



Para: Stephen Soma
Gerente do Projeto

Data: 8 de Maio de 2019

Dem: Nate Lash
Howard Stein Hudson

HSH No. do Projeto.: 2018110

Assunto: Departamento de Transportes de Massachusetts
Projeto de Reabilitação do Cruzamento da I-195 para a Estrada 18, MassDOT
#606527
Reunião de Informação Pública
Notas da Reunião de 14 de Março de 2019

Visão Geral

Na Quinta-feira, dia 14 de Março de 2019, os membros da equipa do Projeto de Reabilitação do Cruzamento da I-195 para a Estrada 18 levaram a efeito uma Reunião Pública de 25% do Desenho do Projeto de Reabilitação na sede da Biblioteca Pública de New Bedford. A Reunião Pública de 25% de Desenho foi a segunda reunião pública em New Bedford para o projeto, a primeira das quais teve lugar a 22 de Janeiro de 2019 e forneceu ao público a oportunidade de se familiarizarem totalmente com a proposta do Projeto de Reabilitação do Cruzamento da I-195 para a Estrada 18. Em parte baseado nos comentários das pessoas presentes que foram recebidos pela equipa do projeto na primeira reunião pública e do público em várias visitas a lugares comunitários, a equipa do projeto desenvolveu 25% de desenho do projeto. O propósito da reunião pública do desenho foi de formalmente apresentar os planos de 25% de desenho ao público e receber comentários sobre os planos de desenho e construção.

Stephen Soma, Gerente do Projeto da MassDOT, deu as boas-vindas aos presentes na reunião antes do Gerente de Envolvimento Público, Nate Cabral-Curtis da firma Howard Stein Hudson, discutir as metas e fundamentos do projeto, apontando que não haverá usurpação permanente de terrenos/ propriedades como parte do projeto, e resumiu os esforços feitos de informar a comunidade até à data. Greg Blake da firma CDR Maguire discutiu as condições existentes na área do projeto e detalhou os melhoramentos planeados incluindo o seu desenho e o calendário da construção. Mark Kolonoski da firma HNTB apresentou uma breve revisão da equipa do projeto que irá agir em conformidade com os processos da Lei de Políticas Ambientais de Massachusetts (MEPA) e da Lei de

Políticas Ambientais Nacional (NEPA) e apresentou o horário antecipado do projeto antes da reunião ser aberta para perguntas.

Perguntas e comentários, a maioria dos quais focados nos melhoramentos no projeto, assuntos de segurança pública dentro da área do projeto, desvios planejados para veículos e caminhões, esperado aumento de trânsito nas ruas locais, e impactos da construção à Escola Hayden-McFadden e residências nas proximidades tais como a presença de chumbo e pó. A equipa do projeto partilhou que os planos das rotas para desvios e trânsito ainda estão na fase de desenho e o projeto irá usar um sistema de conter por pressão negativa, tal como aquele usado no Projeto de Reabilitação da Ponte Tobin, para conter e retirar qualquer chumbo do projeto para não contaminar a qualidade do ar na área.

Agenda

I. Boas-Vindas & Nota de Abertura.....	Erro! Marcador não definido.
II. Apresentação.....	4
III. Discussão	13

Detalhes da Minuta da Reunião¹

Boas-vindas & Nota de Abertura

C: Steve Soma, *MassDOT*: Boa noite, a todos. O meu nome é Steve Soma. Sou o gerente do projeto de que vão ouvir falar esta noite. Em primeiro lugar, dou as boas-vindas e agradeço por terem vindo. Sei que é difícil de o fazer à hora do jantar. Sei que alguns aqui estiveram presentes durante a primeira reunião em Janeiro. Bem-vindos de novo.

Vou iniciar com as apresentações ao meu lado esquerdo.

C: Nate Cabral-Curtis, *Howard Stein Hudson*: Olá, sou Nate Curtis e sou o especialista de envolvimento do público no projeto.

C: Mark Kolonoski, *HNTB*: Mark Kolonoski, o planeador ambiental do projeto.

¹ Aqui "C" representa comentário, "Q" para pergunta e "A" para resposta. Para uma lista de pessoas presentes, favor ver Anexo 1.

C: Greg Blake, CDR Maguire: E eu sou o Greg Blake, gerente do projeto para a equipa de desenho do projeto.

C: Steve Soma: Também temos o Bob Wheeler do MassDOT Distrito 5 e Hung Pham da nossa equipa ambiental.

Antes de iniciarmos, quero ler algo enviado pelas entidades relacionadas e tem a ver sobre o direito de passagem, porque não puderam estar aqui presentes esta noite. O projeto é um direito de passagem estatal. Não haverá usurpação permanente de terrenos, mas preciso de ler isto de qualquer forma.

O Gabinete de Direitos de Passagem é responsável pela aquisição de todos os direitos necessários em terrenos privados e públicos para o desenho, construção e implementação deste projeto. O plano do desenho presente indica que nenhum direito de passagem será necessário. No entanto, se houver mudanças, os proprietários de terrenos afetados serão contactados pessoalmente pelo Gabinete de Direitos de Passagem ou consultores representando a MassDOT Highway. Os procedimentos usados terão que conformar com os regulamentos estatais e federais que governam o processo de aquisição. Os direitos de donos de propriedades afetadas são protegidos sob as leis gerais de Massachusetts, primariamente Capítulo 79. Se o projeto está a receber fundos federais, os direitos dos proprietários de terrenos afetados serão ainda definidos sob o Título 3 das Leis de Imobiliários de 1970, conforme emendadas.

Com isso dito, vou agora dar a palavra ao Nate.

Q: Nate Cabral-Curtis: Obrigado, Steve. Poderíamos agora ouvir das tradutoras oferecendo os seus serviços antes de iniciarmos?

Q: Beyanid Cole: Olá, tenho um anúncio a fazer sobre os serviços de tradução. Alguém aqui precisa de tradução para o Espanhol? [A mensagem foi repetida em Espanhol]

A: Membro da Comunidade: Sim.

Q: Maria Carvalho: E alguém aqui precisa de tradução para Português? [A mensagem foi repetida em Português]

Q: Nate Cabral-Curtis: Obrigado. Estamos agora prontos para tradução para o Espanhol?

A: Beyanid Cole: Estamos todos prontos.

C: Nate Cabral-Curtis: Ótimo. Adicionalmente, temos o Pacote da Reunião Pública de 25% do Desenho e a folha de factos disponível em Inglês e Espanhol na mesa lá ao fundo.

Apresentação

C: Nate Cabral-Curtis: Boa noite a todos. Já endereçámos as devidas boas-vindas e fizemos apresentações. Vamos falar sobre o que representa a reunião pública de 25% de desenho, e daremos uma visão geral do projeto, falaremos sobre o âmbito, fases de construção e impactos, daremos datas e horários e próximos passos, e depois teremos bastante tempo para uma sessão pública de perguntas e respostas.

A reunião pública de 25% de desenho é uma apresentação formal dos planos do projeto. Tivemos uma reunião pública informativa aqui nesta sala em Janeiro. Foi semelhante ao que irão ouvir esta noite mas temos um pouco mais de informação detalhada sobre fases de construção e rotas de desvios. Ouviram o Steve ler a declaração de direito de passagem. Esse é um requerimento legal. Se inspecionarem o pacote que lhes está disponível, irão ver que tem lá uma declaração de direito de passagem. Informação completa: não achamos que seja preciso usurpação de terrenos com este projeto. Pensamos que tudo irá permanecer dentro do direito de passagem numa forma permanente. É um requerimento legal para nós lermos essa declaração, por isso não entrem em pânico se virem isso. Haverá mais oportunidades para comentários pelo público depois da reunião enquanto o desenho progride para 75%. Se inspecionarem o vosso pacote da reunião, podem ver que há uma folha no fundo para enviarem que podem rasgar, preencher, e enviar pelo correio para a Highway Division [Divisão de Estradas] dentro de 10 dias úteis.

A equipa do projeto é chefiada pela MassDOT Highway Division. Eles já identificaram a necessidade para este projeto e são o proponente do projeto. A Administração Federal de Estradas (FHWA) é responsável pela supervisão e NEPA a conformidade sobre a qual o Mark Kolonoski irá falar já para o fim da apresentação. CDR Maguire é o desenhador do projeto e consultor chefe para a equipa consultora a qual inclui HNTB e a firma Howard Stein Hudson. A Cidade de New Bedford é a nossa parceira neste projeto. Têm sido muito simpáticos para nós e apreciamos muito a sua ajuda na forma em que passaram palavra a todos vós sobre este projeto.

