



Proyecto de Mejoras del Carril Auxiliar SR-91 Atlantic Av a Cherry Av en Dirección Este

Preguntas Frecuentes

En respuesta a las preguntas recibidas por Metro durante la reunión comunitaria de actualización del proyecto del 25 de junio de 2024, se desarrollaron las siguientes preguntas frecuentes para abordar las preguntas de la comunidad.

- 1. ¿Cuáles son los compromisos de Metro y Caltrans, posteriores al proyecto, para mantenimiento, conservación y personas sin hogar bajo la autopista? Proporcione actualizaciones periódicas al Consejo de Servicio de Gateway Cities. Continúe manteniendo a la comunidad comprometida. ¿Cómo pueden los residentes reportar problemas y/o violaciones por parte del personal?**

Metro reconoce que las crisis de personas sin hogar, adicción a las drogas y enfermedades mentales no tratadas han afectado a las comunidades locales, particularmente donde las personas sin hogar se refugian cerca de las autopistas. Caltrans es responsable de ayudar a las personas sin hogar después de completar el Proyecto SR-91 en dirección Este y dentro de su derecho de paso. De lo contrario, el alcance de personas sin hogar bajo la autopista es responsabilidad de la jurisdicción local. Los residentes pueden contactar a Caltrans en el siguiente enlace <https://csr.dot.ca.gov/> para informar inquietudes de mantenimiento o llame al número de teléfono de Soporte de Mantenimiento del Distrito 7 de Caltrans al (213) 897-4426.

El proyecto proporcionará actualizaciones periódicas de la construcción del proyecto SR-91 en dirección Este al Consejo de Servicio de Gateway Cities y a la comunidad.

Durante la construcción, el contratista es responsable del mantenimiento y conservación dentro de los límites del proyecto. Los residentes de la comunidad pueden comunicarse con el proyecto para cualquier consulta o para informar cualquier problema relacionado con el proyecto al (213) 922-4091 o communityrelations@metro.net.

2. ¿Cómo pretende la ciudad hacer llegar unidades de filtración de aire a los ciudadanos del vecindario de Hamilton?

El Departamento de Salud y Servicios Humanos de la Ciudad de Long Beach (Departamento de Salud) trabaja en estrecha colaboración con Metro para distribuir unidades de filtración de aire directamente a los residentes dentro de los 750 pies del Proyecto SR-91 Atlantic to Cherry en dirección Este. Para saber si es elegible, complete la siguiente encuesta y el Departamento de Salud se comunicará con usted para brindarle más información: www.bit.ly/91ResourcesLB. Si no puede completar el formulario en línea, llame al (562) 570-7907.

3. ¿Cuándo se encargará Caltrans de las malezas que crecen a través de la cerca entre Myrtle Av y Orange Av? Nadie puede caminar y la acera no se ha mantenido en dos años y medio. Una gran preocupación es el peligro de incendio causado por las malezas en la propiedad de Caltrans.

Caltrans ha confirmado que el trabajo para eliminar las malezas comenzará dentro de las próximas 2 semanas y continuará de manera intermitente, según lo permita su cronograma, hasta que se complete. El mantenimiento de Caltrans comenzará en la SR-91 en dirección este en Myrtle Av a través de Lewis Av el 10 de julio. Luego, Caltrans eliminará la maleza de Lewis Av a Cerritos Av el 11 de julio. El 12 de julio, Caltrans completará el área pequeña desde Cerritos Av hasta Orange Av. Luego de estas actividades, Caltrans monitoreará toda la franja de Myrtle Av a Orange Av para mitigar el rebrote de malezas. Para obtener más información, comuníquese con el Soporte de Mantenimiento del Distrito 7 de Caltrans al (213) 897-4426.

El contratista del proyecto SR-91 en dirección Este es responsable del control de la vegetación dentro de los límites del proyecto, a lo largo de 67th St, entre Atlantic Av y Cherry Av. La vegetación existente se eliminará como parte de cada etapa de la construcción. La vegetación entre Myrtle Av y Orange Av se eliminará durante la Etapa 2, ya en mayo de 2025. Metro supervisará el cumplimiento del contratista durante toda la construcción.

El mantenimiento de las aceras en las calles laterales fuera de los límites del proyecto está bajo la jurisdicción de la Ciudad.

4. ¿Qué va a hacer Metro / Caltrans / la Ciudad con respecto al aumento del tráfico que atraviesa el vecindario, específicamente por 68th St?

No se anticipa un aumento en el tráfico de la calle debido a este proyecto. Sin embargo, habrá desvíos temporales en 68th St durante toda la construcción. Los desvíos solo se implementarán

durante la semana de 10 p. m. a 5 a. m. y solo los fines de semana será necesario cerrar el cruce subterráneo de la autopista 91 (UC). Los avisos de construcción que alerten al público siempre se distribuirán antes de que comiencen las actividades de construcción y brinden detalles sobre cierres de calles, desvíos relacionados y cualquier otro impacto potencial. Se distribuirán a las residencias y negocios afectados a través de plataformas de redes sociales, el sitio web del proyecto de Metro. Los residentes de la comunidad pueden comunicarse con el proyecto para cualquier consulta o para informar cualquier problema relacionado con el proyecto al (213) 922-4091 o communityrelations@metro.net.

