



REGIONAL TRANSPORTATION COMMISSION

Metropolitan Planning • Public Transportation & Operations • Engineering & Construction

Metropolitan Planning Organization of Washoe County, Nevada

Reunión de Información Pública #2

Proyecto de Mejora del Tráfico y Resiliencia de Lemmon Drive



La presentación comenzará a las 6:00 p.m.

21 de agosto de 2024



- Bienvenida y palabras de apertura
- Área de estudio
- Objetivo y necesidad del proyecto
- Respuesta a la reunión pública #1 Comentarios generales
- Análisis de alternativas
- Alternativa de construcción propuesta
- Proceso de estudio
- Próximos pasos
- Ofrecer comentarios

- Lemmon Drive desde Fleetwood Drive hasta Ramsey Way
- Mejoras para peatones a lo largo de Patrician Drive hasta Lemmon Valley Elementary



- NEPA es la Ley Nacional de Política Ambiental (1969), que exige que las agencias federales evalúen los efectos ambientales de las acciones propuestas antes de tomar decisiones
- Mediante el proceso NEPA, las agencias evalúan los efectos ambientales, sociales y económicos de las acciones propuestas. Las agencias también brindan oportunidades para la participación pública a través del proceso
- Se están utilizando \$29 millones en fondos federales para el proyecto
- Se otorgarán tierras federales para un derecho de uso del nuevo derecho de paso de Lemmon Drive

En 2017, las aguas de la inundación inundaron Lemmon Drive, lo que provocó cierres de emergencia y una amplia respuesta de mitigación que interrumpió el acceso de la comunidad, lo que puso de relieve la necesidad de una carretera más resistente.

Desde 2017, el condado de Washoe continúa gastando importantes recursos financieros en el monitoreo y control de inundaciones que afectan parcelas privadas y la Lemmon Drive existente, lo que no es una solución sostenible a largo plazo.

Además, las mejoras multimodales se identificaron como una necesidad de la comunidad en el Estudio de Transporte Regional de los Valles del Norte de la RTC.



- Proporcionar una carretera regional segura y confiable con al menos un carril seco en cada dirección de viaje durante un evento de inundación de 100 años. (Determinado por el nivel de inundación base de FEMA).
 - 1% de probabilidad anual de que la carretera quede bajo el agua
- Proporcionar un acceso seguro para todos los usuarios multimodales con oportunidades mejoradas de uso compartido de senderos y cruces peatonales más seguros.
- Reconstruir Lemmon Drive para cumplir con los estándares de diseño actuales, las necesidades regionales de RTP 2050 y abordar cualquier deficiencia o problema de seguridad en la alineación de la calzada existente.
- Reducir los costos y las cargas de mantenimiento en el condado de Washoe y la ciudad de Reno durante las inundaciones.





¿Qué se ha hecho desde la reunión pública de febrero?



Nuestro equipo escuchó las inquietudes de la comunidad con respecto al proyecto. Si bien algunos comentarios están fuera de la jurisdicción del RTC o del propósito y la necesidad del proyecto, nuestro equipo ha seguido evaluando las inquietudes relacionadas con el proyecto. Desde febrero, nuestro equipo ha logrado lo siguiente:

- Se realizó una evaluación adicional para elevar la actual Lemmon Drive
- Se evaluó el aumento de los puntos de acceso/rutas y los impactos en el tráfico
- Continuó la coordinación, la investigación y las discusiones sobre PFAS
- Continuó la evaluación ambiental general del proyecto
- Continuó trabajando para obtener la autorización ambiental para comenzar las actividades geotécnicas
- Se brindó difusión adicional a través de reuniones "emergentes" para proporcionar los resultados iniciales de la evaluación adicional y las actividades en curso

Comentario público: El proyecto aumentará las inundaciones

El proyecto proporcionará un carril seco en cada dirección sin protección adicional para permitir que las fuerzas del condado se concentren en parcelas privadas.

El proyecto mitigará una excavación de 1,3 yardas cúbicas para la colocación de relleno de 1,0 yardas cúbicas dentro de la llanura aluvial según la Sección 100, Artículo 430 del Código de Desarrollo del Condado de Washoe, Riesgos de inundación para no generar impactos adversos por inundaciones.

