



BIENVENIDOS A LA

REUNIÓN

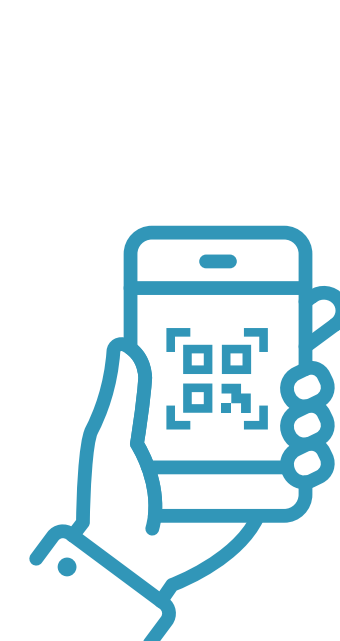
DE INFORMACIÓN PÚBLICA

PROYECTO DE MEJORAS

CORREDOR

I-26

MM 145-172



¡VISITE EL SITO
WEB DEL
PROYECTO!

WWW.I26IMPROVEMENTS.COM/MM145-172



EL PROPÓSITO DE LA REUNIÓN DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE HOY ES:

- Introducir el proyecto a la comunidad,
- Colectar los comentarios iniciales del público,
- Identificar las necesidades para el proyecto, e
- Identificar preocupaciones sobre las mejoras o impactos al medio ambiente natural y humano.

¡Su asistencia y comentarios son componentes muy importantes del proceso de desarrollo del proyecto!

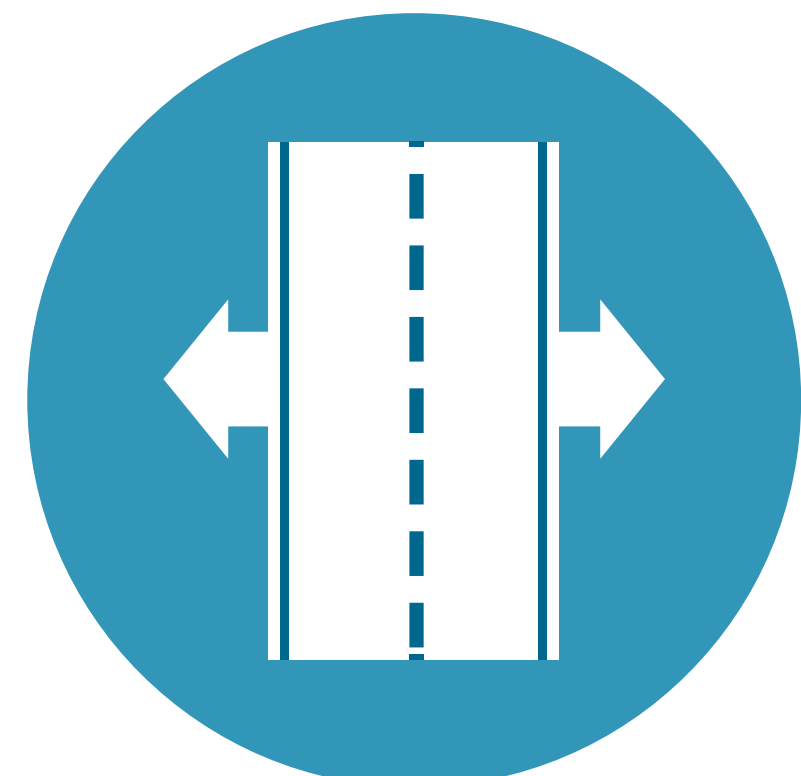


ÁREA DE ESTUDIO DEL PROYECTO

FASES DEL PROYECTO

1 Este de la Salida 145 (US 601) al
Este de la Salida 154 (US 301)

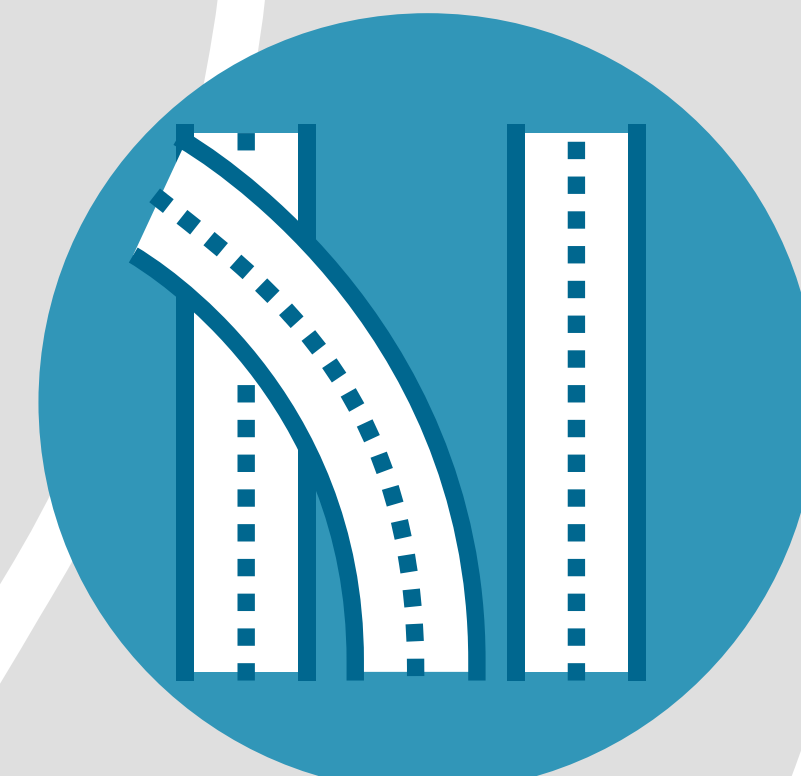
2 Este de la Salida 154 (US 301) al
Oeste de la Salida 172 (US 15)



