



## NOTICIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL NOROESTE

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

### El Proyecto del Corredor Vial Noroeste finaliza estudios ambientales adicionales

El equipo del proyecto ha finalizado una Reevaluación Ambiental para documentar los cambios, y los impactos a los cambios si los hubiera, en el Proyecto del Corredor Vial Noroeste desde la publicación de la Declaración del Impacto Ambiental Final (FEIS, en inglés) en octubre de 2011.

Desde la publicación de la FEIS, han ocurrido cambios en el proceso de contratación del proyecto con respecto al financiamiento, las operaciones, el mantenimiento y el sistema de peaje. Anteriormente, se previó entregar el proyecto de acuerdo con una estrategia de concesión por peaje a largo plazo. A cambio, los inversores, en vez del estado, cobrarían los peajes en los nuevos carriles con acceso controlado y mantendrían cierto nivel de control sobre las mejoras futuras en el corredor vial. Según el nuevo enfoque propuesto, el sector privado contribuirá una cantidad reducida de financiamiento inicial y será responsable del diseño y la construcción del proyecto, bajo la supervisión del estado. El estado aún será responsable de las operaciones, el mantenimiento, el sistema de peaje y el financiamiento a largo plazo.

Además, la Comisión Regional de Atlanta (Atlanta Regional Commission) actualizó su plan de transporte de largo rango y el modelo de transporte de *Envision 6 al PLAN 2040*, y se agregaron nuevas especies animales y vegetales a las listas federales y estatales de especies en peligro de extinción y amenazadas.

Como parte de la Reevaluación Ambiental, se reexaminaron los recursos ambientales documentados previamente en la FEIS para determinar si cualquiera de los datos/impactos habían cambiado. Se documentaron cambios en las siguientes áreas en la Reevaluación Ambiental:

- Proceso contractual del proyecto
- Potencial de reubicación
- Justicia ambiental (Título VI/Decreto Ejecutivo 12898)
- Participación del público
- Impactos económicos
- Sistemas de aguas federales y estatales
- Especies protegidas
- Ruido
- Calidad del aire
- Sitios de residuos peligrosos
- Tráfico

La Reevaluación Ambiental contiene, también, una lista actualizada de compromisos ambientales que se concretarán para el proyecto. Un compromiso ambiental es una medida que el Departamento, una agencia local o el promotor inmobiliario se compromete a implementar para evitar, reducir al mínimo o mitigar un impacto ambiental potencial o real. Específicamente, la tabla enumera cada compromiso o requisito ambiental establecido para el proyecto; identifica cómo se cumplirá con cada compromiso; y documenta el cumplimiento de cada compromiso. La tabla garantiza la documentación de todos los impactos conocidos y la existencia de una mitigación.

### Resultados de la Reevaluación Ambiental

Durante todo el proceso de la Reevaluación Ambiental, se descubrió que hubo algunos cambios en los impactos ambientales enumerados en la FEIS. Sin embargo, los cambios no son tan grandes que sea necesario modificar las conclusiones indicadas en la FEIS. El concepto del proyecto, tal como se describe en la FEIS y en la página 3 de este boletín infor-

mativo, continúa siendo el mismo. El siguiente texto describe los aspectos principales de la Reevaluación Ambiental. Una tabla resumida que se incluye en el boletín informativo detalla todos los impactos del proyecto propuesto. Los valores actualizados basados en los resultados de la Reevaluación Ambiental se indican en rojo en la tabla.

## Especies protegidas

En el verano de 2012, el Servicio de Vida Silvestre y Pesca de los Estados Unidos (USFWS, *en inglés*) expandió la extensión de caza y nidos de verano del murciélago de Indiana (*Myotis sodalis*), considerado como una especie en peligro de extinción en el ámbito federal, y la extensión de caza del murciélago gris, hasta el condado de Cherokee, Georgia. El Servicio enumeró, también, dos especies vegetales protegidas federalmente: *amphianthus pusillus*, considerada como amenazada en el ámbito federal, y *sisyrrinchium californicum*, considerada como en vía de extinción a nivel federal. Además, la Oficina de Recursos para la Vida Silvestre del Departamento de Recursos Naturales de Georgia (GDNR, *en inglés*) ha incluido el gorrión de Henslow, una especie de pájaros protegidos estatalmente, en la lista de aves que habitan cerca del área del proyecto.



