



AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL DE PROJETO

9 DE JUNHO DE 2026

PARA OS PROPOSTOS

**SUBSTITUIÇÃO DA SMITHS LANE SOBRE A ROTA ESTADUAL 3 (K-01-04)
Projeto nº 608615**

Principais Projetos

NA CIDADE DE KINGSTON, MASSACHUSETTS

**ESTADO DE MASSACHUSETTS
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DE MASSACHUSETTS
DIVISÃO DE RODOVIAS**

**JONATHAN GULLIVER
ADMINISTRADOR DE RODOVIAS**

**CARRIE E. LAVALLEE, P.E.
ENGENHEIRA CHEFE**

A COMUNIDADE DE MASSACHUSETTS
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES DE MASSACHUSETTS – DIVISÃO DE RODOVIAS
NOTIFICAÇÃO SOBRE UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA VIRTUAL DE PROJETO
Arquivo de Projeto nº 608615

Uma Audiência Pública Virtual do Projeto será realizada no site do MassDOT abaixo para apresentar o projeto proposto para SUBSTITUIÇÃO DA SMITHS LANE SOBRE A ROTA ESTADUAL 3 (K-01-04) em Kingston, MA.

QUANDO: Às 18h30, terça-feira, 9 de junho de 2026

PROPÓSITO: O objetivo desta audiência é fornecer ao público a oportunidade de se familiarizar totalmente com o projeto proposto para SUBSTITUIÇÃO DA SMITHS LANE SOBRE A ROTA ESTADUAL 3 (K-01-04) e melhorias nas interseções adjacentes. Todas as opiniões e comentários enviados em resposta à audiência serão revisados e considerados na extensão máxima possível.

PROPOSTA: O projeto proposto consiste na substituição integral da ponte que conduz a Smiths Lane sobre a State Route 3 e na conversão de dois cruzamentos atualmente sinalizados — Smiths Lane/Rampas Norte da Route 3 e Smiths Lane/Rampas Sul da Route 3/Kingston Collection Way — em rotatórias modernas. Propõe-se que a ponte substituta seja uma estrutura de dois vãos, com um gabarito vertical sobre a Route 3 de 16 pés e 6 polegadas, adequando-a, assim, aos padrões vigentes para essa rodovia. A construção será realizada em etapas para permitir que o tráfego continue fluindo sobre a Route 3 durante a execução do projeto de substituição. Além da conversão dos dois cruzamentos, situados em cada extremidade da ponte, em rotatórias modernas, propõe-se o alargamento da Smiths Lane no trecho compreendido entre os cruzamentos de Smiths Lane/Independence Mall Way e Smiths Lane/Rampas Norte da Route 3, a fim de acomodar futuras operações de tráfego e incorporar uma via de uso compartilhado e uma calçada — elementos que não existem no local atualmente.

Assegurar uma passagem para veículos autorizados é necessário para este projeto. Taxas de aquisições, assim como permissão ou autorizações temporárias para utilização de espaços privados podem ser necessárias. O estado de Massachusetts é responsável por adquirir todos os direitos necessários em terras privadas ou públicas. A política do MassDOT referente a aquisições/permissões de terras será apresentada na audiência.

Perguntas sobre o projeto, declarações escritas e outras exibições relacionadas ao empreendimento proposto podem ser enviadas para Carrie E. Lavalley, P.E., Engenheira Chefe, via e-mail para massdotmajorprojects@dot.state.ma.us ou via correio (US Mail) para Suite 7550, 10 Park Plaza, Boston, MA 02116, A/C: Major Projects, Project File No. 608615. Declarações e documentos destinados à inclusão na transcrição da audiência pública devem ser enviados por e-mail ou postados com data de postagem não posterior a dez (10) dias úteis (14 dias corridos) após a realização da audiência no site do MassDOT listado abaixo.