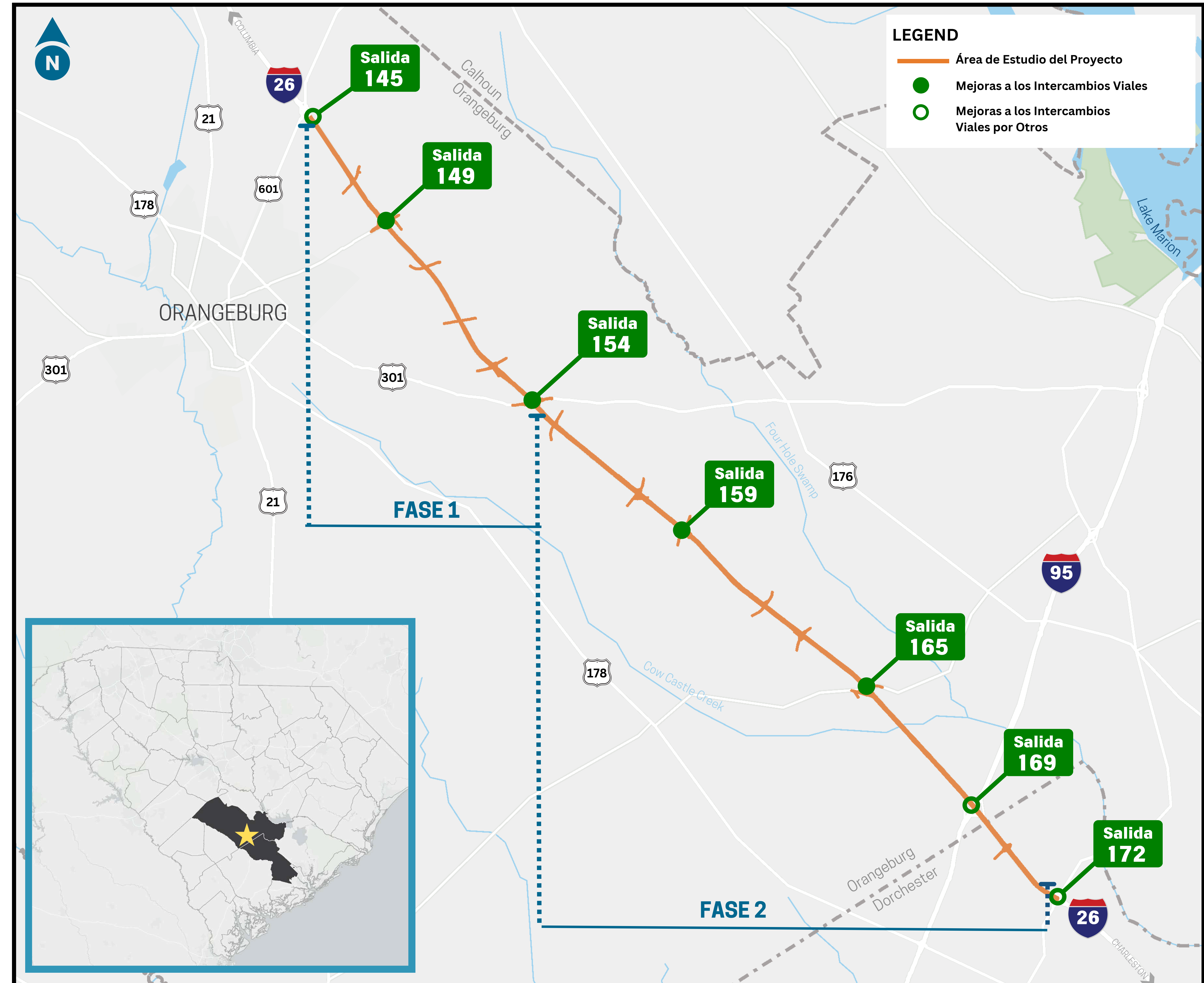
27
Millas de
Ampliación



15
Puentes



4
Intercambios
Viales





BORRADOR DE PROPÓSITO Y NECESIDAD

BORRADOR DE PROPÓSITO

El propósito del proyecto es **aumentar la capacidad** dentro de los límites del estudio del proyecto para aliviar la congestión existente y futura, **abordar las deficiencias geométricas** a lo largo de la I-26 y en los intercambios viales adaptándolos a los estándares de diseño interestatal actuales y **mejorar la seguridad del corredor** abordando las deficiencias que contribuyen a la tasa de accidentes del corredor.

BORRADOR DE NECESIDAD

Se necesitan mejoras para abordar:

- la **congestión** existente y futura debido a la capacidad insuficiente en la I-26
- **problemas operativos** y **preocupaciones de seguridad** causados por deficiencias geométricas que no cumplen con los estándares actuales en los intercambios viales



CAPACIDAD

Aumentar el número de vehículos que puede transitar en el segmento de forma segura.



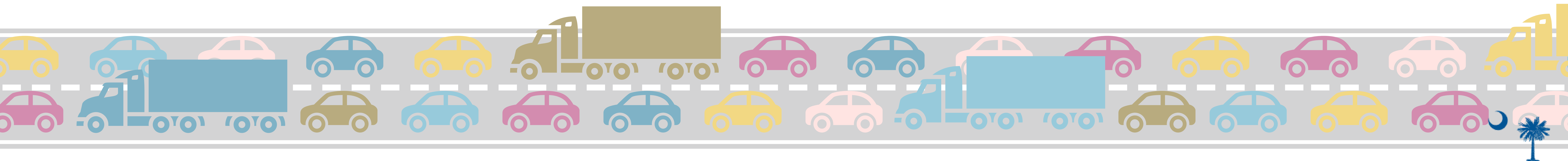
OPERACIONES

Actualizar los intercambios viales y puentes según los estándares de diseño actuales y los niveles de rendimiento deseados.



SEGURIDAD

Abordar las deficiencias que contribuyen a la tasa de accidentes del corredor.





PROCESO DE DESARROLLO DEL PROYECTO

OTOÑO 2024

1 Iniciar el Proceso de Desarrollo del Proyecto

- Desarrollar el propósito y la necesidad
- Colectar datos de referencia
- Consultar las agencias
- Comenzar el desarrollo de alternativas

PRIMAVERA 2025

2 Colectar Datos y Desarrollar Alternativas

- Analizar condiciones existentes
- Identificar y completar los estudios necesarios
- Identificar opciones que balanceen los beneficios de transporte con los posibles impactos

VERANO 2025

3 Analizar las Opciones

- Evaluar la capacidad de las alternativas de satisfacer el propósito y la necesidad
- Evaluar los impactos ambientales
- Recomendar la Alternativa Preferida

OTOÑO 2025

4 Desarrollar la Alternativa Preferida

- Presentar las mejoras propuestas al público
- Compilar el borrador de la documentación de la NEPA
- Refinar la Alternativa Preferida en base a los comentarios

PRIMAVERA 2026

5 Recibir Aprobaciones Federales

- Documento final de la decisión de la NEPA
- Informe sobre la modificación de los intercambios viales
- Finalizar los planes del diseño

VERANO 2026

6 Adquirir derecho-de-paso y reubicar los servicios públicos (Fase 1)

FINALES DE 2027

7 Construcción (Fase 1)



8 Fase 2

- Adquirir el derecho-de-paso y reubicar las utilidades (2027)
- Construcción (2030)

LEY DE POLÍTICA AMBIENTAL NACIONAL (NEPA)

Se está llevando a cabo una Evaluación Ambiental (EA) para evaluar los impactos del proyecto en el entorno natural y humano. La EA estará disponible para revisión y comentarios del público antes de tomar decisiones finales.

