

APPENDIX B

APPENDIX B-4

This page intentionally left blank



Metro I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Extended Outreach Toolkit

We want to help you engage your community during the scoping phase of the I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes project! To help you share project facts and engage with your community, we have prepared a variety of resources for your use:

- > Video [\[English\]](#) [\[Spanish\]](#)
- > [Interactive Story Map](#)
- > [Project Website](#)
- > Scoping Video Recordings [\[English\]](#) [\[Spanish\]](#)

Additionally, you can refer to the following materials, which can be shared on social media, in newsletters and eblasts, and on project websites.

Downloadable Resources

To learn more about the project overview: Project Fact Sheet [\[English\]](#) [\[Spanish\]](#)

To find answers to some frequently asked questions: Project FAQ [\[English\]](#) [\[Spanish\]](#)

To learn more about the environmental review process: Environmental Review Fact Sheet [\[English\]](#) [\[Spanish\]](#)



Metro I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Extended Outreach Toolkit

Social Media

The following content meets the respective social media platform's specifications and requirements.

Facebook

Option 1: Watch the Project Video

@losangelesmetro and @caltransD7 are evaluating alternatives to convert the existing carpool lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, on both directions of I-405 between I-10 and US-101. Watch the project video to learn more: 405expvideo.com

Option 2: Leave a Comment

@losangelesmetro and @caltransD7 are evaluating alternatives to convert the existing carpool lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, on both directions of I-405 between I-10 and US-101. Learn more about the project at 405expresslanes.info and give a public comment at 405expcomments.com

Twitter

Option 1: Watch the Project Video

Did you know @metrolosangeles is evaluating alternatives to convert existing carpool lanes on I-405 into dynamically-priced, high-occupancy ExpressLanes? Watch the project video to learn more! 405expvideo.com

Option 2: Leave a Comment

Learn more about the @metrolosangeles I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes project at 405expresslanes.info, and give a public comment by October 1st at 405expcomment.com!

Instagram

Option 1: Watch the Project Video & Comment

@metrolosangeles and @caltransdistrict7 are evaluating alternatives to convert the existing carpool lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, on both directions of I-405 between I-10 and US-101. Head to the link in our bio to watch the project video and learn more! The comment period ends October 1, so give a public comment at 405expcomments.com today! [Link 405expvideo.com in your account bio]

> [Click here for accompanying graphic](#)



Metro I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Extended Outreach Toolkit

Email Blast / Newsletter Content

Subject/Title: I-405 ExpressLanes Final Opportunity to Comment

Body:

Metro has a plan to make it easier to get around. The I-405 Freeway through the Sepulveda Pass is especially challenging and complex, and Metro has several projects in this area. Along with better transit and other improvements, Metro is working in coordination with the California Department of Transportation (Caltrans) to evaluate alternatives to convert the existing carpool lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, on both directions of I-405 between I-10 and US-101. The I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Project will include a new overhead tolling system and signage on adjacent portions of the I-405 corridor and on other connecting freeways.

The comment period began August 3rd, 2021 and will end October 1st, 2021. To get involved, [watch the project video](#), [view the scoping meeting recordings](#), and [HYPERLINK "https://metro.commentinput.com/?id=gEBU8"](https://metro.commentinput.com/?id=gEBU8) provide a comment.

There are many ways to share your input on the I-405 ExpressLanes project. You can use the online comment form ([English](#) / [Spanish](#)), email 405expresslanes@metro.net, call the project hotline at 213.922.4860, or mail to the Caltrans office.

Remember to [sign up](#) to receive project updates!





Metro I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Extended Outreach Toolkit

Website Announcement

**JOIN US AS WE LEARN MORE ABOUT METRO'S PLAN TO MAKE IT EASIER TO GET AROUND
THE I-405 FREEWAY THROUGH THE SEPULVEDA PASS!**

The I-405 Freeway through the Sepulveda Pass is especially challenging and complex, and Metro has several projects in this area. Along with better transit and other improvements, Metro is working in coordination with the California Department of Transportation (Caltrans) to evaluate alternatives to convert the existing carpool lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, on both directions of I-405 between I-10 and US-101

The comment period began August 3rd, 2021 and will end October 1st, 2021. To get involved, [watch the project video](#), [view the scoping meeting recordings](#), and [provide a comment](#).

There are many ways to share your input on the I-405 ExpressLanes project. You can use the online comment form, email Metro, call the project hotline, or mail to the Caltrans office.

- > **Comment Online:** [Click here](#) to access the online commenting platform
- > **Helpline:** 213.922.4860
- > **Email:** 405expresslanes@metro.net
- > **Mail:**
Ronald Kosinski, Deputy District Director
California Department of Transportation
Division of Environmental Planning
100 S. Main Street - MS 16A
Los Angeles, CA 90012

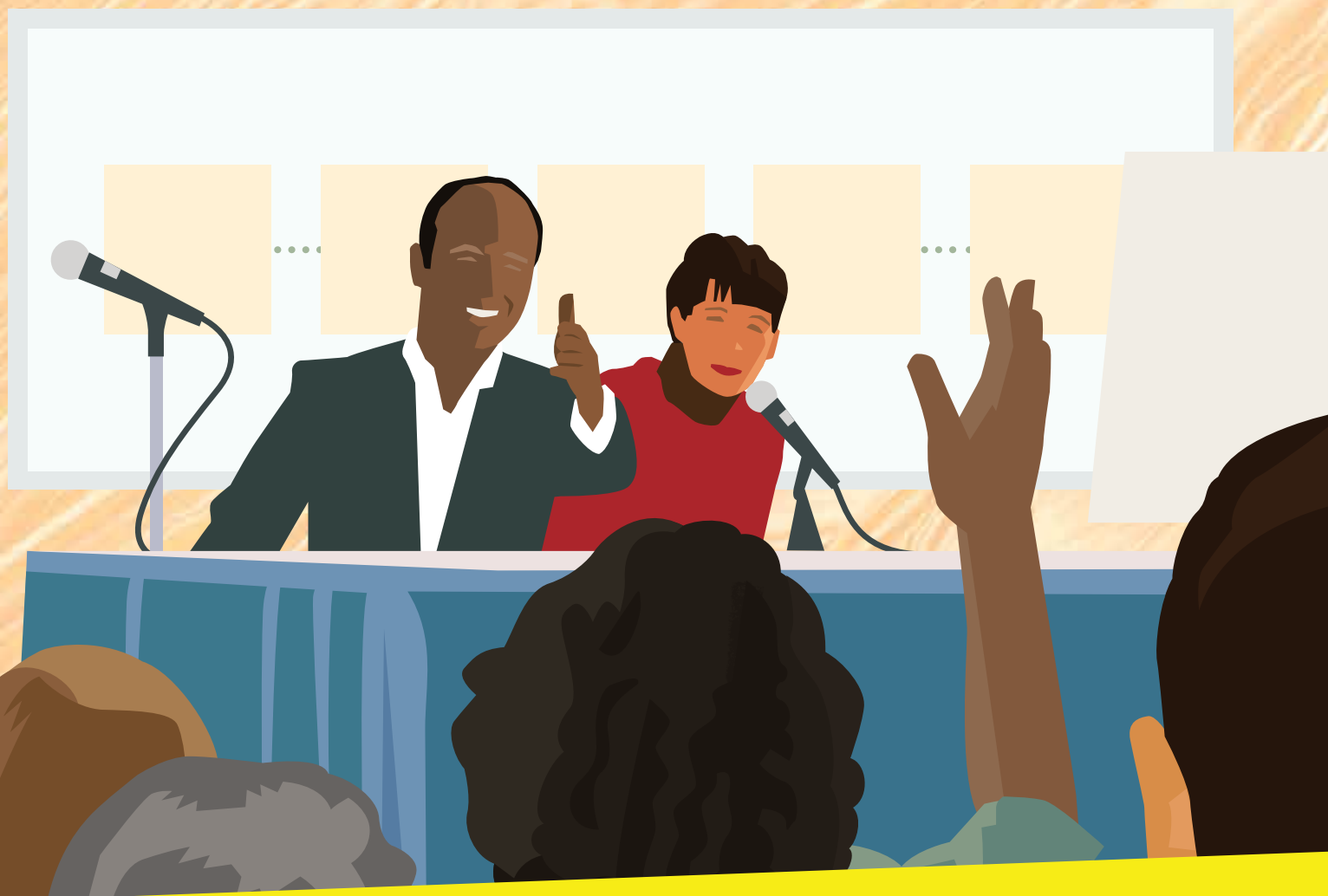
[Click here](#) to sign up for project updates from Metro!



Next stop: planning projects together.

ENVIRONMENTAL REVIEW

Fact Sheet



From Concept to Reality: How a Transportation Project is Planned Before It's Built

Planning and building new transportation projects is complex. The time involved may seem long and frustrating – but the process is important. This fact sheet will provide an overview of the planning process and how the public can help shape the project at each step of the way.

Overview of Key Milestones in the Process

STEP 1: SCOPING

Developing an EIR/EIS always begins by issuing a Notice of Preparation (for CEQA) and Notice of Intent (for NEPA) that officially kicks off a minimum 30-day “scoping period,” during which project planners identify existing issues a new project will address and alternatives that will be considered. These alternatives include the possibility of not building the project at all (No Build), completing low-cost and less intensive improvements that do not build the proposed project, as well as constructing a new project and evaluating other project variables, such as different routes, technologies and/or how the project might operate (e.g. sharing the road with other cars, on a dedicated lane that could be elevated, in a subway/tunnel, etc.). **At this early step, criteria are identified that will be used to evaluate the project alternatives.**

Metro will host one or more “scoping meetings” where the public will have an opportunity to help shape the project. Metro will also provide other ways for the public to share comments, ask questions and get information, such as via email, online tools and social media.

The public has the broadest impact during this step in the environmental review process. During scoping, Metro will seek feedback from the public about:

- > What it thinks of the alternatives being considered
- > How the alternatives might be enhanced or modified
- > Other alternatives that should be evaluated
- > Issues and concerns with the project plans
- > Questions that should be answered as part of the study

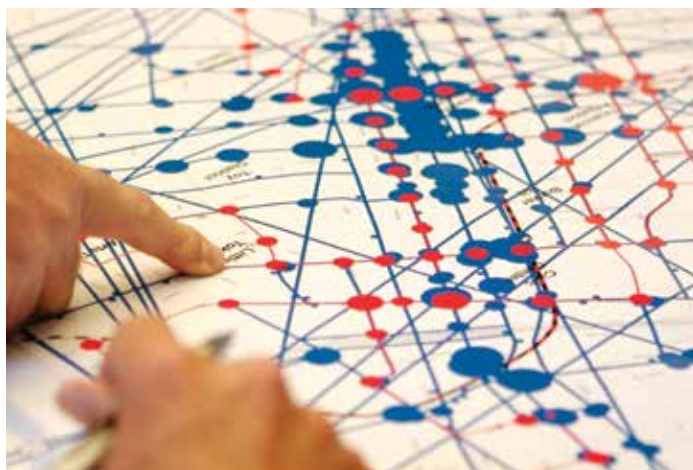
At the conclusion of the scoping period, planners will produce a report detailing the comments received and the issues raised during this step in the process. This report shapes the environmental analysis and outlines the various studies to be completed, as well as next steps in the process.

STEP 2: PREPARING THE VARIOUS STUDIES

While the various studies that are part of the environmental process are being completed, Metro planners will not work alone. **Planners will collaborate with cities where the project is located and other public agencies to get data and input to fully study each project alternative.** These agencies could include the County of Los Angeles, Caltrans, Southern California Association of Governments, Air Quality Management District, public utility companies (including gas, water, sewer, electric and communications), Water Quality Control Board, federal agencies, school districts, etc. Planners will also consult with other key stakeholders relevant to the project, such as major institutions, businesses or business associations, or residents near the project.

Metro will keep the public informed as the environmental document is drafted. Planners will provide updates about study developments at key study milestones or when there is new information to share. Information could include comparing the performance of the alternatives being studied, such as ridership, cost, travel time, construction methods being explored, etc.

Information may be shared in a variety of ways, including meetings, emails, newsletters, presentations to city councils and community groups, etc. During this information sharing, the public is always encouraged to ask questions and provide comments about the information presented.



STEP 3: DRAFT ENVIRONMENTAL DOCUMENT REVIEW AND PUBLIC HEARINGS

When all needed studies are completed and a draft environmental document is ready for public review, Metro will issue a Notice of Availability (for CEQA) and Notice of Completion (for NEPA) that officially kicks off a minimum 45-day public review period. The Draft EIR (EIS) fully describes the project and summarizes the findings of all environmental impacts/benefits and other technical studies, including:

- > Results of the analysis for the project alternatives
- > How each alternative performs against the criteria identified during scoping
- > How well each alternative responds to the purpose and need of the project
- > Analysis of costs and benefits of all project alternatives
- > Financial feasibility of each alternative
- > Impacts of each alternative and, if needed, strategies to avoid or mitigate the impacts

As with scoping, this step in the process allows another formal “review period” where the public is invited to comment on the draft environmental document. During this step, Metro will host one or more public hearings where the public will be able to provide comments and ask clarification questions regarding the content of the findings and overall project plans.

The environmental document can be large, highly technical and typically contains many appendices. However, an Executive Summary is always prepared that highlights the key findings of the studies.

Metro planners will also provide an overview of the document at the public hearing(s) and through other project information channels, such as a project website, printed materials and social media.

