



PLAN MAESTRO DE LAS AUTOPISTAS 10 y 17

PREGUNTAS FRECUENTES

Vigentes a partir de enero del 2017

¿Qué es el Plan Maestro del Corredor de las autopistas 10 y 17 "La Espina"?

La Asociación de Gobiernos de Maricopa, en asociación con la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el Departamento de Transporte de Arizona (ADOT) inició el Plan Maestro del Corredor de las autopistas 10 y 17 conocido como "La Espina" porque este corredor cumple la función de "espina principal" del sistema de transporte en el área metropolitana de Phoenix. De hecho, 40% de todo viaje cotidiano en las autopistas del Valle usan una sección del corredor "La Espina."

¿Dónde se encuentra el corredor "La Espina"?

El corredor "La Espina" extiende 31 millas de las autopistas 10 y 17 que comienza en el Loop 101 y la autopista 17 en el norte (conocido como el "North Stack"), y se extiende a través de la Curva de Durango en la autopista 17 y continúa hasta la conexión de la autopista 10 con el Loop 202 (autopista Santan) al sur (también conocido como "Pecos Stack").

¿Cuál es el propósito del Plan Maestro del Corredor?

Este plan se ha desarrollado para establecer una visión a largo plazo hasta el año 2040 de las autopistas 10 y 17. El plan contiene estrategias que serán desarrolladas, construidas y disponibles para el tráfico durante los próximos 23 años.

¿Se ha estudiado este corredor en el pasado?

Sí. El estudio integrará la información obtenida durante dos previos estudios ambientales realizados en el corredor durante la última década. Los estudios, llevados a cabo por ADOT y FHWA, incluyeron informes conceptuales de diseño y declaraciones de impacto ambiental como parte del Estudio de Mejora del Corredor Interestatal 10 y el Estudio de Mejora del Corredor Interestatal 17. Estos estudios buscaron formas de agregar capacidad tanto para la autopista 10 como para la autopista 17 en el área metropolitana de Phoenix.

¿Cuáles fueron los resultados de los previos estudios?

Los dos previos estudios identificaron mejoras a largo plazo que requerirían más fondos que los que están disponible en el Plan Regional de Transporte. Sin embargo, los rigurosos estudios también identificaron varias mejoras a corto plazo que serán llevadas a cabo e implementadas por ADOT a través de un esfuerzo separado pero paralelo.

ADOT y MAG acordaron y FHWA aceptó la decisión de rescindir los estudios en 2012, después de que se determinó que estudios separados no pueden resultar en el mejor plan general y que muchas de las recomendaciones de los estudios no eran factibles. Es importante señalar que muchas de las conclusiones de planificación, ingeniería y medio ambiente de esos estudios se han considerado en las recomendaciones del Plan Maestro del Corredor de las autopistas 10 y 17.

¿Por qué se tomó la decisión de estudiar las autopistas 10 y 17 juntas, en lugar de seguir examinando ambos corredores por separado?

Al estudiar e implementar mejoras en ambos corredores en conjunto, se puede realizar economías de escala para desarrollar una visión en común y mejor manejar la demanda de viajes existentes y futuros.

¿Cuál ha sido el proceso del estudio?

Después de completar un Informe de Evaluación de Necesidades para el corredor, el equipo del estudio



PLAN MAESTRO DE LAS AUTOPISTAS 10 y 17

PREGUNTAS FRECUENTES

Vigentes a partir de enero del 2017

identificó 349 diferentes conceptos para satisfacer la demanda de viajes hasta el año 2040 en ambas autopistas. Los conceptos fueron evaluados inicialmente a través de un proceso de "error-fatal" por conveniencia y factibilidad de construcción. Los conceptos restantes fueron adicionalmente filtrados a través de tres niveles de análisis técnicos.

El equipo del estudio utilizó los datos técnicos del Informe de Evaluación de Necesidades y los modelos de viaje de MAG para identificar un grupo de aproximadamente 50 proyectos de mayor rendimiento para establecer las Recomendaciones del Plan Maestro del Corredor para mejorar las autopistas 10 y 17.