El proyecto diseñará y construirá alcantarillas de drenaje para replicar las condiciones existentes del agua que se mueve de oeste a este alrededor de la berma existente para evitar alterar las elevaciones de inundación de 100 años a ambos lados de la berma existente.

Comentario público: El proyecto se está llevando a cabo para permitir un mayor desarrollo en nuestra comunidad. Prado Ranch debería estar pagando por este proyecto. El traslado de la carretera abre más terreno para el desarrollo.

La reorientación de Lemmon Drive requeriría la adquisición de una propiedad privada de un importante desarrollador inmobiliario de la zona; sin embargo, el proyecto no se modificará para satisfacer sus necesidades. El terreno adquirido se utilizaría para cuencas de mitigación de inundaciones y no podría desarrollarse en el futuro.

La reestructuración de Lemmon Drive no proporcionará terrenos adicionales para el desarrollo. La actual Lemmon Drive seguirá siendo una vía pública para brindar acceso a los servicios públicos existentes y a las instalaciones multimodales.

Comentario público: Mover la carretera más cerca de Swan Lake no tiene sentido. ¿No significaría eso que aumentaría el riesgo de inundaciones?

La reubicación de Lemmon Drive en un terreno existente más alto, más cerca de Swan Lake, hará que la nueva Lemmon Drive sea más alta que la carretera actual y por encima del nivel de inundación de 100 años.

No es raro construir caminos en suelos pobres relacionados con lechos de lagos secos. Es posible que se requieran diseños geotécnicos especiales y recomendaciones, como la mezcla de suelos o el uso de materiales geotécnicos diseñados.

Se realizará una exploración geotécnica extensa y detallada una vez que se reciban las autorizaciones ambientales iniciales (prevista para el otoño de 2024).

Muchas de las carreteras estatales de Nevada están construidas sobre lechos de lagos secos que reciben escorrentías.

US 50 al este de Fallon
Fuente: Google Maps



Comentario público: Nos preocupan los impactos ambientales. Swan Lake es una reserva natural y hay muchas aves acuáticas y de otro tipo. También nos preocupa la contaminación del suelo y el agua de Swan Lake.

Como parte del proceso de la NEPA, RTC está realizando estudios de campo y evaluaciones de impacto con agencias de recursos, entre ellas el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos, NDOW y NDOT, en relación con las aves migratorias y los impactos biológicos generales. No se ha identificado ningún impacto adverso y la construcción de la instalación tendrá en cuenta la temporada de anidación.

El equipo del proyecto está evaluando la presencia de materiales potencialmente peligrosos, cómo el proyecto puede impactarlos o perturbarlos y las medidas de salud pública apropiadas para proporcionar un entorno seguro tanto para los trabajadores de la construcción como para el público en general durante la construcción y después del proyecto.

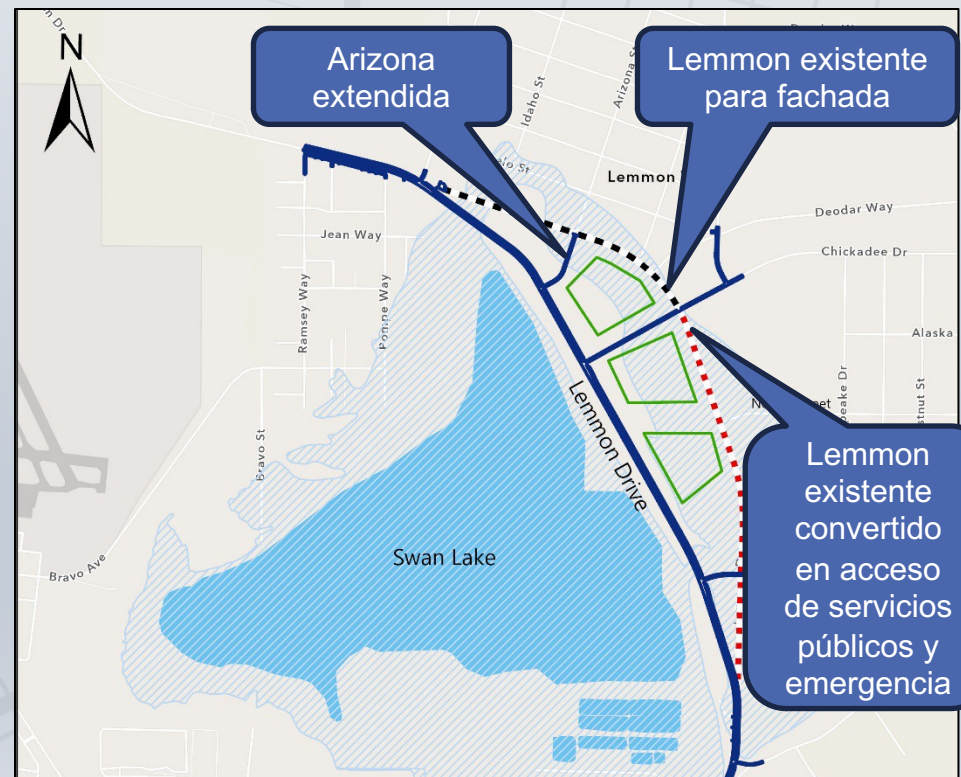
Comentario público: ¿Puede el proyecto proporcionar un carril adicional en cada dirección?

