



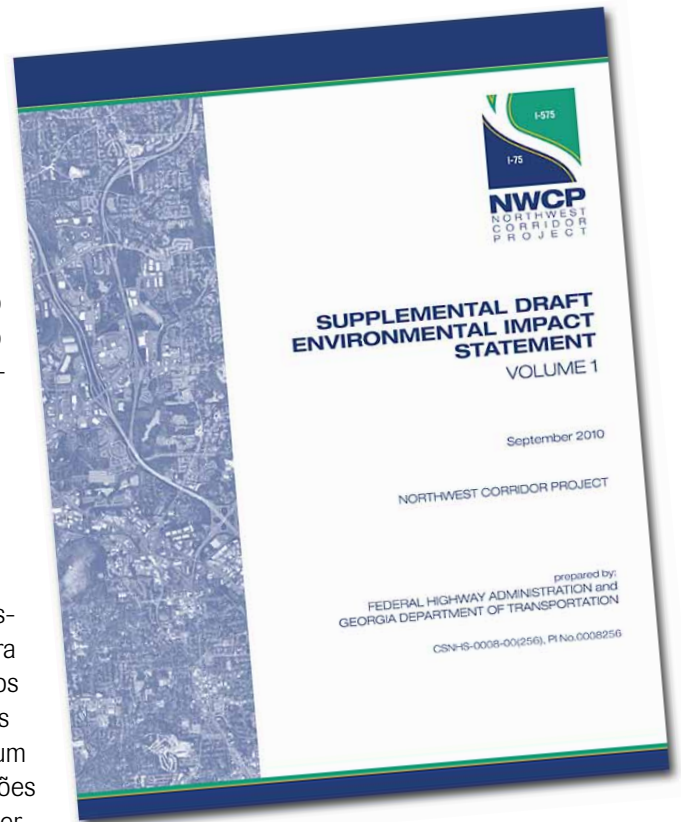
FOLHA DE DADOS DO PROJETO

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

A Minuta do Relatório de Impacto Ambiental Suplementar Está Concluída!

Neste mês de setembro, o Departamento de Transporte do Estado da Geórgia (Departamento), em colaboração com a Administração Rodoviária Federal (FHWA), concluiu a Minuta do Relatório de Impacto Ambiental Suplementar (SDEIS) para o Projeto Northwest Corridor. O SDEIS documenta a análise técnica, consulta com agências e atividades de participação pública para as melhorias rodoviárias propostas para a I-75 e I-575 nos condados de Cobb e Cherokee.

O SDEIS é o esforço mais recente na continuação do processo ambiental para o Projeto Northwest Corridor, que começou no início de 2004. O SDEIS foi preparado como um suplemento para o Relatório de Análise Alternativa/Minuta de Impacto Ambiental (AA/DEIS) de maio de 2007 para avaliar os impactos ambientais de uma nova alternativa de projeto. Esta nova alternativa foi elaborada em resposta a comentários do público sobre o AA/DEIS, a recessão econômica nacional, atualizações ao modelo de deslocamento regional (usado para análise de tráfego), e resultados de vários estudos patrocinados pelo Departamento, inclusive um estudo estadual sobre caminhos e plano do sistema de faixas gerenciadas regionais.



Para analisar o documento SDEIS, bem como ver as maquetes do projeto, converse com um funcionário do projeto e comente sobre ele; convidamos e incentivamos o público a participar das seguintes Audiências Públicas. As duas reuniões são das 16h às 19h.

21 de outubro de 2010

Woodstock High School (Cafeteria)
2010 Towne Lake Hills South Drive
Woodstock, GA 30189

26 de outubro de 2010

Doubletree Hotel (Ballroom)
2055 South Park Place
Atlanta, GA 30339

Intérpretes de espanhol e português estarão disponíveis nas duas audiências públicas. Indivíduos com deficiências, deficiência auditiva ou pouca fluência em inglês podem pedir auxílio tanto para participar das audiências públicas como para comentar sobre o SDEIS - basta telefonar para (404) 377-4012.

O SDEIS está disponível pela Internet, no site www.nwcproject.com, siga o link na página inicial.

