

(1) DIAPOSITIVA DE INTRODUCCIÓN

Hola a todos y bienvenidos a la segunda reunión informativa pública para la fase de diseño NEPA del proyecto de puentes de Arlington Avenue. Soy Judy Tortelli, Gerente de Proyectos del RTC y estoy aquí para compartir información con ustedes y recibir sus comentarios. Este es nuestro segundo paso para involucrar al público en este emocionante proyecto. Para aquellos de ustedes que no lo saben, la empresa RTC comenzó el proceso de reemplazo de los dos puentes en Arlington Avenue en el año 2019. Iniciamos la fase de diseño NEPA a fines de 2021 y anticipamos comenzar la construcción en 2025.

Usted está viendo una presentación pregrabada que durará hasta el 16 de septiembre. RTC también llevará a cabo una reunión en persona el 11 de agosto, de 5 a 7 pm, en el McKinley Arts Center, 925 Riverside Drive. El material que usted está viendo se presentará en esa reunión donde los miembros del equipo estarán disponibles para brindar explicaciones, responder preguntas y recibir sus comentarios. Esta reunión informativa pública incluye una encuesta que le brinda la oportunidad de votar sobre cómo se verán estos puentes. Responda a la encuesta para que podamos recibir sus comentarios y opiniones. Necesitamos su opinión para ayudar a dar forma al diseño de estos puentes.

(2) PROPÓSITO DE ESTA PRESENTACIÓN

El propósito de esta presentación es obtener sus comentarios para que podamos pasar al diseño final y poner en marcha la construcción. El equipo ha estado ocupado y hay mucha información que cubrir; sin embargo, para ser consciente de su tiempo, he estructurado esta presentación para comenzar con **lo que necesitamos de usted** y los antecedentes de cómo llegamos a las opciones presentadas a continuación. Tenemos una excelente herramienta llamada *Build-A-Bridge* que usted puede usar para ver cómo se verán las diversas opciones estéticas del puente antes de votar. La encuesta es donde puede votar sobre las opciones de barandillas, iluminación y postes de puentes.

Le daré una descripción general de los principales impactos que acompañan a la construcción del puente, le proporcionaré un poco de historia y antecedentes de lo que hemos estado haciendo, lo actualizaré sobre el paisaje, la estética y el diseño, repasaré los requisitos ambientales y de permisos que debemos cumplir y terminaremos con lo que sigue a continuación.

(3) PROPÓSITO Y NECESIDAD

La revisión del propósito y la necesidad del proyecto ocurrió a lo largo del Estudio de Factibilidad. Inicialmente, la FHWA, NDOT y la Ciudad de Reno acordaron el contenido y también fue examinado por el Concejo Municipal de Reno, los Comités Asesores Técnicos, el Grupo de Trabajo de Partes Interesadas y el público en general. La declaración de propósito y necesidad describe la intención del

proyecto y establece los problemas. En última instancia, establece el escenario para desarrollar y evaluar posibles alternativas de mejoras, pero NO es un modo específico ni está dirigido hacia una solución en particular.

El proyecto necesita mantener un puente funcional sobre el río, mejorar la seguridad y el acceso multimodal al área del parque, satisfacer requisitos de capacidad para inundación y coincidir con los planes adoptados a nivel regional y comunitario.

(4) NECESITAMOS SU APOORTE

No puedo enfatizar lo suficiente que nosotros necesitamos su opinión y usted puede proporcionar sus comentarios respondiendo a nuestra encuesta. La herramienta *Build-A-Bridge* muestra las diversas opciones estéticas juntas en una simulación fotográfica.

(5) PAISAJE Y ESTÉTICA - BARANDILLAS

¡Vamos a comenzar! Con base en los objetivos y elementos de diseño, se desarrollaron tres opciones de barandillas para puentes. Se requiere que las tres barandillas tengan clasificación vehicular, lo que significa que son resistentes a choques de vehículos y deben cumplir con los requisitos de accesibilidad para las aberturas en las mismas. Las tres opciones tienen un mirador a ambos lados del puente norte, un lugar donde los peatones pueden ver el Río Truckee y los alrededores mirando hacia el este y el oeste. El puente sur se diseñará con el mismo tipo de barandilla que el puente norte. También tenga en cuenta que estas vistas no incluyen la iluminación del puente.

