



Fase Ambiental: Preguntas frecuentes

¿En qué consiste el Proyecto de mejora del carril con dirección oeste de la SR-91?

El Proyecto de mejora del carril con dirección oeste de la SR-91 (Proyecto) propone mejoras a lo largo de 3 millas (mi) del carril con dirección oeste de la Ruta Estatal 91 (SR-91) entre Shoemaker Av y la intersección de la interestatal 605 (I-605)/SR-91 y en la salida a Alondra Bl del carril con dirección norte de la I-605

¿Quién dirige el proyecto?

El Distrito 7 del Departamento de Transporte de California (Caltrans) es la institución a cargo del Proyecto de acuerdo a lo establecido en la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) y la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés). La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) es el socio financiero a través de los fondos de la Medida R, y las agencias asociadas son el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG), la Ciudad de Artesia y la Ciudad de Cerritos.

¿Por qué es necesario este Proyecto?

Se espera que, en la condición del Año Futuro (2044), se aumente la congestión vehicular en el área del proyecto. Actualmente, los carriles principales con dirección oeste de la SR-91 y la rampa de conexión a los carriles con dirección norte y sur de la I-605 tienen una capacidad insuficiente para los volúmenes de tráfico proyectados y experimentarán niveles deficientes en el servicio, congestión y bajas velocidades. El tramo existente de los carriles hacia el oeste de la SR-91 próximo a la intersección I-605/SR-91 también tiene un número de accidentes mayor al promedio cuando se lo compara con otras intersecciones de autopistas en zonas urbanizadas del Condado de Los Ángeles.

¿Cuál es el estado del Proyecto?

Se encuentra en la fase de Aprobación del Proyecto/Documento Ambiental (PA/ED, por sus siglas en inglés). En esta fase se prepara un documento ambiental, los estudios técnicos ambientales y los diseños preliminares de las mejoras propuestas para determinar y evaluar las soluciones que formen parte de un plan que enfrente el crecimiento futuro y disminuya congestión vehicular. Estos estudios se realizan conforme a las leyes federales y estatales. Se han evaluado los impactos potenciales del Proyecto al medioambiente humano, la calidad del aire, a la economía, al tráfico y al público. Esta fase ambiental también incluye una descripción comprensiva de las mejoras propuestas, evalúa los efectos potenciales del Proyecto sobre el medioambiente, e informa a los órganos decisorios y al público sobre los elementos del Proyecto que podrían ser implementados para evitar o minimizar los efectos ambientales adversos. La fase Ambiental PA/ED empezó en el verano de 2016 y se anticipa su conclusión para finales del 2018.

Se está preparando un Borrador conjunto del Estudio Inicial/Evaluación Ambiental (IS/EA, por sus siglas en inglés), de acuerdo a lo establecido en la CEQA y en la NEPA respectivamente, el cual fue circulado para revisión pública y comentarios el 18 de julio de 2018. Luego del periodo de revisión pública, se considerarán y tomarán en cuenta los comentarios, para luego identificar la Alternativa Preferida en el documento Final IS/EA, que según lo programado, estará concluido a finales de 2018. Si es aprobado y financiado, la construcción podría iniciarse tan pronto como en el año 2021.

¿Cuáles son las alternativas del Proyecto?

Se están considerando dos alternativas para este Proyecto: una Alternativa No Construcción y una Alternativa de Construcción. La Alternativa No Construcción no incluirá ninguna mejora en la SR-91 ni la I-605.