La evaluación del proyecto incluye la predicción del tráfico hasta el año 2050, basándose en los planes actuales de uso del suelo y el modelo de crecimiento general del condado de Washoe. Esta evaluación muestra que solo se necesita un carril en cada dirección para cumplir con los estándares de tráfico aceptables.

Agregar carriles adicionales innecesarios podría generar problemas como velocidades promedio más altas de los vehículos.

Comentario: Es necesario que haya conexiones adicionales con la nueva línea de Lemmon Drive, no solo con Chickadee Drive y Arkansas Drive. Considere puntos de acceso adicionales en Idaho Street o Arizona Street. Considere el acceso en Nectar Street para la estación de bomberos.

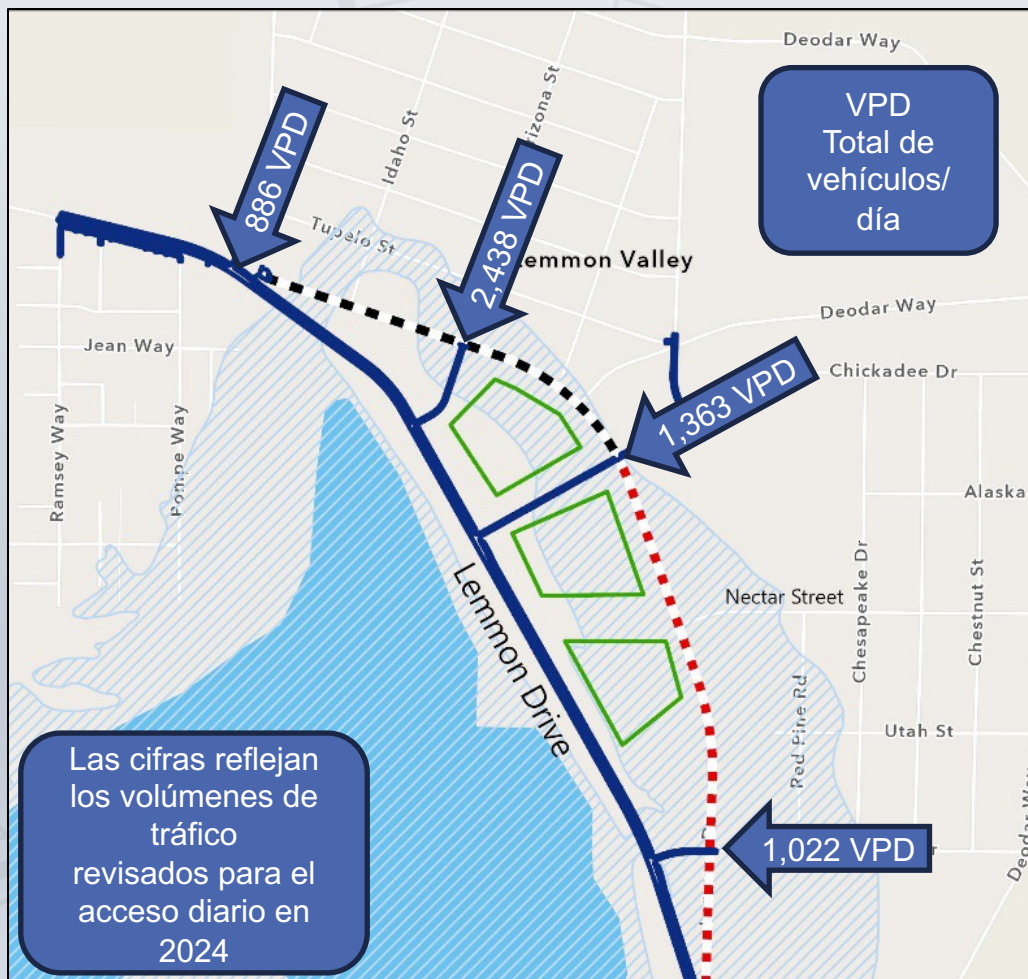
Se evaluó la calle Nectar, pero no se amplió, ya que la estación de bomberos en Nectar Street es una estación de bomberos voluntarios forestales que no brinda respuestas de emergencia médica o incendios residenciales. Las respuestas de emergencia médica y de incendios estructurales provienen de la estación de bomberos de Stead.



