



Proyecto de Mejoras del Corredor I-605

Fase de planificación ambiental: preguntas más frecuentes

Estamos reimaginando la movilidad a lo largo del Corredor 605 desde la 105 hasta la 10.

Información General

¿Qué es el Proyecto de Mejoras del Corredor I-605 (CIP, por sus siglas en inglés)?

Metro tiene un plan para mejorar la movilidad y seguridad a lo largo del Corredor I-605 de la I-105 a la I-10. Este plan se enfoca en reducir el tiempo de viaje, aumentar la confiabilidad del viaje, brindar acceso seguro a los peatones e incrementar las mejoras multimodales para promover el transporte activo. Estas mejoras están siendo propuestas, manteniendo al mismo tiempo el objetivo de evitar desplazamientos residenciales.

Metro está trabajando en coordinación con el Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés) para evaluar cuatro alternativas, incluyendo una de no construir y tres alternativas para construir, para agregar carriles de alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) para vehículos, también conocidos como carriles de uso compartido, o carriles de alta ocupación de peaje, también conocidos como ExpressLanes, en ambas direcciones a lo largo de la I-605, desde la I-105 hasta la I-10, dentro del derecho de vía de la autopista en la medida de lo posible.

El proyecto incluirá mejoras a lo largo de la I-105, I-5, SR-60 e I-10, y evaluará las estrategias de la Administración de Sistemas de Transporte/Manejo de Demanda para Transporte (TSM/TDM, por sus siglas en inglés), mejoras de Calles Completas, mejoras de transporte, así como mejoras para fomentar el andar a pie, andar en bicicleta, la equitación y el acceso al transporte en comunidades adyacentes al corredor I-605.

¿Cuál es el estado actual del proyecto?

La Junta Directiva de Metro actuó en octubre de 2020 y ordenó al sé que pausara la circulación de la I-605 documento ambiental. Pidieron que se revisara las alternativas para que eviten impactos en el derecho de vía, ayuden a reducir las millas recorridas por vehículos (VMT, por sus siglas en inglés) y las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) y se alineen con las pólizas estatales y locales. Desde entonces, Metro y Caltrans Distrito 7 ha revisado alternativas que evitan o reduzcan los impactos en el derecho de vía (ROW, por sus siglas en inglés). Los diseños alternativos están contenidos principalmente dentro del derecho de vía estatal y evitan desplazamientos residenciales completos; sin embargo, persisten algunos impactos parciales del derecho de vía y servidumbres de construcción temporales (TCE, por sus siglas en inglés). Las alternativas se alinearán con las pólizas locales y estatales para reducir VMT y GHG y considerarán tecnología de autopista inteligente para administrar la autopista, además de incluir aumentos multimodales y completas de las calles. La Junta Directiva también ordenó ampliar los esfuerzos de divulgación para solicitar comentarios de los partidos interesados durante la fase de revisión ambiental y regresar con un reporte final para la aprobación de la Junta Directiva antes de publicar el Borrador del EIR/EIS para circulación y comentarios públicos.

¿Por qué se necesita el proyecto?

El corredor experiencia colisiones a tasas superiores al promedio estatal en instalaciones similares, tiempos de viaje elevados y menor confiabilidad de los viajes durante horas pico. La congestión del tráfico continúa afectando al corredor del proyecto con más de 300,000 vehículos que circulan por el corredor por día. Algunos segmentos de los carriles HOV existentes están clasificados como “degradados” según las normas federales, lo que significa que las velocidades en los carriles HOV son inferiores a 45 millas por hora (mph) más del 18% del tiempo. Además, las velocidades máximas en las horas pico promedian menos de 45 mph el 29% del tiempo o más.

Las mejoras propuestas al I-605 se centran en los beneficios de multimodalidad, seguridad, y movilidad incluyendo mejoras peatonales, ciclovías, senderos ecuestres, conexiones de tránsito, y carriles HOV o ExpressLane para mejorar la confiabilidad de los viajes.

Además, Metro está implementando nuevos ExpressLanes en la I-105 y actualmente opera ExpressLanes en las autopistas I-10 y I-110. Una vez completado, un sistema integrado de ExpressLanes conectará Los Ángeles con el Sureste del condado de Los Ángeles.