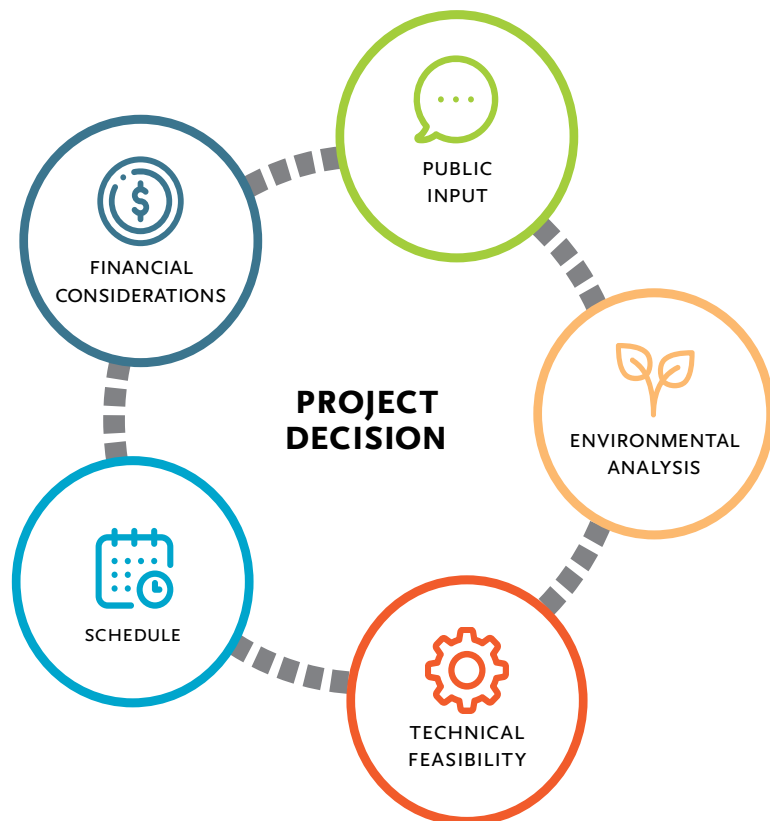
Public feedback is encouraged during the review period verbally at the public hearing(s) or in writing. Information about where to send comments is provided when the document is released for public review. It is important to note that responses to comments and questions received during this formal review period will not be provided during this step in the process. Comments and questions will be responded to at a later step in the process (see Step 5).

STEP 4: SELECTING THE PROJECT ALTERNATIVE

Metro planners will identify the project to be recommended for final environmental review. This recommendation is based on a number of factors, including the project’s purpose and need, the criteria established during scoping, the analyses and comments received. If Metro is the lead agency, the recommendation is presented to the Metro Board of Directors at a public meeting where the public is welcome to attend and to share views and comments about the project.

Once the project is selected, either by Metro or the final decision-making agency, for further review, it is known as the Locally Preferred Alternative (LPA).

Factors Driving Project Recommendations



STEP 5: FINAL ENVIRONMENTAL DOCUMENT REVIEW

Once the LPA has been identified, the EIR/EIS is further refined with studies focused on addressing outstanding issues with the selected alternative. This is also when written responses are developed to comments received during the Draft EIR/EIS public review period. **When these studies and responses are completed, they will be incorporated into a Final EIR/EIS issued for one final 30-day public review.** This document will include a **“Mitigation Monitoring and Reporting Plan” (MMRP)**. The MMRP documents measures the lead agency is committed to implement to address project impacts identified in the environmental document.

The Metro Board of Directors will be asked to certify the Final EIR, at which point a Notice of Completion will be issued to inform the public that the EIR has been completed and certified. For projects that are also seeking federal funds through a completed Final EIS, the designated federal agency will sign the document and issue a **Record of Decision (ROD)** signifying the successful completion of the federal environmental review process.

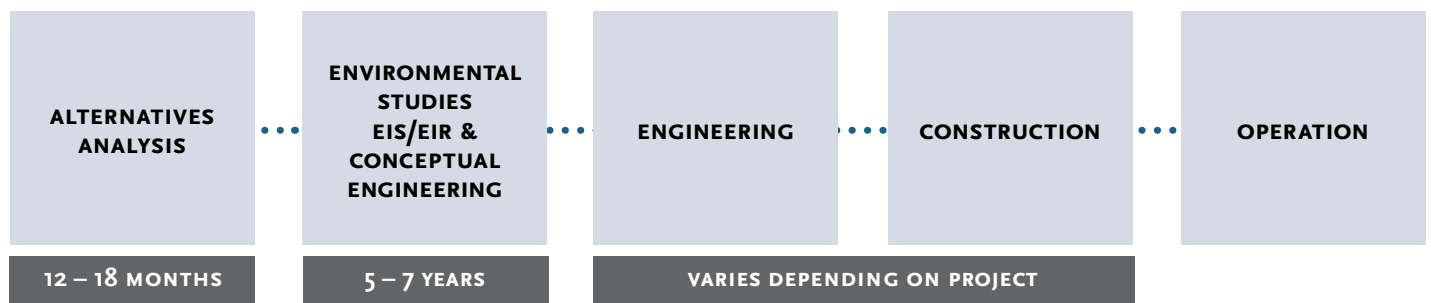
Now that the project is approved – what’s next?

Even after extensive and detailed studies, many items still need to be finalized before construction can begin on a planned project, including:

- > Securing state and/or federal funds for the project, if needed
- > Completing final design for the project
- > Reviewing bids and selecting the contractor to build the project
- > Acquiring needed private property and easements that can either be permanent or temporary
- > Relocating utilities (water, power, sewer, communications, etc.) so that services will not be interrupted for customers during construction and operation of the project
- > Developing agreements for how construction will proceed with the cities involved
- > Securing permits from other regulatory agencies, including from the California Public Utilities Commission (CPUC), if the project includes grade crossings
- > Educating the public about next steps and how to be safe during construction and operation of the project

Taking cues from the best, most innovative agencies around the world, Metro is looking for new ways to deliver projects better, faster and more affordably. Public-Private Partnerships (P3) are a possible strategy for some projects. P3s are collaborations between a public agency and a private partner to deliver a public service, project or facility that can maximize performance, minimize cost, mitigate risks and speed timelines. The public and the private partner each play a critical role where the skills and assets of each sector are optimized, and potential pitfalls and rewards are shared. In some cases, a P3 partner could be included during the environmental review for the project.

Project Development Process



What We Have to Do Before a Project is Built

Before a new transportation project is built, policy makers, civic leaders and/or the media often discuss what it could be. However, before a project moves forward, certain studies need to be completed.

These studies are intended to meet state and federal requirements, as well as ensure all relevant issues are explored in shaping the project and allow community members to provide input.

For local and state funded projects, the planning process is governed by the **California Environmental Quality Act (CEQA)**. Projects that seek federal funds also need to comply with the **National Environmental Policy Act (NEPA)**. Both laws (CEQA and NEPA) determine the type and scope of study that is required, including the public participation, to help shape the proposed project.

Smaller projects, such as a modification to an existing highway or rail line, may need only one study. Other projects, such as a new highway or rail line, will require a series of studies that are compiled in what is called an “environmental document.” Studies for these more complex projects analyze various options, or “alternatives,” for the projects, as well as the potential benefits and impacts.

Issues to be analyzed include how the project might affect traffic, air and water quality, noise, vibration, historical structures, adjacent properties, or other items related to the natural and built environment. Other analyses may evaluate engineering issues, capital and operating costs, station design, etc.

For projects following CEQA guidelines, Metro will usually serve as the “lead agency” and conduct the environmental analysis for bus and rail projects that the agency will own and operate. In some cases, Metro will also conduct the environmental analysis for projects where other agencies are the owner/operator. This could happen for highway projects where the California Department of Transportation (Caltrans) is the owner operator, or for railroad projects on behalf of Amtrak, Metrolink and the freight railroads.

When Metro is leading the effort and a full environmental document is needed, Metro is tasked to complete an Environmental Impact Report (EIR) in accordance with CEQA. If the project seeks federal funding, an Environmental Impact Statement (EIS) is completed by the appropriate federal agency, in accordance with NEPA.

The federal agency is determined by the scope of the proposed project:

- > Federal Transit Administration (FTA) for bus and rail projects
- > Federal Highway Administration (FHWA) for highway projects
- > Federal Railroad Administration (FRA) for railroad projects (Amtrak, Metrolink, freight trains)

There are many steps required with a full environmental review process. During the initial stages, many options, known as “project alternatives,” are presented for public review and feedback. At each subsequent step in the process, the range of alternatives is narrowed based on technical analysis and public feedback. As the evaluation progresses, more detailed studies are completed for the remaining alternatives. The public has opportunities to provide input throughout the effort.

For more information about Environmental Review, visit metro.net/enviroreview.

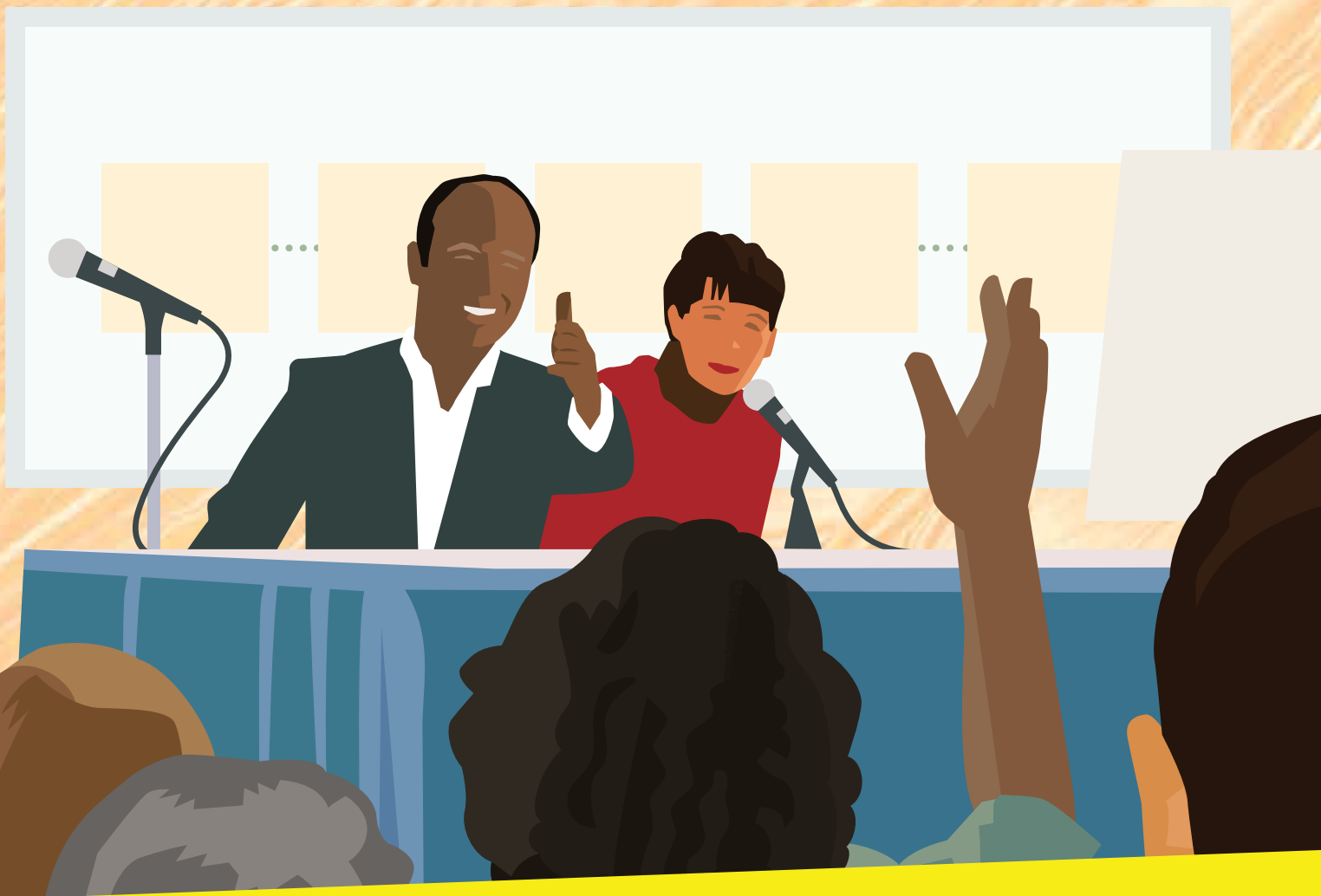
Stay Informed and Involved

Throughout the entire project development process and during construction, there will be many ways to learn the latest, get involved and provide feedback. These include:

- > Getting on the project mailing list to receive updates and news
- > Monitoring information on the project website
- > Following the project's social media (Facebook, Twitter, Instagram, etc.)
- > Attending project-related meetings
- > Contacting Metro staff working on the project via phone, mail and/or email

Próxima parada: juntos planeando proyectos.

REVISIÓN AMBIENTAL Hoja Informativa



De concepto a realidad: como se planifica un proyecto de transporte antes de su construcción.

Planear y desarrollar nuevos proyectos de transporte es un proceso complejo. El tiempo que tarda puede ser demasiado largo y frustrante, pero el proceso es importante. Esta hoja informativa ofrece un resumen general del proceso e informa como el público puede moldear el proyecto en cada uno de los pasos de su planificación.



Metro[®]

Descripción de los pasos claves del proceso de planificación

PASO 1: EXAMINACIÓN

La realización de un EIR o EIS siempre comienza por publicar un Aviso de Preparación (para la CEQA) y un Aviso de Intención (para la NEPA), los cuales inician oficialmente un “periodo de examinación”, de al menos 30 días, en el que los planificadores del proyecto identifican las dificultades existentes que el nuevo proyecto enfrentará y las alternativas que se considerarán. Estas alternativas incluyen la posibilidad de simplemente no desarrollar el proyecto (No desarrollar); realizar mejoras de menor costo y menos intensivas en lugar de construir el proyecto propuesto; o construir un nuevo proyecto y evaluar otras variables del proyecto, como diferentes rutas, tecnologías o la forma en que el proyecto operaría (por ejemplo, compartir la vía con otros vehículos, en un carril particular que podría ser elevado, en un túnel o vías subterránea, etc.). **En este primer paso, se definen los criterios que se utilizarán para evaluar las alternativas del proyecto.**

Metro organizará una o más “reuniones de examinación” en las que tendrá la oportunidad de participar en la definición del proyecto. Además, Metro implementará otros mecanismos, como el correo electrónico, herramientas en línea y redes sociales, para que la comunidad comparta sus comentarios, haga preguntas y obtenga información.

En este paso, el público tiene el mayor impacto en el proceso de revisión ambiental. En la etapa de examinación, Metro pedirá al público comentarios sobre:

- > Qué opina de las alternativas consideradas
- > Cómo se pueden mejorar o modificar las alternativas
- > Otras alternativas que deberían evaluarse
- > Problemas e inquietudes con los planes del proyecto
- > Asuntos que el estudio debería responder

Al final del periodo de examinación, los planificadores realizarán un informe en el que especifiquen los comentarios que recibieron y las inquietudes que surgieron en esta etapa del proceso. Este informe moldea el análisis ambiental y ayuda a definir los diversos estudios que se realizarán y define los siguientes pasos del proyecto.

