



5 de febrero del 2015

Gracias por asistir a esta Vista Pública para el proyecto de Reconstrucción de la Intersección del Interestatal 285 con la Ruta Estatal (SR) 400, P.I. Número 0000784. Nuestra meta consiste de dos objetivos: 1) proveerle información sobre el proyecto y 2) darle la oportunidad para que los residentes provean sus comentarios sobre el propuesto proyecto. En este panfleto, usted encontrará la descripción del proyecto, mapa del proyecto, sumario de la declaración de impacto ambiental, y una forma pre-imprimida para radicar comentarios.

Cuando entre a la sala de reunión, por favor observe las exhibiciones graficas del proyecto. Los Representantes del Departamento de Transportación de Georgia (Georgia DOT), quienes estarán visibles mediante sus tarjetas de identificación, estarán disponibles para discutir el proyecto y responder a sus preguntas. No habrá una presentación formal sobre el proyecto.

Esperamos que usted tome la oportunidad para informarle al Georgia DOT de su opinión sobre el proyecto. Enumeradas a continuación, hallará varias maneras de como usted puede proveer comentarios sobre el proyecto. Su opinión es importante para nosotros y si usted provee comentarios, utilizando uno de los métodos indicados a continuación, le responderemos por escrito en los próximos 45 días. Todos los comentarios van a ser parte del archivo oficial del proyecto.

Mientras usted está en esta vista, puede proveer sus comentarios hoy, llenando la tarjeta de comentarios incluida en el panfleto y colocándola en la caja de colección, o, si desea, puede ofrecer su comentario en forma verbal al taquígrafo oficial para que transcriba sus comentarios.

Además **puede proveer sus comentarios antes del domingo, 15 de febrero del 2015** utilizando uno de estos métodos:

- En Línea por www.dot.ga.gov.
 1. Presione en "Public Outreach", bajo el título "Quick Links" en la parte posterior derecha de la página;
 2. En el menú seleccione "Fulton County" y presione en "GO";
 3. Luego seleccione "I-285 at State Route (SR) 400 Interchange Reconstruction";
 4. Por último, presione en "Comment" y siga las instrucciones para dejar su comentario.
- Envié su tarjeta de comentarios por correo postal a: Ms. Hiral Patel, P.E., Georgia Department of Transportation, 600 West Peachtree Street NW, 16th Floor, Atlanta, Georgia 30308.

Los planos, documentos, y graficas del proyecto estarán disponibles para su análisis por diez días después de la vista, ó en línea, en www.dot.ga.gov bajo "Information Center". Copias impresas estarán disponibles en la Oficina de Distrito 7 del Georgia DOT (contáctense con: Kevin Cowan) localizado en 5025 New Peachtree Road, Chamblee, Georgia 30341, y en la Oficina de Servicios Ambientales, ubicada en 600 West Peachtree Street NW, Piso 16, Atlanta, Georgia 30308. Luego del periodo de comentarios públicos de diez días, una copia de todos los comentarios recibidos estará disponible a petición en la dirección de Atlanta antes detallada.

De nuevo, gracias por atender a esta vista. Si tiene alguna pregunta o necesita más información, puede llamar al director del proyecto, Marlo Clowers, al 404-631-1713, o a la analista ambiental, Carla Benton-Hooks, de la Oficina de Servicios Ambientales al 404-631-1415.

Atentamente,

Ms. Hiral Patel, P.E.
Administradora Ambiental Estatal
Departamento de Transportación de Georgia

Por qué estamos aquí: El proyecto propuesto de la intersección de la I-285 con la SR 400 tiene como objetivo:

- Reducir considerablemente la cantidad de entrecruces que ocurren en la I-285 y en las áreas adyacentes de la intersección de la I-285 con la SR 400. Estos entrecruces causan conflictos cuando vehículos se tratan de mover entre uno o más carriles distintos simultáneamente. Los carriles existentes cuentan con espacios reducidos y estrechos, tales como los de (Roswell Road, Glenridge Drive, SR 400, Peachtree Dunwoody Road, y Ashford Dunwoody Roads). Los entrecruces actuales causan congestión y problemas de seguridad en esas áreas.
- Mejorar la capacidad de las rampas de acceso en la intersección de la I-285 con la SR 400. La capacidad de las rampas de acceso actuales son insuficientes para acomodar la demanda de tráfico y causan congestión al acercarse para el entrelace, los cuales contribuyen a la congestión y a problemas de seguridad.
- Mejorar las deficiencias de la configuración existente en la intersección de I-285 con la SR 400.

