

# FOLHA DE DADOS DO PROJETO

Projecto del Corredor Vial Noroeste (I-75/I-575)

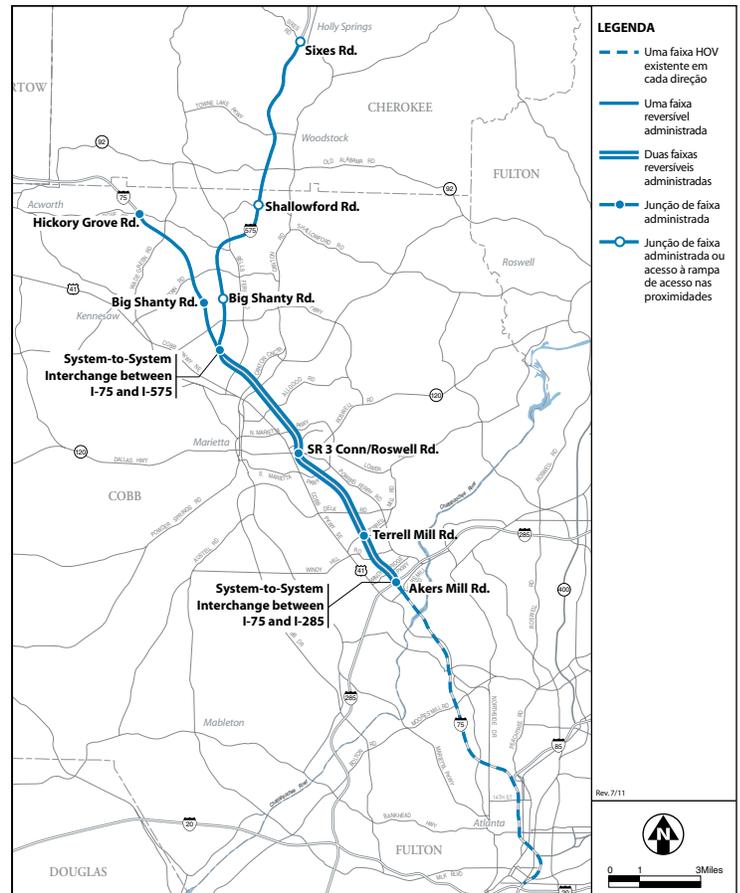
## O Relatório Definitivo de Impacto Ambiental foi Concluída!

A conclusão do Relatório Definitivo de Impacto Ambiental (FEIS) é um marco importante para o Projeto do Corredor Noroeste (NWCP). É o mais recente esforço para dar continuidade ao cumprimento do projeto ambiental federal que foi iniciado no começo de 2004. O Aviso de Disponibilidade (NOA), usado para anunciar a data de quando o documento estaria pronto para ser analisado pelo público foi publicado no Registro Federal. Um período de trinta (30) dias para comentários do público começa a partir da data em que o FEIS estiver disponível. (Consulte a página três para obter maiores informações de onde analisar os diversos documentos associados ao FEIS).

Durante os últimos dez (10) meses, o Departamento de Transporte da Geórgia (Georgia GOT) vem trabalhando com a Administração Rodoviária Federal (FHWA) para desenvolver o Relatório Definitivo de Impacto Ambiental (FEIS) para o Projeto do Corredor Noroeste. O FEIS documenta as análises técnicas do projeto, atividades da agência de consultoria e do envolvimento do público desde a publicação da Minuta do Relatório de Impacto Ambiental Complementar (SDEIS) assim como as audiências públicas no ano passado.

Diversas atividades levaram a conclusão do FEIS. Em maio de 2007, o Relatório de Análise de Alternativas /

Minuta de Impacto Ambiental (AA/DEIS) do Corredor Noroeste I-75/I-575 foi publicado. O AA/DEIS avaliou quatro alternativas de construção que incluíam combinações distintas de gerenciamento do sistema de transporte, melhorias nas faixas para veículos com alta lotação (HOV) (i.e. condução compartilhada), faixas somente para caminhões e faixas para transporte coletivo rápido (bus rapid transit) – sistema de ônibus com características semelhantes a um serviço de trem que um número limitado de paradas.



