

FOLHA DE DADOS DO PROJETO

Projeto do Corredor Noroeste (I-75/I-575)

Estudos ambientais complementares foram concluídos no Corredor Noroeste

A equipe do projeto concluiu uma Reavaliação Ambiental para documentar as mudanças e quaisquer impactos das mudanças no Projeto do Corredor Noroeste desde a publicação do Relatório Definitivo de Impacto Ambiental (FEIS) em outubro de 2011.

Desde a publicação do FEIS, houve alterações na entrega do projeto e processo de aquisição em relação ao financiamento, operações, manutenção e cobrança de pedágio. Anteriormente, o projeto era para ser entregue sob uma estratégia de concessão de pedágio a longo prazo. Em troca, os investidores, não o Estado, arrecadariam o pedágio nas faixas preferenciais novas e iriam reter algum controle sobre as futuras melhorias no Corredor. Sob a nova abordagem proposta, o setor privado irá contribuir com uma quantidade reduzida de financiamento inicial e será responsável pela elaboração e execução do projeto, sob a supervisão do Estado. A responsabilidade pelas operações, manutenção, pedágio e financiamento a longo prazo será retida pelo Estado.

Além disso, a Comissão Regional de Atlanta (ARC) atualizou o seu plano de transporte de longo alcance e modelo de transporte de *Envision 6 para o PLANO 2040* e novas espécies de animais e plantas foram adicionadas nas listas federais e estaduais de fauna e flora ameaçadas e em perigo.

Como parte da Reavaliação Ambiental, os recursos ambientais documentados anteriormente no FEIS foram reanalisados para determinar se quaisquer dados/impactos foram alterados. Mudanças nas seguintes áreas foram documentadas na Reavaliação Ambiental:

- Entrega do projeto e processo de aquisição
- Possível realocação
- Justiça Ambiental (Título VI/Mandado Executivo 12898)
- Impacto econômico
- Águas Estaduais e Federais
- Espécies protegidas
- Ruído
- Qualidade de ar
- Locais de resíduos perigosos
- Tráfego

A Reavaliação Ambiental também contém uma lista atualizada de compromissos ambientais que serão implementados para o projeto. Um compromisso ambiental é uma medida que o Departamento, uma agência local, e/ou o elaborador do projeto se compromete a implementar a fim de evitar, minimizar, e/ou amenizar um impacto ambiental real ou potencial. Especificamente, a tabela relaciona cada compromisso ambiental ou exigência feita para o projeto; identifica como cada compromisso será cumprido; e documenta a conclusão de cada compromisso. A tabela garante que todos os impactos conhecidos sejam documentados e mitigação será oferecida.

Resultados da Reavaliação Ambiental

Através do processo de Reavaliação Ambiental, descobriu-se que há algumas mudanças nos impactos ambientais listados no FEIS. No entanto, as alterações não são tão significativas que as conclusões no FEIS precisem ser modificadas. O conceito do projeto, conforme descrito no FEIS e na página 3 deste boletim permanece o mesmo. O texto abaixo descreve os destaques da Reavaliação Ambiental. Uma tabela do resumo inserida neste boletim detalha todos os impactos do projeto proposto. Valores atualizados com base nos resultados da Reavaliação Ambiental estão anotados em vermelho na tabela.

Espécies Protegidas

No verão de 2012, o Departamento de Pesca e Vida Selvagem dos EUA (US Fish and Wildlife Service - USFWS) ampliou a área de nidificação e caça do morcego Indiana considerado em perigo de extinção no âmbito federal e a caça do morcego cinza para incluir o Condado de Cherokee, na Geórgia. Duas espécies de plantas protegidas em âmbito federal, a pequena amphianthus ameaçada e a Xyris tennesseensis em perigo também foram listadas pelo USFWS. Além disso, uma espécie de ave protegida pelo Estado, o pardal Henslow, foi listado pelo Departamento de Recursos Naturais da Geórgia (GDNR) – Divisão de Recursos da Vida Selvagem como existente próximo da área do projeto.