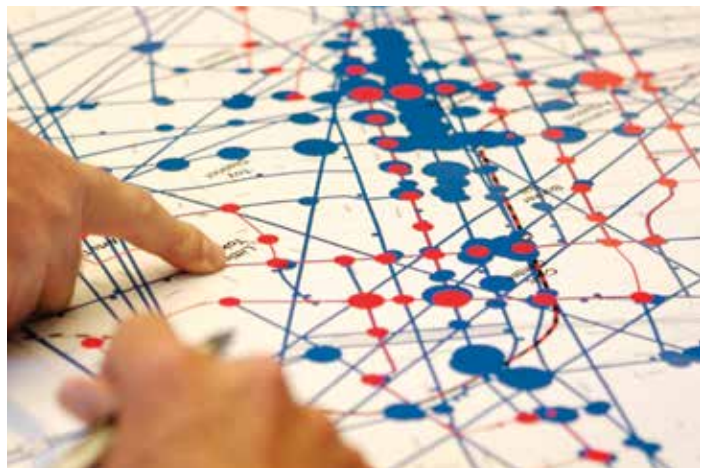


PASO 2: PREPARACIÓN DE LOS VARIOS ESTUDIOS

Los planificadores de Metro no trabajarán de manera aislada para llevar a cabo los diversos estudios que son parte del proceso ambiental. **Los planificadores colaborarán con las ciudades donde se ubica el proyecto y con otros organismos públicos para obtener datos e información para poder analizar a profundidad cada alternativa del proyecto.** Entre estos organismos pueden estar el Condado de Los Angeles, Caltrans, la Asociación de Gobiernos del Sur de California, el Distrito para el Control de la Calidad del Aire, compañías de servicios públicos (incluidos gas, agua, drenaje, electricidad y comunicaciones), la Junta de Control de la Calidad del Agua, organismos federales, distritos escolares, etc. Los planificadores también estarán en comunicación con otras partes interesadas claves para el proyecto, como grandes instituciones, negocios, asociaciones de negocios o residentes cercanos al proyecto.

Metro mantendrá informada a la comunidad conforme se vaya elaborando el documento ambiental. Los planificadores publicarán actualizaciones sobre el desarrollo de los estudios cuando haya nueva información que compartir o cuando se logren hitos claves. La información podrá incluir comparaciones del desempeño de las alternativas que se estudian, como el número de pasajeros, costos, tiempo de traslado, los métodos de construcción analizados, etc.

La información podrá compartirse de múltiples formas, entre ellas reuniones, correos electrónicos, boletines, presentaciones a concilios municipales o grupos comunitarios, etc. En esta etapa del proceso, se promueve que la comunidad realice preguntas y ofrezca comentarios sobre la información que se recibió.



PASO 3: REVISIÓN DE LA PROPUESTA DEL DOCUMENTO AMBIENTAL Y AUDIENCIAS PÚBLICAS

Cuando todos los estudios hayan sido completados y un documento ambiental haya sido preparado para la revisión pública, Metro emitirá un Aviso de Disponibilidad (para la CEQA) y un Aviso de Terminación (para la NEPA) que dan inicio oficialmente al periodo de revisión pública que dura un mínimo de 45 días. La propuesta de EIR (EIS) describe el proyecto a fondo y resume los hallazgos de todos los estudios de impactos y beneficios ambientales y de otros estudios técnicos. Esto incluye:

- > Resultados del análisis de las alternativas del proyecto
- >Cuál es el desempeño de cada alternativa en función de los criterios definidos en la etapa de examinación
- > Cómo funciona cada alternativa ante el propósito y la necesidad del proyecto
- > Análisis de costos y beneficios de todas las alternativas del proyecto
- > Viabilidad financiera de cada alternativa
- > Impacto de cada alternativa y, de ser necesario, estrategias para evitar o mitigar los impactos

Al igual que en el paso de examinación, este paso facilita otro “periodo de revisión” formal en el que se invita a la comunidad a hacer comentarios sobre la propuesta del documento ambiental. En esta etapa, Metro organizará una o más audiencias públicas en las que la comunidad podrá hacer comentarios y preguntas que aclaren los hallazgos y los planes del proyecto en general.

Es posible que el documento ambiental sea largo, altamente técnico y, por lo general, incluya varios apéndices. Sin embargo, siempre se prepara un resumen ejecutivo que resalta los hallazgos principales de los estudios.

Igualmente, los planificadores de Metro ofrecerán un resumen general del documento en las audiencias públicas y a través de otras vías de comunicación del proyecto, como el sitio web, las redes sociales y los materiales impresos.

Durante el periodo de revisión se anima que la comunidad ofrezca sus observaciones, ya sea por escrito u oralmente en las audiencias públicas. Cuando el documento sea publicado para su revisión, se proporcionará información para saber a dónde enviar comentarios. Es importante aclarar que en este paso del proceso, no se ofrecerán respuestas a las preguntas ni a los comentarios que se reciban. Las preguntas y comentarios se responderán en otro paso posterior del proceso (*veá el paso 5*).

PASO 4: CÓMO ELEGIR LA ALTERNATIVA DE PROYECTO

Los planificadores de Metro seleccionarán el proyecto que se va a recomendar para una revisión ambiental final. La recomendación se basa en diversos factores, entre ellos el propósito y la necesidad a la que responde el proyecto, los criterios definidos en la etapa de examinación, y los análisis y comentarios que se recibieron. Si Metro es el organización principal, la recomendación se presenta en una reunión pública a la Junta Directiva de Metro, en la que se invita a la comunidad a asistir y compartir ideas y comentarios sobre el proyecto. **Una vez que Metro, o el organismo que toma la decisión final, selecciona una alternativa para el proyecto para una revisión posterior, se le conoce como la alternativa preferida localmente (Locally Preferred Alternative, LPA).**

Factores que influyen en las recomendaciones del proyecto



PASO 5: REVISIÓN FINAL DEL DOCUMENTO AMBIENTAL

Una vez que se ha identificado la LPA, se continuará afinando el EIR/EIS mediante estudios enfocados en abordar los temas pendientes de la alternativa elegida. También es en este momento cuando se redactan respuestas escritas a los comentarios que se recibieron en el periodo de revisión pública de la Propuesta del EIR/EIS. **Cuando se concluyen estos estudios y se ofrecen respuestas, se incorporan en una versión final del EIR/EIS que se publicará para una última revisión pública de 30 días.** Este documento incorporará un **Plan de Información y Monitoreo para la Mitigación (Mitigation Monitoring and Reporting Plan, MMRP)**. Los documentos del MMRP determinan que el organismo principal está comprometido a actuar para afrontar el impacto del proyecto identificado en el documento ambiental.

Al final de este paso, se le pedirá a la Junta Directiva de Metro que certifique el EIR final. Posterior a la certificación, se emitirá un Aviso de terminación para informar a la comunidad que el EIR está concluido y certificado. En el caso de los proyectos que buscan financiamiento federal a través de un EIS final concluido, el organismo federal designado firmará el documento y emitirá una **Constancia de Decisión (Record of Decision, ROD)** que expresa que se ha concluido con éxito el proceso de revisión ambiental federal.

Una vez que el proyecto está aprobado, ¿qué sigue?

Incluso después de los exhaustivos y detallados estudios, todavía hay varios asuntos que deberán concluirse antes de comenzar la construcción de un proyecto planeado. Esto incluye:

- > Asegurar el financiamiento estatal o federal para el proyecto, en caso de ser necesario
- > Concluir el diseño final del proyecto
- > Revisar las ofertas y elegir al contratista que desarrollará el proyecto
- > Adquirir propiedad privada necesaria y derecho de acceso a propiedad ajena, ya sea permanente o temporal
- > Reubicar los servicios públicos (agua, energía, alcantarillado, comunicaciones, etc.) para evitar que los servicios a los consumidores se interrumpan durante la construcción y la operación del proyecto
- > Llegar a acuerdos con las ciudades involucradas sobre cómo se va a llevar a cabo la construcción
- > Obtener permisos de otros organismos regulatorios, incluida la Comisión de Utilidades Públicas de California (California Public Utilities Commission, CPUC), en caso de que el proyecto involucre cruces a nivel de calle
- > Informar a la comunidad sobre los siguientes pasos y sobre normas de seguridad durante la construcción y la operación del proyecto

Al tomar iniciativas de las mejores y más innovadoras agencias de todo el mundo, Metro busca nuevas formas de realizar proyectos de una manera mejor, más rápida y más económica. Las asociaciones público privadas (Public-Private Partnerships, P3) son una estrategia posible para algunos proyectos. Las P3 son colaboraciones entre un organismo público y un socio privado para prestar servicios públicos, llevar a cabo proyectos o construir instalaciones que puedan maximizar el rendimiento, minimizar el costo, disminuir los riesgos y acelerar los plazos. El organismo público y el socio privado desempeñan un papel fundamental donde se optimizan las habilidades y los activos de cada sector, y se comparten los riesgos y las recompensas potenciales. En algunos casos, se podría incluir un socio de la P3 durante la revisión ambiental del proyecto.

Proceso de desarrollo del proyecto



Qué se debe hacer antes de desarrollar un proyecto

Antes de desarrollar un nuevo proyecto de transporte, algunos representantes políticos, líderes cívicos y, en ocasiones, los medios de comunicación analizan las posibilidades. Pero antes de que un proyecto continúe, es necesario realizar ciertos estudios.

El propósito de estos estudios es cumplir con los requisitos federales y estatales, asegurarse de que todos los aspectos relevantes sean cubiertos en el diseño del proyecto y permitir que los miembros de la comunidad aporten sus ideas.

En el caso de los proyectos financiados localmente y por el estado, el proceso de planificación está regido por la **Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA)**. Por su parte, los proyectos que buscan conseguir fondos federales también requieren atenerse a la **Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act, NEPA)**. Con el fin de contribuir en el diseño del proyecto propuesto, ambas leyes (CEQA y NEPA) establecen el tipo y el enfoque del estudio requerido, así como el formato de la participación pública.

Los proyectos más pequeños, como la modificación de una autopista o una línea de tren, pueden requerir solamente un estudio. Otros proyectos, como la construcción de una nueva autopista o línea de tren, requieren una serie de estudios que se recaban en lo que se conoce como un “documento ambiental”. En este tipo de proyectos más complejos, los estudios analizan otras opciones o “alternativas” para los proyectos, así como los posibles impactos y beneficios.

Los temas que se analizarán incluyen como el proyecto podría afectar el tráfico, la calidad del aire y del agua, el ruido, la vibración, las estructuras históricas, las propiedades adyacentes, u otros temas relacionados con el entorno natural y las construcciones. Otros análisis podrán evaluar cuestiones de ingeniería, temas de capital y costos operativos, diseño de estaciones, etc.

En los proyectos que siguen las directrices de la CEQA, Metro normalmente funciona como el “organismo principal” que coordina los análisis ambientales de proyectos de autobuses o trenes que él mismo va a operar. En algunos casos, Metro también realizará los estudios ambientales de proyectos que serán propiedad de otros organismos y que ellos mismos operarán. Esto podría pasar en proyectos de autopistas que sean propiedad y sean operados por el California Department of Transportation (Caltrans) o en proyectos ferroviarios propiedad de Amtrak, Metrolink y del servicio de trenes de carga.

Cuando Metro es el coordinador del estudio y un documento ambiental completo es necesario, Metro tiene la obligación de llenar un Informe de Impacto Ambiental (Environmental Impact Report, EIR), de conformidad con la CEQA. Si el proyecto busca financiamiento federal, la agencia federal correspondiente debe hacer una Declaración de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement, EIS), de conformidad con la NEPA.

La agencia federal correspondiente se determina en función del enfoque del proyecto propuesto:

- > Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA) para proyectos de autobuses y trenes
- > Administración Federal de Autopistas (Federal Highway Administration, FHWA) para proyectos de autopistas
- > Administración Federal Ferroviaria (Federal Railroad Administration, FRA) para proyectos ferroviarios (Amtrak, Metrolink, trenes de carga)

Hay varios pasos que incluyen un proceso completo de revisión ambiental. En los pasos iniciales se presentan varias opciones conocidas como “alternativas de proyecto”, para que el público las revise y comente. En los pasos posteriores del proceso, el número de alternativas se va reduciendo con base en el análisis técnico y la respuesta del público. Tal como se avanza la evaluación se realizan estudios más detallados sobre las alternativas que siguen en pie. El público tiene la posibilidad de aportar sus opiniones durante todo el proceso.

Para obtener más información sobre la revisión ambiental, visite metro.net/enviroreview.

Manténgase informado e involucrado

Durante todo el proceso de desarrollo y de construcción del proyecto, habrá muchas formas de enterarse de la últimas noticias, involucrarse y aportar comentarios. Entre ellas están:

- > Ser parte de la lista de correos del proyecto para recibir noticias y actualizaciones
- > Revisar la información del sitio web del proyecto
- > Seguir las redes sociales del proyecto (Facebook, Twitter, Instagram, etc.)
- > Asistir a reuniones relacionadas con el proyecto
- > Ponerse en contacto con personal de Metro que trabaja en el proyecto vía telefónica, correo postal o electrónico

We are planning a better commute on the 405.

I-405 SEPULVEDA PASS EXPRESSLANES PROJECT Fact Sheet



Metro®



SUMMER 2021

Project Overview

Metro has a plan to make it easier to get around. The I-405 Freeway through the Sepulveda Pass is especially challenging and complex, and Metro has several projects in this area. Along with better transit and other improvements, Metro is working in coordination with the California Department of Transportation (Caltrans) to evaluate alternatives to convert the existing high-occupancy toll (HOV) lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, in both directions of I-405 between I-10 and US-101. The I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Project will include a new overhead tolling system and signage on adjacent portions of the I-405 corridor.