Comentario público: Eliminar el acceso aumentará significativamente el tráfico en las carreteras que brindan acceso a la nueva Lemmon Drive.

Waterash Street: se anticipa que todo el tráfico de Matterhorn Boulevard permanecerá en Matterhorn Boulevard para llegar a Chickadee Drive, eliminando así todo el tráfico de Matterhorn Boulevard de Waterash Street.

Calle transversal	Número de vehículos adicionales por minuto en la hora pico(4-6 PM)
Oregon Blvd	<1 VPM
Arizona Street	2 VPM
Chickadee Drive	2 VPM
Arkansas Street	1 VPM





Respuestas generales a los comentarios de la reunión pública de febrero: Lemmon Dr existente



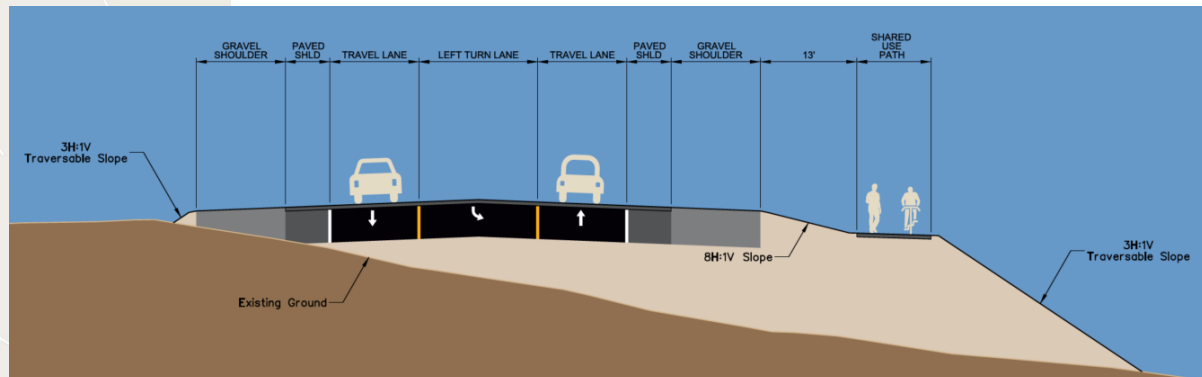
Comentario público: ¿Por qué RTC no puede elevar la alineación actual de Lemmon Dr.?

La elevación del trazado existente de Lemmon Drive se evaluó al principio del proceso de desarrollo de alternativas. En función de los comentarios, el equipo volvió a evaluar esta alternativa.