Na sequência da revisão do AA/DEIS pelo público, houve uma série de mudanças que pediu pela preparação da Minuta do Relatório de Impacto Ambiental Complementar (SDEIS). A SDEIS feita em 18 de setembro de 2010 lidou com as novas condições que afetam o projeto bem como a avaliação de uma nova alternativa que se alinhe mais estreitamente com os recursos financeiros disponíveis para o GDOT para a construção deste projeto. Sob a nova alternativa, faixas preferenciais reversíveis com pedágio seriam construídas no projeto do

corridor. Após a revisão do SDEIS pelo público, pequenas alterações foram feitas na alternativa para minimizar os impactos ambientais, lidar com o congestionamento de tráfego e reduzir mais os custos. Esta alternativa modificada foi escolhida pelo GDOT como a alternativa preferida e é avaliada no FEIS.

## Faixas do Projeto do Corredor Noroeste (NWCP) e Faixas Expressas da I-85

Faixas preferenciais tem sido recentemente um assunto na mídia de Atlanta com a abertura das Faixas Expressas da I-85 de Chamblee-Tucker Road, no Condado de DeKalb, até a Old Peachtree Road, no Condado de Gwinnett. Embora ambos os Projetos, o do Corredor Noroeste e o das Faixas Expressas da I-85 terem como objetivo proporcionar maior mobilidade e alívio no tráfego nas duas áreas de maior congestionamento da região, o escopo e operação dos dois projetos variam muito.

O projeto da I-85 converteu faixas para veículos com lotação compartilhada (HOV), uma em cada sentido, em faixas com pedágio para veículos com lotação compartilhada (HOT). Veículos com três ou mais ocupantes podem utilizar a faixa sem custo; veículos com um ou dois ocupantes podem acessar as Faixas Expressas mediante pedágio. Para usar as Faixas Expressas da I-85, os motoristas devem se cadastrar para uma conta de Peach Pass e obter um transponder. Os usuários podem alternar entre pedágio e sem custo, dependendo da lotação de seu veículo, antes da utilização das pistas.

Algumas das diferenças chaves entre os projetos da I-85 e NWCP (Projeto do Corredor Noroeste) inclui:

- O NWCP acrescenta faixas adicionais a I-75 e I-575. Duas faixas novas seriam acrescentadas na I-75 entre a I-285 e a I-575. Uma única faixa seria acrescentada na I-75 entre saída para a I-575 e o norte da Hickory Grove Road, e uma única faixa seria acrescentada na I-575 entre a I-75 e a Sixes Road. O projeto não muda ou altera nenhuma das faixas existentes na I-75 ou na I-575. O recurso reversível ajudaria a minimizar o congestionamento de tráfego na direção de maior demanda, por exemplo, no período de pico matinal o tráfego iria no sentido sul, e no período de pico do final da tarde iria no sentido norte.
- O NWCP utiliza pontos de acesso e saída dedicados na I-75. Seis viadutos com novas faixas preferenciais estão sendo propostos para a I-75. Isso proporcionaria sistema de acesso somente entre as faixas preferenciais e ruas locais, eliminando a necessidade de atravessar várias faixas de tráfego para entrar ou sair do sistema. Os locais de acesso seriam separados dos viadutos/interligações de uso geral. Para a I-575, os usuários continuarão a usar os viadutos/interligações existentes para acessar ou sair da I-575, e poderão acessar as faixas preferenciais através de três pares de rampas de acesso.



- O NWCP é separado por barreiras. O sistema de faixas preferenciais é separado das faixas existentes da I-75 and I-575, permitindo a aplicação correta da utilização das faixas e gerenciamento de incidentes tais como acidentes de trânsito ou problemas mecânicos nos veículos.
- O NWCP cobrará pedágio de todos os usuários. Todos os motoristas, independente do número de ocupantes no carro, pagarão o mesmo pedágio (excluindo veículos de trânsito coletivo registrados, veículos militares e de emergência e ônibus escolares). Motorcicletas devem pagar o pedágio para usar o NWCP.
- O NWCP é um projeto de Parceria Público-Privado (P3). O projeto final e a construção serão realizados com parceiros do setor privado, vindo a expandir muito as opções de tecnologia inovadora e financiamento.