Las tres opciones para la barandilla son las siguientes:

Opción 1) Un sistema de barandilla de concreto basado en un diseño vehicular del Departamento de Transporte de Texas. La barandilla de concreto se usaría tanto en la sección recta de la barandilla como en la sección del mirador.

Opción 2) Un sistema de barandilla de metal que es más transparente para que la gente que pase por la calle y las aceras pueda tener una mejor vista al Río Truckee y sus alrededores.

Opción 3) Una combinación de las opciones 1 y 2 con un sistema de barandilla de metal en la sección del mirador y un sistema de concreto en la sección recta de la barandilla.

(6) PAISAJE Y ESTÉTICA - BARANDILLAS

Esta es una vista general de la Opción 1, simulada en fotografía en la ubicación actual. Es un sistema de barandilla de concreto, basada en el diseño vehicular del Departamento de Transporte de Texas.

(7) PAISAJE Y ESTÉTICA - BARANDILLAS

Esta es una vista general de la Opción 2. Usted puede ver que éste es un sistema de barandilla de metal que es más transparente para que la gente que pase por la calle y las aceras pueda tener una mejor vista al Río Truckee y sus alrededores.

(8) PAISAJE Y ESTÉTICA - BARANDILLAS

La Opción 3 es una combinación de las opciones 1 y 2 con un sistema combinado de barandilla de metal en la sección del mirador y un sistema de concreto en la sección recta de la barandilla.

(9) PAISAJE Y ESTÉTICA - ALUMBRADO

El alumbrado a escala para peatones se ha planeado en los puentes para iluminar las aceras, la sección del mirador y la calle. Se muestran dos opciones para la iluminación y una de estas opciones se elegirá para el diseño final:

Opción 1) Poste con Luminaria LED en la parte superior. El poste con luz en la parte superior puede usarse con cualquier tipo de barandilla, concreto, metal o concreto con barandilla de metal en la sección del mirador. Las fotos de la derecha muestran varios tipos de postes con luz. La opción final de los postes se determinará en la siguiente fase del diseño con estudios detallados de iluminación.

Opción 2) Columna de Luz Personalizada con Motivo de Barandilla de Puente. La columna de luz puede usarse con un tipo de barandilla de metal para puente o concreto con barandilla de metal en la sección del mirador. El diseño en capas de metal de la columna también puede usarse en los detalles de la barandilla de metal.

(10) PAISAJE Y ESTÉTICA – ILUMINACIÓN ACENTUADA

La iluminación se ha planeado por debajo de las barandillas. Esto iluminará las aceras para los peatones. Usted puede ver en estas fotos que la iluminación acentuada se puede proporcionar con la Opción 1, la barandilla de concreto de la foto a la izquierda o la Opción 2, la barandilla de metal de la foto a la derecha.

(11) PAISAJE Y ESTÉTICA - POSTES

Los postes se colocarán en los lados de los puentes y en la parte media y sección del mirador del puente norte. Se muestran tres opciones de diseño para postes para su consideración y para el diseño final, se elegirá un grupo de postes. Estos incluyen lo siguiente:

Grupo A (fotos arriba a la izquierda): Poste alto al final y poste más corto en medio con lados tipo cascada.

Grupo B (fotos arriba a la derecha): Poste corto al final y postes en medio similares a los del puente de Virginia Street.

Grupo C (fotos en la parte de abajo): Poste tamaño medio al final y postes medios con lados tipo cascada.

(12) PAISAJE Y ESTÉTICA - EJEMPLO

Aquí hay un ejemplo que muestra el grupo A de postes colocado en el puente norte con barandillas completamente de metal. Esto muestra el poste con luz LED en la parte superior en las pilastras del tramo medio y una luz personalizada en el poste del extremo alto. La foto de abajo a la derecha es una ampliación que muestra la valla metálica para peatones. Estas son tiras verticales de metal espaciadas para cumplir con los requisitos de accesibilidad para peatones.

(13) TEXTURA PARA LA PARED DEL MUELLE Y DEL CONTRAFUERTE

Esta imagen destaca los muros del contrafuerte y el muelle del puente norte con flechas verdes. Como se muestra, tendrán una textura. El patrón está diseñado para coordinarse con el diseño general del puente. Las superficies texturizadas suelen disuadir el grafiti.