Descripción del Proyecto: Las reformas propuestas incluirían la construcción de carriles de distribución (CD) separados por barreras a lo largo de la I-285 y la SR 400, la reconstrucción de rampas existentes, y el ensanche de puentes vehiculares elevados, existentes en áreas de las intersecciones. Nuevas rampas trenzadas, a desnivel (cuando una rampa cruza sobre la otra), serán construidas para eliminar conflictos entre el tráfico de entrada y salida de la SR 400 y el tráfico entrando y saliendo de la intersección de Roswell Road con Ashford Dunwoody Road.

¿Qué son carriles de distribución (CD)?

Un carril de distribución (CD), es un carril con acceso controlado que corre paralelo a una carretera, separando el tráfico directo del tráfico local que está entrando y saliendo de la autopista o sistema interestatal. Los carriles CD típicamente son utilizados para reducir conflictos vehiculares asociados con las intersecciones.

El proyecto propuesto, a lo largo de la I-285, comenzaría al oeste de la Roswell Road y continuaría por una distancia de aproximadamente 4.3 millas, terminando al Este de Ashford Dunwoody Road. El proyecto propuesto, a lo largo de la SR 400, comenzaría al Sur del Glenridge Connector y se extendería hacia el Norte hasta el área del entrelace con Hammond Drive, donde este se conectaría a un proyecto adyacente (Georgia DOT P.I. No.721850). La distancia total de las nuevas estructuras propuestas a lo largo de la SR 400 abarca aproximadamente 1.2 millas.

El propuesto proyecto para la reconstrucción de la intersección de la I-285 con la SR 400 se conectará a un proyecto adyacente de construcción de carriles de distribución del Norte al Sur a lo largo de la SR 400 con Hammond Drive hasta el Norte de Spalding Drive (Georgia DOT P.I. No. 721850). GDOT propone consolidar estos dos proyectos adyacentes en un solo proyecto de diseño, construcción, y financiamiento (DBF), bajo un consorcio del gobierno con firmas privadas (P3). Esto logrará el beneficio de máxima eficiencia, economía y costo efectivo para la región. Bajo este DBF, Georgia DOT concederá contrato a una empresa privada (o un consorcio de empresas privadas) para el diseño, construcción, y financiamiento parcial (o completo) del proyecto. La colección de tarifas de peaje no está propuesta como parte de este proyecto.

Se anticipa que la construcción daría comienzo en el 2016 y las intersecciones reconstruidas estén disponibles para el tráfico en el 2019.



- I-285 Dirección Este
- I-285 Dirección Oeste
- SR-400 Dirección Norte
- SR-400 Dirección Sur