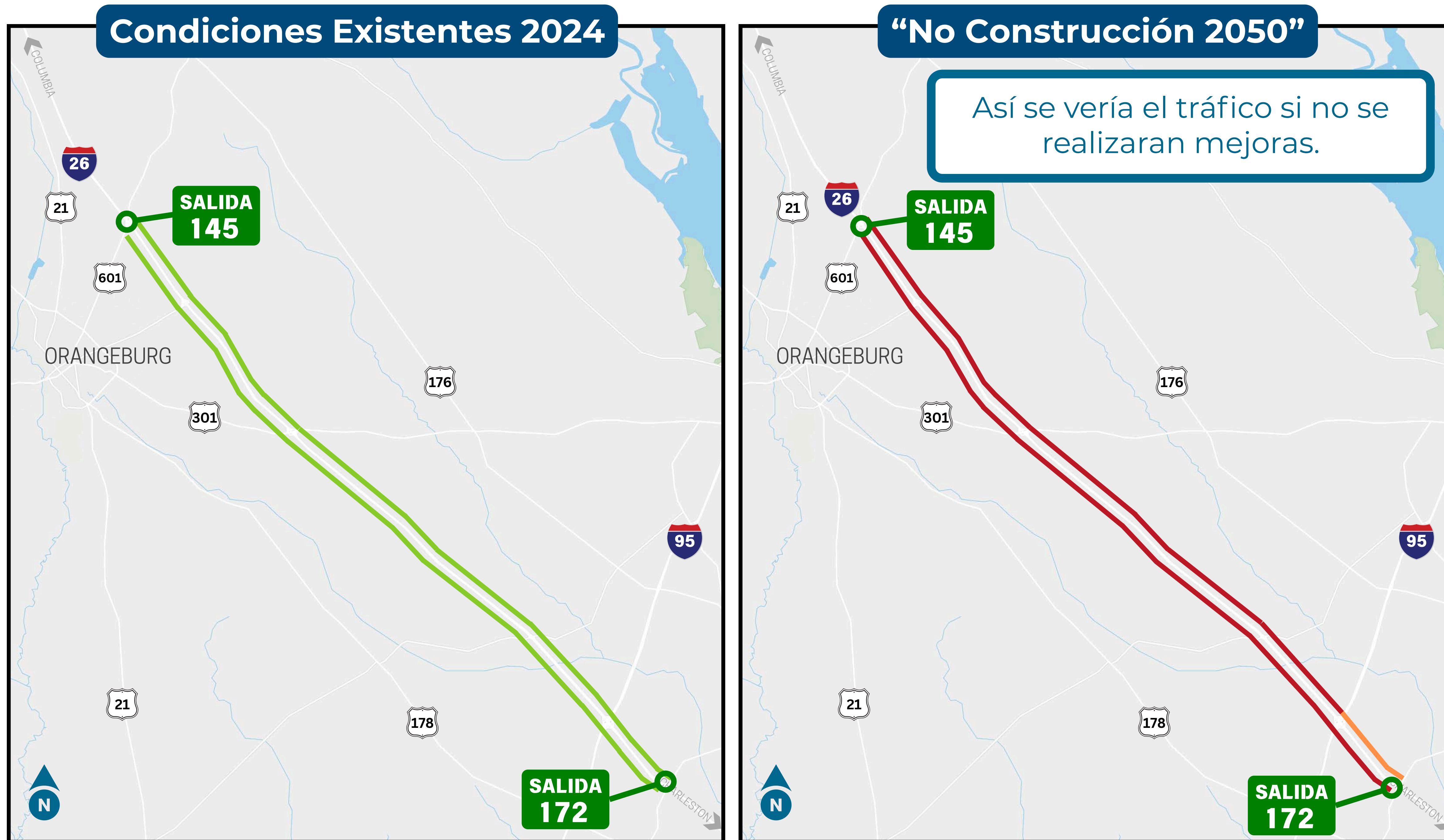


RENDIMIENTO DE LA LÍNEA PRINCIPAL I-26

El Nivel de Servicio (LOS) es un sistema de clasificación que utiliza calificaciones de letras para describir las operaciones de tráfico.
El LOS va desde A (flujo libre) a F (parada y arranque).



Hora Pico Matutina en Días de Semana



Hora Pico Vespertina en Días de Semana



Hora Pico: El mayor volumen de tráfico en una vía en un periodo de una hora, típicamente en las horas pico de la mañana y la tarde. Esto representa las peores condiciones de tráfico en un día promedio.





SALIDAS 149 Y 154 (FASE 1)



DEFICIENCIA GEOMÉTRICA

Características físicas de la carretera que no cumplen con los estándares actuales de diseño



ESPACIAMIENTO DE LA INTERSECCIÓN

Las intersecciones, los caminos de acceso y/o terminales de rampa están más cerca de lo recomendado



PREOCUPACIÓN DE SEGURIDAD

Peligro potencial que podría comprometer la seguridad



Salida 149 (SC 33/Cameron Rd y CSX RR)



Salida 154 (US 301/Five Chop Rd)

*A partir de julio de 2025



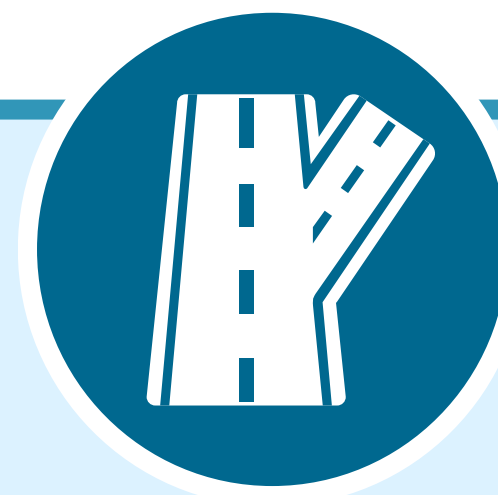


SALIDAS 159 Y 165 (FASE 2)



DEFICIENCIA GEOMÉTRICA

Características físicas de la carretera que no cumplen con los estándares de diseño



ESPACIAMIENTO DE LA INTERSECCIÓN

Las intersecciones, los caminos de acceso y/o terminales de rampa están más cerca de lo recomendado

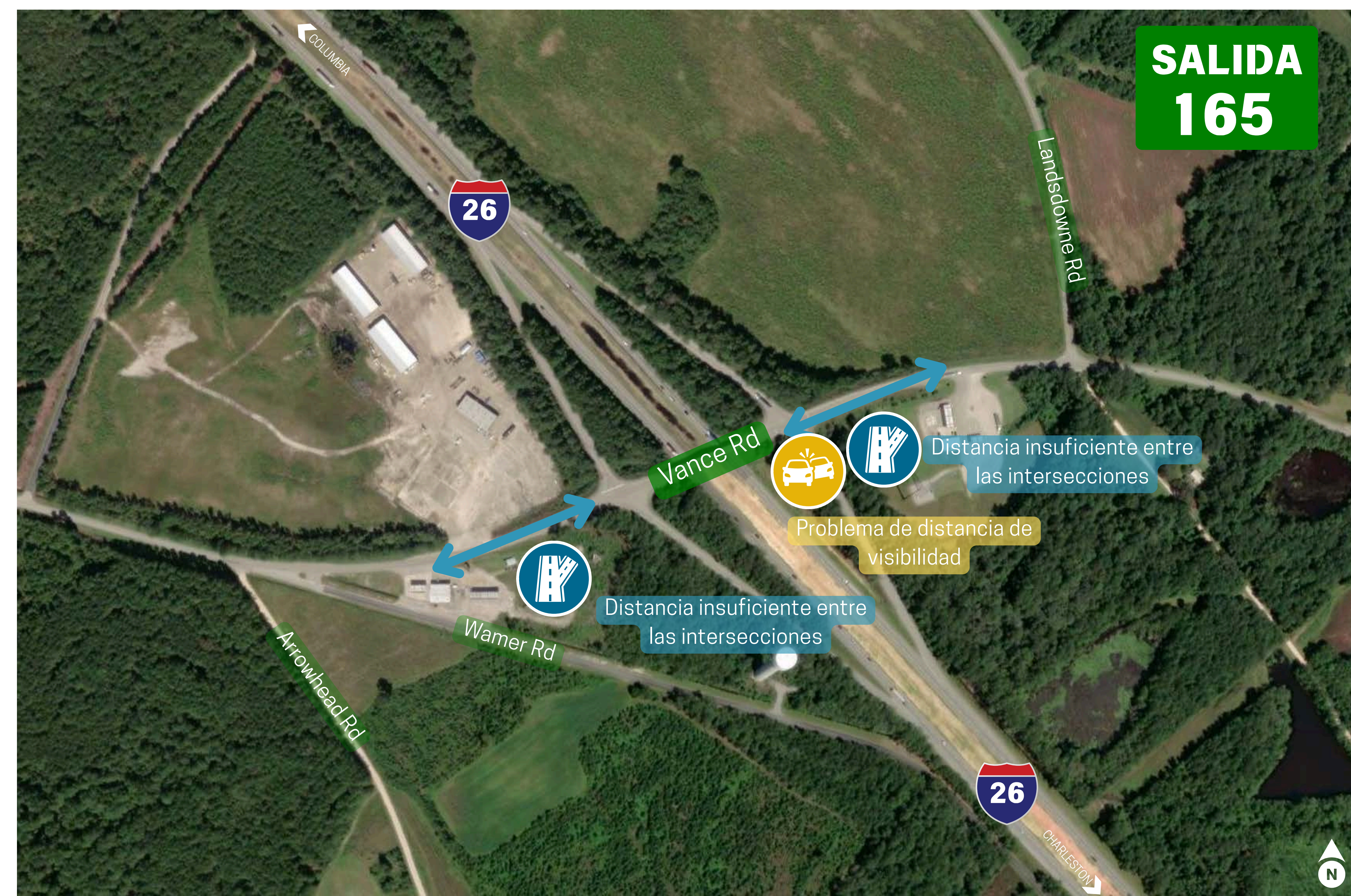


PREOCUPACIÓN DE SEGURIDAD

Peligro potencial que podría comprometer la seguridad



Salida 159 (S-36/Homestead Rd)

