

Proyecto del Segmento Este de la Ruta Estatal 76

Boletín #1

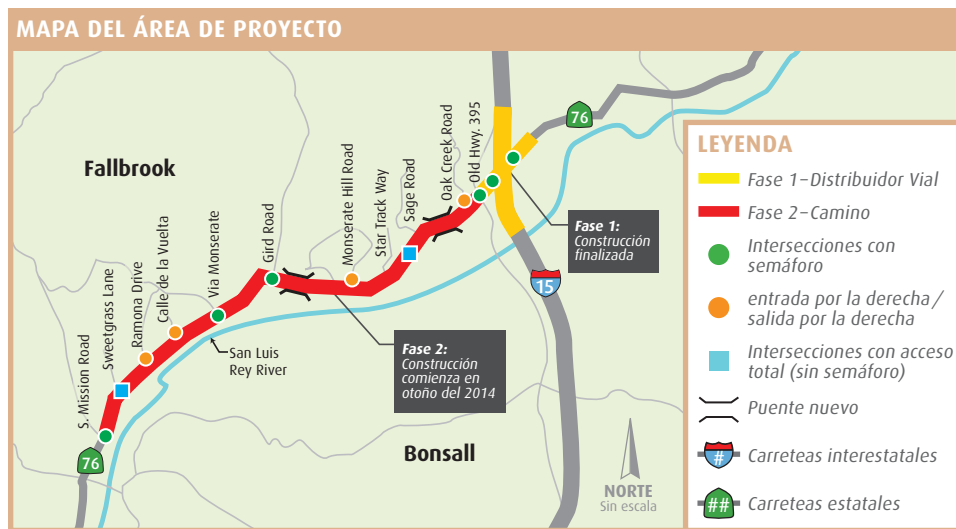
Por comenzar mejoras adicionales al Corredor SR 76

El distribuidor vial de la Ruta Estatal 76 (SR 76) y la Interestatal 15 (I-15) fue mejorado el año pasado con el fin de agilizar el flujo del tráfico hacia y desde la carretera SR 76. En octubre comenzará la fase final de construcción del segmento Este de la SR 76. Se trata del último segmento de una serie de proyectos de mejoras entre la Interestatal 5 y la I-15. Esto es lo que usted podrá esperar durante el primer año de construcción:

Desde el otoño de 2014 hasta el verano de 2015, los equipos de construcción comenzarán el proceso de mover 1 millón de yardas cúbicas de tierra para esta fase de la construcción de la carretera. Los trabajadores moverán aproximadamente:

- ▶ 600,000 yardas cúbicas de tierra excavada de la parte sur a la parte norte del río utilizando un puente temporal
- ▶ 135,000 yardas cúbicas de tierra ubicadas cerca de la carretera vieja 395 (Old Highway 395) y SR 76, material que sobró de la construcción reciente del distribuidor vial SR 76/I-15
- ▶ 60,000 yardas cúbicas de tierra de la anterior propiedad Tabata entre South Mission Road y Olive Hill Road
- ▶ 55,000 yardas cúbicas de tierra tomadas de los cerros (laderas) adyacentes paralelos a la carreteas actual
- ▶ Aproximadamente 150,000 yardas cúbicas de tierra traídas de otros lugares

Además, los trabajadores comenzarán a remover la vegetación restante de las áreas donde se llevará a cabo la construcción. Esto tomará aproximadamente entre dos y



tres semanas. Se espera que el impacto al tráfico sea mínimo durante estas actividades iniciales de construcción.

Durante los primeros seis a nueve meses, nuestros socios del proyecto implementarán otras mejoras importantes a la infraestructura de agua y otros servicios públicos de los alrededores. San Diego County Water Authority añadirá revestimientos de metal a sus tuberías de 6 a 8 pies de diámetro que suministran el 80% del agua de la región. SDG&E también realizará trabajos entre Sweetgrass Lane y Ramona Drive.

Se espera que el trabajo de pavimentación de la nueva carretera comience en el verano de 2015. La primera mitad se llevará a cabo entre South Mission Road y Gird Road. En esta área, Rainbow Municipal Water District también reemplazará tuberías viejas de alcantarillado sanitario y reconectará conexiones laterales privadas. Estas mejoras aumentarán la capacidad de

sus instalaciones de aguas residuales. La segunda mitad del trabajo de construcción de la carretera será de Grid Road a Old Highway 395. Se espera que la construcción continúe hasta 2017.

El trabajo de construcción de la carretera requerirá desviaciones múltiples de tránsito, por lo que se agradece su paciencia y precaución cuando pase por ahí. Se enviarán notificaciones por email para informar al público sobre las desviaciones. Inscribise y reciba actualizaciones en KeepSanDiegoMoving.com/contact.

