¡Bienvenidos!

Comenzaremos en unos momentos.

Proyecto de construcción de doble vía de Lone Hill Av a White Av

Agosto de 2022

Metro



Estamos construyendo más vías ferroviarias para reducir la duración del viaje y mejorar la seguridad.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE DOBLE VÍA DE LONE HILL AV A WHITE AV

Metro

Equipo de desarrollo del proyecto

Metro

METROLINK

City of SAN DIMAS California 1960

CITY OF LA VERNE SINCE 1906

moffatt & nichol

Partes interesadas participantes

Caltrans

UNION PACIFIC

Foothill Gold Line

COUNTY OF LOS ANGELES CALIFORNIA

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION UNITED STATES OF AMERICA

PUBLIC UTILITIES COMMISSION EUREKA STATE OF CALIFORNIA

FAIRPLEX

CITY OF POMONA CALIFORNIA INCORPORATED JAN. 1888

University of La Verne

Ubicación del proyecto



- 3.9 millas de doble vía
- 12 cruces a nivel preparados para “Zonas Tranquilas”

Antecedentes

- La línea San Bernardino (SBL) es la más transitada del sistema Metrolink
- Antes de la pandemia de COVID-19, 38 trenes del sistema Metrolink y hasta 4 trenes de Union Pacific Railroad (UP) transitaban por el corredor todos los días de la semana.
- El corredor usado por SBL de Metrolink es propiedad de Metro.
- Este corredor solo tiene una vía en el 70% de su recorrido.
- En 2019, Metro completó los Documentos de Autorización Ambiental y el 30% de los planos preliminares de ingeniería.
- Metro colabora con operadores clave del corredor (Metrolink y Foothill Gold Line Construction Authority) y las ciudades de San Dimas, Pomona y La Verne.

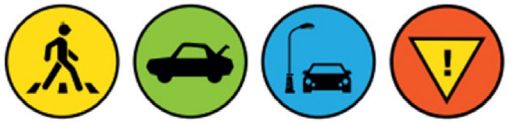




Metas y objetivos

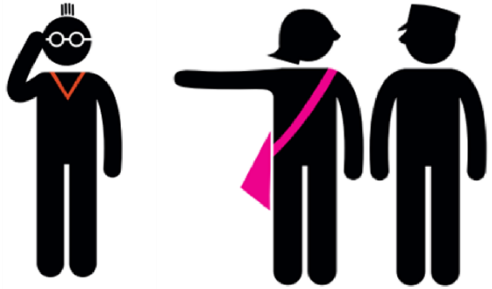
Mejorar la seguridad y la accesibilidad para todos

- **Mejorar la seguridad** mediante la adición de una segunda vía, mejoras en los pasos a nivel y el control de acceso a las servidumbres de paso
- Reducir el riesgo de accidentes de tren y prevenir las colisiones de peatones, automóviles, camiones y trenes
- Ampliar la plataforma existente en la estación de Fairplex de Pomona



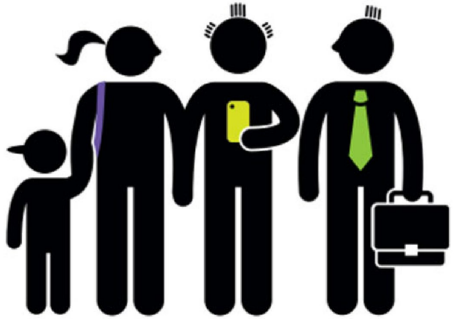
Mejorar el servicio para pasajeros de Metrolink

- **Mejorar los tiempos de viaje**
- Reducir los retrasos debidos a trenes que esperan que pase otro tren
- Mejorar la fiabilidad y la eficiencia para los usuarios de Metrolink

