



Fase de Planificación Ambiental: **Preguntas Frecuentes**

Primavera 2024



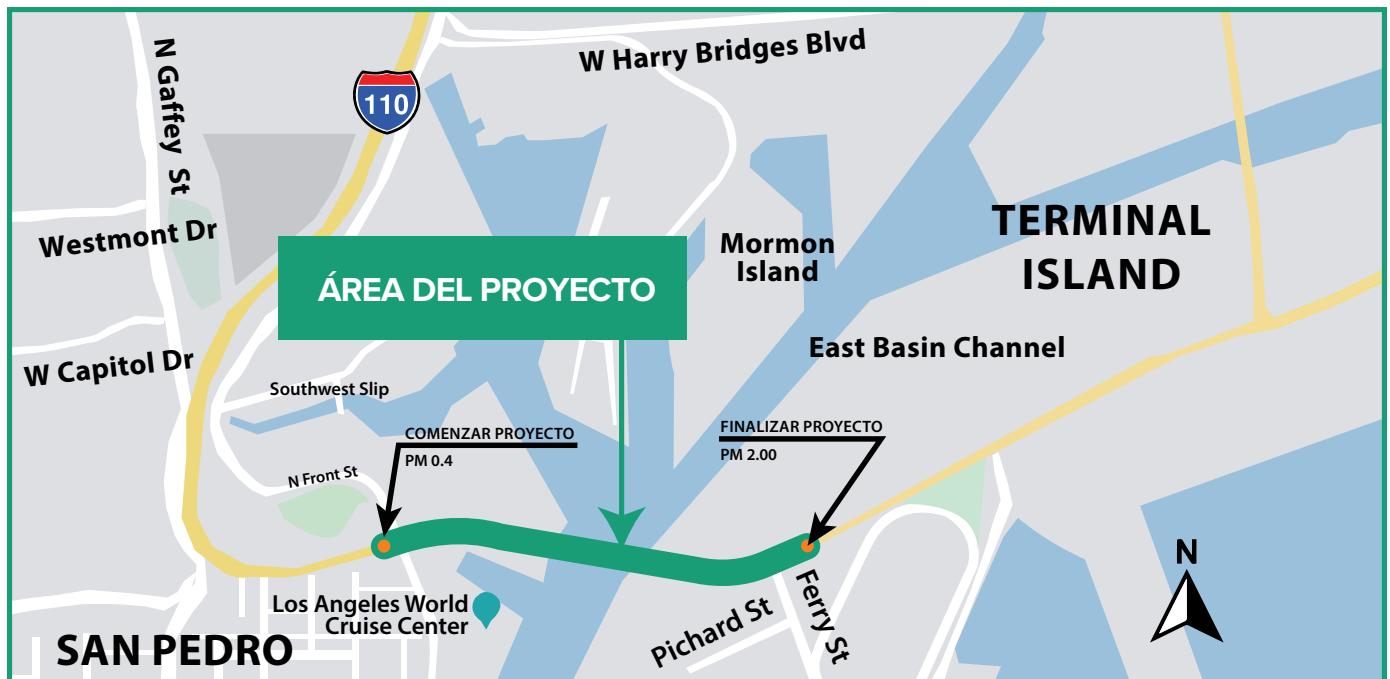
PROYECTO

1 ¿Qué es el Proyecto de Reemplazo del Tablero del Puente de Vincent Thomas?

El VTB fue construido en 1963 y ha estado en servicio durante 60 años. Aunque el puente es estructuralmente sólido, el tablero del puente se está deteriorando rápidamente debido a la fatiga del concreto, causada principalmente por el tráfico de vehículos y camiones pesados.

Caltrans propone el Proyecto de Reemplazo de Cubierta VTB para reemplazar todo el tablero del puente y sus sensores sísmicos. Además, el proyecto sustituirá las barandillas del puente, las vallas y la barrera mediana. El propósito de este proyecto es preservar las operaciones, la funcionalidad y la integridad estructural del tablero del puente.

2 ¿Dónde se encuentra el proyecto?



El proyecto está en la SR 47 desde el puesto de millas 0.4 a 2.0. El puente proporciona una conexión crítica desde la comunidad de San Pedro y el Puerto de Los Ángeles hasta Terminal Island y el Puerto y la ciudad de Long Beach.

Más Información

 dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-7

Síguenos...

 @CaltransDist7

 facebook.com/CaltransD7

 @CaltransD7

3 ¿Por qué necesitamos este proyecto?