Um exemplar impresso da documentação está disponível nas seguintes bibliotecas da área e escritórios do Departamento:

- Atlanta-Fulton County Library, One Margaret Mitchell Square, Atlanta GA 30303
- Cobb County Library, 266 Roswell St, Marietta GA 30060
- Sequoyah Regional Library, 116 Brown Industrial Pkwy, Canton GA 30114
- Georgia Department of Transportation, Office of Environmental Services, 600 West Peachtree Street, NW., Atlanta, GA 30308
- Georgia Department of Transportation District Six Office, 500 Joe Frank Harris Parkway, Cartersville, GA 30120
- Georgia Department of Transportation District Six Office, 500 Joe Frank Harris Parkway, 1269 Kennestone Circle, Marietta, Georgia 30066

O período para comentários do público será prorrogado até quarta-feira, 3 de novembro de 2010. Todos os comentários deverão ser recebidos até o último dia deste período para que sejam considerados no preparo do Relatório Final de Impacto Ambiental (FEIS).

A Nova Alternativa de Projeto



Cruzamento da Faixa Gerenciada com a I-75 (Sul da I-575) – Simulação com a perspectiva Norte em Roswell Road

O SDEIS avalia os efeitos potenciais de uma nova alternativa de projeto – a Alternativa de Duas Faixas Reversíveis, também conhecida como Alternativa Construída, e a compara à Alternativa Não Construída, conforme exigido pelo processo ambiental.

A Alternativa Construída ampliaria as duas faixas gerenciadas existentes da I-75 (faixas para veículos com maior lotação, uma em cada sentido) que atualmente terminam na Akers Mill Road, ao sul do cruzamento I-75/I-285. As duas faixas gerenciadas seriam sobre estruturas elevadas ou paredes no lado oeste da I-75 entre a Akers Mill Road e a I-575. Neste segmento, as faixas gerenciadas seriam elevadas em estruturas sobre ruas existentes que cruzam a rodovia. As faixas gerenciadas na I-75 ligariam, no futuro, as faixas gerenciadas propostas para a I-285, quando o projeto de alto nível revive 285 do Departamento for implementado. Enquanto isso, as faixas gerenciadas faria ligação as faixas de uso geral da I-285 ao leste e oeste da I-75 e permitiriam a ligação também à I-75.

As novas faixas gerenciadas propostas na I-75 seriam reversíveis para utilização apenas no sentido principal de tráfego em horários de pico. No período de pico matinal, as duas faixas receberiam o tráfego indo no sentido sul. No período de pico noturno, o fluxo de tráfego seria revertido para receber o tráfego indo no sentido norte. No cruzamento da I-75/I-575, as duas faixas reversíveis se dividiriam e uma única faixa reversível continuaria em direção noroeste na I-75 até o norte de Hickory Grove Road e ao nordeste na I-575 até a Sixes Road.

Os veículos usariam os dois cruzamentos com faixa gerenciada e rampas de acesso para alcançar as faixas reversíveis. Na I-75, seriam construídas um total de seis cruzamentos com faixas reversíveis, nos seguintes locais: I-285, Terrell Mill Road, Roswell Road, I-575, Big Shanty Road e Hickory Grove Road. Na I-575, seriam construídos três pares de rampas de acesso. Em geral, elas estariam próximas aos cruzamentos de uso geral na Barrett Parkway, Shallowford Road e Sixes Road. O local exato, contudo, difere para os sentidos sul e norte.

Para a Alternativa Construída está sendo considerado dois tipos de faixas gerenciadas: pedágio de alta lotação (HOT) e faixas de pedágio expressas (ETL). Para as faixas HOT, veículos com três ocupantes ou mais acessariam as faixas sem pagar pedágio. Com o ETL, todos os veículos pagariam pedágio, independente da sua lotação. Nas duas opções vans de lotação e transporte urbano usariam as faixas gratuitamente. Não se determinou ainda qual opção de pedágio seria adotada. As taxas de pedágio ainda não foram definidas.