400

Inicio P.I. 721850
Final P.I. 0000784

I-285 Oeste
Salida de Ashford
Dunwoody Road

I-285 Oeste
Salida de Peachtree
Dunwoody Road y
SR-400

Final P.I. 0000784

Inicio P.I. 0000784

285

I-285 Este Salida
de Roswell Road

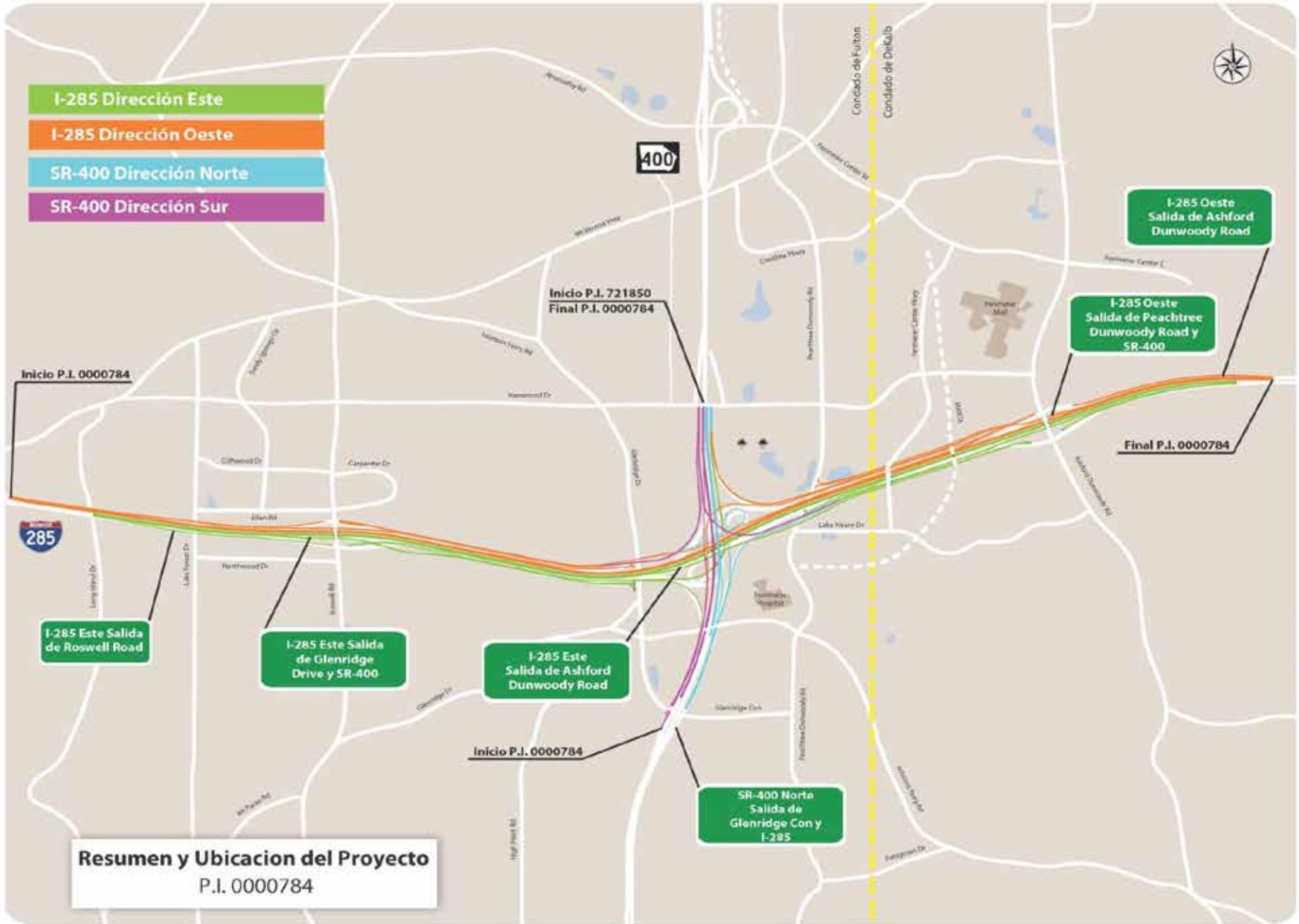
I-285 Este Salida
de Glenridge
Drive y SR-400

I-285 Este
Salida de Ashford
Dunwoody Road

Inicio P.I. 0000784

SR-400 Norte
Salida de
Glenridge Con y
I-285

Resumen y Ubicacion del Proyecto
P.I. 0000784



Resumen del Estudio Ambiental

Conforme con el Acta de Política Ambiental Nacional, GDOT ha conducido una evaluación de los efectos sociales, económicos, y ambientales para el proyecto propuesto de Reconstrucción de la intersección de la I-285 con la SR 400. La siguiente información es un resumen del documento ambiental.

Actualmente, se anticipa que un edificio de oficinas y un garaje de estacionamientos, serán desplazados por el propuesto proyecto. No se anticipan desplazamientos residenciales. La carretera será colocada cerca de algunas de las residencias, y causará algunas pérdidas de terreno. El proyecto propuesto causará pérdidas a fachadas comerciales y a parte de algunos estacionamientos comerciales. Sin embargo, los propietarios serán recompensados por sus pérdidas. Para más información, revise la declaración de adquisición de servidumbres de paso (ROW) en la próxima página.