O pedágio para o Projeto do Corredor Noroeste será coletado eletronicamente e os valores de pedágio irão variar de acordo com o hora do dia e o nível de congestionamento. Os usuários terão a oportunidade de pagar por transponder ou pela placa. Não será exigido um cadastramento para uma conta Peach Pass, entretanto titulares de conta Peach Pass poderão usar os seus transponders para acessar as faixas.

## Como Analisar e Comentar sobre o FEIS

Um período de trinta (30) dias para comentários do público começará quando o FEIS estiver disponível para análise. Seus comentários são muito importantes para nós. O FEIS encontra-se disponível em diversas maneiras:

1. No site do projeto, [www.nwcproject.com](http://www.nwcproject.com);
2. Nas seguintes bibliotecas e escritórios do Departamento de Transporte da Geórgia (GDOT):
  - Biblioteca: Atlanta-Fulton County Library, localizada na One Margaret Mitchell Square, Atlanta GA 30303,
  - Biblioteca: Cobb County Central Library, localizada na 266 Roswell St, Marietta GA 30060,
  - Biblioteca: RT Jones Memorial Library, localizada na 116 Brown Industrial Pkwy, Canton GA 30114,
  - Georgia Department of Transportation (Departamento de Transporte da Geórgia), Office of Environmental Services (Departamento de Serviços Ambientais), localizado na 600 West Peachtree Street, NW., 16th Floor, Atlanta, GA 30308,
  - GDOT District 6 Main Office (Escritório Central do GDOT – Distrito 6), localizado na 500 Joe Frank Harris Parkway, Cartersville, GA 30120,
  - GDOT District 6 herokee Area Engineer’s Office (Escritório de Engenharia da Área de Cherokee - Distrito 6 do GDOT), localizado na 874 Peebles Valley Road, NW, Cartersville, GA 30120,
  - GDOT District 7 Main Office (Escritório Central do GDOT – Distrito 7), localizado na 5025 New Peachtree Road, Chamblee, GA 30341, e
  - GDOT District 7 Office, Cobb Area Engineer’s Office (Escritório de Engenharia da Área de Cobb - Distrito 7 da GDOT), localizado no 1269 Kennestone Circle, Marietta, Geórgia 30066
3. Um DVD e informações adicionais podem também ser solicitados através do site ao escolher a opção “Contact Us” (Contate-nos), ou por telefone ao chamar nosso número para mensagens - Voice Mail Hotline – (404) 377-4012 ou por email através de [nwcpcomments@projectsolvemail.com](mailto:nwcpcomments@projectsolvemail.com).
4. Cópias impressas podem também serem solicitadas contatando Darryl VanMeter no Departamento de Transporte da Geórgia por telefone, email ou endereço que se encontra no verso deste boletim.
5. Displays ou quiosques informativos sobre o projeto serão montados nas imediações do corredor mostrando informações sobre o projeto e oferecendo a oportunidade para comentários do público. Um folheto separado divulgando os locais dos quiosques, datas e horário, será distribuído eletronicamente e por impresso, assim como será colocado no site do projeto.

Após analisar o FEIS, você poderá submeter seus comentários via email, telefone ou carta, de acordo com as informações de contato listadas no verso da última página deste boletim. *[Para que seus comentários sejam incluídos nos dados do projeto oficial, favor submetê-los até 21 de novembro de 2011.](#)*

## A Alternativa Preferida

Após consideração detalhada das diversas alternativas de como o NWCP (Corredor do Noroeste) iria funcionar de maneira mais eficaz, comentários do público e considerações sobre o custo contribuíram para a seleção do GDOT de um alternativa preferida para o projeto.

A Alternativa Preferida estende as duas faixas HOV existentes da I-75, uma em cada sentido, que atualmente termina na Akers Mill Road, ao sul do viaduto da I-75 com a I-285. Duas faixas novas preferenciais seriam acrescentadas em estruturas elevadas no lado oeste da I-75 entre a Akers Mill Road e a I-575. Uma faixa única preferencial continuaria então ao norte da I-75 após a interligação da I-75/I-575, até um pouco além da Hickory Grove Road. Uma faixa única preferencial também continuaria na I-575, após a interligação I-75/I-575, até um ponto norte da Ridgeway Parkway e sul do cruzamento da Sixes Road.

