



NOTICIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL NOROESTE

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

¿Qué hay de nuevo sobre el Proyecto del Corredor Vial Noroeste?

El trabajo continúa rápidamente mientras el equipo se esfuerza por terminar la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS, por su sigla en inglés) este verano. Para cualquier proyecto subsidiado o aprobado por el gobierno federal, se deben evaluar los posibles impactos ambientales como parte del proceso de planificación de dicho proyecto. Los impactos ambientales no se limitan a aquellos que afectan el medio ambiente natural, como por ejemplo el ruido y la calidad del aire. Los impactos potenciales al entorno humano, tal como aquellos que comprometen a los grupos de minorías y de bajos ingresos y los factores socioeconómicos, también se deben analizar cuidadosamente. Además, las opiniones de los grupos de interés y del público son muy importantes.

El Proyecto del Corredor Vial Noroeste debe presentar una Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Complementaria (SDEIS) como resultado de las revisiones de las alternativas propuestas en la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar (DEIS, por su sigla en inglés) en abril de 2007. Se requiere un nivel comparable de análisis para todas las alternativas con el fin de proporcionar una información idéntica para el proceso de toma de decisiones. Para la SDEIS, los estudios realizados en la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar (DEIS) servirán como base, y se harán actualizaciones de los datos actuales finalizados si es necesario. El proyecto también continuará aportando información al público y recabando opiniones. Una vez publicado el documento, el equipo del proyecto distribuirá copias a diversos lugares públicos y celebrará una sesión abierta informativa para que la gente exprese sus comentarios. Por favor, visite la página electrónica del proyecto, www.nwcproject.com, para obtener más información sobre las alternativas del proyecto y las noticias más recientes.

Alcance comunitario del proyecto

Varias actividades se organizaron en marzo y abril para distribuir información sobre el proyecto y facilitar que los ciudadanos hagan preguntas al equipo y expresen sus opiniones. El lugar de las actividades contó con dos miembros del equipo (uno hispanohablante), mapas del proyecto y folletos informativos y formularios para comentarios bilingües. El 8 de marzo, el equipo visitó el Departamento de Automotores del Condado de Cobb en South Cobb Drive y, el 14 de marzo, la Iglesia de la Transfiguración en Blackwell Rd. En total, se distribuyeron más de 150 folletos informativos en estos dos eventos. Además se instaló un quiosco con folletos informativos en inglés y español, sin personal, en el Mansour Center en Roswell Road en abril.



Citizen and staff at project kiosk event.

Además, se repartieron boletines informativos sobre el proyecto en las bibliotecas, iglesias, oficinas públicas y organizaciones de servicios sociales en los condados de Cobb y Cherokee. Además, a fines de abril, se preparó y se envió un folleto informativo en idioma portugués al Comité de Ciudades Hermanadas Atlanta-Río de Janeiro, la Asociación de la Comunidad Brasileña en Atlanta, la Cámara de Comercio Brasileña-Estadounidense de Georgia (Brazilian-American Chamber of Commerce of Georgia, Inc., BACC) y varias iglesias que trabajan con la comunidad de lengua portuguesa para que distribuyan dichos folletos a sus miembros. Si usted o su



organización desean obtener copias impresas, o una versión electrónica de cualquier material del proyecto, por favor llame a la línea de asistencia permanente al 404-377-4012.

La mayoría de los comentarios recabados hasta ahora expresan el apoyo prestado al proyecto. Algunos otros comentarios también expresaron inquietudes sobre el cobro del peaje y el impacto a la propiedad y el impacto del ruido y la construcción. Varios comentarios manifestaron el deseo de un tráfico adicional en el corredor vial. Si tiene preguntas o desea hacer comentarios, por favor comuníquese con el equipo del proyecto usando el formulario en la página electrónica www.nwcpproject.com, o diríjalos por correo electrónico a la dirección nwcpcomments@projectsolvemail.com, o llame al 404-377-4012. Además puede enviar una carta a las personas de contacto, indicadas en el reverso de este boletín informativo.

Detalles del proyecto

¿De qué se trata el proyecto?

