Ubicada cerca de la comunidad de Lake Los Ángeles, la autopista/vía rápida bajaría ligeramente hacia el sur de la alineación principal, justo al sur de la Avenue R aproximadamente entre 180th St East y 230th St East.

Variación E

Ubicada cerca de las ciudades de Adelanto y Victorville, la autopista/vía rápida bajaría al sur de la prisión federal.

Alternativa de autopista/carretera de peaje (Avenue P-8, I-15 y SR-18)

Esta alternativa sigue la misma alineación física que la alternativa de autopista/vía rápida con la adición de secciones que operan como carretera de peaje. También se considerarán tecnologías de energía ecológica y un sendero para bicicletas.

Alternativa de autopista/vía rápida con conexión a un tren de alta velocidad

Esta alternativa es la misma que la alternativa de autopista/vía rápida, con la adición de una conexión a un tren rápido (HSR) entre Palmdale y Victorville. También se considerarán tecnologías de energía ecológica y una vía para bicicletas en esta alternativa.

Alternativa de autopista/carretera de peaje con conexión a un tren de alta velocidad

Esta alternativa es la misma que la alternativa de autopista/carretera de peaje, con la adición de una conexión a un tren rápido (HSR) entre Palmdale y Victorville. También se considerarán tecnologías de energía ecológica y una vía para bicicletas.

Alternativa de corredor híbrido

Esta alternativa consistiría en una combinación de todas las alternativas anteriormente identificadas, la cual daría como resultado una solución integral para satisfacer las necesidades de cada sección del corredor de la mejor manera. La determinación de qué elementos usar, y en qué lugares, estaría determinada por los resultados del estudio de tráfico, los estudios ambientales y los comentarios del público.

Detalles adicionales sobre las alternativas se encuentran disponibles en el sitio Web del proyecto metro.net/hdc.

Corredor High Desert



Horario preliminar

Reuniones para dar actualizaciones:
A principios del 2013

Borrador EIS/EIR:
A fines del 2013

Audiencias públicas para el Borrador EIS/EIR Final:
A principios del 2014

EIS/EIR final:
A fines del 2014

Pasos siguientes

Actualmente el equipo del proyecto HDC se encuentra llevando a cabo estudios técnicos como parte del proceso del EIS/EIR. Una vez que los estudios técnicos se completen, el Borrador EIS/EIR será publicado y distribuido para la revisión y comentarios de la comunidad. Se espera distribuir el Borrador EIS/EIR a fines del 2013. Se llevarán a cabo reuniones adicionales en el corredor y se publicará información actualizada del proyecto en el sitio Web del proyecto.

Comuníquese con nosotros

Por favor, use los siguientes medios sociales para obtener información adicional, hacer preguntas o enviar comentarios.

Mr. Robert Machuca
Director del proyecto
Metro
One Gateway Plaza, 99-22-9
Los Angeles, CA 90012

888.252.7433

hdc@metro.net

metro.net/hdc

Caltrans: dot.ca.gov/dist07/travel/projects/138hdc

@metrohdc

facebook.com/metrohdc