Pesquisas foram realizadas para determinar a presença das espécies na área do projeto, e se elas seriam afetadas pelo Projeto do Corredor Noroeste (NWCP). Embora nenhum morcego Indiana ou cinza tenha sido capturado, foi concluído que a área possui um habitat adequado. A pesquisa concluiu que o projeto proposto poderá afetar os morcegos Indiana e cinza, entretanto sem causar efeito adverso neles. Não foi encontrado habitat adequado para a amphianthus e nem tampouco para a Xyris tennesseensis, assim como para o pardal Henslow, e a conclusão foi de que o projeto não teria efeito algum sobre elas.



Morcego Indiana

Adam Mann, Soluções e Inovações Ambientais

Tráfego

A análise de tráfego para o FEIS foi feita com os dados do Plano de Transporte Regional Envision 6 da Comissão Regional de Atlanta (ARC) e modelo de previsão de demanda de viagens. Este plano foi atualizado em 2011. O novo plano de transporte regional, referido como Plano de Transporte Regional 2040, foi aprovado pela ARC em 27 de julho de 2011. O volume de tráfego em geral, com exceção do volume de caminhões, é mais baixo no Corredor Noroeste usando o modelo do Plano 2040 do que foi previsto na análise de tráfego apresentada no FEIS usando o modelo Envision6.

Ruído

Usando o volume de tráfego previsto pela ARC para o novo plano de transporte regional, o possível impacto de ruído da NWCP foi reavaliado. Como resultado da nova análise de impacto de ruído, foi identificado um número maior de impacto a imóveis ao longo do corredor do projeto. O principal motivo pelo acréscimo é devido ao maior volume de tráfego de caminhões projetado com o modelo de tráfego do PLANO 2040. O estudo também identificou a necessidade de mais três barreiras contra ruídos ao longo da I-75, totalizando trinta e quatro barreiras contra ruídos propostas para a I-75 e nove para a I-575. De acordo com a política do Departamento de Transporte da Geórgia (GDOT), será coordenado com os proprietários de imóveis e inquilinos identificados como sendo elegíveis para receber as novas barreiras propostas para que suas sugestões sejam recolhidas. Oportunidades para coletar sugestões dos proprietários de imóveis e inquilinos vai continuar se a Alternativa de Construção for selecionada e o projeto avançar para o design final.

Ar

A Reavaliação também reexaminou o possível impacto na qualidade do ar usando o volume de tráfego do PLANO 2040. Os resultados da análise foram semelhantes aos do FEIS. Especificamente, o projeto:

- não deve causar infração dos Padrões de Qualidade de Ar Ambiental Nacional (National Ambient Air Quality Standards - NAAQS) aplicáveis;
- não é um projeto de preocupação com a qualidade do ar para partículas como determinado pelo processo de consulta entre agências; e
- não teria impacto significativo sobre a qualidade do ar regional e níveis de fonte móvel de tóxicos no ar em comparação com a alternativa de não construção.

Como analisar e comentar sobre a Reavaliação Ambiental

A Reavaliação Ambiental encontra-se disponível no site do projeto, www.nwcpproject.com e nas seguintes bibliotecas da área, Departamento de Serviços Ambientais, e escritórios distritais do Departamento:

- 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 Cherokee Area Engineer's Office (Departamento de Engenharia da Área de Cherokee - Distrito 6 do GDOT), localizado na 874 Peoples 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 (Departamento de Engenharia da Área de Cobb - Distrito 7 da GDOT), localizado no 1269 Kennestone Circle, Marietta, Geórgia 30066

Você pode também solicitar um DVD da Reavaliação Ambiental clicando em "Contact Us" no website; telefonando para a nossa linha de atendimento e deixar uma mensagem no (404) 377-4012 ou via email para nwcpcomments@projectsolvemail.com. Cópias impressas podem ser solicitadas contatando Darryl VanMeter no Departamento de Transporte da Geórgia utilizando o número de telefone ou email no verso deste boletim.

