

DIAPOSITIVA DE INTRODUCCIÓN

¡Hola a todos y bienvenidos a la segunda Reunión Pública del Proyecto AAB! Soy Judy Tortelli, directora de proyectos del RTC y estoy emocionada de estar aquí hoy para recibir sus comentarios sobre el proyecto. Debido a las restricciones de COVID, no podemos realizar nuestra típica reunión pública en formato de reunión abierta, por lo que le proporciono una presentación virtual del proyecto y un enlace a una encuesta que nos ayudará a recopilar sus comentarios para ayudar a informar nuestras decisiones en el futuro. Me gustaría destacar el sitio web del proyecto: vaya a rtcwashoe.com y busque "Arlington". Toda la información del proyecto está publicada en el sitio web y le animo a que revise el material para obtener detalles adicionales.

OBJETO DE ESTA PRESENTACIÓN

El propósito de la reunión de hoy es revisar el objetivo de este estudio, brindar una descripción general de lo que el equipo ha completado y obtener su opinión. Específicamente, estoy buscando comentarios sobre los conceptos recomendados que se llevarán a cabo en la aprobación de NEPA y el diseño final.

ALCANCE DEL PROYECTO

Cuando comenzamos este proyecto hace más de un año, el objetivo era averiguar qué se debe hacer para reemplazar los dos puentes sobre el Río Truckee en Arlington Avenue. El alcance es completar un estudio de viabilidad para definir opciones de puentes, identificar restricciones y determinar costos. Al final, tendremos un tipo de puente y un paquete estético identificado para llevarlo a cabo en el diseño y la autorización ambiental. Las decisiones se han documentado mediante un proceso denominado Vínculos Ambientales y de Planeación (PEL). Seguir este proceso ayuda a informar la toma de decisiones, involucra al público y las partes interesadas y agiliza el futuro proceso de la NEPA.

PROPÓSITO Y NECESIDAD

Los puentes de Arlington Avenue fueron construidos en la década de 1930, están categorizados como estructuralmente deficientes por la agencia NDOT y hemos comenzado el proceso de reemplazo. Estos puentes brindan acceso sobre el Río Truckee y dividen el área de Wingfield Park. El proyecto necesita mantener un puente funcional sobre el río, mejorar la seguridad y el acceso multimodal al área del parque y cumplir con los requisitos de capacidad de inundación.

CRONOGRAMA DEL PROYECTO

Esta gráfica muestra el cronograma del proyecto y los pasos que hemos estado tomando para completar el estudio de viabilidad. En 2019, nuestro proceso definido y SWG fueron confirmados tanto por el Consejo del CoR como por la Mesa Directiva de RTC. El SWG está compuesto por las principales agencias de permisos, grupos y organizaciones que representan un componente más grande del centro de la ciudad y propietarios adyacentes inmediatos. Su función ha sido ayudar a desarrollar el propósito y la necesidad, los criterios de evaluación, revisar el tipo de puente conceptual y las alternativas estéticas y brindar retroalimentación al equipo del proyecto y al ayuntamiento.

En nuestra primera reunión pública en diciembre, se presentaron el proceso y cinco alternativas originales para obtener comentarios de la comunidad. Pasando a 2020, nuestros esfuerzos de divulgación continuaron. Celebramos tres reuniones del SWG y dos reuniones del Comité de Asesoría Técnica, a las que me referiré como TAC durante esta presentación. La mayor parte del tiempo durante esta presentación se usará dentro de este espacio. Quiero actualizarlos con las recomendaciones de este grupo y algunos detalles del análisis que se ha realizado.

Ahora estamos aquí en 2021, así que me alegro de que 2020 haya terminado.... Hice la presentación a la Mesa Directiva de RTC y al Consejo del CoR en febrero y ahora estamos aquí en nuestra segunda reunión pública. Usted podrá obtener una vista previa de esta presentación durante todo el mes de marzo. Responda nuestra encuesta y envíeme sus preguntas y comentarios. Así es como obtendremos su retroalimentación sobre los conceptos recomendados. **¡Queremos saber de usted!**

Cuando la encuesta se cierre a fines de marzo, el equipo recopilará los comentarios de la comunidad, hará recomendaciones finales, obtendrá revisión de comentarios y aportes de la agencia y finalizará el estudio de viabilidad. Tan pronto como se termine este estudio, comenzaremos la fase NEPA y de diseño del proyecto para que podamos construir los puentes en 2025.