(14) ELEMENTOS PARA EL PAISAJE DE LA CALLE

Esta figura muestra los elementos del paisaje urbano a lo largo de Arlington Avenue sobre el Río Truckee entre Island Avenue y Calle Primera con el norte apuntando hacia la derecha. Las áreas de aceras entre la Calle Primera y Island Avenue se reconstruirán como parte del proyecto. Los elementos incluidos en este trabajo son los siguientes:

- 1) Grandes árboles de sombra colocados a aproximadamente 30 pies de distancia entre los árboles existentes y entre los puentes. Estos están indicados por los símbolos de árboles de color verde más claro. Esto se basa en el objetivo de la Ciudad de Reno de aumentar la cobertura de árboles de sombra, cumplir con los requisitos del código de la ciudad y reducir la isla de calor urbano dentro de los límites de la ciudad.
- 2) Los árboles existentes serán protegidos y mantenidos donde sea posible. Varios árboles requieren ser removidos porque están extremadamente cerca de las áreas de reconstrucción de la acera, el contrafuerte o el muro contra inundaciones. Estos árboles serán reemplazados por árboles de sombra. Aquí están los árboles existentes que anticipamos que serán reemplazados debido a la construcción de los muros del puente.
- 3) Las aceras están planificadas para tener patrones de juntas diagonales y color concreto gris medio. Los patrones de juntas diagonales son acentos que complementan los diseños de barandillas del puente. Las aceras se diseñarán para una transición de la calle a la acera y al parque para mantener la accesibilidad durante eventos especiales.

- 4) El objetivo de la iluminación de calles y peatones es usar luces a escala peatonal tanto como sea posible para iluminar las aceras y la calle. La iluminación en los puentes se puede proporcionar con un poste con Luminaria LED en la parte superior, la luz de columna personalizada y/o la combinación de luces de poste de extremo personalizadas. También se pueden requerir luces más altas a lo largo de la calle. El diseño de iluminación se finalizará en la siguiente fase de trabajo.

(15) ¿CUÁL ES EL IMPACTO?

Me gustaría hablar ahora sobre los impactos de la construcción. (leer de la diapositiva)

El equipo ambiental ha estado trabajando arduamente para definir los efectos que tendrá este proyecto en Wingfield Park. Según la coordinación con el Departamento de Parques de la Ciudad de Reno, Wingfield Park y Whitewater Park estarán cerrados al acceso público durante la construcción. Este es un gran impacto porque estarán cerrados por hasta 2 años durante el reemplazo del puente. Se consideró seriamente mantener una parte del parque abierta al público; sin embargo, la seguridad pública siendo la máxima prioridad, seguida de una experiencia positiva del usuario del parque, fue lo que llevó a la decisión de cerrar temporalmente el parque. Me gustaría resaltar algunos de los puntos clave que llevaron a esta decisión: Principalmente, preocupaciones significativas de seguridad para el público asociadas con controles de drenaje del agua, equipos de construcción pesados junto a los usuarios del parque y del río, desvíos del flujo de agua del Río Truckee y varias actividades de construcción que tendrían un efecto negativo en la experiencia del usuario del parque, la capacidad de acceso en caso de una emergencia y los desafíos con el mantenimiento del parque. Este cierre temporal tiene como objetivo mitigar el riesgo para los usuarios del parque. En el pasado se han producido cierres prolongados de parques para proyectos de construcción que incluyen City Plaza y partes de Riverwalk para el puente de Virginia Street y Fisherman's Park para el proyecto NDOT del Spaghetti Bowl.

(16) LÍMITES DE LA CONSTRUCCIÓN

Este es el Mapa de los Límites de la Construcción (explicar figura)

La línea discontinua roja muestra nuestros límites anticipados de construcción. Vamos a tener que cavar algunos hoyos bastante grandes en Island Avenue y Calle Primera para construir el contrafuerte del puente. Esta cifra supone una graduación de 1.5:1 de los pilares. Esta área en Island Avenue es muy estrecha y anticipamos que se requerirá apuntalamiento para que se pueda mantener el acceso en un solo sentido a Island Avenue.

Estas son algunas de las suposiciones que el equipo de diseño discutió basándose en la revisión de construcción del diseño de 30%:

- Puesta en escena de la construcción sobre Arlington
- Construcción de dos puentes dentro de un sitio de construcción
- Desvíos del río

- Drene del río

Me gustaría advertir que todo esto es una suposición de cómo el contratista pondrá en fase y construirá este proyecto. Todavía no tenemos un contratista a bordo y una vez que se adjudique el proyecto, este enfoque puede cambiar. Se impondrán limitaciones específicas al contratista, principalmente relacionadas con el control del tráfico, las restricciones de etapas y el tiempo permitido para trabajar en el área del río.