Esta audiência é acessível para pessoas com deficiência. O MassDOT fornece acomodações razoáveis e/ou assistência de idioma gratuita mediante solicitação (por exemplo, intérpretes da Língua Americana de Sinais e para idiomas diferentes do inglês, legendas, vídeos, dispositivos de escuta assistida e formatos de material alternativos), conforme disponível. Para acomodação ou assistência linguística, entre em contato com o Diretor(a) de Diversidade e Direitos Cívicos do MassDOT pelo telefone (857-368-8580), TTD/TTY em (857) 266-0603, fax (857) 368-0602 ou por e-mail (MassDOT.CivilRights@dot.state.ma.us). As solicitações devem ser feitas o mais rápido possível e antes da audiência. Para serviços com mais limitação para reserva, incluindo linguagem de sinais, CART ou tradução ou interpretação de idiomas, as solicitações devem ser feitas pelo menos dez dias úteis antes da audiência.

Esta audiência será hospedada, ou um anúncio de cancelamento será publicado, na internet em <https://www.mass.gov/orgs/highway-division/events>.

JONATHAN GULLIVER
ADMINISTRADOR DE RODOVIAS

CARRIE E. LAVALLEY, P.E.
ENGENHEIRA CHEFE



Caro Cidadão Interessado:

O Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) está comprometido em construir e manter uma infraestrutura de transporte que seja segura e eficiente para todos que utilizam as nossas estradas, pontes, ciclovias e passagens para pedestres, mantendo ao mesmo tempo a integridade do meio ambiente.

Como parte do processo de design deste projeto, estamos realizando esta audiência pública para explicar as melhorias propostas, ouvir os seus comentários e responder a quaisquer perguntas que você possa ter. Ao final da audiência, o MassDOT analisará todos os comentários e, quando possível, os incorporará ao design do projeto.

Reconhecemos que a construção de estradas e pontes pode criar inconveniências para o público. O MassDOT coloca grande ênfase em minimizar os efeitos perturbadores temporários da construção.

O MassDOT incentiva a contribuição das comunidades locais e valoriza a sua opinião. Afirmamos que não realizaremos nenhum projeto sem abordar as preocupações da comunidade.

Atenciosamente,

Carrie Lavalley, P. E.
Engenheira Chefe

O QUE É UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA?

POR QUE UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA?

Para fornecer um método garantido pelo qual o Estado de Massachusetts pode fornecer ao público informações sobre as propostas de construção de rodovias do Estado, e para dar a cada residente interessado da área a oportunidade de ser ouvido sobre qualquer projeto proposto. Ao mesmo tempo, as audiências dão ao Estado a oportunidade adicional de receber informações de fontes locais que seriam valiosas para o Estado na tomada de decisões finais sobre qual design deve ser avançado para o desenvolvimento do projeto.

POR QUE NÃO UMA VOTAÇÃO EM RELAÇÃO AOS PLANOS DE RODOVIAS?

As audiências não pretendem ser um referendo popular com o propósito de determinar a natureza de uma melhoria proposta pela maioria dos presentes. Elas não isentam os funcionários devidamente constituídos de um departamento de rodovias estaduais da necessidade de tomar decisões em relação às rodovias estaduais pelas quais eles são encarregados de total responsabilidade.

QUAL O OBJETIVO DE UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA?

A audiência pública foi criada para garantir a oportunidade ou a disponibilidade de um fórum para fornecer informações factuais pertinentes à determinação da alternativa final considerada pelo estado para melhor atender ao interesse público e na qual os projetos de melhoria são propostos para serem realizados.

É importante que as pessoas da área expressem as suas opiniões em relação à proposta apresentada, para que as opiniões possam ser devidamente registradas na ata da reunião. Essas atas serão cuidadosamente estudadas e levadas em consideração na determinação do projeto final.

PREOCUPAÇÕES SOBRE DIREITO DE PASSAGEM

O Estado é responsável por garantir o Direito de Passagem para este projeto. Caso a sua propriedade, ou uma parte dela, deva ser adquirida pelo Estado para fins rodoviários no interesse de todas as pessoas do Estado, os seus direitos são totalmente protegidos pela lei. Resumidamente, aqui estão algumas das respostas para perguntas que talvez tenha.