AUDIENCIA PÚBLICA #1

En nuestra primera audiencia pública, se presentaron el proceso y cinco alternativas originales para obtener comentarios de la comunidad. Esta reunión ocurrió antes de la contingencia del COVID y se llevó a cabo en un formato de reunión abierta. Me gustaría señalar que los valiosos aportes recibidos en ese momento ayudaron a dar forma al diseño

de ingeniería y las restricciones y criterios ambientales presentados en la primera reunión del SWG. En SWG-1, las restricciones y criterios definidos por el equipo de diseño fueron examinados y añadidos. El equipo utilizó estas restricciones y criterios para desarrollar materiales de selección para el análisis de alternativas y comenzar a perfeccionar los requisitos de permisos.

Tuvimos comentarios suyos y me gustaría tomarme un tiempo para resumir los comentarios que se recibieron: 45 personas asistieron a la reunión y 24 nos hicieron comentarios. La mayoría de las personas proporcionan varios comentarios y el equipo los divide en dos categorías. El primero es específico a la alternativa y el segundo está vinculado a atributos que se desarrollarían más para el análisis de alternativas.

COMENTARIOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA # 1

Esta gráfica muestra comentarios categorizados en nuestras cinco alternativas originales, alternativas adicionales mencionadas y el mantenimiento de los puentes existentes. El color rojo indica oposición y el verde indica apoyo a la alternativa.

Hubo algunos malentendidos en torno a la alternativa de Puente Elevado y ahí es donde entra en juego este color naranja. La alternativa propuesta de Puente Elevado es en realidad dos puentes con un montículo de tierra en el medio. Cada puente estaría abierto por debajo proporcionando acceso de un lado del Wingfield Park al otro debajo del puente. Algunas personas interpretaron que la alternativa del Puente Elevado abarcaría todo el parque y estaría completamente abierto debajo.

Como puede ver, hubo un gran número de comentarios sobre el concepto de Puente Elevado, se trata de una división 50/50 entre oposición y malentendido. Se admitieron las alternativas para el tipo Claro Lapso, Muelle Único y Arco Bajo Cubierta y el tipo Arco Atado se dividió 50/50 a favor y en contra. Se mencionaron varias alternativas adicionales y dos comentarios asociados con el mantenimiento de los puentes existentes.

COMENTARIOS DE LA AUDIENCIA PÚBLICA # 1

Ahora a los atributos. Se puede ver que la estética fue lo más importante seguido por el acceso peatonal y elementos adicionales dentro del área del proyecto. A partir de ahí, la viabilidad/costo y la iluminación/señalamiento recibieron muchos comentarios seguidos de la funcionalidad del puente y la coordinación con otros puentes del centro.

LAS CINCO ALTERNATIVAS ORIGINALES (DIAPOSITIVAS 9-11)

Hablemos de las cinco alternativas originales presentadas en la primera audiencia pública. El equipo revisó estudios anteriores para determinar estas alternativas. La intención era comenzar con todas las opciones factibles, recopilar comentarios después del proceso PEL y reducir la gama de alternativas que se llevan adelante para un análisis adicional. Las alternativas consideradas incluyeron:

- Concepto de un Muelle Único (Single Pier): un muelle en el río en lugar de dos, la plataforma del puente en general más delgada, brinda flexibilidad para ampliar el espacio de la acera y maximiza el espacio para la cabeza del camino existente debajo del puente
- Concepto Claro Lapso (Clear Span): plataforma más delgada en el medio, más gruesa en los bordes
- Concepto de Arco Bajo Cubierta (Underdeck Arch): espesor uniforme de la plataforma, espesor del arco debajo de la estructura en los bordes
- Concepto de Arco Atado (Tied Arch): características sobre la cubierta
- Concepto de Puente Elevado (Elevated Bridge): derivado del proyecto TRAction Visioning que completó el CoR en el año 2009. Una característica a destacar es que este concepto no está completamente abierto debajo del puente. Hay un montículo de tierra en medio de los dos puentes.

COMITÉ DE ASESORIA TÉCNICA

Se crearon dos grupos de TAC separados al comienzo de este estudio de viabilidad. La función principal del TAC es profundizar en los detalles y analizar la información sobre los aspectos técnicos del proyecto. Los requisitos reglamentarios y de permisos fueron el enfoque del grupo TAC-1. El equipo desarrolló un resumen de los requisitos reglamentarios y de permisos anticipados asociados con cinco alternativas originales. Este resumen se presentó en la primera reunión del TAC, donde los miembros confirmaron los permisos, los plazos de los permisos y mencionaron requisitos adicionales que deberían ser considerados. Los miembros del TAC-1 concluyeron que los conceptos del puente tipo Arco Atado y Puente Elevado serían más desafiantes desde una perspectiva regulatoria y de permisos basada en las opiniones de impacto debido a las características del tipo de puente sobre cubierta del tipo Arco Atado y el perfil del concepto de Puente Elevado.

