

Proyecto de Mejoras del tráfico y Resiliencia en Lemmon Drive

Resumen de la evaluación ambiental

La Comisión Regional de Transporte del Condado de Washoe (RTC Washoe), en cooperación con el Departamento de Transporte de Nevada (NDOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), propone mejoras en Lemmon Drive, en la ciudad de Reno, condado de Washoe, Nevada. El Proyecto de Mejoras del tráfico y Resiliencia en Lemmon Drive estudia la reconfiguración de 3,7 millas de Lemmon Drive para reconstruir una carretera más segura y resiliente entre Fleetwood Drive y Ramsey Way.

El propósito y la necesidad: El propósito del proyecto de Mejoras del tráfico y Resiliencia en Lemmon Drive es de proporcionar a la comunidad un acceso confiable, reducir los retrasos en los viajes, mejorar el acceso multimodal y aumentar la seguridad. La necesidad de mejorar este tramo de Lemmon Drive se justifica por: los retrasos impredecibles en los viajes causados por las inundaciones, la necesidad de proporcionar acceso seguro para todos los usuarios de diferentes medios de transporte, satisfacer las necesidades regionales del Plan Regional de Transporte (RTP) para el 2050 y reducir los costos y la carga del mantenimiento para el condado de Washoe y la ciudad de Reno durante las inundaciones.

Alternativa preferida (de construcción): La alternativa preferida (de construcción) consistiría en reconstruir y elevar el perfil de la carretera existente desde Fleetwood Drive hasta Palace Drive siguiendo el trazado actual. Como parte de esta alternativa, se realizarían mejoras en las intersecciones de Fleetwood Drive, Patrician Drive, Arkansas Street, Chickadee Drive, Arizona Street, Oregon Drive y Palace Drive. Justo al norte de Deodar Way, el trazado de la carretera se desviaría hacia el oeste del trazado actual. Esto permitiría construir la carretera por encima del nivel de inundación de 100 años establecido por la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA). Cerca de Oregon Drive, el trazado de la carretera volvería a coincidir con el trazado original y la reconstrucción se extendería hasta Ramsey Way.

Resumen de los impactos ambientales y las medidas de mitigación

Recurso	Resumen de los impactos	Resumen de las medidas de mitigación
Recursos culturales (Sección 3.1.1)	El diseño del proyecto fue evaluado para determinar los efectos directos e indirectos sobre las propiedades históricas elegibles para el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) y se determinó que el proyecto no tendría efectos adversos.	Ninguna
Materiales peligrosos (Sección 3.1.2)	Sin impacto	Ninguna
Calidad del aire (Sección 3.1.3)	Sin impacto	Se prevé que la construcción del proyecto afectará a más de un cuarto de acre de terreno; por lo tanto, el proyecto deberá obtener un permiso de la División de Gestión de la Calidad del Aire del Departamento de Salud Pública del Norte de Nevada para la Operación de control del polvo.
Ruido del tráfico (Sección 3.1.4)	Sin impacto	Ninguna
Secciones 4(f) y 6(f) (Sección 3.1.5)	Sin impacto	Ninguna

