

## Propósito

El propósito y los objetivos fundamentales del Proyecto consisten en mejorar de una forma la movilidad de norte-sur en el sur del Condado de Orange y satisfacer la demanda de transporte regional de una manera que promueva los objetivos relacionados con la movilidad en el sur del Condado de Orange, los cuales son:

- ➔ Mejorar la movilidad regional al reducir la congestión en la I-5 durante las horas pico y los fines de semana
- ➔ Añadir capacidad al norte-sur en caso de incidentes de tráfico en la I-5
- ➔ Mejorar las oportunidades para ciclistas y peatones

El Proyecto también proporcionaría una capacidad adicional de transporte norte-sur que beneficiaría las posibles evacuaciones en caso de emergencias.

## Necesidad

Las mejoras en las estructuras de transporte son necesarias para mejorar las deficiencias existentes y futuras para la movilidad regional norte-sur en el sur del Condado de Orange. Las deficiencias en las autopistas y las limitaciones de movilidad en el sur del Condado de Orange se describen a continuación:

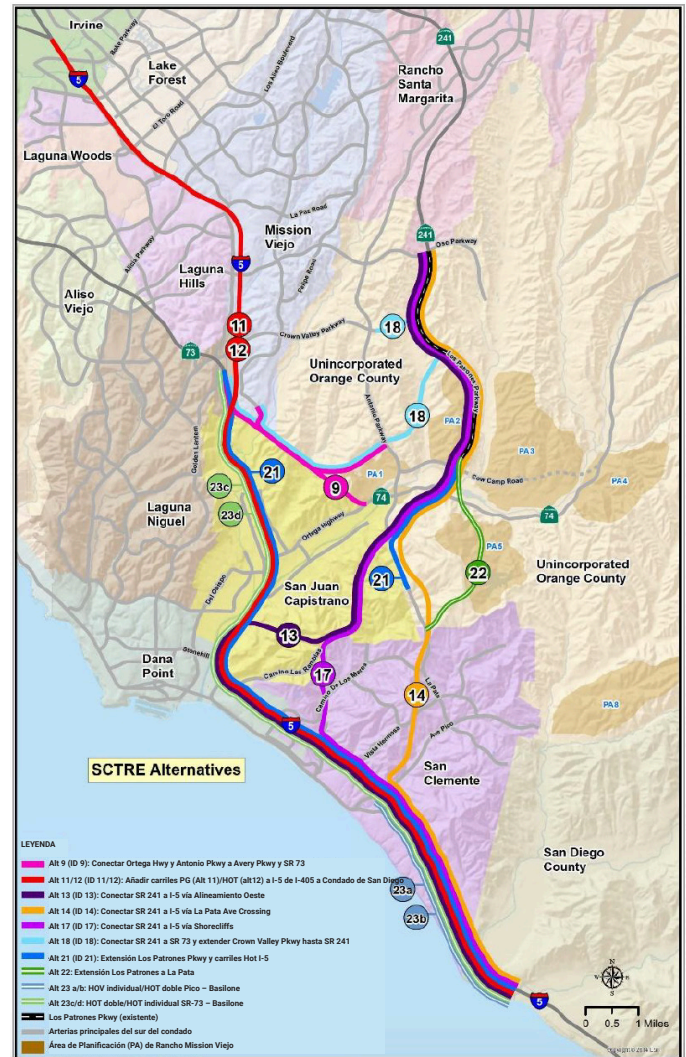
- ➔ La demanda se acerca o excede la capacidad en la I-5 durante las horas pico y los fines de semana.
- ➔ La falta de capacidad redundante norte-sur aumenta la congestión durante incidentes de tráfico en la I-5
- ➔ Se necesita una estructuras adicionales para bicicletas y peatones con el fin de conectar las autopistas con aceras y ciclovías locales, de acuerdo con el Plan de Acción para la Implementación de la Sostenibilidad de Caltrans (2016)

Además, la falta de suficiente movilidad regional norte-sur perjudica las posibles evacuaciones en caso de emergencias como incendios forestales, tormentas graves u otros desastres.