Los elementos de puentes y carreteras fueron el enfoque del grupo TAC-2. Las cinco alternativas se desarrollaron aún más en nueve conceptos. Los atributos cualitativos (costo de construcción, cronograma, acceso de mantenimiento/inspección, impactos de

recreación fluvial, impactos ambientales y estética) fueron definidos por el equipo para que los miembros del TAC pudieran realizar la selección de alternativas de Nivel 1. Los miembros del TAC puntuaron individualmente la gama de alternativas. Los puntajes fueron revisados y discutidos como grupo en la reunión del TAC-2 donde se logró el consenso sobre avanzar con dos conceptos, el de un Muelle Único y Claro Lapso, como las alternativas preferidas.

MIEMBROS DEL COMITÉ REGULADOR Y DE PERMISIOS TAC-1

Aquí está la lista de miembros del TAC-1. Hay 13 agencias en esta lista que fueron invitadas a la reunión del TAC-1. Diez asistieron a la reunión y proporcionaron información.

MIEMBROS DEL COMITÉ PUENTES Y CAMINOS TAC-2

Aquí está la lista de miembros del TAC-1. Hay 11 miembros en esta lista que fueron invitados a la reunión del TAC-2. Nueve asistieron a la reunión, calificaron las alternativas y proporcionaron información.

HOJA DE PUNTUACIÓN TAC-2

Esta es la hoja de puntuación enviada a los miembros de TAC-2. Puede ver los atributos cualitativos, como el costo de construcción, los impactos y la estética, enumerados aquí en la fila superior con nueve conceptos enumerados en la primera columna. Los conceptos enumerados se clasifican en función de las alternativas originales, Muelle Único, Claro Lapso y Puente Elevado. Además de esta hoja de puntuación, los miembros del comité TAC-2 recibieron Pautas de Atributos Cualitativos (que proporcionan una descripción de cada atributo y les dicen a los miembros por qué es un atributo) y Factores de Evaluación de Conceptos (que proporcionan algunas cosas a considerar durante la evaluación). La intención era proporcionar suficientes datos sobre las alternativas a los miembros para que pudieran proporcionar puntajes basados en decisiones informadas.

EVALUACIÓN DE CONCEPTO - RESULTADOS DE PUNTUACIÓN

Estos son los resultados del análisis de detección de Nivel 1 de los miembros de TAC-2. Los puntajes individuales fueron compilados por el equipo y promediados. El puntaje promedio se enumera aquí junto con la clasificación general aquí. Puede ver que el Concepto de Marco Rígido Claro Lapso obtuvo el puntaje más alto y el concepto de puente elevado obtuvo el puntaje más bajo.

RECOMENDACIÓN TAC-2

Las puntuaciones se discutieron en la reunión del TAC-2 donde se logró un consenso sobre las recomendaciones. El concepto de Puente Elevado recibió las puntuaciones más bajas y no se recomendó continuar. El concepto de Marco Rígido Claro Lapso obtuvo la puntuación más alta y el grupo sintió que tenía sentido eliminar los conceptos Arco Bajo Cubierta y Arco Atado de este grupo. Al considerar la alternativa de un Muelle Único, basada en puntajes y discusiones grupales, también se recomendó eliminar el concepto de Vigas de Acero I.

GRUPO DE TRABAJO DE INTERESADOS

Pasando ahora a nuestras reuniones de SWG. Se discutieron las restricciones y los criterios de nuestro primer SWG para el proyecto. El equipo necesitaba definirlos para poder realizar el análisis de alternativas. El SWG-1 se llevó a cabo como una reunión abierta donde el grupo lanzó todo lo que se les ocurrió. 31 fueron invitados y 19 asistieron.

A continuación, la reunión del SWG-2 transmitió los aportes recibidos de las reuniones del TAC. Esta reunión se realizó virtualmente con 31 invitados y 13 asistentes. Se recordó a los miembros el objetivo de reducir la gama de alternativas que se llevan adelante en NEPA y diseño. El grupo coincidió en que seguir adelante con las dos recomendaciones del TAC-2 tenía más sentido.

En la tercera y última reunión del SWG, se presentó al grupo la estética del Proyecto. Se discutieron elementos estéticos de alto nivel que se enfocaron en el tema general, varios potenciales de iluminación, oportunidades para barandillas, ensanchamiento del espacio de la acera y opciones de textura de la superficie. Una vez más, el grupo acordó qué elementos llevar adelante, reconociendo la necesidad de comenzar a determinar la apariencia de los puentes mientras se mantiene la flexibilidad a medida que avanza la estética.