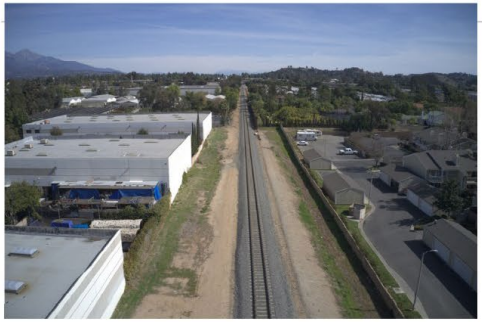


Mejorar la calidad de vida de los pasajeros

- Metro diseñará hasta **12 pasos a nivel preparados para Zonas Tranquilas**
- Las ciudades buscarán la implementación final de las Zonas Tranquilas



Elementos clave del proyecto



Construction Phasing & ROW



SR-57 FWY Overpass (Encroachment Permit)



Aeropres Facility and UPRR Operations



Grade Crossings & Quiet Zone & Noise and Vibration



Deep Ravine Arch Brick Culvert



Marshall Creek and University PVT Access

Mejoras a través del diseño final



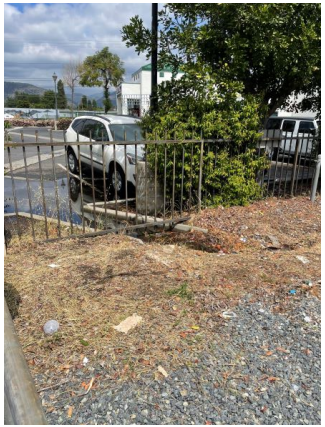
Mejoramientos a las banquetas
(apto para peatones y conforme con la ADA)



Mejoramientos a las cercas ferroviarias
(Prevención de intrusiones y accidentes)

Mejoras a través del diseño final





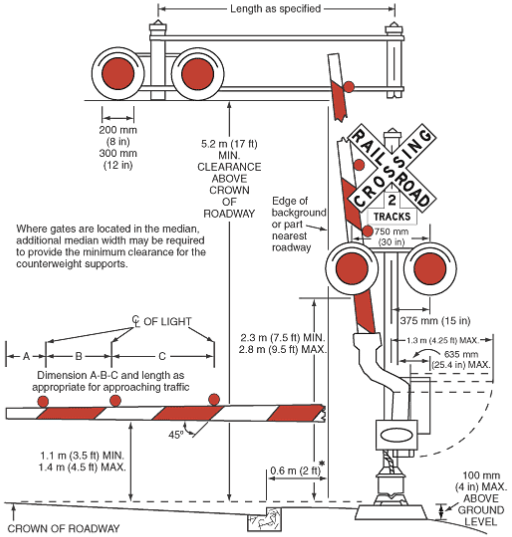
Mejoramientos al drenaje



Ampliación de la plataforma estacional Fairplex

Actualizar para cumplir la normas de seguridad más estrictas

Figure 8D-1. Composite Drawing of Active Traffic Control Devices for Highway-Rail Grade Crossings Showing Clearances



* For locating this reference line at other than curb section installation, see Section 8D.01.





