

Corredor High Desert Alternativas incluidas en el Borrador EIS/EIR

Alternativas funcionales y variaciones físicas del Corredor High Desert (HDC) que siguen en marcha para un estudio posterior en el Borrador EIS/EIR:

Alternativa de no construir

Esta alternativa consiste de aquellos proyectos de transporte que ya se han planeado y que tienen fondos comprometidos para ser construidos para o antes de 2035 (sujeto a requerimientos adicionales bajo las actas CEQA y NEPA). Consecuentemente, la alternativa de no construir representa las condiciones futuras de viaje en el área de estudio del HDC sin el Proyecto HDC y es el punto de partida contra el cual serán evaluadas otras alternativas de transporte propuestas para el área de estudio.

Manejo de la demanda y administración de sistemas de transporte

Alternativa de administración de sistemas de transporte/administración de demanda de transporte (TSM/TDM) para el HDC es una colección de mejoras de bajo costo a carreteras a lo largo del corredor del proyecto, la cual puede ser evaluada contra las alternativas propuestas del proyecto. La alternativa TSM/TDM se enfoca en mejoras que conectan la SR-14 con la SR-138, extendiéndose hacia el este conectando con las US-395, I-15, SR-18.

Los elementos clave que están siendo considerados para esta alternativa son:

- > Una autopista de ocho carriles desde la SR-14 hasta la calle 30th St East
- > Una transición a una carretera de cuatro carriles entre la calle 30th St East hasta 125th St East
- > Una carretera de cuatro carriles desde SR-138 a la US-395,
- > Una carretera de seis carriles desde US-395 hasta la I-15,
- > Mejoras menores a semáforos e intersecciones a lo largo de la SR-18 al este de la I-15 hasta Bear Valley Rd.

Con excepción de las secciones entre SR-14 y 30th St East, estas alternativas TSM/TDM para mejorar la carretera mantendrán intersecciones a nivel de la calle con todas las carreteras locales y accesos a caminos de entradas.

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

Esta alternativa consiste en la combinación de una autopista de acceso controlado y una vía rápida. En general, sigue la Avenue P-8 en el Condado de Los Angeles y luego va un poco al sur de El Mirage Rd en el Condado de San Bernardino. Luego, se extiende a Air Expressway Rd cerca de la I-15 y hace una curva al sur para terminar en Bear Valley Rd. Hay cuatro variaciones de ruta que serán consideradas:

- > **Variación A**
Localizada en la Ciudad de Palmdale, esta variación resultaría en la autopista/vía rápida corriendo un poco al sur de la alineación principal, aproximadamente entre la 15th St East y Little Rock Wash.
- > **Variación B (sur)**
La variación de la autopista/vía rápida correría un poco al sur de la alineación principal entre Oasis Rd y Caughlin Rd al este de la línea fronteriza del condado.

- > **Variación D**
Ubicada cerca de la comunidad de Lake Los Angeles, esta variación de la autopista/vía rápida correría un poco al sur de la alineación principal, justo al sur de la Avenue R, aproximadamente entre la 150th St East y la 230th St East.
- > **Variación E**
Ubicada cerca de las ciudades de Adelanto y Victorville, la autopista/vía rápida correría justo al sur de la prisión federal.

Alternativa de autopista/vía rápida con derecho de paso para un tren de alta velocidad

Esta alternativa sigue la misma ruta que la alternativa de autopista/vía rápida (con las variaciones A, B, D y E) e incluye vía de derecho adicional para el tren de alta velocidad (HSR) con posibilidades de usar tecnologías ecológicas. Si se prueba que el tren de alta velocidad es viable, su análisis de ingeniería y ambiental sería financiado por otros en una fecha posterior.

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

Esta alternativa sigue la misma ruta que la alternativa de autopista/vía rápida (con las variaciones A, B, D y E) con cambios hechos en coordinación con un análisis de una alianza público-privada.

Alternativa de autopista/carretera de peaje con derecho de paso para un tren de alta velocidad

Esta alternativa es similar a la Alternativa de autopista/carretera de peaje (con las variaciones A, B, D y E) e incluye adicionalmente el derecho a la vía de HSR con posibilidades de usar tecnologías ecológicas. Esta alternativa incluiría un análisis de una alianza público-privada. Si se prueba que el HSR es viable, su análisis de ingeniería y ambiental sería financiado por otros en una fecha posterior.

Alternativa de corredor híbrido

Esta alternativa consistiría en una combinación de todas o algunas de las alternativas identificadas previamente, cuyos elementos (TSM/TDM, autopista, vía rápida, carretera de peaje y HSR) serían ensamblados para ajustarse de la mejor manera a las necesidades de cada sección del corredor. La determinación de qué elementos usar, y en qué lugares, sería determinada dependiendo en los resultados del estudio de tráfico, estudios ambientales y en los comentarios públicos.



