

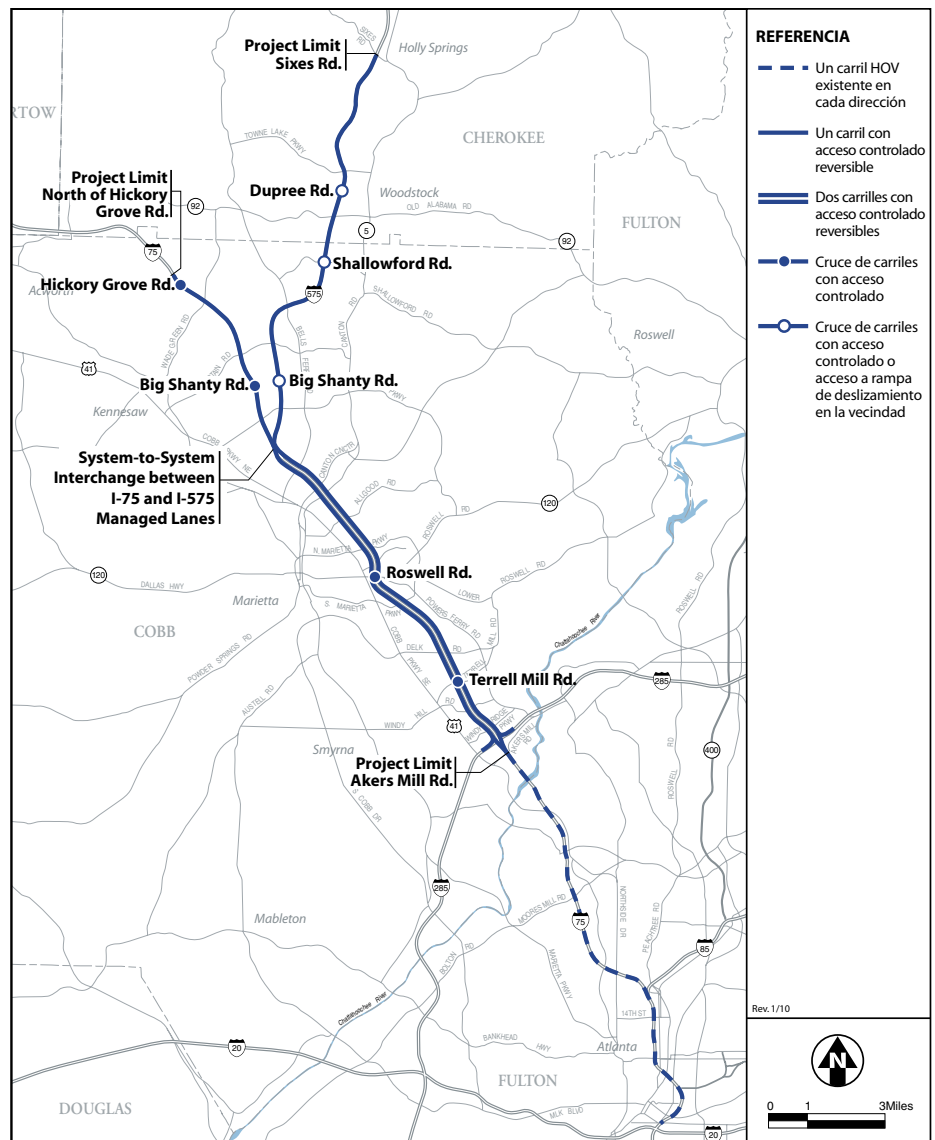


NOTICIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL NOROESTE

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

¡El Proyecto del Corredor Vial Noroeste sigue adelante!

El Departamento de Transporte de Georgia (GDOT), en colaboración con la Dirección Vial Federal (Federal Highway Administration, FHWA), sigue su campaña para finalizar la Declaración del Impacto Ambiental (EIS) para el Proyecto del Corredor Vial del Noroeste (I-75/I-575). La Declaración del Impacto Ambiental preliminar (DEIS, por su sigla en inglés) se terminó en abril de 2007 y se presentó al público en una serie de sesiones abiertas informativas. En el periodo de comentarios públicos que siguió a la publicación de la DEIS, se recibieron muchos comentarios que expresaban una inquietud sobre la magnitud y el alcance del proyecto, sus impactos potenciales y su factibilidad económica. La DEIS, así como un catálogo completo de los comentarios, están disponibles en la página electrónica del proyecto, www.nwcproject.com, en la sección Archival (Archivo).