## Descripción del Proyecto

Las mejoras propuestas destinadas a mejorar la movilidad regional norte-sur y para satisfacer la demanda de transporte incluyen la extensión de los carriles con peaje de la SR 241 a la I-5, la extensión de Crown Valley Parkway hasta la SR 241, nuevas conexiones entre Ortega Highway, Antonio Parkway, Avery Parkway y la SR 73, nuevos carriles de uso general en la I-5, nuevos carriles administrados en la I-5, o combinaciones de estas alternativas preliminares. 1 Actualmente, se están considerando las siguientes alternativas que varían aproximadamente entre 4 y 22 millas de largo:

- ➔ **Alternativa 1 (Alternativa sin construcción):** no realizar ninguna acción
- ➔ **Alternativa 13:** conectar la SR 241 a la I-5 a través de una conexión desde Los Patrones Parkway hasta La Novia Avenida, agrandares y mejoras de la I-5, y la adición de carriles HOT en cada dirección de la I-5
- ➔ **Alternativa 17:** conectar la SR 241 a la I-5 a través de una conexión desde Los Patrones Parkway hasta Avenida Vaquero, agrandares y mejoras de la I-5, y la adición de carriles HOT en cada dirección de la I-5
- ➔ **Alternativa 14:** conectar la SR 241 a la I-5 a través de una conexión desde Los Patrones Parkway hasta Avenida Pico, agrandares y mejoras de la I-5, y la adición de carriles HOT en cada dirección de la I-5
- ➔ **Alternativa 11:** agregar carriles de uso general en la I-5, desde la I-405 hasta el Condado de San Diego
- ➔ **Alternativa 12:** agregar carriles HOT/de peaje en la I-5, desde la I-405 hasta el Condado de San Diego
- ➔ **Alternativa 9:** conectar Ortega Highway y Antonio Parkway a Avery Parkway y la SR 73
- ➔ **Alternativa 18:** conectar la SR 241 a la SR 73 y extender Crown Valley Parkway hasta la SR 241
- ➔ **Alternativa 21:** extender Los Patrones Parkway hasta la Avenida La Pata y agregar carriles HOT en cada dirección de la I-5
- ➔ **Alternativa 22:** extender Los Patrones Parkway hasta la Avenida La Pata
- ➔ **Alternativa 23:** extender los carriles administrados en la I-5 desde la SR 73 hasta Basilone Road o desde Avenida Pico a Basilone Road (dependiendo de la opción de diseño)



<sup>1</sup>Las alternativas preliminares están enumeradas de acuerdo a los números de la idea original asignados en el Estudio de Comprobación de la Comunidad (2015). Vea el reverso para obtener información adicional sobre este estudio y la historia del proyecto.

**2015:** el estudio de verificación comunitaria identificó nuevas ideas para mejorar la gestión del tráfico

---

**2016:** se finalizó el Acuerdo de Conciliación y se estableció el Grupo de Trabajo de Movilidad del Sur del Condado de Orange; aportes recaudados a través de foros públicos

---

**2017-2019:** El PSR/PDS preparado y aprobado por Caltrans identificó el propósito y la necesidad, además de las alternativas que podrían cumplir el propósito y la necesidad

---

**2019:** La fase de aprobación del proyecto/documento ambiental (PA/ED) comienza con la junta con el público

---

**2019-2020:** el público y las agencias revisarán las alternativas preliminares; se pueden introducir nuevas alternativas para estudiarse

---

**2020:** Revisión de los aportes obtenidos a través de las juntas con el público y determinación de la gama de alternativas que serán estudiadas