	Cultivar Lemmon existente	Lemmon Realineado
Impactos en el derecho de paso	Potencial de impactos en parcelas privadas desarrolladas	Impactos de mitigación volumétrica y de carreteras en terrenos baldíos dentro de llanuras aluviales
Gestión de Acceso	Posibilidad de impactos negativos como pendientes en los caminos de acceso (10 %+) en numerosas propiedades privadas	Reducción de conflictos en intersecciones e impactos operacionales. Desvío de tráfico dentro de barrios
Mitigación volumétrica	Requeriría la mitigación de 1,6 millas adicionales (100.000 yardas cúbicas adicionales) de terraplén.	-
Impactos de la construcción	Impacto significativo en el tráfico existente o costos para mantener los carriles existentes	La mayoría del proyecto se construirá fuera de línea
Utilidades	Impacto potencial en las líneas de TMWA y otros servicios públicos existentes	Se evaluará un cruce de TMWA
Drenaje/Inundaciones	Potencial para importantes instalaciones de drenaje desde Waterash St. hasta Oregon Blvd.	Dos ubicaciones de alcantarillas de eculización para mantener los flujos este/oeste



- Nueva conexión en Arizona
- Carretera de acceso desde el este de Oregon hasta Chickadee
- 1,3 yardas cúbicas de pérdida por cada 1 yarda cúbica de mitigación de llanuras aluviales
- Mantener los límites de velocidad existentes
 - 35 MPH al sur de Deodar
 - 45 MPH al norte de Deodar
- Balcón pavimentado de 6' más arcén de grava de 13' que proporciona 19' de área correctiva
- Impacto de menos de un minuto en el tiempo de viaje
- Sin cambios en las restricciones de evacuación de emergencia



Note: Base Flood Elevation line not shown as it is several feet below realigned Lemmon Drive across the existing berm

01



ANÁLISIS ALTERNOS Y ESTUDIOS NEPA

- Refinar las alternativas adoptadas por la agencia
- Establecer el Área de Posibles Efectos (APE)
- Llevar a cabo encuestas de campo y estudios ambientales
 - Llevar a cabo consultas tribales y con agencias de recursos
- Desarrollar cálculos de gastos preliminares
 - Llevar a cabo investigación adicional

SEP 2023 -
SEP 2024

02



ELABORAR DOCUMENTO AMBIENTAL

- Identificar la alternativa aprobada
- Identificar el posible impacto ambiental y sus mitigantes asociados
- Identificar el impacto de derecho de vía
 - Identificar posible ajuste de fases
- Desarrollar 30% de planes de diseño para la alternativa aprobada
- Llevar a cabo la Reunión Pública

SEP 2024 -
MAYO 2025

WE
ARE
HERE

03



APROBACION AMBIENTAL

- Entregar o asegurar los permisos de las agencias de recursos
- Aprobación de la Administración de Autopistas Federales (FHWA)
- Proporcionar diseño preliminar para alternativas aprobadas
- Permitir al proyecto continuar hacia adelante

MAYO 2025 -
JULIO 2025

04



DISEÑO FINAL Y ADQUISICIÓN DEL DERECHO DE VIA

- Llevar a cabo el arreglo del derecho de vía
- Llevar a cabo la adquisición del derecho de vía y de servidumbre
 - Finalizar permisos
 - Preparar planes finales, especificaciones y cálculos
 - Anunciar la construcción

JULIO 2025 -
JULIO 2026



¿Cómo puedo proporcionar comentarios?



- Complete el formulario de comentarios incluido en su paquete de folletos y colóquelo en el cuadro de comentarios o proporcione comentarios verbales al taquígrafo judicial. Submit your comment form by mail
- Bryan Byrne, PE, RTC Project Manager
1105 Terminal Way, Reno, NV 89501
- Enviar un correo electrónico a bbyrne@rtcwashoe.com
- Se aceptan comentarios hasta las 17:00 horas del 6 de septiembre de 2024

Sitio web del proyecto :

www.northvalleysimprovements.com

Correo electrónico :

bbyrne@rtcwashoe.com Para agregarse a la lista de contactos

Audiencia pública a principios de 2025

- Indique su nombre y apellido antes de hacer su pregunta o declaración
- Tendrá una oportunidad de hasta tres minutos para hacer su pregunta o declaración
- Tenemos un cronómetro ubicado al frente de la sala para su referencia
- Un taquígrafo judicial registrará la presentación y el período de preguntas y respuestas y estará disponible para recibir comentarios individuales
- *AVISO: La información que proporcione se convierte en un registro público sujeto a divulgación (NRS 239.0107)



GRACIAS



Bryan Byrne, PE
Gerente de Proyecto

Regional Transportation Commission
of Washoe County

bbyrne@rtcwashoe.com

rtcwashoe.com