Además de los avisos de construcción, se colocarán letreros portátiles de mensajes cambiables (PCMS, por sus siglas en inglés) en las calles locales que se acercan a la Ruta 91 UC con una semana de anticipación con mensajes de advertencia previos al evento para informar a los automovilistas sobre los próximos cierres de calles. Durante el cierre de la calle, se instalarán PCMS en ubicaciones antes de los puntos de toma de decisiones para guiar a los automovilistas alrededor de los cierres.

5. Si las aves fueron lo suficientemente inteligentes como para evitar el área de Caltrans, ¿cómo puede no haber daño a los humanos?

Con base en la encuesta biológica realizada el 22 de enero de 2019 e incluida en el documento de Declaración Negativa Mitigada (página 167), se observaron múltiples especies de aves alimentándose o volando sobre el Área de Estudio Biológico. Estas especies comunes incluyen la febe negra (*Sayornis nigricans*), el halcón de cola roja (*Buteo jamaicensis*), el cuervo americano (*Corvus brachyrhynchos*) y la curruca de rabadilla amarilla (*Setophaga coronata*). Además, se observaron nidos de golondrinas de acantilado en una columna de puente.

6. ¿Sigue el ensanchamiento de 12 a 22 pies? ¿A qué nivel de decibelios es seguro estar constantemente sometido? Mi patio clasificó del 75 al 85 (A las 5:30 p.m. de hoy) del tráfico del 91, y mi casa vibra constantemente. Si cambio mis ventanas y aíso mis paredes, ¿reembolsará Caltrans a través del programa de daños para proteger mi hogar y mi familia del ruido constante? Vivo directamente al otro lado de la calle de la 91.

Sí, es correcto que el ensanchamiento sea de entre 12 y 22 pies, excepto en el área adyacente a la rampa de acceso de Atlantic Av hasta aproximadamente el cruce de Myrtle Av, donde varía hasta aproximadamente 24 pies.

Se realizó un estudio de ruido como parte del proceso ambiental y se siguieron todas las regulaciones estatales y federales sobre el impacto del ruido del tráfico. Según el Registro de

Compromiso Ambiental (ECR, por sus siglas en inglés), el ruido se controlará según los requisitos del contrato. Por ejemplo, se requiere que el contratista controle los niveles de ruido actuales y no exceda los 86 dBA a 50 pies de las actividades en el lugar de trabajo entre las 9pm. y las 6am. Metro supervisará el cumplimiento del contratista durante la construcción.

7. ¿Puedes proporcionar gatos salvajes para que ayuden con las ratas una vez que derribes el muro? Parque / paisaje - ¿mejorará la ciudad en el mantenimiento de la poda de árboles/mantenimiento del paisaje ? Falta de vivienda: Me preocupa que haya un aumento de personas sin hogar en el parque, como ya estamos experimentando. Estamos más en riesgo de pedófilos. ¿Puede agregar una señal de alto en 67th / Lime Av? Estoy cansado de que la gente acelere/proceda sin cuidado o preocupación mientras giran hacia el sur en Lime Av volando a Starbucks.

La ciudad de Long Beach ha confirmado que no proporciona gatos callejeros para el control de plagas, pero ordenó al público que aprenda más sobre sus servicios en <https://www.longbeach.gov/acs/>.

La Ciudad solicitará un acuerdo de mantenimiento con Caltrans para que la Ciudad pueda mantener el Hamilton Loop a largo plazo. La ciudad compartió que siempre existe la posibilidad de un aumento de personas sin hogar en espacios públicos, pero su esperanza es que Hamilton Loop atraiga y fomente la activación de la comunidad para garantizar usos positivos del espacio. Pueden explorar opciones de diseño para desalentar el uso de campamentos / pernoctaciones. En la fase de diseño, la ciudad analizará diferentes opciones para calmar el tráfico a lo largo de la ruta para reducir la velocidad del tráfico, incluso en esa intersección.

8. ¿La señalización estará en otros idiomas además del inglés? ¿Los residentes tendrán acceso al personal de Metro en otros idiomas además del inglés? ¿Cuántos pies tomará el nuevo carril auxiliar de los otros carriles?

La señalización informativa, direccional y reglamentaria en Caltrans y el derecho de paso público debe estar en inglés. Sin embargo, todos los avisos de construcción se traducirán al español. Bajo el Plan de Participación Pública de Metro, Metro proporcionará traducciones a otros idiomas si es necesario. Para obtener más información sobre el Plan de Participación Pública de Metro, siga este enlace www.metro.net/projects/public-participation-plan-development. Los residentes de la comunidad pueden comunicarse con el proyecto para cualquier consulta o para informar cualquier problema relacionado con el proyecto al (213) 922-4091 o communityrelations@metro.net.

El carril auxiliar no tomará imágenes de otros carriles. Al finalizar el proyecto, el ancho de los carriles de uso general será de 12 pies.

9. ¿Qué tan cerca estará la autopista de la casa adyacente después de que finalice el proyecto?

La distancia desde la autopista hasta las casas oscilará entre 50 y 100 pies desde el nuevo muro de sonido.

10. Ha habido un debate sobre la ampliación de las autopistas y la seguridad (carreteras y medio ambiente), ¿dónde pueden encontrar los residentes los hallazgos de que la ampliación será beneficiosa?