El proyecto propuesto no causará impactos adversos significativos a la comunidad o instalaciones comunitarias. Un análisis de Derecho Ambiental se ha realizado conforme a él Decreto Ejecutivo 12898 (Normas Federales para Realización de Estudios de Impactos Ecológicos en áreas de Poblaciones de Minorías o de Bajos Recursos) y otros reglamentos de ley. El proyecto no tendrá efectos desproporcionadamente adversos en áreas de poblaciones de minorías o de bajos recursos.

No se requerirán servidumbres de paso de ningún parque público para implementar el proyecto, y el proyecto no tendrá efectos significativamente adversos para ninguno de los parques públicos.

De acuerdo con el Decreto Ejecutivo 11990, el proyecto propuesto fue evaluado para determinar su posible impacto sobre pantanos y aguas corrientes. Se identificaron con efecto potencial, 3 pantanos jurisdiccionales, 7 aguas abiertas, 17 arroyos perennes, 9 arroyos intermitentes, y un canal efímero dentro del área del proyecto. Se estima que cero (0) acres de pantanos, 0.18 acres de aguas abiertas, y 4,887 pies lineales de arroyos serán impactadas permanentemente por el proyecto propuesto. Impactos temporales de estos recursos no han sido evaluados. Basado en los actuales impactos anticipados para las aguas jurisdiccionales, se requerirá para este proyecto, un Permiso Individual de la Sección 404 del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Los Estados Unidos.

En acuerdo con el Decreto Ejecutivo 11988, el proyecto propuesto fue evaluado para determinar su impacto en llanuras inundables. Basado en diseño conceptual, el proyecto propuesto requerirá la adición de tierra de relleno en el riachuelo Perimeter Creek y en la llanura inundable de North Fork Nancy Creek. En la eventualidad que las mejoras propuestas resulten en el aumento de las elevaciones base de inundación, elevaciones del nivel de inundación, o el ancho del cauce inundable en Perimeter Creek, Long Island Creek, o North Fork Nancy Creek, coordinación con las Agencias de Administración Federal de Emergencias (FEMA) y de la Comunidad local (Condados de Fulton y/o DeKalb) serán conducidas por GDOT.

El proyecto propuesto impactará directamente un riachuelo catalogado por la Sección 303 (Long Island Creek). Sin embargo, impactos adversos a la calidad del agua serán reducidos mediante la utilización de las más efectivas prácticas administrativas (BMPs) y aplicación del diseño más apropiado para drenaje de las carreteras.

El proyecto propuesto no excederá las normas de calidad de aire, estatal o federal, y será consistente con el Plan de Implementación Estatal para el cumplimiento con las normas de calidad de aire del estado. Aprobación con respecto al estudio sometido para demostrar el impacto de la Materia Particulada (PM), 2.5 fue recibido el 21 de octubre del 2014.

Los niveles acústicos actuales pre-construcción (2014) y aquellos proyectados al año de diseño (2039), varían desde 52.8 decibeles hasta 78.3 decibeles para propiedades a lo largo de la ruta del proyecto. Bajo las condiciones de construcción al año de diseño (2039), futuros niveles acústicos generados por el tráfico variarían desde 51.2 decibeles hasta 79.4 decibeles. Basado en los estudios completados hasta el momento, hay 1,471 receptores (áreas sensibles al sonido) a lo largo de la ruta del proyecto que se acercarían o excederían los criterios para reducción de ruido durante, y pasada la construcción. Ha sido determinado que la reducción de ruido es probable, pero no garantizada en ocho nuevos lugares en el área del proyecto, con modificaciones a una de las barreras acústicas existentes, descrita como sigue:

- A lo largo del lado Norte del I-285 entre el paso elevado de Mount Vernon Highway aproximando hacia Lake Forrest Drive;
- A lo largo sur del I-285 aproximadamente entre Long Island Drive (uniéndose con la barrera existente en esta ubicación);
- A lo largo del lado norte del I-285 desde Roswell Road aproximando hacia Glenridge Drive;
- A lo largo del lado sur del I-285 aproximadamente entre Roswell Road y Glenridge Drive (dos ubicaciones en esta área);
- A lo largo del lado oeste de la SR 400, al norte del I-285, desde Hammond Drive hacia el sur;
- A lo largo del lado norte del I-285 a lo largo de la nueva rampa de salida de Ashford Dunwoody Road;
- A lo largo del lado sur del I-285 desde aproximadamente 800 pies al este de Ashford Dunwoody Road hacia el este; y
- Modificación de la barrera acústica existente localizada a lo largo del lado sur del I-285 entre Mount Vernon Highway y Long Island Drive.