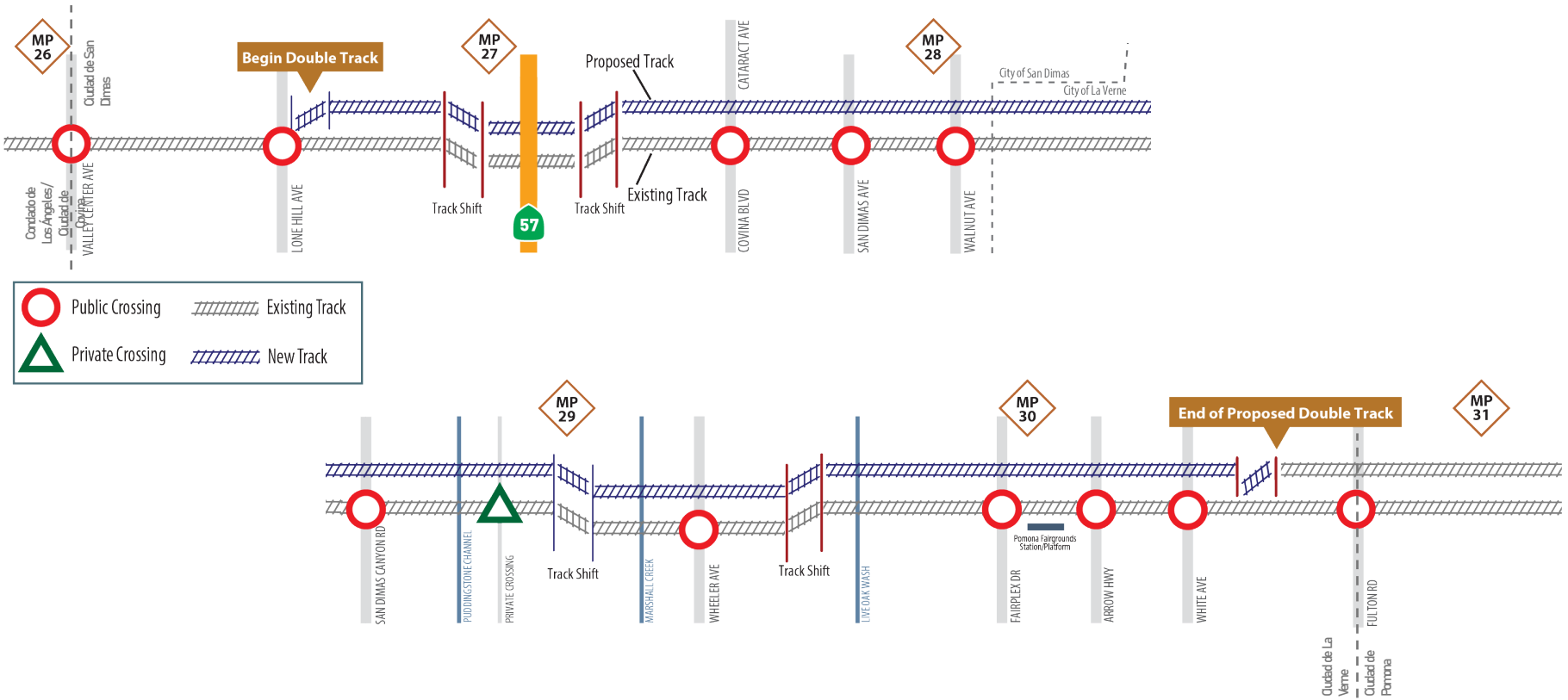






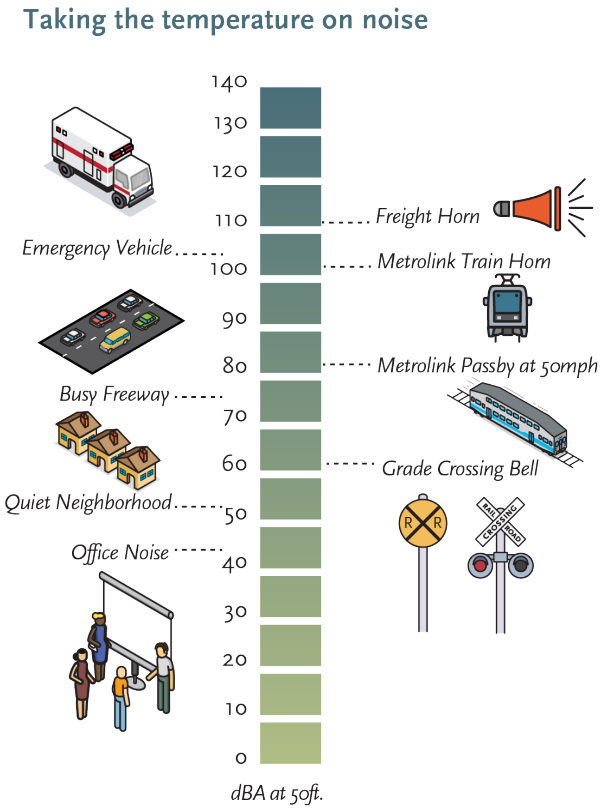


Ubicaciones de los pasos a nivel



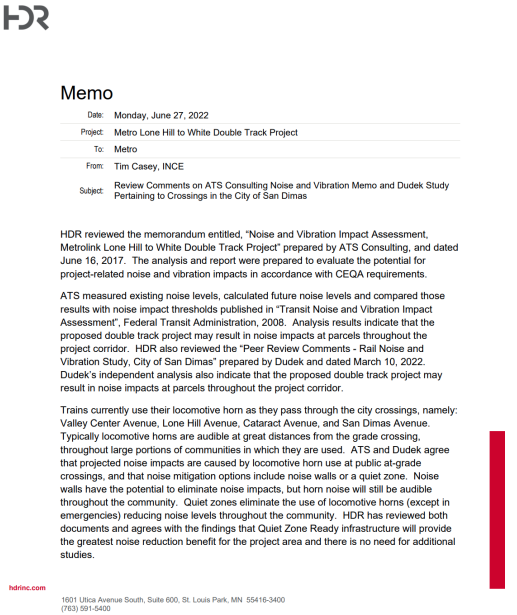
Ruido y vibración

- En 2017 se realizaron mediciones de ruido y vibración sobre el terreno
- Se realizaron mediciones de 24 horas en lugares residenciales seleccionados a lo largo del corredor del proyecto
- Se seleccionaron lugares de medición mediante una combinación de voluntarios comunitarios y un equipo ambiental que identificaba lugares cercanos a la servidumbre de paso
- 33 grupos de receptores de ruido y vibración residenciales unifamiliares y plurifamiliares se colocaron a lo largo del corredor del proyecto, +2 en New Song Church y Lordsburg Park
- Se utilizó el modelo de ruido y vibración para analizar los datos de acuerdo con los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California.
- El proyecto propuesto generaría un aumento moderado de los niveles de ruido en 18 de los 33 grupos residenciales y afectaría a 164 residencias



Ruido y vibración

- Las ciudades de La Verne y San Dimas expidieron una carta de apoyo al proyecto en 2019 solicitando una evaluación adicional de ruidos y vibraciones en el diseño final, y pidiendo a Metro que adoptará más que las medidas mínimas para mitigar el sonido
- El diseño de Metro incluyó la reevaluación de las conclusiones de 2017 por parte de un especialista en ruido y vibración, y en paralelo las ciudades realizaron un nuevo estudio independiente sobre ruido y vibración para el área del proyecto