---

**2020-2023:** estudios técnicos detallados y circulación del inicio del EIR/EIS para su revisión pública

---

**2023-2025:** finalización del EIR/EIS y aprobación del proyecto

## ¿Dónde hemos estado?

En 2016, los problemas legales relacionados con las aprobaciones de la Alineación Sur de la SR 241, como parte del SOCTIIP y la Extensión Tesoro, se resolvieron en un Acuerdo de Conciliación. Este Acuerdo resolvió reclamos pendientes, estableció un Área de Exclusión consistente con decisiones federales y estatales anteriores, y estableció un marco para identificar, evaluar y potencialmente avanzar sobre las mejoras de transporte de una manera consistente con las leyes aplicables para satisfacer las necesidades de transporte de la región. En 2016 se estableció el Grupo de Trabajo de Movilidad del sur del Condado de Orange, y se realizaron tres foros públicos para presentar datos sobre los problemas de transporte y solicitar opiniones para dar soluciones al transporte.

Las ideas y recomendaciones presentadas como resultado de estos foros y talleres proporcionaron la base para desarrollar el propósito preliminar y la necesidad de llevar adelante el proyecto y proporcionaron la base para las alternativas preliminares estudiadas en el Informe de Estudio del Proyecto (PSR) / Apoyo al Desarrollo del Proyecto (PDS), el cual es un documento de estudio de iniciación del proyecto de Caltrans.

## ¿Dónde estamos ahora?

Las juntas con el público son el comienzo del proceso ambiental público establecido por la Ley de Calidad Ambiental de California/Ley de Política Ambiental Nacional (CEQA/ NEPA). Caltrans, como la agencia designado para dirigir el proyecto, está pidiendo al público, a los grupos interesados y a las agencias encargadas de proporcionar los recursos que brinden comentarios y sugerencias sobre el alcance del documento ambiental, los temas importantes para estudiar, la gama de alternativas de mejorar, el propósito y la necesidad, y cualquier otra cosa sobre el proyecto.

Basado en el aporte público inicial recibido, el análisis conceptual y los estudios preliminares de ingeniería, se han identificado alternativas de construcción preliminares incluyendo una variedad de estrategias de alivio de la congestión que incluyen nuevas conexiones de autopistas con peaje entre la SR 241 y la I-5, carriles de uso general en la I- 5, carriles administrados en la I-5, conexión principal desde la SR 73 hasta Ortega Highway, conexión principal desde la SR 73 hasta la SR 241, extensiones de Los Patrones Parkway, o combinaciones de estas estrategias. Consulte el reverso para ver un mapa de las alternativas de construcción preliminares identificadas hasta la fecha.

## ¿A dónde vamos?

Cuando se finalicen el periodo de las juntas públicas (7 de febrero de 2020), Caltrans revisará la información recibida y las alternativas serán evaluadas en función de criterios tales como: qué bien cumplen con el propósito y la necesidad del proyecto al observar las mediciones de tráfico (como el nivel de servicio y horas de retraso vehicular), criterios ambientales, alternativas que evitan y/o reducen los impactos a los recursos ambientales (por ejemplo, recursos históricos o el hábitat crítico). Otros criterios de evaluación que se utilizarán incluyen costos de capital, financiamiento disponible y factibilidad técnica. Esta evaluación determinará un rango razonable de alternativas para una evaluación técnica detallada en el Informe de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental (EIR/EIS).

El desarrollo de los estudios técnicos y el Inicio de EIR/EIS llevará tiempo, ya que el Área de Estudio es expansiva y se debe coordinar con las agencias federales, estatales y locales. La próxima oportunidad para que el público brinde su opinión del proyecto será durante la circulación del Inicio del EIR/EIS. El Inicio del EIR/EIS proporcionará los resultados de los análisis técnicos detallados y describirá los posibles impactos de las diferentes alternativas. El público y las agencias podrán revisar y comentar sobre el Inicio del EIR/EIS. Se anticipa que este documento estará disponible públicamente a fines de 2023 y que el finalizado EIR/EIS será aprobado en 2025.