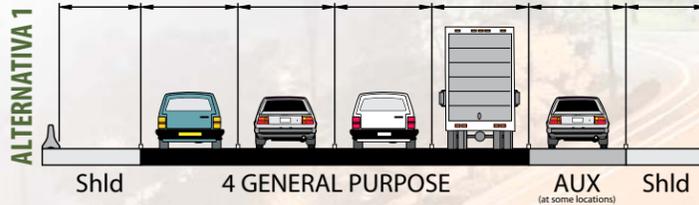


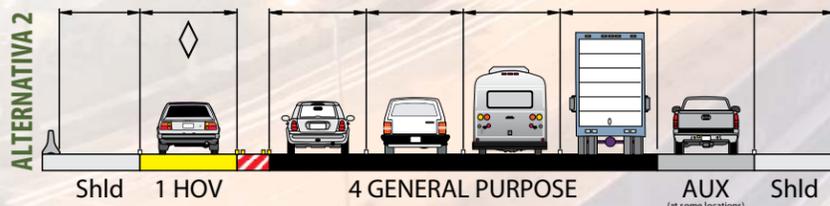
## ¿Cuáles son las alternativas del Proyecto del Corredor I-10?

El Proyecto del Corredor I-10 va a considerar una alternativa "sin proyecto" y dos alternativas "con proyecto." Ambas alternativas "con proyecto" incluyen la construcción de un carril(es) adicional(es) en cada dirección del I-10, carriles auxiliares, acotamientos, barreras medianas, paredes de sonido, muros de contención, instalaciones de drenaje, y mejoramientos para los puentes y las rampas de la autopista.



### Alternativa 1: "Sin Proyecto"

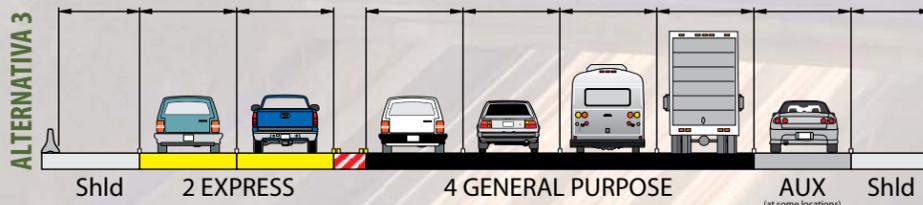
Bajo la alternativa "sin proyecto," no habrá construcción de carriles en la autopista I-10, así como mejoramientos de puentes y rampas asociadas.



### Alternativa 2: Un carril de alta ocupación de vehículos (HOV) en cada dirección

Alternativa 2 extiende el carril existente de HOV. Este carril de HOV permite el acceso a vehículos de viaje compartido. Mejoramientos para la alternativa de carril HOV comenzarían desde donde terminan los existentes carriles HOV cerca de Haven Avenue en la ciudad de Ontario y serían extendidos hasta la calle Ford en la ciudad de Redlands, lo cual es una distancia de aproximadamente 25 millas. Las características principales de la Alternativa del Carril de HOV incluyen la ampliación del corredor I-10 por medio de la adición de un carril HOV en cada dirección. La alternativa del carril de HOV requiere la aumentación del derecho de paso.

desde donde terminan los existentes carriles HOV cerca de Haven Avenue en la ciudad de Ontario y serían extendidos hasta la calle Ford en la ciudad de Redlands, lo cual es una distancia de aproximadamente 25 millas. Las características principales de la Alternativa del Carril de HOV incluyen la ampliación del corredor I-10 por medio de la adición de un carril HOV en cada dirección. La alternativa del carril de HOV requiere la aumentación del derecho de paso.



### Alternativa 3: Dos Express Lanes en Cada Dirección

Alternativa 3 proporcionaría dos Express Lanes ("Carriles Express") en cada dirección del I-10. Express Lanes permiten acceso a vehículos de viaje compartido (HOV) y también a vehículos con solo un pasajero bajo ciertas condiciones. Típicamente, vehículos con varios pasajeros se les permite usar las Express Lanes sin pago de un peaje. Vehículos con solo un pasajero también tienen acceso a las Express Lanes, mediante el pago de un peaje. La Alternativa de Express Lanes empezaría en la línea del condado de Los Ángeles y el condado de San Bernardino en la ciudad de Pomona hasta la calle Ford en la ciudad de Redlands, lo cual es un segmento de aproximadamente 35 millas. Comenzando en la línea del condado, un Express Lane sería añadido en cada dirección, y sería extendido hasta a Haven Avenue en la ciudad de Ontario. Para este segmento del I-10, el carril HOV actual y el nuevo carril serían combinados para ofrecer dos Express Lanes en cada sentido. Continuando este de Haven Avenue, dos Express Lanes serían construidos en cada dirección hasta el SR-210. Desde el SR-210 a la calle Ford solo un Express Lane sería construido en cada dirección. La alternativa de Express Lanes requeriría la aumentación del derecho de paso.