Las medidas de reducción de ruido en estos lugares están basadas en criterios de diseño y análisis acústicos preliminares. Una reevaluación del análisis acústico ocurrirá durante el diseño final. Si se determina, durante el diseño final, que las condiciones han cambiado de tal modo que las reducciones de ruido no son factibles y razonables, las medidas de reducción pueden no ser provistas. La decisión final sobre la instalación de medidas para reducir el ruido será tomada por GDOT tras la conclusión del proceso del diseño final y participación pública. Debido a la naturaleza del proceso de diseño-construcción, se llegara a un acuerdo entre el Contratista del diseño-construcción y el Director del Proyecto para determinar la configuración del diseño final.

En cumplimiento con la Sección 106 del Acta Nacional de Preservación Histórica del 1966, el proyecto ha sido inspeccionado para determinar si hay propiedades existentes elegibles para el Registro Nacional. Veinte (20) existentes o elegible recursos históricos, y cero (0) recursos arqueológicos fueron encontrados entre el área potencialmente afectada por el proyecto. El proyecto propuesto no afectará a 12 de estos recursos históricos y no tendrá efectos adversos en ocho de los recursos históricos (debido a servidumbre de paso y/o adquisición de servidumbre de transito/alteración física bajo los límites del Registro Nacional, y en un caso, debido a efectos cumulativos). El proyecto no tendrá efectos adversos en a los siguientes recursos históricos: Boone House, Distrito Histórico de Copeland Road, Apartamentos de Sandy Springs, Distrito Histórico Mountain Creek, Distrito Histórico Glenridge Forrest-Hammond Hills, Distrito Histórico Sherrell-Colton Drive, y el Distrito Histórico Oak Forrest Hills. Debido a que el proyecto no tendrá efectos adversos sobre estos recursos históricos, el propuesto uso del terreno de estos recursos ha sido clasificado como *de minimis* bajo la Sección 4(f). Un impacto *de minimis* es generalmente considerado como un impacto menor.

El proyecto propuesto no afectará flora o fauna considerada amenazada o en peligro de extinción, porque no frecuentan o están localizadas en esta área del proyecto. Se identificó un estuario de aves migratorias dentro del corredor del proyecto, por lo tanto, Provisiones Especiales (SP) 107.23g serán requeridas.

Conforme con el Acta de Política de Protección de Tierras Agrícolas, el criterio de 7 CFR, Parte 658 ha sido aplicado para determinar los efectos del proyecto en tierras agrícolas. Basado en el la evaluación de estos efectos, el proyecto no implicara tierras agrícolas y no se necesitará examinar alternativas adicionales.

El proyecto propuesto ha evaluado áreas que potencialmente contengan tierras contaminadas y/o escapes de líquidos de tanques de almacenamiento subterráneos. Se identificaron dos sitios potenciales dentro del área de servidumbre de paso del proyecto, y actualmente están bajo investigación. En el evento de que se encuentren contaminantes, alternativas de mitigación se considerarán, y serán coordinadas con la División de Protección Ambiental de Georgia.

Copias del estudio ambiental estarán disponibles en esta vista para su análisis o mediante petición a la oficina de Atlanta de GDOT en la primera página de este folleto.

