

(Continuación de la página)

El alineamiento procede al este cruzando el Acueducto de California y a través tierras de labrantía y dobla surest entre la Avenida San Diego y la Avenida Ohio, pasando sur de la ciudad de Mendota. Esta alternative generalmente sigue la existente Ruta Estatal 180 hasta que alcanza una conexión con el exisente término de la Ruta Estatal 180 en la Avenida Brawley. Esta alternativa contiene las siguientes tres variaciones:

- Variación 1A (Avenida Shields/Carretera de circunvalación de West Mendota) fue desarrollada para proveér oportunidades adicionales para el acceso de la ciudad de Firebaugh.
- Variación 1B (Carretera de circunvalación Kerman) fue desarrollada para circunvalar la ciudad de Kernman y evitar impactos a el existente y propuesto desarrollo de la ciudad de Kerman y evitar impactos a existente y desarrollo propuesto entre la esfera de influencia de la ciudad.
- Variación 1C (Carretera de circunvalación Rolinda y Kerman) fue desarrollada para evitar impactos a la existente y propuesto desarrollo entre la esfera de influencia de Kerman y al existente desarrollo en la comunidad de Rolinda.

**Alternativa 2** se extiende aproximadamente 49 millas a través el valle. Esta ruta empieza en el punto donde la Avenida Belmont cruzaría con la Interestatal 5, siguiendo el mismo alineamiento como la Alternativa 1 hasta el este de la Ruta Estatal 33. De allí va rumbo hacia el nor-este para seguir las alineaciones de las Avenidas McKinley, Belmont, y Nielsen hacia el este para encontrarse con la existente Ruta Estatal 180. Alternativa 3 se extiende aproximadamente 50

millas a través del valle. Esta ruta comienza en un existente intercambio sobre la Interestatal 5 en la Avenida Shields y corre hacia el este 18 millas hasta la Ruta Estatal 33, norte de Mendota. Desde la Ruta 33, la ruta continua al este atravesando tierras de cultivo, el Mendota Pool Park, y Fresno Slough, y generalmente va paralelo hacia el sur de el Rio de San Joaquin/linea de Madera County. La ruta cambia hacia el sur-este para coincidir con la Alternativa 2 para el resto de el alineamiento.

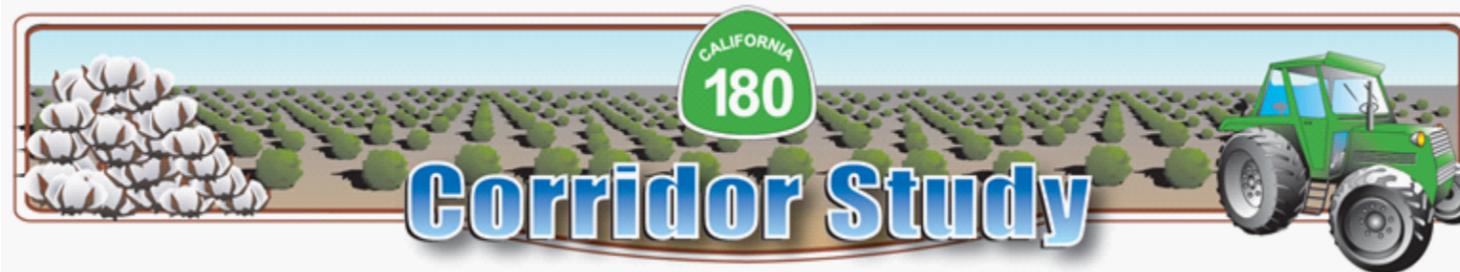
### Calendario del Estudio

Asamblea Preliminaria: 11 de junio 2008  
Circulación del Borrador del Documento Ambiental: marzo 16–mayo 9, 2011  
Audiencia Pública: 30 de marzo 2011  
Documento Ambiental Final: primavera 2012

### Comentarios del Público

Comentarios sobre el borrador del Reporte de Impactos Ambientales/Tira I Documento de Impactos Ambientales durante el periodo de reviso público deben de ser submitidos no mas tardar el: 9 de mayo 2011. Comentarios deben presentarse por escrito a: Trais Norris, Senior Environmental Planner, Caltrans District 6, 2015 E. Shields Avenue, Fresno, CA 93726, o por via electrónica a: [trais\\_norris@dot.ca.gov](mailto:trais_norris@dot.ca.gov).

Si gustaría saber mas sobre este proyecto, favor de visitar nuestro website al:  
<http://www.dot.ca.gov/dist6/environmental/projects/sr180westside/>



## Hoja Informativa

### Estudio de Adopción del lado Oeste de la vía rápida de la Carretera 180

#### Condado de Fresno, California

#### 30 de marzo de 2011

### Introducción

El Departamento de Transportación (Caltrans) esta proponiendo que la Comisión de Transportación de California adopte un Nuevo segmento de la Ruta Estatal 180, desde la Interestatal 5 hasta el fin de la porción de la autopista de la ruta Estatal 180, cerca Valentine en la ciudad de Fresno. Caltrans recomendaría la alternativa determinada que ofresca la localidad más apropiada que acomode una autopista de cuatro carriles para la Ruta Estatal 180 a la commission siguiente el reviso de el público y de agencias de recursos sobre el estudio de la adopción de ruta. La aprobación formal de la extensión de la Ruta Estatal 180 capacitaría Caltrans, en coperación con los gobiernos locales, a planificar para futuros proyectos de transportación necesarios entre el corredor.

### Propósito del Estudio de Adopción de la Carretera

El propósito de el estudio de adopción de ruta es para proveér rutas alternativas para proyectos futuros de transportación que vayan a mejorar la movilidad entre el este y oeste dentro el centro de el Condado de Fresno y el Valle de San Joaquin, conectando las ciudades de Fresno, Kerman, Mendota, y Firebaugh y la ciudad no incorporada de Rolinda. Mejoramientos futuros de facilidad provería lo siguiente:

- Capacidad adecuada pra el movimiento regional de gente y bienes.
- Continuidad de transportación regional para el este-oeste.
- Mejoramiento de accesibilidad y tiempos cortos de viaje entre las comunidades Oestes.
- Mejoramiento de seguridad.

### Descripción del Proyecto

Caltrans ha preparado el borrador de el Reporte de Impactos Ambientales/Tira I Declaración de Impactos Ambientales para examinar los efectos ambientales de proyectos futuros asociados con las propuestas alternativas de el corredor. Tres propuestas alternativas de adopción de ruta—Alternativa 1 (Extender y Mejorar la Existente Ruta 180), Alternativa 2 (Ruta del Sur), y Alternativa 3 (Ruta del Norte)—junto con variaciones adicionales de ruta y la Alternativa de No-Acción/No-Construir, estan bajo consideración. Ver en el mapa en el interior para más detalles. Para el propósito de la adopción de ruta, cada alternativa de ruta es 1,000 pies de ancho y en lo siguiente esta brevemente descrito:

**Alternativa 1** se extiende apróximadamente 48 millas a través de el valle. Esta alternativa comienza en el punto donde una oeste extensión directa de la Avenida Belmont cruza la Interestatal 5.

(Continúa en la página)

# Estudio de Adopción del lado Oeste de la vía rápida de la Carretera 180—Alineaciones Corredor de Ruta