El equipo del proyecto considerará los impactos sociales, económicos y ambientales junto con los aspectos técnicos para asegurar que las decisiones se tomen en beneficio del público. Se considerarán varios factores clave, entre ellos:

- > **Necesidad de Transporte Inclusivo:** Los proyectos de transporte deben satisfacer las necesidades de todos los usuarios, incluyendo automovilistas, ciclistas, usuarios de transporte público y peatones, en la medida de lo posible. Esto implica crear infraestructura que dé cabida a diversos modos de transporte para promover la accesibilidad y movilidad para todos.
- > **Metas y Objetivos de la Comunidad:** Los proyectos deben alinearse con las metas y objetivos de las comunidades a las que sirven. Esto implica involucrar a las partes interesadas para entender las prioridades locales y asegurar que las soluciones de transporte propuestas contribuyan positivamente al desarrollo comunitario.

- > **Equidad para Personas con Movilidad Reducida y Comunidades en Desventaja:** Las necesidades de los grupos en desventaja y de movilidad reducida deben priorizarse para asegurar un acceso equitativo al transporte y otros servicios. Los proyectos deben abordar las barreras a la movilidad que enfrentan las comunidades afectadas y esforzarse por crear redes de transporte inclusivas.
- > **Análisis Costo-Beneficio del Impacto Ambiental:** La toma de decisiones debe implicar una evaluación meticulosa de los costos y beneficios asociados con la minimización de los efectos adversos sobre los recursos naturales, valores ambientales, servicios públicos, estética e integridad de la comunidad. Esto incluye evaluar la sostenibilidad a largo plazo y el impacto ambiental de los proyectos de transporte.

¿Cuál es el estado del proyecto?

Desde 2020, el equipo técnico ha estado trabajando para mejorar las alternativas propuestas para evitar y minimizar los impactos en el derecho de vía. En el verano de 2024, el equipo celebrará una serie de reuniones comunitarias para compartir los objetivos actualizados del proyecto, las alternativas mejoradas y el proceso propuesto para avanzar con la comunidad circundante y las partes interesadas. La información obtenida de estas reuniones comunitarias se utilizará para informar a la Junta Directiva de Metro y para solicitar que se avance con el proceso ambiental, incluyendo un plan más sólido de participación comunitaria.

¿Quién está liderando el proyecto?

Metro está liderando la fase ambiental en coordinación con Caltrans. De acuerdo con 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), se está preparando un Reporte de Impacto Ambiental/ Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS, por sus siglas en inglés) para evaluar las probables influencias que futuras mejoras puedan tener en el medio ambiente y comunidades dentro de y adyacente al área de estudio. El EIR/EIS también incluye varias alternativas de diseño para reducir o evitar posibles impactos ambientales adversos.

Alternativas y Operaciones

¿Cuáles son las alternativas propuestas para este proyecto?

El Proyecto de Mejoras del Corredor I-605 (CIP) analizará las siguientes alternativas:

- > **Alternativa 1:** Condiciones existentes (no construir)
- > **Alternativa 2:** Convertir el carril HOV existente en cada dirección en un ExpressLane e incorporar mejoras multimodales y de TSM/TDM.
- > **Alternativa 3:** Convertir el carril HOV existente en cada dirección en un ExpressLane, agregar un segundo ExpressLane en cada dirección, e incorporar mejoras multimodales y de TSM/TDM.
- > **Alternativa 4:** Mantener los carriles HOV existentes en cada dirección, agregar un segundo carril HOV en cada dirección, e incorporar mejoras multimodales y de TSM/TDM.

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

Los ExpressLanes tienen precios dinámicos para asegurar que los vehículos viajen al menos a 45 millas por hora (como lo exige la ley), por lo que se mantienen la confiabilidad y el ahorro de tiempo. Las tarifas de los ExpressLanes de la I-10/I-110 se actualizan con base en la demanda de tráfico en tiempo real en la instalación, y los precios aumentan o disminuyen con base en el uso en ese momento de los ExpressLanes. Al utilizar precios variables para manejar la demanda de viajes, la circulación del tráfico en los ExpressLanes se maneja continuamente para mantener la velocidad y circulación, brindando una opción más confiable a los carriles de uso común y HOV tan congestionados durante los períodos pico.

¿Cómo se determinarán las tarifas en los Expresslanes?

Los peajes para los vehículos que no cumplen con las condiciones para viajar gratis se calculan con base en las condiciones del tráfico y varían según el nivel de congestión - los peajes son más altos cuando la congestión del tráfico es mayor y más bajos cuando el tráfico es más ligero.

¿Qué sucede con los ingresos netos por los peajes de los ExpressLanes?