Resumen de los impactos ambientales y las medidas de mitigación

Recurso	Resumen de los impactos	Resumen de las medidas de mitigación
El uso del suelo y los aspectos socioeconómicos (Sección 3.2)	La alternativa preferida requiere la adquisición parcial de algunas propiedades, lo que no ocasionaría ningún desplazamiento. Las viviendas y los negocios se verían afectados por ruidos intermitentes, vibraciones, polvo, congestión del tráfico y cambios visuales durante parte del período de construcción cerca de las zonas residenciales. Los conductores que circulen por Lemmon Drive experimentarán cierres de carriles y tiempos de viaje más largos durante el período de construcción.	Los residentes (tanto propietarios e inquilinos) como los negocios están protegidos por la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, en su versión enmendada (Ley Uniforme). Según lo exige esta ley, RTC pagará el valor justo de mercado por cualquier propiedad que adquiera. RTC creará un plan para comunicarse con el público y los propietarios sobre el cronograma de construcción, los cierres de calles y los desvíos durante los trabajos de construcción. Se mantendrá el acceso a las viviendas y los negocios durante la construcción.
Llanuras de inundación y recursos hídricos (Sección 3.3)	El proyecto se ubica en el extremo inferior de la cuenca cerrada del lago Swan. El condado de Washoe, como representante designado por la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) para la administración de la Ley de Control de Inundaciones, determinó que, dada su ubicación y diseño, que el proyecto no requiere una Carta Condicional de Revisión de Mapas (CLOMAR). La alternativa de construcción se superpuso a las actuales llanuras de inundación de FEMA. Los impactos a las llanuras de inundación derivarían del ensanchamiento de la berma existente para la reubicación de Lemmon Drive, lo que implicaría la colocación de material de relleno en la llanura de inundación. Las ordenanzas del condado de Washoe exigen una mitigación volumétrica dentro de la llanura de inundación en una proporción de 1.3 yardas cúbicas de excavación por cada 1 yarda cúbica de relleno colocado, como medida de mitigación por la colocación del relleno y por las superficies impermeables adicionales construidas dentro de la cuenca cerrada. La alternativa preferida tendría un impacto insignificante a la calidad del agua gracias a las mejoras implementadas, como bordillos, cunetas y alcantarillas para el manejo de las aguas pluviales. El proyecto mantiene los patrones de drenaje existentes y utiliza medidas de control de la erosión para prevenir la contaminación y preservar la calidad del agua.	Durante la fase de diseño final, el diseño del sistema de drenaje garantizará que las aguas pluviales de la carretera Lemmon Drive, ampliada y reubicada, se recoja adecuadamente mediante el sistema de drenaje, que incluye sumideros, alcantarillas pluviales, canales y cunetas y se conduzca a las cuencas de mitigación, manteniendo los patrones de drenaje históricos en la mayor medida posible. Se requeriría aproximadamente 68 acres-pie de mitigación volumétrica. La mitigación volumétrica final se confirmará durante el diseño final. Durante esta fase, el diseño del sistema de drenaje garantizará que no haya impactos en la calidad del agua que desemboca en el lago Swan. El Manual de Mejores Prácticas de Gestión (BMP, por sus siglas en inglés) para Obras de Construcción y los Manuales de Calidad de Aguas Pluviales del NDOT identifican numerosas medidas de BMP que pueden implementarse. Durante el diseño final y la fase previa a la construcción, el NDOT, el contratista de construcción y el NDEP evaluarán la alternativa preferida e identificarán qué BMP se implementarán. El contratista de construcción de RTC Washoe debe presentar una Notificación de Intención ante la Oficina de Control de la Contaminación del Agua del NDEP para obtener la cobertura del Permiso General para Descargas de Aguas Pluviales Asociadas con la Actividad de Construcción. Se elaborará un Plan de Prevención de la Contaminación por Aguas Pluviales (SWPP, por sus siglas en inglés) antes de presentar el Aviso de Intención.