1. QUEM ENTRARÁ EM CONTATO COMIGO?

Representantes do Right of Way Bureau da Divisão de Rodovias do Departamento de Transportes de Massachusetts. Eles explicarão os impactos e os seus direitos protegidos pelo Capítulo 79 das Leis Gerais de Massachusetts.

2. QUAL SERIA UM PREÇO JUSTO PARA O MEU IMÓVEL?

Cada oferta é feita para garantir que um valor equitativo seja concedido a você pela propriedade, ou para avaliar o “dano” à propriedade como resultado da aquisição. Avaliadores do MassDOT, avaliadores independentes, “Avaliadores de Revisão” do MassDOT e um Conselho de Revisão de Avaliação Imobiliária podem contribuir para chegar a uma indenização por danos. O Estado também paga uma parte proporcional do imposto imobiliário do ano atual para cobrança de taxas e juros da data em que a propriedade é adquirida até a data do pagamento, em todos os impactos.

3. DEVO ACEITAR A OFERTA DO DEPARTAMENTO?

Não. Se, após o valor estabelecido como valor de mercado ter sido oferecido ao proprietário, este sentir que não está sendo oferecido um preço justo, ele ou ela tem o direito, dentro de três anos, de recorrer da decisão aos tribunais. Enquanto aguarda uma decisão judicial, ele ou ela pode ser pago em uma base “pro-tanto” (ou “temporária”) que em nada prejudica o recurso judicial.

4. O QUE ACONTECERÁ COM A MINHA CASA?

O proprietário terá a oportunidade de comprar de volta a sua casa, desde que tenha um local para onde ela possa se mudar e as devidas autorizações para a sua mudança. Caso o(a) proprietário(a) não queira recomprar, a casa será anunciada para lances. O maior lance, que também deve ter um local e autorizações para remoção, ganhará a casa. Caso contrário, a estrutura será programada para demolição.

5. O QUE ACONTECE CASO EU TENHA QUE ME MUDAR?

Além do valor de mercado da propriedade, o Departamento paga certos benefícios de realocação para proprietários e inquilinos de residências e empresas adquiridas que atendem aos requisitos de elegibilidade. Assistência na realocação também é fornecida. Os folhetos do Departamento estão disponíveis com detalhes sobre esses benefícios.