Resumen de los Efectos Ambientales del Proyecto Propuesto de Reconstrucción de la Intersección del I-285 y la SR 400

Área de Recursos	Resumen de los Efectos Ambientales
MEDIO AMBIENTE SOCIAL	
Cambios de Utilización de Terreno	Una pequeña cantidad de terrenos privados serán convertidos a carreteras y servidumbres de paso/servidumbre de tránsito.
Cohesión Comunitaria	Efectos adversos de construcción de corto plazo. No habrá separación de vecindades o de instalaciones comunitarias. Cambios limitados de acceso.
Reubicaciones	Un edificio de oficinas y una cubierta de estacionamientos serian reubicados. No se anticipan reubicaciones residenciales.
Iglesias e Instituciones	Una pequeña cantidad de adquisición de servidumbre de paso a una de las instituciones. Cambios limitados al acceso en el área de los complejos hospitalarios de Northside/St. Joseph's/Children's Healthcare of Atlanta, pero no causará interrupción a sus operaciones.
Justicia Ambiental	No habrá impactos adversos desproporcionados.
Economía	A corto plazo, habrá impactos adversos durante la construcción. A largo plazo, se esperan impactos favorables da las mejoras de acceso y tiempos de viaje.
Parques/Áreas de Recreación/Refugios de Fauna	No habrá adquisición de servidumbres de paso en ningún parque. Habrá pequeños cambios visuales hacia Allen Park.
MEDIO AMBIENTE CULTURAL	
Recursos Históricos	No habrá efectos a 12 recursos elegibles por el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP). No habrá Efectos Adversos a 8 recursos elegibles por el NRHP (por servidumbre de paso/adquisición de servidumbre de transito/alteración física bajo los límites del Registro Nacional, y en un caso, por efectos cumulativos).
Recursos Arqueológicos	No afectados. (no hay recursos arqueológicos dentro del área del proyecto).
Lugares designados Históricos	No afectados. (no hay lugares o propiedades designadas como históricas dentro del área del proyecto).
Aplicabilidad de Sección 4(f)	Clasificación <i>de minimis</i> para impactos al Boone House, Distrito Histórico Copeland Road, Apartamentos Sandy Springs, Distrito Histórico Mountain Creek, Distrito Histórico Glenridge Forest-Hammond Hills, Distrito Histórico Sherrell-Colton Drive, y el Distrito Histórico Oak Forest Hills.
MEDIO AMBIENTE NATURAL	
Calidad de Agua	El Proyecto impactará directamente a un riachuelo, o corriente designada bajo la clasificación 303(d) "listed stream" el cual es conocido como Long Island Creek. Cualquier impacto adverso sobre este será mitigado mediante utilización de drenajes adecuados y las mejores practicas disponibles y aplicables (BMP).
Aguas Federales de los EE.UU.	Existen 37 aguas Federales de los EE.UU. en el área del proyecto. El proyecto impactar á permanentemente aproximadamente 0.18 acres de aguas abiertas, 0.0 acres de pantanos, y 4,887 pies lineales (1.54 acres) de riachuelos. Cualquier impacto temporero se desconoce en este momento. Se anticipan Permisos de la Sección 404 individuales, con la compra de 1.0 créditos de mitigación de pantanos, y 18,836 créditos de mitigación de riachuelos. Se efectuar á Coordinación requerida mediante la Ley de Coordinación de Materia de Pesca y de Flora y Fauna (FWCA) por impactos a 5 recursos.
Llanuras Inundables	Usurpación de Llanuras inundables en dos áreas. Se espera certificaciones de no incremento de niveles inundables y de coordinación con la comunidad.
Tierras Agrícolas	No afectado (no hay tierras agrícolas dentro del área del proyecto).
Especies Protegidas	No serán afectadas especies protegidas en listas registradas federales o estatales. No se requieren

Resumen de los Efectos Ambientales del Proyecto Propuesto de Reconstrucción de la Intersección del I-285 y la SR 400

