



# NOTICIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL NOROESTE

Boletín informativo del Proyecto del Corredor Vial Noroeste (I-75/I-575)

## ¡La Declaración del Impacto Ambiental Final está finalizada!

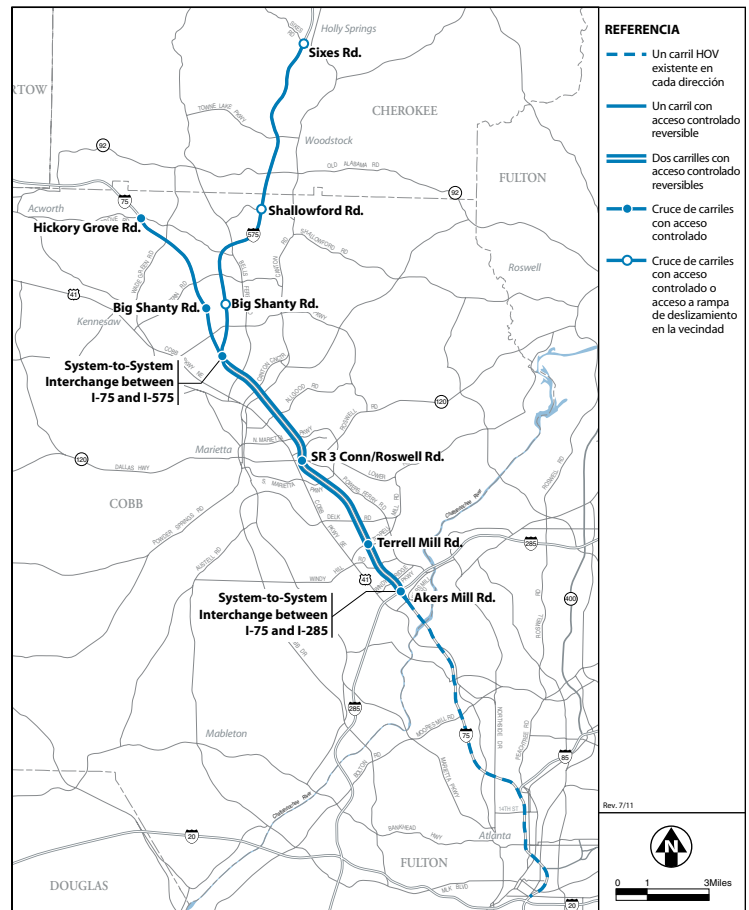
La finalización de la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS por su sigla en inglés) es una importante meta cumplida para el Proyecto del Corredor Vial Noroeste (NWCP por su sigla en inglés). Este documento es la actividad más reciente en la continuación del cumplimiento con el proceso ambiental federal, que comenzó en el 2004. La Notificación de Disponibilidad (NOA por su sigla en inglés) se publicó en el Registro Federal. Este documento se usa para publicar la fecha cuando el documento está listo para una revisión pública. Un periodo de comentarios de treinta (30) días para el público comienza cuando el FEIS está disponible. (Lea la página tres para más información sobre dónde puede revisar los diversos documentos vinculados con la FEIS).

En los últimos diez meses, el Departamento de Transporte de Georgia (Georgia DOT) ha trabajado con la Administración Federal de Carreteras (FHWA por su sigla en inglés) para formular la Declaración de Impacto Ambiental Final (FEIS) para el Proyecto del Corredor Vial Noroeste. Los documentos del FEIS documentan los análisis técnicos del proyecto, la consulta con

las agencias y las actividades de participación realizadas desde la publicación de la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS) y las audiencias públicas el otoño pasado.

Varias actividades permitieron finalizar la Declaración del Impacto Ambiental Final. En mayo del 2007, se publicaron el Análisis de Alternativas/ la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar (AA/DEIS) del Corredor Vial Noroeste I-75/I-575. El documento AA/DEIS evaluó cuatro alternativas de construcción que incluyeron distintas combinaciones para manejar el sistema de transporte, carriles para vehículos con múltiples pasajeros (High Occupancy Toll - HOV por sus siglas en inglés), carriles solo para uso de camiones y mejoras del servicio de autobuses de tránsito rápido (autobuses que operan como un tren con paradas limitadas).