As metas do projeto é de endereçarem a condições tristes da estrutura velha, e melhorar a segurança por todo o cruzamento da I-195/Estrada 18. Estamos a procurar desenhar um plano de construção que irá minimizar e mitigar os impactos ao público que transita e a comunidades à volta do cruzamento. Estamos a procurar trabalhar em prol da meta federal imposta para reduzir o número de estruturas de pontes deficientes em Massachusetts. Temos um orçamento

projetado no montante de \$120 milhões. Pensamos que esse seja quanto irá custar o projeto ao chegarmos ao ponto de 25% de desenho.

Esta é a área do projeto. Tenho a certeza que todos vós a conhecem bem melhor do que eu. Aqui está localizado o super Mercado Market Basket. Podem ver a autoestrada I-195 no sentido leste de Fairhaven e com direção a Fall River na direção oeste. As linhas de caminho de ferro com direção diagonal através de toda a área do projeto. Podem também ver a Estrada 18 com o sentido norte e sul. Tudo que podem ver aqui em cor de laranja cabe dentro dos limites de trabalho do projeto. Irão ouvir mais sobre isto do Greg daqui a pouco, mas a maior parte da área de trabalho na área perto da Estrada 18 é de escoamento relacionado enquanto o trabalho de pavimento é na sua maioria na I-195.

Sabemos que estamos a trabalhar numa das áreas mais populadas de New Bedford. Muito perto existem casas, negócios, igrejas, a escola primária Hayden-McFadden Elementary, parques de estacionamento, o edifício Agnes Braz/Hope Bean Memorial Building, e o Rio Acushnet. Desde a reunião pública informativa em Janeiro, tivemos uma reunião sumário para os professores e empregados da Hayden-McFadden Elementary assim como para a liderança dentro do sistema das Escolas Públicas de New Bedford. O projeto tem a meta de reduzir o escoamento de água da chuva que leva terra e químicos para o Rio Acushnet. O Greg irá tocar nesse assunto com mais detalhes daqui a pouco.

Este é um cruzamento importante. A I-195 é uma rota de evacuação designada. Liga New Bedford, Providence, Rhode Island, e o Cape. A Estrada 18 também é uma Estrada importante, ligando a área da baixa com pontos a norte. O cruzamento foi construído em 1965 e mostra isso. Precisa de reabilitação. Um número de veículos muito substancial usam este cruzamento. Mais de 75.000 passam pela I-195 durante um período de 24 horas. 36.000 por dia passam na Estrada 18 e cerca de 50.000 por dia usam as rampas para transitar entre as duas vias.

Esta lista vai dar-vos um senso do que nós fizemos para tentar captar a atenção do povo para este projeto. Nós tomamos muito a sério ir ao encontro do público. Tivemos uma reunião pública informativa aqui em Janeiro. Temos um website do projeto. Distribuímos folhetos num raio de 400 jardas à volta do cruzamento o qual podem ver demonstrado aqui de cor amarelo assim como a qualquer moradia ou negócio demonstrado de cor roxo até ao ponto oeste da Mount Pleasant Street. Também distribuímos folhetos nas escolas Hayden-McFadden Elementary e Keith Middle durante as horas de saída. Disponibilizámos materiais na Biblioteca Pública de New Bedford e pusemos cartazes nos autocarros da Rota 4 da SRTA que viajam por debaixo do cruzamento. Enviámos 113 cartas a interessados em avanço destas reuniões e mandámos avisos por email a

mais de 180 interessados. Também fomos ao encontro de quase 700 pessoas através de pequenas reuniões comunitárias informais em lugares como o Market Basket e a peixaria Kyler's Catch. Tivemos pequenos encontros com empregados da cidade de New Bedford, a New Bedford Age Friendly Coalition, Escolas Públicas de New Bedford, a Autoridade do Porto, Sid Wainer & Sons, e SeaStreak. Os nossos meios de comunicação têm sido o The New Bedford Standard Times em Inglês, The Portuguese Times e OJornal em Português, e já fomos à rádio com anúncios em Espanhol na WKKB Latina 100.3FM.

A este ponto, quero dar a palavra ao Greg Blake que nos vai dar alguns dos detalhes técnicos do projeto.

C: Greg Blake: Obrigado, Nate. Conforme o Nate mencionou, o meu nome é Greg Blake e sou o gerente do projeto com a firma CDR Maguire Incorporated, a firma que lidera o desenho do projeto. Temos uma boa equipa de arquitetos de jardinagem, de engenheiros estruturais, e de engenheiros geotécnicos. Também temos uma boa equipa de pessoas que trabalham conosco. HNTB lidera a frente Ambiental e Howard Stein Hudson lidera a parte de ir ao encontro do público. Estou eufórico de trabalhar neste projeto. Este é um projeto único mas vamos entrar nessa parte dentro em pouco.

Conforme o Nate mencionou, esta estrutura foi construída em 1965 e tem perto de 54 anos. Há muito aço deteriorado, cimento enfraquecido, e reforços expostos. Isso pode ser visto por todo o cruzamento e tenho a certeza que vocês que vivem nestas redondezas, vêm isso todos os dias. A Rampa F e secções da ponte já foram identificados como funcionalmente antiquadas. Este é um termo usado no mundo do desenho que significa que partes das mesmas já não satisfazem os requisitos de desenho ou normalidades. Satisfizeram os requisitos em 1965 mas essas normalidades já evolveram e melhoraram para aumentar a segurança. Outras partes maiores do cruzamento, especialmente a Rampa C e a partes elevadas, estão em mau estado.

Tenho a certeza que como vocês todos viajam pelo cruzamento, sabem bem as condições de segurança. A I-195 sentido oeste entre a Estrada 18 e as rampas de entrada e saída (D e C) é um local com muitos acidentes devido à área de transitar muito limitada. De 2012 a 2014 houve 41 acidentes relatados nesta pequena área devido a faixas estreitas e pequeno espaço para transitar. O cruzamento por si tem uma alta percentagem de acidentes comparado com outras secções da I-195 no sentido leste para o Cape e no sentido oeste para Fall River. Adicionando a tudo isso, a nível terrestre existem problemas de inundação. Por parte tem a ver com o Copper Brook que passa pelo cruzamento por debaixo do solo em direção à Logan Street adicionando a todo o escoamento que desce das vias e das rampas. Existem também sistemas de escoamento

por todas as ruas da cidade que são interligadas. Hoje, quando chove, os sistemas não podem dar vazão a tudo e temos problemas de inundação. Parte do projeto irá resolver esses problemas.

O âmbito do projeto é de trocar os 1.350 pés de viaduto. Uma das peças maiores de estrutura elevada perto da Escola Hayden-McFadden, devido à sua proximidade à escola e requerimentos de altura, terá que ficar no lugar. A mesma será reabilitada em vez de ser trocada. O resto das peças elevadas do cruzamento irão sair e trocadas e o piso e rampas serão devolvidas com rampas de terraplena. Conforme foi mencionado, os pilares da ponte e anexos da parte do viaduto que resta perto da escola será reabilitado e reparado para satisfazer os códigos de desenho dos dias de hoje. A Rampa C e a Rampa F serão trocadas por rampas de terraplena. Parte da linha principal da I-195 perto das rampas de entrada e saída onde temos espaço de aceleração e afrouxamento insuficiente, essas serão alargadas e alongadas para as tornar mais seguras. Voltando ao escoamento de água da chuva, vamos separar todos os sistemas diferentes para assim ajudar com o escoamento ao nível do chão.

Este é um desenho bonito que mostra o quebra-cabeças e as peças diferentes de todas as coisas que vamos fazer. É um projeto difícil de explicar devido ao existirem tantas peças diferentes do mesmo: reconstrução, reabilitação, coisas que vão ser erguidas, coisas que vão ser demolidas, e ainda outras. Vamos reconstruir as áreas de cor amarela. As áreas de cor amarela na linha principal serão alargadas e a faixa do meio será trocada. Todas as partes do cruzamento que são presentemente classificadas serão reconstruídas. A parte do viaduto perto da escola está aqui em verde. Essa irá permanecer mas será reabilitada com novos reforços de aço e será alargada no lado norte. A cor azul mostra o que será alargado ao longo da linha principal para fazer bordas e para estender as faixas de aceleração e afrouxamento e torná-las mais cumpridas, largas e seguras. As partes que serão demolidas e as rampas de terraplena estão aqui de cor roxo. Parte da Rampa C e uma grande parte da Rampa F assim como as seções em roxo da linha principal serão postas em terraplena. As pontes que serão trocadas totalmente estão aqui em cor de laranja sobre a Estrada 18 sentidos norte e sul e a rampa sobre a Weld Street. Tudo será uma nova estrutura de ponte.