This project's purpose is to reduce congestion and improve the overall movement of people and goods on the I-405 project corridor by:

- > Improving traffic flow and enhancing freeway capacity and travel times
- > Providing additional, sustainable mobility options
- > Delivering resources to facilitate future transportation improvements, including multi-modal options, within the project corridor
- > Providing consistency and increasing continuity of the ExpressLanes network

About ExpressLanes

Metro ExpressLanes are designed to improve traffic flow and provide motorists, including solo drivers, a more reliable travel option in LA County. ExpressLanes allow carpools, vanpools and buses to travel for free (with a FasTrak® Flex transponder), while also providing single occupant vehicles the option to pay a toll to use the lane. Tolls for vehicles that don't qualify for free travel are calculated based on traffic conditions and vary according to the level of congestion – tolls are higher when traffic congestion is heavier and lower when traffic is lighter. Currently, Metro operates ExpressLanes on the I-110 and I-10 freeways in LA County and is expecting to have an ExpressLanes facility on I-105, between I-605 and I-405, in operation ahead of the 2028 Los Angeles Olympic and Paralympic Games. Metro is also evaluating possible ExpressLanes on I-605 between I-105 and I-10 as well as extending the existing I-10 ExpressLanes to the San Bernardino County line.

Environmental Planning Process

A Project Approval/Environmental Document (PA/ED) – including the project report and the environmental document – is being developed to evaluate the potential implementation of ExpressLanes on the I-405 Sepulveda Pass. The project report will be prepared at a 30% level of design, while the environmental document will be prepared as an Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA) and an Environmental Impact Statement (EIS) in accordance with the National Environmental Policy Act (NEPA). Caltrans will serve as lead agency for the EIR/EIS, which will include supporting studies to assess potential project effects on traffic, visual, archaeological, water, noise, air quality, biology, geology, hazardous waste, energy, paleontology and community resources. The environmental phase includes public commenting opportunities during scoping and following the release of the Draft EIR/EIS. This phase is anticipated to conclude in fall 2023* with the release of the Final EIR/EIS. This environmental process has no association with other projects operating within the designated corridor limits.

Concurrent with the PA/ED phase, a Concept of Operations (ConOps) and a Traffic and Revenue (T&R) – Level III Study will also be prepared. The ConOps will define operational policies, toll collection systems and facility design. The T&R will estimate toll rates and potential toll revenue for this corridor.

**This timeline is subject to change based on various factors, including opportunities.*

Project Area

The project corridor traverses the City of Los Angeles and the communities of Sherman Oaks, Encino, Bel Air, Brentwood, Westwood and West Los Angeles.

This corridor also provides a vital connection to surrounding areas, including the San Fernando Valley, the Westside, Las Virgenes-Malibu, South Bay, North Los Angeles County and Orange County.

Background

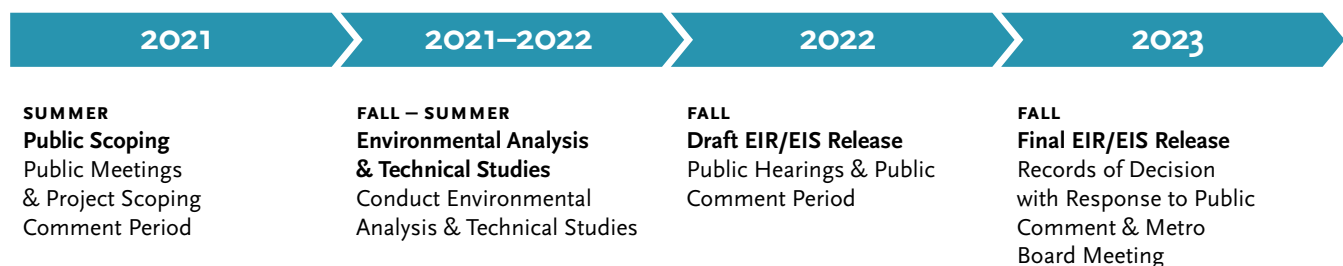
The I-405 Sepulveda Pass corridor between I-10 and US-101 experiences heavy demand during peak commute hours that exceeds the freeway's capacity. Between 2009 and 2014, Metro, in conjunction with Caltrans, launched the I-405 Sepulveda Pass Improvements Project, which included adding a new northbound HOV lane on the I-405 Freeway between I-10 and US-101.

Traffic congestion continues impacting the project corridor with 289,000 vehicles traversing the corridor per day prior to the COVID-19 pandemic, with those averages now expected to return to similar levels. Commuters generally averaged 56 hours of delay yearly in 2019. Further, vehicle hours of delay in both the existing high-occupancy vehicle and mixed flow lanes within the corridor are projected to increase by 22% through 2050. The existing HOV lanes are classified as "degraded," as defined by federal standards, meaning that speeds on the HOV lanes are less than 45 miles per hour more than 10% of the time. Additionally, peak commute rush hour speeds average less than 45 miles per hour for 75% or more of the time (or 16+ weekdays per month).

In December 2017, as part of the Countywide ExpressLanes Strategic Plan, Metro completed a Level II Traffic and

Revenue (T&R) study evaluating ExpressLanes on the I-405 to explore traffic operations and potential revenue related to performance measures. This study provides the basis for detailed evaluation of toll scenarios impacting level of service, the movement of people through the corridor, travel time reliability and future net revenue projections. Based on that analysis, the I-405 Sepulveda Pass was recommended for further evaluation as a potential (Tier 1) ExpressLanes corridor within 10 years.

Schedule



ONGOING PUBLIC PARTICIPATION

Schedule subject to change.

COUNTYWIDE EXPRESSLANES STRATEGIC MAP



Funding

The I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Project is funded by \$260 million provided by Measure M, the local sales tax passed by LA County voters in 2016. Additional funding sources will be explored as the project advances through the project development process.

Nearby Projects

Metro's plan includes several projects to improve mobility in this area. Metro is beginning to study the Sepulveda Transit Corridor Project**, a high-capacity rail solution, to improve travel between the San Fernando Valley, the Westside and Los Angeles International Airport (LAX). Additional information on the Sepulveda Transit Corridor is available at metro.net/sepulvedacorridor.

The I-405 Comprehensive Multimodal Corridor Plan** will create a comprehensive planning vision for the I-405 in LA County to define shared mobility goals that are responsive to the community's needs and provide a mechanism for projects in this corridor to compete for state funding. Additional information on the I-405 Comprehensive Multimodal Corridor Plan is available at metro.net/405cmcp.

Metro's Traffic Reduction Study** will explore how to reduce traffic through congestion pricing (i.e. tolls) and providing more high-quality transportation options. Additional information on the Traffic Reduction Study is available at metro.net/trafficreduction.

***Each Project is subject to its own unique planning and environmental review process.*

Stay Connected


As part of the environmental planning process, Metro will lead a robust stakeholder engagement program with the goal of building an inclusive vision that balances the unique needs of corridor stakeholders.


Metro is committed to equity, transparency and maximizing public participation, and will provide information to encourage corridor stakeholders to be educated, informed and provide valuable input at key milestones.

Outreach considerations will be incorporated to include minority, low-income, limited English proficiency populations and persons with disabilities. All project information materials are provided in English and Spanish.

To sign-up for regular project updates and notifications or to submit comments, please contact us.

CONTACT US

 Alice Tolar, Project Manager
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-11-1
Los Angeles, CA 90012

 213.922.4860

 405expresslanes@metro.net

 metro.net/405expresslanes

Estamos planeando un mejor viaje en la autopista 405.

PROYECTO DE EXPRESSLANES DEL PASO DE SEPULVEDA POR LA I-405
Hoja informativa



Metro®



VERANO 2021

Descripción del proyecto

Metro tiene un plan para que sea más fácil transportarse. La I-405 que atraviesa el Paso de Sepulveda es especialmente desafiante y compleja, y Metro tiene varios proyectos en esta área. Junto con un mejor transporte y otras mejoras, Metro está trabajando en coordinación con el Departamento de Transporte de California (Caltrans, en inglés) para evaluar alternativas para convertir los carriles de peaje de alta ocupación (HOV, en inglés) actuales en carriles de peaje de alta ocupación con precios dinámicos, llamados ExpressLanes, en ambas direcciones de la I-405 entre la I-10 y US-101. El proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405 incluirá un nuevo sistema de peaje y señalizaciones en partes adyacentes del corredor de la I-405.

El objetivo de este proyecto es reducir la congestión y mejorar el movimiento general de personas y mercancías en el corredor del proyecto de la I-405 al:

- > Mejorar el flujo de tráfico, así como la capacidad de las autopistas y tiempos de viaje.
- > Proporcionar opciones de movilidad adicionales y sostenibles
- > Entregar recursos para facilitar futuras mejoras de transporte, incluyendo opciones multimodales, dentro del corredor del proyecto
- > Dar coherencia y una mayor continuidad a la red de ExpressLanes

Acerca de los ExpressLanes

Los ExpressLanes de Metro están diseñados para mejorar el flujo del tráfico y brindar a los conductores, incluyendo a los conductores que viajan solos, una opción de viaje más confiable en el Condado de Los Angeles. Los ExpressLanes permiten que los vehículos o camionetas de viaje compartido y autobuses viajen gratis (con un transpondedor FasTrak® Flex), y a la vez también les brinda a los vehículos de un solo ocupante la opción de pagar un peaje para usar el carril. Los peajes para los vehículos que no viajan gratis se calculan con base en las condiciones del tráfico y varían de acuerdo con el nivel de congestión - los peajes son más altos cuando la congestión del tráfico es mayor y más bajos cuando el tráfico es menor. Actualmente, Metro opera ExpressLanes en las autopistas I-110 y la I-10 en el Condado de Los Angeles y espera tener operando una instalación de ExpressLanes en la I-105, entre la I-605 y la I-405, antes de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos 2028 de los Los Angeles. Metro también está evaluando la posibilidad de tener ExpressLanes en la I-605 entre la I-105 y la I-10 así como ampliar los ExpressLanes actuales en la I-105 a la línea del Condado de San Bernardino.

Proceso de planeación ambiental

Se está elaborando una Aprobación de Proyecto/Documento Ambiental (PA/ED, en inglés) - incluyendo el informe del proyecto y el documento ambiental - para evaluar la posible implementación de ExpressLanes sobre el Paso de Sepulveda por la I-405. El informe del proyecto se elaborará a un nivel de diseño del 30%, mientras que el documento ambiental se elaborará como un Informe de Impacto Ambiental (EIR, en inglés) bajo la Ley de Calidad Ambiental de California y una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, en inglés) de acuerdo con la Ley Nacional de Política Ambiental. Caltrans servirá como la agencia líder para el EIR/EIS, que incluirá estudios complementarios para evaluar los posibles efectos del proyecto en los recursos de tráfico, visuales, arqueológicos, de agua, ruido, calidad del aire, biológicos, geológicos, de desechos peligrosos, energéticos, paleontológicos y comunitarios. La fase ambiental incluye oportunidades de para hacer comentarios públicos durante la definición del alcance y después de la publicación del Borrador del EIR/EIS. Se tiene previsto que esta fase concluya en el otoño de 2023* con la publicación del EIR/EIS Final. Este proceso ambiental no tiene relación con otros proyectos que operan dentro de los límites del corredor designado.

Simultáneamente con la fase PA/ED, también se elaborará un Estudio de Concepto de Operaciones y de Tráfico e Ingresos (T&R) - Nivel III. El ConOps definirá las políticas operativas, los sistemas de cobro de peajes y el diseño de las instalaciones. El T&R calculará las tarifas de peaje y los posibles ingresos por peaje para este corredor.

**Este calendario está sujeto a cambios con base en varios factores, incluyendo oportunidades.*

Área del proyecto

El corredor del proyecto atraviesa la Ciudad de Los Angeles y las comunidades de Sherman Oaks, Encino, Bel Air, Brentwood, Westwood y West Los Angeles.

Este corredor también brinda una conexión vital con las áreas circundantes, incluyendo San Fernando Valley, Westside, Las Virgenes-Malibu, South Bay, el norte del Condado de Los Angeles y el Condado de Orange.

MAPA DEL PROYECTO



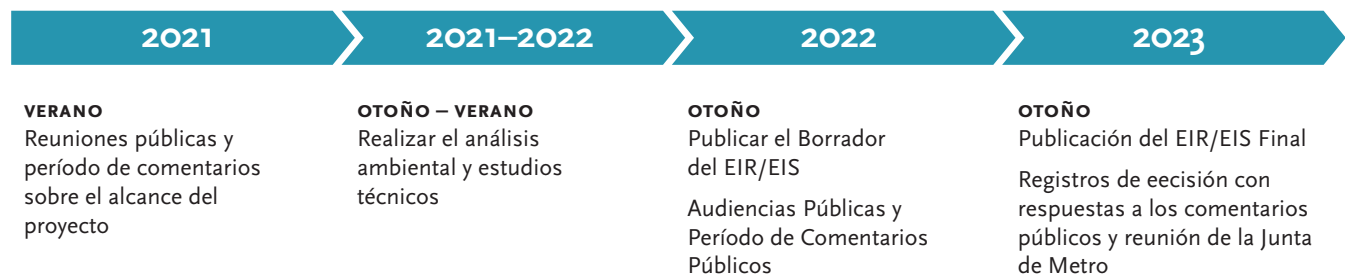
Antecedentes

El corredor del Paso de Sepulveda por la I-405 entre la I-10 y US-101 tiene una gran demanda durante las horas pico que sobrepasan la capacidad de la autopista. Entre 2009 y 2014, Metro, junto con Caltrans, lanzó el proyecto de Mejoramientos del Paso de Sepulveda por la I-405, que incluyó la adición de un nuevo carril HOV en dirección norte en la I-405 entre la I-10 y US-101.

La congestión del tráfico continúa impactando el corredor del proyecto con los 289,000 vehículos que atraviesan el corredor al día antes de la pandemia de COVID-19, y ahora se espera que esos promedios regresen a niveles similares. Los viajeros generalmente promediaron 56 horas de retraso al año en 2019. Además, se prevé que las horas de retraso de los vehículos tanto en los carriles de alta ocupación como en los carriles de flujo mixto actuales dentro del corredor aumenten en un 22% para el 2050. Los carriles HOV actuales se clasifican como “degradados”, según la definición de las normas 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 en las horas pico son en promedio de menos de 45 millas por hora para el 75% o más del tiempo (o 16+ días laborables al mes).