Durante la construcción, la Arlington Avenue estará cerrada al tráfico en la Calle Court pero permitirá el tráfico local para tener acceso a Island Avenue, la cual será en un solo sentido. El acceso a Park Tower, Barbara Bennett Park y las residencias en el lado oeste de Island Avenue tiene que mantenerse. Se mantendrá el tráfico al oeste en la Calle West First.

Por otro lado, se proporcionará tráfico de un solo sentido en la Calle Primera para que el contratista tenga espacio para construir estos pilares. Durante la construcción, el contratista deberá mantener el acceso de emergencia en todo momento. Durante la construcción del puente norte, ese acceso será desde el sur y durante la construcción del puente sur, ese acceso será desde el norte.

(17) CIERRE DEL WINGFIELD PARK

Aquí está un mapa que muestra cómo se verá el cierre temporal de Wingfield Park. (explicar mapa)

El cierre temporal del parque limita los riesgos para los usuarios durante el tiempo de la construcción. Afortunadamente, el sistema de parques en el área es robusto y los usuarios seguirán teniendo la oportunidad de disfrutar áreas verdes en Bicentennial Park, Barbara Bennet Park y West Street Plaza.

(18) HISTORIA DEL PROYECTO Y SUS ANTECEDENTES

Ahora pasaré a un poco de historia del proyecto y sus antecedentes. Nuestra Primera Reunión Informativa Pública se realizó en vivo a principios de este año del 14 de marzo al 18 de abril. Con esa reunión, RTC realizó una encuesta y recibió 164 respuestas y 8 comentarios por correo electrónico. Me referiré a algunas de las preguntas de la encuesta en las próximas diapositivas.

¡El equipo ha estado ocupado con un montón de reuniones! Aquí he resumido los esfuerzos de divulgación con los grupos de trabajo de partes interesadas desarrollados a principios de este año. Las reuniones de coordinación de agencias y servicios públicos se centran en mantener informados a los miembros del grupo sobre cuestiones ambientales y decisiones de diseño. Estas reuniones también ayudaron a involucrar a las empresas de servicios públicos para que podamos incluir reubicaciones y actualizaciones desde el principio a medida

que avanza el diseño. Las discusiones técnicas que profundizan en los detalles del diseño están ocurriendo en nuestras reuniones del Comité de Revisión de Diseño.

Nuestro Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en Estética ha dedicado mucho tiempo y esfuerzo en desarrollar las opciones estéticas en las que el público votará cuando responda nuestra encuesta. Me emociona ver una buena asistencia a lo largo de este proceso y creo que el equipo ha hecho un gran trabajo desarrollando el diseño a una etapa del 30%. Más adelante en la presentación destacaré algunas de las decisiones clave que estos grupos han tomado en base a la compilación de TODOS los aportes recibidos. Los materiales de estas reuniones se publican en nuestro sitio web y están disponibles para su revisión. También tenemos los resultados de la encuesta y las respuestas a los comentarios publicados en el sitio web de nuestra primera reunión pública.

(19) REUNIÓN INFORMATIVA PÚBLICA #1

Veamos algunas de las preguntas de nuestra primera encuesta. (leer la pregunta de la diapositiva)

Usted puede ver aquí que aproximadamente el 42% de las personas que cruzan los puentes en Arlington Avenue lo hacen para acceder a Wingfield Park con fines recreativos. El parque realmente atrae a miembros de nuestra comunidad y este proyecto mejorará el acceso. Esta conexión sobre el Río Truckee ayuda a vincular a las personas con las compras, la atención médica y el trabajo.

(20) REUNIÓN INFORMATIVA PÚBLICA #1

(leer la pregunta de la diapositiva)

Usted puede ver aquí que el 58% de las personas que respondieron nuestra encuesta señalaron que mantener el acceso peatonal a Wingfield Park es el elemento más importante a considerar. Lo siguiente fue minimizar las perturbaciones del río, mantener un cierto "aspecto" de los puentes y minimizar el tiempo de construcción.

Me doy cuenta de que el acceso al Wingfield Park es una prioridad, pero como se discutió anteriormente, tendremos que cerrar el parque para la construcción. Se usarán vigas de caja prefabricadas para puentes para minimizar el cronograma de construcción; esto reduce la construcción de 4 años a 2 años y minimiza la perturbación del río en comparación con el uso de una superestructura moldeada en el lugar.