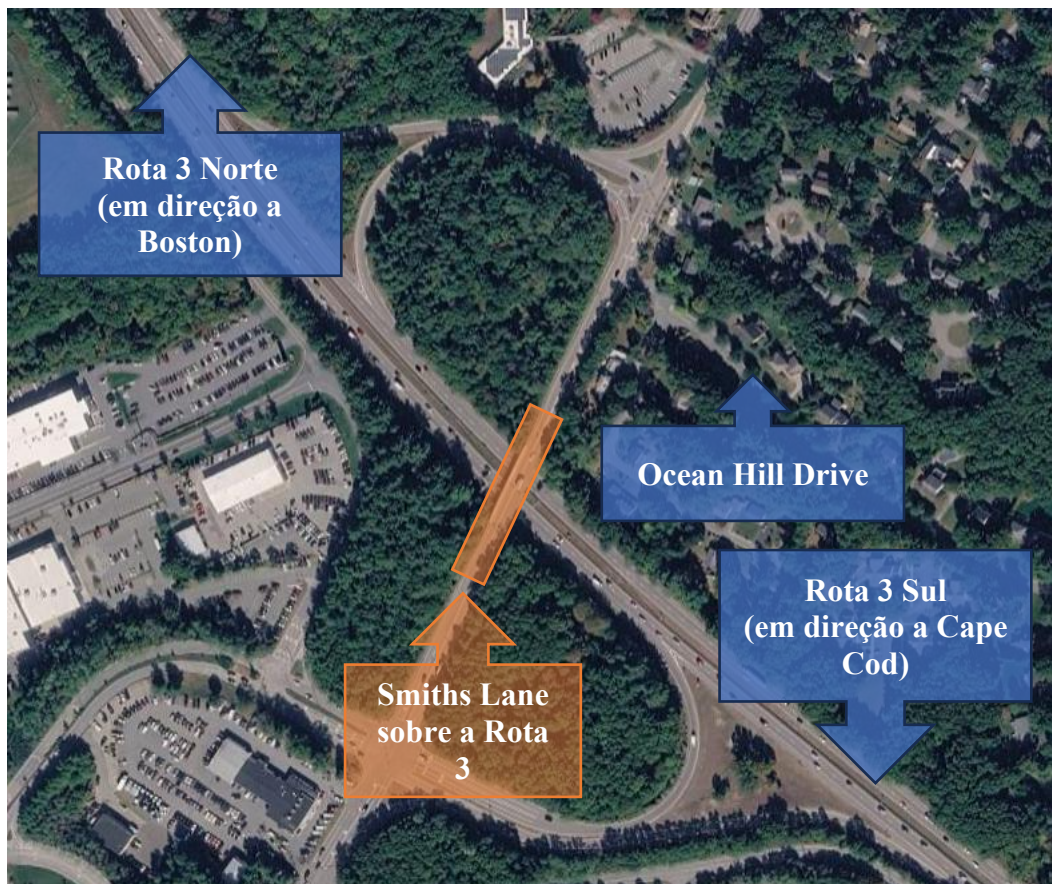


Figura 1: Mapa do Local



Figura 2: Condições atuais, olhando para o norte sobre a ponte, em direção à Ocean Hill Drive