En diciembre de 2017, como parte del Plan Estratégico de los ExpressLanes en todo el condado, Metro concluyó un estudio de T&R de Nivel II en el que evalúa los ExpressLanes en la I-405 para analizar las operaciones de tráfico y los posibles ingresos relacionados con las medidas de desempeño. Este estudio brinda la base para una evaluación detallada de los escenarios de peaje que afectan el nivel de servicio, el movimiento de personas a través del corredor, la confiabilidad del tiempo de viaje y las proyecciones de ingresos netos futuros. Con base en dicho análisis, se recomendó que el Paso Sepulveda de la Autopista I-405 se sometiera a una evaluación adicional como un posible corredor de los ExpressLanes (Nivel 1) dentro de 10 años.

Calendario



PARTICIPACIÓN PÚBLICA CONTINUA

El calendario está sujeto a cambios.

MAPA ESTRATÉGICO DE LOS EXPRESSLANES POR TODO EL CONDADO



Financiamiento

El proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepúlveda por la I-405 está financiado con \$260 millones, proporcionados por la Medida M, el impuesto local sobre las ventas aprobado por los votantes del Condado de Los Angeles en 2016. Se analizarán otras fuentes de financiamiento adicionales a medida que el proyecto avance al proceso de desarrollo del proyecto.

Proyectos cercanos

El plan de Metro incluye varios proyectos para mejorar la movilidad en esta área. Metro está comenzando a estudiar el Proyecto del Corredor de Transporte de Sepúlveda, una solución de trenes de alta capacidad, para mejorar los viajes entre San Fernando Valley, el Westside y el Aeropuerto Internacional de Los Angeles (LAX). Puede encontrar información adicional sobre el Proyecto del Corredor de Transporte de Sepúlveda en metro.net/sepulvedacorridor.

El Plan Integral del Corredor Multimodal de la I-405 creará una visión de planeación integral para la I-405 en el Condado de Los Angeles para definir objetivos de movilidad compartida que respondan a las necesidades de la comunidad y proporcionen un mecanismo para que los proyectos en este corredor compitan por financiamiento estatal. Puede encontrar información adicional sobre el Plan Integral del Corredor Multimodal de la I-405 en metro.net/405cmcp.

El Estudio de Reducción de Tráfico de Metro** analizará cómo reducir el tráfico a través de tarifas de congestión (es decir, peajes) y brindar más opciones de transporte de alta calidad. Puede encontrar información adicional sobre el Estudio de Reducción de Tráfico en metro.net/trafficreduction.

***Cada proyecto está sujeto a su propio y exclusivo proceso de planeación y revisión ambiental.*

Manténgase conectado


Como parte del proceso de planeación ambiental, Metro liderará un sólido programa de participación de las partes interesadas con el fin de construir una visión inclusiva que equilibre las necesidades únicas de las partes interesadas del corredor.

Metro está comprometida con la equidad, transparencia y maximización de la participación pública, y proporcionará información para fomentar que las partes interesadas del corredor sean educados, informados y brinden aportes valiosos en hitos clave.

Se incluirán consideraciones de alcance para incluir a las poblaciones minoritarias, de bajos ingresos, con dominio limitado del inglés y personas con discapacidades. Todo el material informativo del proyecto se proporciona en inglés y español.

Para registrarse para recibir actualizaciones y notificaciones del proyecto o enviar comentarios, comuníquese con nosotros a través de los siguientes métodos.

CONTÁCTENOS

 Alice Tolar, Gerente de Proyecto
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-11-1
Los Angeles, CA 90012

 213.922.4860

 405expresslanes@metro.net

 metro.net/405expresslanes



I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Project

Frequently Asked Questions

Metro has a plan to make it easier to get around. The I-405 Freeway through the Sepulveda Pass is especially challenging and complex, and Metro has several projects in this area. Along with better transit and other improvements, Metro is working in coordination with the California Department of Transportation (Caltrans) to evaluate alternatives to convert the existing carpool lanes to dynamically-priced, high-occupancy toll (HOT) lanes, called ExpressLanes, in both directions of I-405 between I-10 and US-101. The [I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes Project](#) will include a new overhead tolling system and signage on adjacent portions of the I-405 corridor.

1. OVERVIEW

1.1 Who is leading the project?

Metro is conducting the environmental planning process in coordination with Caltrans, who is the owner/operator of public highways in California. Caltrans is the lead agency for the Environmental Impact Report (EIR) under the California Environmental Quality Act (CEQA) and an Environmental Impact Statement (EIS) in accordance with the National Environmental Policy Act (NEPA). In addition, Metro is a funding partner and is responsible for transportation improvements in LA County, including the planning of the I-105 ExpressLanes and I-10 ExpressLanes Extension and operation of the Metro ExpressLanes on the I-10 and I-110 freeways.

1.2 Why is the project needed?

The Sepulveda Pass segment of I-405, between US-101 and I-10, provides a vital connection in Los Angeles County between the San Fernando Valley, Westside, and South Bay communities, and has a current daily traffic volume of 289,000 vehicles. This corridor serves various employment, educational, health, cultural and entertainment centers, and also serves as a key link to other significant regional destinations, including the Los Angeles International Airport (LAX), the nation's second busiest airport. This segment of I-405 is one of the most congested highways in the U.S., with an average of 56 hours of delay annually per commuter in 2019. Making things worse, the existing vehicle hours of delay experienced in the HOV and general-purpose lanes is projected to increase by 22% through 2050. The congestion on the I-405 Project Corridor is also causing motorists to seek



Metro



I-405 SEPULVEDA PASS EXPRESSLANES PROJECT



alternative routes, including Sepulveda Boulevard and other nearby residential streets and canyons. However, local streets do not provide effective travel route alternatives due to physical inadequacies, numerous traffic signals, access conflicts, and congestion.

1.3 What is the current project status? *(Response updated September 9, 2021)*

The project is in the environmental phase and is currently undergoing a formal scoping process that began on August 3, 2021. The scoping process was originally set to include a 30-day comment period, but was recently extended to 60 days through October 1, 2021. The comment period was accompanied by virtual public scoping meetings (held on [August 14, 17 and 18, 2021](#)) to share project updates and promote the submittal of public comments. The intent of the scoping process is to gather input on the purpose and need for the project, the proposed alternatives, environmental issues, local projects that may be proposed in the study area, and the community participation approach. The scoping comments will help inform the areas that may need to be addressed by the environmental and technical studies being developed in support of the Draft EIR/EIS, anticipated for public release in Fall 2022. The release of the Draft EIR/EIS will include a comment period and public hearings to solicit public input.

1.4 What is the anticipated project cost, and how will the project be funded?

The project cost estimate is being evaluated as part of the environmental review process and will be available in the Draft EIR/EIS, expected release in Fall 2022. The project has \$260 million in funding from Measure M, the local sales tax passed by LA County voters in 2016. Additional funding sources will be explored as the project advances through the project development process.

2. EXPRESSLANES

2.1 What are ExpressLanes?

ExpressLanes are designed to improve traffic flow and provide motorists, including solo drivers, a more reliable travel option. ExpressLanes allow those meeting occupancy requirements to travel for free, while also providing single occupant vehicles the option to pay a toll to use the lane. Tolls for vehicles that don't qualify to travel for free are calculated based on traffic conditions and vary according to the level of congestion – tolls are higher when traffic congestion is heavier and lower



Metro





when traffic is lighter. The Metro ExpressLanes Program was initiated as a one-year demonstration to assess the use of congestion pricing to ease traffic on LA County freeways. Currently, Metro operates ExpressLanes on the I-110 and I-10 freeways in LA County, and construction of the I-105 ExpressLanes is expected to start in 2024. To learn more, visit the Metro ExpressLanes [website](#).

2.2 Do all drivers have to pay to access the ExpressLanes? How do you pay?

No, ExpressLanes allow those meeting the occupancy requirements for the corridor and motorcycles to travel free (like an HOV lane) but also allow single occupant vehicles the option to pay a toll to travel in the lane. Drivers with a qualified Clean Air Vehicle (CAV) decal pay a discounted toll. A “FasTrak Flex®” device allows drivers to declare the number of people (1, 2, 3+) in the vehicle enabling HOV discounts and toll-free trips on the I-10 and I-110 Metro ExpressLanes. FasTrak is an electronic-only toll collection system used in California allowing drivers to drive through designated “FasTrak Only” lanes paying tolls without stopping. Drivers with a non-switchable FasTrak transponder will always pay a toll regardless of the number of occupants in the vehicle. Drivers wanting the option to travel toll-free on the Metro ExpressLanes must upgrade to FasTrak Flex®, which can be used on all toll facilities in California.

Under the new Metro ExpressLanes Pay as You Go pilot, the cost of using the ExpressLanes without a valid FasTrak account/transponder has been reduced to \$4 (from \$25) plus the posted toll rate. The Pay as You Go Notice of Toll Evasion will be mailed to the owner of the vehicle (as registered with the DMV) who is responsible for paying the toll amount, plus a \$4 processing fee. If not paid by the date on the notice, additional penalties and fees will be applied. This option, however, does not allow qualifying carpoolers to access the ExpressLanes at no cost as it’s only available to vehicles equipped with a “FasTrak Flex®” device.

2.3 Why consider ExpressLanes as a solution instead of adding more HOV lanes?

Much of the existing I-405 HOV lanes (one lane in each direction) within the project limits are not performing as originally intended as they do not offer trip reliability and improved travel times to carpoolers. As such, ExpressLanes offer a potential solution to improve trip reliability, travel times and traffic flow as well as proactively manage and sustain mobility within the corridor. The project seeks to ease highway and local congestion created by the more than 289,000 cars that travel daily



Metro





through the Sepulveda Pass by providing a mobility alternative. In addition, the ExpressLanes provide a choice to single occupant drivers to save time when necessary.

2.4 How does this benefit carpoolers and transit riders?

Incentives are available to Metro ExpressLanes users that are frequent carpoolers and transit riders, through the Carpool Loyalty (a FasTrak rewards program), and the Transit Rewards Program (a use credits rewards program). The Carpool Loyalty Program automatically enters Metro ExpressLanes FasTrak account holders who use the lanes as carpoolers into a monthly drawing for a chance to win toll credits. Frequent transit riders and FasTrak account holders can also earn a \$5 toll credit to use on the I-10 and I-110 Metro ExpressLanes through the [Transit Rewards](#) program. The Transit Rewards Program is the first of its kind in the transit and toll industry. Furthermore, Metro intends to use net toll revenue to increase transit service in the corridor, as is currently done on the I-10/I-110 ExpressLanes

2.5 What happens to the surplus toll revenue from the ExpressLanes?

State law requires toll revenues generated from the Metro ExpressLanes be reinvested in the corridor from which they were generated. If ExpressLanes are added to the I-405 Sepulveda Pass corridor, Metro would use the toll revenues first to pay for the cost of operating the ExpressLanes, including roadway and equipment maintenance, administration, toll collection, debt service, customer service, California Highway Patrol enforcement and Freeway Service Patrol tow trucks. Additional revenues would be reinvested in discount programs for Metro ExpressLanes customers through the Low-Income Assistance Plan, Carpool Loyalty, and the Transit Rewards Program. Remaining revenues could be reinvested into local corridor jurisdictions to improve transit service, transportation infrastructure and systems.

2.6 How will the ExpressLanes program address equity concerns?

The Metro ExpressLanes program currently offers qualifying LA County residents a one-time \$25 credit when they set up their FasTrak account (proof of eligibility required). The \$25 credit can be applied to either the transponder deposit or pre-paid toll deposit. With this plan, the \$1 monthly account maintenance fee is also waived. To qualify for the Low-Income Assistance Plan, applicants must be LA County residents and have an annual household income equal to or less than twice the





Federal Poverty Level (updated on an annual basis) and provide proof of eligibility. [Click here](#) or visit metroexpresslanes.net for additional details.

3. ALTERNATIVES & OPERATIONS

3.1 What are the proposed alternatives for this Project?

The proposed project is considering build alternatives intended to reduce congestion, encourage carpooling and transit, improve trip reliability, reduce degradation of the carpool lanes, increase person throughput, and apply technology to help manage traffic. In addition to the general improvements described below for each of the build alternatives (alternatives 2-5), these would require the construction of retaining walls and sound walls, utility improvements, and drainage improvements as well as toll and communication infrastructure and modification/installation of overhead signs.

- **Alternative 1:** Existing Conditions (no build)
- **Alternative 2:** Convert HOV to one ExpressLane
- **Alternative 3:** Convert HOV to two ExpressLanes (non-standard lane widths)
- **Alternative 4:** Convert HOV to two ExpressLanes (standard lane widths)
- **Alternative 5:** Add an additional HOV lane (non-standard lane and shoulder widths)

3.2 Where are the proposed ExpressLanes access points along the I-405 Sepulveda Pass?

The project aims to maintain the existing I-405 Sepulveda Pass HOV access points to also serve the proposed ExpressLanes. However, the access points will be reviewed based on the analysis and results of supporting technical studies. The existing southbound HOV access points within the project area are (from north to south): Valley Vista Bl, Skirball Center Dr/Mulholland Dr, Getty Center Dr, Sunset Bl, Wilshire Bl/Santa Monica Bl, W Olympic Bl/W Pico Bl, and Venice Bl. The existing northbound HOV access points include (from south to north): just prior to the Santa Monica Bl/Wilshire Bl access point, Sunset Bl/Moraga Dr, just prior to the Getty Center Dr HOV access point, Skirball Center Dr/ Mulholland Dr, Ventura Bl and Burbank Bl.





Metro[®]



I-405 SEPULVEDA PASS EXPRESSLANES PROJECT



3.3 When will this project be constructed?

The project is targeted for completion in advance of the 2028 Los Angeles Olympic and Paralympic Games. If a build alternative is selected, the anticipated construction timeline will be defined in the Draft EIR/EIS.

3.4 Is Metro considering a future extension of the proposed Sepulveda Pass ExpressLanes to connect with the future I-105 ExpressLanes?