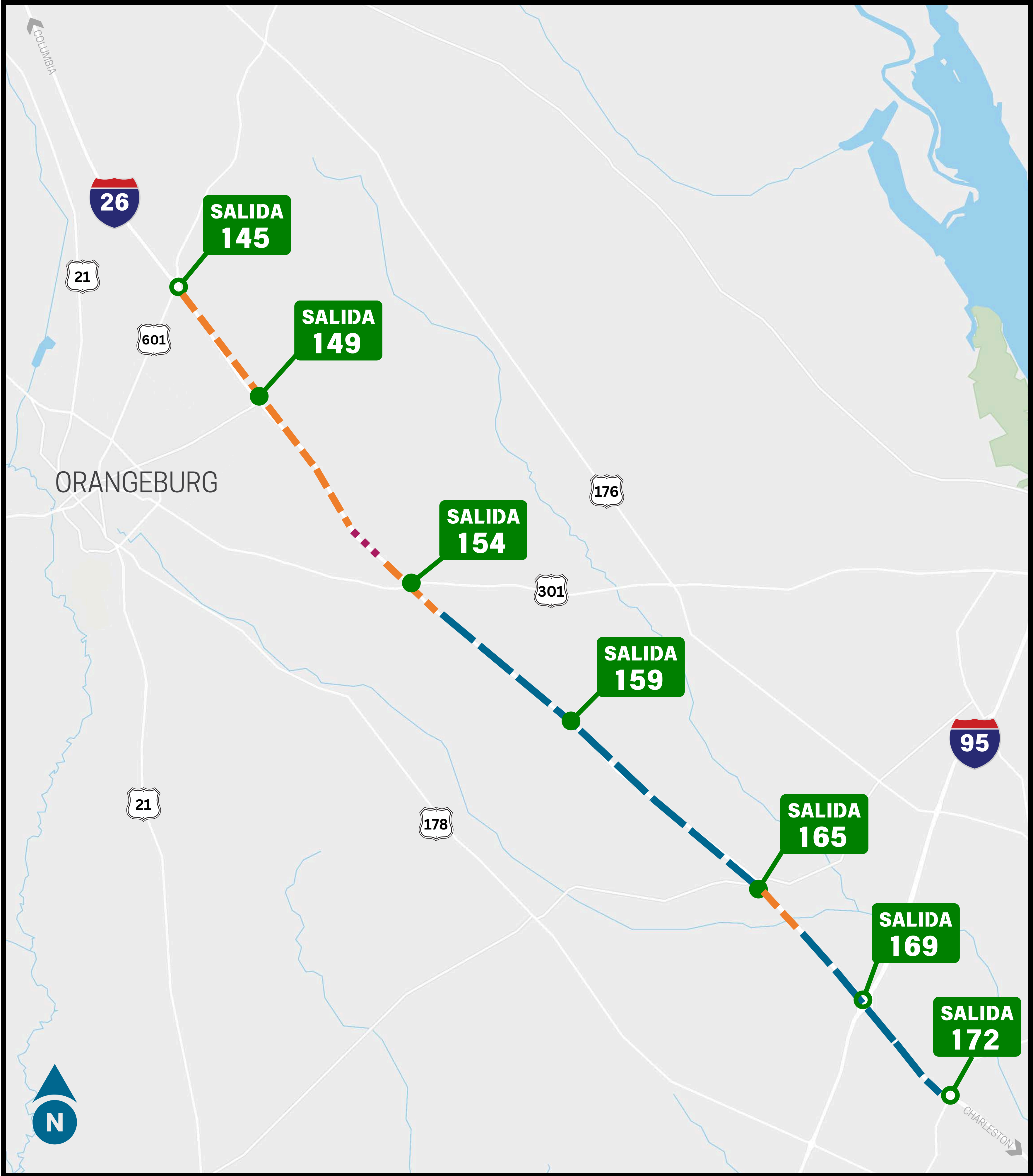
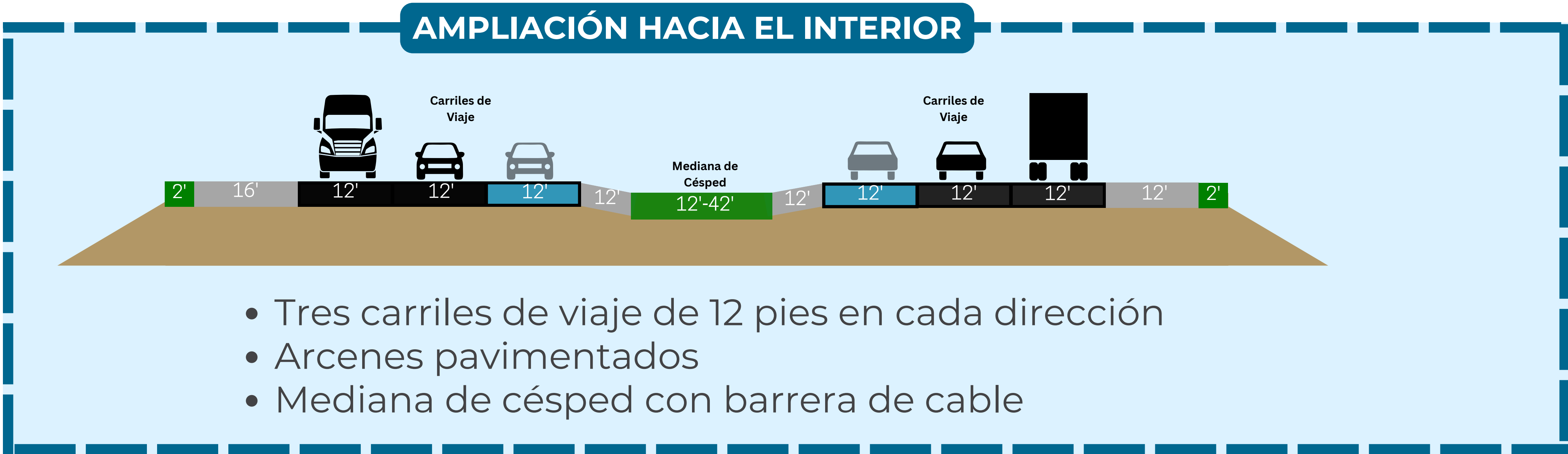
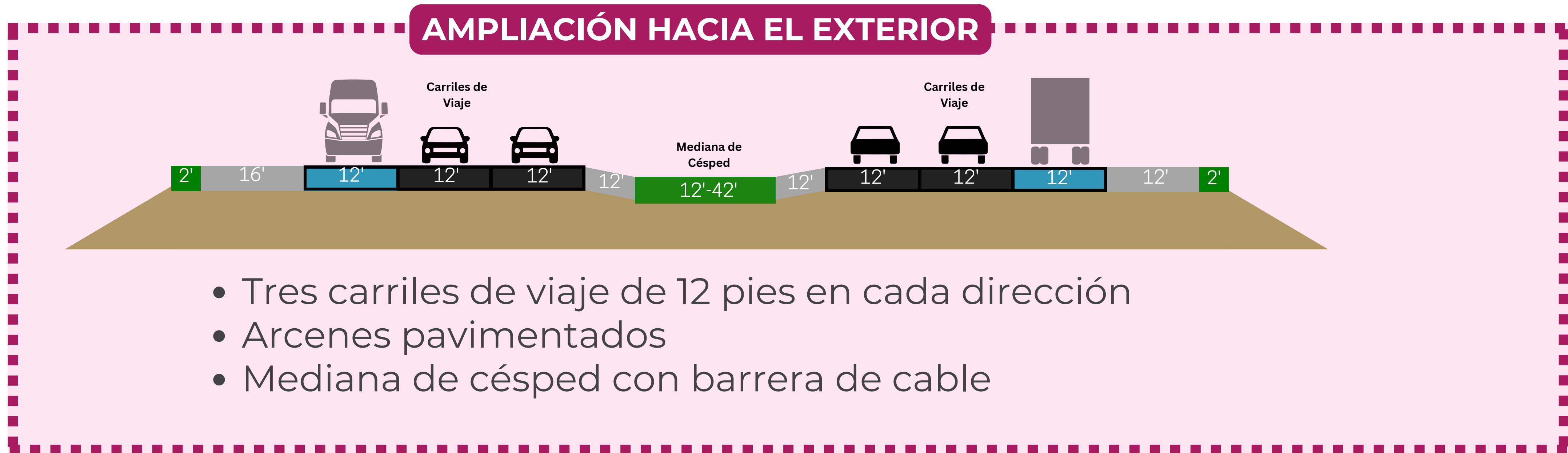