acceso a vehículos de viaje compartido (HOV) y también a vehículos con solo un pasajero bajo ciertas condiciones. Típicamente, vehículos con varios pasajeros se les permite usar las Express Lanes sin pago de un peaje. Vehículos con solo un pasajero también tienen acceso a las Express Lanes, mediante el pago de un peaje. La Alternativa de Express Lanes empezaría en la línea del condado de Los Ángeles y el condado de San Bernardino en la ciudad de Pomona hasta la calle Ford en la ciudad de Redlands, lo cual es un segmento de aproximadamente 35 millas. Comenzando en la línea del condado, un Express Lane sería añadido en cada dirección, y sería extendido hasta a Haven Avenue en la ciudad de Ontario. Para este segmento del I-10, el carril HOV actual y el nuevo carril serían combinados para ofrecer dos Express Lanes en cada sentido. Continuando este de Haven Avenue, dos Express Lanes serían construidos en cada dirección hasta el SR-210. Desde el SR-210 a la calle Ford solo un Express Lane sería construido en cada dirección. La alternativa de Express Lanes requeriría la aumentación del derecho de paso.

## ¿Cómo se seleccionará la alternativa de proyecto?



Muchos factores se consideran al seleccionar la alternativa de proyecto preferida. Estos factores incluyen si la alternativa cumple el propósito y la necesidad del proyecto, las limitaciones ambientales y de ingeniería, factibilidad, consenso comunitario, costo del proyecto y viabilidad financiera. El Equipo de

Desarrollo para el Proyecto del Corredor I-10 (PDT), el cual está compuesto de representantes de SANBAG, Departamento de Transporte de California (Caltrans) y ciudades locales, activamente buscara el curso de opinión pública, preparara un documento ambiental y considerara otros factores antes de seleccionar una alternativa preferida. En cualquier momento durante el proceso, el PDT puede rechazar una alternativa de proyecto y registrar las razones por el rechazo si no se cumplen ciertos factores de selección. Se seleccionará una alternativa preferida después de la circulación del documento ambiental para el proyecto.

## Financiación de Proyectos

La Alternativa del Carril de HOV está prevista a ser financiada con fondos públicos, incluyendo la Medida I, y fondos estatales y federales. Si se selecciona la alternativa de Express Lanes, las fuentes de financiación pública descritas en la Alternativa de HOV serán aumentadas con ingresos de peaje.

## El Proceso Ambiental

Un Informe de Impacto Ambiental /Declaración del Impacto Ambiental (EIR/EIS), en cumplimiento de La Acta de Calidad Ambiental de California (CEQA) y Acta Nacional de Póliza Ambiental (NEPA), será preparado para el proyecto propuesto. Estos documentos serán circulados al público y otras agencias para recibir sus comentarios y revisiones antes de que el proyecto sea aprobado.



## Costo de Proyecto Preliminar Estimado y Fuentes de Fondo



\* Estimado de Costo de Proyecto es de Estudio Preliminar del 2009  
 \*\* Fuentes de Fondos Públicos consisten de Media I, y fondos Estatales y Federales





**Calendario de Proyecto\***

\* Calendario Provisional.  
Pendiente en Aprobación Ambiental.