Em azul escuro podem ver os melhoramentos do sistema de escoamento. Teremos lagoas de retenção para controlar o escoamento e limpar a água. Isso irá melhorar a qualidade da água enquanto escoar no Rio Acushnet. Agora, o Copper Brook serpenteia descendo a área do projeto. Vamos instalar um tudo uma largura de 36 polegadas que fará o escoamento pela Estrada 18 até findar na Logan Street. Toda a água da chuva que cai na I-195 e nas rampas será separada do sistema da cidade e contida no seu próprio sistema o qual a levará para o Rio Acushnet perto da Wamsutta St. Isto irá ajudar a regular o fluxo.

Portanto, esse é o panorama de tudo que está a acontecer. A Foto 15 demonstra uma tabela de todos os benefícios associados com o projeto. Trocar a superestrutura e reabilitar a estrutura de baixo trará a ponte aos requerimentos federais de peso, desenho, e segurança. Reconstrução das rampas com estrada terraplena e geometria melhorada irá reduzir a percentagem de acidentes e melhorar o fluir do trânsito, diminuir o custo de manutenção, e formalizar as rotas de viajar de peões. Alargar as faixas auxiliares e estender o comprimento das rampas de entrada e saída será um dos maiores benefícios do projeto. Irá aumentar as áreas do tecer de trânsito e áreas de junção quando se chega da Estrada 18 no sentido norte na Rampa D para enveredar oeste na I-195 assim como viajando oeste na I-195 tentando pegar a rampa de saída para a 18 no sentido sul. Também irá reduzir a percentagem de acidentes e melhorar o fluir do trânsito.

Iremos alargar as faixas de emergência na linha principal da I-195 nos sentidos leste e oeste. Esse é outro enorme benefício deste projeto. Irá aumentar segurança para os veículos parados, melhorar o escoamento das faixas de trânsito, e fornecer mais espaço para a contenção de neve. O novo sistema de escoamento de água da chuva irá melhorar o pavimento e a qualidade da água e reduzir inundações. Vamos trocar os resguardos antigos e danificados os quais irão ser trocados por barreiras de estrada modernas assim como barreiras do meio. Vamos instalar novos letreiros de estrada os quais vão melhorar a visibilidade de dia e noturna porque muitos dos letreiros têm superfícies velhas refletivas e são difíceis de ler.

Com o projeto existem também oportunidades para melhoramentos visuais. Para as paredes de retenção que serão erguidas pelas estruturas de terraplena, haverá um número diferente de tipos de superfícies, e texturas para escolher. A Foto 16 mostra as colunas de apoio existentes perto da escola e as colunas propostas num projeto onde o Nate está a trabalhar em Chelsea, a norte de Boston. Os pilares nesse projeto são uma boa oportunidade para gráficos ou arte de rua e podem ver os vários desenhos e padrões de cimento. Podemos ver como algo semelhante pode ser feito com este projeto com as colunas existentes assim como as duas colunas adicionais que serão erguidas. Temos arte de rua existente na Belleville Avenue. Temos aqui algumas oportunidades para murais ou pinturas de parede para decorar as paredes de retenção.

Agora vamos explicar a todos os impactos da construção. Conforme o Nate mencionou, não se espera usurpação antecipada de propriedade particular. Tudo está contido dentro do direito de passagem do estado e antecipamos ficar dentro desses limites. Não haverá impactos permanentes às ruas da cidade antecipados, mas haverá algumas interrupções temporárias enquanto a construção é feita e algumas peças de equipamento e maquinaria ocupará parte das ruas laterais. Enquanto o escoamento é instalado e as utilidades deslocalizadas, haverá também alguma interrupção temporária às ruas no local.

Não podemos dizer isto bastantes vezes: as duas faixas de trânsito em cada direção na I-195 vão permanecer constantemente abertas por todas as quatro fases e toda a duração do projeto.

Na Fase 1, a fim de fazer algum espaço para que tudo caiba, vamos trabalhar no centro da estrada para dismantelar o meio que está lá agora. Isso vai permitir a mudança das faixas de trânsito e manter duas faixas abertas em cada direção. Uma grande parte do tempo durante a duração de 12 meses na Fase 1 será a preparação do local, deslocação de utilidades, e instalação de novas colunas. Isso vai ajudar na preparação para a Fase 2. Novamente quero dizer que haverá sempre duas faixas de trânsito nos sentidos leste e oeste na I-195.

Na Fase 2, o trânsito é deslocado para a parte sul da ponte para que as faixas leste e oeste da I-195 estão ao lado umas das outras e existem duas faixas abertas para cada direção. Durante este período inteiro de 9 meses, as Rampas C e Rampa D estão fechadas e toda a construção a norte está a ocorrer. Aqui há rotas de desvio para a Fase 2. Se está viajando no sentido oeste, em vez de sair pela Rampa C, você terá que sair na Coggeshall Street e depois virar à esquerda para a Estrada 18 sul. Se você está a viajar norte na Estrada 18 e quer ir para oeste, continue na Coggeshall Street, vire à direita, e saia para a I-195.

Muitos estudos já foram feitos neste projeto durante os últimos anos. Alguns dos quais estudaram os sinais de trânsito pela Coggeshall compreendendo que uma grande parte do trânsito será canalizado para esta rua quando as rampas forem encerradas. Existe um plano para um sinal de trânsito temporário para a Coggeshall Street o qual foi incluído neste projeto. Quando a construção inicia, isso estará implementado para acomodar o número extra de veículos passando por esta área.

Na Fase 3, idêntico à Fase 2, estudos de trânsito foram feitos para se ter a certeza que veículos extras passando pela área serão acomodados nas rotas de desvio. Durante essa fase com a duração de 8 meses, todo o trânsito na linha principal que estava viajando no lado sul da estrada será modificado para o lado norte. Ainda temos as duas faixas em cada direção e todos os trabalhos terão lugar no lado sul. A Rampa F será encerrada assim como a rampa da Weld Street saindo da Estrada 18. O desvio para o encerramento da Rampa F é sair na Penniman Street, virar à esquerda para a Purchase Street, e depois virar para a Coggeshall Street para pegar a Estrada 18 sul. Novamente, existe um sinal de trânsito temporário planeado para a Coggeshall Street. Ao iniciar esta fase, os sinais serão ajustados para ajudar na movimentação do trânsito.

Na Fase 4, com todos os trabalhos ao sul e ao norte, tudo será unido novamente. As faixas leste e oeste na I-195 serão mudadas e separadas novamente com uma nova barreira do meio. Como em

todos os projetos, as ruas na área que foi impactada durante a construção precisam de alguma atenção. A Estrada 18, a Weld Street, a Cedar Grove Street, e as partes que vocês virem em amarelo na Foto 21 todas serão moídas e repavimentadas ou reconstruídas para tudo ficar bonito e renovado. Podem ver isso na linha estreita em azul a qual é o passeio existente que corre no lado oeste da Estrada 18 e pela rampa da Weld Street e que será reconstruída também no fim do projeto. Antecipamos que a Fase 4 levará cerca de cinco meses.

Uma das perguntas feitas na reunião pública informativa foi sobre o que seria feito antecipadamente com letreiros avisando na I-195. Adicionando a todos os letreiros que serão postos por toda a área no local do projeto, vamos também implementar letreiros com base no MUTCD, um livreto para o trânsito, localizado perto do cruzamento da Estrada 140 para direcionar as pessoas que querem ir para a baixa da cidade vindas de oeste para saírem na rampa da 140 sul. E para as pessoas vindas de leste, haverá letreiros direcionando eles para tomarem a Estrada 240 e a Estrada 6 para chegarem à baixa da cidade. Podemos também por letreiros adicionais a leste e oeste e ao irmos mais em frente com o desenho, isso será avaliado.

E agora vou devolver a palavra ao Nate.

A: Nate Cabral-Curtis: Obrigado, senhor.

Sabemos que as pessoas estão realmente preocupadas com a construção. Como o Greg disse, não podemos frisar bastante o facto que duas faixas de trânsito serão mantidas para cada direção da I-195 durante toda a duração do projeto. Vocês viram as fotos do Greg como por vezes as faixas de trânsito são mudadas para os lados sul ou norte da ponte. Não obstante para onde essas faixas são mudadas, haverá sempre quatro faixas de trânsito abertas.

Letreiros e barreiras do meio serão instalados para a segurança dos condutores e trabalhadores. Pode haver vezes quando as equipas de trabalho estão de serviço a horas noturnas e fins de semana para encurtar a duração da construção e minimizar o seu impacto no público que transita. Todos viram como algumas rampas serão encerradas durante tempos alongados para permitir que as mesmas sejam retiradas e trocadas por rampas com estrada terraplena.