Yes, the entire stretch of the I-405 in LA County is envisioned as part of the Metro ExpressLanes Network and would allow for future connections to the environmentally cleared I-105 ExpressLanes as well as the existing I-110 ExpressLanes. Due to the success of the I-10 and I-110 ExpressLanes, the Metro Board directed staff to prepare the [Countywide ExpressLanes Strategic Plan \(Plan\)](#) that identifies and recommends potential corridors that could benefit from ExpressLanes conversion which are organized into three tiers of projects comprising a 310-mile ExpressLanes network. The Plan identifies the corridor limits proposed for this project (from US-101 to I-10) as well as the remaining southern portion of I-405 (from I-10 to the LA/Orange County line) as Tier 1 priority projects for implementation within 5-10 years. As such, the Sepulveda Pass is considered as a potential first phase of the Metro ExpressLanes program envisioned for I-405 in LA County. Separate environmental planning processes are anticipated for the future phases of the I-405 ExpressLanes program.

3.5 How will traffic flow be managed on the ExpressLanes to minimize congestion issues currently experienced in High Occupancy Vehicle (HOV) lanes?

ExpressLanes are dynamically priced to ensure vehicles travel at least 45 miles per hour (as required by law), so reliability and time savings are maintained. The I-110/I-10 ExpressLanes rates are updated based on real-time traffic demand on the facility, with prices increasing or decreasing based on the current usage of the ExpressLanes. By using variable pricing to manage travel demand, traffic flow in the ExpressLanes is continuously managed to maintain speed and flow, providing a more reliable option to the heavily congested general purpose and HOV lanes during peak periods.





3.6 How will rates in the ExpressLanes be determined?

Tolls for vehicles that don't qualify to travel for free are calculated based on traffic conditions and vary according to the level of congestion – tolls are higher when traffic congestion is heavier and lower when traffic is lighter within the ExpressLanes.

3.7 How will toll evasions be enforced on the proposed ExpressLanes?

In order for Metro ExpressLanes to operate efficiently, enforcement will be multi-faceted utilizing California Highway Patrol services, technology and facility design. The FasTrak Flex® transponder occupancy setting (1, 2, 3+) are visible on beacon lights which help CHP perform a visual verification of the vehicle and cite non-compliant drivers. In addition, the Occupancy Detection System is an automated detection system that helps the Metro ExpressLanes back-office know if the FasTrak Flex® switch setting matches the number of people in the vehicle. There can also be channelizers on the road that help separate the general-purpose lanes from the ExpressLanes.

4. ENVIRONMENTAL

4.1 What is the environmental process for this project? What type of documents are being prepared?

The Project is in the Project Approval/Environmental Document (PA/ED) Phase (environmental planning phase). Metro, in coordination with Caltrans as the California Environmental Quality Act (CEQA) and National Environmental Policy Act (NEPA) lead agency, will prepare an EIR/EIS pursuant to CEQA and NEPA, respectively. The project is in the initial stage of the environmental planning phase, with a formal scoping process anticipated in Summer 2021. The scoping process will include a 30-day comment period, accompanied by public scoping meetings. The scoping comments will help inform the areas that may need to be addressed by the environmental and technical studies being developed in support of the Draft EIR/EIS, anticipated for public release in Fall 2022. The release of the Draft EIR/EIS will include a comment period and public hearings to solicit public input.

Metro will also prepare a Concept of Operations (ConOps) and a Traffic and Revenue (T&R) Study concurrently with the PA/ED phase. The purpose of the ConOps will be to define facility design, toll collection systems, and operating policies such as ingress/egress locations for the ExpressLanes, signage, enforcement, and toll policies. The purpose of the T&R Study is to consider factors such as





congestion, roadway capacity, and potential time savings to estimate toll rates and the potential revenue that could be generated.

4.2 What types of impacts are being evaluated? How will impacts be addressed?

The EIR/EIS will evaluate potential impacts of the Project on the environment and addresses issues consisting of, but not limited to, air quality, noise, visual, traffic, and community impacts during and after construction. The EIR/EIS will include a comprehensive description of the Project and the proposed alternatives, evaluate the Project's effects on the environment, and inform decision-makers and the public of reasonable avoidance, minimization, and mitigation measures. The proposed alternatives will be evaluated through environmental studies, technical studies and design reviews to identify a preferred alternative.

4.3 If a build alternative is selected, will any properties adjacent to the I-405 corridor be impacted as part of this project?

The goal of the project is to limit the proposed project improvements to the existing right of way in order to avoid impacts to private properties, to the extent possible. Whether or not property is needed for a project alternative is determined through the environmental planning phase, in compliance with state and federal laws. During this phase, various project improvements are considered and evaluated, in addition to property that might possibly be needed for the project. For additional details, please refer to the Metro Property Acquisition [fact sheet](#).

4.4 How will Metro manage the construction impacts of this project?

As part of the EIR/EIS, a Mitigation Monitoring & Reporting Plan will be developed to outline the steps that will be used to avoid or reduce significant impacts of project construction. Metro will work to minimize impacts on commuters and nearby businesses, residents and property owners, as well as other project stakeholders. Mitigation measures might include setting construction times to reduce specific impacts or shorten the overall duration of certain construction activities, fencing and sound walls around staging areas, locating earth removal locations near major streets and freeways, specifying haul routes, etc. Improved communications, including signage and advertising, are typically employed to help maintain access and encourage ongoing patronage to businesses. In addition, a





dedicated Metro Construction Relations team will conduct proactive and continuous community outreach to keep stakeholders informed.

4.5 Who will select the Preferred Alternative and when is this decision anticipated?

Following the public review period for the Draft EIR/EIS, the project development team will recommend, and the Metro Board is expected to select, a Preferred Alternative by 2023. The Preferred Alternative will then be included as part of the development of the Final EIR/EIS with an expected completion date of fall 2023.

5. NEARBY PROJECTS

5.1 How does this project relate to other Metro projects?

Our region has a once-in-a-generation opportunity to redefine mobility on the Sepulveda Pass corridor, one of America’s most challenging travel corridors. As such, Metro is evaluating a variety of projects that could offer a range of multimodal mobility options to address existing and future transportation needs. The I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes is just one of the projects considering mobility improvements. Other projects include the Sepulveda Transit Corridor, I-405 Comprehensive Multimodal Corridor Plan (CMCP), and the Traffic Reduction Study.

5.2 How does this project relate to the I-405 Comprehensive Multimodal Corridor Plan?

Metro is leading the development of a comprehensive planning vision for the I-405 in LA County. The goal of the [I-405 Comprehensive Multimodal Corridor Plan \(CMCP\)](#) is to address the transportation demands in and around the corridor, understand the diverse users and communities relying on and impacted by the I-405 Corridor, solicit their feedback and demonstrate how multimodal improvements can ease congestion, efficiently move more people and goods, increase accessibility for all users, support our economy, and advance equitable outcomes for historically disadvantaged communities. The I-405 CMCP will capture the universe of planned transportation improvements within the I-405 CMCP Study Area, including the I-405 ExpressLanes Project. Additional information on the I-405 CMCP is available at metro.net/i405-cmcp.



Metro[®]



I-405 SEPULVEDA PASS EXPRESSLANES PROJECT



5.3 How does this project relate to Metro's Traffic Reduction Study?

The [Traffic Reduction Study](#) will explore how to reduce traffic through congestion pricing (i.e. tolls) and providing more high-quality transportation options. In early 2021, Metro introduced four early concepts that are being studied to see if a traffic reduction program pilot could be successful in our region, including parts of LA County that have long suffered from chronic traffic. One of the concepts includes the Santa Monica Mountains Corridor that will explore managing traffic on freeways and parallel roadways that cross the Santa Monica Mountains between I-405 and I-5 to reduce heavy congestion from trips between the LA Basin and the San Fernando Valley. With few roads across the mountains, terrible traffic has for decades plagued the roads in the area. This study is not expected to impact the environmental planning process for the I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes project. However, both projects will continue monitoring progress on each of the counterpart efforts and coordinate to avoid any potential conflicts. At the earliest, a traffic reduction pilot program would not begin until 2025 — after a lot more planning, public engagement and necessary approvals from the Metro Board of Directors and other governmental bodies. Additional information on the Traffic Reduction Study is available at metro.net/trafficreduction.

5.4 How does this project relate to the Sepulveda Transit Corridor project?

The [Sepulveda Transit Corridor](#) will connect the San Fernando Valley with the Westside and eventually with LAX via a high-speed, high-capacity transit line. Metro is preparing for the environmental analysis that will carefully evaluate each of the alternatives for the Project, including the alternatives being developed by the contractors procured through the Pre-Development Agreement process. This process was approved by the Metro Board and allows PDA partner teams to work with Metro during the Environmental Phase. The transit concepts included with the PDA proposals were a starting point to inform the alternatives Metro will evaluate during environmental review.

The Sepulveda Transit Corridor and I-405 Sepulveda Pass ExpressLanes projects will coordinate closely as both projects advance through their respective environmental processes and more information about potential impacts is developed.

Additional information on the Sepulveda Transit Corridor is available at metro.net/sepulvedacorridor.



Metro





5.5 If built, are the ExpressLanes going to be used until the Sepulveda Transit Corridor project is complete or will they remain after?

The ExpressLanes would remain after the transit project is complete, providing transportation options for residents and commuters of LA County.

5.6 Does the ExpressLanes project moving forward preclude the possibility of building the Sepulveda Transit Corridor project along the median of the I-405 Freeway?

The Sepulveda Transit Corridor Project assumes implementation of the I-405 ExpressLanes. Close coordination within Metro and with public agencies, including Caltrans, will be needed as both projects move through the environmental process.

5.7 What is the relationship between the I-405 ExpressLanes and the Sepulveda Transit Corridor monorail alternatives?

Two of the five Sepulveda Transit Corridor alternatives include an elevated monorail alignment in the ROW of I-405. It is expected that these monorail alternatives would coexist with the ExpressLanes, and that neither project would compromise the performance of the other. Designs for the Sepulveda Transit Corridor alternatives, including the monorail alternatives, will be further defined and analyzed during that project’s upcoming environmental phase.

6. PUBLIC INVOLVEMENT

6.1 How can local communities and the general public participate in this process?

A robust stakeholder engagement program will be implemented in support of the project’s environmental planning process with the goal of building an inclusive vision that balances the unique and diverse needs of the corridor stakeholders. Metro is committed to a comprehensive outreach program that provides project stakeholders with the necessary information, tools and resources to become and remain engaged and informed and provide valuable input at key milestones.

Members of the public and other interested parties are encouraged to participate at public engagement activities, including, but not limited to scoping meetings and public hearings. In addition, comment periods will be offered during the scoping period (30 days) and during the review period for the Draft EIR/EIS. Engagement





with low-income and minority communities and organizations will also be a key component of this process to ensure equity concerns are considered and addressed as part of this phase of the project. Please sign-up to receive project updates and details on opportunities to get involved.

6.2 How can I stay involved?

Metro welcomes your input on the upcoming effort, including comments during the scoping period expected in summer 2021. Please share your thoughts and comments using any of the contact methods listed below. Metro does not share your contact information with third parties.

To sign-up for regular project updates/notifications or to submit comments, please use any of the following communication tools:



Alice Tolar, Project Manager
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-11-1
Los Angeles, CA 90012



213.922.4860



405ExpressLanes@metro.net



metro.net/405ExpressLanes



Metro





Proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405

Preguntas frecuentes

Metro tiene un plan para facilitar los desplazamientos. La autopista I-405 que atraviesa el paso de Sepulveda es especialmente desafiante y compleja, y Metro tiene varios proyectos en esta área. Junto con un mejor tránsito y otras mejoras, Metro trabaja en coordinación con el Departamento de Transporte de California (Caltrans) para evaluar alternativas para convertir los carriles de transporte compartido existentes en carriles de peaje de alta ocupación (HOT, por sus siglas en inglés) con precios dinámicos, llamados ExpressLanes, en ambas direcciones de la I-405 entre la I-10 y la US-101. [El proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405](#) incluirá un nuevo sistema de peajes aéreos y señalización en las porciones adyacentes del corredor I-405.

1. Resumen

1.1 ¿Quién es el líder del proyecto?

Metro lleva a cabo el proceso de planificación ambiental en coordinación con Caltrans, quien es el propietario/operador de las carreteras públicas en California. Caltrans es la agencia líder para el Informe de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) de acuerdo con la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés). Además, Metro es socio financiero y es responsable de las mejoras de transporte en el condado de Los Angeles, incluida la planificación de la extensión I-105 ExpressLanes e I-10 ExpressLanes y la operación de Metro ExpressLanes en las autopistas I-10 e I-110.

1.2 ¿Por qué el proyecto es necesario?

El segmento del Paso de Sepulveda por la I-405, entre la US-101 y la I-10, proporciona una conexión vital en el condado de Los Angeles entre las comunidades de San Fernando Valley, Westside y South Bay, y tiene un volumen de tráfico diario actual de 289,000 vehículos. Este corredor sirve a varios centros de empleo, educación, salud, cultura y entretenimiento, así como también es un enlace clave con otros destinos regionales importantes, incluido el Aeropuerto Internacional de Los Angeles (LAX), el segundo aeropuerto con más tránsito del país. Este segmento de la I-405 es una de las carreteras más congestionadas de EE. UU., con un promedio de 56 horas de retraso al año por viajero en 2019.





Para empeorar las cosas, se prevé que las horas de retraso de los vehículos existentes en los carriles HOV y de uso general aumenten en un 22% hasta 2050. La congestión en el corredor del proyecto I-405 también hace que los automovilistas busquen rutas alternativas, incluido Sepulveda Boulevard y otras calles residenciales y cañones cercanos. Sin embargo, las calles locales no brindan alternativas de ruta de viaje efectivas debido a deficiencias físicas, numerosas señales de tráfico, conflictos de acceso y congestión.