Murciélago de Indiana

Adam Mann, Environmental Solutions and Innovations

Se hizo un estudio de campo para determinar la presencia de las especies en el área del proyecto, y si estas serían afectadas por este. Aunque no se capturó ningún murciélago de Indiana o gris, se determinó que el área constituye un hábitat apropiado. El estudio concluyó que el proyecto propuesto podría afectar a los murciélagos de Indiana o grises pero que no es probable que los afecte de forma adversa. No se encontró ningún hábitat apropiado para las especies *amphianthus pusillus* y *sisyrrinchium californicum* ni el gorrión de Henslow, y la conclusión es que el proyecto no les causaría ningún perjuicio.

## Tránsito

El análisis de tránsito para la FEIS se hizo usando los datos del Plan de Transporte Regional Envision 6 de la Comisión Regional de Atlanta y un modelo afín de predicción de la demanda de tránsito. Se actualizó el plan en 2011. La Comisión adoptó el nuevo plan de transporte regional, denominado como el Plan de Transporte Regional PLAN 2040, el 27 de julio de 2011. Los volúmenes de tráfico generales, excepto por los volúmenes de camiones, son menores en el Corredor Vial del Noroeste al usar el modelo PLAN 2014 que los proyectados por los análisis de tránsito presentados en la FEIS usando el modelo *Envision 6*.

## Ruido

Al usar los volúmenes de tránsito proyectados de ARC para el nuevo plan de transporte regional, se reevaluaron los impactos potenciales del ruido del Proyecto del Corredor Vial del Noroeste. Como resultado del nuevo análisis del impacto del ruido, se identificó una cantidad mayor de impactos a las propiedades a lo largo del corredor vial del proyecto. La razón principal de este aumento es el mayor volumen de tráfico de camiones pesados, proyectados con el modelo de tráfico PLAN 2014. El estudio identificó, también, la necesidad de tres barreras de sonido adicionales por la carretera I-75; de este modo, la cantidad total de barreras de sonido propuestas aumentaría a treinta y cuatro para I-75 y a nueve para I-575. Según la política del Departamento de Transporte de Georgia (GDOT, *en inglés*), se coordinará con los propietarios e inquilinos que se identificaron como elegibles para recibir las nuevas barreras de sonido propuestas para recabar sus opiniones. Las oportunidades de recabar estas opiniones continuarán si se selecciona la Alternativa de Construir y una vez que el proyecto pase a la fase de diseño final.

## Aire

Además, la Reevaluación volvió a examinar los impactos potenciales a la calidad del aire usando los volúmenes de tráfico del modelo PLAN 2014. Los resultados del análisis fueron similares a aquellos de la FEIS. Específicamente:

- No se espera que el proyecto viole las Normas Nacionales sobre la Calidad del Aire Ambiental (NAAQS, *en inglés*);
- No es un proyecto que cause inquietud sobre la calidad del aire respecto de partículas en suspensión, según lo determinó el proceso de consulta entre organismos; y

- El proyecto no causaría un impacto significativo en la calidad del aire regional y los niveles de toxicidad del aire, provenientes de fuentes móviles, en comparación con la Alternativa de No Construir.



## Cómo revisar y comentar sobre la Reevaluación Ambiental

La Reevaluación Ambiental está disponible en el sitio web del proyecto, [www.nwcpproject.com](http://www.nwcpproject.com), y en las siguientes bibliotecas zonales, la Oficina del Servicio de Medio Ambiente del Departamento de Transporte de Georgia y las oficinas distritales del GDOT:

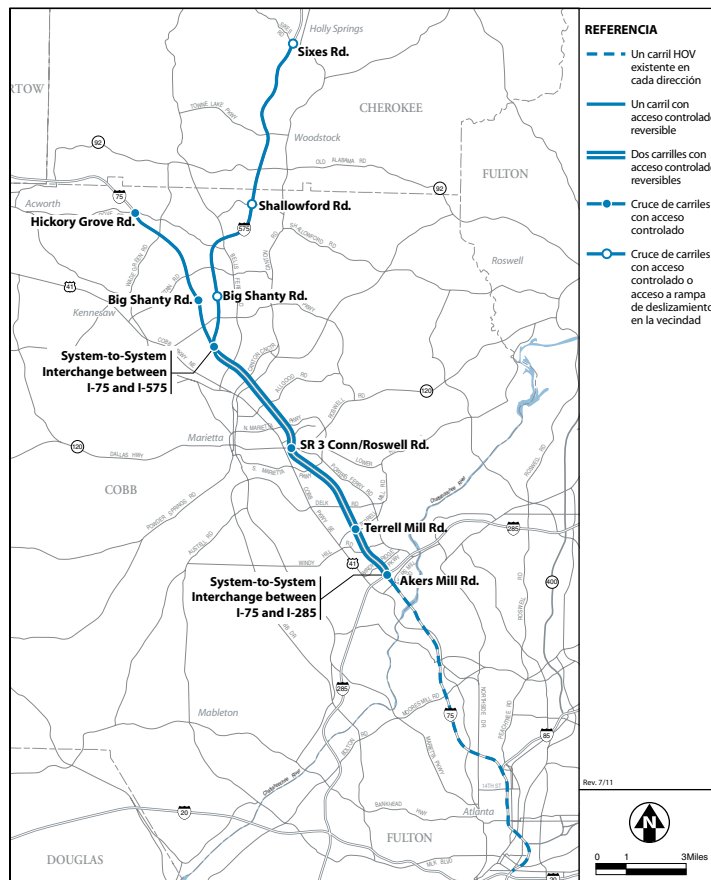
- Biblioteca del condado de Atlanta-Fulton, One Margaret Mitchell Square, Atlanta GA 30303,
- Biblioteca central del condado de Cobb, 266 Roswell St, Marietta GA 30060,
- Biblioteca RT Jones Memorial, 116 Brown Industrial Pkwy, Canton GA 30114,
- Oficina de Servicios para el Medio Ambiente del Departamento de Transporte de Georgia, 600 West Peachtree Street, NW, piso 16, Atlanta, GA 30308,
- Oficina principal del distrito 6 del GDOT, 500 Joe Frank Harris Parkway, Cartersville, GA 30120,
- Oficina de Ingeniería del área de Cherokee del distrito 6 del GDOT, 874 Peoples Valley Road, NW, Cartersville, GA 30120,
- Oficina principal del distrito 7 del GDOT, 5025 New Peachtree Road, Chamblee, GA 30341, y
- Oficina del distrito 7 del GDOT, Oficina de Ingeniería del Área de Cobb, 1269 Kennestone Circle, Marietta, GA 30066.

Además, puede solicitar un DVD de la Reevaluación Ambiental visitando el sitio web y haciendo clic en el tabulador "Contact Us" (comuníquese con nosotros); o llamando a nuestra línea de asistencia permanente al (404) 377-4012, o enviando un correo electrónico a la dirección [nwcpcomments@projectsolve-mail.com](mailto:nwcpcomments@projectsolve-mail.com). Puede solicitar copias impresas comunicándose con Darryl VanMeter en el Departamento de Transporte de Georgia al número de teléfono o dirección electrónica que figuran en el reverso de este boletín informativo.

Habrá un periodo de comentarios públicos de diez (10) días que comienza el 20 de marzo de 2013, además de la Reevaluación disponible. Podrá enviar sus comentarios por correo electrónico, teléfono o correo a los contactos enumerados en el reverso de este boletín informativo. Para ser incluido en el registro oficial del proyecto, por favor envíe sus comentarios antes del 30 de marzo de 2013.

## El concepto del Proyecto del Corredor Vial Noroeste

El proyecto incluye la adición de un sistema de carriles con acceso controlado a las carreteras I-75 e I-575. Se cobraría peaje en estos carriles para ayudar a manejar, o controlar, la demanda de tráfico y ayudar a que el tránsito en los carriles circule sin problemas. Los carriles con acceso controlado serían Carriles Expresos con Sistema de Peaje donde todos los vehículos que los usan deberían pagar, excepto por los usuarios registrados exentos, como por ejemplo, vehículos de emergencia, de transporte público y militares. Los nuevos carriles con acceso controlado serán reversibles para reducir la congestión de tránsito en la






dirección de mayor demanda, por ejemplo, en sentido sur durante las horas pico de la mañana y en sentido norte durante las horas pico de la tarde.

Las características del proyecto incluyen:

- Dos nuevos carriles reversibles con acceso controlado y pago de peaje sobre estructuras elevadas o paredes sobre el lado oeste de la carretera I-75 entre Akers Mill Road y la I-575.
- Un único carril reversible con pago de peaje que continúa hacia el norte de la I-75 desde el cruce de las carreteras I-75 e I-575 hasta apenas pasar Hickory Grove Road.
- Un único carril reversible con acceso controlado y pago de peaje que continúa hacia el norte de la carretera I-575 desde el cruce I-75/I-575 hasta un punto al norte de Ridgewalk Parkway y al sur del cruce de Sixes Road.
- Seis nuevos cruces de carriles con acceso controlado en la carretera I-75 construidos en los siguientes puntos: I-285, Terrell Mill Road, Roswell Road, I-575, Big Shanty Road y Hickory Grove Road.
- Tres pares de rampas de acceso sobre la I-575 construidas cerca de los cruces de tránsito general ya existentes en Barrett Parkway, Shallowford Road y Sixes Road. Estas rampas permiten el ingreso del tránsito a los carriles generales para incorporarse al nuevo carril reversible con peaje en el camellón de la carretera.