Área de Recursos	Resumen de los Efectos Ambientales
	provisiones especiales.
Fauna y Estuario	Provisión especial (SP 107.23g) requerida para aves migratorias.
Especies Invasivas	11 especies invasivas en área protegida. Se implementaran medidas adecuadas para minimizar la propagación de especies invasivas.
Estuarios Esenciales para peces y vida marina	No afectado (no hay Estuarios de vida marina peligrante dentro del área del proyecto).
MEDIO AMBIENTE FISICO	
Ruido	1,471 receptores impactados por las condiciones de construcción; 8 barreras acústicas nuevas y modificaciones a una barrera acústica existente están siendo consideradas.
Aire	El proyecto no excederá las normas de calidad de aire, estatal y federal, y es consistente con el Plan de Implementación del Estado para el objetivo de calidad de aire ambiental en el estado. Aprobacion con de esta determinación con respecto a la Materia Particulada (PM), 2.5 fue recibida el 21 de octubre del 2014.
Cambio al Clima	El proyecto podría causar un leve aumento de emisiones de dióxido de carbono en el año de diseño.
Energía/Recursos Minerales	No habrá operaciones de minas y no hay reservas minerales presentes. El proyecto no tendrá impacto significativo alguno sobre las demandas de energía dela región.
Construcción/Servicios Públicos	La construcción creara inconveniencias inevitables y potencialmente causará retrasos para los automovilistas. Actualmente hay Servicios Públicos que probablemente requerirán reubicación.
Tanques de Almacenamiento Subterráneo (USTs)/ Emplazamientos de Desechos Nocivos o Peligrosos	Existen 14 almacenamientos/instalaciones dentro de una milla del proyecto; dos almacenamientos que requieren pruebas subterráneas debido a los límites propuestos de servidumbre de paso. Pozos de supervisión de aguas subterráneas fueron observados en las cercanías de tres estaciones de gasolina en el proyecto. No se anticipan impactos a estos pozos basado en el actual diseño conceptual del proyecto.

PREGUNTAS MÁS FRECUENTES SOBRE EL RUIDO

Pregunta: ¿Cómo se determinan los niveles de sonido, y es considerable el número de personas que van a utilizar las vías en el futuro cuando se determinan los impactos de sonido?

Respuesta: Los niveles de sonido son determinados por un modelo de ruido. Para determinar los niveles de ruido del futuro, un modelo de ruido del área existente incluyendo la carretera, terreno/características del terreno, áreas sensibles a los ruidos tales como residencias, parques, etc., y/o cualquier otra característica que influya el ruido sirven como datos para el modelo computarizado. Para determinar que el modelo es adecuado, medidas de ruido son tomadas en diferentes lugares a lo largo de la ruta. Si el modelo y las lecturas del campo son similares, la carretera existente es reemplazada en el modelo por la carretera propuesta, más se incluyen los proyectados volúmenes de tráfico.

Pregunta: ¿Qué se considera como impacto de ruido?

Respuesta: Impactos de ruido ocurren cuando los niveles de sonido se aproximan o exceden el Criterio de Reducción de Ruidos (NAC) federal. En Georgia, aproximarse es definido como un decible más bajo que el NAC. El NAC para un área exterior de frecuentado por humanos en una zona residencial es de 67 decibeles, significa que 66 decibeles o más, es considerado como impacto. El NAC para un área exterior frecuentada por humanos en una zona comercial, es de 72 decibeles. Un impacto también podría ocurrir si el proyecto propuesto aumenta los niveles de sonido existentes por 15 decibeles o más.

Pregunta: ¿Porque es probable pero no garantizada, la instalación de una barrera acústica en mi área?

Respuesta: En algunos casos, mientras se obtiene el diseño final y la información de servicios públicos, se descubren conflictos en el diseño y/o servicios públicos, que resultan en que GDOT no pueda físicamente construir la barrera acústica. Además, tan pronto como se determine que es posible construir la barrera, durante el diseño final, se lleva a cabo una encuesta y votación para determinar si los residentes beneficiados por la barrera están de acuerdo con la construcción de la barrera. Una barrera no se construirá si la mayoría de los residentes beneficiados por ella, no la quieren.

Pregunta: ¿Cuándo se llevara a cabo la votación para la barrera acústica?

Respuesta: La votación se llevar a cabo tan pronto como el diseño confirme que una barrera acústica físicamente pueda ser construida. Por lo tanto, se espera que la votación se lleve a cabo en algún momento entre enero 2016 y cuando el proyecto abra hacia el tráfico en el 2019.

Pregunta: ¿Si yo alquilo y no soy propietario, puedo participar en la votación de la barrera acústica?

Respuesta: Si. Todo residente (propietarios y arrendatarios) que se beneficiaran por la barrera acústica pueden participar en la votación.

Pregunta: ¿Porque estoy considerado afectado, pero no vivo detrás de una barrera acústica?