Este es un proyecto de mejora de la seguridad y un proyecto de mejora operativa. Las mejoras incluyen:

- Operaciones de Tráfico:
 - La adición de un carril auxiliar en la SR-91 en dirección Este, desde la Rampa de Entrada del Conector I-710 en dirección Sur hasta la Rampa de salida Cherry Av, mejorará las condiciones del tráfico al alargar el carril para permitir maniobras más fáciles y menos congestivas entre carriles.
 - Este proyecto mejorará las operaciones de los carriles HOV en las horas pico de la tarde, reducirá los accidentes relacionados con la congestión y mejorará la movilidad general en el área.
- Beneficios de Congestión y Seguridad:
 - El carril auxiliar reducirá las colas de vehículos y mejorará la seguridad.
- Extender los puntos de entrada/salida del carril HOV hacia el oeste y el este proporcionará un acceso más temprano, lo que permitirá que los vehículos HOV tengan más tiempo para fusionarse sin problemas.
- Extensión de rampa de entrada:
 - La rampa de entrada de Atlantic Av se alargarán 500 pies, aumentando la línea límite del medidor de rampa.
 - Esto ampliará el almacenamiento de vehículos de 280 a 780 pies por carril, acomodando los volúmenes de tráfico futuros hasta 2045.
 - Al proporcionar un espacio de almacenamiento adecuado, se minimizará el riesgo de derrame de vehículos en las calles locales.

El documento ambiental elaborado para este proyecto brinda detalles. El informe Declaración Negativa Mitigada (MND por sus siglas en inglés)/Hallazgo de Impacto No Significativo (FONSI por sus siglas en inglés) se puede encontrar en este enlace:

<https://ceqanet.opr.ca.gov/Project/2020120326>.

Además, la tabla 13 (página 49) del documento ambiental demuestra la necesidad de mejoras de seguridad. Las tasas totales de accidentes varían de aproximadamente un 30 por ciento a aproximadamente un 73 por ciento más altas que la tasa promedio total de accidentes en todo el estado, excepto en el segmento entre el intercambio de Long Beach Boulevard y el intercambio de la I-710, donde la tasa total real de accidentes es aproximadamente un 107 por ciento más alta que la tasa promedio total de accidentes en todo el estado.

11. Este proyecto utiliza vehículos revisados para justificar su éxito, pero ¿cómo se alinea este proyecto con la reducción de las millas recorridas por los vehículos, que es un objetivo del cambio climático?

El proyecto tiene como objetivo mejorar las condiciones de seguridad en la línea principal SR-91 en dirección este, reducir la congestión relacionada con el tejido y mejorar las operaciones de la autopista en dirección este (tanto la línea principal como las rampas). Caltrans, como agencia líder de CEQA para este proyecto, sigue las pautas de la Oficina de Planificación e Investigación (OPR por sus siglas en inglés) del Gobernador de California tanto para la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) como para el análisis de impacto del proyecto. Según la orientación y asesoría técnica de Caltrans y OPR, se determinó que una determinación de importancia del impacto en el transporte basada en Millas Recorridas por Vehículos (VMT por sus siglas en inglés) no está justificada para este Proyecto porque la "adicción de un carril auxiliar de menos de una milla de longitud diseñado para mejorar la seguridad vial es un tipo de proyecto "no es probable que conduzca a un aumento mensurable y sustancial en los viajes de vehículos."(Análisis de Transporte de Caltrans bajo CEQA [TAC], septiembre de 2020, página 14 y Asesoramiento Técnico de OPR sobre la Evaluación de los Impactos del Transporte en CEQA, diciembre de 2018, página 21). Por lo tanto, podría descartarse de un análisis adicional. Además, el proyecto se considera un proyecto sin aumento de capacidad para fines de análisis de gases de efecto invernadero (GEI) con un aumento mínimo o nulo en las emisiones operativas de GEI esperadas. Finalmente, también se prevé que las emisiones de contaminantes atmosféricos a largo plazo asociadas con los viajes en vehículos se reduzcan en el futuro debido a la implementación de regulaciones de combustible, la mejora del ahorro promedio de combustible de la flota y la eliminación gradual de los vehículos más antiguos de las carreteras.

12. ¿Qué tipo de transparencia se proporcionará para ver si hay algún conflicto de intereses con contratistas y licitadores? ¿Algún miembro de la junta directiva de Metro tiene alguna participación en empresas de ingeniería civil?

El Departamento de Ética de Metro garantiza la transparencia en los requisitos de Conflictos de Intereses y ha verificado que no haya conflictos. Los conflictos se rigen por la ley estatal y/o el código de Metro y se divulgan públicamente en las reuniones de la Junta Directiva de Metro y en los resúmenes de las reuniones relacionadas.

13. ¿Qué hace que este proyecto sea diferente de la transición 710/105 en dirección oeste? ¿Cuánto tiempo hasta que este proyecto se vuelva obsoleto en cuanto a capacidad?

Metro y Caltrans no están familiarizados con el proyecto al que se hace referencia. Si se brinda más información, Metro puede brindar una respuesta más detallada. Sin embargo, el SR-91 en dirección este no es un proyecto de mejora de la capacidad. Es un proyecto de mejora operacional y de seguridad. Este proyecto está mitigando los problemas de seguridad identificados que se han identificado cuando los vehículos intentan fusionarse dentro y fuera de la línea principal.

14. ¿Por qué no podemos tener un EIR en su lugar? ¿Cómo puede decir con confianza que la duración del proyecto hace que el impacto ambiental sea insignificante?