En cuanto al "aspecto" de los puentes, el público puede dar forma a esa pieza dentro del tema Art-Deco Moderno elegido para complementar la historia del área del proyecto.

(21) REUNIÓN INFORMATIVA PÚBLICA #1

(leer la pregunta de la diapositiva)

Aquí vemos que un poco más de la mitad de las personas que respondieron a nuestra encuesta quieren carriles protegidos de micro movilidad. Ha habido mucha discusión sobre este tema y el diseño actual proporciona carriles protegidos para ciclistas a lo largo de Arlington Avenue. Las discusiones sobre micro movilidad se centraron en varios elementos que incluyeron:

- Acceso a eventos especiales y el uso de Arlington Avenue como plaza
- Riesgos de tropiezo con las diversas alturas de la acera
- Crear un conflicto entre peatones, ciclistas, usuarios de carritos y autobús
- Geometría en general y separación entre peatones y vehículos

Basado en estos intereses competitivos, datos de accidentes, límites de velocidad anunciada y continuidad de la infraestructura de carriles para ciclistas existentes, el Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Estética, el Equipo de Diseño y la Ciudad de Reno han recomendado carriles protegidos para los ciclistas.

Es importante notar que el departamento de Parques y Recreación calificó #1 como preocupación por los recursos ambientales. El parque es muy popular y la gente quiere continuar disfrutando esta área.

(22) DECISIONES IMPORTANTES

(leer la diapositiva)

(23) METAS DE DISEÑO PARA PAISAJE Y ESTÉTICA

Las metas del diseño del paisaje y estética se desarrollaron durante la fase del estudio anterior de factibilidad del proyecto para guiar el desarrollo del puente y el diseño del paisaje de las calles. Estos se desarrollaron por medio de las partes interesadas y el aporte de las encuestas del público. Las metas son: (leer las metas del diseño)

(24) ELEMENTOS PARA PAISAJE Y ESTÉTICA

Construyendo sobre los objetivos de diseño del paisaje y estética, los elementos del puente y el diseño de paisaje de la calle se describieron durante la fase del estudio anterior de factibilidad del proyecto. Y estos también se desarrollaron por medio de las partes interesadas y aporte de las encuestas del público. Los elementos del paisaje y estética son: (leer los elementos)

(25) ACTUALIZACIÓN DEL DISEÑO

Miremos esta figura nuevamente para hablar sobre las actualizaciones de diseño: Puede ver aquí los carriles para ciclistas con franjas propuestas a lo largo de Arlington Avenue que se conectarán con la infraestructura existente, tanto al norte como al sur de los límites del proyecto. Estamos ampliando las aceras indicadas por esta área sombreada gris. Puede ver los miradores propuestos a ambos lados del puente norte sin nada en el puente sur.

Estamos mejorando las zonas de carga existentes y aumentando las áreas de concreto para acomodar a los usuarios del autobús, esto en el lado oeste y ésta en el lado este. Esta zona de carga del lado este conectará al camino de acera existente.

La configuración del carril de tráfico en la intersección de la Calle Primera ha sido ajustada para proporcionar el espacio adicional que necesitamos para incluir los carriles para ciclistas. El carril existente para continuar y dar vuelta derecha se ha combinado en uno solo.

Hablemos un poco sobre la circulación de peatones porque es muy importante para la configuración del parque. El camino peatonal existente debajo del puente norte se mejorará con el proyecto. Como se discutió anteriormente, un camino peatonal debajo del puente sur no es factible. Estamos manteniendo los senderos peatonales existentes dentro de Wingfield Park. Estos senderos seguirán subiendo hasta el nivel del camino. Habrá una gran mejora en la circulación de peatones aquí en Island Avenue. Este paso de peatones propuesto se reubicará desde el lado sur de la intersección y se incorporará una luz intermitente rápida activada por peatones en el pilar del puente sur.

(26) SECCIÓN NORTE DEL PUENTE

Aquí está una sección típica norte del puente (leer de la diapositiva)

(27) SECCIÓN SUR DEL PUENTE

Y aquí está una sección típica sur del puente (leer de la diapositiva)

(28) REQUISITOS AMBIENTALES

Existe un número de reglamentos ambientales con los que la empresa RTC tiene que cumplir en el proceso de diseñar y construir este proyecto. Aquí tenemos algunos de los requisitos clave. Voy a resumir nuestras actividades más recientes y los pasos a seguir para coordinar con las agencias reguladoras estatales y federales más relevantes.