La barrera mediana de concreto y las barandillas no cumplen con los últimos requisitos federales actualizados del manual para evaluar el hardware de seguridad. Si el tablero actual del puente del VTB permaneciera en su lugar como está, y el deterioro de todo el borrador del puente no se aborda, la integridad estructural del tablero se empeorará continuamente y tienen fallas de tablero más localizadas, lo que requerirá una emergencia más frecuente cierres de puentes para reparaciones. Futuros cierres de emergencia del puente podrían ser posibles si la fatiga actual del concreto del tablero del puente no es dirección. El tablero del puente ha llegado al final de su vida útil y el reemplazo del tablero es la última opción disponible. El proyecto es necesario para mejorar la seguridad de los viajeros en el VTB y mantener un importante corredor económico a la Isla Terminal.

4 ¿Cuál es la alternativa de construcción?

La Alternativa de Construcción propone reemplazar el tablero del puente del VTB, reemplazar la barrera mediana de concreto, vallas y barandillas, y actualizar los sensores sísmicos en el puente. Las mejoras propuestas garantizarían la seguridad del público que viaja en el VTB y proporcionarían un tablero de puente viable que está diseñado para durar muchas décadas dependiendo de los materiales y factores ambientales.

Se están considerando las siguientes opciones preliminares de construcción:

- **Construcción de una sola etapa:** el cierre completo puede durar de 16 a 41 meses con desvíos y trabajos 24/7. La diferencia en los plazos de construcción esta depende del tipo de cubierta elegida. Los tipos de cubierta ortotrópica y Pre-Cast conducirían a un cronograma de construcción de aproximadamente 16 meses. Un tipo de cubierta Cast-in-Place conduciría a un cronograma de construcción de aproximadamente 41 meses.
- **Construcción de dos etapas:** cierre parcial con un carril abierto en cada dirección para cada etapa. El trabajo requeriría la instalación de un sistema de apoyo/refuerzo temporal, velocidades potencialmente reducidas debido a los carriles pequeños, y cierres completos de fin de semana (55 horas) y cierres completos del puente durante la noche. La construcción duraría aproximadamente 25 meses.
- **Construcción en tres etapas:** cierre parcial con un carril abierto en cada dirección y requeriría la instalación de un sistema de apoyo/arriostamiento temporal. Un carril estaría abierto en cada dirección para cada etapa y varios fines de semana (55 horas) se requerirían cierres completos de puentes y cierres completos de puentes durante la noche. La construcción duraría aproximadamente 32 meses.
- **Cierre nocturno del puente:** el puente estaría completamente abierto durante las horas de tráfico diurnas (6 am-7 pm). El trabajo requeriría la instalación de un sistema de soporte/arriostamiento temporal y cerraría completamente el puente durante las horas nocturnas (7pm-6am) todos los días. La construcción duraría aproximadamente 48 meses.

Durante la construcción, las rutas de desvío previstas dirigirán el tráfico hacia y desde Terminal Island a través del Commodore Schuyler F. Heim Bridge (SR 47) desde el norte y el Gerald Desmond Bridge (I-710) desde el este. Estas rutas de desvío potencialmente incluyen Sepulveda Boulevard, West Harry Bridges Boulevard, Alameda Street, Pacific Coast Highway (SR 1), Henry Ford Avenue (SR 47) y Terminal Island Freeway (SR 103). Las rutas de desvío oficiales se seleccionarán durante la fase de aprobación del proyecto.



5 ¿Quién dirige el proyecto?

Caltrans lidera el proyecto y es la agencia líder de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) que prepara el Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental para cumplir con CEQA/NEPA.

6 ¿Cuándo se completará este proyecto?

Se prevé que el proyecto comience a construirse en el otoño de 2025 y se reabra al tráfico en la primavera de 2027. Los hitos y el calendario de ejecución del proyecto se describen a continuación.



*PA/ED: Aprobación del proyecto/Documento ambiental.

** El cronograma está sujeto a cambios según la opción de construcción seleccionada.

7 ¿Cómo se financia el proyecto?

Actualmente, el proyecto está financiado por el Programa Estatal de Explotación y Protección de Carreteras (SHOPP). El proyecto estará sujeto a un reembolso completo de la Ley federal de Inversión en Infraestructuras y Empleo (IIJA) si se cumplen los plazos previstos para el inicio de la construcción y la finalización de la entrega del proyecto. Caltrans seguirá trabajando en colaboración con las partes interesadas en el proyecto, para que la región no pierda la financiación de este proyecto crítico.

AMBIENTAL

1 ¿Qué es CEQA/NEPA?

La Ley de política ambiental nacional (NEPA) se promulgó en 1970 y estableció la política ambiental nacional y los objetivos para la protección, el mantenimiento y la mejora del medio ambiente. NEPA proporciona un proceso de toma de decisiones para que las agencias federales evalúen los efectos ambientales de los proyectos que involucran financiamientos federales, el trabajo realizado por el gobierno federal o permisos emitidos por una agencia federal. La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) también se promulgó en 1970. CEQA requiere que las agencias estatales y locales analicen y divulguen los impactos ambientales de los proyectos propuestos y adopten todas las medidas posibles para evitar o mitigar esos impactos.