As novas faixas preferenciais propostas para a I-75 e a I-575 seriam reversíveis, servindo apenas o fluxo de tráfego durante as horas de pico matinal e do final da tarde. Durante o período de pico matinal, ambas as faixas iriam acomodar o tráfego mais pesado no sentido sul. Durante o período de pico no final da tarde, as faixas seriam revertidas para acomodar o tráfego pesado indo ao sentido norte.

Para acessar as faixas reversíveis, os veículos usariam interligações/viadutos de faixas preferenciais e rampas de acesso. Os viadutos das novas faixas preferenciais seriam separados dos viadutos/interligações de uso geral. Rampas de acesso ofereceriam acesso as faixas reversíveis da I-575, permitindo que o tráfego nas faixas internas de uso geral possa acessar a área do meio da rodovia onde a nova faixa reversível seria construída. Rampas de acesso distintas seriam usadas para o tráfego indo sentido norte e sul.

Um total de seis viadutos com faixas preferenciais seria construído na I-75, nos seguintes locais: na I-285, na Terrell Mill Road, na Roswell Road, na I-575, na Big Shanty Road e na Hickory Grove Road. Na I-575, três pares de rampas de acesso seriam construídos nas imediações das interligações/viadutos existentes de uso geral na Barret Parkway, na Shallowford Road e Sixes Road. O local exato, contudo, iria variar um pouco para acesso sentido norte e sul a fim de conseguir acomodar tudo na área existente do meio da rodovia.

A segurança é uma preocupação fundamental no sistema de faixas reversíveis preferenciais. Recursos seriam colocados em prática para assegurar que apenas os veículos que viajam na direção apropriada



Interligação de Faixa Preferencial da I-75 (ao sul da I-575) – Simulação olhando sentido norte na Roswell Road

possam acessar o sistema. As rampas de acesso de faixas preferenciais só permitiriam que os veículos acessassem o sistema para se locomover no sentido sul durante o período de pico matinal e sentido norte no período de pico do final da tarde. Nesses viadutos/interligações na I-75 que permitem acesso a ambas as direções de percurso, cancelas mecânicas seriam baixadas para evitar o uso pelos motoristas viajando para o norte durante a operação matinal (que vai no sentido sul) e a operação mudaria o sentido no período de pico no final da tarde para impedir que motoristas viajando para o sul possam acessar a faixa durante a operação que vai no sentido norte. O acesso ao sistema de faixas preferenciais também estaria fechado por um determinado período durante o dia quando o tráfego é leve para uma mudança de direção.

Todos os veículos utilizando as faixas preferenciais pagarão um pedágio, inclusive veículos com apenas o motorista, veículos de lotação compartilhada e veículos registrados com alternativas de combustível. As únicas exceções serão para veículos de transporte coletivo registrados (ônibus e vans de lotação compartilhada), veículos militares e de emergência. Caminhões de peso médio e pesados, tais como aqueles com mais de dois eixos, não poderão usar as faixas preferenciais. O pedágio será cobrado e coletado eletronicamente para que o tráfego nas faixas mantenham uma velocidade média mínima de 45 milhas por hora (mph). Conhecido como tarifa dinâmica, o pedágio será ajustado por fatores tais como hora do dia e nível de congestionamento para assegurar que o tráfego continue a se locomover dentro do índice desejado.

O corredor I-75/ I-575 oferece um desafio pelo grande congestionamento de tráfego e o sistema de faixas preferenciais proposto espera trazer um grande benefício. Análise de tráfego realizada para o FEIS para o ano 2035, mostra que faixas preferenciais no segmento da I-75 entre a Akers Mill e Hickory Grove Road poderia poupar aos viajantes mais da metade do tempo de locomoção durante o horário de pico matinal e do final da tarde. O mesmo tempo reduzido também é previsto para aqueles viajando da Akers Mill à Sixes Road. Transporte coletivo utilizando as faixas preferenciais também poderia se beneficiar do tempo de viagem reduzido. Além disso, ao manter uma velocidade média mínima de 45 mph nas faixas preferenciais, os usuários podem prever com maior precisão o seu tempo de viagem.