Como parte do SDEIS, os impactos ambientais são atentamente identificados e considerados. O projeto, conforme proposto pela Alternativa Construída, seria amplamente construído dentro das passagens preferenciais existentes da I-75 e I-575. Ao longo do corredor de 45 quilômetros proposto para melhorias em transporte, seriam necessárias apenas 12 aquisições totais de terra e 59 parciais (principalmente terrenos estreitos de terra). As novas faixas gerenciadas estariam localizadas no lado oeste da I-75 ao sul do cruzamento I-75/I-575 para evitar impacto aos riachos, alagados, dois cemitérios e recursos históricos. Além disso, as faixas gerenciadas seriam elevadas em estruturas, quando necessário. Provavelmente, os níveis de ruído aumentariam ao longo do corredor e seriam construídas paredes antirruídos, onde for apropriado.

A análise de tráfego para o Projeto Northwest Corridor utiliza o modelo de demanda de tráfego atual elaborado pela Comissão Regional de Atlanta e a previsão de tráfego para o ano 2035. Os resultados da análise mostram que nas faixas gerenciadas no segmento da I-75 da Akers Mill à Hickory Grove Road há previsão de uma redução de mais de meia hora para os usuários no tempo de deslocamento médio nos períodos de pico matutino e vespertino. Para os que se deslocam da Akers Mill até a Sixes Road, prevê-se também uma redução de tempo semelhante, de mais da metade do tempo de deslocamento. Seria benéfico para o transporte urbano, pois as rotas revistas se desviariam das faixas de uso geral congestionadas e se beneficiariam com a redução de tempo nas faixas gerenciadas. O tempo de deslocamento nas faixas gerenciadas também será mais confiável como resultado da operação do sistema de faixa gerenciada.

O Projeto e a comunidade

Em 19 de agosto de 2010, no CCT Marietta Transfer Center, a equipe do projeto Northwest Corridor esteve presente no quiosque quando os usuários de transporte urbano tiveram a oportunidade de tomar mais conhecimento do projeto. Enquanto esperavam por ônibus, as pessoas tiveram a oportunidade de analisar o mapa da área do projeto e seções comuns, pegar o boletim informativo e uma folha de dados, deixar um comentário e conversar com a equipe de projeto sobre o projeto. Havia intérpretes de espanhol e português. A equipe do projeto distribuiu mais de sessenta boletins informativos



Equipe de projeto e cidadãos no quiosque do CCT Transfer Center



e folhas de dados. Os comentários ouvidos foram, por exemplo, “A faixa reversível é uma boa ideia para reduzir o terreno necessário” e “Ótima ideia. Construam logo.”

A equipe de projeto espera compartilhar os dados do SDEIS com o público e ouvir comentários nas próximas audiências públicas. Faça planos de participar! Se não puder comparecer, visite as bibliotecas ou o website do projeto para ler o SDEIS e fazer comentários.

E agora, o que acontece?

Após a circulação do SDEIS e o período de 45 dias de consulta pública e comentários, a FHWA e o Departamento analisarão os comentários da agência e do público recebidos sobre o SDEIS. Após análise atenta dos comentários, o Departamento selecionará uma alternativa preferida recomendada para o Projeto Northwest Corridor. As informações técnicas contidas no SDEIS e as informações prestadas pelas agências e o público formarão a base para esta decisão.

Se for tomada a decisão de levar o Projeto Northwest Corridor à fase de engenharia primária e FEIS, a alternativa preferida recomendada e a Alternativa Sem Construção serão levados adiante para avaliação no FEIS. Além disso, esta avaliação de alternativas também tratará dos comentários de agências e públicos recebidos sobre o SDEIS. Todos os comentários recebidos no AA/DEIS de maio de 2007, bem como o SDEIS, e as respostas a eles, serão incluídos como um apêndice ao FEIS.

A consulta e coordenação com as agências governamentais, partes interessadas e o público continuarão até a conclusão do processo de análise ambiental para o Projeto Northwest Corridor e durante a construção e operação do projeto.

Agradecemos por sua participação. 🇺🇸

Participe!

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

Atendimento telefônico: (404) 377-4012

E-mail: nwcpcomments@projectsolvemail.com

Website: 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