El proceso ambiental de este proyecto siguió todos los requisitos de las regulaciones ambientales federales y estatales. Metro preparó un Estudio Inicial Conjunto (CEQA por sus siglas en inglés)/Evaluación Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) para este proyecto. Como se indica en la Declaración Negativa Mitigada del proyecto, según el Estudio Inicial del proyecto, los impactos potenciales que se determinaron significativos bajo CEQA, que son impactos paleontológicos (geología y suelo) y de ruido operacional, se mitigarían a menos que significativos, y no hay otros impactos significativos. Por lo tanto, según las pautas de la CEQA, no se requería la preparación de un EIR. El documento ambiental se puede encontrar aquí: <https://ceqanet.opr.ca.gov/Project/2020120326>.

15. Etapa 1: ¿qué protecciones se ofrecerán a los estudiantes que viajan diariamente a Hamilton Middle School?

Se mantendrá el acceso seguro para todos los peatones, incluidos los estudiantes, debajo de la autopista 91 durante la construcción. Las aceras se mantendrán a 5 pies, se proporcionará protección contra posibles caídas de objetos e iluminación. Myrtle Av en la autopista 91 solo

estará cerrada de 10pm a 5am de lunes a viernes y algunos fines de semana. Se mantendrá un acceso seguro para vehículos y peatones cuando el cruce subterráneo esté abierto, de lunes a viernes de 5am a 10pm.

Las Relaciones con la construcción garantizarán que las escuelas locales estén al tanto de estos controles de tráfico. Los avisos de construcción que alerten al público siempre se distribuirán antes de que comiencen las actividades de construcción y brinden detalles sobre cierres de calles, desvíos relacionados y cualquier otro impacto potencial. Se distribuirán a las residencias y negocios afectados a través de plataformas de redes sociales, el sitio web del proyecto de Metro. Los residentes de la comunidad pueden comunicarse con el proyecto para cualquier consulta o para informar cualquier problema relacionado con el proyecto al (213) 922-4091 o communityrelations@metro.net.

16. La velocidad es el mayor contribuyente a los incidentes con colisiones: ¿cómo disminuye este proyecto los automóviles inactivos al acelerar el tráfico, lo que resulta en un viaje diario más seguro?

Este proyecto no cambia el límite de velocidad, ni el resultado previsto es acelerar el tráfico. Este proyecto proporciona carriles de transición más largos para mejorar la operación segura de los vehículos que se fusionan y se desvían a su carril previsto.

17. ¿Cómo van a caminar todos los niños de la escuela hacia y desde Hamilton Middle School/Jordan High si Myrtle Av cierra?

Myrtle Av en la autopista 91 solo estará cerrada de 10pm a 5am. entre semana y algunos fines de semana. Se mantendrá un acceso seguro para vehículos y peatones.

Se requiere que el contratista proporcione una acera peatonal abierta durante el día, de lunes a viernes de 5am a 10pm. Se requiere que el contratista realice actividades de construcción pesadas que requieran el cierre del área debajo del puente los fines de semana y/o noches de lunes a viernes de 10pm a 5am.

Las Relaciones con la construcción garantizarán que las escuelas locales estén al tanto de estos controles de tráfico. Los avisos de construcción que alerten al público siempre se distribuirán antes de que comiencen las actividades de construcción y brinden detalles sobre cierres de calles, desvíos relacionados y cualquier otro impacto potencial. Se distribuirán a través de plataformas de redes sociales, el sitio web del proyecto de Metro y a las residencias y negocios

afectados. Los residentes de la comunidad pueden comunicarse con el proyecto para cualquier consulta o para informar cualquier problema relacionado con el proyecto al (213) 922-4091 o communityrelations@metro.net.

18. Hay sedimentos que se acumulan en grandes montones de los grandes orificios de drenaje debajo de los pasos elevados que se acumulan en nuestra comunidad después de las lluvias. Este sedimento luego sopla alrededor de la comunidad debido al viento creado por estos túneles. La comunidad quiere que se analicen las toxinas de este sedimento que queda atrás. Actualmente, el personal de Long Beach está trabajando para encontrar una manera de hacer esto.

Aunque no se han identificado peligros durante las pruebas previas, Caltrans ha confirmado que eliminarán el sedimento.

19. El ruido, las partículas y las vibraciones deben probarse como condiciones actuales.

De conformidad con los requisitos reglamentarios, se ha realizado una encuesta previa a la construcción para establecer una línea de base antes de que comience la construcción para documentar los niveles actuales de ruido y vibración. Estos niveles serán monitoreados y comparados con los niveles medidos durante la construcción. La AQMD requiere la contención de todo el polvo y, por lo tanto, no se midieron los niveles de partículas de polvo. El polvo se controla mediante las mejores prácticas de gestión estándar de la industria, como la aplicación de agua y el barrido de calles.

Metro garantizará el cumplimiento de los contratistas durante toda la construcción. Según los requisitos del contrato, el contratista ha instalado dispositivos de monitoreo a lo largo del perímetro del sitio del proyecto para medir y documentar los niveles de ruido y vibración experimentados durante las actividades de construcción. Si se determina que los niveles exceden las tolerancias permitidas según lo especificado en el contrato durante las actividades de construcción, se requerirá que el contratista modifique las actividades de construcción para cumplir con los niveles permitidos.