Salida 165 (SC 210/Vance Rd)





SECCIONES TÍPICAS DE LA LÍNEA PRINCIPAL I-26



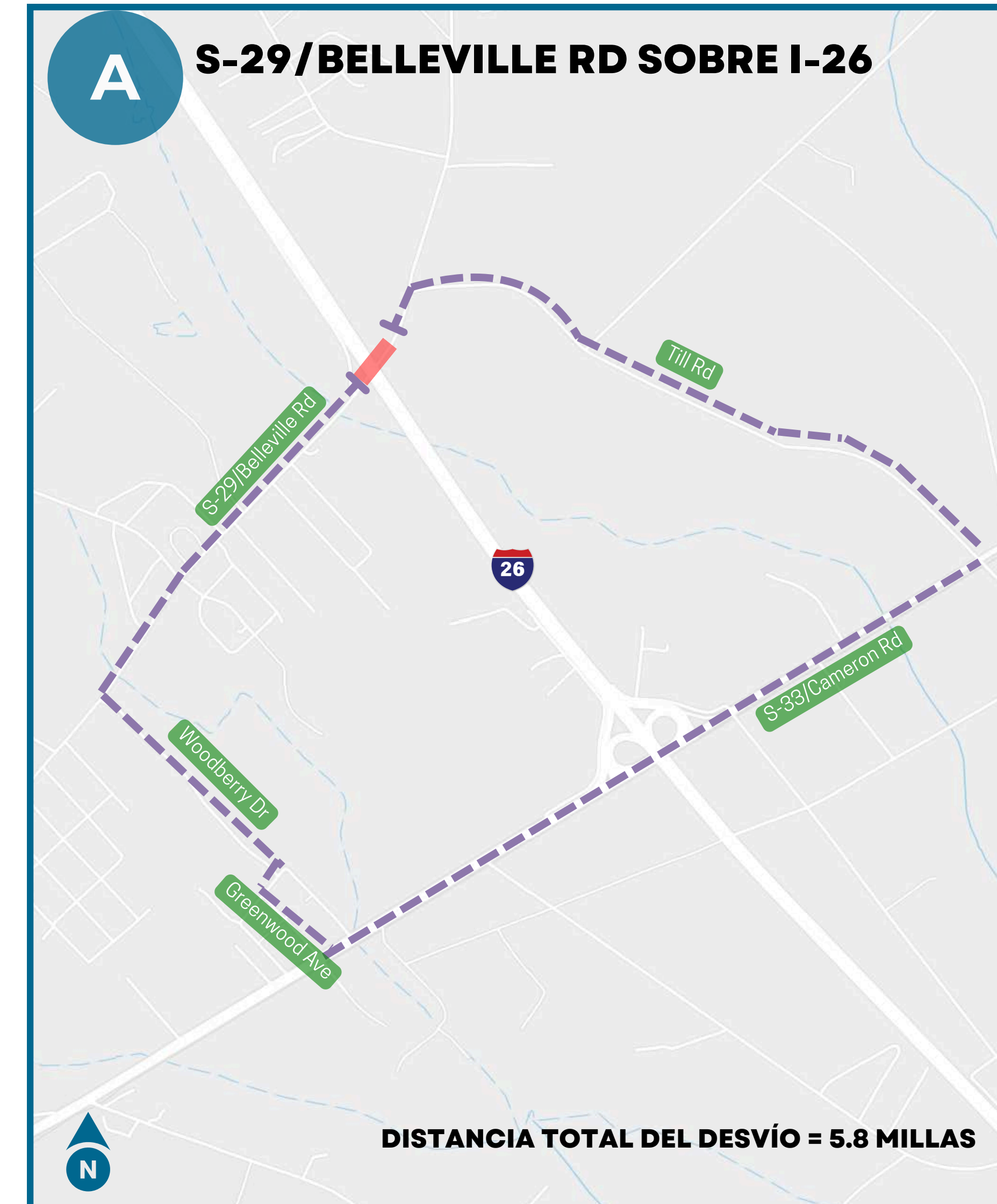
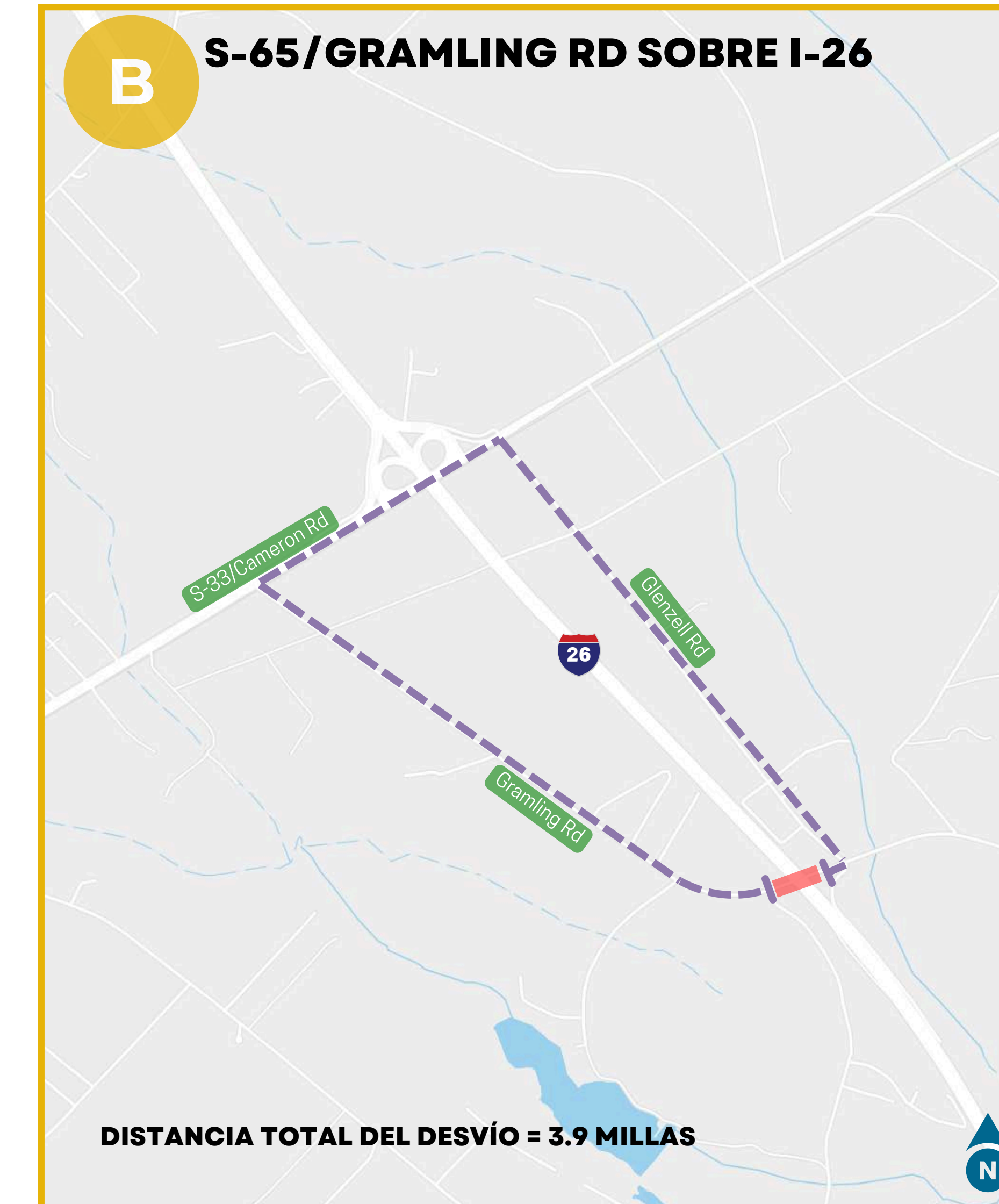
