

SITIO WEB <http://www.itsmarta.com/north-line-400-corr>
 EMAIL connect400@itsmarta.com
 FACEBOOK Connect400



OTOÑO 2013

2,000+ FOLLETOS DISTRIBUIDOS
 181 "ME GUSTA" EN FACEBOOK
 136 PARTICIPANTES EN LA ENCUESTA
 4 REÚNIONES PÚBLICAS
 9 ALTERNATIVAS CONSIDERADAS
 2 HOJAS INFORMATIVAS
 70 MENSAJES EN FACEBOOK
 11.9 MILLAS DE VÍAS DE FERROCARRIL PROPUESTAS
 30 ENTREVISTAS DE PERSONAS INTERESADAS
 3 BOLETÍN INFORMATIVOS

Resumen de Audiencias Públicas

En el transcurso de 18 meses, el equipo del proyecto trabajó con Usted para desarrollar la visión y las metas para tránsito en el norte de Fulton. A continuación están resumidos los puntos de discusión clave de cada audiencia pública que ocurrieron entre Enero y Julio de 2013.

REUNIÓN #1- ENERO 26, 2012

- Propósito del Proyecto
- Temas Principales de Condiciones Existentes + Tendencias Futuras
- Propósito + Necesidad Preliminar del Proyecto

REUNIÓN #2 -MAYO 22, 2012

- Porque es importante el Transporte + Régimen de Suelo
- Tecnologías de Tránsito Potenciales
- Conexiones de Tránsito Potenciales

AUDIENCIAS PÚBLICAS DURANTE EL VERANO DE 2012

Estaciones móviles de audiencias públicas fueron utilizadas durante el verano de 2012 en un esfuerzo para continuar el diálogo con la comunidad acerca de donde el tránsito puede ser más eficaz. Los esfuerzos se llevaron a cabo en las siguientes ubicaciones:

- El Banco
- Estación de North Springs
- Estación de Dunwoody
- Estación de Sandy Springs
- Foro de Desayuno en el Norte Fulton CID

AUDIENCIA PÚBLICA DURANTE LOS DÍAS FERIADOS (REUNIÓN #3)- DICIEMBRE 12, 2012 - ENERO 17, 2013

En lugar de una reunión pública programada, se estableció una encuesta para:

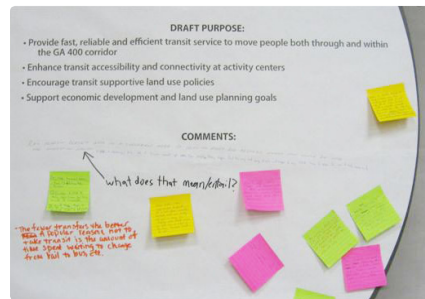
- Obtener opinión pública sobre alineación preferida
- Tecnología de tránsito preferida
- Ubicación preferida de estación

REUNIÓN #4- MAYO 21, 2013

- Proceso de Filtración
- Tipologías de Estación

REUNIÓN #5- SEPTIEMBRE 26, 2013

- Resultados de del Proceso de Filtración
- Aplicación Temprana de Alcance de Servicios/ Próximos Pasos



AGENDA

1. Open House
2. Welcome and Introduction
3. Presentation
 - Where We Are
 - What We've Heard
 - The Process and Findings
 - Transit Technologies
 - Station Typologies
4. Question and Answer Session
5. Breakout Stations
6. Next Steps

3.21.13



¡Necesitamos su opinión!

Por favor, únete a MARTA y al Equipo Connect400 para nuestra tercera reunión pública. En esta reunión se presentarán las alternativas para mover hacia adelante futuros análisis, incluyendo propuestas tecnológicas de transporte y tipos de estaciones.

No.3
Boletín Informativo

DEFINICIONES

Aplicación Temprana de Alcance de Servicios

Que es?
 Una aplicación temprana de alcance de servicios es un paso opcional que usualmente ocurre durante una fase de planificación mayor de un proyecto de tránsito. La Autoridad Federal de Tránsito (FTA) promueve una aplicación temprana de alcance de servicios tan pronto como haya suficiente información que describa el proyecto, permitiendo así que el público y las agencias apropiadas participen efectivamente. Una aplicación temprana de alcance de servicios permite que el público y las agencias participen mediante proveer comentarios y revisiones durante la fase actual del proyecto. Esta información se puede entonces usar para informar el proceso del Acto de la Política Ambiental Nacional (NEPA) cuando el proceso de planificación terminó.