En respuesta a estos comentarios, GDOT decidió a comienzos de 2009 reorientar el proyecto y formular una alternativa de costos reducidos que esté mejor alineada con la opinión de los interesados y las limitaciones presupuestarias. Como parte del plan, GDOT continuará analizando la adición de un sistema de carriles con acceso controlado en las carreteras I-75 y I-575. El sistema de autobuses de tránsito rápido (BRT),



junto con las instalaciones de servicio, y los carriles exclusivos para camiones ya no se incluyen como parte del proyecto. Estos cambios dan como resultado un perfil de proyecto reducido, con menores costos e impactos ambientales menos graves, aunque abordan el objeto y la necesidad originales del proyecto.

Un carril con acceso controlado es aquel que utiliza un factor operativo o de diseño para aumentar la eficiencia, por ejemplo, un carril para vehículos con múltiples pasajeros (HOV, por su sigla en inglés). Un análisis evaluará la adición de un sistema de dos o tres carriles reversibles con acceso controlado en la carretera I-75 y la adición de un solo carril con acceso controlado en la carretera I-575. Una descripción completa de las alternativas se incluye en este boletín informativo. Los límites del proyecto continuarán siendo los mismos, de Akers Mill a Hickory Grove Road en la I-75, y de I-75 a Sixes Road en la I-575.

De acuerdo con el asesoramiento de la FHWA, GDOT y el equipo del proyecto continuarán analizando los conceptos revisados del proyecto a través de una Declaración del Impacto Ambiental Preliminar Suplementaria (SDEIS, por su sigla en inglés). La SDEIS es obligatoria debido al alcance de las revisiones de las alternativas del proyecto. Una sesión abierta informativa sobre la SDEIS, que explica los cambios y la evolución del proyecto, está planeada provisoriamente para fines del verano de 2010. Se prevé que este documento estará terminado a fines de 2010, y que el Registro de la Decisión estará finalizado a fines de año. Después de esto, se puede preparar el proyecto para la construcción.

Las alternativas revisadas bajo consideración

De acuerdo con el proceso ambiental federal, la Declaración del Impacto Ambiental del Proyecto del Corredor Vial del Noroeste debe evaluar un conjunto de alternativas y sus impactos afines para alcanzar un consenso sobre la Alternativa Preferida Localmente (LPA, por su sigla en inglés). Las alternativas refinadas, basadas en el perfil reducido del sistema de carriles con acceso controlado, que se consideran en este momento son las siguientes:

- **Alternativa de no construir:** Esta alternativa describe lo que ocurriría si no se construyera el proyecto. Además sirve como una línea de base comparativa para la evaluación de impactos.
- **Concepto A** – Este es el sistema refinado que resulta de la eliminación de los carriles exclusivos para camiones y el sistema de autobuses de tránsito rápido (BRT) propuesto originalmente. Sería una construcción con dos carriles en cada dirección en el centro del sistema en la carretera I-75 desde I-285 hasta I-575. Al norte del cruce de las carreteras I-75/I-575, la alternativa consistiría en un carril con acceso controlado en cada dirección en el camellón tanto en la I-75 como en la I-575.
- **Concepto B-1** – Este sistema proveería dos carriles reversibles con acceso controlado en la carretera I-75 entre I-285 e I-575. Al norte del cruce de las carreteras I-75/I-575, se proveería un carril con acceso controlado en las carreteras I-75 e I-575. Los cruces de los carriles con acceso controlado en las carreteras I-75 e I-575 se reducirían a siete y cinco, respectivamente.
- **Concepto B-2** – Este sistema también ofrecería dos carriles reversibles con acceso controlado en la carretera I-75 entre I-285 e I-575. Sin embargo, al norte del cruce de las carreteras I-75/I-575, habría un carril con acceso controlado en las carreteras I-75 e I-575 pero los cruces de los carriles con acceso controlado en la carretera I-575 serían reemplazados por un sistema de caminos de acceso para dar acceso a/desde el carril con acceso controlado en el camellón. Habría tres puntos de acceso en cada dirección en la ruta I-575.
- **Concepto C** – Este sistema ofrecería tres carriles reversibles con acceso controlado en la carretera I-75 entre I-285 e I-575. Al norte del cruce de las carreteras I-75/I-575, habría un carril con acceso controlado en la I-75, y en la I-575 habría dos carriles con acceso controlado desde la I-75 a Big Shanty Road y un carril con acceso controlado desde Big Shanty Road hasta Sixes Road. Los cruces de los carriles con acceso controlado en las carreteras I-75 e I-575 continuarían siendo básicamente los mismos que en el sistema propuesto en la DEIS.