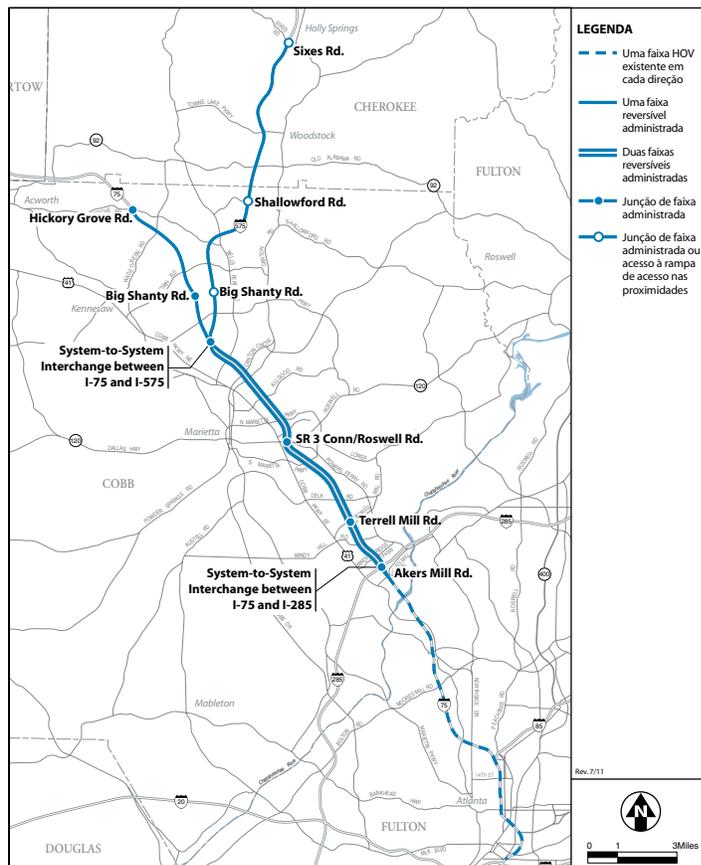
Um período de dez (10) dias para comentários do público começa a partir do dia 20 de março de 2013 acompanhado da disponibilidade da Reavaliação Ambiental. Você pode submeter seus comentários por email, telefone ou correio por meio das informações para contato listadas no verso deste boletim. Para que sejam incluídos na documentação oficial do projeto, favor submeter seus comentários até o dia 30 de março de 2013.

O Conceito do Projeto do Corredor Noroeste

O projeto inclui a adição de um sistema de faixas preferenciais na I-75 e I-575. As faixas terão pedágio para ajudar a gerenciar ou controlar a demanda e manter o fluxo livre nas mesmas. As faixas preferencias seriam Faixas Expressas de Pedágio onde veículos usando a faixa pagariam, exceto os usuários registrados isentos como socorristas, transporte público e veículos militares. As novas faixas preferenciais seriam reversíveis para ajudar 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 seguiria sentido norte.

Características do projeto incluem:

- Duas novas faixas reversíveis preferenciais com pedágio em estruturas elevadas ou paredes no lado oeste da I-75 entre a Akers Mill Road e a I-575.





- Uma faixa única reversível preferencial com pedágio continuando no sentido norte na I-75 a partir da interligação da I-75/I-575 até um pouco além da Hickory Grove Road
- Uma faixa única preferencial continuando no sentido norte na I-575 a partir da interligação I-75/I-575 até um ponto ao norte da Ridgeway Parkway e sul do cruzamento da Sixes Road
- Seis viadutos com novas faixas preferenciais na I-75, construídos nos seguintes locais: I-285, Terrell Mill Road, Roswell Road, I-575, Big Shanty Road e Hickory Grove Road
- Três pares de rampas de acesso construídos próximos das interligações existentes de uso geral na Barrett Parkway, Shallowford Road e Sixes Road. As rampas de acesso permitem que o tráfego nas faixas internas de uso geral possam acessar a nova faixa reversível com pedágio no canteiro do meio da rodovia.



Criação por um artista do Sistema Elevado de Faixas Preferenciais na Windy Hill Road

O que vem a seguir?