Desvios assinalados serão implementados durante o encerramento dessas rampas, conforme o Greg falou, para guiar as pessoas à volta dos mesmos. Não vamos desenhar um desvio para o trânsito direto na I-195. A meta é de manter o trânsito direto na I-195 pela I-195 onde pertence e não atravessando pela cidade de New Bedford. Haverá rotas alternas para as pessoas que voluntariamente saiam da Estrada. Em caso que as pessoas ficam confundidas e saiam da autoestrada pensando que precisam porque estão numa zona de construção, haverá letreiros que

os vão guiar para onde devem estar. E policias de faxina e sinalizadores serão utilizados conforme necessário, especialmente durante os encerramentos de faixas, para manter todos em segurança.

Sabemos que o projeto está mesmo perto de muitos edifícios incluindo lares e a escola Hayden-McFadden School. As pessoas podem talvez lembrar-se da Foto 24 tirada na reunião pública informativa. Esta é uma foto do sistema de contenção de pressão negativa o qual irá envolver à volta de uma parte da ponte que está sob construção. Isso tem uma zona dentro do plástico contendo espaço onde a pressão do ar lá dentro é menos do que no exterior assim todo o pó ou partículas não sairão para a vizinhança. Fica dentro do protetor Tyvek. Já usámos esse método na Ponte Tobin em Chelsea, e é muito efetivo. Haverá um plano de abatimento de chumbo o qual o empreiteiro terá que criar. Iremos fornecer escoamento temporário para que essa água não escoe para as ruas locais vinda da estrada. E, claro, os comentários ao público continuarão durante a construção. Também quero mostrar a todos uma pá motorizada apetrechada com um sistema hidráulico. Esta foto é de um dos trabalhos a menos de uma milha da minha casa. Uma das formas de evitar que pó e chumbo entrem no meio ambiente, é usar este sistema hidráulico. O empreiteiro vem com o que parece uma tesoura hidráulica gigante de um lado de uma máquina grande. O metal é cortado, carregado num camião, e é depois descartado num local longe do ponto de construção. Durante as atividades de demolição, água será usada para minimizar as emissões de pó conforme regulamentos do MassDOT e OSHA. O aço retirado é reciclado longe do local. Nenhum aço será reciclado no local dos trabalhos. O mesmo será levado por camião para longe e será descartado num local apropriado, não aqui na comunidade.

Uma das coisas que falámos na reunião pública informativa foi sobre os impactos de estacionamento no local da escola e no parque de patinagem por debaixo do viaduto. Então, este momento, dizemos que não haverá perda de espaços de estacionamento em ambos. No entanto, esperamos, e para a segurança do público, que precisaremos de encerrar esse espaço durante o tempo de construção devido aos trabalhos lá acima no viaduto e estacionamento de equipamento. Pensamos isso agora, que será encerrado durante a duração do projeto, mas será reaberto depois da construção. Baseado nos comentários esta noite, a equipa pode explorar a possibilidade de manter partes da área abertas durante a construção, mas é mais provável que se isso acontecer somente aumentará a complexidade e duração ao cenário do projeto. Existe uma troca aqui a ser feita.

Nesta altura, eu convido o Mark a vir falar sobre a revisão ambiental e a duração do projeto.

C: Mark Kolonoski: Obrigado, Nate. O meu nome é Mark Kolonoski. Sou o planeador ambientalista trabalhando na equipa de desenho. Gostaria de falar um pouco sobre conformidade e regulamentos ambientais.

O projeto está a ser pago com dólares federais. Como tal, o projeto precisa de estar em conformidade com a Lei Nacional de Políticas Ambientais ou NEPA. O que isto significa é que a Administração Federal de Estradas (FWHA) irá rever todos os impactos ambientais e comunitários e assegurar que, a equipa de desenho, fez tudo possível para evitar e minimizar esses impactos e assim ser um projeto o menos problemático possível na construção. Existem outros vários regulamentos que precisamos de seguir, mas realmente, não existem muitos recursos ambientais dentro da área do projeto. Não existem terrenos aguados que vamos encher. De facto, haverá um melhoramento no sistema de escoamento de água da chuva. É realmente sobre esses impactos comunitários que o Nate estava a falar e trabalhar com os vizinhos e partes interessadas, e vocês, a comunidade, para assegurarmos que compreendam o que está a ser desenhado, o que está a ser planeado, e qual o horário. Isso é o que nos preocupa. É por isso que o Nate e a equipa têm trabalhado tão diligentemente até esta noite para estar aqui, comunicando com o público, e informar a comunidade. E não para somente fazer um sinal com um lápis, mas porque queremos que o projeto prossiga o mais facilmente possível para a comunidade, para o MassDOT, e para todas as partes envolvidas.

Rapidamente quero falar em acontecimentos importantes e os próximos passos. Tivemos já uma série de pequenas reuniões e envolvimento de partes interessadas até chegarmos a esta noite. Houve uma reunião pública informativa em Janeiro na qual eu acho que alguns aqui estiveram presentes. Vamos aceitar os comentários que escutamos aqui esta noite. Se não quiser partilhar os seus esta noite, por favor envie-nos os seus comentários por escrito no formulário que se encontra no pacote que distribuimos. A equipa está também disponível via email a qualquer hora. Vamos aceitar esses comentários, avaliar o que pode ser implementado, o que é razoável, e voltar no outono para apresentar o nosso desenho com modificações ao desenho o qual será referenciado como desenho de 75%. O projeto agora está marcado para ser anunciado na primavera de 2023. Parece que está a muito tempo de distância – prometo-vos que realmente não está. Vai chegar rapidamente. Existe muito trabalho a ser feito e a construção está marcada para iniciar em 2023 e continuar até ficar tudo completo em 2025.

Com isto, muito obrigado a todos, aqui está a informação de contacto na Foto 29. E agora, seguimos para a sessão de perguntas e respostas.

Q: Nate Cabral-Curtis: Antes de aceitarmos perguntas gerais, eu quero pedir, para o benefício de Dan Fielding, o nosso Intermediário Governamental e Legislativo do MassDOT, estão aqui hoje presentes na audiência quaisquer entidades eleitas??

A: Irondina Reis-Abreu: Estou aqui do gabinete do Deputado Estatal Cabral..

Q: Nate Cabral-Curtis: Gostaria de dizer algo, minha senhora?

A: Irondina Reis-Abreu: Não, estou aqui apenas para escutar.

C: Nate Cabral-Curtis: Muito bem. Agora, vamos para as perguntas gerais do público. Você tinha a sua mão levantada primeiro, senhor.

C: John “Buddy” Andrade: O meu nome é John “Buddy” Andrade. Sou o líder de uma associação de vizinhos ao Sul da cidade. Estivemos envolvidos com o projeto da Estrada 18 que continua em trabalhos e a maior parte disso tudo é que vocês disseram, dizem em todas as reuniões. Isso é apenas procedimento normal. Infelizmente, vocês não são de confiança.

Estou a avisar a comunidade do Norte que a única vez que vão ter a oportunidade para falar é quando se tem estas reuniões públicas e até mesmo assim, podem não ser ouvidos. Eu queixo-me constantemente sobre assuntos relacionados com o projeto da Estrada 18 e como vocês deturparam 90 por cento do que nos disseram. Existe uma escola ali que se chama Hayden-McFadden School. A escola a que me estou a referir é a Gomes School. A Hayden-McFadden está localizada por debaixo da Estrada. A Gomes School está na Estrada 18 que agora está a ser transformada numa alameda. Tivemos muitas, muitas reuniões. E nem vos posso dizer como ficámos desapontados com a preocupação sobre a segurança das pessoas na nossa comunidade e em particular os jovens e os idosos através de assuntos ambientais como pó e chumbo e corte de árvores como aconteceu na Gomes School. Particularmente á volta da Hayden-McFadden, esse vai ser um assunto muito importante.

Nem posso acreditar que vocês vão fazer o que está certo quando tem a ver com usar água para controlar o pó. Vocês não fizeram isso na Estrada 18 durante a construção. Isso era somente uma Estrada, nem mesmo demolindo as coisas ou retirar tinta e tudo o mais. E a tinta é muito mais fatal do que o pó de que estamos falando. Mas, e mais importante ainda, eu quero certificar-me que a comunidade vai ter acesso a vocês, mais do que uma simples reunião pública. Quando há uma reunião de uma associação de vizinhos, nós precisamos que vocês cá cada três ou

quatro meses para nos explicarem A, ou B, ou C que nós nos esquecemos, ou em que vocês nos enganaram. Estamos a ouvir coisas que se passam que queremos ter a certeza de sermos informados e podemos ter a oportunidade de dizer, “Ei, vamos regressar e fazer outra reunião,” e não nos fazer passar por toda a burocracia de “Liga para este. Chama para aquele.”