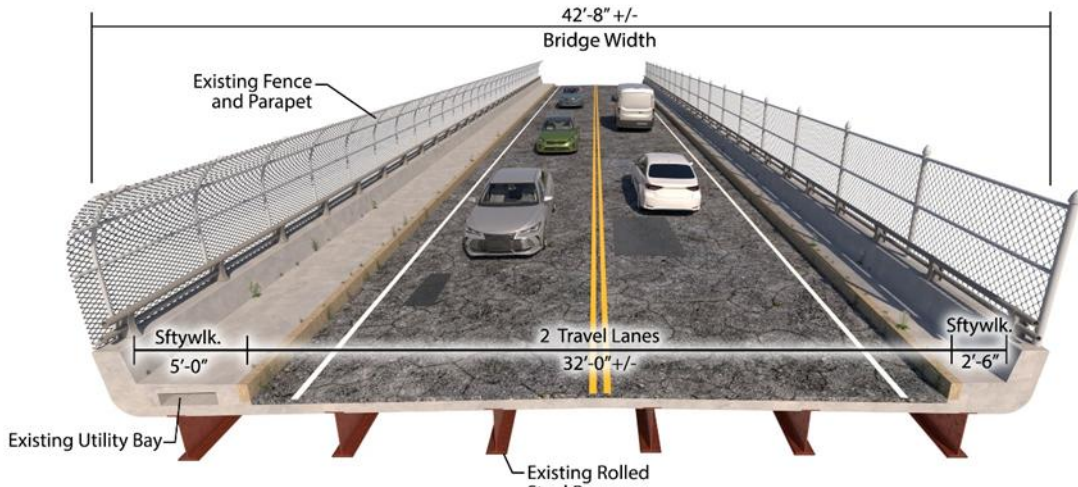


Figura 3: Condições existentes – dimensões

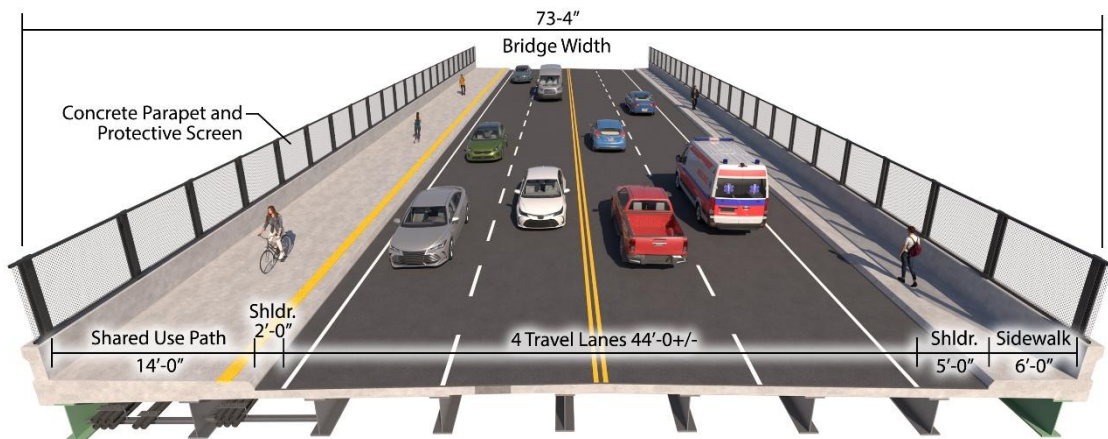


Figura 4: Seção transversal proposta

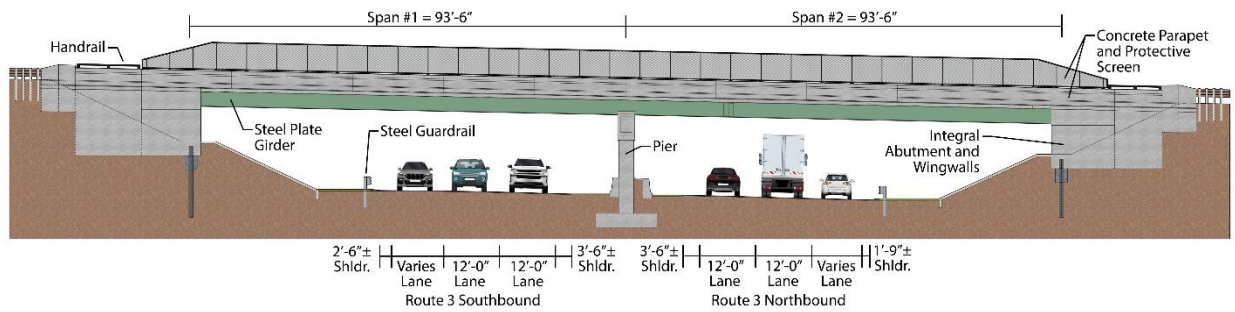


Figura 5: Elevação proposta a partir da Rota 3



Figura 6: Projeto proposto visto do alto

Local do Projeto:

O projeto está localizado em Kingston, próximo ao movimentado shopping center Kingston Collection e a cerca de 0,6 milha da Estação Kingston, atendida pelo serviço de trens suburbanos da MBTA e pelo serviço local de ônibus da GATRA (Greater Attleborough Taunton Regional Transit Authority). A estrutura atual é composta por quatro vãos, tem aproximadamente 189 pés de comprimento e é de 1958, período em que a Route 3 foi construída na região de Kingston.

A ponte da Smiths Lane é uma importante via de ligação para a comunidade de Kingston e seus arredores. Ao norte, o uso do solo é residencial ao longo de vias como a Ocean Hill Drive e a Gray Avenue, passando a ser de uso misto (comercial) ao longo do corredor da Route 3A. Ao sul, fica o shopping center Kingston Collection, diversas concessionárias de veículos e uma loja da Lowe's Home Improvement.

O projeto inclui a ponte que leva a Smiths Lane sobre a Route 3, um trecho de aproximadamente 2.280 pés da Smiths Lane no entorno da ponte, e as interseções da Smiths Lane com as rampas de acesso à Route 3 (sentido norte) e da Smiths Lane com as rampas de acesso à Route 3 (sentido sul) e a Kingston Collection Way.