2 ¿Qué nivel de documento medioambiental se está preparando para este proyecto?

Se está preparando un Informe de Impacto Ambiental (EIR), el documento de más alto nivel de la CEQA, para abordar los posibles impactos debidos a un cierre parcial o total del puente. Se está preparando una Evaluación Ambiental (EA) para cumplir con NEPA.

3 ¿Qué es y dónde estamos en el proceso ambiental?

El proyecto se encuentra en la etapa inicial del proceso ambiental - con el proceso formal de alcance completado en la primavera/verano de 2023 - y los estudios técnicos (finalizado a principios de 2024). Consulte el diagrama de flujo del proceso ambiental a continuación para conocer los pasos del proceso y el calendario previsto.



4 ¿Es necesario añadir un derecho de paso para este proyecto?

No se requiere la adquisición de propiedades o reubicaciones para este proyecto. Es posible que se necesiten servidumbres temporales cerca del proyecto durante la construcción para el equipo de preparación y el acceso.

5 ¿Cómo puedo dar mi opinión o comentario sobre este proyecto?

Miembros del público y a las partes interesadas a proporcionar comentarios:

- A través del enlace de retroalimentación del proyecto virtualeventroom.com/caltrans/vtb
- Correo electrónico: caltransvtb@virtualeventroom.net
- Actividades de Participación pública o virtual.

El público tendrá la oportunidad de formular observaciones sobre el borrador del EIR/EA durante los 90 días de circulación del documento y en las audiencias públicas.

6 ¿Qué es un Comité Consultivo Comunitario?

Para mejorar el compromiso con la comunidad, comprender sus preocupaciones y colaborar para minimizar los impactos, Caltrans ha formado el Comité Asesor Comunitario para el proyecto VTB. El comité asesor incluye representantes de varios consejos de vecindad, cámaras de comercio locales, consejos de gobierno, el Distrito Escolar y múltiples sindicatos, organizaciones relacionadas con los negocios y otras entidades comunitarias. Además, a las reuniones de los comités asisten funcionarios electos o sus representantes. En aras de la transparencia, las reuniones mensuales del Comité Consultivo Comunitario se registran y publican para su examen público en el sitio web del proyecto. Además, los miembros del Comité Consultivo Comunitario asisten a las reuniones del Comité Consultivo Técnico para promover aún más la colaboración y la transparencia entre los comités.



7 ¿Qué es un Comité Asesor Técnico?

Para colaborar con expertos técnicos y en la materia con el fin de obtener experiencia multijurisdiccional para abordar preocupaciones clave, debatir el calendario de proyectos adyacentes o concurrentes, desarrollar estrategias de colaboración para garantizar la seguridad y minimizar los impactos relacionados con el proyecto y abordar las preocupaciones del Comité Asesor de la Comunidad, Caltrans ha formado el Comité Asesor Técnico para el proyecto VTB. La tarea del Comité Asesor Técnico es proporcionar conocimientos técnicos, soluciones y estrategias al Equipo de Diseño de Caltrans. El comité asesor incluye a representantes de múltiples organismos de varios niveles de gobierno susceptibles de verse afectados por el proyecto, como ciudades, el condado, organismos de obras públicas, consejos de gobierno, fuerzas de seguridad y los puertos. Además, a las reuniones del comité asisten cargos electos o sus representantes. En aras de la transparencia, las reuniones mensuales del Comité de Asesoramiento Técnico se graban y se publican en la página web del proyecto.

Además, miembros del Comité Asesor Técnico asisten a las reuniones del Comité Asesor Comunitario para fomentar aún más la colaboración y la transparencia entre los comités.

ALTERNATIVAS

1 ¿Por qué no puedes construir un puente nuevo como el puente Gerald Desmond?

El VTB es estructuralmente sólido, pero el tablero del puente se está deteriorando rápidamente y necesita ser reemplazado. El VTB cumple con los volúmenes de tráfico actuales y proyectados y acomoda a los barcos que usan el puerto, por lo que la necesidad de un nuevo puente no se ha determinado en este momento. Una de las razones por las que el puente Gerald Desmond fue reemplazado fue porque no era lo suficientemente alto como para acomodar el tráfico de mega barcos modernos.

2 ¿Se puede agregar un carril bici en el puente?

No, el propósito del proyecto es reemplazar el tablero deteriorada del puente. El diseño y la estructura permanecerán igual y la capacidad en el puente no se incrementará. El área de cubierta solo puede acomodar dos carriles de viaje en cada dirección sin espacio para cualquier carril para bicicletas/peatones.