Luego de la revisión pública del AA y DEIS, cambios ocurrieron que hicieron necesario la preparación de una Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS por su sigla en inglés). El SDEIS presentado el 18 de setiembre del 2010 incluye las condiciones modificadas que afectan el proyecto, así como la evaluación de una alternativa nueva que se adecuara mejor a los recursos financieros a disposición de Georgia DOT



para la construcción de este proyecto. Según la alternativa nueva, se construirían carriles con acceso controlado, reversibles, con sistema de peaje, en el corredor vial del proyecto. Luego de la revisión del SDEIS por el público, se hicieron pequeños cambios a la alternativa para reducir los impactos ambientales, abordar la congestión de tráfico y disminuir aún más los costos. Georgia DOT seleccionó esta alternativa modificada como la Alternativa Preferida, que es evaluada en la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS).

## NWCP y los carriles expresos en la Autopista I-85

Los carriles con acceso controlado se han convertido recientemente en un tema de interés en la zona de Atlanta, con la apertura de los carriles expresos en la autopista I-85 desde Chamblee-Tucker Road en el condado de DeKalb hasta Old Peachtree Road en el condado de Gwinnett. Aunque el Proyecto del Corredor Vial Noroeste (NWCP por su sigla en inglés) y los carriles expresos en la autopista I-85 tienen la intención de mejorar la movilidad y reducir la congestión de tráfico en dos de los corredores viales más congestionados de la región, el alcance y la operación de los dos proyectos varían notablemente.

El proyecto de la autopista I-85 convirtió los carriles para vehículos con múltiples pasajeros (HOV), uno en cada dirección, en carriles para vehículos con múltiples ocupantes o con menos de tres ocupantes y el pago de un peaje (High Occupancy Toll - HOT). Los vehículos con tres o más ocupantes pueden viajar en los carriles gratis, mientras que aquellos con uno o dos ocupantes pueden usar los carriles expresos si pagan un peaje. Para usar los carriles expresos de la autopista I-85, los conductores deben registrarse con una cuenta Peach Pass y obtener un transponedor (transponder). Los usuarios registrados pueden elegir entre dos opciones: pagar o no pagar, dependiendo del número de ocupantes del vehículo, antes de usar los carriles.

Algunas de las diferencias clave entre el proyecto de la autopista I-85 y el NWCP incluyen:

- **NWCP agrega otros carriles a las carreteras I-75 e I-575.** Se agregarían dos carriles nuevos a la I-75 entre I-285 e I-575. Se agregaría un carril nuevo a I-75 entre I-575 y Hickory Grove Road al norte, y se agregaría un carril nuevo a I-575 entre I-75 y Sixes Road. El proyecto no convierte ni cambia ninguno de los carriles existentes en las autopistas I-75 o I-575. La función del carril reversible contribuiría a reducir la congestión de tráfico en la dirección con la mayor demanda, por ejemplo, hacia el sur en la mañana y hacia el norte en la tarde.
- **NWCP utiliza puntos de entrada y salida dedicados en la autopista I-75.** Se proponen seis intersecciones a desnivel nuevos de carriles con acceso controlados en I-75. De este modo, se brindaría acceso solamente al sistema hacia/desde los carriles con acceso controlado a las calles locales, lo que elimina la



necesidad de cruzar muchos carriles de tráfico para ingresar en –o salir de– el sistema. Las ubicaciones de los puntos de acceso estarían separadas de los cruces de los carriles generales. Para la autopista I-575, los conductores continuarán utilizando los cruces existentes para ingresar en –y salir de– la I-575 y accederán a los carriles con acceso controlado por medio de tres pares nuevos de vías de acceso (slip ramps).

- **NWCP está separado por una barrera.** El sistema de carriles con acceso controlado está separado de los carriles existentes de las autopistas I-75 e I-575. Esto permite exigir el uso apropiado de los carriles y el manejo de incidentes, tales como accidentes y vehículos descompuestos en la vía.
- **NWCP cobrará peaje a todos los usuarios.** A todos los conductores, cualquiera sea la cantidad de pasajeros en el vehículo, se les cobrará la misma cantidad de peaje (excluyendo los vehículos de tránsito registrados, militares y de emergencia y autobuses escolares). Los motociclistas deben pagar el peaje para usar el NWCP.
- **NWCP es un proyecto de una Asociación Público-Privada (P3).** El diseño y la construcción finales del proyecto se realizarán con socios privados, que expandirá notablemente las opciones para una tecnología innovadora y para el financiamiento.