MIEMBROS DEL GRUPO DE TRABAJO DE LAS PARTES INTERESADAS

Aquí está la lista de miembros del SWG. Una vez más, quiero señalar que está compuesto por las principales agencias de permisos, grupos y organizaciones que representan un componente más grande del centro de la ciudad y propietarios adyacentes inmediatos. Las personas resaltadas en rojo se agregaron a la lista según los comentarios del Ayuntamiento de Reno en la reunión de noviembre de 2019.

MAPA DE UBICACIÓN - PUENTES DEL CENTRO

Aquí hay un mapa que muestra los distintos puentes en el área del centro de Reno. Actualmente, los puentes en Keystone Avenue, Arlington Avenue, Sierra Street y Lake Street están incluidos en el Plan de Transporte Regional 2040 de RTC para ser reemplazados dentro del horizonte del plan 2040. Arlington está designado para ser reemplazado durante el período 2022-2026 con los otros puentes programados en los años posteriores.

OPORTUNIDADES Y RESTRICCIONES

Leer la diapositiva

OBJETIVOS DE DISEÑO ESTÉTICO

Leer la diapositiva

ELEMENTOS ESTÉTICOS PROPUESTOS

Leer la diapositiva

ALTERNATIVAS ELIMINADAS (DIAPOSITIVAS 24-26)

Ahora quiero dedicar un tiempo a hablar sobre qué alternativas recomendaron el SWG/TAC que deben eliminarse y por qué. Los primeros de los que quiero hablar son los conceptos de Arco Bajo Cubierta y Arco Atado.

- Arco Bajo Cubierta - el sistema enmarcado no es una superficie lisa
- Arco Atado - los miembros del SWG sintieron que este concepto le restaba valor a la calle Virginia Street, que sentían que era el puente "emblemático" del centro de la ciudad. Las características arquitectónicas y los arcos sobre la cubierta no encajan con el entorno y limitan las vistas del río arriba y río abajo.

Y finalmente, hablemos sobre el concepto de Puente Elevado: en esta gráfica se puede ver el impacto que tendrá esta alternativa en el parque.

TIPOS DE PUENTES RECOMENDADOS

Pasemos a lo que se recomienda y por qué. Describir fotos.

TIPO DE PUENTE DE MUELLE ÚNICO

Leer la diapositiva

TIPO DE PUENTE DE CLARO LAPSO

Leer la diapositiva

ESTÉTICA RECOMENDADA (DIAPOSITIVAS 30-33)

Leer la diapositiva

TIPO DE PUENTE PREFERIDO

El objetivo de este estudio es reducir la gama de alternativas que se llevan adelante en NEPA y diseño. Como se indica en el cronograma, se prevé que esta fase del Proyecto demore hasta 4 años. A medida que avanzamos en esta fase, tener una alternativa en lugar de dos reducirá el tiempo y la complejidad de pasar por esta fase y nos permitirá reemplazar estos puentes antes. Quiero aprovechar esta oportunidad para informarle cuál es nuestro tipo de puente preferido en función de los esfuerzos de divulgación y el análisis realizado. El concepto de un muelle único permite una sección de cubierta más delgada porque el muelle en el río proporciona soporte adicional. Tener una plataforma más delgada proporcionará más espacio y lugar para el camino peatonal que pasa por debajo del puente. También limita cuánto debe elevarse el camino para mantener los requisitos de capacidad de inundación, esto minimizará los impactos en el área de Wingfield Park. El soporte adicional del muelle brinda la oportunidad de aceras más anchas a lo largo de los puentes, creando más espacio para los peatones. El tipo de puente de Muelle Único tendrá un aspecto similar al puente existente, pero con menos obstrucciones en el río. Durante las inundaciones, la ciudad actualmente extrae escombros del río que se acumulan en los pilares del puente en Arlington Avenue. Se recogerán menos escombros durante las inundaciones en el único muelle del río, y la ciudad seguirá teniendo la capacidad de eliminar los escombros antes de que aumente el impacto de las inundaciones. Este concepto será más fácil de construir y es un poco menos costoso que el concepto de Claro Lapsos.

¡NECESITAMOS SU RETROALIMENTACION!

¡Necesitamos sus comentarios! Su opinión es **crucial** para finalizar este estudio y avanzar para que podamos reemplazar estos puentes. Por favor responda nuestra encuesta, estará disponible hasta finales de marzo. Las preguntas de la encuesta incluyen referencias a los números de diapositiva dentro de esta presentación y un archivo pdf de la presentación está publicado en nuestro sitio web. Además, los resúmenes de nuestra primera reunión pública y las reuniones de SWG/TAC se publican en el sitio web. Los invito a revisar ese material si quieren detalles adicionales sobre lo que he cubierto en esta presentación.

También puede enviarme un correo electrónico o enviarme cualquier pregunta o comentario que pueda tener. Mi información de contacto se muestra en la pantalla.

¡Gracias por su participación y espero sus comentarios!