O gabinete da Senhora Leavenworth é muito bom nisso. Ela é a Engenheira Chefe para este projeto como foi para o projeto da Estrada 18. E mesmo utilizando, como você disse na Estrada 18, o material contaminado em caixotes de flores e outras coisas, e isso veio à baila na nossa reunião pública. Isso nunca foi discutido. Isso nunca foi corrigido. E nós nunca tivemos uma resposta do porquê que vocês cortaram sete das maiores árvores na comunidade que estavam bloqueando o gásóleo de entrar na frente ribeirinha e todos os carros viajando abaixo e acima da Estrada 18, e vocês deram cabo das árvores mais lindas, com 47-ou mais anos. E existe uma escola primária que vocês deixaram descoberta aos elementos de poluição do ar. Vamos ter uma reunião este mês sobre asma porque existe uma percentagem alta de asma nesta vizinhança. E vocês vão ficar a saber que isso também está presente ao Norte da cidade. Na maior parte desta região a taxa de asma é muito alta. A minha preocupação é saber qual o vosso interesse vai ser sobre a qualidade do ar, demolir o que vocês vão demolir e também plantar árvores e outras coisas que vão ajudar a limpar o ambiente.

Não sei se vão encerrar a escola Hayden-McFadden por algum tempo. Mas isso vai ser muito, muito complicado. Estas são crianças com idades de escola primária. Como é que vocês vão tratar isso quando vocês nem podiam tratar de um projeto de construção a nível do chão? Nós temos um parque de brinquedos para crianças lá à saída da Rivet Street e qualquer pessoa pode chegar lá ao parque de brinquedos de carro porque vocês não puseram lá quaisquer comodidades, nem benefícios para proteger as crianças enquanto estão nesse parque. E nós temos parques arborizados e parques de brinquedos nessa área ao Norte que vão precisar de cuidados. Alguém terá que ficar vigilante. Espero que os residentes dessa área irão fazer mais. Eu vi a Senhora Deneen Simpson do Gabinete de Justiça Ambiental contactou o vosso gabinete. Nós fornecemos-lhe informação para publicar assim como tradutores. Do ponto de vista de justiça ambiental, estou a dizer a vocês que a MassDOT tem provavelmente o pior registo no estado quando se trata de minorias comunitárias e comunidades mal servidas. Venham até nós quando não temos que enviar 15 assinaturas ou ligar aos nossos deputados estatais para contactar vocês. E, o Sr. Cabral tem recebido muitas chamadas do nosso gabinete durante os últimos três anos com reclamações. Durante o verão, vocês não cortam a relva. Vocês não limpam as ruas. Tudo é uma porcaria. As pessoas nem podem caminhar. É um perigo. Sempre que vocês têm um projeto é sempre a mesma coisa. As pessoas nem podem passar. É tudo lama e pedras. Vocês não se importam com os residentes. Vocês não se importam com os peões. E tudo o que vocês querem é fazer o

trabalho e ir para casa. Mas nós vivemos aqui. E queremos tudo feito, mas também queremos todas as outras coisas que vão mão-em-mão com isso. Eu estive numa comissão para a troca da nova Ponte de Fairhaven. Espero que vocês vão fazer isso. Okay? Ela precisa de ser trocada. Mas este projeto é importante. Todos os projetos de estrada são importantes. No entanto, vocês não pensam nas pessoas e vocês não nos deixam chegar até vós para vos pedir auxílio porque então, vocês põem todas as barreiras. Obrigado.

A: Nate Cabral-Curtis: O que vou dizer em resposta aos comentários desse senhor é que já vivo dentro de um projeto de construção da MassDOT desde 2015 onde está o Casey Overpass, uma passagem da era da década de 1950 composta de aço e cimento com a presença de chumbo e amianto e ambos foram retirados. Eu pessoalmente vi a quantidade de água que foi borrifada no local. Eu criei o meu filho que agora tem 3 anos durante o período de demolição e construção, passei pelo local de construção empurrando-o no carrinho, e achei adequada a atenção que me estava a ser dada assim como às minhas necessidades. Não me posso pronunciar sobre o que foi feito na Estrada 18 porque ninguém da equipa deste projeto fez parte disso. Mas posso falar sobre o que fizemos em Chelsea com um sistema de contenção, e o facto que fomos ao encontro da escola muito proativamente. Falámos com os pais. Fornecemos-lhes materiais. Somos muito abertos. Não tem havido esforços para esconder este projeto. Temos um site do projeto na internet. Eu tento ver no Google uma vez por dia para ver o que aparece. Estamos em terceiro lugar presentemente se procurarem no Google “I-195 New Bedford”. A informação do meu contacto está lá. A informação do contacto do Steve Soma está lá. Estivemos lá fora na comunidade muitas vezes. Já falámos com quase 700 pessoas em contactos informais, mais estas reuniões formais. Nenhum esforço foi feito para evitar alguém. Estamos aqui e continuaremos a estar aqui. Sei que a equipa deste projeto interessa-se pela comunidade. Eu sei que o Bob Wheeler do Distrito 5 interessa-se pela comunidade. E vamos fazer o nosso melhor para estar disponível durante a construção. Isso é tudo que eu posso dizer.

Mais alguém? Sim, senhor. Faça o favor.

C: Kenny Resendes, Líder Comunitário: O Buddy falou sobre a escola. Que planos têm sobre a escola e as crianças? Será que vão construir durante as sessões escolares ou durante o período de férias de verão quando não há escola ou qualquer coisa semelhante, porque vocês vão adicionar colunas e alargar a estrada, e a escola não está muito longe do topo da estrada. Estava somente com curiosidade de me inteirar sobre o que vão fazer sobre isso.

C: Nate Cabral-Curtis: Sim, isso é absolutamente verdade. Se tivéssemos que fazer quais trabalhos enquanto a escola está em sessão, tudo teria que ser contido. Estamos a coordenar ao

menor detalhe com a escola para assegurar que criamos um espaço seguro de entrada e saída da escola sem possibilidade alguma de pôr as crianças em perigo.

Greg, queres falar um pouco mais sobre como as coisas poderão ser encenadas à volta da escola, ou é ainda muito cedo para isso?

A: Greg Blake: É ainda muito cedo.

C: Nate Cabral-Curtis: Nós tivemos uma conversa com a escola o mês passado. Os professores de lá estacionam os seus veículos debaixo do viaduto. Eles sabem o estado em que o mesmo está. O passeio em frente à escola, o qual vamos reconstruir, está também em péssimo estado. Não está em boas condições.

C: Kenny Resendes: O que eu estava a tentar dizer é que quando iniciarem a trabalhar na Estrada, quando iniciarem os trabalhos de alargar o piso da estrada e coisas assim. Como você disse as gruas dão reviram à volta da escola, isso seria feito durante os meses de verão quando não há ninguém na escola em caso de um acidente, ou se alguma coisa cai lá de cima da estrada perto da escola? Eu compreendo que vão mudar o local de estacionamento e tudo isso. Eu compreendo isso, o parque de patinagem e o resto, e as pessoas podem estacionar no local verde lá no topo da County Street para os professores e o resto. Eu somente estou preocupado com coisas a caírem perto da escola em caso que algo acontece.

C: Nate Cabral-Curtis: Faremos o nosso melhor para encenar o local e tomar vantagem do verão. Ao nível de 25 por cento de desenho, é um pouco difícil saber exatamente como tudo será encenado. Temos também de ser cuidadosos de não esticar os meios e métodos do empreiteiro. Nós não podemos dizer-lhe “vocês vão” muitas vezes ou isso tornará muito mais difícil de efetuar o trabalho. Damos-lhe os regulamentos e dizemos, “Não pode fazer pó na vizinhança” e “Você não pode deixar lixo espalhado.” Obviamente, isso é algo muito sensível para nós. O Greg e a sua equipa, e o Steve, e o Mark irão estar atentos para trabalhar tudo isso e como vamos poder desenvolver um pacote de ofertas lançadas que vão trabalhar à volta dos horários da escola o melhor possível.

Q: Kenny Resendes: Vocês vão encerrar a Estrada 18 a qualquer hora durante a construção? Como é que isso iria trabalhar? Só estou curioso.

A: Nate Cabral-Curtis: Conforme eu compreendo, a Estrada 18 ficaria aberta, falando em termos gerais. Eu posso imaginar – e estou a olhar para o Greg e para o Steve ao dizer isto – incidentes

isolados onde se troca vigas de aço porque a Estrada 18 ainda tem que passar por debaixo da I-195. Essa seção de ponte será trocada.

C: Kenny Resendes: É aí que eu quero chegar.