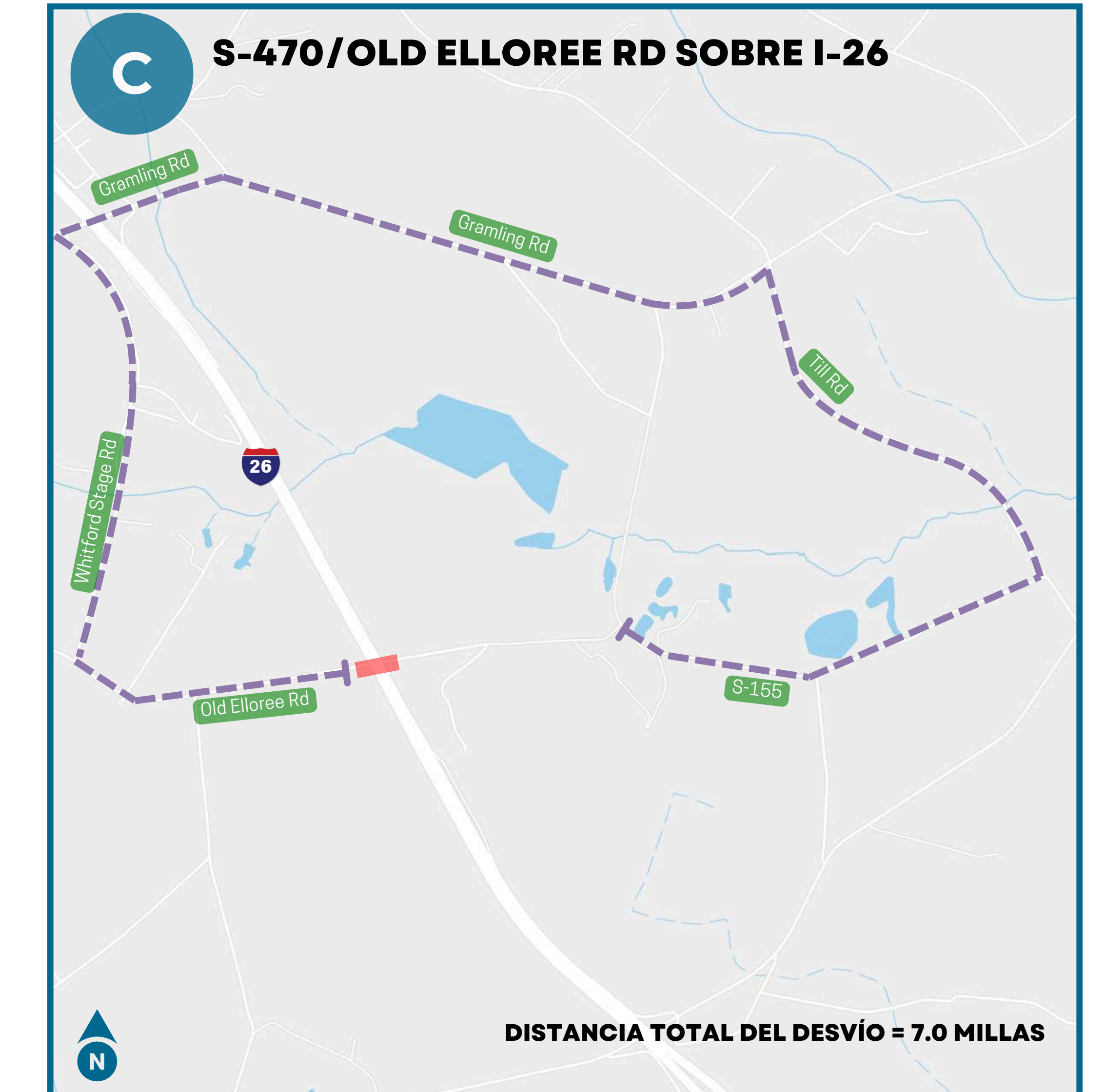
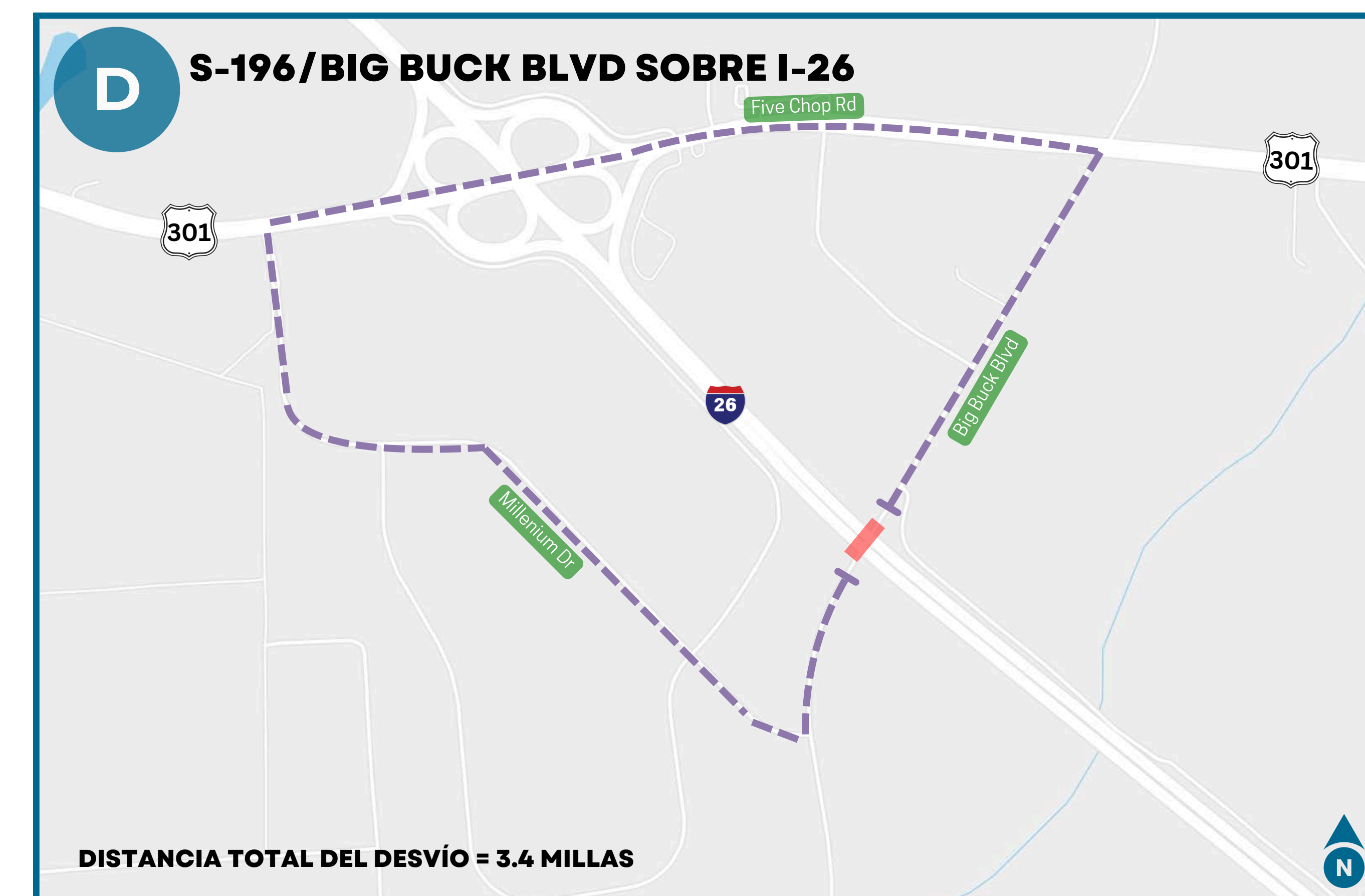
LEYENDA: Carriles de viaje existentes Carriles de viaje nuevos Pavimento Césped