Conexión al Futuro

Bienvenidos al segundo boletín informativo del proyecto Connect400 de MARTA! El proceso del proyecto Connect400 ha sido muy emocionante y anhelamos avanzar este proyecto transformativo hacia adelante.

Su opinión durante los últimos 18 meses ha sido crucial para el éxito de este proyecto. Junto con MARTA, nuestro equipo de proyecto ha trabajado con Usted para refinar sus metas y desarrollar alternativas y tecnologías de tránsito que Usted ha identificado como más beneficiosas para el corredor Georgia 400. Para identificar un conjunto de alternativas (véase las páginas 2-3) para avanzar, el equipo de proyecto, informado por su opinión, llevo a cabo un proceso de selección detallado de tres pasos:

- Paso 1: Análisis de Omisión Fatídica**- Una revisión, a un alto nivel, del objetivo y necesidad del proyecto, constructabilidad y evaluación generalizada de la tecnología de tránsito para determinar un universo de alternativas. 9 alineaciones y 3 modos de tránsito a lo largo del corredor Georgia 400 y la Ruta Estatal 9 fueron filtrados en este paso.
- Paso 2: Filtración 1** - Aplico criterios cuantitativos y cualitativos para reducir el número de alternativas. Estos criterios fueron desarrollados de Su proposito y necesidad, y metas y objetivos. Basado en Su opinion, se seleccionó la alineación del corredor Georgia 400 junto con los modos de Metro, Ferrocarril Ligero/Tranvia, y Transporte Rápido de Autobús.
- Paso 3 Filtración 2** - Aplico un análisis más profundo utilizando medidas de rendimiento adicionales. La alineación y sus modos de tránsito seleccionados en la Filtración 1 fueron refinados (véase la página siguiente para más detalles).

¿Hacia dónde vamos? La Autoridad Federal de Tránsito (FTA) ha actualizado recientemente su proceso para mover proyectos de tránsito a través de el programa de fondos Nuevas Empezadas, incluyendo un proceso de revisión ambiental racionalizado. MARTA está tomando ventaja de este cambio para avanzar Connect 400. MARTA comenzará la aplicación temprana de alcance de servicios, un proceso en el cual la participación del público y de agencias en el proceso de planificación puede ser contada hacia el proceso de revisión ambiental. La última reunión pública servirá como una reunión de aplicación temprana de alcance de servicios para Connect 400. Durante la aplicación temprana de alcance de servicios, la alineación seleccionada y sus modos de tránsito junto con cuestiones y oportunidades ambientales y el propósito y la necesidad del proyecto serán revisadas por el público, FTA, y otros agencias. Sus comentarios en esta reunión de aplicación temprana de alcance de servicios serán compilados y considerados durante el proceso de revisión ambiental, cuando MARTA preparará una declaración de impacto ambiental (EIS) para el FTA. La reunión de aplicación temprana de alcance de servicios se celebrará el 26 de Septiembre en la ciudad de Alpharetta.

El Proceso de Desarrollo de Proyecto Federal



CONÉCTESE

Visítenos en el web!
 Encuentre más información en el sitio web del proyecto:
<http://www.itsmarta.com/north-line-400-corr.aspx>

Envíenos un e-mail!
 Si desea suscribirse a nuestra lista de correo para recibir los boletines informativos, por favor envíenos un e-mail a:
connect400@itsmarta.com

Síguenos en facebook!
 Haga clic en "Me Gusta" en la página de Facebook **Connect 400** para recibir avisos de las audiencias y noticias del proyecto.

Metas and Objectivos

Temprano en el proyecto, el equipo del proyecto trabajó con los residentes, dueños de negocios, agencias gubernamentales y municipios para desarrollar la necesidad y propósito del proyecto y objetivos de apoyo. A continuación se describe cómo las alternativas seleccionadas alcanzan las metas de las personas interesadas.