Como a próxima etapa no processo ambiental, a determinação sobre o conceito do projeto, conhecida como Registro da Decisão (ROD), tem previsão de ser emitida pela Administração Rodoviária Federal (FHWA) no segundo trimestre de 2013. O ROD identificará as alternativas consideradas, inclusive a de não construção; a alternativa selecionada; irá listar e descrever quaisquer medidas necessárias para minimizar os efeitos aos ambientes naturais, humanos e construídos, e terá os comentários recebidos desde a publicação do Relatório Definitivo de Impacto Ambiental e as respostas.

O processo de contratação de parceiros privados para o design final, construir e financiar o projeto também terá continuidade com o Departamento de Transporte da Geórgia (GDOT) que analisará as propostas de uma pequena lista de três finalistas no verão de 2013. Prevê-se que a elaboração do projeto final comece em 2013 e a construção em 2014. As faixas preferenciais poderão estar abertas ao tráfego na primavera de 2018 🇺🇸

Se envolva!

Para receber as atualizações do projeto, inscreva-se na lista para correspondência ou envie seus comentários:

Telefone para mensagens: (404) 377-4012

Email: nwcpcomments@projectsolvemail.com

Website: www.nwcpproject.com

Para submeter seus comentários por escrito, ou para obter maiores 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, 19th Floor
Atlanta, Georgia 30308

SIGLAS

ARC: Comissão Regional de Atlanta

ETL: Faixas Expressas de Pedágio

FEIS: Relatório Definitivo de Impacto Ambiental

FHWA: Administração Rodoviária Federal

GDOT: Departamento de Transporte da Geórgia

GDNR: Departamento de Recursos Naturais da Geórgia

HOV Lanes: Faixas para veículos com alta lotação

P3: Parceria Pública-Privada

RFQ: Solicitação de Qualificações

RFP: Solicitação de Propostas

ROD: Registro da Decisão

SRTA: Departamento de Rodovias Estaduais e de Pedágio

USFWS: Departamento de Pesca e Vida Selvagem dos EUA

RESUMO DA REAVALIAÇÃO AMBIENTAL DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

(mudanças ou adições ao impacto publicado no FEIS estão destacadas em vermelho)