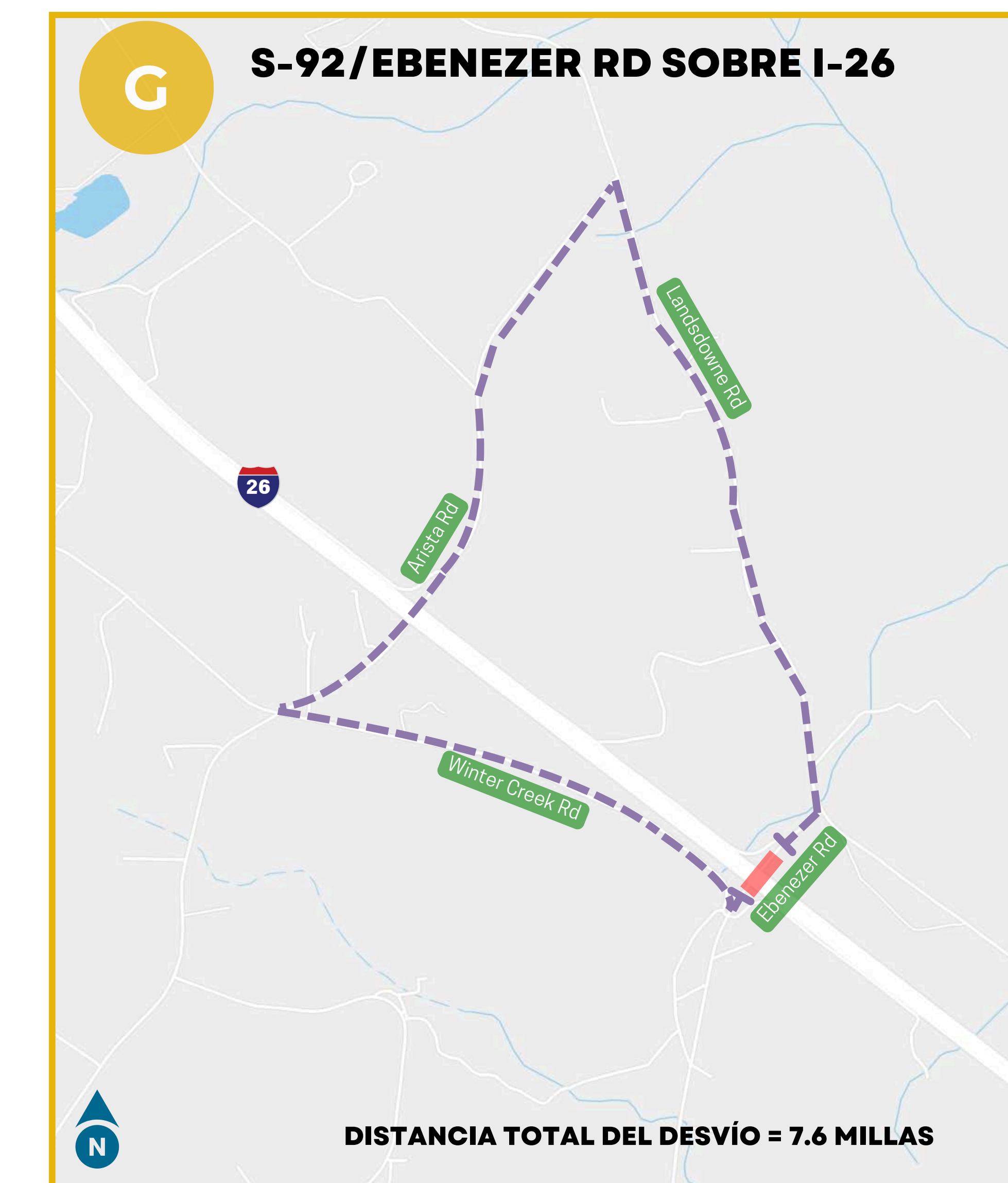
*A partir de julio de 2025





PUENTES Y PASOS ELEVADOS - FASE 1

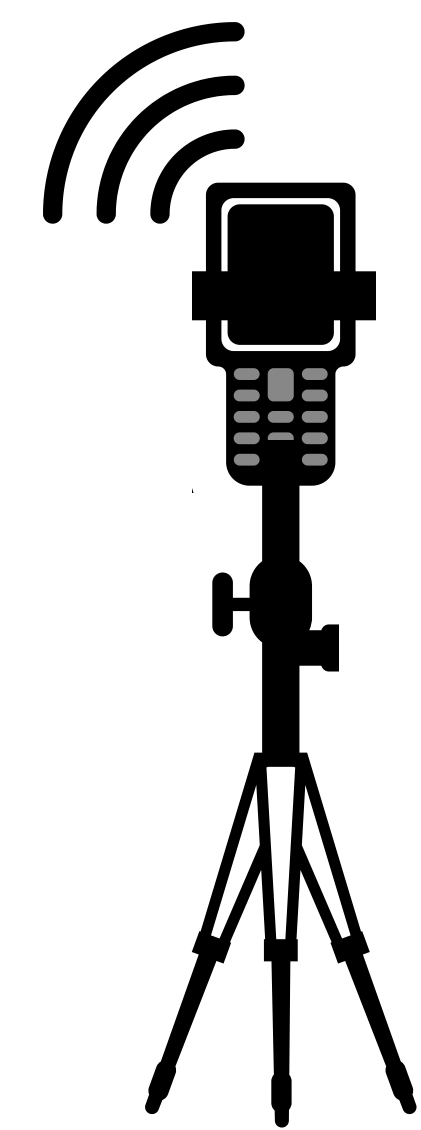






PROCESO DE EVALUACIÓN DE RUIDO

Las regulaciones federales requieren que el SCDOT realice estudios de ruido y considere los impactos de un proyecto de expansión de carreteras en los residentes cercanos cuando un proyecto se desarrolla con fondos federales. A continuación se describe el proceso que utiliza el SCDOT para determinar si es razonable y factible construir muros contra el ruido.



1 MONITOREAR el Ruido Existente

El SCDOT toma mediciones de campo dentro del corredor del proyecto para validar los niveles de ruido existentes



2 MODELAR el Cambio de Ruido

Se crean modelos computarizados para calcular las condiciones existentes, No-Construcción (2024), y Construcción (2050) para comparar los tres escenarios.



