



FICHA DESCRIPTIVA DE NO CONSTRUCCIÓN

DESCRIPCIÓN

La No Construcción incluye proyectos/mejoras previstos, hasta el año 2035, que se contienen en el Southern California Association of Governments (SCAG) del 2008, el Regional Transportation Plan (RTP) el Federal Transportation Improvement Program (FTIP), la sección de limitaciones financieras del RTP SCAG del 2012; Medida R de Metro del 2009 y el Long Range Transportation Plan. La opción de No Construcción no incluye ninguna mejora al Corredor de la Ruta Estatal 710.

La alternativa de No Construcción cumple con un requisito de la California Environmental Quality Act (CEQA) y la National Environmental Policy Act (NEPA), y proporciona la base sobre la cual todas las otras alternativas de construcción se comparan.

LIMITACIONES DE PROYECCIONES Y MOVILIDAD

Basado en la investigación, recopilación de datos y los estudios iniciales que se han realizado hasta la fecha, lo siguiente se puede concluir acerca del área de estudio:

- La población aumentará de 1.18 millones (2008) a 1.33 millones (2035).
- La población SCAG de los seis condados aumentará de 18.1 millones en 2010 a 22.1 millones.
- El retraso vehicular total en el condado de Los Angeles se incrementará en un 28% entre 2008 y 2035.
- Los tiempos de viaje del transporte público se ven afectados por la misma congestión experimentada en la red de carreteras.
- Aproximadamente 79% de los viajes de tránsito fueron hechos vía autobús, 20% vía tren ligero (Metro Gold Line) y menos de 1% vía tren suburbano (MetroLink) en 2006.
- La velocidad promedio de los autobuses de Metro ha aumentado de 16mph en 1992 a 18.5 mph en el 2005 después de la introducción del servicio de Metro Rapid Bus. (Las velocidades

han disminuido a 17.1 mph debido al aumento en la congestión de tráfico en las arterias locales.)

- Las velocidades y tiempos de viaje en las horas pico son impredecibles y altamente variables. Las velocidades en horas picos y tiempos de viaje variaron desde 65 mph a 30 mph y entre 15 minutos y 25 minutos respectivamente, para la misma hora del día en un mes determinado.
- La relación de volumen-capacidad (v/c) (una medida estándar de la industria para la congestión vial) para el tráfico en el año 2008 en las autopistas de norte a sur es más de un 10% mayor que el v / c de este a oeste en autopistas durante el período pico de las tardes, y se espera que aumente a más del 15% en 2035.
- Para el 2035, la relación v/c en arterias de norte a sur será más de un 15% mayor que el v/c para las arterias de este a oeste.
- El tiempo necesario para hacer muchos viajes de norte a sur se ve agravado por la distancia entre las autopistas de norte a sur, y esto se traduce en un mayor tiempo de viaje en las autopistas de este a oeste y un mayor uso de las calles locales para completar los viajes regionales.
- Los viajes regionales con orígenes y destinos fuera de la zona de estudio o "corte a través de tráfico" contribuyen a la congestión de tráfico en arterias locales.
- El porcentaje de corte de tráfico se espera que aumente de aproximadamente el 19% en 2008 al 25% en 2035 en arterias locales.
- A lo largo del área de estudio, arterias de cuatro carriles de norte a sur como Fremont Avenue, Atlantic Boulevard, Garfield Avenue, San Gabriel Boulevard y Rosemead Boulevard (Ruta Estatal 19) tienen segmentos que transportan más de 35.000 vehículos al día.
- A diferencia de las arterias norte-sur, sólo Huntington Drive, una arteria de seis carriles, lleva volúmenes comparables de tráfico en la dirección este-oeste.

Condiciones de No-Construcción en 2035

(Estimated Increases in Traffic Volumes from Existing)