Como parte de las cuatro alternativas que se evalúan, el proyecto demandará opciones de vías con peaje para los cuatro carriles con acceso controlado. Existen diversas variaciones de carriles de vehículos con múltiples pasajeros con sistema de peaje (HOT, por su sigla en inglés) que se están evaluando, incluidos requisitos variantes de vehículos con pasajeros y opciones de tarifas según el nivel de congestión. Los peajes se utilizarán como un medio para administrar la cantidad de usuarios que utilizan el sistema de tránsito en ciertos momentos del día, para brindar todo el tiempo un alto nivel de servicio en los carriles con acceso controlado. El costo del peaje variará de acuerdo con el nivel de congestión. Por ejemplo, el peaje sería más costoso en horas pico que en otras del día. Además, el uso de los ingresos de los peajes contribuirá a aprovechar otros beneficios, como por ejemplo complementar los costos de capital de las carreteras, operar y mantener las construcciones, brindar servicio al cliente, etc.

Se prevé que los peajes para los carriles con acceso controlado se cobrarían electrónicamente sin utilizar cabinas; sin embargo, los detalles específicos de la tecnología de peaje no se han determinado hasta ahora.

Participación de los interesados y el público

Un aspecto importante del proceso SDEIS es la consulta y la coordinación con las partes potencialmente afectadas por el proyecto. Durante la preparación de la DEIS, GDOT y el equipo del proyecto dedicaron esfuerzos especiales para recabar opiniones de numerosos grupos de electores. En el futuro, seguiremos con estas iniciativas mientras nos esforzamos por comunicar los cambios al proyecto y recabar opiniones.



Los ciudadanos y el personal en una reunión comunitaria en los apartamentos Las Colinas.

Para ello, hemos creado una nueva página electrónica que contiene información sobre el proyecto revisado, www.nwcpproject.com. Aún se puede acceder a la página electrónica anterior y, por ese motivo, todos los documentos históricos y materiales del proyecto están disponibles. Los comentarios y las preguntas se pueden dirigir en forma electrónica en dicha página y también, enviando un mensaje electrónico a la dirección: nwcpcomments@project-solve.com. Se pueden enviar comentarios y hacer preguntas por teléfono llamando a la línea de asistencia permanente del proyecto al (404) 377-4012.

Preste atención a los boletines informativos como éste y los quioscos del proyecto, instalados en los lugares públicos a lo largo del corredor vial. El equipo del proyecto también lanzará una campaña aunada para llegar a las poblaciones que a menudo están poco representadas, como por ejemplo la población de bajos ingresos, las minorías y los grupos no anglohablantes. Al trabajar con organizaciones

de defensoría, servicios sociales e instituciones públicas y religiosas, los materiales del proyecto estarán disponibles en una amplia variedad de grupos y en los idiomas apropiados. Si usted o su organización desean copias de este boletín informativo en otro idioma, por favor comuníquese con la línea de asistencia permanente del proyecto.

El Programa de Asociaciones de los Sectores Público y Privado (P3)

En 2009, la Asamblea Legislativa sancionó un nuevo marco que faculta a GDOT a identificar proyectos de transporte y llamar a licitación de ofertas de compañías privadas para su construcción y prestación. Este marco, conocido como el Programa de Asociaciones de los Sectores Público y Privado, o P3, permite que GDOT aproveche mejor sus recursos limitados utilizando la innovación y los capitales del sector privado.



Es probable que el GDOP no tenga la capacidad financiera para implementar algunos proyectos, debido a su magnitud y costos afines, por su propia cuenta. El Programa P3 permite la realización expeditiva de las mejoras de movilidad tan necesarias que se tardarían años en –o hasta serían imposibles de- llevar a cabo de otra forma.

Conforme a la legislación previa que autorizaba ofertas sin llamado a licitación, Georgia Transportation Partners (GTP) presentó una oferta que fue aceptada por el GDOT para el Corredor Vial del Noroeste. Dicho acuerdo con GTP se terminó desde entonces, pero una parte significativa del trabajo realizado según dicho acuerdo se usará para promover el proyecto de acuerdo con el concepto actual.

El Corredor Vial del Noroeste se identificó como un proyecto prioritario para el Programa P3. GDOT prevé iniciar el proceso de compras publicitando las calificaciones de un equipo P3 postor a comienzos de 2010, y se anticipa que la contratación habrá de finalizar en la primavera del año siguiente. Se prevé que la construcción y la adquisición de la servidumbre de paso podrán comenzar en agosto de 2011. ■

¡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

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 Hancock

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

GLOSARIO

DEIS: Declaración Preliminar del Impacto Ambiental

FEIS: Declaración Definitiva del Impacto Ambiental

FHWA: Secretaría Vial Federal

GDOT: Departamento de Transporte de Georgia

Carriles HOT: Carriles para vehículos con múltiples pasajeros con pago de peaje

Carriles HOV: Carriles para vehículos con múltiples pasajeros

LPA: Alternativa preferida localmente

PPP: Asociación público-privado

SDEIS: Declaración Preliminar del Impacto Ambiental Suplementaria

TOL: Carriles exclusivos para camiones