20. Creemos que el carril adicional que se agregará a los intercambios 710/91 solo servirá para aumentar el tráfico que viaja a la 91 a través de nuestra comunidad. ¿A quién beneficia esto? Ciertamente, los lugareños no tienden a usar estas salidas; parece que están construyendo para agregar espacio adicional para el tráfico de semirremolques desde el puerto.

Este proyecto proporciona carriles de transición más largos para mejorar la operación segura de los vehículos que se desplazan a sus carriles previstos.

21. ¿Selló cada agencia (a continuación) sin tener en cuenta a la comunidad?

No. El documento ambiental fue compartido públicamente y recibió comentarios públicos. El proceso incluyó la presentación del documento ambiental al Centro de Intercambio de Información Estatal para su distribución a las agencias estatales de revisión para su revisión y comentarios durante la revisión pública del borrador del documento ambiental. El 18 de febrero de 2021, Metro realizó una audiencia pública virtual a través de Zoom, a la que se unieron aproximadamente 85 miembros del público. Además de coordinar con agencias externas, el equipo del Proyecto también mantuvo reuniones continuas y coordinación con las partes interesadas, incluida la Ciudad de Long Beach y el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities, durante todo el desarrollo del proyecto.

22. ¿Cuál es la distancia exacta entre el muro de sonido antiguo y el nuevo? ¿Cuánto se está expandiendo?

Para acomodar la construcción del carril auxiliar, la ubicación del muro de sonido se alejará de la línea central de la autopista hacia el derecho de paso de Caltrans. El desplazamiento total varía entre 12 y 22 pies, excepto en el área adyacente a la rampa de acceso Atlantic Av hasta aproximadamente el cruce subterráneo Myrtle Av, donde varía hasta aproximadamente 24 pies. La longitud de la muro de sonido no cambiará. No hay expansión de los carriles de uso general de la autopista.

23. ¿Qué se hará con la congestión de tráfico que ya prevalece en el área circundante debido al tráfico que se está construyendo a partir del Proyecto Artesia?

El Proyecto Artesia está bajo la jurisdicción de la Ciudad. Han respondido a esta pregunta afirmando que la ciudad se disculpa por los inconvenientes que ha estado experimentando debido al proyecto Artesia Great Boulevard. El proyecto está programado para completarse en septiembre y será uno de los corredores más seguros de la ciudad con carriles para bicicletas protegidos, aceras nuevas, plataformas de tránsito de autobuses con mobiliario urbano y paisajismo completamente nuevo. Para obtener más información sobre este proyecto de exhibición, visite: <https://longbeach.gov/pw/projects/artesia-great-boulevard-project/> o llame a Obras Públicas de Long Beach al (562) 570-5000.

24. ¿Cómo se notificará a la comunidad de los cierres (volantes, correo electrónico, etc.)? ¿Se construirán muros de sonido para reducir el ruido y qué otras medidas se implementarán?

La comunidad recibirá notificaciones continuas y continuas, avisos de construcción y actualizaciones del proyecto en el Proyecto SR-91 en dirección Este durante toda la construcción. Se difundirán avisos de construcción bilingües (español/inglés) antes de que comiencen las actividades de construcción. Detallarán las actividades de trabajo, las horas en que se le permite trabajar al contratista, los planes/desvíos de tráfico aprobados y cualquier otro impacto en la construcción. Esto le dará al público suficiente tiempo para planificar sus rutas alrededor de las áreas de construcción afectadas. Los avisos se distribuirán en el área de impacto, en línea y a través de las redes sociales. También habrá reuniones trimestrales de actualización de la construcción y la información se actualizará en el sitio web del proyecto www.metro.net/atlantic-cherry.

Además de los avisos de construcción, se colocarán letreros portátiles de mensajes cambiables (PCMS, por sus siglas en inglés) en las calles locales que se acercan a la Ruta 91 UC con una semana de anticipación con mensajes de advertencia previos al evento para informar a los automovilistas sobre los próximos cierres de calles. Durante el cierre de la calle, se instalarán PCMS en ubicaciones previas a los puntos de toma de decisiones para guiar a los automovilistas alrededor de los cierres.

Los muros de sonido existentes a lo largo de la autopista SR-91 en dirección este desde la rampa de entrada Atlantic Av hasta la rampa de salida Cherry Av serán demolidos y reconstruidos en el derecho de paso de Caltrans. El propósito de los muros de sonido de la autopista es reducir el ruido de la autopista. Los muros acústicos han sido diseñados y se construirán de acuerdo con los Criterios de Reducción de Ruido de Caltrans. Se puede encontrar un Informe de Decisión sobre Reducción de Ruido en <https://libraryarchives.metro.net/DPGTL/eirs/SR-91-eastbound-atlantic-to-cherry/2021-05-SR-91-eastbound-final-EA-FONSI.pdf>.

Para la construcción, se han alcanzado los niveles de decibelios de referencia antes de la construcción y, según el Registro de Compromiso Ambiental (ECR por sus siglas en inglés), Metro monitoreará los niveles de decibelios durante todo el período de construcción para verificar el cumplimiento del ruido. Las disposiciones del contrato de Metro requieren que el Contratista controle y reduzca el ruido emitido por las actividades de construcción para mantener los niveles de decibelios que cumplen. Por ejemplo, se requiere que el contratista controle los niveles de ruido actuales y no exceda los 86 dBA a 50 pies de las actividades en el lugar de trabajo entre las 9pm y las 6am.