El Proyecto del Corredor Vial Noroeste analiza la posible adición de un sistema de carriles de acceso controlado, construido en forma separada de los carriles actuales de uso general, en las carreteras I-75 e I-575. Un primer análisis revela que un sistema de carriles reversibles brindaría un beneficio significativo a los conductores y una importante reducción del tiempo de viaje, lo que concretaría el objeto y la necesidad originales del proyecto, incluidas una menor congestión y la mejora de la movilidad y seguridad. Al mismo tiempo, este sistema sería mucho más rentable que las alternativas consideradas antes en la DEIS. Como el proyecto propone un área de extensión menor, da como resultados menores impactos ambientales, como por ejemplo menos ruido y menos vibración, y una disminución significativa de la necesidad de una servidumbre de paso y adquisiciones de propiedades. Además los impactos de la construcción, como por ejemplo, una reducción de la alteración del tráfico y del tiempo de construcción, serán menores.

¿Qué sucede con los carriles solo para uso de camiones y el sistema de autobuses de tránsito rápido?

Las alternativas en la Declaración del Impacto Ambiental Preliminar incluían tanto los carriles solo para uso de camiones y un sistema de autobuses de tránsito rápido (TOL y BRT, por sus siglas en inglés respectivamente), lo que incluía rutas adicionales y estaciones de apoyo. Cuando se refinaron las alternativas, ambos componentes se eliminaron. Los carriles solo para uso de camiones se descartaron basándose en los costos y los estudios afines que llegaron a la conclusión de que los carriles no eran asequibles ni recomendados, y en los comentarios de la industria del transporte por camión. Esta tampoco apoyaba el pago del peaje obligatorio.

El componente BRT, incluidas las estaciones y los estacionamientos con servicio de busetas, se eliminaron en gran parte debido a la falta de los subsidios previstos. La opinión de la Agencia de Tránsito Federal (Federal Transit Administration, FTA) indicó que no era probable que se recibiera el financiamiento tan necesario del Programa New Starts. Además, se recabaron comentarios que expresaban una inquietud sobre el tráfico adicional de autobuses en la zona periférica del centro de Atlanta, así como los impactos a la estación Arts Center de la Secretaría de Tránsito Rápido de la Zona Metropolitana (MARTA). Es importante destacar que el proyecto actual no excluye un tráfico adicional en el futuro. El área reducida del sistema de carriles de acceso controlado brinda sobradas oportunidades y servidumbre de paso para un sistema futuro. Los carriles de acceso controlado también alientan y apoyan el tránsito al permitir que los autobuses accedan a y usen el sistema en forma gratuita.

¿Qué son los carriles de acceso controlado?

Estos carriles utilizan un diseño especial o una función operativa para mejorar el flujo de tránsito y la seguridad. Por ejemplo, un carril para vehículos con múltiples pasajeros (HOV, por su sigla en inglés) solo

permite la circulación de vehículos que reúnen el requisito de ocupantes. Al restringir el uso general, la cantidad de tráfico se puede limitar ejerciendo un control sobre los niveles de congestión. Con frecuencia, los carriles de acceso controlado están separados por una barrera del tráfico para uso general. Los carriles de acceso controlado también pueden incluir un peaje; la tarifa puede variar basándose en los niveles de congestión, con el fin de mantener una velocidad operativa y un nivel de servicio mínimos. Por ejemplo, los peajes podrían ser más costosos durante las horas pico cuando hay una gran demanda. Normalmente, los peajes se cobran en forma electrónica, sin que las cabinas sean necesarias.

Para el Proyecto del Corredor Vial Noroeste, se consideran carriles para vehículos con múltiples ocupantes, donde pueden circular vehículos con un solo ocupante contra el pago de un peaje, y carriles expresos con peaje (HOT y ETL, por sus siglas en inglés respectivamente). La diferencia entre los carriles HOT y ETL radica en que, cualquiera sea la cantidad de sus ocupantes (tres o más), los vehículos no deberán pagar peaje para acceder a los carriles HOT, pero sí abonarán uno para usar los carriles ETL. Para ambas opciones, las camionetas con múltiples pasajeros y el transporte público utilizarían los carriles en forma gratuita. Todavía no se determinó la opción de peaje que se usaría.

¿Cómo funciona un Sistema de Carriles Reversibles?