Así como en la autopista I-85, los peajes del Proyecto del Corredor Vial Noroeste se cobrarán automáticamente, y los montos del peaje variarán dependiendo del momento del día y el nivel de congestión. Los usuarios van a tener que registrarse con Peach Pass y obtener un transpondedor o por placa. No se exigirá el registro para una cuenta de Peach Pass, aunque las personas que ya tengan una podrán utilizar sus transpondedores para acceder al sistema.

## Cómo revisar y comentar sobre la Declaración del Impacto Ambiental Final FEIS

Un periodo de comentarios de treinta (30) días comienza cuando la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS) esté disponible para la revisión. Sus comentarios son valiosos para nosotros. El documento está disponible de varias maneras:

1. En la página web del proyecto, [www.nwcproject.com](http://www.nwcproject.com);
2. En las siguientes bibliotecas y oficinas de Georgia DOT:
  - Biblioteca del Condado de Fulton, Atlanta, One Margaret Mitchell Square, Atlanta GA 30303,
  - Biblioteca del Condado de Cobb, 266 Roswell St, Marietta GA 30060,
  - Biblioteca RT Jones Memorial, 116 Brown Industrial Pkwy, Canton GA 30114,
  - Departamento de Transporte de Georgia, Oficina de Servicios Ambientales, 600 West Peachtree Street, NW., 16th Floor, Atlanta, GA 30308,
  - Sede central del Distrito 6, GDOT, 500 Joe Frank Harris Parkway, Cartersville, GA 30120,
  - Oficina de Ingenieros de la Zona de Cherokee, Distrito 6, GDOT, 874 Peebles Valley Road, NW, Cartersville, GA 30120,
  - Sede central del Distrito 7, GDOT, 5025 New Peachtree Road, Chamblee, GA 30341, y Oficina de Ingenieros de la zona de Cobb, Distrito 7, GDOT, 1269 Kennestone Circle, Marietta, Georgia 30066
3. Además puede solicitar un DVD y contenido adicional haciendo clic en “Comuníquese con nosotros” (“Contact Us”) en la página web, o llamando a nuestra línea de asistencia al (404) 377-4012 (voz), o enviándonos un mensaje a la dirección electrónica [nwcpcomments@projectsolvemail.com](mailto:nwcpcomments@projectsolvemail.com).
4. Se pueden solicitar copias impresas comunicándose con Darryl VanMeter, Departamento de Transporte de Georgia, al número de teléfono o la dirección electrónica indicados en la última página de este boletín.
5. Se presentará información del proyecto en la vecindad del corredor vial que brindará la oportunidad para expresar sus comentarios. Un volante separado con las ubicaciones de kioscos informativos, fechas y horas se distribuirá electrónicamente y en copia impresa, y se anunciará en la página web del proyecto.

Después de revisar la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS), puede enviar sus comentarios por correo electrónico, teléfono o correo, a las personas de contacto enumeradas en la última página de este boletín. [Para que sus comentarios sean incluidos en el acta del proyecto oficial, por favor envíelos en o antes del 21 de noviembre de 2011.](#)

## La Alternativa Preferida

Después de una evaluación cuidadosa de las diversas alternativas de cómo el Proyecto del Corredor Vial Noroeste (NWCP) operaría más eficientemente, los comentarios del público y las consideraciones de los costos han ayudado a que Georgia DOT seleccione una alternativa preferida para el proyecto.

La Alternativa Preferida extiende los dos carriles para vehículos con múltiples pasajeros (HOV) ya existentes en la autopista I-75, uno en cada dirección, que terminan ahora en Akers Mill Road al sur del cruce de las autopistas I-75 e I-285. Dos carriles nuevos con acceso controlado se agregarían en estructuras elevadas al oeste de la I-75 entre Akers Mill Road e I-575. Luego, un solo carril con acceso controlado continuaría hacia el norte en I-75 desde el cruce de I-75 e I-575 hasta más allá de Hickory Grove Road. Un solo carril con acceso controlado también continuaría hacia el norte por I-575 desde el cruce de I-75 e I-575 hasta un punto norte de Ridgewalk Parkway y sur del cruce de Sixes Road.

Los nuevos carriles con acceso controlado propuestos en las carreteras I-75 e I-575 serían reversibles y solo servirían para el flujo de tráfico durante los periodos más congestionados de la mañana y de la tarde. Durante las horas más congestionadas en la mañana, ambos carriles permitirían la circulación del tráfico más intenso hacia el sur. Durante las horas más congestionadas en la tarde, los carriles se invertirían para la circulación del tráfico más intenso en dirección norte.