Respuesta: Toda situación es diferente. Muchas de las razones comunes de porque una barrera no este designada para ser construida, es por la inhabilidad física de construir o mantener la barrera, que la barrera no pueda reducir el ruido para los que están afectados, o la barrera no cumpla con los requisitos adecuados para reducción de ruido y/o costo al GDOT.

Pregunta: ¿Cuán lejos de la carretera se examinan los niveles de sonido, y como se determinan los límites del análisis de ruido?

Respuesta: No hay distancia específica. Residencias y otras áreas sensibles al ruido son examinadas hasta que el modelo de ruido no identifique impactos de ruido. Ya cuando todos los impactos potenciales (a consecuencia del proyecto propuesto) son identificados, no se hacen más modelos o estudios.

Pregunta: ¿El análisis de ruido cubre el sistema de transito público?

Respuesta: No. Solo se determinan los niveles acústicos del ruido del tráfico local. Todos los proyectos de transito público son analizados por la Autoridad de Transito Rápido de Atlanta (MARTA) y la Administración Federal de Tránsito (FTA).

Adquisición de Servidumbres de Paso

Una vez que un proyecto es aprobado, El Departamento de Transportación de Georgia (GDOT) tiene la responsabilidad, de realizar tasación, compra de la propiedad, y de ser requerido, asistir en la reubicación de individuos, familias, o negocios. Cuando se compra una propiedad, nuestro deseo es pagar el valor total actual del mercado por la propiedad a ser adquirida. Este valor es establecido utilizando tasadores certificados de bienes raíces, que preparen, para el uso de GDOT, tasaciones escritas usando datos de ventas comparables actuales en la comunidad circundante.

Al efectuar cualquier tasación, el tasador contactará a cada propietario, para acordar un tiempo conveniente para inspeccionar la propiedad. Después de completar la inspección, los tasadores de servidumbre de paso revisarán y harán un estudio de campo para comprobar la exactitud de los resultados, y verificar que todo relacionado con el valor de la propiedad sea considerado antes de establecer la oferta. Cuando solo se necesite parte de la propiedad, compraremos la parte necesaria mas pagaremos por perdida al valor, si alguno, al resto de la propiedad. En todo caso, cuando GDOT compra propiedades, hacemos pagos adicionales a los propietarios por el costo de transferir la propiedad a GDOT. Estos costos generalmente incluyen los impuestos de transferencia, costos de reproducción de escrituras, penas de pago adelantado de hipotecas, y la parte proporcional de impuestos del condado o ciudad.

El GDOT está consciente de los problemas enfrentados por individuos, familias, negocios, e instituciones sin fines de lucro cuando tienen que mudarse. Es nuestro compromiso que ninguna familia o individuo tenga que ser relocalizado, hasta que se encuentre o se le provea alojamiento que sea decente, seguro, y limpio.

Adicionalmente, GDOT proveerá asistencia a negocios e instituciones sin fines de lucros para relocalizase a otro local y fomentaremos que se queden en la comunidad.

El folleto de información llamado "*Que Pasa Cuando Su Propiedad sea necesitada para un proyecto de Transportación*" está disponible en la mesa de bienvenida. Este folleto enumera los servicios brindados y dinero para cual usted pueda ser elegible, tales como gastos de mudanza y reembolsos de reemplazo de alojamiento para propietarios y arrendadores. El folleto también enumera los requisitos de elegibilidad para recibir estos pagos.

Los resultados de las inspecciones de campo hechos por el personal de GDOT han encontrado que no habrá residencias, pero habrá un edificio de oficinas y un garaje de estacionamiento que serán desplazado por el proyecto propuesto.

Es importante de recordar que GDOT está comprometido a los principios de que nadie sea forzado a relocalizarse hasta que hayan alojamientos disponibles, o, si no hay alojamientos disponibles, hasta que GDOT haga provisiones para proveerles alojamiento. Es también importante recordar que todos los que puedan ser desplazados recibirán aviso por anticipado de las intenciones de GDOT de comprar cualquier propiedad, para permitir tiempo suficiente para relocalizarse.

La Oficina de GDOT de Atlanta, (404) 347-0220, estará encargada de la adquisición de servidumbres de paso necesario para este proyecto.