3 IDENTIFICAR los Impactos de Ruido

En base en los resultados del modelo, el SCDOT identifica los impactos del ruido existentes y futuros dentro del corredor del proyecto

¿Qué es el impacto de ruido?

El ruido se define como sonido no deseado o excesivo. El FHWA y el SCDOT han establecido umbrales, o Criterios de Reducción de Ruido, para determinar cuándo ocurren los impactos del ruido. Estos umbrales establecen cuales análisis adicionales se requieren para determinar si los niveles de ruido se pueden reducir como parte del proyecto.

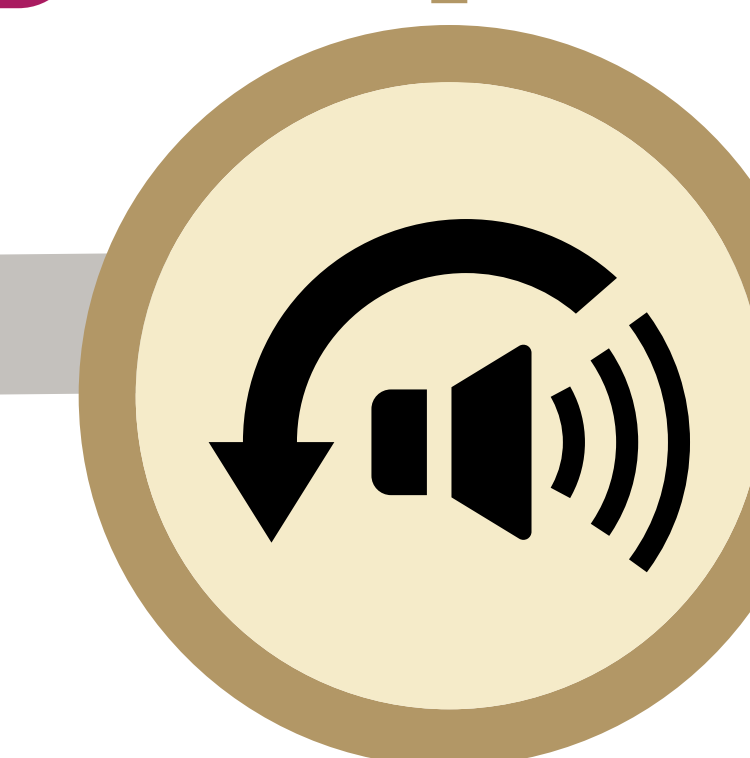


4 CONSIDERAR las Medidas para Reducción de Ruido

El SCDOT evalúa si es razonable y factible reducir los niveles de ruido para las propiedades impactadas

¿Cuáles son los próximos pasos para el análisis de ruido?

El análisis de ruido se completará como parte de la Evaluación Ambiental. Cualquier cambio de diseño realizado después de revisar los comentarios públicos requerirá una revisión del análisis de ruido. Además, se enviarán papeletas de ruido a aquellos que se beneficiarían del muro contra ruido para coleccionar sus aportes.



Después de la identificación de los impactos del ruido, el SCDOT también considera las siguientes preguntas:

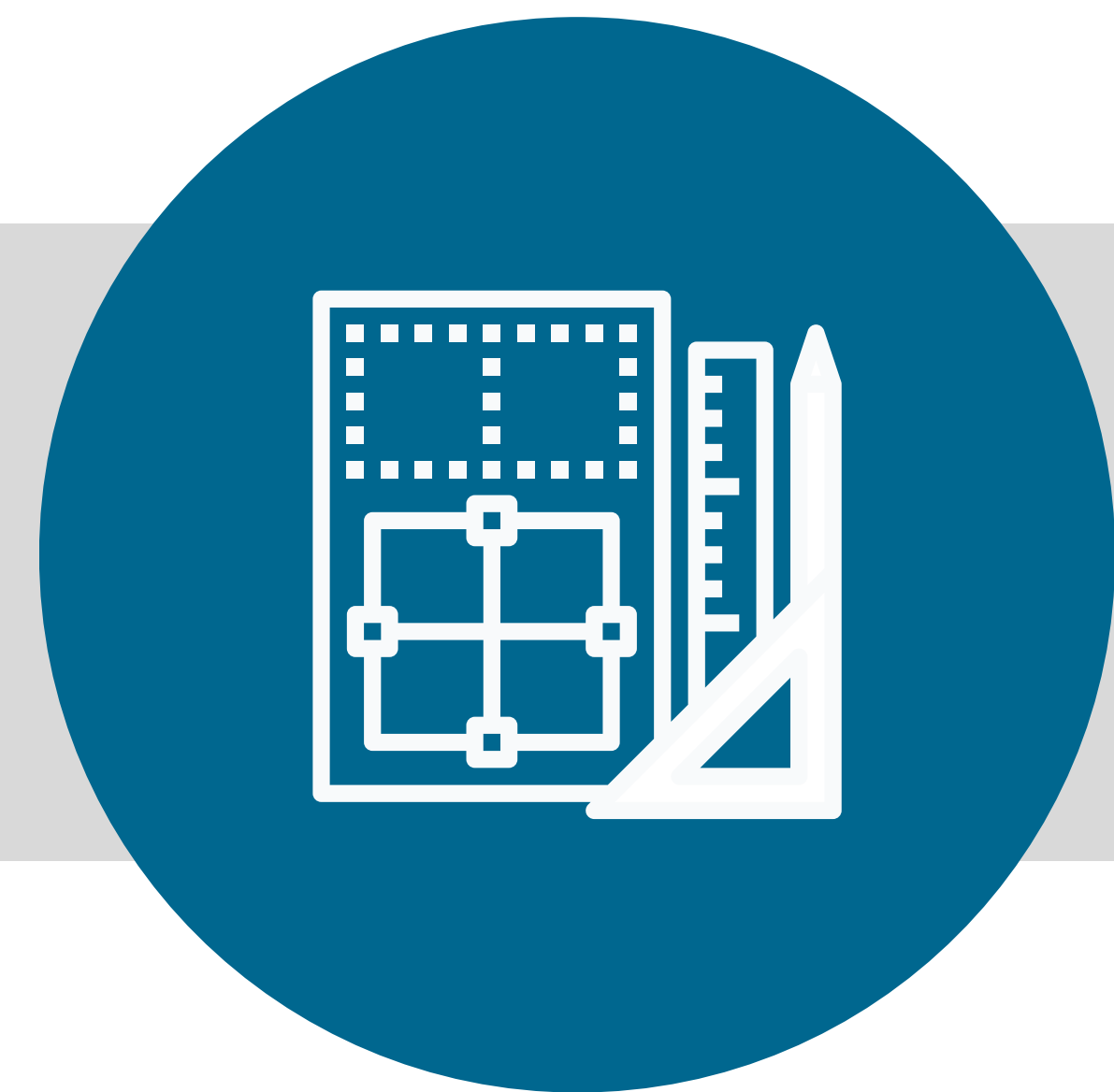
- ¿Un muro contra ruido reduciría el ruido lo suficiente como para justificar su construcción?
- ¿Un muro contra ruido es técnicamente viable? ¿Se podría construir?
- ¿Cuántas personas escucharían una diferencia en el ruido?
- ¿La mayoría de los propietarios e inquilinos que recibirían un beneficio de reducción de ruido mediante la construcción de un muro acústico, realmente quieren el muro?





PROCESO TÍPICO DE DERECHO-DE-PASO

Los procesos de derecho-de-paso del SCDOT siguen la Ley de Política Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Propiedades Inmuebles de 1970



Diseño



**Contacto
Inicial**



Evaluaciones



Ofertas



Reubicaciones



**Cierre,
Pago**

