



**Conozca al ingeniero residente de Caltrans, Dave Cortez**

Dave Cortez es el ingeniero residente del proyecto y un empleado de Caltrans de más de 16 años. Él supervisa todas las operaciones relacionadas a la construcción, evalúa planos y coordina el flujo de trabajo y la comunicación entre los contratistas, Caltrans y el público en general.

**P:** ¿Puede usted compartir algo que sea diferente de este proyecto que muchas personas no sepan?

**R:** Los equipos de construcción están mitigando el impacto ecológico y restaurando dos propiedades a lo largo de la ruta del proyecto: Vessels Ranch y Tabata. Están extrayendo la tierra que se ha acumulado en exceso luego de décadas de uso para la agricultura. De esta forma planean restaurar estas zonas en humedales naturales. Ya terminaron de remover tierra de Tabata, pero continuarán removiendo tierra de Vessels durante el próximo año. Con

el paso del tiempo, estas áreas apoyarán el crecimiento de la vida silvestre así como de plantas nativas, y además capturarán agua durante la temporada de lluvias.

**P:** ¿Qué está haciendo Caltrans para preservar el carácter rural de las áreas alrededor de este proyecto?

**R:** Tenemos varias estrategias, incluyendo la retención de pendientes naturales en la forma de colinas, jardinería, plantas nativas, la instalación de una pendiente de protección hecha de piedras y la construcción de cinco túneles para la vida silvestre (túneles que van por debajo de SR 76). Estos cruces facilitan el movimiento de la vida silvestre entre los hábitats al norte y sur de la autopista.

**P:** ¿Qué le gusta hacer en su tiempo libre?

**R:** Me gusta tocar la guitarra.



Los cruces para la vida silvestre por debajo de la nueva SR 76.



Ejemplo de vida silvestre usando los túneles.

**Live Oak Creek Bridge: Una conexión mejor**

El reemplazo del puente Live Oak Creek Bridge es un componente del proyecto en que los equipos de construcción están trabajando activamente. El puente original se construyó en 1948, y está siendo reemplazado con un puente más amplio, largo y alto para satisfacer las necesidades de la expansión de SR 76. El puente será de 105 pies de longitud por 125 pies de ancho. Este puente también funcionará como una conexión del flujo del agua y de los movimientos de la vida silvestre entre las partes norte y sur de SR 76. El acceso al puente y al río será parte del San Luis Rey Park, el cual está siendo planeado por el Condado de San Diego.



Construcción en la parte oeste de la base del puente.



Construcción de la base del puente en la parte este.



Vista desde el cielo del Segmento Este de SR 76.

El proyecto del corredor SR 76 forma parte del programa *TransNet* Early Action Program, el cual recibe fondos del impuesto a las ventas de medio centavo para acelerar proyectos de transporte de alta prioridad. Los fondos de *TransNet* se suman a fondos federales, tarifas de transporte del condado de San Diego y a las contribuciones de las tribus nativo americanas.

*TransNet* fue aprobado originalmente por el electorado en 1987, y entre 1988 y 2008 generó mejoras de transporte valuadas en \$3.3 mil millones. En 2004 el electorado aprobó una extensión de 40 años de *TransNet*, y se espera que recaude unos \$14 mil millones más en fondos. La extensión incluye \$850 millones para el programa de mitigación ecológica que tiene como fin preservar los espacios abiertos y restaurar hábitats para mitigar los impactos de las mejoras en la infraestructura.