Resumen de los impactos ambientales y las medidas de mitigación

Recurso	Resumen de los impactos	Resumen de las medidas de mitigación
Recursos biológicos (Sección 3.4)	La construcción de la alternativa preferida afectaría aproximadamente a unos 220,43 acres, de los cuales la mayoría serían impactos temporales (116,91 acres) y el resto permanentes (103,52 acres). Los impactos permanentes se producirían dentro del trazado de la carretera y en las áreas designadas para la mitigación volumétrica de las inundaciones. Los impactos temporales derivarían de la alteración temporal de las áreas debido a trabajos de nivelación o actividades similares y se mitigarían mediante la restauración de la vegetación nativa una vez ya finalizadas las obras. Aunque no se observaron nidos activos durante los estudios realizados en el área de estudio, algunos tipos de hábitat dentro de dicha área presentan condiciones adecuadas para la nidificación de aves migratorias. Estos hábitats incluyen zonas de matorrales, riberas y cuerpos de agua abiertos. Las actividades de construcción, especialmente durante la temporada de reproducción (del 1 de marzo al 31 de julio), pueden perturbar a las aves nidificantes, provocando su desplazamiento o el abandono de los nidos.	Las actividades de construcción pueden afectar a las aves migratorias que anidan, especialmente durante la temporada de anidación (del 1 de marzo al 31 de julio), cuando el ruido puede provocar que las aves abandonen sus nidos. El contratista debe realizar inspecciones de nidos en todas las áreas de trabajo, incluidas las zonas de almacenamiento de materiales. Los materiales que tengan nidos no se podrán utilizar hasta que un biólogo los autorice. Proteja las aberturas de las zonas de almacenamiento, como las alcantarillas, para evitar que la fauna silvestre anide en ellas. Minimice la construcción durante la temporada de anidación, pero si es inevitable, siga estas pautas: Siete días antes del inicio de la construcción, un biólogo calificado debe inspeccionar la zona de construcción y un área 500 pies a su alrededor en busca de nidos activos. O si se encuentran nidos activos, establezca zonas de protección antes de comenzar la construcción 25 pies para especies adaptadas a entornos urbanos, hasta 500 pies para aves rapaces). Identifique y proteja los árboles y arbustos grandes siempre que sea posible. La tala de vegetación puede aumentar la proliferación de maleza y reducir las especies de presa para las aves rapaces, otras aves y los polinizadores. Si se elimina la vegetación, restaure los hábitats de alimentación y anidación mediante la siembra de especies nativas (hierbas y arbustos) para favorecer a las mariposas monarca y otros invertebrados. Implemente estrategias de reducción de ruidos, como el uso de equipos más silenciosos y la programación de actividades ruidosas fuera de las temporadas críticas de reproducción de la fauna silvestre. Establezca zonas de amortiguación alrededor de hábitats sensibles y siempre que sea posible utilice barreras acústicas o pantallas de sonido. Designe rutas y áreas de trabajo específicas para el movimiento de vehículos y equipos a fin de minimizar los impactos. Aplique medidas de supresión de polvo, como el riego con agua, especialmente en condiciones secas y ventosas. Utilice estabilizadores de suelo o mantillo en las superficies de suelo expuestas para minimizar la generación de polvo.

Resumen de los impactos ambientales y las medidas de mitigación

Recurso	Resumen de los impactos	Resumen de las medidas de mitigación
Recursos biológicos (Sección 3.4) continúa		El contratista de RTC Washoe creará y seguirá un Plan de Gestión de Malezas Nocivas para prevenir el establecimiento y la propagación de las malezas nocivas catalogadas por el Estado de Nevada, de conformidad con las leyes de Nevada NRS 555.
Recursos visuales (Sección 3.5)	El trazado rediseñado se alejaría de la carretera existente en la mayor parte del recorrido del proyecto, lo que da como resultado una vista menos destacada que en las condiciones actuales. Por lo tanto, es insignificante la posibilidad de que la alternativa preferida cause impactos en los recursos visuales, a los observadores o a la calidad visual. La carretera rediseñada se ubicaría aproximadamente a 2,4 kilómetros al este de los senderos y el paseo marítimo del Área de Conservación de Swan Lake, y no sería perceptible para los usuarios de esta zona recreativa. El alumbrado público instalado en las nuevas intersecciones de Lemmon Drive con Arkansas Street, Chickadee Drive y Arizona Street generaría una pequeña cantidad de luz adicional en la vista nocturna de la carretera rediseñada. No se espera que la alternativa preferida provoque un aumento sustancial de la luz ni del deslumbramiento durante la noche.	Los impactos sobre los recursos visuales se mitigarán con paisajismo y mejoras estéticas.