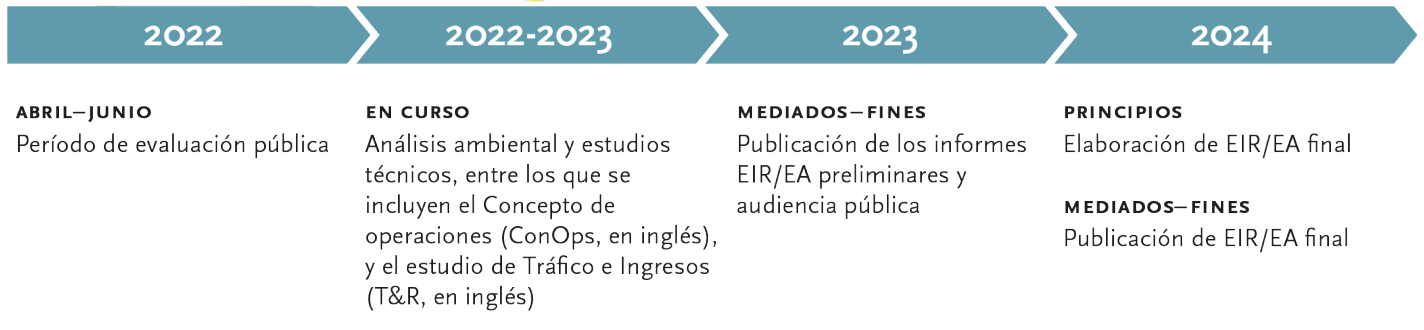


# Cronograma

ESTAMOS  
AQUÍ



## PARTICIPACIÓN PÚBLICA CONTINUA


### Manténgase conectado



Metro ha asumido el compromiso de garantizar la equidad y la transparencia, maximizando la participación pública, y proporcionará información que aliente a las partes interesadas en el corredor a mantenerse informadas y estar al tanto del tema, al igual que oportunidades para compartir su opinión cuando se produzcan hitos clave.

Se incorporarán aspectos relacionados con la difusión para incluir a las minorías y a las poblaciones de bajos recursos y con conocimientos limitados del inglés, además de a las personas con discapacidades. Todos los materiales de información sobre el proyecto se encuentran disponibles en inglés, español y chino.

Para suscribirse a las actualizaciones y notificaciones sobre el proyecto o enviarnos sus comentarios, comuníquese con nosotros.

### CONTÁCTENOS

 Metro  
One Gateway Plaza, MS 99-11-1  
Los Angeles, CA 90012

 213.922.2110  
 [i1oextension@metro.net](mailto:i1oextension@metro.net)  
 [metro.net/i1oextension](http://metro.net/i1oextension)  
 [@metrolosangeles](https://twitter.com/metrolosangeles)  
 [losangelesmetro](https://www.facebook.com/losangelesmetro)

# Estamos planeando un mejor viaje en la I-10.

## PROYECTO DE EXTENSIÓN DE LOS EXPRESSLANES DE LA I-10 Hoja Informativa



Metro®

## Descripción general del proyecto

**Metro tiene un plan para facilitar los desplazamientos. Ese plan incluye reducir la congestión del tráfico con esfuerzos como el Proyecto de los ExpressLanes de la I-10.**

Metro, en asociación con Caltrans, está evaluando alternativas dirigidas a convertir los carriles para los carriles existentes para vehículos de alta ocupación (HOV, en inglés) a carriles de peaje de alta ocupación (HOT, en inglés) con precios dinámicos. También llamados ExpressLanes, con precio variable, o bien agregar un segundo carril HOV en ambas direcciones de la I-10 desde el término actual de estos ExpressLanes aproximadamente a la altura de la I-605 hasta la línea divisoria de los condados de Los Angeles/San Bernardino.

El Proyecto de Extensión de los ExpressLanes de la I-10 analizará las siguientes alternativas:

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

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 degradación de la operación de los carriles HOV/HOT de conformidad con las regulaciones federales.
- > Promover opciones de viajes multimodales equitativas y sostenibles, promover la equidad brindando oportunidades de financiación adicionales para implementar proyectos relacionados y facilitar futuras mejoras para mejorar la habitabilidad a lo largo de la I-10.
- > Mejorar los tiempos de viaje, aumentar la confiabilidad de los viajes, maximizar el rendimiento de vehículos y personas, y mejorar la seguridad y la movilidad a través de la incorporación de estrategias de sistemas de transporte inteligente y gestión activa del tráfico.
- > Cerrar la brecha entre los ExpressLanes en la I-10 existentes de Metro y las instalaciones del ExpressLanes en la I-10 de la Autoridad de Transporte del Condado de San Bernardino.
- > Proporcionar 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)

## Acerca de 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 Angeles. 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. Los usuarios del carril HOV podrán usar los ExpressLanes sin cargo con un dispositivo FasTrek Flex. En este momento, Metro ha implementado los ExpressLanes en las autopistas I-110 e I-10 en el condado de Los Angeles, y se prevé comenzar la construcción de estos carriles en la I-105 en 2024. Para obtener más información sobre los ExpressLanes de Metro, visite [metroexpresslanes.net](http://metroexpresslanes.net).

## Proceso de planificación ambiental

Se está desarrollando el Informe de Impacto Ambiental (EIR, en inglés) o la Evaluación Ambiental (EA, en inglés) a fin de evaluar la implementación de los ExpressLanes o carriles HOV adicionales en el corredor de la I-10, entre la I-605 y la línea divisoria de los condados de LA/SB. El EIR/EA se redactará de conformidad con los requisitos de la Ley sobre la Calidad Ambiental de California y la Ley Nacional sobre Política Ambiental (CEQA/NEPA, en inglés). Además, se elaborará un Informe del Proyecto, que es un documento de ingeniería que aporta información detallada sobre diseño de las instalaciones, proyecciones de tráfico, costos y plazos.