C: Nate Cabral-Curtis: Podemos estar numa condição em que isso acontece de noite ou num fim de semana. Iriamos ter de divergir o trânsito sul da Estrada 18 ou a Estrada 18 norte para haver segurança e rapidamente mudar os materiais elevados e depois reabrir novamente para o movimento da semana. Isso é o tipo de coisa que se acontecesse, você pode esperar aviso ao público o que a MassDOT tem feito até à data. Se já nos deu o seu email, enviar-lhe-emos um email diretamente para dizendo, a Estrada 18 está a encerrar a esta hora e o desvio é este, em Inglês e Espanhol, com fotos bonitas que pode seguir.

Q: Nate Cabral-Curtis: Greg, prevês que encerramentos da Estrada 18 para possíveis trabalhos ou achas que será mantida aberta sempre?

A: Greg Blake: Aberta sempre, exceto quando existir trabalho noturno de demolição.

C: Kenny Resendes: Porque eu sei quando houve trabalho nas pontes de caminho de ferro, eles mudaram tudo como vocês vão fazer com a 195 onde norte está para sul ou sul para norte depois. Estava somente curioso se isso iria acontecer ou não ou se ainda é muito cedo para se dizer.

C: Nate Cabral-Curtis: O princípio seria manter a Estrada 18 aberta. Se tivermos que a encerrar para a segurança do público, seria feito de noite ou durante um fim de semana quando o volume de trânsito diminui. Não seria apenas, “Ó, a propósito, a Estrada 18 norte está encerrada para os próximo seis meses. Boa sorte.”

C: Kenny Resendes: As pessoas estão a perguntar, e eu estou somente a perguntar para os informar. Apenas isso.

C: Nate Cabral-Curtis: Estas são boas perguntas. Na reunião pública informativa em Janeiro, ouvimos algumas boas perguntas e dissemos, “Essas são boas perguntas. Vamos tentar dar respostas na reunião como respostas a essas.” Os gráficos do desvio que viram fizeram parte disso. Agora estamos a receber perguntas esta noite e vamos tentar dar-lhes respostas a essas no outono.

Q: Kenny Resendes: Sim, eu estive na primeira, também. Uma outra coisa, o senhor estava a dizer que quando se desvia parte do escoamento das estradas e coisas assim, vocês vão fazê-lo pela Wamsutta Street, Christian Avenue, abaixo das pontes de caminho de ferro, que é atreito a

inundações agora. A água eleva-se acima dos poços de inspeção no pavimento. Isso vai aumentar os problemas lá abaixo com o escoamento porque já não existe bastante capacidade para isso?

Q: Nate Cabral-Curtis: Greg, queres falar sobre escoamento?

A: Greg Blake: Nesse caso particular, o escoamento ali desce para essa área, o qual faz elevar as tampas dos poços de inspeção no pavimento e o resto. Isso vai ser tirado do Sistema. Vocês vão ver um volume reduzido nesses sistemas existentes. O projeto de escoamento vai ser na sua linha própria separada, o qual descerá pelo seu próprio escoadouro.

Q Kenny Resendes: Escoadouro para onde? Para a estação de bomba lá abaixo no Sul ou para o rio?

A: Greg Blake: Agora, estamos a estudar um escoadouro natural a norte do largo de caminho de ferro, à direita da Wamsutta Street.

C: Kenny Resendes: Certo.

A: Greg Blake: Esntão, estamos a ver esse local também olhando ainda para uma potencial linha de escoamento dedicada. Se isso não trabalha tão bem, e, novamente, este é um desenho preliminar, e então estudaríamos depois algo que nós vimos há semanas atrás numa reunião de coordenação utilitária, o qual tirava a linha dedicada de escoamento da I- 195 e levar a mesma ao longo da 195 para o Acushnet ao lado do Kyler's Catch.

C: Kenny Resendes: E por último, que não é grande coisa, mas você tinha aí no mapa de cor com todas as cores diferentes das pontes e de tudo isso.

Q: Nate Cabral-Curtis: Quer vê-lo novamente, senhor?

A Kenny Resendes: Sim, eu ia dizer para talvez na próxima reunião quando fizerem isso, se podíamos ter algo para levar para casa para apenas para mostrar às pessoas que não puderam vir hoje.

C: Nate Cabral-Curtis: Certamente. Se quer um para si, pode ir ver no site do projeto. Este mapa está incluído no desenho da reunião pública informativa. Você pode fazer o download desta apresentação e imprimir. E se o quiser em tamanho maior, entre em contacto comigo depois da reunião. O meu gabinete pode imprimir um para si numa folha de planos enrolada e pode até pregá-lo na parede.

- C: Kenny Resendes:** Eu pertencço à associação do grupo da vizinhança e, sabe, as pessoas apenas querem algo que eu lhes possa mostrar na próxima ou futuras reuniões.
- C: Nate Cabral-Curtis:** Novamente, você pode fazer o download esta noite se quiser, realmente, a informação do meu contacto está na folha de factos. Fique à vontade para ligar para mim. E se você faz parte da associação de vizinhos, teremos muito gosto em mandar-lhe um grande.
- C: Kenny Resendes:** Obrigado. Eu aprecio isso.
- C: Nate Cabral-Curtis:** Mais alguém? Sim, senhor.
- Q: Charles Buckley:** Sim, Charles Buckley. A Saída 14 onde você vai fazer o local de preparação. Mesmo abaixo da Saída 14, pode-se ver aquela área ali, a Penniman Street?
- A: Nate Cabral-Curtis:** Sim.
- C: Charles Buckley:** Lá abaixo agora, existe muitas atividades inapropriadas agora. Isso está tudo por cortar. Há a escola ali. Tem criança passando. Já estou há tempo a contatar a Cidade para que essa área seja limpa e todos estão com as mãos atadas. Se têm dinheiro para preparar o local, não vejo razão porque não podem acelerar a limpeza dessa área. Isso seria um melhoramento para segurança da vizinhança a 100%. Terão de enviar entidades oficiais de segurança para uma situação perigosa ali mesmo. Tenho a certeza que vocês já passaram por essa área e visto isso. Não é uma área muito bonita, especialmente quando se entra e isso é um ponto de entrada, percebe, ali para a nossa cidade. Espero que tomem isso em consideração e limpem o local.
- C: Nate Cabral-Curtis:** Eu acho que já ouvimos comentários semelhantes na reunião pública informativa. Este projeto está marcado para iniciar em 2023, mas o Sr. Wheeler do MassDOT Distrito 5 está aqui fazendo muitas anotações e tem estado a escutar todos estes pontos de preocupação imediata. E eu acho que, será seguro dizer, Bob, que você está à procura de formas no qual pode resolver algumas destas coisas a interino?
- C: Bob Wheeler, MassDOT:** Sim. Também, nessa área, vamos por lagoa de detenção, eu penso. Então, vamos fazer alguma jardinagem.
- C: Charles Buckley:** Eu estava a pensar que podiam acelerar isso e não esperar até 2023. Isso precisa de atenção imediatamente realmente.
- C: Bob Wheeler:** Okay. Vou levar esse assunto à atenção da nossa seção de manutenção.

C: Charles Buckley: O que chamam a isso? Sabe, melhoraria a vossa vizinhança? Como se pode dizer? Viver? Viver melhor – viver melhor na sua área, melhorar a sua área.

A: Nate Cabral-Curtis: Melhoramentos.

C: Charles Buckley: Certo. Obrigado.

C: Nate Cabral-Curtis: Não tem de quê. Faça favor, senhor.

C: John Anthony, *Membro da Comunidade:* John Anthony, residente por toda a minha vida e empresário de um pequeno negócio. Em primeiro lugar, eu gostaria de dizer que estou contente que New Bedford está finalmente a receber algum dinheiro. É um projeto muito necessário. Está bastante deteriorado. E está tão feio. Estão, estou contente. Gostaria de dizer que sei que as cidades crescem, congestionamento de mais automóveis, mais camiões, e somente existe pouco espaço para trabalhar.

Posso ver isso como o vosso maior desafio aqui para mim, vivendo aqui toda a minha vida. Não há forma de expandir isso para se tornar mais fácil. Espero que vocês tenham melhores ideias para alargar as faixas. O que está a acontecer aqui é que o Sul está aqui abaixo. Agora, temos muito trânsito de camiões. Há aqui alguém da Comissão de Trânsito de New Bedford? Acho que deveriam estar aqui.

A: Nate Cabral-Curtis: Nós avisámos eles.