META 1 Mejorar la Movilidad y el Acceso



Metro (HRT) surgió ser la mejor alternativa y tasó alto en las áreas siguientes:

- Abordajes de Tránsito Diarios Proyectados
- Nuevos Corredores de Tránsito
- Reducciones Anuales de Choques en el Corredor
- Población Proyectada del año 2040 y Empleo a 10 minutos en automobilo
- Residentes de Bajos Ingresos a 10 minutos en pie
- Interfaz con tránsitos futuros existentes (incluyendo Concepto 3)

	HRT	LRT	BRT
Abordajes de Tránsito Diarios (2040)	23,700	15,800	13,300
Nuevos Corredores de Tránsito	10,900	7,000	5,400
Reducciones Anuales de Choques	44	14	9
Ahorro de Tiempo de Viaje Diario (Horas de Beneficios para el Usuario)	9,300	6,200	4,500

META 2 Apoyo de Régimen de Suelo y Planificación del Desarrollo Económico



Las tres alternativas tuvieron calificaciones similares para Meta 2. El Ferrocarril Ligero/Tranvia surgió ser la mejor alternativa y tasó alto en las áreas siguientes:

- Coherencia con planes locales/ regionales adoptados
- Régimen de Suelo/zonificación soportante del tránsito dentro de 1/2 milla de estaciones
- Acres de tierra vacante o subutilizadas dentro de 1/2 milla de estaciones

	HRT	LRT	BRT
Coherencia con Planes Locales y Regionales	Superior	Superior	Mediano
Acres de Tierra Vacante/Subutilizada por Área de Estacion	141 acres	159 acres	159 acres
Régimen de Suelo/Zonificación Soportante del Tránsito por Área de Estacion	24 acres	33 acres	33 acres

META 3 Proporcionar Servicio de Transporte Público Rentable



El Transporte de Autobús Rápido surgió ser la la mejor alternativa y tasó alto en las áreas siguientes:

- Costos de Operación y Mantenimiento (O&M) Anual
- Costos de Construcción Capital

	HRT	LRT	BRT
Costos de O&M Anuales	\$19 Million	\$20 Million	\$10 Million
Costs de Construcción Capital	\$1.6 Billion	\$1.8 Billion	\$473 Million
Costo por Viaje de Tránsito	\$14	\$22	\$8

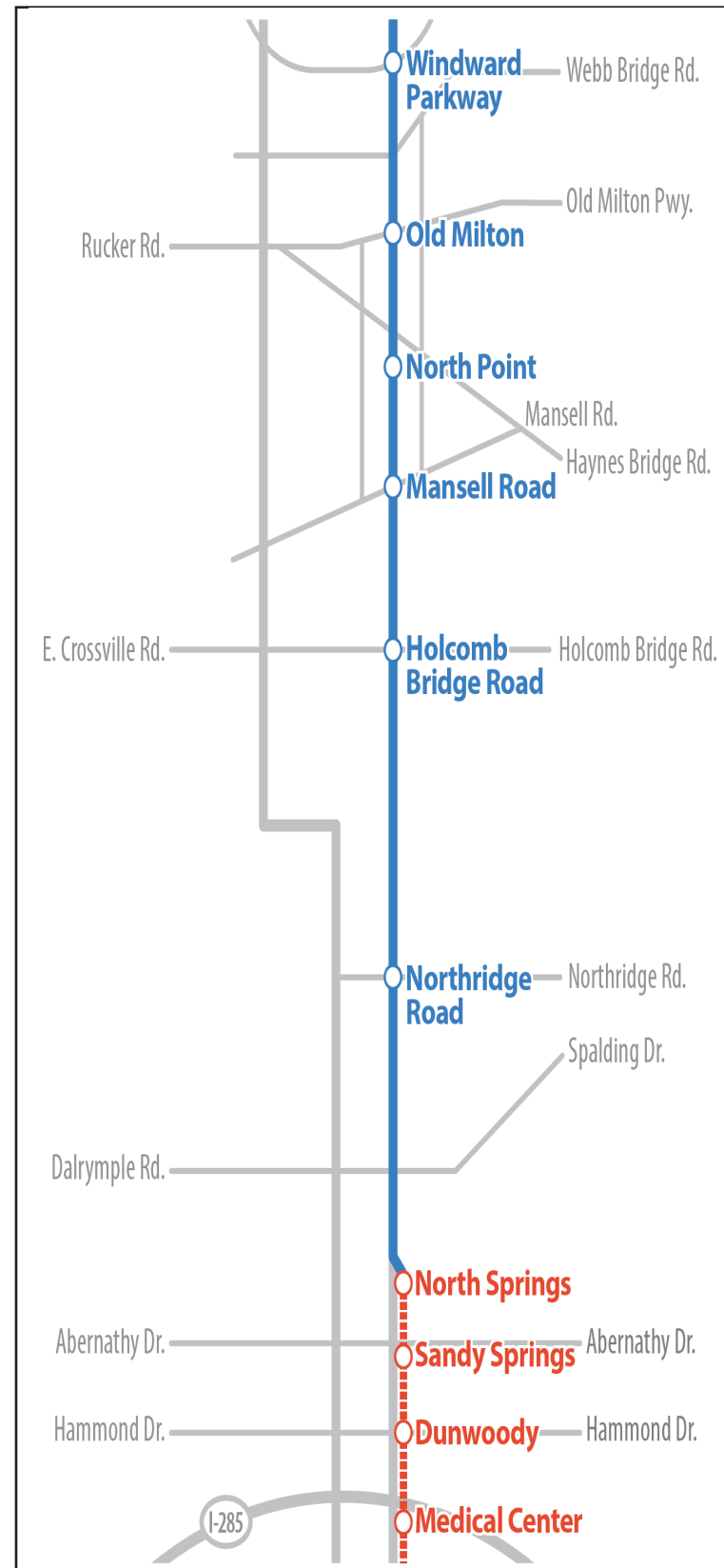
META 4 Minimizar los Impactos Ambientales