25. Estudio de decibelios: 60 DB con el tiempo pueden causar daños, fondo de asignación de paredes acústicas (supervisor) - ventanas de casas insonorizadas, daños y flujo, valores de la propiedad.

De acuerdo con los requisitos reglamentarios, se han alcanzado niveles de decibelios de referencia antes de la construcción y Metro supervisará los niveles de decibelios durante todo el período de construcción para verificar el cumplimiento del ruido. Según el Registro de Compromiso Ambiental (ECR por sus siglas en inglés), el ruido se controlará según los requisitos del contrato. Por ejemplo, se requiere que el contratista controle los niveles de ruido actuales y no exceda los 86 dBA a 50 pies de las actividades en el lugar de trabajo entre las 9pm y las 6am.

26. ¿Tenemos garantías de que el dinero obtenido para Hamilton Loop se destinará únicamente a ese proyecto y no se redistribuirá y redirigirá a otra cosa?

El proyecto Hamilton Loop es financiado y administrado por la ciudad de Long Beach. La Ciudad ha confirmado que los fondos que se obtuvieron para Hamilton Loop solo pueden usarse para ese proyecto. Las subvenciones de Reconexión de Comunidades y Vecindarios y del Puerto de Long Beach estarán vinculadas contractualmente al Proyecto Hamilton Loop y los fondos de la Medida A Elevate ' 28 ya han sido aprobados y designados para el Proyecto. Para obtener más información, comuníquese con Obras Públicas de la Ciudad de Long Beach al (562) 570-5000.

27. ¿Cuándo comenzará el proyecto a reclutar trabajadores localmente? ¿hay un número mágico?

La contratación de trabajadores comenzará con el inicio de las actividades de construcción. El Contrato de Contratación local del Acuerdo Laboral del Proyecto de Metro se aplica a este contrato. Los siguientes requisitos de fuerza laboral aplican al 40% de los trabajadores específicos locales, de áreas económicamente desfavorecidas del condado de Los Ángeles, 20% de trabajadores aprendices, 10% de trabajadores desfavorecidos, personas con barreras sociales (veteranos, participación en el sistema de justicia, padres solteros, sin h/s o GED, desempleo crónico, historial de falta de vivienda, emancipado de jóvenes de crianza temporal).

Las personas interesadas en obtener más información sobre las oportunidades de contratación local en este proyecto pueden comunicarse con Theodora en Inclusion@mics.us o por teléfono al (323) 383-9844.

28. ¿Cuánto tiempo se espera que dure el proyecto, además, el muro acústico será más alto y más insonorizado? ¿Vamos a instalar nuevas ventanas y puertas debido al aumento de los niveles de decibelios? ¿Habrán reuniones trimestrales de seguimiento?

El proyecto está programado para completarse en noviembre de 2027. No hay cambio de altura entre las paredes de sonido nuevas y existentes. Los niveles de decibelios no aumentarán debido a este proyecto de construcción. Por lo tanto, no se instalarán ventanas y puertas nuevas.

Sí, el proyecto llevará a cabo reuniones comunitarias trimestrales para proporcionar actualizaciones durante la construcción del proyecto.

29. ¿Mejorará este proyecto la congestión del tráfico en la 710 en dirección sur a la 91 en dirección este? ¿Cómo afectará esto a las empresas al final de la rampa en Cherry? Ej: Capacidad para hacer lo correcto y rápido a la derecha en los negocios antes de Artesia y el callejón. ¿Habrán un sitio web con el estado más actual del proyecto? Con todo el tráfico de camiones, ¿qué tan anchos serán los carriles?

Este proyecto proporciona carriles de transición más largos para mejorar la operación segura de los vehículos que se desplazan a sus carriles previstos. No se anticipa que este Proyecto afecte a los negocios a lo largo de Cherry Av.

Durante la construcción de la rampa de salida en Cherry Av, se proporcionarán desvíos para mantener el acceso a los negocios a lo largo del corredor Cherry Av, incluidos los inmediatamente adyacentes.

El sitio web del proyecto es www.metro.net/Atlantic-Cherry y se actualizará periódicamente.

Todos los carriles tendrán 12 pies de ancho de acuerdo con los requisitos de ancho de carril estándar de Caltrans.

30. ¿Por qué preguntar cuando ya está en proceso? ¿Hasta dónde se extenderá el muro actual? ¿Cuánto durará el trabajo? ¿Hubo un estudio de impacto ambiental?

Se preparó un Estudio Inicial Conjunto (CEQA por sus siglas en inglés)/Evaluación Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) para el Proyecto y se distribuyó al público y a las agencias pertinentes en diciembre de 2020 para su revisión durante el proceso ambiental del proyecto.

La construcción está siendo liderada por Metro y está programada para comenzar en julio con una fecha de finalización prevista para noviembre de 2027.

Para acomodar la construcción del carril auxiliar, la ubicación del muro acústico se alejará de la línea central de la autopista hacia el derecho de paso de Caltrans. El desplazamiento total varía entre 12 y 22 pies, excepto en el área adyacente a la rampa de acceso Atlantic Av hasta aproximadamente el cruce subterráneo Myrtle Av, donde varía hasta aproximadamente 24 pies. La longitud de la pared de sonido no cambiará.