C: John Anthony: Tenho a certeza que sim, mas teria sido bom se estivessem aqui, também, como eu disse, existe muito trânsito de camiões. E, ali, subindo esta área acima, há muitos camiões de óleo. Há uma estação de óleo. Existem muitas fábricas de processar peixe aqui. Há muitos negócios aqui. Tenho a certeza que existem alguns no Norte também, mas a maioria está no parque industrial ou eles entram na 140 por outra via. Então, realmente, não existe qualquer forma para qualquer pessoa que vive no Norte com um camião grande de vir cá abaixo e entrar aqui. Então, isso está fora do vosso projeto de qualquer forma. A minha preocupação principal é o Sul onde existe muitos camiões e eles não poderão subir. Vão tentar sair aqui e as pessoas estão aglomerar-se aqui, e estão tentando passar para enlaçar com o trânsito lá dentro. Então, é uma área importante aqui para alargar lá acima. Eu notei que aqui, antes de entrar no projeto, a 195 no sentido Leste tem 3 faixas. E eu sei que já passaram a 140. Então, estou a pensar que muito trânsito entra para a 140. Seria bom se, há anos atrás, tivessem mantido a terceira faixa de trânsito para o outro lado atravessando o rio. Mas eu não sei se existe alguma forma numa

data futura se o que estão a fazer aqui terá alguma influência se decidissem fazer isso. Mas esse é outro assunto.

A minha maior preocupação é aqui com o trânsito de camiões. Como eu digo, estes camiões com atrelados estão a vir aqui e é simplesmente impossível para as pessoas se desenlaçarem do trânsito e descerem para a saída. Desde que construíram a saída aqui perto do Market Basket, eu acho que é mais fácil a várias horas do dia para tomar a saída, e subir a Coggeshall, e depois aqui abaixo enveredar para sul. Isso vai adicionar muito congestionamento na Coggeshall Street para lhe dizer a verdade. Mas eu acho ser um melhor plano quando fizeram isso. E penso que a única outra coisa que eu estava pensando agora, você estava a dizer que vão desviar o trânsito para descer a Penniman Street aqui e estou a pensar no trânsito de camiões não automóveis. Estes camiões com atrelados descendo para o Sul para serem desviados aqui, neste mesmo cruzamento onde estes camionistas vão ter que ir com os seus veículos pesados para virar ali, agora, durante as horas de escola. Isto está cheio de carros dos pais das crianças. Eles não podem fazer as crianças caminhar dois quarteirões, então terão que estacionar em cima de tudo. Agora, vai ter muito trânsito a descer lá abaixo. Isso é algo que tem a ver com a Comissão de Tráfico de New Bedford. Eles devem poder endireitar isso com a polícia. Mas estou a pensar nesses camiões de 10 rodas e camiões tanques. Sabe, se eles vão tentar descer aqui, fazer uma manobra nesta curva, descer aqui, manobrar esta curva apertada aqui, isso pode ser um pequeno obstáculo que vocês provavelmente vão ter com que trabalhar.

Com exceção disso, boa sorte. Acho que vocês vão fazer um bom trabalho e com pouco espaço para trabalharem, só se faz o que se pode fazer. Eu compreendo. Estou no entanto contente que New Bedford está a receber alguns fundos para fazer alguma coisa. Vamos chamar-lhe a Pequena Grande Escavação de New Bedford, ou o que mais vocês lhe quiserem chamar. Mas as preocupações ambientais, não estou preocupado. Tenho confiança em vocês.

C: Nate Cabral-Curtis: Eu tenho umas poucas coisas para responder aos seus comentários muito construtivos, senhor. Obrigado por esses comentários.

Uma das coisas que o Greg e a sua equipa terão que observar no seu programa de computador chamado AutoTURN [AutoVOLTA]. AutoTURN [AutoVOLTA] permite-nos calcular a geometria de um cruzamento, quer existente ou em desenho, e depois posicionar lá dentro um camião. E depois “conduzir” o camião pelos cruzamentos no programa e ver se consegue dar a volta ou não. Esse trabalho será feito como parte de estabelecer as rotas de desvios. Mas essa é uma informação muito boa sobre o assunto e camiões.

Parte das métodos de chegar até ao público que temos feito é uma sessão na firma Sid Wainer. Eles usam muitos camiões. Tivemos uma sessão com o pessoal do terminal de peixe. Eles também têm muitos camiões. Parte desses esforços de chegar ao público é obter boa informação e envolver essas pessoas no projeto ainda na fase inicial porque, com exceção dos condutores habituais, eles têm companhias fornecedoras habituais. Eles têm uma frota de camiões e eles podem comunicar informação a essa frota. Então, nós podemos fornecer essa informação, e podemos certamente ver isto. Talvez isto possa trabalhar para veículos privados, mas não será a coisa mais lógica para camiões. Em termos desta área aqui, nós totalmente compreendemos. De facto, todos com que meu tenho falado tem quase sofrido ou tem mesmo sofrido colisão ou conhece alguém que já teve um acidente aqui. O Greg já mencionou esses 41 acidentes. Essa é uma taxa de acidentes muito elevada comparada com o resto da estrada.

Quanto ao nosso ponto sobre a terceira faixa, estamos adicionando onde pudemos. Digamos que eu venho de Fairhaven. Eu quero sair e ir para a baixa de New Bedford. Você veio da baixa de New Bedford e quer enveredar neste sentido e ir para Fall River ou Providence, certo? Neste momento, você e eu temos que atravessar um pelo outro num espaço muito pequeno. Não existe lá muita largura. Não podemos fazer o espaço mais cumprido. Mas podemos adicionar alguma largura. E eu direi que isso trabalha muito bem. Vim há pouco de um envolvimento público para a Estrada 128 da MassDOT no projeto Add-A-Lane [Adicionar-1-Faixa] em Needham onde ele adicionaram uma capacidade como esta aqui para ajudar no enlaçamento do trânsito. É um melhoramento com mais segurança. Sabemos que é difícil para os camiões. Tem que se descer de velocidade para entrar numa curva estreita. Tem que se subir um incline e depois uma pessoa com um Mustang quer ir depressa. Isto é desenhado para dar mais espaço e achamos que vai ajudar muito.

Q: John Anthony: Okay. Estou a ver o azul, e estou provavelmente pensando ser como uma faixa de avaria ou algo pequeno. Mas será que é da largura de um carro, uma faixa inteira?

A: Nate Cabral-Curtis: Sim, você pode ver que que temos qualquer lugar onde mostramos o que está em azul, que é uma faixa adicional. Vocês vão ter uma faixa de afrouxamento onde poderão estar e conduzir nessa faixa durante uma distância razoável. Não é somente uma faixa de avaria e extrema direita. É uma faixa verdadeira mais um espaço adicional.

C: John Anthony: Isso ajuda a faixa oeste, mas eu quero dizer a faixa leste.

A: Nate Cabral-Curtis: Nada para além do caminho de ferro.

C: John Anthony: Sim, isso faz senso. Eu nunca tive algum problema. Não sei quantos acidentes já aconteceram neste lado. Imagino que alguns, e, como você disse, uma curva apertada. Mas nada como isto. Isto é um pesadelo, especialmente a qualquer hora do dia. Mas, você sabe, quando se apanha um condutor mais vagarento e depois um caminhão na retaguarda dele e eles estão a tentar lá chegar. Mas qualquer coisa é um melhoramento. Eu apenas espero que os \$120 milhões subam para \$240 milhões quando tudo isto está feito, por razões óbvias.

A: Nate Cabral-Curtis: Muito bem, senhor.

C: John Anthony: Okay. Obrigado.

Q: Nate Cabral-Curtis: Há mais qualquer pessoa?

Q: Irondina Reis-Abreu: Realmente, eu tenho uma pergunta. Ouvei falar o Buddy Andrade sobre outra construção na Estrada 18. E, nessa altura, eu tive muitas queixas de pessoas nessa vizinhança quando fizeram a demolição durante a noite. Muitas vezes, os pais perguntam-me, “Porque estão a fazer isso à noite? Eles sabem que as crianças têm que ir para a escola de manhã.” Tenho a certeza que vocês devem ter qualquer coisa no plano. Podem partilhar? Sei que não estive na última reunião. E, também, com a tecnologia de hoje, vocês têm qualquer app digital quando iniciarem a construção para os viajantes da hora de ponto matinal, mostrando onde está o trânsito congestionado, onde vocês estão, e qual a fase em que estão? Será alguma coisa que vocês incluíram no plano?

A: Nate Cabral-Curtis: Com certeza. Tenho que ser cuidadoso porque ainda estamos no nível de 25% do desenho então não vou falar sobre especificidades deste projeto, mas falarei do que já fizemos em outros lugares.

Para o trabalho Add-A-Lane na 128, ao qual já me referi, e no Casey Arborway em Jamaica Plain, que também já me referi, nós mantivemos o site do projeto durante o desenho e quando em construção. Esse website manteve a informação do projeto e uma olhadela avançada com um período de três semanas. Se havia uma operação noturna específica, nós publicávamos alguma coisa lá mesmo no “in-box” [caixa de mensagens]. Se não quisessem receber correio, nós publicávamos essa notícia independentemente e as pessoas então iam ver ao website o que se passava.