(29) AUTORIZACIÓN DE LA LEY DE POLÍTICA AMBIENTAL NACIONAL (NEPA)

Debido a que recibimos fondos federales para este proyecto, estamos obligados a cumplir con la Ley de Política Ambiental Nacional, conocida como NEPA. Esta ley es un marco para la planificación ambiental y la toma de decisiones por parte de agencias federales. La principal agencia federal que supervisa este proyecto es la Administración de Carreteras Federales o FHWA. Esta oficina determina qué tipo de estudio ambiental se necesita para cumplir con NEPA. Se anticipa que se necesitará una exclusión categórica para este proyecto.

Como parte de este proceso, llevaremos a cabo un análisis de como el proyecto afectaría varios recursos comunitarios y naturales en los alrededores. Estos análisis se documentarán en informes técnicos preparados este otoño. Anticipamos la autorización que FHWA le proporcione a NEPA en la primavera del 2023. Revisaré algunas áreas temáticas clave que requieren aprobaciones de otras agencias estatales y federales.

(30) RECURSOS CULTURALES

Primero hablaremos de los recursos culturales, que incluyen recursos históricos, recursos arqueológicos y recursos tribales. Los recursos que están incluidos o son elegibles para incluirse en el Registro Nacional de Lugares Históricos están sujetos a la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica. Para cumplir con este reglamento federal, consultamos con el Oficial de Preservación Histórica del Estado denominado SHPO, Tribus Nativas Americanas y otras partes participantes, como la Ciudad de Reno.

La intención es identificar y considerar los efectos del proyecto sobre recursos culturales importantes y buscar formas de evitar, minimizar o mitigar cualquier efecto adverso. Comenzamos este proceso durante el estudio de factibilidad y continuamos coordinando con las partes consultoras para establecer el área de efectos potenciales y preparar un Informe de Estudio de Historia Arquitectónica. En última instancia, prepararemos una determinación de efectos para recursos significativos y buscaremos la concurrencia de las partes consultoras.

(31) RECURSOS PARA PARQUES Y RECREACIÓN

Otro recurso que sabemos que es importante para muchos de ustedes son los parques y las instalaciones recreativas en el área del proyecto. Este mapa muestra los parques, senderos y otras propiedades recreativas en el área del proyecto. No esperamos ningún impacto en West Street Plaza y sólo esperamos restricciones menores de acceso temporal para Riverside Drive Park, Bicentennial Park y Barbara Bennett Park. También tendremos que redirigir temporalmente a los usuarios de Truckee Riverwalk cerca de los puentes durante la construcción y mantendremos el acceso mediante desvíos. Es probable que necesitemos quitar un árbol en Fulton Corner cerca del puente norte.

Anteriormente en la presentación, revisé el cierre temporal de Wingfield Park, que incluye Whitewater Park, que es necesario para la seguridad pública durante la construcción. Entendemos que esto no es lo ideal, pero debemos mantener la seguridad durante la construcción y pedimos a las personas que utilicen las otras instalaciones recreativas circundantes mientras Wingfield está cerrado.

(32) SECCIÓN 4(F)

Una ley federal que cumplimos con respecto a los parques y recursos recreativos es la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte. Estamos coordinando con la Ciudad de Reno la mejor manera de proteger los cinco importantes recursos recreativos que poseen y administran en el área del proyecto. Se anticipa que la empresa RTC solicite a la FHWA que determine que los efectos del proyecto en Wingfield Park (que incluye Whitewater Park) sean un impacto mínimo.

Se puede hacer una determinación de impacto mínimo si el proyecto no afecta de manera adversa las características, atributos o actividades que califican la propiedad para protección bajo la Sección 4(f).

También tenemos que tener un acuerdo con la Ciudad de Reno y proporcionar una oportunidad para el aporte público. Para más informes sobre este reglamento, favor de visitar el sitio <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2008-03-12/html/E8-4596.htm>. En el sitio *ArlingtonBridges.com* están disponibles los detalles sobre el impacto al Wingfield Park, incluyendo el Whitewater Park.