## ¿Cuál es la siguiente etapa?

Como próximo paso del proceso de protección del medio ambiente, se espera que la Administración Federal de Carreteras (FHWA, en inglés) tome una decisión sobre el concepto del proyecto, conocida como Registro de Decisión (ROD), en el segundo trimestre de 2013. El ROD identificará las alternativas consideradas, incluida la de no construir; la alternativa seleccionada; enumerará y describirá todas las medidas necesarias para minimizar los impactos para el medio ambiente, las personas y las propiedades y contendrá los comentarios recibidos desde la publicación de la FEIS y las respuestas.

También continuará el proceso para contratar socios privados que creen el diseño final, construyan y financien el proyecto, para lo cual el GDOT revisará las ofertas de la lista corta de tres finalistas en el verano de 2013. Se prevé comenzar con el diseño final del proyecto en el año 2013 y con la construcción en 2014. Los carriles con acceso controlado podrían abrirse al tránsito ya en la primavera de 2018 

## ¡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:  
nwcpccomments@projectsolvemail.com

Página electrónica: [www.nwcproject.com](http://www.nwcproject.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, 19th Floor  
Atlanta, Georgia 30308

## SIGLAS

- ARC:** Comisión Regional de Atlanta
- ETL:** Carriles Expresos con Sistema de Peaje
- FEIS:** Declaración del Impacto Ambiental Final
- FHWA:** Administración Federal de Carreteras
- GDOT:** Departamento de Transporte de Georgia
- GDNR:** Departamento de Recursos Naturales de Georgia
- Carriles HOV:** Carriles para vehículos con múltiples pasajeros
- P3:** Proyecto conjunto de los sectores público y privado
- ROD:** Registro de decisiones
- USFWS:** Servicio de Vida Silvestre y Pesca de los Estados Unidos

## RESUMEN DE LA REEVALUACIÓN AMBIENTAL DE IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES (los cambios o las adiciones a los impactos publicados en la FEIS se destacan en color rojo)