Você também mencionou apps digitais. Alguém aqui se lembra do TomTom? Esses eram usados nos carros, um GPS especial de navegação. Bem, o TomTom já se foi. Tudo agora está disponível no telefone mas, o TomTom ainda existe. São aparentemente o braço de empurra pondo os dados

em todos os telefone. Uma das coisas que a minha firma já aprendeu é quando estamos a fazer algum trabalho, chama-se o TomTom e eles empurram tudo para os telefones. Então, nós faremos isso. Eles ligam com tudo e dizem aos condutores o que está para vir.

Uma das coisas importantes sobre o projeto em termos de trânsito é haver duas faixas em cada direção na I-195 hoje, e a meta é de manter isso durante todo o projeto. Não vamos ver restrições ou perda de capacidade na linha de trânsito principal. Em termos de se é trabalho durante o dia ou noturno, isso não importe porque o empreiteiro vai ter que aderir aos requisitos de barulho do MassDOT. Existe um regulamento de decibéis para o dia, e outro regulamento de decibéis para a noite. E tenho a certeza que todos podem adivinhar quando se faz barulho em excesso. Existem táticas que, vocês sabem, ajudam no melhoramento de barulho. Quando fizeram o Arborway em Forest Hills, onde eu vivo lá ao lado, vieram de noite cortar as vigas de aço da ponte velha de noite. Quando trabalhavam nos terrenos ao lado, fizeram isso durante o dia. Existem formas de contornar os horários de trabalho, para haver menos perturbação. Não quero de forma alguma apontar dedos a ninguém. Não posso falar sobre o que foi feito lá no sul na Estrada 18. Nenhuma pessoa aqui na vossa presença esteve lá. Não existe nenhuma fada da construção e não há martelos de borracha, mas faremos o nosso melhor, e, certamente, o contrato irá responsabilizar o empreiteiro para se certificar que vão ser respeitosos ao facto que estão mesmo juntos de casas onde pessoas residem.

C: Irondina Reis-Abreu: Obrigada.

C: Nate Cabral-Curtis: Certamente. Sim, senhor?

C: George Boucher, *Community Member*: O meu nome é George Boucher. Tenho 22 anos de idade e moro em Fairhaven. Tudo isto está bem controlado, acho eu. O problema que estou a ver é a Coggeshall Street no sentido leste virando para a Howland e a Howland chega a um cruzamento com a Main Street e a Adams Street em Fairhaven. Um acidente na 195 no sentido oeste na 140 irá causar um engarrafamento e ambas as faixas, e neste caso três faixas, até à 240, toda a Coggeshall Street, Howland, e tudo o mais. Nunca se vê um polícia. Temos que lá ficar quietinhos e esperar para que os sinais luminosos trabalhem. É um pesadelo. Já vi engarrafamentos de trânsito até à Slocum Road em Acushnet tentando sair dessa área. Eu acho que isso deve ser investigado. Alguém precisa de pegar no telefone e arranjar entidades policiais para lá para manter o trânsito fluído.

Q: Nate Cabral-Curtis: Então, você gostaria de ver patrulhamento policial em partes do projeto?

- A: George Boucher:** Sim. Pois, eu meu acho que isso vai acontecer lá na área da Coggeshall Street. Isso vai acontecer, fique ciente disso. Mas nada acontece em Fairhaven. Do outro lado onde a 140 se encontra com a Estrada 6, não sei o que vai acontecer ali. Isso não será New Bedford. Essa é a minha experiência e conhecimento.
- C: Nate Cabral-Curtis:** É bom ter. Mais alguma coisa?
- C: John Anthony, *Membro da Comunidade*:** Eu apenas quero levantar mais um ponto. Não estava a tentar ignorar o Norte mas, como pode ver, não existe alguma rampa vinda do norte e entrar na I-195 Oeste. Então, muitos dos camiões vão pela Coggeshall Street, e viram à direita. Eles viram à direita. Eles tomam a saída do Market Basket, o qual, novamente, eles têm que subir um pouco mais ali, mas é mais tráfego de camiões a entrar. Como eu disse, eles têm acesso à 140. Mas, sabe, eu estou somente a pronunciar-me disto como parte do fluxo de trânsito.
- Q: Nate Cabral-Curtis:** É bom saber. E eu penso, Greg, quando fizeste os teus estudos de trânsito, que já compredeste as altas percentagens de trânsito nesse cruzamento?
- A: Greg Blake:** Correcto.
- C: John Anthony:** E pelos laboratórios, muitos camiões passam por lá. Essa é uma curva bem apertada, mas eles conseguem por lá passar agora e seguem abaixo para entrar na I-195 pelo Market Basket.
- C: Nate Cabral-Curtis:** Poder dobrar um camião ao meio é algo que o automóvel vulgar não pode fazer e isso ajuda. Mais alguma coisa?
- C: Benny Mendoza, *Membro da Comunidade*:** (através de tradutor): O meu nome é Benny Mendoza. A minha preocupação é nesta área onde eu vivo ao lado da Estrada 18. A minha preocupação é focada nos peões. A nossa comunidade é Hispânica e nem muitos de nós possuímos automóvel e não temos transporte. Muitas pessoas não respeitam peões nesta área. Eu acho que deve haver mais sinalização, e mais patrulhamento policial relacionado com peões que têm que caminhar dentro da área, especialmente com crianças. Essa é a minha preocupação. Apenas isso.
- C: Nate Cabral-Curtis:** Obrigado, senhor. Eu aprecio isso. Posso dizer que, uma das coisas que talvez não foi falada em toda esta discussão é agora alguns dos sinais de trânsito têm a tendência de serem menos visíveis devido aos raios solares. Os condutores podem não os ver assim como devem. O projeto irá fornecer melhoramentos para tornar esses sinais mais visíveis. Durante a

construção, eu antecipo-me a dizer, especialmente durante alguns dos desvios, você vai ver patrulhamento policial para ajudar a controlar o trânsito. Certamente que, em outros projetos, nós vemos isso. Em termos de preocupações específicas em ruas locais fora do que vemos aqui em cores, por favor faça chegar essa informação até nós e nós relataremos à Cidade de New Bedford porque a MassDOT não pode apenas entrar nas ruas locais de New Bedford e dizer, “Nós vamos mudar isto. Nós vamos mudar aquilo.” Exista uma linha de marcação mas, nós certamente compreendemos e sentimos a sua preocupação. Se tiver a pensar num cruzamento específico que o preocupe, deixe-nos saber e passaremos a informação.

Eu também gostaria de fazer nota aqui que o participante mais novo nesta sala de reunião tem-se portado muito bem ao chegarmos às 8 horas da noite. A compreensão dele e paciência também são muito apreciadas. Então, obrigado.

Se isso é tudo, eu vou passar o microfone ao gerente do projeto da MassDOT e dar-lhe a ele a oportunidade para dar esta audiência por encerrada.

C: Steve Soma: Okay. Vamos então encerrar a mesma às 7:59. Obrigado por terem vindo.

Próximos Passos

A equipa do projeto continuará a fazer avanços no desenho do Projeto de Reabilitação do Cruzamento da Estrada I-195 para a Estrada 18, considerando os comentários recebidos nesta reunião e qualquer outro comentário recebido depois da reunião. Várias reuniões privadas informais com as partes maioritárias interessadas já foi marcada. A Audiência de 75% de Desenho terá lugar para o fim deste ano em New Bedford.

Anexo 1: Pessoas na Reunião

Nome Próprio	Apelido	Afiliação
Irondina	Reis-Abreu	Gabinete do Deputado Estatal Antonio Cabral
Buddy	Andy	Residente
John	Anthony	Residente
Gregory	Blake	CDR Maguire
Erica	Blonde	HNTB
George	Bouche	Residente
CL	Buckley	Residente
Nate	Cabral-Curtis	Howard Stein Hudson
Maria	Carvalho	Serviços de Tradução Luso Interpreting Serv.
Beyanid	Cole	Tradutora
Kevin	Hart	Deputado Estatal William M. Straus
Joshua	Hickey	Residente
Mark	Kolonoski	HNTB
Nate	Lash	Howard Stein Hudson
Benny	Mendoza	Residente
Anne	O'Neal-Carrington	ATM Inc
Melanie	Percha	CDR Maguire
Hung	Pham	MassDOT
Kenny	Resendes	Residente
Cynthia	Rivera	Residente
Joseph	Sasso	CDR Maguire
Stephen	Soma	MassDOT
Joy	Trudeau	Residente
Robert	Wheeler	MassDOT