

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 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 Interestatal 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: 1) no construir; 2) convertir los carriles existentes para vehículos de alta ocupación (HOV, en inglés) en carriles con peaje para más de un pasajero (HOV, en inglés), también conocidos como ExpressLanes; 3) agregar un carril de ExpressLane/HOT adicional en cada dirección y convertir el carril HOV existente en un ExpressLane o 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:

- > Mejorar la circulación de tráfico y aliviar la congestión aumentando la confiabilidad del viaje y maximizando el rendimiento de vehículos y personas.
- > Mejorar los tiempos y las experiencias de viaje a través de la incorporación de estrategias activas de gestión del tráfico y sistemas de transporte inteligente.
- > Reducir el deterioro de la operación de los carriles HOV/HOT de conformidad con la normativa federal.
- > Promover opciones de transporte multimodal equitativas y sostenibles, y abordar el cambio climático al mejorar la habitabilidad, aumentar la seguridad y minimizar los impactos del proyecto.
- > Cerrar la brecha entre los carriles con precio dinámicos/carriles de peaje de alta ocupación existentes y previstos a fin de ofrecer 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.

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 Informe de Impacto Ambiental/la Evaluación Ambiental 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 carriles rápidos 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 carriles rápidos entre los carriles rápidos 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