¿Cuáles son estas mejoras?

Estas mejoras a largo plazo son una combinación de métodos tradicionales de mejorar la capacidad, así como nuevas herramientas y tecnología para activamente gestionar el tráfico. Las recomendaciones incluyen mejorar la fiabilidad del transporte público y modos no motorizados para ofrecer alternativas a los vehículos de un solo ocupante. En resumen, las recomendaciones del Plan Maestro del Corredor incluyen:

- Modernizar las autopistas a los estándares de diseño actuales para mejorar la seguridad, especialmente a lo largo de las secciones más antiguas de la autopista 17.
- Agregar un carril (mínimo) en todo el corredor. Porciones del corredor verán este carril adicional como capacidad gestionada que aumentará la confiabilidad del transporte público y viajes compartidos. Estos segmentos están a lo largo de las autopistas 10, de la autopista 17 a la autopista 60, y la autopista 17, entre la autopista 10 "Split" y el Loop 101.
- Mejorar y reconstruir 24 de los 31 intercambios de tráfico a lo largo del corredor para facilitar el acceso o salida de vehículos, así como los que cruzan ambas autopistas.
- Añade 5 nuevas rampas directas de vehículos de alta ocupación (DHOV) para reducir la necesidad de cruzar los carriles de uso general de las autopistas para acceder al carril HOV. Esto minimizará los retrasos y mejorará la fiabilidad del sistema.
- Mejorar las conexiones de bicicletas y peatones a lo largo del corredor en 20 lugares, incluyendo nueve nuevas estructuras para modos de transporte no motorizados.

¿Cuáles son los componentes del Plan Maestro del Corredor?

El resultado clave del estudio del corredor "La Espina" será una estrategia de mejora e implementación documentada como el Plan Maestro del Corredor "La Espina" de las autopistas 10 y 17 para manejar apropiadamente la demanda de viajes y los movimientos de viajes en las autopistas hasta el año 2040. El Plan identificará los proyectos que se incorporarán al Plan Regional de Transporte y al Programa de Mejoramiento de Transporte. Las fases se programarán para la aprobación ambiental, el diseño, adquisición de derechos de paso, reubicación de servicios públicos y construcción.

¿Cuánto financiamiento se identifica para el Corredor "La Espina"?

El actual Plan Regional de Transporte de la Asociación de Gobiernos de Maricopa asigna \$1.47 mil millones para el corredor "La Espina." Esta cantidad incluye financiamiento para cualquier mejora identificada



PLAN MAESTRO DE LAS AUTOPISTAS 10 y 17

PREGUNTAS FRECUENTES

Vigentes a partir de enero del 2017

a corto plazo además de mejoras a largo plazo. El estudio "La Espina" identificará cómo utilizar mejor estos fondos para lograr el mayor beneficio regional.

¿Es este financiamiento suficiente para el Plan Maestro del Corredor?

No. El estudio ha definido el déficit de financiamiento de las Recomendaciones del Plan Maestro del Corredor para que se pueda determinar un enfoque para satisfacer las necesidades de todo el corredor. Específicamente, se está desarrollando una estrategia de implementación para que los proyectos de necesidades inmediatas se entreguen lo más antes posible.

¿Se consideraron los carriles de peaje de alta ocupación (HOT) como una estrategia para el Plan Maestro del Corredor?

Sí. La idea de implementar el uso de los carriles de peaje de alta ocupación (HOT) fue evaluada como una estrategia para satisfacer la demanda de viajes y para la generación de ingresos. Al revisar los datos técnicos de este contexto, se determinó que para tener éxito, esa estrategia debe abordarse en todo el sistema y no corredor por corredor. MAG pronto completará un proyecto separado, Estrategia de Desarrollo de la Red de Carriles Gestionadas de varias fases, que seguirá informando sobre las discusiones de carriles de peaje de alta ocupación (HOT) y ofrecerá recomendaciones para un enfoque a nivel sistemático para la región.

¿Qué es la autorización ambiental?