## Alcance Comunitário

### Reuniões Comunitárias sobre Barreiras Antirruído

Analisar os impactos de nível de ruído para os residentes em áreas de construção do projeto é uma das preocupações ambientais abordadas pelo Departamento de Transporte da Geórgia (GDOT). No início de 2011, o GDOT aprovou uma nova Política de Redução de Ruído que alterou as diretrizes de como os efeitos do ruído das estradas são medidos e aplicados ao projeto das barreiras de redução de ruído nos corredores. Quando estas diretrizes foram aplicadas à alternativa preferida no FEIS, propriedades adicionais, além das listadas no SDEIS e apresentadas nas audiências públicas, satisfaziam os critérios para a recepção de barreiras antirruído.

Em novembro, duas reuniões públicas estão programadas para discutir os planos sobre as barreiras antirruído com aqueles proprietários recém identificados que seriam afetados e buscar seus comentários. Embora o enfoque da reunião é apresentar informações a este grupo, o público em geral é bem-vindo a participar. Todos os comentários são bem-vindos e serão registrados. Informações similares serão apresentadas e ambas as reuniões, por isso é desnecessário sua participação nas duas. Haverá uma apresentação gravada para obter informações gerais sobre o projeto. Além disso, o FEIS estará disponível para revisão. Favor comparecer a qualquer hora durante o horário publicado da reunião.

#### **8 de Novembro de 2011**

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

#### **10 de Novembro de 2011**

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

Além disso, entre 8 e 21 de novembro de 2011, uma versão online das reuniões e uma pesquisa estarão disponíveis no site do projeto [www.nwcproject.com](http://www.nwcproject.com).

## Audiências Públicas da SDEIS 2010

Em outubro de 2010, duas audiências públicas foram realizadas nos condados de Cobb e Cherokee em apoio à publicação do SDEIS (Relatório Definitivo de Impacto Ambiental). Nessas reuniões, o público pode ver os displays do projeto, assistir a uma apresentação de vídeo, conversar com a equipe do projeto e analisar o documento SDEIS. O público pode também submeter um comentário verbal a um estenógrafo ou um comentário por escrito. Intérpretes em espanhol e português estavam disponíveis. No total, 205 pessoas participaram das reuniões, com mais de 35 comentários recebidos nas reuniões.



Audiência Pública na Woodstock High School

Durante todo o período mais de 100 agências, organizações e pessoas submeteram comentários tanto positivos como negativos sobre o projeto. Os comentários incluem apoio geral ou oposição ao projeto de sistema de faixas preferenciais proposto, projeto de engenharia, a necessidade de transporte coletivo adicional, pedágio, financiamento, a preocupação com os impactos visuais e de ruído, e a preocupação sobre a segurança do sistema reversível. Comentários do público são importantes para o GDOT e para o nosso processo. Todos os comentários foram analisados e considerados; alguns aparecem refletidos na Alternativa Preferida e outros comentários foram usados para aperfeiçoar a maneira como a alternativa é avaliada.

## O que vem a seguir?

Um Registro da Decisão (ROD) deverá ser emitido pela FHWA no primeiro trimestre de 2012. O ROD identificará a alternativa selecionada, irá listar e descrever quaisquer medidas necessárias para minimizar os efeitos nos ambientes naturais, humanos e construídos, e contém os comentários recebidos no FEIS assim como as suas respostas. Após a emissão do RDO, a FHWA e o GDOT irão tomar uma decisão final sobre a implementação do Projeto do Corredor Noroeste. Se a decisão for feita para levar o projeto adiante, o GDOT selecionará uma equipe de Parceira Pública-Privada (P3) para implementar o projeto final, construção e operação do sistema de faixas preferenciais. Para maiores informações sobre o programa P3, visite o site [www.georgiap3.com](http://www.georgiap3.com). Fique atento para atualizações do projeto!

Agradecemos sua participação contínua. 🇺🇸

---

## Participe!

Para receber informações e para cadastrar-se na nossa lista:

Atendimento telefônico: (404) 377-4012

E-mail: [nwcpcomments@projectsolvemail.com](mailto:nwcpcomments@projectsolvemail.com)

Website: [www.nwcproject.com](http://www.nwcproject.com)

Para enviar comentários por escrito, ou para obter mais informações, entre em contato com:

### **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