31. ¿Cómo garantizará el proyecto la seguridad de los peatones en la intersección Atlántico-Artesia, cuando puede haber un aumento en los usuarios de la autopista que acceden a la rampa de acceso 91 en Atlantic Av (específicamente estudiantes de Jordan High y Hamilton Middle School)?

La adición del carril auxiliar no afectará el tráfico que accede a la autopista 91 desde Atlantic/Artesia. El carril auxiliar facilita y proporciona una mayor longitud de tejido para que los vehículos puedan realizar una transición segura a su destino.

32. ¿Por qué necesitamos un carril auxiliar si ya tenemos uno? ¿Por qué llamarlo auxiliar si en realidad, solo estás construyendo una nueva rampa?

Actualmente, no hay un carril auxiliar que conecte la rampa de entrada Atlantic Av con la rampa de salida Cherry Av. Se está construyendo un carril auxiliar desde el conector I-710 hacia el sur hasta Cherry Av para mejorar las operaciones y la seguridad. No se está construyendo una nueva rampa.

33. ¿Habrá plantación de árboles y dónde? Realmente no estás planeando en el sitio del carril auxiliar.

Metro aseguró fondos para un reemplazo de dos a uno de los árboles removidos debido a la construcción. Los árboles y el paisaje se replantarán dentro del derecho de paso de la autopista. Esta iniciativa permitirá que se proporcionen árboles adicionales a la Ciudad de Long Beach para que se planten en la comunidad local como parte del Programa de Árboles de la Ciudad.

34. ¿Hubo estudios ambientales? Si no, ¿por qué no los requisitos? ¿Por qué no se completó un EIR completo antes de la aprobación de este proyecto?

Se siguieron todos los requisitos reglamentarios ambientales federales y estatales. Se preparó un Estudio Inicial Conjunto (CEQA por sus siglas en inglés) /Evaluación Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés) para el proyecto. Como se indica en la Declaración Negativa Mitigada del proyecto, según el Estudio Inicial del proyecto, los impactos potenciales que se determinaron significativos bajo CEQA, que son impactos paleontológicos (geología y suelo) y de ruido operacional, se mitigarían a menos que significativos, y no hay otros impactos significativos. Por lo tanto, según las pautas de la CEQA, no se requería la preparación de un EIR. Sin embargo, es importante señalar que el documento ambiental fue compartido públicamente y recibió comentarios públicos. El proceso incluyó la presentación del documento ambiental al Centro de Intercambio de Información Estatal para su distribución a las agencias estatales de revisión para su revisión y comentarios durante la revisión pública del borrador del documento ambiental. El 18 de febrero de 2021, Metro realizó una audiencia pública virtual a través de Zoom a la que se unieron aproximadamente 85 miembros del público. Además de la coordinación con agencias externas, el equipo del Proyecto también mantuvo reuniones continuas y coordinación con las partes interesadas, incluida la Ciudad de Long Beach y el Consejo de Gobiernos de Gateway Cities durante el desarrollo del proyecto.

35. ¿Cuál es la longitud del carril auxiliar? ¿Qué es la milla 1? (los diseñadores nos han dicho 0.8 millas)?

Los límites del proyecto implican un total de 1.4 millas, que incluirán un carril auxiliar de 0.86 millas en dirección este entre Atlantic Av y Cherry Av rampa de salida. También se incluye dentro de los límites del proyecto de 1.4 millas, el cambio de carril de tráfico adicional a lo largo de la rampa de entrada del conector I-710 en dirección sur hacia el nuevo carril auxiliar en dirección este de la SR-91.

36. ¿Es esto solo para agregar tráfico de semirremolques desde el puerto para conducir por nuestro vecindario, un vecindario que sufre en el área de justicia ambiental?

No. El propósito del proyecto es mejorar las condiciones de seguridad, reducir la congestión y mejorar las operaciones de la autopista tanto en la línea principal SR-91 en dirección este como en las rampas de salida. El Proyecto atiende a conductores y residentes. Las mejoras incluyen alargar la rampa de entrada Atlantic Av en dirección este y reducir el derrame de tráfico en la calle local.

37. Hay un carril auxiliar existente, y también hay un carril lateral ancho, ¿por qué es necesario otro carril auxiliar?

Actualmente, hay un carril que viene del conector I-710 en dirección sur a la SR-91 en dirección este que sale en Cherry Ave. La alta tasa de accidentes y las operaciones degradadas requieren mejoras. El Carril Auxiliar proporciona seguridad y operaciones mejoradas al alargar la longitud de tejido para proporcionar longitudes de tejido más largas para mejorar la operación segura de los vehículos que se tejen en sus carriles previstos. No hay carril lateral. Hay un arcén existente de 10 pies adyacente al carril existente que se usa con fines de seguridad, como vehículos de emergencia, vehículos varados y mayor distancia de visión. La condición futura también tendrá un hombro de 10 pies.

38. Para los árboles, ¿quién se encargará de los nuevos plantados y dónde se plantarán?

El contratista del proyecto SR-91 en dirección Este plantará árboles dentro de los límites del proyecto, que serán mantenidos por Caltrans. La Ciudad de Long Beach está liderando los esfuerzos de coordinación y divulgación de los árboles adicionales que se están plantando en la comunidad cerca de la ubicación del Proyecto. Para obtener información sobre el Programa de Árboles de la Ciudad de Long Beach, comuníquese con la Oficina de Acción Climática y Sostenibilidad al (562) 570-7483 o por correo electrónico a TreeRequest@longbeach.gov.