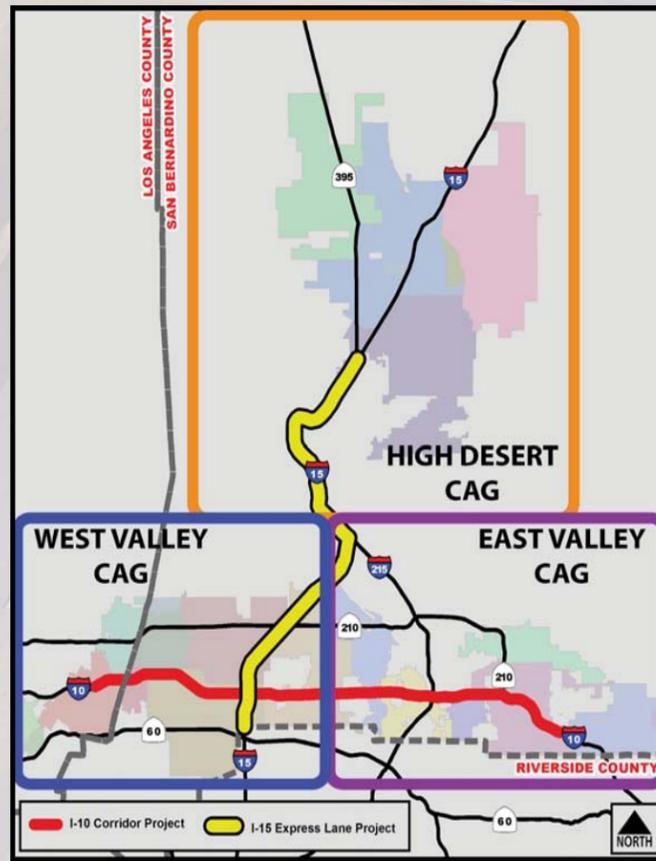
AÑO	ESCALÓN
2012	Empezar Proceso de Reviso Ambiental
2017	Completar Proceso de Revisión Ambiental / Aprobar Proyecto
2017	Empezar Diseño Final / Preparación de Contrato
2020	Empezar Construcción

**Socios del proyecto**

SANBAG, en cooperación con Caltrans y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) son los socios en este proyecto.

**¿Cómo puedo estar involucrado en el Proyecto del Corredor I-10?**

A pesar de que haya comentario público durante el periodo entero de evaluación, hay algunos puntos claves cuando sus comentarios son especialmente importantes. Estos tiempos claves incluyen el período de alcance público (noviembre del 2012), la circulación del borrador EIR/EIS (agosto a noviembre del 2015), y circulación del final EIR/EIS (mayo a julio del 2017). Además, tres Community Advisory Groups (CAG) – grupos consultivos de la comunidad – se juntan regularmente para proveer comentarios específicos al Equipo de Desarrollo para el Proyecto del Corredor I-10 durante el desarrollo del documento ambiental. Para hacerse un miembro de un CAG, por favor contacte a SANBAG al (877) SANBAG10 o por correo electrónico a SANBAG@leeandrewsgroup.com.



**¿Tengo preguntas! ¿A quién puedo contactar para obtener más información sobre el Proyecto del Corredor I-10?**

¡Queremos oír de usted! Si usted tiene cualquier comentario o preguntas sobre el Proyecto del Corredor I-10, envíelos por correo electrónico o por medio de nuestro sitio Web en <http://www.sanbag.ca.gov/projects/mifwy-i-10-corridor.html> o directamente a [SANBAG@leeandrewsgroup.com](mailto:SANBAG@leeandrewsgroup.com). Usted también puede llamarnos al (877) SANBAG10.



**¿Qué es el Proyecto del Corredor I-10?**

El proyecto propuesto del Corredor I-10 consiste en agregar un carril(es) y del mejoramiento de un segmento de 35 millas, entero o en parte, de la autopista Interestatal 10 (I-10) a 2 millas al oeste de la línea del condado de Los Ángeles y el condado de San Bernardino en la ciudad de Pomona hasta la calle Ford en la ciudad de Redlands. Este proyecto es un elemento principal del plan de entrega de 10 años de los Gobiernos Asociados de San Bernardino (SANBAG), con un costo de construcción estimado de entre quinientos a más de mil millones de dólares, según la alternativa elegida.

Como una de las autopistas principales de este-oeste en la región, I-10 es utilizada bastante por viajeros entre los condados de San Bernardino y Los Ángeles, y también es una ruta principal de camiones entre el sur de California y el resto de la nación. Actualmente, el I-10 está a su máxima capacidad durante muchas horas del día, y se anticipa que esta situación se empeorará considerablemente durante los próximos años si no se añade más capacidad.



**¿Cuál es el Propósito del Proyecto Propuesto?**

El objetivo del proyecto propuesto es facilitar el movimiento de personas y comercio por el corredor I-10.

**EL I-10 AHORA**

- ▶ Hasta 263,000 vehículos por día
- ▶ Congestión de Tráfico – Se empeora durante los viernes y fines de semana festivos
- ▶ Hasta 27,000 camiones por día

**EL I-10 EN 2040**

- ▶ Hasta 340,000 vehículos por día (aumento de 30%)