Para acceder los carriles reversibles, los vehículos utilizarían las intersecciones a desnivel y las vías de acceso conectoras del carril con acceso controlado. Las nuevas intersecciones a desnivel de carriles con acceso controlado estarían separadas de las intersecciones de carriles para usos generales ya existentes. Las vías de acceso conectoras brindarían acceso al carril reversible en I-575 para facilitar el tráfico entre el carril para uso general y el nuevo carril reversible. Las vías de acceso conectoras separadas se utilizarían para el tráfico en dirección norte y sur.

Se construiría un total de seis intersecciones a desnivel de acceso controlado en la I-75, que se encontrarían en los siguientes lugares: I-285, Terrell Mill Road, Roswell Road, I-575, Big Shanty Road y Hickory Grove Road. En I-575 tres pares de vías de acceso conectoras se construirían cerca de los cruces de carriles de uso general que ya existen en Barrett Parkway, Shallowford Road y Sixes Road. La ubicación exacta será un poco distinta para los accesos en dirección sur y norte con el fin de que todo se adecue dentro de la mediana existente.



Cruce de carriles con acceso controlado en I-75 (al sur de I-575) - simulación mirando hacia el norte de Roswell Road

La seguridad es una preocupación clave con este sistema. Se implementarán ciertas funciones para garantizar que solamente los vehículos en la dirección apropiada puedan acceder al sistema. Las vías de acceso conectoras en el carril con acceso controlado en la I-575 solo permitirían que los vehículos entren en el sistema y viajen hacia el sur durante el periodo más congestionado de la mañana, y hacia el norte durante el periodo más congestionado de la tarde. En aquellos cruces en la autopista I-75 que permiten el acceso en ambas direcciones de viaje, se bajarían portones mecánicos para impedir el uso por los conductores que van hacia el norte durante la operación en dirección sur por la mañana y cambiarían para impedir el uso por los conductores que van en dirección sur durante la operación hacia el norte por la tarde. El acceso al sistema de carriles con acceso controlado también se cerraría durante un tiempo durante el día cuando el tráfico sea liviano para cambiar de dirección.

Cada vehículo que use los carriles con acceso controlado pagará un peaje, incluyendo los vehículos con un solo conductor, vehículos de transporte compartido y automóviles certificados con combustible alternativo. Las únicas excepciones serán los vehículos de tránsito registrado (autobuses y camionetas de pasajeros - vanpools), vehículos militares y de emergencia. Los camiones pesados y medianos, por ejemplo, aquellos con más de dos ejes, no estarán autorizados a utilizar los carriles con acceso controlado. El peaje se cobrará automáticamente, y la tarifa se fijará de forma tal que el tráfico en los carriles mantenga una velocidad mínima de 45 millas por hora (mph) [72,4 km por hora] en promedio. El peaje se ajustará dependiendo de factores tales como la hora del día y el nivel de congestión. Lo que se conoce como fijación de precios dinámica, para garantizar que el tránsito siga circulando a la velocidad esperada, se ajustaría con factores como tiempo del día y nivel de congestión.

Las autopistas I-75/I-575 presentan un reto por el nivel de congestión y se anticipa que el tipo de sistema propuesto va a proveer muchos beneficios. El análisis de tráfico hecho por la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS) para el año 2035 demuestra que los carriles con acceso controlado en el tramo de la I-75 desde Akers Mill hasta Hickory Grove Road podrían ahorrar a los conductores en promedio más de la mitad de su tiempo de viaje hacia su trabajo por la mañana y por la tarde. Los mismos ahorros también se pronostican para las personas que usan el tramo de Akers Mill hasta Sixes Road. Autobuses que utilicen los carriles con acceso controlado podrían beneficiarse también con el tiempo de viaje reducido. Además, al mantener una velocidad mínima de 45 mph [72,4 kph] en promedio por los carriles con acceso controlado, los usuarios pueden predecir en forma más correcta cuánto será su tiempo de viaje.

## Comunicación con la Comunidad

### Reuniones en la comunidad sobre las paredes absorbentes del ruido

El análisis de los impactos del nivel de ruido en los residentes en las zonas de construcción del proyecto es una de las inquietudes ambientales abordadas por Georgia DOT. A comienzos del 2011, Georgia DOT adoptó una nueva Política para la Disminución del Ruido que cambió los lineamientos sobre cómo los efectos del ruido de las carreteras se miden y se aplican al diseño de paredes absorbentes del ruido en los corredores viales. Cuando esta política se aplicó a la Alternativa Preferida en la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS), otras propiedades, además de las enumeradas en la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS) y mostradas en las audiencias públicas, alcanzaron los requisitos para recibir paredes de este tipo.