39. ¿El proyecto tendrá más de una milla de largo?

Los límites del proyecto implican un total de 1.4 millas, que incluirán un carril auxiliar de 0.86 millas en dirección este entre Atlantic Av y Cherry Av rampa de salida. También se incluye dentro de los límites del proyecto de 1.4 millas, el cambio de carril de tráfico adicional a lo largo de la rampa de entrada del conector I-710 en dirección sur hacia el nuevo carril auxiliar en dirección este de la SR-91.

40. ¿Dónde están las imágenes de la expansión del proyecto de la autopista 91?

Actualmente, no hay planes para la expansión de la autopista SR-91. Las imágenes, exhibiciones y presentaciones del proyecto se han compartido con el público en las reuniones comunitarias y también se pueden ver en el sitio web del proyecto, www.metro.net/atlantic-cherry.

41. ¿Cómo se están considerando los problemas ambientales: ruido/contaminación del aire, remoción de árboles y basura/escombros para este proyecto?

Según el Registro de Compromiso Ambiental (ECR por sus siglas en inglés), el ruido, la vibración y la contaminación del aire se controlarán según los requisitos del contrato. Los ejemplos incluyen:

- El contratista debe monitorear los niveles de ruido actuales y no exceder los 86 dBA a 50 pies de las actividades en el lugar de trabajo entre las 9pm y las 6am.
- El contratista controlará los niveles de partículas de aire durante las horas de trabajo según los requisitos de AQMD.
- Los árboles removidos durante la construcción serán reemplazados dentro de los límites del proyecto y la Ciudad de Long Beach plantará árboles adicionales.
- Se requiere que el contratista mantenga un sitio de trabajo limpio, incluida la eliminación de basura/escombros identificados dentro de su área de trabajo.

Metro supervisará el cumplimiento del contratista.

Para obtener detalles adicionales, consulte el documento ambiental en <https://ceqanet.opr.ca.gov/Project/2020120326>.

42. ¿Por qué en 2024 Metro/Caltrans siguen perpetrando el proceso sistémico de líneas rojas? Hamilton es un 90% de personas de color y padece problemas de salud y es una comunidad de justicia ambiental.

Entendemos que muchas políticas promulgadas y proyectos construidos en comunidades como Hamilton contribuyeron a injusticias históricas. La práctica excluyente basada en la raza de la línea roja, que se originó en la década de 1930, contribuyó a la segregación racial mediante el uso de viviendas y concentró a las comunidades de color cerca de los peligros de la justicia ambiental. A pesar de los esfuerzos de reforma, estas prácticas discriminatorias han perdurado, exacerbando las disparidades de salud en lugares como Hamilton, donde la mayoría de los residentes son personas de color. Abordar estos problemas arraigados requiere un esfuerzo concertado para dismantelar las políticas y prácticas discriminatorias y garantizar el acceso equitativo a los recursos y la infraestructura para todas las comunidades por parte de nuestros formuladores de políticas.

Este proyecto tiene como objetivo abordar problemas de seguridad desiguales, a saber, la seguridad al entrar y salir de la autopista, para reducir la tasa de colisiones, que es más alta que la mayoría de los otros segmentos de autopistas en California. Además, para abordar las preocupaciones existentes y futuras sobre la calidad del aire, que afectan desproporcionadamente a los residentes de color, el proyecto incluye un programa de distribución de filtración de aire para los residentes afectados dentro de los límites del proyecto y los esfuerzos de plantación de árboles después de la construcción.

43. ¿Cómo permitirá el proyecto SR-91 en dirección este la construcción futura del proyecto Hamilton Loop de la Ciudad de Long Beach?

Durante el diseño de los nuevos muros de contención y en cooperación con los urbanistas de Long Beach, Metro bajó la base de varios muros nuevos en las cercanías del proyecto Hamilton Loop para permitir más espacio plano (aproximadamente 10 pies adicionales) en el lado de la ciudad de los muros. Este espacio plano adicional (mientras aún se encuentra en Caltrans ROW) podría ser utilizado por el proyecto Hamilton Loop para proporcionar un área más grande para incorporar sus nuevas características de parque. La Ciudad de Long Beach se coordinará con Caltrans para facilitar una servidumbre por el espacio requerido para facilitar este beneficio adicional al proyecto Hamilton Loop. Aunque este cambio agregó 3.1 millones al proyecto de la 91 en dirección Este, Metro y la Ciudad consideran que el costo adicional es justificable en sus beneficios para la comunidad.

44. ¿Ha cambiado el alcance y los límites del proyecto desde el proceso ambiental?

No, el alcance y los límites del proyecto no han cambiado. El alcance y los límites se han mantenido iguales desde el proceso ambiental. Los límites del proyecto implican un total de 1.4 millas, que incluirán un carril auxiliar de 0.86 millas en dirección este entre Atlantic Av y Cherry Av rampa de salida. También se incluye dentro de los límites del proyecto de 1.4 millas, el cambio de carril de tráfico adicional a lo largo de la rampa de entrada del conector I-710 en dirección sur hacia el nuevo carril auxiliar en dirección este de la SR-91.