1.3 ¿Cuál es el estado actual del proyecto? (respuesta actualizada en el 9 de septiembre de 2021)

El proyecto se encuentra en fase ambiental y actualmente está en proceso formal de alcance que comenzó el **3 de agosto de 2021**. El proceso de alcance se estableció originalmente para incluir un período de comentarios de 30 días, pero recientemente se extendió a 60 días hasta el **1 de octubre de 2021**. El período de comentarios fue acompañado con reuniones virtuales de alcance público (se llevaron a cabo en el [14, 17 y 18 de agosto de 2021](#)) para compartir las actualizaciones del proyecto y promover la presentación de comentarios públicos. La intención del proceso de determinación del alcance es recopilar información sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las alternativas que se hayan propuesto, los problemas ambientales, los proyectos locales que se puedan proponer en el área de estudio y el enfoque de participación comunitaria. Los comentarios de alcance ayudarán a informar las áreas que podría ser necesario abordar por los estudios ambientales y técnicos en desarrollo en apoyo del Borrado EIR/EIS, que se espera que se publique en el otoño de 2022. La publicación del Borrador EIR/EIS incluirá un período de comentarios y audiencias públicas para solicitar comentarios del público.

1.4 ¿Qué costo se anticipa que tenga el proyecto y cómo se financiará?

La estimación del costo del proyecto se está evaluando como parte del proceso de revisión ambiental y estará disponible en el Borrado EIR/EIS, que se publicará en el otoño de 2022. El proyecto cuenta con \$260 millones en fondos de la Medida M, el impuesto a las ventas local aprobado por los votantes del condado de Los Angeles en 2016. Se explorarán fuentes de financiación adicionales a medida que el proyecto avance en el proceso de desarrollo del proyecto.





2. ExpressLanes

2.1 ¿Qué son las ExpressLanes?

Las ExpressLanes están diseñadas para mejorar el flujo de tráfico y brindar a los conductores, incluidos los conductores que van solos, una opción de viaje más confiable. Las ExpressLanes permiten viajar gratis a aquellos que cumplen con los requisitos de ocupación, al mismo tiempo que les brinda a los vehículos de un solo ocupante la opción de pagar un peaje para usar el carril. Los peajes para los vehículos que no califican para viajar gratis se calculan en función de las condiciones del tráfico y varían según el nivel de congestión; los peajes son más altos cuando el congestionamiento del tráfico es más pesada y más bajos cuando el tráfico es más ligero. El programa Metro ExpressLanes se inició como una demostración de un año para evaluar el uso de los precios de congestión para facilitar el tráfico en las autopistas del condado de Los Angeles. Actualmente, Metro opera ExpressLanes en las autopistas I-110 e I-10 en el condado de Los Angeles, y se espera que la construcción de la I-105 ExpressLanes comience en 2024. Para obtener más información, visite [el sitio web de Metro ExpressLanes](#).

2.2 ¿Todos los conductores tienen que pagar para poder acceder a las ExpressLanes? ¿Cómo paga?

No, las ExpressLanes permiten que aquellos que cumplan con los requisitos de ocupación para el corredor y las motocicletas viajen gratis (como un carril HOV), pero también permiten que los vehículos de un solo ocupante tengan la opción de pagar un peaje para viajar en el carril. Los conductores con una calcomanía Clean Air Vehicle (CAV/Vehículo de Aire Limpio) calificado pagan un peaje con descuento. Un dispositivo "FasTrak Flex[®]" permite a los conductores declarar la cantidad de personas (1, 2, 3+) en el vehículo, lo que permite descuentos para vehículos de pasajeros y viajes gratuitos en los carriles I-10 e I-110 Metro ExpressLanes. FasTrak es un sistema de cobro de peaje exclusivamente electrónico que se utiliza en California que permite a los conductores conducir por carriles designados "FasTrak Only" pagando peajes sin detenerse. Los conductores con un transpondedor FasTrak no conmutable siempre pagarán un peaje independientemente del número de ocupantes del vehículo. Los conductores que deseen la opción de viajar sin costo en las Metro ExpressLanes deben actualizar a FasTrak Flex[®], que puede usarse en todas las instalaciones de peaje en California.



Metro





Bajo el nuevo piloto de Metro ExpressLanes Pay as You Go, el costo de usar las ExpressLanes sin una cuenta /transpondedor FasTrak válida se ha reducido a \$4 (de \$25) más la tarifa de peaje publicada. El Aviso de evasión de peaje de pago por uso se enviará por correo al propietario del vehículo (registrado en el DMV), quien es responsable de pagar el monto del peaje, más una tarifa de procesamiento de \$4. Si no se paga antes de la fecha del aviso, se aplicarán multas y tarifas adicionales. Sin embargo, esta opción no permite que a las personas que comparten un vehículo que califiquen accedan a las ExpressLanes sin costo alguno, ya que solo está disponible para vehículos equipados con un dispositivo "FasTrak Flex®".

2.3 ¿Por qué considerar las ExpressLanes como una solución en lugar de agregar más carriles HOV?

Gran parte de los carriles HOV de la I-405 existentes (un carril en cada dirección) dentro de los límites del proyecto no están funcionando como se pretendía originalmente, ya que no ofrecen confiabilidad de viaje ni mejora en los tiempos de viaje para aquellos en un automóvil compartido. Como tal, las ExpressLanes ofrecen una solución potencial para mejorar la confiabilidad y los tiempos de viaje, el flujo de tráfico, así como para administrar y mantener la movilidad de manera proactiva dentro del corredor. El proyecto busca aliviar la congestión local y vial creada por los más de 289,000 autos que viajan diariamente por el Paso de Sepúlveda al brindar una alternativa de movilidad. Además, las ExpressLanes brindan una opción a los conductores solitarios para ahorrar tiempo cuando sea necesario.

2.4 ¿Cómo beneficia esto a quienes comparten vehículo y quienes viajan en transporte público?

Los incentivos están disponibles para los usuarios de Metro ExpressLanes que son usuarios frecuentes de viajes compartidos y de transporte público, a través de Carpool Loyalty (un programa de recompensas de FasTrak) y el Transit Rewards Program (Programa de recompensas de Transit, un programa de recompensas de créditos de uso). El Carpool Loyalty Program ingresa automáticamente a los titulares de cuentas de Metro ExpressLanes FasTrak que usan los carriles como viaje compartido en un sorteo mensual para tener la oportunidad de ganar créditos de peaje. Los usuarios frecuentes del transporte público y los titulares de cuentas FasTrak también pueden ganar un crédito de peaje de \$5 para usar en las I-10 e I-110 Metro ExpressLanes a través del programa Transit Rewards. El programa [Transit Rewards](#) es el primero de su tipo en la industria del tránsito y el peaje. Además,



Metro





Metro tiene la intención de utilizar los ingresos netos por peaje para aumentar el servicio de tránsito en el corredor, como se hace actualmente en las ExpressLanes de la I-10 / I-110.

2.5 ¿Qué sucede con el excedente de ingresos por peajes de las ExpressLanes?

La ley estatal requiere que los ingresos por peajes generados por las Metro ExpressLanes se reinviertan en el corredor del cual fueron generados. Si se agregan ExpressLanes al corredor del Paso de Sepulveda por la I-405, Metro usaría los ingresos del peaje primero para pagar el costo de operación de las ExpressLanes, incluido el mantenimiento de carreteras y equipos, administración, cobro de peajes, servicio de deudas, servicio al cliente, Patrulla de Carreteras de California Camiones de remolque de patrulla de servicio de aplicación de la autopista y de la autopista. Los ingresos adicionales se reinvertirían en programas de descuento para los clientes de las Metro ExpressLanes a través del Low-Income Assistance Plan (Plan de asistencia para personas de bajos ingresos), Carpool Loyalty y el Transit Rewards Program (Programa de recompensas de Transit). Los ingresos restantes podrían reinvertirse en las jurisdicciones de los corredores locales para mejorar el servicio del transporte público, la infraestructura y los sistemas de transporte.

2.6 ¿Cómo abordará el programa ExpressLanes los problemas de equidad?

El programa Metro ExpressLanes ofrece actualmente a los residentes del condado de Los Angeles que califiquen un crédito único de \$25 cuando configuran su cuenta FasTrak (se requiere prueba de elegibilidad). El crédito de \$25 puede aplicarse al depósito del transpondedor o al depósito de peaje prepago. Con este plan, también se exime de la tarifa de mantenimiento de cuenta mensual de \$1. Para calificar para el Low-Income Assistance Plan, los solicitantes deben ser residentes del Condado de Los Angeles y tener un ingreso familiar anual igual o menor al doble del Nivel Federal de Pobreza (actualizado anualmente) y proporcionar prueba de elegibilidad. [Haga clic aquí](#) o visite metroexpresslanes.net para obtener detalles adicionales.

3. Alternativas y operaciones

3.1 ¿Cuáles son las alternativas propuestas para este proyecto?

El proyecto propuesto está considerando construir alternativas destinadas a reducir el congestionamiento, fomentar el transporte compartido y el transporte público, mejorar la





confiabilidad del viaje, reducir la degradación de los carriles para viajes compartidos, aumentar el volumen de personas y aplicar tecnología para ayudar a administrar el tráfico. Además de las mejoras generales que se describen a continuación para cada una de las alternativas de construcción (alternativas 2-5), estas requerirían la construcción de muros aislantes y muros sólidos, mejoras de servicios públicos y mejoras de drenaje, así como infraestructura de peaje y comunicaciones y modificación/instalación de letreros aéreos.

- **Alternativa 1:** Condiciones existentes (sin construcción)
- **Alternativa 2:** Convertir HOV en una ExpressLane
- **Alternativa 3:** Convertir HOV en dos ExpressLanes (anchos de carril no estándar)
- **Alternativa 4:** Convertir HOV en dos ExpressLanes (anchos de carril estándar)
- **Alternativa 5:** Agregar un carril HOV adicional (carril no estándar y anchos de hombros)

3.2 ¿Dónde están los puntos de acceso a las ExpressLanes propuestos a lo largo del Paso de Sepulveda por la I-405?

El proyecto tiene como objetivo mantener los puntos de acceso HOV existentes del Paso de Sepulveda por la I-405 para que también sirvan a las ExpressLanes propuestas. Sin embargo, los puntos de acceso se revisarán en función del análisis y los resultados de los estudios técnicos de apoyo. Los puntos de acceso HOV hacia el sur que existen dentro del área del proyecto son (de norte a sur): Valley Vista Bl, Skirball Center Dr/Mulholland Dr, Getty Center Dr, Sunset Bl, Wilshire Bl/Santa Monica Bl, W Olympic Bl/W Pico Bl y Venice Bl. Los puntos de acceso HOV hacia el norte existentes incluyen (de sur a norte): justo antes del punto de acceso Santa Monica Bl/Wilshire Bl, Sunset Bl/Moraga Dr, justo antes del punto de acceso HOV Getty Center Dr, Skirball Center Dr/Mulholland Dr, Ventura Bl y Burbank Bl.

3.3 ¿Cuándo se construirá este proyecto?

El proyecto está programado para completarse antes de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Los Angeles 2028. Si se selecciona una alternativa de construcción, el cronograma de construcción anticipado se definirá en el Borrado EIR/EIS.



3.4 ¿Metro está considerando una extensión futura de los carriles ExpressLanes propuestos del Paso de Sepulveda para conectarse con los futuros ExpressLanes de la I-105?

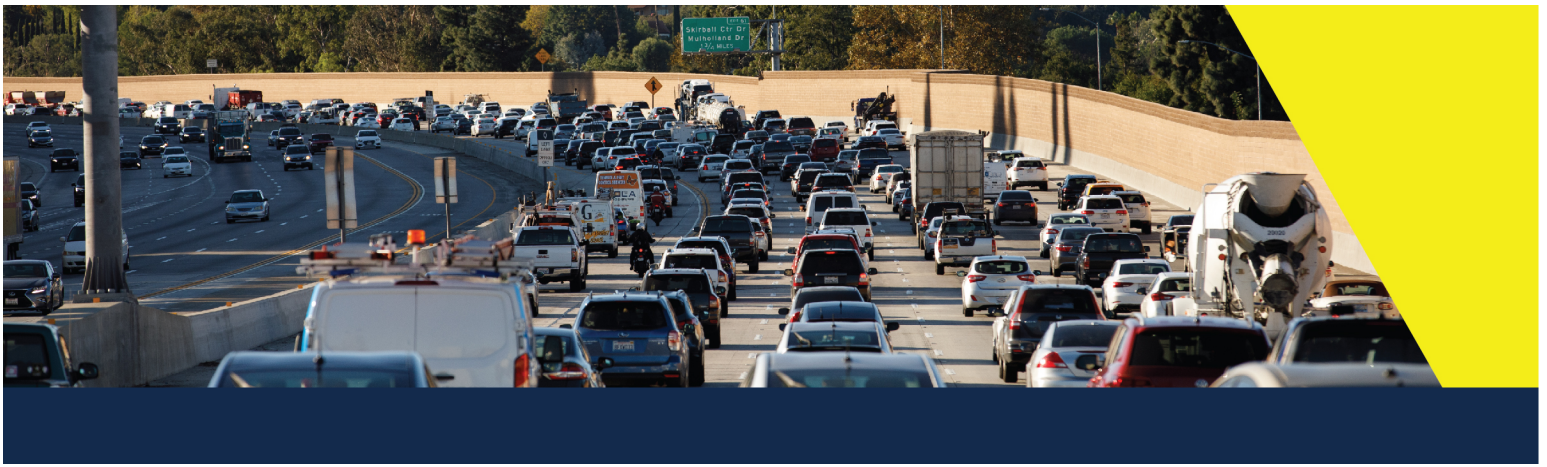
Sí, todo el tramo de la I-405 en el condado de Los Angeles está previsto como parte de la red Metro ExpressLanes y permitiría conexiones futuras a las I-105 ExpressLanes ambientalmente despejadas, así como a las I-110 ExpressLanes existentes. Debido al éxito de las ExpressLanes I-10 e I-110, la Junta de Metro ordenó al personal que preparara [el Plan Estratégico \(Plan\) de ExpressLanes para todo el condado](#) que identifica y recomienda corredores potenciales que podrían beneficiarse de la conversión de ExpressLanes, que se organizan en tres niveles de proyectos. que comprende una red ExpressLanes de 310 millas. El Plan identifica los límites del corredor propuestos para este proyecto (de la US-101 a la I-10), así como la porción sur restante de la I-405 (de la I-10 a la línea L /Orange County) como proyectos prioritarios de Nivel 1 para implementación dentro de 5-10 años. Como tal, el Paso de Sepulveda se considera como una posible primera fase del programa Metro ExpressLanes previsto para la I-405 en el condado de Los Angeles. Se anticipan procesos de planificación ambiental separados para las fases futuras del programa de ExpressLanes por la I-405.