Cómo mantenerse informado

Teléfono: (619) 688-6670

Visite: KeepSanDiegoMoving.com

SANDAGregion

@SDCaltrans

SANDAGregion

@SANDAG

Charla ecologista: conozca a Stephen Álvarez

El Segmento Este de la carretera SR 76 atraviesa por el valle de un río ecológicamente sensible. Stephen Álvarez, el arquitecto paisajista de Caltrans, comparte cómo el equipo designado al proyecto se está esforzando por construir la carretera de una forma sustentable y a la vez considerando los retos de la sequía actual.

¿Cuánto tiempo ha trabajado usted en Caltrans y cuál es su trabajo principal?

He trabajado en Caltrans por más de 22 años. Hoy en día soy el Arquitecto Paisajista del Distrito. Parte de mi trabajo es proveer dirección a los programas de diseño de paisajes de las carreteras.



Stephen Álvarez, a la izquierda, con Steve Warren, el arquitecto paisajista de Caltrans a cargo del proyecto.

La sequía es el reto actual y se espera que será una preocupación constante en el futuro. ¿Qué es lo que está haciendo Caltrans para reducir el uso de agua?

Primero, antes que nada, nos estamos enfocando en colocar plantas nativas que puedan sobrevivir en condiciones secas. Esta es una manera sustentable ya que estas plantas requieren menos agua que plantas que no son nativas.

Usted mencionó plantas nativas. ¿En qué consisten las opciones de plantas nativas para el Corredor SR 76?

Se especificaron alrededor de 50 diferentes tipos de plantas nativas. Algunos ejemplos de estas plantas son: robles de la costa de California, cuatro diferentes tipos de árboles de sauce y sicómoros de California. Para los terrenos alrededor del río, plantas como artemisas de California.

¿Cuál es el proceso para que estas plantas se establezcan y cuánta agua necesitan?

Al principio requieren agua de forma regular hasta que la planta se establezca. Durante esta fase estaremos usando una nueva tecnología de control de irrigación

y coordinando con los contratistas para determinar los horarios de riego, las horas y el uso de agua. Después de tres años, las plantas ya deben ser independientes por lo que se puede discontinuar el agua. Si es necesario, durante periodos de sequía extrema podríamos utilizar ocasionalmente rociadores individuales para los árboles.

¿Qué nos puede decir sobre las plantas que ya están plantadas allí?

Un asunto clave para este proyecto es mantener el carácter rural del corredor. Por lo tanto, existen algunas plantas maduras que no son nativas que hemos optado dejar como parte del carácter existente del área.

¿Cuáles son algunos de los retos ecológicos más específicos del Segmento Este del proyecto SR 76?

Este segmento se encuentra en la cuenca del río San Luis Rey, por lo que se requiere de una estrategia de protección contra el agua de las tormentas. El plan de vegetación es una parte clave de esta estrategia para prevenir y reducir el agua de la carretera que podría llegar a las aguas del río San Luis Rey.

Conozca al contratista

Caltrans seleccionó a Ames Construction, Inc. (Ames) de Corona, California, como el contratista general del proyecto. Ames comenzó a construir carreteras a principios de la década de los 1970 y desde entonces ha construido una variedad de proyectos de transporte incluyendo autopistas, puentes, vías de tren y aeropuertos a lo largo del país.

Como contratista general, Ames supervisará a un equipo de especialistas en pavimentación de asfalto, electricidad, señalamientos, pintura de pavimento y subcontratistas de cercos. Durante la etapa de construcción activa, Ames calcula que tendrá unos 80 miembros de su equipo de construcción trabajando para terminar la

etapa final del Segmento Este de la SR 76. Los equipos de construcción comenzarán a preparar su área de operaciones a finales de septiembre en Faubus Farms. El trabajo de remover la vegetación del área futura de la carretera y el transporte de 1 millón de yardas cúbicas de tierra comenzará a mediados de octubre.



Linces y otros animales salvajes de la localidad utilizan con éxito los puntos de cruce instalados a lo largo del segmento medio de la carretera SR 76.

El programa de mitigación del medio ambiente de Caltrans y SANDAG (Environmental Mitigation Program, o EMP, por sus siglas en inglés) está comprometido con mejorar la calidad del medio ambiente en la región. Para cumplir con este compromiso, el proyecto del segmento Este de la carretera SR 76 adquirió de Vessels Ranch y de la familia Tabata cerca de 194 acres de terreno dentro del valle del río. El proyecto incluye remover terraplenes artificiales colocados ahí hace años y excavar material para utilizarlo para la construcción de la carretera. Como consecuencia, estas secciones del río regresarán a su estado natural y mejorarán el medio ambiente para los animales y las plantas. Como parte del proyecto, se establecerán plantas nativas en las zonas húmedas y en los terrenos adyacentes al río. Las plantas serán irrigadas durante los primeros años hasta que se establezcan. El proyecto también incluye cinco lugares donde los animales salvajes pueden cruzar (la carretera) así como cercos de control para que se mantengan alejados de la carretera. Esto permitirá que los animales se muevan de forma más natural dentro de la parte baja del río y sus afluentes y así reducir el riesgo de que los animales se encuentren con los conductores en la carretera. El programa recibe fondos de TransNet, un impuesto regional de medio centavo aprobado por el electorado.