Un carril reversible controla la dirección del tránsito dependiendo de la hora del día. Normalmente, los carriles reversibles mejoran el flujo de tráfico en la dirección pico del viaje en horas pico de la mañana y de la tarde. Los carriles se pueden abrir en cualquier dirección necesaria durante las otras horas. Al utilizar carriles adicionales en la dirección que demanda más capacidad, se puede reducir la congestión. Una señalización advierte a los conductores sobre la dirección en la que se mueve el tráfico; también se tiene cuidado para “depurar” el sistema de automovilistas entre los cambios de dirección.

El Proyecto del Corredor Vial Noroeste está evaluando dos carriles reversibles en la carretera I-75 desde Akers Mill hasta el cruce con la I-575, y uno de los carriles reversibles continuaría hacia el norte de Hickory Grove Road. En la carretera I-575, el proyecto propone un carril reversible desde el cruce con I-75 hasta el sur de Sixes Road. Los puntos de acceso propuestos a lo largo de I-75 son I-285, Terrell Mill Road, Roswell Road, I-575, Big Shanty Road y Hickory Grove Road. En I-575, los puntos de acceso se proponen en forma de vía de acceso conectora (slip ramp), tres hacia el sur y tres hacia el norte. Una vía de acceso conectora permite que los automovilistas pasen del carril de acceso controlado a los carriles de uso general o viceversa. Además los puntos de acceso a I-575 tienen la opción de ser cruces de acceso directo, en vez de vías de acceso conectoras.

Los carriles de tráfico adicionales en I-75 e I-575 durante las horas pico darían a los conductores la opción de ahorrar una cantidad significativa de tiempo de traslado. Los análisis iniciales indican que los conductores que utilizaran el sistema de carriles de acceso controlado podrían ahorrarse de 35 a 40 minutos en las horas pico de la mañana y de 40 a 50 minutos en las horas pico de la tarde. Aquellos que eligieran quedarse en los carriles de uso general también se ahorrarían un poco de tiempo porque el volumen de vehículos en dichos carriles disminuiría.

Información sobre el Proyecto Conjunto Público-Privado (P3)

El 26 de febrero de 2010, el Departamento de Transporte de Georgia publicó un pliego de condiciones (RFQ, por su sigla en inglés) para llamar a licitación a un socio público-privado para la construcción del Proyecto Oeste - Noroeste. Este incluye dos secciones complementarias del proyecto de carriles de acceso controlado: el Corredor Vial Noroeste y el Corredor Vial Oeste. La sección del Corredor Vial Oeste prevé agregar carriles de acceso controlado a porciones de las carreteras interestatales 285 y 20, lo que incluye aproximadamente 9,5 millas de mejora a lo largo de I-285 y unas 6,5 millas a lo largo de I-20. Prevé dos carriles de acceso controlado en cada dirección a lo largo de I-285 Oeste, desde I-75 hasta I-20, y a lo largo de I-20 Oeste, desde I-285 hasta Thornton Road. La publicación del pliego de condicio-



nes consiste en el primer paso de un proceso de compras de dos etapas. Se seleccionará una lista breve de equipos de socios privados el 1 de junio de 2010 y se les solicitará que presenten una Oferta (RFP, por su sigla en inglés), la que se prevé que será publicada en su forma definitiva en setiembre. La selección del socio privado está planificada para comienzos de 2011.

El proceso P3 no interferirá con el trabajo ambiental exigido para el Corredor Vial Noroeste. La finalización de la Declaración del Impacto Ambiental y la aprobación de la sección del Corredor Vial Noroeste están previstas, así como la obtención de un Registro de Decisión (ROD, por su sigla en inglés) de la Dirección Vial Federal (Federal Highway Administration, FHWA) antes de la selección de un socio privado. La sección del Corredor Vial Oeste todavía requiere un trabajo ambiental y su aprobación antes que el proyecto pueda avanzar para la construcción. Se prevé que la construcción en el Corredor Vial Noroeste comenzará a fines de 2011, y que tardará entre tres y cuatro años.

La información sobre el programa P3 de Georgia está disponible en la sección P3 de la página electrónica, www.georgiaP3.com, del Departamento de Transporte. La información sobre el Proyecto Oeste - Noroeste, incluido el pliego de condiciones, se puede obtener directamente en la página electrónica www.georgiaP3.com/WNW. 

¡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

Página electrónica: 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

John D. Hancock, P.E.

NW Corridor Project Manager
Georgia Department of Transportation
One Georgia Center
600 West Peachtree NW, 27th Floor
Atlanta, Georgia 30308