La Alternativa de Construcción añadirá un carril de uso general en la dirección oeste de la SR-91, desde aproximadamente la Shoemaker Av hasta la I-605 y una nueva rampa de salida del carril de conexión desde el carril con dirección oeste de la SR-91 a la I-605. El Proyecto también mantendrá los carriles auxiliares existentes entre Bloomfield Av y Norwalk Bl, Norwalk Bl hasta Pioneer Bl y las rampas de

conexión desde la SR-91 a la I-605. Dentro de los límites del Proyecto, la Alternativa de Construcción incluye mejoras operacionales en todas las rampas de salida y entrada de la autopista, y calles principales cercanas a las rampas de intersección de la autopista, así como también en la salida a Alondra Bl. desde el carril con dirección norte de la I-605. También se han estado considerando varias opciones de diseño dentro de la Alternativa de Construcción, al evaluar la reducción del ancho carril principal y el arcén de la autopista y diferentes configuraciones en la intersección de Pioneer Bl. Además, se evaluó las opciones de 2 carriles y 4 carriles para Gridley Rd.

¿Qué temas se han estudiado?

El IS/EA estudió una variedad de temas relacionados con el medioambiente humano, físico y natural, tales como: el tráfico, la calidad del aire, el ruido, los impactos en la comunidad, los impactos en la propiedad, el derecho ambiental, los recursos estéticos o visuales, los recursos biológicos, los recursos culturales e históricos, los recursos paleontológicos y otros. El IS/EA identifica los impactos potenciales directos e indirectos, a corto y largo plazo, que podrían producirse como resultado de la construcción y operación del Proyecto, así como también los elementos del proyecto para evitar o minimizar cualquier tipo de efecto adverso.

¿Habrá alguna adquisición de propiedades?

Se proponen adquisiciones de propiedades que serán necesarias para la Alternativa de Construcción. Se identificará por parcela en el Borrador del IS/EA una lista completa de todos los requerimientos para el derecho de paso, incluyendo las servidumbres de paso totales, parciales y temporales para la construcción. El IS/EA ha sido publicado y alentamos al público en general a revisarlo y realizar comentarios hasta el 16 de agosto de 2018. La identificación de la alternativa preferida se basa no solamente en el diseño de ingeniería y el costo, sino que también toma en cuenta los elementos ambientales y los efectos sociales.

¿Qué es lo que hará Caltrans para minimizar las demoras en el tráfico durante la construcción?

Se desarrollará un Plan de Manejo del Transporte (TMP, por sus siglas en inglés), el cual presentará elementos específicos del Proyecto para minimizar las demoras en el tráfico y los inconvenientes para el público durante el periodo de la construcción. El TMP también incluirá un programa de alcance al público para informarle acerca del progreso del Proyecto y de las clausuras y desvíos de vías que se producirían.

¿Cómo serán financiadas estas mejoras?

El Proyecto utilizará los fondos de la Medida R I-605 "Puntos problemáticos" y posibles fondos federales, estatales y de otras fuentes. Se estima que los costos de la ingeniería preliminar de las mejoras tendrán un valor de cerca de \$140 millones. Los estimados del costo se actualizarán y proporcionaran en el Borrador del IS/EA. Actualmente se está en la búsqueda del financiamiento de la construcción.

¿Cómo puedo hacer comentarios sobre este Proyecto?

La propuesta del IS/EA está disponible en internet, visitando www.metro.net/projects/wb-sr-91/ y <http://www.dot.ca.gov/d7/env-docs/>. Lo alentamos a revisar el documento y proporcionar comentarios escritos o verbales en las próximas Audiencias Públicas que se llevarán a cabo el 1 y 2 de agosto de 2018. Vea a continuación los detalles de las reuniones. También puede enviar sus comentarios escritos por correo postal o correo electrónico a jinous.saleh@dot.ca.gov hasta el 16 de agosto de 2018.

¿Cuándo y dónde se realizan las Audiencias Públicas?

Miércoles 1 de agosto de 2018, de 6 a 8 pm

Cerritos Center for the Performing Arts
18000 Park Plaza Dr, Cerritos, CA 90703

Jueves 2 de agosto de 2018, de 6 a 8 pm

Albert O. Little Community Center
18750 Clarkdale Av, Artesia, CA 90701

Manténgase Conectado

Carlos Montez
Gerente del Proyecto de Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-9
Los Ángeles, CA 90012
(213) 922-4782
wbsr91@metro.net
www.metro.net/605hotspots