



Alternativa 5C

Descripción General

La **Alternativa 5C** se enfoca en llevar a cabo las mejoras del área principal en el I-710, la cual es similar a los conceptos que previamente se definieron y analizaron en el Borrador del EIR/EIS en junio del 2012 como la Alternativa 5A (10 carriles de uso general). En este caso, la Alternativa 5C aumentará la capacidad de los carriles de uso general (GP) en el I-710, así como mejoras a los diseños geométricos que se necesitan para modernizar la carretera y poder mejorar el flujo vehicular y la seguridad vial. El propósito de la Alternativa 5C es mejorar el concepto de diseño previo, agregando características de diseño en ubicaciones clave para separar automóviles y camiones de carga, además de medidas para mejorar la calidad del aire, una completa “Modernización de la Seguridad Vial;” e incorpora elementos comunitarios que ya han sido seleccionados, tales como las conexiones peatonales y de bicicletas. Físicamente, la Alternativa 5C es diferente de la Alternativa 7 pues no incluye un corredor de carga. Los componentes principales de la Alternativa 5C se describen a continuación.

Características de Diseño para Camiones de Carga

La Alternativa 5C incluye varias características de diseño que se han enfocado en reducir los conflictos camión-auto en la carretera, lo cual se traduce en la disminución del riesgo de accidentes.

- Separación de carriles para los que se dirigen hacia el Centro de la ciudad de Long Beach (es decir, I-405 dirección sur) – Un alto porcentaje de autos se separan de camiones de carga en este segmento del I-710.
- Carriles Laterales (“Bypass”) para camiones de carga en la intersección del I-405 – Los camiones son separados de los autos por medio de la intersección.
- Los conectores y la separación de nivel de rampas en el SR-91 y la intersección del I-105—Los tramos de trenzado cortos serán removidas en el I-710 y el SR-91.
- Modificaciones a las Intersección Locales—Hace que las operaciones de tránsito vehicular sean más eficientes para reducir la espera del turno en las rampas.
- Distribuidores Viales y el Trenzado de Rampas para el segmento entre I-710 y Bandini Blvd. y el I-5 – Se eliminaran tramos de trenzado cortos y así los camiones de carga que se dirigen a la industria local y a la ciudad irán de manera separada.

Carretera

Como se indicó en el análisis de tránsito y los estudios de las áreas geométricas, la Alternativa 5C presenta características de un diseño operacional para ubicaciones con un alto flujo de camiones de carga. Se agregarán carriles de uso general en áreas con capacidad deficiente. Para ayudar a reducir los impactos del derecho de vía, la alineación principal del I-710 debería

ser ubicada óptimamente y los refuerzos /columnas para las estructuras de pasos a desnivel deberían ser colocados de forma que no se podrá agregar más carriles en el futuro.

Intersecciones

Las mejoras de Modernización para la Seguridad Vial incluyen reconfigura las intersecciones que corrigen y/o mejoran las operaciones deficientes. Estas deficiencias incluyen áreas conflictivas de tránsito que tienen un alto número de accidentes que reducen la capacidad. Las estrategias de configuración incluyen:

- Combinar la entrada de las rampas/salidas para remover los puntos principales de conflicto.
- Separación de nivel de rampas para separar las áreas de conflicto.
- Limitar o remover rampas locales dentro del sistema de intersecciones para eliminar puntos de conflicto.
- Agregar o ampliar carriles auxiliares para corregir/mejorar las operaciones deficientes de entrada/salida.
- Corregir/mejorar los elementos geométricos deficientes como vista a distancia, velocidad de la curva, libramientos y otras características principales.
- Controlar la intersección de las rampas y modificar intersecciones adyacentes en calles locales.

Medidas para Mejorar la Calidad del Aire

Se proponen las siguientes medidas con características programáticas para que sean incluídas en los compromisos establecidos para la Alternativa 5C. Aún no se han determinado los montos necesarios para el financiamiento de estos elementos pero las medidas que se mencionan a continuación serian en adición a las medidas de mitigación que se incluyan el RDEIR/SDEIS para abordar los impactos y riesgos de la calidad del aire/salud que resulten de esta operación:

- El financiamiento de instalaciones que apoyen camiones de carga cero emisiones/casi cero emisiones (ZE/NZE) dentro del Corredor I-710 tales como estaciones para recarga eléctrica y/o estaciones para carga de combustible de hidrógeno.
- El financiamiento para programas ya existentes de camiones ZE/NZE (ej. Medidas ONRD-01 por medio de ONRD-04 en el Plan para la Gestión y Manejo de la Calidad del Aire del 2012) y/o por medio de nuevos programas tales como el Programa de Despliegue de Tecnología para las Ciudades Gateway que aún está en desarrollo. Este financiamiento requiere que las millas recorridas por estos nuevos camiones ZE/NZE (VMT) cumplan con un porcentaje fijo de millas (ej. 80%) dentro de la “zona” definida de mejora de calidad de aire dentro del Corredor I-710.
- El financiamiento del Programa de Salud Comunitaria del Corredor I-710, el cual es similar al del Programa Subvencionado de Mitigación Comunitaria del Puerto de Long Beach.

Otros Componentes

- El estudio de Arterias Viales del I-710, incorpora modificaciones que necesitan tratar las deficiencias con base en los resultados del pronóstico de tránsito actualizado.
- Características de Transporte Activo (Nuevas Mejoras) tales como los accesos al Sendero de River-Park (Seleccionado del Plan de Transporte Activo para las Ciudades Gateway) y mejorar los elementos peatonales y de ciclismo para las modificaciones de las intersecciones de las arterias viales del I-710.
- Las mejoras TSM/TDM/ITS tales como la adaptación de rampas con conteo en el I-710, restricciones de estacionamiento en horas pico y arterias viales seleccionadas así como también señales de tránsito actualizadas.
- Las mejoras de tránsito incluyen la incorporación del servicio de tren ligero (Línea Azul, Línea Verde) servicio ferroviario Metrolink, servicio de autobús exprés y servicio de autobús local dentro del área de estudio del I-710.
- Mejoras de La Alternativa 1 (sin construcción) (incluye el mayor movimiento de transporte de carga por tren).
- Considera la opción de una Alianza Pública/Privada (PPP) para el financiamiento y construcción de la Alternativa 5C.

ALTERNATIVA 5C