Objetivo do Projeto:

A ponte existente não atende aos padrões modernos de gabarito vertical sobre a Route 3, nem oferece acostamentos adequados para drenagem ou acúmulo de neve. O projeto propõe a substituição da ponte. Dessa forma, permitirá à MassDOT aumentar o gabarito vertical sobre a rodovia, disponibilizar acostamentos que cumpram as normas, oferecer infraestrutura dedicada a ciclistas e pedestres para melhorar o acesso multimodal a áreas de comércio e transporte nas proximidades, além de reduzir de quatro para dois o número de vãos sobre a Route 3, eliminando assim um obstáculo para uma futura e possível ampliação da via.

O projeto também propõe converter as interseções atualmente sinalizadas com faróis, Smiths Lane/rampas da Route 3 no sentido norte e Smiths Lane/rampas da Route 3 no sentido sul/Kingston Collection Way, em rotatórias modernas, visando solucionar as filas de veículos observadas nos horários de pico da tarde e ao meio-dia de sábado, bem como os acidentes documentados do tipo colisão traseira e colisão transversal.

Condições Existentes

A ponte existente foi construída em 1958. Ela é composta por pilares e encontros de concreto armado que sustentam um tabuleiro de concreto apoiado sobre vigas de aço. A ponte tem aproximadamente 189 pés de comprimento e oferece um gabarito vertical de 14 pés e 7 polegadas sobre a Rota 3, que é medida abaixo dos padrões atuais; além disso, com os seus quatro vãos, ela representa um ponto de estrangulamento para um possível alargamento futuro da Rota 3 nesta área. A pista de rolamento consiste em duas faixas de 14 pés de largura, com acostamentos de 2 pés em ambos os lados. Embora a largura das faixas atenda aos padrões modernos, a dos acostamentos não. Existem passarelas de segurança em ambos os lados da ponte, mas elas se destinam apenas a permitir que motoristas saiam dos veículos com problemas e deixem a ponte para aguardar assistência. Não há infraestrutura para ciclistas. Em 2023, a ponte registrou um volume médio diário de tráfego de 10.486 veículos em ambos os sentidos.

As interseções adjacentes das faixas e rampas da Smiths da Route 3 no sentido norte e das faixas e rampas da Smiths Route 3 no sentido sul/Kingston Collection Way — são atualmente controladas por semáforos. Em 2023, foi registrado um volume médio diário combinado de 7.211 veículos passando pela interseção das faixas e rampas da Smiths da Rota 3 no sentido norte e de 8.280 veículos pela interseção das faixas e rampas da Smiths da Rota 3 no sentido sul/Kingston Collection Way. Ambas as interseções apresentam problemas de formação de filas. Foi observado que, na interseção Smiths Lane/rampas da Rota 3 no sentido norte, as filas chegam a bloquear o cruzamento com a Ocean Hill Drive durante os horários de pico da tarde em dias úteis e ao meio-dia aos sábados. Nesses mesmos períodos, a interseção Smiths Lane/rampas da Rota 3 no sentido sul/Kingston Collection Way apresenta filas que se estendem até o ponto onde a via de acesso no sentido sul se alarga para duas faixas. Não existem infraestruturas dedicadas a ciclistas ou pedestres nas vias adjacentes.

O Projeto Proposto

Ao elaborar este projeto em nível de 25%, a MassDOT analisou e descartou diversas tipologias de substituição da ponte e várias melhorias para os cruzamentos adjacentes. Dentre as opções, as rotatórias apresentaram o melhor desempenho ao evitar impactos ambientais e minimizar interferências na faixa de domínio e nas redes de serviços públicos, ao mesmo tempo em que atendiam aos objetivos da MassDOT para a operação do tráfego e permitiam a continuidade das estruturas para ciclistas e pedestres para além da própria ponte. Vários tipos de ponte também foram considerados. Dentre eles, o modelo de viga em aço", tipo "plate girder" contínua, com tabuleiro misto concretado *in loco*, apresentou o melhor desempenho: permitiu maior gabarito vertical sobre a Route 3, minimizou a alteração de greide necessária na Smiths Lane, reduziu a altura estrutural sobre a Rota 3 e possibilitou fundações de menor porte.