- Ambas evaluaciones señalaron que la instalación de barreras acústicas proporcionaría cierta mitigación. La diferencia en relación con los datos tuvo que ver con el número de barreras acústicas necesarias. Esta infraestructura no fue seleccionada para el diseño final.
- La mitigación más eficaz basada en todos los estudios para el aumento de los niveles de ruido incluirá mejoras preparadas para las Zonas Tranquilas en todos los pasos a nivel a lo largo de la servidumbre de paso propiedad del Metro
- El proyecto agregó mejoramientos para Zonas Tranquilas en Valley Center Av y Fulton Rd para permitir que el corredor de Lone Hill Av a White Av actúe como un verdadero corredo de Zonas Tranquilas
- Metro trabaja con el personal de las ciudades para responder a preguntas sobre el proceso y escuchar directamente a otras ciudades que actualmente tienen Zonas Tranquilas.



HDR

Memo

Date: Monday, June 27, 2022

Project: Metro Lone Hill to White Double Track Project

To: Metro

From: Tim Casey, INCE

Subject: Review Comments on ATS Consulting Noise and Vibration Memo and Dudek Study Pertaining to Crossings in the City of San Dimas

HDR reviewed the memorandum entitled, "Noise and Vibration Impact Assessment, Metrolink Lone Hill to White Double Track Project" prepared by ATS Consulting, and dated June 16, 2017. The analysis and report were prepared to evaluate the potential for project-related noise and vibration impacts in accordance with CEQA requirements.