La ley estatal exige que los ingresos por peajes generados por los ExpressLanes de Metro se reinviertan en el corredor en el que se generaron. Si los ExpressLanes se extienden al corredor I-605, Metro usaría los ingresos de los peajes primero para pagar el costo de operación de los ExpressLanes, así como el mantenimiento de la carretera y equipos, administración, cobro de peajes, servicio de deuda, servicio al cliente, la Patrulla de Caminos de California (CHP, por sus siglas en inglés) y las grúas de la Patrulla de Servicio de Autopistas de Metro. Los ingresos adicionales se reinvertirían en programas de descuento para los clientes de Metro ExpressLanes a través del Plan de Asistencia para Personas de Bajos Ingresos, Programa de Lealtad de Viajes Compartidos y el Programa de Recompensas de Transporte Público. Los ingresos restantes podrían reinvertirse en las jurisdicciones de corredores locales para mejorar el servicio de transporte público y el transporte activo.

Ambiental

¿Cuál es el proceso ambiental para este proyecto? ¿Qué tipo de documentos se están preparando?

El Proyecto de Mejoras del Corredor I-605 se encuentra en la fase de planeación ambiental y se está elaborando un Reporte de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS, por sus siglas en inglés) para evaluar la implementación de los ExpressLanes o carriles HOV adicionales en la I-605, entre la I-105 y la I-10. El EIR/EIS se preparará de acuerdo con las leyes estatales y federales, incluyendo 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). Durante esta fase de desarrollo, se preparan estudios ambientales y técnicos para evaluar las alternativas del proyecto y sus impactos sobre el medio ambiente humano y natural. Además, se preparará un informe del proyecto que proporcionará detalles sobre el diseño de las instalaciones, pronósticos de tráfico, costos y calendario.

Si se selecciona una alternativa de construcción, ¿algunas propiedades adyacentes al corredor I-605 se verán afectadas como parte de este proyecto?

El objetivo del proyecto es limitar las mejoras propuestas al derecho de vía existente para evitar adquisiciones totales de propiedades residenciales e impactos a las propiedades privadas, en la medida de lo posible.

Metro, en coordinación con Caltrans, ha desarrollado alternativas de construcción que no requerirán desplazamientos residenciales. Se determinarán más detalles en la fase de planeación ambiental de conformidad con las leyes estatales y federales.

¿Quién seleccionará la Alternativa Preferida y cuándo se prevé que se tome esta decisión?

Con base en los comentarios del público recibidos durante el período de revisión pública del Borrador del EIR/EIS, el equipo de desarrollo del proyecto recomendará una Alternativa Preferida para la consideración y aprobación de la Junta Directiva de Metro. Respuestas al período de comentarios públicos y la alternativa preferida se incluirá entonces como parte del EIR/EIS Final.

Definiciones del Proyecto

¿Qué es un Carril HOV?

Los carriles HOV, también conocidos como carriles de uso compartido, son generalmente carriles de viajeros diseñados para alentar y apoyar vehículos con mayor ocupación como medio para motivar los viajes en vehículos de viajes compartidos y autobuses. Los vehículos con una calcomanía de Aire Limpio también pueden usar los carriles HOV. Los carriles HOV ayudan a reducir la congestión del tráfico durante las horas pico al reducir el número de viajeros que viajan solos. Los carriles HOV no son carriles de peaje.

¿Cómo beneficia esto a las personas que viajan en vehículos de viajes compartidos y pasajeros del transporte público?

Hay incentivos a disposición de los usuarios de Metro ExpressLanes que viajan con frecuencia en vehículos de viajes compartidos y en transporte público, a través de los Programas de Lealtad de Viajes Compartidos y Recompensas de Transporte Público. El Programa de Lealtad de Viajes Compartidos ingresa automáticamente a los titulares de las cuentas FasTrak de los ExpressLanes de Metro que usan los carriles como viajeros de viajes compartidos en un sorteo mensual para tener la oportunidad de ganar créditos de peaje. Los usuarios frecuentes de transporte público y los titulares de cuentas de los ExpressLanes de Metro también pueden ganar un crédito de peaje de \$5 para usarse en la I-10 y la I-110.

Los viajes compartidos ayudan disminuir gases de efecto invernadero, millas recorridas por vehículo (VMT), y también gestionar la congestión.

Los ExpressLanes de Metro a través del Programa de Recompensas de Transporte Público.

El Programa de Recompensas de Transporte Público es el primero de su tipo en la industria del transporte público y de peajes. Los usuarios de transporte público también se beneficiarán de un mayor servicio de transporte público en el corredor el cual es pagado con los ingresos netos de peaje, como se hace actualmente en los ExpressLanes I-10/I-110. Por último, se espera que tanto los usuarios de transporte público como los viajeros en vehículos de viajes compartidos se beneficien de un menor tiempo de viaje y una mayor confiabilidad de viaje en los carriles HOV/ExpressLanes.

¿Qué son las estrategias del Manejo de la Demanda y Administración de Sistemas de Transporte (TSM/TDM)?