En 1969, se promulgó la Ley Nacional de Política Ambiental para informar el proceso de planificación de los proyectos de infraestructura. Este esfuerzo es un proceso de estudio federal conducido por FHWA para los proyectos de la carretera y conducido por ADOT en la región de MAG. Estos estudios examinan 26 factores diferentes, incluyendo temas tales como la calidad cultural, la calidad del aire, la justicia ambiental y los volúmenes de tráfico previstos, para evaluar los impactos que un proyecto puede tener sobre el medio ambiente natural y construido. Después del proceso de estudio ambiental, se evalúan los impactos y se identifican posibles estrategias de mitigación para despejar el proyecto de construcción de la carretera. Las recomendaciones del Plan Maestro del Corredor I-10 / I-17 no han pasado por este proceso de aprobación ambiental.

¿Para establecer las recomendaciones este proyecto, utilizaron factores ambientales?

Durante el proceso de estudio se realizó una visión general de los factores ambientales. La información de este resumen se identifica en el Informe de Evaluación de Necesidades de este proyecto. Esta información es valiosa para futuras fases de implementación de proyectos dentro del Plan Maestro del Corredor. Se preparará un documento de Planificación y Vinculación Ambiental (PEL) resumiendo estos impactos para informar los futuros esfuerzos de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) que se darán por medio del estudio "La Espina." Los resultados de este Plan Maestro del Corredor podrán ser posteriormente adoptados durante el proceso de revisión ambiental.

¿Cuándo se podrían construir estas mejoras a lo largo del Corredor "La Espina"?

Después de que el Plan Maestro del Corredor sea adoptado por el Consejo Regional de MAG, los proyectos recomendados serán incorporados al Plan Regional de Transporte y eventualmente programados para una evaluación ambiental, diseño, adquisición de derechos de paso y, en última instancia, construcción. La última instancia, podría tomar hasta el año 2040 para que los proyectos puedan ser construidos y abiertos al tráfico.



PLAN MAESTRO DE LAS AUTOPISTAS 10 y 17

PREGUNTAS FRECUENTES

Vigentes a partir de enero del 2017

¿Hay proyectos en el Plan Maestro del Corredor que podrían ser implementados próximamente?

Sí. Simultáneamente con el estudio de "La Espina", ADOT, MAG, y FHWA están poniendo en marcha una serie de mejoras a corto plazo para hacer frente al embotellamiento y aumentar la capacidad del corredor en lugares estratégicos. Estas mejoras están actualmente en desarrollo preliminar por ADOT y serán priorizadas y programadas para el diseño y la construcción cuando los beneficios, costos y horarios se hayan cuantificado.

¿Cuáles son las oportunidades para revisar y comentar acerca de las recomendaciones del Plan Maestro del Corredor?

El período de participación pública comenzó el 10 de enero del 2017 y concluirá el 17 de febrero del 2017. Puede proporcionar sus comentarios en persona asistiendo una de las siguientes reuniones públicas:

<p>Martes, 24 de enero del 2017 Asociación de Gobiernos de Maricopa Salón Saguario 302 N. First Avenue, Segundo Piso Phoenix 85003 11:30 a.m. a 1:00 p.m. 6:00 p.m. a 7:30 p.m.</p>	<p>Miércoles, 25 de enero del 2017 Pueblo de Guadalupe El Tianguis Mercado Salón Multiuso 9201 S. Avenida del Yaqui Guadalupe 85283 6:00 p.m. a 7:30 p.m.</p>	<p>Martes, 31 de enero del 2017 Centro de Actividades Washington Salón Multiuso 2240 W. Citrus Way Phoenix 85015 6:00 p.m. a 7:30 p.m.</p>
---	---	--

También puede proporcionar sus comentarios en línea visitando la página web, spine.azmag.gov.

¿Cuáles son los siguientes pasos?

La información recibida del público informará al proceso del estudio y se usará para refinar las recomendaciones del proyecto según sea necesario. El Plan Maestro del Corredor será considerado por el Consejo Regional de MAG a finales de este año para su adopción al Plan Regional de Transporte. Una vez que se tomen estas medidas, se pueden realizar financiamiento y programación de mejoras para implementar los proyectos identificados en la recomendación del Plan Maestro del Corredor.