En noviembre, hay dos audiencias públicas programadas para presentar los planes sobre las paredes absorbentes del ruido con los propietarios afectados que se acaban de identificar para proveer información y recabar sus comentarios. Aunque el enfoque de esta reunión es presentar información a este grupo, se invita al público general a que asista. Todos los comentarios serán recibidos y serán grabados. La misma información se presentará en ambas reuniones; por ello, no es necesario asistir a ambas. Habrá una presentación grabada para información general sobre el proyecto. Además, la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS) estará disponible para su revisión. Por favor, pase en cualquier momento entre las horas anunciadas del evento.

#### **8 de Noviembre de 2011**

5:00pm - 7:00pm - DoubleTree Hotel  
2055 South Park Place  
Atlanta, GA 30339

#### **10 de Noviembre de 2011**

6:00pm - 8:00pm - Embassy Suites Hotel  
620 Chastain Road  
Kennesaw, GA 30144



Además, del 8 de noviembre de 2011 hasta el 21 de noviembre de 2011, se pondrá una versión electrónica de las reuniones y una encuesta en la página web del proyecto [www.nwcpproject.com](http://www.nwcpproject.com).

## **Audiencias públicas de la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS) 2010**

En octubre del 2010, dos sesiones abiertas informativas para el público se organizaron en los condados de Cobb y Cherokee para apoyar la publicación de la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS). En las sesiones informativas, el público pudo ver materiales y una presentación de video del proyecto, hablar con el personal del proyecto y revisar el documento SDEIS. El público también pudo expresar sus comentarios verbales a un taquígrafo o escribirlos en una tarjeta. Se proporcionó servicios de interpretación en portugués y español. En total, 205 personas participaron y se recibieron más de 35 comentarios en las reuniones.



Audiencia pública en Woodstock High School

Durante todo el periodo de comentarios, más de 100 agencias, organizaciones e individuos presentaron comentarios, tanto positivos como negativos sobre el proyecto. Los comentarios incluyen apoyo u oposición generales al sistema propuesto de carriles con acceso controlado, diseño de ingeniería, necesidad de más transporte público, sistema de peaje, financiamiento, una preocupación por los impactos visuales y el ruido e inquietudes sobre la seguridad del sistema reversible. Los comentarios del público son importantes para Georgia DOT y para nuestro proceso. Se revisaron y evaluaron todos los comentarios; algunos se reflejaron en la Alternativa Preferida y otros se usaron para refinar cómo se evalúa la alternativa.

## **¿Cuáles son los próximos pasos?**

Se anticipa que la Administración Federal de Carreteras (FHWA) expedirá un Registro de Decisión (ROD) en el primer cuatrimestre del 2012. El ROD identificará la alternativa seleccionada, enumerará y describirá las medidas necesarias para reducir al mínimo los impactos naturales, humanos y de construcción y tendrá los comentarios recibidos sobre la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS) y las respuestas. Luego de expedir el ROD, la FHWA y Georgia DOT tomarán una decisión final sobre la implementación del Proyecto del Corredor Vial Noroeste. Si se toma la decisión de seguir adelante con el proyecto, Georgia DOT seleccionará un equipo de Asociación Pública-Privada (P3) para que implemente el diseño final, la construcción y la operación del sistema de carriles con acceso controlado. Para obtener más información sobre el programa P3, por favor visite la página web [www.georgiap3.com](http://www.georgiap3.com). ¡Manténgase en contacto sobre lo más reciente del proyecto!

¡Muchas gracias por su continuada participación!

---

## **¡Participe!**

Para acceder a la información actualizada sobre el proyecto y ser incluido en la lista de correo o enviar sus comentarios:

Línea de atención permanente para correo de voz: (404) 377-4012

Correo electrónico: [nwcpcomments@projectsolvemail.com](mailto:nwcpcomments@projectsolvemail.com)

Página electrónica: [www.nwcpproject.com](http://www.nwcpproject.com)

Para enviar comentarios por escrito, o para obtener más información, por favor comuníquese con:

### **Darryl D. VanMeter, P.E.**

State Innovative Program Delivery Engineer  
Georgia Department of Transportation  
One Georgia Center  
600 West Peachtree NW, 27th Floor  
Atlanta, Georgia 30308