Impacto	Alternativa selecionada
Aquisições e deslocamentos	<ul style="list-style-type: none"> • 14 (13) aquisições totais e 65 (63) parciais, totalizando 79 (76) aquisições. • 6 propriedades residenciais e 8 comerciais, inclusive 12 empresas.
Uso das terras	<ul style="list-style-type: none"> • Apoia as políticas de planejamento ARC e políticas assim como os planos locais.
População e emprego	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisições residenciais e empresariais resultariam no deslocamento estimado de 15 pessoas e 33 funcionários.
Impactos económicos	<ul style="list-style-type: none"> • Redução anual aproximada de US\$105.000 em imposto predial devido a aquisições.
Vizinhanças e instalações comunitárias	<ul style="list-style-type: none"> • Os efeitos na comunidade seriam limitados a um pequeno número de vizinhanças próximas à rodovia, localizado principalmente ao oeste da I-75 na região de Marietta. Os efeitos incluem um possível aumento no nível de ruído. • Os transtornos seriam nos limites das vizinhanças existentes, portanto não ocorrerá nenhuma alteração substancial na coesão. • Sem efeitos nas instalações comunitárias ou coesão em áreas ao longo do projeto do corredor.
Justiça ambiental	<ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de 5 (de 6 no total) imóveis residenciais e 7 comerciais localizadas em áreas com minorias e de baixa renda. • Deslocamento de 15 pessoas, 12 empresas e 33 funcionários em áreas com minorias e de baixa renda. • Efeito adverso porém não desproporcionalmente alta resultante das aquisições de imóveis. • Efeito adverso porém não desproporcionalmente alto devido a arrecadação de pedágio.
Segurança	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria nos tempos de resposta a emergências.
Qualidade visual e estética	<ul style="list-style-type: none"> • Potencial para produzir impactos visuais menores para observadores da estrada a partir do uso de terrenos vizinhos, mas não fora do contexto ambiental da rodovia existente. • O uso de acabamentos, tratamento e paisagismo estéticos podem produzir uma mudança positiva no corredor criando um possível elemento visual unificador ao longo da rodovia tanto para vista da rodovia quanto das propriedades e ruas adjacentes.
Áreas verdes e imóveis da Seção 4	<ul style="list-style-type: none"> • Sem impacto na Área de Recreação do Rio Chattahoochee, Parque Olde Rope Mill ou no campo de beisebol da vizinhança Deer Run. • Não seria necessário conceder direito de passagem para a realização de melhorias. • Poderia haver impactos temporários na trilha Bob Callan, entretanto não há previsão de impactos adversos permanentes. Pela trilha ser um recurso da Seção 4(f) e pelo fato de o projeto trará impacto temporário nela, o projeto teria de cumprir com os requerimentos de aprovação da Seção 4(f) com base na Seção 774,13(d). • Não impediria a construção futura de quaisquer trilhas programadas ou propostas dentro da área do estudo.
Recursos históricos e arqueológicos	<ul style="list-style-type: none"> • Nenhum recurso histórico afetado. • Nenhum recurso arqueológico afetado.
Qualidade do ar	<ul style="list-style-type: none"> • Não deve infringir os níveis atuais da NAAQS aplicáveis. Não teria impacto significativo sobre a qualidade do ar regional e níveis de fonte móvel de tóxicos no ar em comparação com a alternativa de não construção. • O projeto é em uma área que não está dentro dos padrões de qualidade de ar. Com base nos resultados do processo de consulta interdepartamental, foi determinado que o projeto não gera receio quanto a qualidade do ar e uma análise quantitativa da área não é necessária.
Ruído	<ul style="list-style-type: none"> • Ao longo da I-75, o ruído do tráfego rodoviário afetaria aproximadamente 1.639 (1.451) locais de atividades da Categoria B, 482 (467) locais de atividades da Categoria C e 411 (59) locais de atividades da Categoria E. • Ao longo da I-575, o ruído do tráfego rodoviário afetaria 198 (139 locais de atividades da Categoria B e 34 (19) locais de atividades da Categoria C.
Geologia e Solo	<ul style="list-style-type: none"> • Sem impacto.
Ecosistemas	<ul style="list-style-type: none"> • Ausência de efeito negativo em 23 (10) espécies ameaçadas e em perigo. • “Pode causar um certo impacto, mas é improvável que afete negativamente” o morcego Indiana, morcego cinza e peixe da espécie Cherokee darter. • “Ausência de efeito negativo significativo” em peixes das espécies <i>Cyprinella Callitaeni</i>, <i>Notropis Hyspilepis</i> e <i>Hybopsis Lineapunctat</i> da família <i>Cyprinidae</i>, <i>moluscos Elliptio Arctata</i> e espécie de lagostim do rio Chattahoochee.

RESUMO DA REAVALIAÇÃO AMBIENTAL DE POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS

(mudanças ou adições ao impacto publicado no FEIS estão destacadas em vermelho)

Impacto	Alternativa selecionada
Recursos hídricos	<ul style="list-style-type: none"> Um pouco mais 1.000 metros lineares (cerca de 900) de riachos afetados. Cerca de 7 hectares de planícies aluviais centenárias afetadas. 0.0 (0.3) hectares de área inundável afetada. CLOM e LOMR necessárias para cruzamento do Hope Creek e Rottenwood Creek (CLOMR: Carta Condicional de Revisão do Mapa; LOMR: Carta de Revisão do Mapa)
Materiais perigosos	<ul style="list-style-type: none"> 11 terrenos com possível contaminação localizados ao longo da I-75. Destes 11 terrenos classificados como de pouca contaminação, 4 (8) poderiam ser afetados por compra e construção de servidão de passagem.
Impactos de construção	<ul style="list-style-type: none"> Impactos de curto prazo relativos a ruído, qualidade visual, poeira, acesso de veículos e qualidade da água. Um pouco mais de 2 (1) quilômetro de invasão longitudinal para 7,62 metros de zona de transição de vegetações como resultado de atividades de construção.
Efeitos indiretos e cumulativos	<ul style="list-style-type: none"> Ausência de efeito indireto ou cumulativo adverso.