Todas las alternativas de diseño son caracterizadas por la Administración de Sistemas de Transporte/Manejo de Demanda para Transporte (TSM/TDM, por sus siglas en inglés), diseñadas para maximizar la eficiencia del sistema de transporte existente al mejorar la capacidad en el sistema de las calles locales y reducir los efectos de los cuellos de botella y puntos de estrangulamiento. Estas estrategias de bajo costo y bajo impacto se incluyen para mejorar el desempeño. Las estrategias de TSM incluyen la sincronización coordinada de los semáforos para ayudar a aliviar la congestión, semáforos en las rampas para controlar la entrada de los vehículos a la autopista y mejoras menores en las calles y en los cruces para mejorar la circulación del tráfico. Las estrategias de TDM promueven el uso de vehículos de viajes compartidos, turnos de trabajo escalonados y un mayor uso del transporte público.

¿Se reconstruirán algunas barreras de ruido?

Las barreras contra el ruido se pueden reconstruir. Sin embargo se requiere un análisis de ruido cuando una autopista existente se altera significativamente, por ejemplo, al cambiar la altura o anchura de la autopista, o cuando se aumenta el número de carriles de tránsito. Como resultado, algunos muros acústicos pueden reconstruirse para aumentar la altura o reubicarse en la línea de derecho de vía estatal. La reubicación del muro acústico puede desencadenar una servidumbre de construcción temporal (TCE).

¿Qué es una servidumbre de construcción temporal?

Una Servidumbre de construcción temporal (TCE, por sus siglas en inglés), es cuando un propietario otorga a otro un derecho limitado a usar su tierra con mayor frecuencia para un acceso razonable a cosas como carreteras, construir muros acústicos y muros de contención. No es un derecho de propiedad sobre la tierra, solo es el derecho a utilizar la tierra de otro para propósitos limitados. Aunque se puede anticipar el uso de una propiedad por un período limitado dentro del período de tiempo especificado, la propiedad se considera cargada y gravada durante todo el tiempo en que puedan ocurrir las actividades de construcción anticipadas. Por lo tanto, la valoración y el ofrecimiento de una compensación justa deben considerar y evaluar los daños al resto debido al periodo de la TCE, incluidos los impactos a la pérdida de utilidad y disfruto del área gravada por parte del propietario, y si los impactos son constantes o variables, para la duración de todo el periodo de actividad potencial de la TCE.

Participación Pública

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

Se implementará un programa robusto de participación de las partes interesadas en apoyo del proceso de planeación ambiental del proyecto con el fin de construir una visión inclusiva que equilibre las necesidades únicas y diversas de las partes interesadas del corredor. Metro está comprometido con un programa integral de participación comunitaria que brinda a las partes interesadas del proyecto la información, las herramientas y los recursos necesarios para participar, estar informadas y brindar aportes valiosos en fechas clave.

Se alienta a los miembros del público y otras partes interesadas a participar en las actividades de participación pública, incluyendo las reuniones de alcance y audiencias públicas. La participación de las organizaciones y comunidades de bajos ingresos y afectadas también será un componente clave de este proceso para asegurar que las preocupaciones de equidad sean consideradas y abordadas como parte de esta fase del proyecto.

¿Cómo puedo participar en el proceso?




Se anima a las personas, agencias y organizaciones interesadas a participar en las próximas reuniones de actualización del proyecto. También puede registrarse en el sitio web para ser parte de la base de datos del proyecto y recibir toda la información sobre el proyecto y futuras reuniones.

¿Cómo participarán las Organizaciones Comunitarias?

Como parte de la Estrategia de Asociación con Organizaciones Comunitarias (CBO, por sus siglas en inglés) de Metro, Metro colaborará con las CBO a lo largo del corredor para asegurar que las voces de las comunidades subrepresentadas sean escuchadas e incluidas en la evaluación de las alternativas del proyecto. La Estrategia de Asociación con las CBO es el mecanismo mediante el cual se implementa la Plataforma de Equidad de Metro en cada paso del proceso de planeación y desarrollo del proyecto.

MANTÉNGASE CONECTADO

Metro está comprometido con la equidad, transparencia y maximización de la participación pública. Metro recibe con agrado sus opiniones sobre el próximo esfuerzo, así como sus comentarios en las futuras reuniones de actualización del proyecto. Favor de compartir sus ideas y comentarios utilizando cualquiera de los métodos de contacto que se enumeran a continuación:

-  213.922.4091
-  1605corridor@metro.net
-  metro.net/1-605-CIP
-  [@metrolosangeles](https://twitter.com/metrolosangeles)
-  [losangelesmetro](https://www.facebook.com/losangelesmetro)