ATS measured existing noise levels, calculated future noise levels and compared those results with noise impact thresholds published in "Transit Noise and Vibration Impact Assessment", Federal Transit Administration, 2008. Analysis results indicate that the proposed double track project may result in noise impacts at parcels throughout the project corridor. HDR also reviewed the "Peer Review Comments - Rail Noise and Vibration Study, City of San Dimas" prepared by Dudek and dated March 10, 2022. Dudek's independent analysis also indicate that the proposed double track project may result in noise impacts at parcels throughout the project corridor.

Trains currently use their locomotive horn as they pass through the city crossings, namely: Valley Center Avenue, Lone Hill Avenue, Cataract Avenue, and San Dimas Avenue. Typically locomotive horns are audible at great distances from the grade crossing, throughout large portions of communities in which they are used. ATS and Dudek agree that projected noise impacts are caused by locomotive horn use at public at-grade crossings, and that noise mitigation options include noise walls or a quiet zone. Noise walls have the potential to eliminate noise impacts, but horn noise will still be audible throughout the community. Quiet zones eliminate the use of locomotive horns (except in emergencies) reducing noise levels throughout the community. HDR has reviewed both documents and agrees with the findings that Quiet Zone Ready infrastructure will provide the greatest noise reduction benefit for the project area and there is no need for additional studies.

hdrinc.com

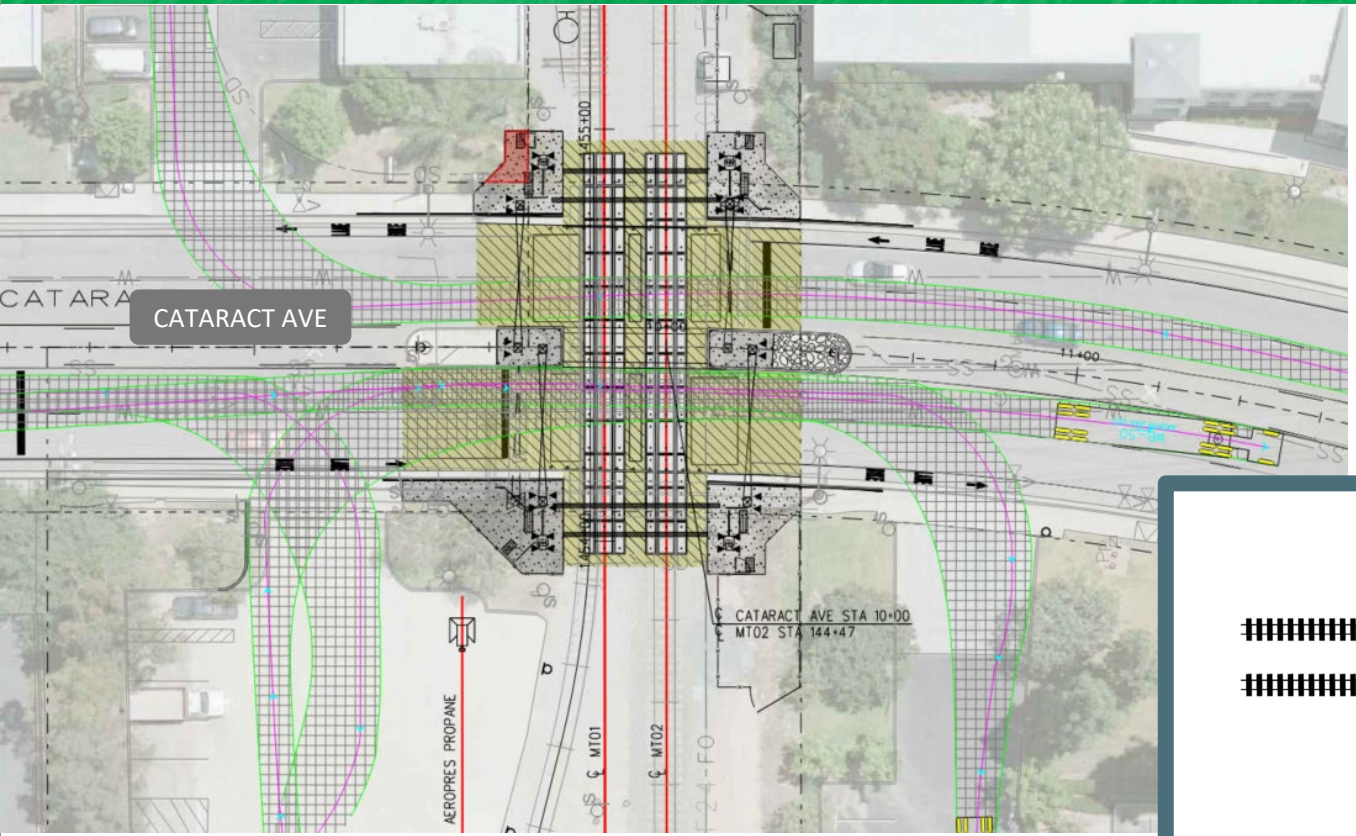
1601 Utica Avenue South, Suite 600, St. Louis Park, MN 55416-3400
(763) 591-5400