Impacto	Alternativa seleccionada
Adquisiciones y desplazamientos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>14</b> (13) adquisiciones completas y <b>65</b> (63) parciales, lo que totaliza <b>79</b> (76) adquisiciones.</li> <li>• 6 propiedades residenciales y 8 comerciales, incluidos 12 negocios.</li> </ul>
Uso de tierras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Respeto de las políticas de planificación de ARC y los planes/políticas locales.</li> </ul>
Población y empleo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las adquisiciones residenciales y comerciales darían como resultado el desplazamiento estimativo de 15 personas y 33 empleados.</li> </ul>
Impactos económicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de aproximadamente \$105,000 en impuestos a la propiedad debido a las adquisiciones.</li> </ul>
Vecindarios e instalaciones comunitarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los efectos sobre la comunidad se limitarían a un reducido número de vecindarios adyacentes a la carretera, fundamentalmente ubicados hacia el oeste de la I-75 en la zona de Marietta. Los efectos incluyen el posible aumento en el nivel de ruidos.</li> <li>• Las molestias se darían sobre los confines de los vecindarios existentes, de modo que no habrá cambios sustanciales a la cohesión.</li> <li>• No habrá efectos sobre las instalaciones comunitarias ni la cohesión en ninguno de los vecindarios a lo largo del corredor del proyecto.</li> </ul>
Justicia ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de 5 (de 6 en total) parcelas residenciales y 7 comerciales ubicadas en vecindarios de minorías y de bajos ingresos.</li> <li>• Desplazamiento de 15 personas, 12 negocios y 33 empleados en vecindarios de minorías y de bajos ingresos.</li> <li>• Aunque habrá un impacto adverso como resultado de las adquisiciones de propiedades, no será desproporionalmente alto.</li> <li>• Aunque los efectos del peaje son adversos, no son desproporionalmente altos.</li> </ul>
Seguridad y protección	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se mejorarían los tiempos de respuesta en casos de emergencia.</li> </ul>
Calidad visual y estética	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencial de generar impactos visuales menos sustanciales a los observadores de la carretera desde los usos de tierras adyacentes, pero no fuera de contexto con el actual trazado de la autopista.</li> <li>• El uso de terminaciones estéticas, tratamientos y paisajismo puede introducir un cambio positivo en el corredor al crear un elemento visual potencialmente unificador a lo largo de la carretera para ambas vistas desde el camino y vistas del camino desde las propiedades y caminos adyacentes.</li> </ul>
Zonas verdes y otras propiedades de la Sección 4 (f)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ningún impacto sobre el área recreativa nacional del río Chattahoochee, parque Olde Rope Mill o un campo de baloncesto en el vecindario de Deer Run.</li> <li>• Las zonas verdes no requieren derechos de paso ni servidumbres.</li> <li>• Los impactos temporarios de la construcción se producirán en la senda Bob Callan Trail, pero no se prevén impactos negativos permanentes. Dado que el sendero es un recurso de la Sección 4(f) y el proyecto causaría impactos temporarios en éste, es necesario que el proyecto cumpla con el requisito para la aprobación de la Sección 4(f) conforme al Artículo 774.13(d).</li> <li>• No impediría la futura construcción de ninguno de los senderos programados o propuestos dentro del área de estudio.</li> </ul>
Recursos históricos y arqueológicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se comprometerían los recursos históricos.</li> <li>• No se comprometerían los recursos arqueológicos.</li> </ul>
Calidad del aire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se prevé violar los niveles actualmente aplicables de NAAQS. No tendría un impacto significativo en la calidad del aire regional y los niveles de aire tóxico procedente de fuentes móviles, por comparación con la Alternativa de No Construir.</li> <li>• El proyecto se encuentra en un área de incumplimiento para ozono PM<sub>2.5</sub>. Según los resultados del proceso de consulta entre distintas entidades, se determinó que el proyecto no compromete la calidad del aire ni se requiere análisis cuantitativo de los puntos calientes.</li> </ul>
Ruido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A lo largo de la carretera I-75, el ruido del tránsito afectaría aproximadamente <b>1.639</b> (1.451) sitios de categoría B de actividad, <b>482</b> (467) sitios de categoría C de actividad y <b>411</b> (59) sitios de categoría E de actividad.</li> <li>• A lo largo de la carretera I-575, el ruido del tránsito afectaría <b>198</b> (139) sitios de categoría B de actividad y <b>34</b> (19) de categoría C de actividad.</li> </ul>
Geología y tierras	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ningún impacto.</li> </ul>
Ecosistemas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ningún efecto sobre <b>23</b> (10) especies amenazadas y en peligro.</li> <li>• “Puede afectar la especie Cherokee darter y <b>las especies de murciélagos de Indiana y grises</b> pero es poco probable que lo haga”.</li> <li>• No hay efectos adversos de importancia para los peces de las especies <i>Cyprinella callitaenia</i>, <i>Notropis hypsilepis</i>, <i>Hybopsis lineapunctata</i> y <i>Elliptio arctata</i> y el cangrejo de río Chattahoochee.</li> </ul>

**RESUMEN DE LA REEVALUACIÓN AMBIENTAL DE IMPACTOS AMBIENTALES POTENCIALES**  
(los cambios o las adiciones a los impactos publicados en la FEIS se destacan en color rojo)

Impacto	Alternativa seleccionada
Recursos de agua	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3309</b> (3025) pies lineales (922 metros) de corrientes impactadas.</li> <li>• 17 acres (6,89 hectáreas) de planicies aluviales de 100 años impactadas.</li> <li>• <b>0.0</b> (0.3) acres (1.214 m2 ) de pantanos impactados.</li> <li>• Se requiere CLOMR y LOMR para el cruce de Hope Creek y Rottenwood Creek.</li> </ul>
Materiales peligrosos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Once parcelas potencialmente contaminadas de mediana intensidad se ubican a lo largo de la carretera I-75.</li> <li>• De estas once parcelas de mediana intensidad, <b>4</b> (8) parcelas podrían verse afectadas por la potencial compra de derechos de paso y servidumbres de construcción.</li> </ul>
Impactos de la construcción	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impactos de corto plazo relacionados con el ruido, la calidad visual, el polvo, el acceso de vehículos y la calidad del agua.</li> <li>• <b>1,3</b> 0.7 millas (1.127 metros) de cercenamientos longitudinales a amortiguadores vegetales de 25 pies (7,62 metros) como resultado de las actividades de construcción.</li> </ul>
Efectos indirectos y acumulativos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No existen efectos indirectos ni acumulativos.</li> </ul>