No âmbito do projeto proposto, a ponte da Smiths Lane sobre a Rota 3 seria totalmente substituída, incluindo fundações, encontros, pilares e superestrutura. A nova ponte teria dois vãos sobre a Rota 3, cerca de 190 pés de comprimento e seria composta por:

- Quatro faixas de tráfego de 11 pés (aprox. 3,35 metros), duas em cada sentido.
- Dois acostamentos de 5 pés, um de cada lado da ponte.
- Uma via de uso compartilhado de 10 pés de largura no lado norte da ponte.
- Uma calçada de 6 pés no lado sul da ponte.

A calçada e a via de uso compartilhado continuariam de um ponto adjacente ao cruzamento com a William C. Gould Jr. Way até um ponto adjacente ao cruzamento com a Frank Street. A seção transversal de quatro faixas existente na ponte seria mantida entre as duas rotatórias e afunilaria para se adequar à seção transversal existente de duas faixas além delas.

A melhoria proposta para as rampas da Smiths Lane/Rota 3 no sentido norte transforma o cruzamento sinalizado em uma rotatória de três ramos, com duas faixas no sentido norte, duas faixas no sentido leste e uma faixa no sentido sul. As rampas da Kingston Collection Way/Rota 3 no sentido sul passam a integrar

uma rotatória de quatro ramos, composta por duas faixas de entrada e duas de saída em cada acesso. As rampas de ligação de ida e volta para a Rota 3 seriam reconstruídas para se alinharem às rotatórias.

Vale ressaltar que as rotatórias modernas são projetadas para promover um fluxo de tráfego lento e constante, condição assegurada pelo ângulo de entrada dos veículos na parte circular da interseção. Isso difere das rotatórias mais antigas, como por exemplo a do Aeroporto de Hyannis, que permitem velocidades de circulação muito mais elevadas e são consideradas extremamente difíceis de atravessar com segurança para ciclistas e pedestres. O projeto proposto inclui faixas pavimentadas transponíveis ao redor das ilhas centrais, permitindo a passagem fácil de caminhões de grande porte ou veículos de emergência.

No trecho da Smiths Lane que está sendo alargado entre as rotatórias, a via será expandida em direção ao norte para minimizar impactos para as propriedades. Um muro de arrimo, se estendendo por aproximadamente 300 pés a partir da ponte, será construído ao longo do lado sul do corredor para minimizar impactos às residências situadas na Anderson Avenue.

Uma análise preliminar do local não revelou elementos de importância histórica ou cultural que seriam afetados pelo projeto. Não é prevista alteração nos padrões de drenagem nem modificação de áreas úmidas. Acredita-se que não haja materiais perigosos no local; no entanto, dada a idade da ponte, é possível que tenha sido utilizada tinta à base de chumbo em sua estrutura de aço. A demolição será realizada de modo a conter eventuais fragmentos de tinta e removê-los do local com segurança.

Agenda do Projeto

As plantas do projeto em exposição se referem à fase de projeto preliminar (nível de 25%). As observações feitas durante a audiência pública serão incorporadas aos projetos finais na maior medida possível. Atualmente, é previsto que a conclusão deste projeto leve aproximadamente três anos. As principais etapas previstas para o projeto são as seguintes:

1. Divulgar para potenciais contratados: Primavera/verão de 2028
2. Início da construção: Outono de 2028
3. Nova ponte abre totalmente para tráfego: Outono de 2030
4. Rotatórias em operação: Outono de 2031

Custo do Projeto

O custo total previsto do projeto é de aproximadamente US\$ 29,9 milhões. O financiamento da construção será realizado pela Commonwealth de Massachusetts e pela Federal Highway Administration.

Por favor, dobre e cole com fita



Por favor Coloque
o Selo Apropriado
Aqui

Carrie E. Lavalley, P.E., Chief Engineer
MassDOT – Highway Division
10 Park Plaza, Suite 7550
Boston, MA 02116-3973

RE: Virtual Public Hearing
SMITHS LANE OVER ROUTE 3 (K-01-04)
KINGSTON, MA
Project File No. 608615
Attn: Major Projects