RUTAS DE TRÁFICO/DESVÍO

1 ¿Cómo se coordinará con la Ciudad de Los Ángeles cuando se esté construyendo el proyecto del Corredor de la Calle Alameda?

Caltrans es consciente de que podría haber proyectos en construcción durante el período de tiempo del proyecto VTB (otoño de 2025 a primavera de 2027) en algunas de las rutas de desvío propuestas. Caltrans está coordinando estrechamente con la Ciudad de Los Ángeles y los puertos y continuará encontrando una solución que reduciría los impactos y que funcionan mejor para todos.

2 ¿Qué tipo de análisis de tráfico están haciendo para comprender las rutas de desvío y el tráfico de camiones en los puertos y sus alrededores?

Caltrans está preparando un informe de análisis de operaciones de tráfico para entender los posibles cambios en el tráfico los patrones y volúmenes de tráfico debidos a la desviación del tráfico hacia posibles rutas de desvío durante un cierre parcial o total del puente. El informe incluirá un análisis del tráfico de la mañana, el mediodía y la tarde en horas punta volúmenes. También se están elaborando informes sobre la calidad del aire y el ruido para evaluar los posibles efectos temporales a la comunidad asociada con desvíos de tráfico.

3 ¿Está considerando otras rutas de desvío?

Todas las rutas de desvío son conceptuales en este punto y requieren más estudio. Caltrans está en el proceso de realización de un estudio de análisis de tráfico. El estudio tendrá en cuenta muchos factores como el próximo proyecto del Corredor de la Calle Alameda y otros proyectos en la zona. Los resultados del estudio de tráfico se darán a conocer durante la circulación del proyecto EIR/EA.

4 ¿Cómo abordará la congestión del tráfico durante la construcción ?

Sí, Caltrans proporcionará señalización anticipada que incluye señales de mensaje intercambiables para desviar el tráfico fuera del puente y otras áreas afectadas. Caltrans también trabajará internamente con el equipo interdisciplinario de desarrollo del proyecto , las partes interesadas y los comités asesor del proyecto para abordar el potencial impactos relacionados con el tráfico e implementar soluciones para mitigar la congestión.

5 ¿Se incrementará la aplicación de la ley en las rutas de desvío propuestas?

Caltrans está coordinando estrechamente con las agencias estatales y locales de aplicación de la ley.

CONSTRUCCIÓN

1 ¿Cuándo comenzará la construcción?

Se espera que la construcción comience en el otoño de 2025.

2 ¿Cómo notificará al público sobre las rutas de construcción y desvío?

Se utilizarán múltiples canales para notificar al público, tales como, pero no limitado a, comunicados de prensa, redes sociales, correos enviados a residentes y negocios, anuncios de periódicos y radio, amplia señalización y señales de mensajes cambiantes. Caltrans coordinará estrechamente con los comités asesores para colaborar en el compromiso de notificar a la comunidad y las partes interesadas. La notificación al público continuará antes y durante la construcción.

3 ¿Qué opción de construcción se prevé que tenga el contrato de construcción más barato?

Un cierre completo en una sola fase durante 16 meses con un tipo de tablero prefabricado sería la opción de construcción más rápida y rentable. Esta opción tendría un mayor impacto en el tráfico que un cierre parcial.



4 ¿Son precisos los plazos de construcción para cada una de las construcciones propuestas opciones de puesta en escena?

Las opciones de construcción en dos y tres fases (cierres parciales) son las que menos afectarían al tráfico. Sin embargo, la opción de dos fases duraría 25 meses y la de tres fases 32 meses.

5 ¿Son exactos los plazos de construcción para cada una de las opciones de construcción propuestas?

Las duraciones estimadas de la construcción son estimaciones y están sujetas a cambios a medida que avanza el diseño del proyecto. Además de los medios y métodos de construcción, otros factores, como la disponibilidad de materiales y equipos, determinarán la duración real de la construcción.

EVITACIÓN Y MINIMIZACIÓN

1 ¿Qué proceso tiene para la pérdida potencial de ingresos para las empresas durante la construcción?

Si el propietario de un negocio cree que ha experimentado una pérdida de ingresos debido al proyecto, el propietario tendrá la opción de presentar un reclamo. Si tiene preguntas sobre reclamos relacionados con incidentes que ocurrieron dentro de los condados de Los Ángeles o Ventura, por favor llame al (213) 897-0816.

2 ¿Afectará este proyecto el movimiento de mercancías con los puertos?


Caltrans se coordinará con ambos puertos para minimizar los impactos en la medida de lo posible.



VINCENT THOMAS
BRIDGE

General Project Contact Information

 **Jason Roach,**
Division of Environmental Planning

 (213) 310-2653

 caltransvtb@virtualeventroom.net

For more information visit virtualeventroom.com/caltrans/vtb/