Metro (HRT) surgió ser la la mejor alternativa y tasó alto en las áreas siguientes:

- Capacidad de reducir millas de vehículo recorridas y contaminantes de la calidad del aire
- Bajo impacto a los recursos hídricos, recursos históricos y lugares sensitivos a la vibración

	HRT	LRT	BRT
Cambio en Millas de Vehículo Recorridas (VMT)	-48,000	-24,000	-16,000
Reducción en Contaminantes de la Calidad del Aire	Alto	Mediano	Bajo
Régimen de Suelo Sensitivos al Sonido	841 acres	250 acres	73 acres



GA 400-1

TECNOLOGÍA DE TRÁNSITO PARA AVANZAR:



DESCRIPCIÓN DE ALINEACIÓN:

Alternativa 1, Metro, proporciona 11.9 millas de servicio hacia el norte a lo largo del corredor Georgia 400 dentro del derecho de prioridad existente, desde la estación existente de North Springs. Esta opción termina en Windward Parkway.

ESTACIONES (5):

- Northridge Road
- Holcomb Bridge Road
- Mansell Road
- North Point
- Windward Parkway

VENTAJAS:

- Mayor Número de Pasajeros
- Más Ahorro de Tiempo de Viaje
- No hay Modo de Tránsito de Transferencia en la Estación de North Springs
- Utilizaría la Instalación Existente de Mantenimiento de Vehículos
- Mayor Reducción en Millas de Vehículo Recorridas
- Mayor Reducción de los Contaminantes de la Calidad del Aire

DESVENTAJA:

- Costos de Capital Altos
- Costos de Operación y Mantenimiento Altos
- Poco Rentable
- Menos Estaciones Servidas

LEYENDA

- Alineación + Estaciones Propuestas
- Ferrocarril + Estaciones de MARTA Existentes
- Calles Existentes
- Rutas de Autobús de MARTA Existentes Planeadas
- Rutas de Conexión Este-Oeste (propuesto)
- Estación Solamente en GA400-1A
- Segmento Este-Oeste Solamente en GA400-1A

GA 400-1A

TECNOLOGÍA DE TRÁNSITO PARA AVANZAR:



DESCRIPCIÓN DE ALINEACIÓN:

Alternativa 1A, Ferrocarril Ligero/ Tranvia o Transporte de Autobús Rápido, proporciona 11.9 millas de servicio hacia el norte a lo largo del corredor Georgia 400 dentro del derecho de prioridad existente, desde la estación existente de North Springs. Esta opción termina en Windward Parkway.

ESTACIONES (6):

- Northridge Road
- Holcomb Bridge Road
- Mansell Road
- North Point
- Old Milton Parkway
- Windward Parkway

VENTAJAS:

- Costos de Construcción Capital Bajos
- Costos de Operación y Mantenimient Bajos (BRT)
- Mas Estaciones Servidas
- Mejor Rentabilidad

DESVENTAJA:

- Menos Número de Pasajeros
- Menos Ahorro de Tiempo de Viaje
- Menos Reducción en Millas de Vehículo Recorridas
- Menos Reducción de los Contaminantes de la Calidad del Aire
- Require Modo de Tránsito de Transferencia en la Estación de North Springs
- Require Instalación de Mantenimiento de Vehiculos de