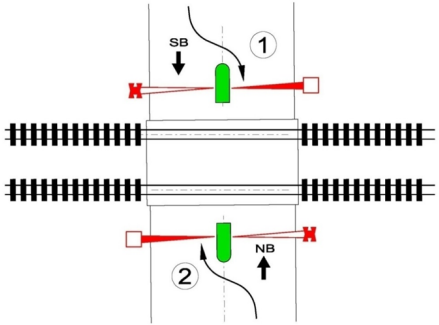
Cruces preparados para Zonas Tranquilas

- Metro diseñará pasos a nivel preparados para Zonas Tranquilas
- Una Zona Tranquila es un tramo de vía ferroviaria que la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, en inglés) no exige a los trenes usar su bocina en los cruces de ferrocarril.
- Las ciudades locales son la parte responsable de presentar una solicitud de Zonas Tranquilas a la FRA y a la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC, en inglés).



Ejemplo: Cruze de Puertas Cuádruples en Cataract Av





Puertas Cuádruples

Derecho de vía de Metro

- No se prevén adquisiciones de propiedades completas para instalar mecanismos de seguridad.
- Se prevé que los impactos parciales relacionados con la propiedad en el área adyacente sean mínimos y se finalizarán en la siguiente fase del diseño.
- En el marco del proyecto se limpiarán servidumbres ferroviarias



Trabajo de alcance publico realizado

- Presentaciones a 8 asociaciones de propietarios a lo largo del corredor
- Mesas informativas en las reuniones del 9 de agosto en el Ayuntamiento de San Dimas y el 15 de agosto en el Ayuntamiento de La Verne
- Mesa informativa en el evento La Verne National Night Out celebrado el 2 de agosto
- Mesa informativa en el mercado de agricultores de San Dimas celebrado el 24 de agosto







Cronograma del proyecto

WE ARE HERE

Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Fase 6
Verano 2019 Planos, especificaciones y estimaciones finales (30%) y evaluación medioambiental.	**Verano 2021** Adjudicación del contrato para el diseño final y expedición de la notificación para proceder.	**Verano 2022** Recopilación de datos, evaluación del emplazamiento, agencias gubernamentales, reuniones, diseño (60%).	**Invierno de 2022/2023** Revisión de la agencia del diseño prefinal (90%) y aprobación.	**Verano 2023** Diseño final (100%), certificación de servidumbre de paso, revisión y presentación de PEE finales, revisión de la agencia y aprobación.	**POR DETERMINAR** Inicios de la construcción.



PARTICIPACIÓN CONTINUA DEL PÚBLICO

Comuníquese con nosotros

regionalrail@metro.net

metro.net/lonehill

855.SAFE.TRX (855.723.3879)

¿Preguntas?





¡Gracias por acompañarnos!