También se llevará a cabo un estudio de Tráfico e Ingresos de grado de inversión, que evaluará los posibles ingresos que se espera generar al ampliar los carriles HOT en la autopista I-10. El estudio también calculará las tarifas de peaje y los posibles ingresos por pago de peajes para este corredor.

Asimismo, se elaborará un Concepto de Operaciones que incluirá información detallada sobre las operaciones relacionadas con los ExpressLanes, como diseño de la instalación, aplicación, y políticas de señalización y pago de peajes.

## Área de estudio

El proyecto 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, que incluyen Bassett, Valinda, Industry, Avocado Heights y South San Jose Hills. Además, la difusión pública se extenderá más allá del corredor de la I-10 para alcanzar las comunidades aledañas, centros laborales, centros de transporte público y otros corredores importantes, como el de la autopista I-605, la ruta estatal SR-57 y la ruta estatal SR-71, además de otros destinos, a fin de llegar a quienes se ven más afectados por el proyecto propuesto.

## Financiamiento

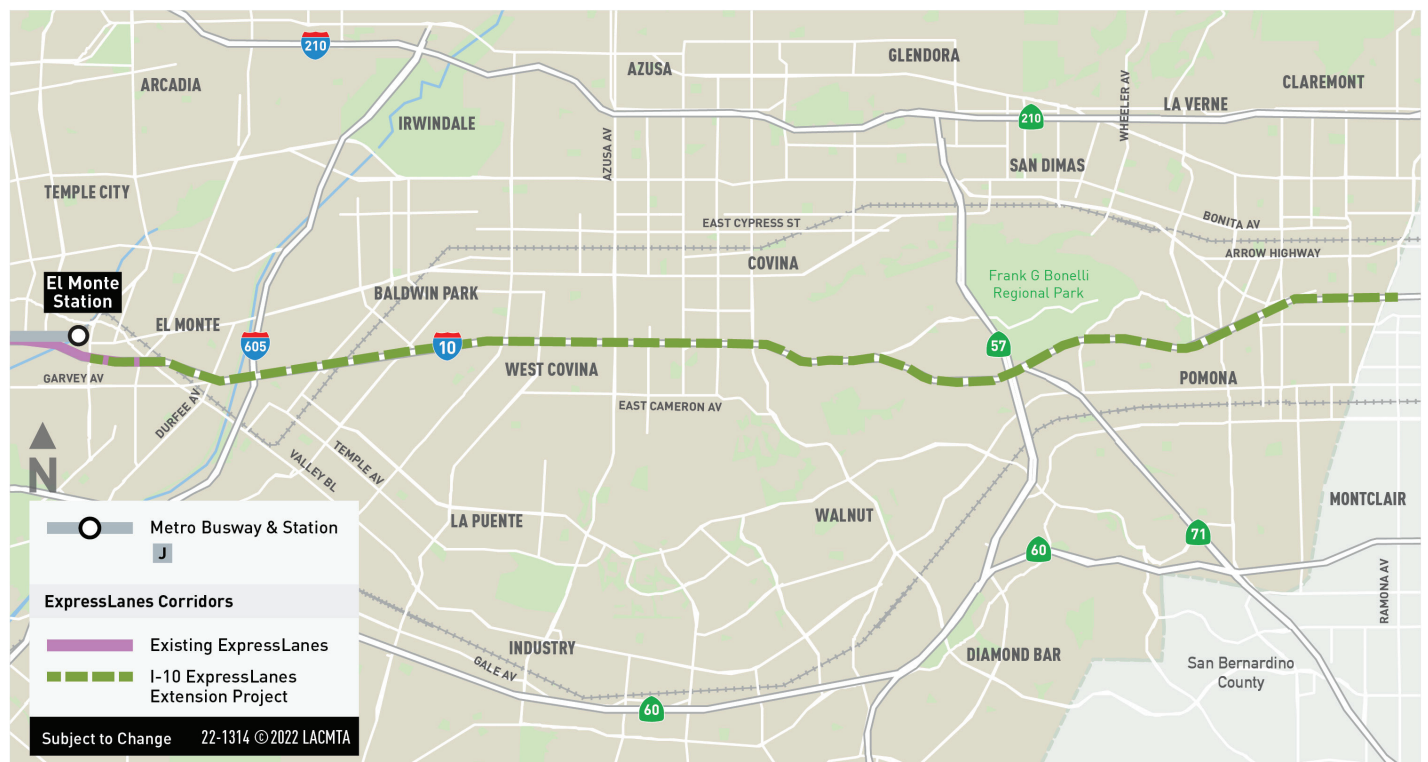
En la actualidad, no se ha identificado ninguna financiación para este proyecto. Se analizarán las fuentes de financiación a medida que avance el proceso de planificación del proyecto.

## Antecedentes

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) está construyendo ExpressLanes en la I-10, entre la línea divisoria de los condados de LA/San Bernardino y la I-15, cuya finalización se prevé para 2023. Cuando esto suceda, se producirá una brecha de ExpressLanes entre los ExpressLanes existentes de Metro en la I-10 y los que ofrecerá la SBCTA en la I-10.

## CORREDOR DEL PROYECTO DE EXTENSIÓN DE EXPRESSLANES I-10



\*Mapa no a escala