3.5 ¿Cómo se gestionará el flujo de tráfico en las ExpressLanes para minimizar los problemas de congestión que se experimentan actualmente en los carriles de vehículos de alta ocupación (HOV)?

Las ExpressLanes tienen un precio dinámico para garantizar que los vehículos viajen al menos 45 millas por hora (como lo exige la ley), por lo que se mantienen la confiabilidad y el ahorro de tiempo. Las tarifas de las ExpressLanes I-110/I-10 se actualizan según la demanda de tráfico en tiempo real en la instalación, y los precios aumentan o disminuyen según el uso actual de ExpressLanes. Mediante el uso de precios variables para administrar la demanda de viajes, el flujo de tráfico en ExpressLanes se administra continuamente para mantener la velocidad y el flujo, proporcionando una opción más confiable para los carriles de uso general y HOV muy congestionados durante los períodos pico.

3.6 ¿Cómo se determinarán las tarifas en las ExpressLanes?

Los peajes para los vehículos que no califican para viajar gratis se calculan en función de las condiciones del tráfico y varían según el nivel de congestión; los peajes son más altos cuando el congestionamiento del tráfico es más pesada y más bajos cuando el tráfico es más ligero dentro de las ExpressLanes.



los posibles ahorros de tiempo para estimar las tarifas de peaje y los ingresos potenciales que podrían generarse.

4.2 ¿Qué tipo de impactos se están evaluando? ¿Cómo se abordarán los impactos?

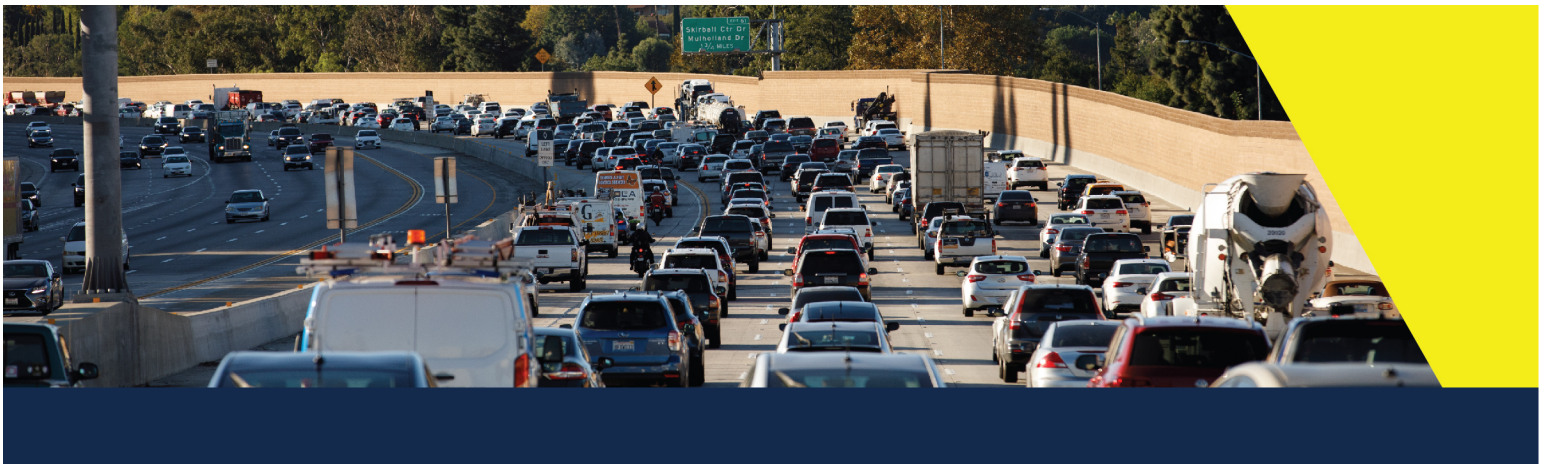
El EIR/EIS evaluará los impactos potenciales del proyecto en el medio ambiente y abordará problemas que consisten en, entre otros, la calidad del aire, el ruido, la visibilidad, el tráfico y los impactos a la comunidad durante y después de la construcción. El EIR/EIS incluirá una descripción completa del proyecto y las alternativas propuestas, evaluará los efectos del proyecto en el medio ambiente e informará a los responsables de tomar decisiones y al público sobre las medidas razonables de evitación, minimización y mitigación. Las alternativas propuestas se evaluarán a través de estudios ambientales, estudios técnicos y revisiones de diseño para identificar una alternativa preferida.

4.3 Si se selecciona una alternativa de construcción, ¿habrá afectaciones en las propiedades adyacentes al corredor del Paso de Sepulveda por la I-405 como parte de este proyecto?

El objetivo del proyecto es limitar las mejoras propuestas del proyecto al derecho de vía existente para evitar impactos a las propiedades privadas, en la medida de lo posible. Ya sea que se necesite o no una propiedad para una alternativa del proyecto, se determina mediante la fase de planificación ambiental, de conformidad con las leyes estatales y federales. Durante esta fase, se consideran y evalúan varias mejoras del proyecto, además de las propiedades que posiblemente se necesiten para este. Para obtener detalles adicionales, consulte [la hoja de datos de Adquisición de propiedades](#) de Metro.

4.4 ¿Cómo gestionará Metro los impactos de construcción de este proyecto?

Como parte del EIR/EIS, se desarrollará un Plan de informe y monitoreo de mitigación para delinear los pasos que se utilizarán para evitar o reducir los impactos significativos de la construcción del proyecto. Metro trabajará para minimizar los impactos en los viajeros y las empresas cercanas, los residentes y los propietarios, así como en otras partes interesadas del proyecto. Las medidas de mitigación pueden incluir establecer tiempos de construcción para reducir impactos específicos o acortar la duración total de ciertas actividades de construcción, cercas y muros aislantes alrededor de las áreas de preparación, ubicar lugares de remoción de tierra cerca de las principales calles y autopistas, especificar rutas de transporte, etc. Mejoras de las comunicaciones, incluida la



señalización y publicidad, normalmente se emplean para ayudar a mantener el acceso y fomentar el patrocinio continuo de las empresas. Además, un equipo dedicado de Relaciones con la Construcción de Metro llevará a cabo un alcance comunitario proactivo y continuo para mantener informados a las partes interesadas.

4.5 ¿Quién seleccionará la alternativa preferida y cuándo se anticipa esta decisión?

Después del período de revisión pública para el Borrado EIR/EIS, el equipo de desarrollo del proyecto recomendará, y se espera que la Junta de Metro seleccione, una alternativa preferida para 2023. La alternativa preferida se incluirá como parte del desarrollo del EIR/EIS final con una fecha de finalización prevista para el otoño de 2023.

5. Proyectos cercanos

5.1 ¿Cómo se relaciona este proyecto con otros proyectos de Metro?

Nuestra región tiene una oportunidad única en la generación de redefinir la movilidad en el corredor del Paso de Sepulveda, uno de los corredores de viajes más desafiantes de Estados Unidos. Como tal, Metro evalúa varios proyectos que podrían ofrecer una variedad de opciones de movilidad multimodal para abordar las necesidades de transporte actuales y próximas. La El proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405 es solo uno de los proyectos que considera mejoras en la movilidad. Otros proyectos incluyen el Corredor de Tránsito de Sepulveda, el Plan Integral del Corredor Multimodal (CMCP) de la I-405 y el Estudio de Reducción de Tráfico.

5.2 ¿Cómo se relaciona este proyecto con el Plan Integral del Corredor Multimodal de la I-405?

Metro dirige el desarrollo de una visión de planificación integral para la I-405 en el condado de Los Angeles. El objetivo del [Plan Integral del Corredor Multimodal \(CMCP\) de la I-405](#) es abordar las demandas de transporte dentro y alrededor del corredor, comprender a los diversos usuarios y comunidades que dependen y se ven afectados por el Corredor I-405, solicitar sus comentarios y demostrar cómo las mejoras pueden aliviar el congestionamiento, mover de manera eficiente a más personas y bienes, aumentar la accesibilidad para todos los usuarios, apoyar nuestra economía y promover resultados equitativos para comunidades históricamente desfavorecidas. El CMCP de la I-405 capturará el universo de las mejoras de transporte planificadas dentro del área de estudio del





CMCP de la I-405, incluido el proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405. Información adicional sobre el CMCP de la I-405 está disponible en metro.net/1405-cmcp.

5.3 ¿Cómo se relaciona este proyecto con el Estudio de reducción de tráfico de Metro?

[El Estudio de reducción de tráfico](#) explorará cómo reducir el tráfico a través de precios por congestión (es decir, peajes) y brindando más opciones de transporte de alta calidad. A principios de 2021, Metro introdujo cuatro conceptos iniciales que están en estudio para ver si un programa piloto de reducción de tráfico podría tener éxito en nuestra región, incluidas partes del condado de Los Angeles que durante mucho tiempo han sufrido de tráfico crónico. Uno de los conceptos incluye el Corredor de las Montañas de Santa Mónica que explorará la gestión del tráfico en las autopistas y carreteras paralelas que cruzan las Montañas de Santa Mónica entre la I-405 y la I-5 para reducir la gran congestión de los viajes entre la Cuenca de Los Angeles y el Valle de San Fernando. Con pocas carreteras a través de las montañas, el terrible tráfico ha plagado las carreteras de la zona durante décadas. No se espera que este estudio afecte el proceso de planificación ambiental del proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405. Sin embargo, ambos proyectos continuarán monitoreando el progreso de cada uno de los esfuerzos equivalentes y se coordinarán para evitar posibles conflictos. Como muy pronto, un programa piloto de reducción de tráfico no comenzaría hasta 2025, después de mucha más planificación, participación pública y las aprobaciones necesarias de la Junta Directiva de Metro y otros organismos gubernamentales. Información adicional sobre el Estudio de reducción de tráfico está disponible en metro.net/trafficreduction.

5.4 ¿Cómo se relaciona este proyecto con el proyecto del Corredor de transporte público de Sepulveda?

[El Corredor de transporte público de Sepulveda](#) conectará el Valle de San Fernando con el lado oeste y eventualmente con LAX a través de una línea de tránsito de alta velocidad y alta capacidad. Metro se prepara para el análisis ambiental que evaluará cuidadosamente cada una de las alternativas para el Proyecto, incluidas las alternativas que desarrollan los contratistas adquiridos a través del proceso del Acuerdo de predesarrollo. Este proceso fue aprobado por la Junta Directiva de Metro y permite a los equipos asociados de PDA trabajar con Metro durante la fase ambiental. Los conceptos de transporte público incluidos con las propuestas de PDA fueron un punto de partida para informar las alternativas que Metro evaluará durante la revisión ambiental.





Los proyectos del Corredor de transporte público de Sepulveda y de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405 se coordinarán estrechamente a medida que ambos proyectos avancen a través de sus respectivos procesos ambientales y se desarrolle más información sobre los impactos potenciales. Información adicional sobre el Corredor de transporte público de Sepulveda está disponible en metro.net/sepulvedacorridor.

5.5 Si se construyen, ¿se utilizarán las ExpressLanes hasta que se complete el proyecto del Corredor de transporte público de Sepulveda o permanecerán después?

Las ExpressLanes permanecerían después de que se complete el proyecto de transporte público y brindará opciones de transporte para los residentes y viajeros del condado de Los Angeles.

5.6 ¿El proyecto ExpressLanes que avanza excluye la posibilidad de construir el proyecto del Corredor de transporte público de Sepulveda a lo largo de la mediana de la autopista I-405?

El Proyecto del Corredor de transporte público de Sepulveda asume la implementación del proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405. Se necesitará una estrecha coordinación dentro de Metro y con las agencias públicas, incluida Caltrans, a medida que ambos proyectos avancen en el proceso ambiental.

5.7 ¿Cuál es la relación entre las alternativas de monorriel del Corredor de transporte público de Sepulveda y el proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405?

Dos de las cinco alternativas del Corredor de transporte público de Sepulveda incluyen una alineación de monorriel elevado entre el corredor del proyecto de ExpressLanes del Paso de Sepulveda por la I-405. Se espera que estas alternativas de monorraíl coexistan con las ExpressLanes y que ninguno de los proyectos comprometa el desempeño del otro. Los diseños para las alternativas del Corredor de transporte público de Sepulveda, incluidas las alternativas de monorraíl, se definirán y analizarán más a fondo durante la próxima fase ambiental de ese proyecto.





6. Participación pública

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

Se implementará un sólido programa de participación de las partes interesadas en apoyo del proceso de planificación ambiental del proyecto con el objetivo de construir una visión inclusiva que equilibre las necesidades únicas y diversas de las partes interesadas del corredor. Metro está comprometido con un programa de alcance integral que brinde a las partes interesadas del proyecto la información, las herramientas y los recursos necesarios para participar y mantenerse comprometidos e informados y brindar información valiosa en los hitos clave.

Se alienta a los miembros del público y otras partes interesadas a que participen en las actividades de participación pública, que incluyen, entre otras, reuniones de determinación del alcance y audiencias públicas. Además, se ofrecerán períodos de comentarios durante el período de determinación del alcance (30 días) y durante el período de revisión del Borrado EIR/EIS. El compromiso con las comunidades y organizaciones minoritarias y de bajos ingresos también será un componente clave de este proceso para garantizar que las inquietudes sobre la equidad se consideren y aborden como parte de esta fase del proyecto. Regístrese para recibir actualizaciones del proyecto y detalles sobre oportunidades para participar.

6.2 ¿Cómo puedo seguir involucrado?

Metro agradece sus comentarios sobre el próximo esfuerzo, incluidos los comentarios durante el período de análisis previsto para el verano de 2021. Comparta lo que piensa y sus comentarios con cualquiera de los métodos de contacto que se enumeran a continuación. Metro no comparte su información de contacto con terceros.

Para registrarse para recibir actualizaciones/notificaciones periódicas del proyecto o enviar comentarios, utilice cualquiera de las siguientes herramientas de comunicación:



Metro





Alice Tolar, Project Manager
Metro
One Gateway Plaza, MS 99-11-1
Los Angeles, CA 90012



213.922.4860



405ExpressLanes@metro.net



metro.net/405ExpressLanes



Metro