(33) ESPECIES AMENAZADAS Y EN PELIGRO DE EXTINCIÓN

Otra ley federal que estamos cumpliendo en este proyecto es la Ley de Especies en Peligro de Extinción, que es administrada por el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EEUU. Estamos preparando una Evaluación Biológica para evaluar los posibles impactos en las especies protegidas, en particular dos especies protegidas de peces. Un paso que probablemente tomaremos para minimizar el impacto en estas especies es realizar trabajos dentro el agua entre julio y noviembre para evitar los períodos de desove. Se establecerán otras medidas necesarias mediante consultas con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EEUU.

(34) PERMISOS – SECCIÓN 401, 404 Y 408

Los permisos son los que manejan el horario de este proyecto. Tenemos que obtener un permiso de la Sección 401, 404 y 408. Cada uno de estos permisos viene con diferentes reglamentos, requisitos y tiempos de revisión. (leer de la diapositiva)

(35) MAPA DE INUNDACIÓN CTWCD

Aquí hay un mapa que muestra la jurisdicción del Distrito de Conservación del Agua Carson-Truckee (como patrocinador local de USACE) para un flujo de 14,000 pies cúbicos por segundo. Esto equivale a aproximadamente un evento de tormenta de cada 50 años. El área que

se muestra en azul está bajo el agua durante flujos de 14,000 pies cúbicos por segundo. Ustedes pueden ver cómo se inundan tanto los puentes como Wingfield Park durante una tormenta de cada 50 años.

Actualmente, no existe francobordo en los puentes durante las grandes inundaciones. El francobordo es la distancia entre la línea de flotación alta y la parte inferior de la cubierta del puente. Los criterios de diseño **no requieren** un aumento en la elevación de la superficie del agua para garantizar que cualquier inundación futura se limite a los límites de inundación actuales. La elevación en las intersecciones adyacentes de Island Avenue y Calle Primera, combinada con múltiples edificios cercanos, impiden la capacidad para elevar los perfiles del puente. La capacidad hidráulica en el canal norte mejorará ligeramente mediante el uso de un puente norte de un solo pilar en comparación con los dos pilares del puente existente. El diseño del espesor de la plataforma del puente se optimizará para maximizar el área disponible para los flujos hidráulicos debajo de los puentes.

(36) MAPA DE INUNDACIÓN TRFMA

Además del evento de tormenta de cada 50 años, la Ciudad de Reno requiere que se analice el evento de tormenta de cada 100 años con un flujo de 20,700 pies cúbicos por segundo. La Autoridad de Manejo de Inundaciones del Río Truckee, también conocida como (TRFMA), mantiene un modelo hidráulico extenso y completo para el evento de inundación de cada 100 años. Los límites de inundación para el evento de tormenta de cada 100 años se muestran aquí.

(37) LINEA DE TIEMPO DEL PROYECTO

Línea de Tiempo del Proyecto (leer de la diapositiva)

(38) PASOS A SEGUIR

Quiero referirme brevemente a nuestros próximos pasos. Hay algunas oportunidades próximas para que ustedes vean cómo está progresando el diseño. En nuestra Tercera Reunión Informativa Pública, presentaremos el diseño y les mostraremos cómo se ve el paquete estético final. Estoy anticipando tener una Cuarta Reunión Pública, pero creo que la tendremos más cerca de la construcción. La intención de esa reunión fue notificar al público cómo será la construcción. No adjudicaremos el contrato de construcción hasta el otoño del 2024. Creo que será mejor tener nuestra Cuarta Reunión Pública después de que tengamos un contratista a bordo porque entonces sabremos realmente cómo será la construcción.

El equipo de Diseño y Medio Ambiente continuará avanzando hacia el 60% del diseño. Necesitamos trabajar duro en la coordinación de los servicios públicos, finalizar el análisis de iluminación, terminar el diseño del puente, finalizar la estética basada en el aporte del público, terminar los documentos técnicos del medio ambiente y presionar para conseguir la revisión de nuestros permisos tan pronto como sea posible.

(39) PREGUNTAS DE LA ENCUESTA

Revise la sección *Build-A-Bridge*, LLENE nuestra encuesta y comparta su información. La encuesta estará disponible hasta el 16 de septiembre y una vez que se cierre, el equipo recopilará la información y las respuestas a los comentarios recibidos y se anunciará en el sitio de la red.

(40) GRACIAS

Gracias por su participación y por favor acompañenos el 11 de agosto en el McKinley Arts Center para ver la versión presencial de esta presentación.