



PROYECTO DE MEJORAS **CORREDOR** **I-26**

MM 145-172

VISTA PÚBLICA



¡VISITE EL SITO
WEB DEL
PROYECTO!

WWW.I26IMPROVEMENTS.COM/MM145-172

¡Todos los materiales presentados en la reunión pública están disponibles en el sitio web del proyecto!



EL PROPÓSITO DE LA VISTA PÚBLICA DE HOY ES:

- **Educar** al público sobre elementos clave, que abarcan la Evaluación Ambiental (EA), el Propósito y la Necesidad, la Alternativa Preferida y los impactos potenciales.
- **Compartir los próximos pasos** en la cronología del proyecto y el proceso de desarrollo.
- **Recopilar datos** sobre la Alternativa Preferida.

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

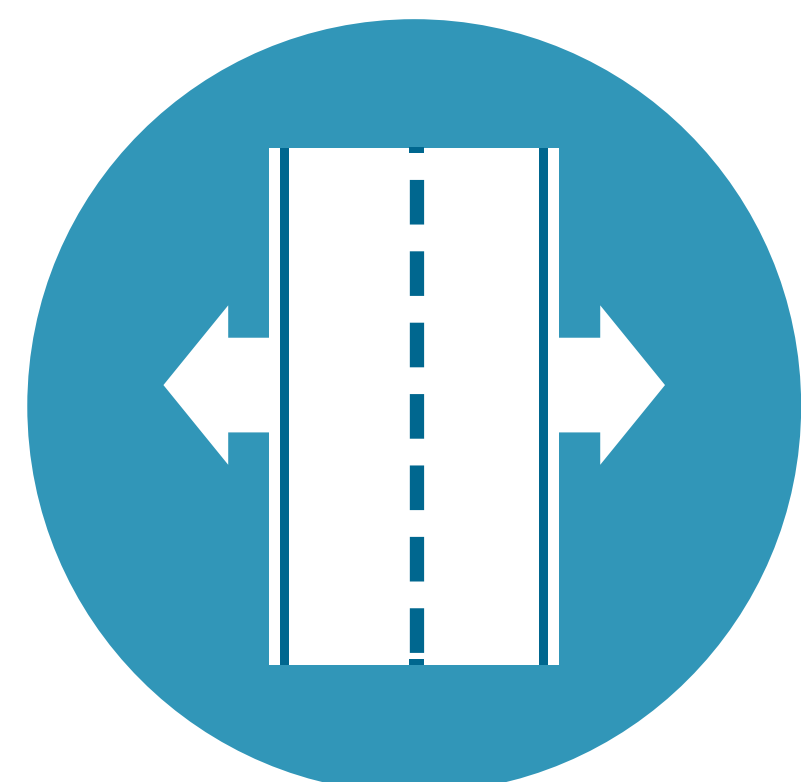


ÁREA DE ESTUDIO DEL PROYECTO

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)



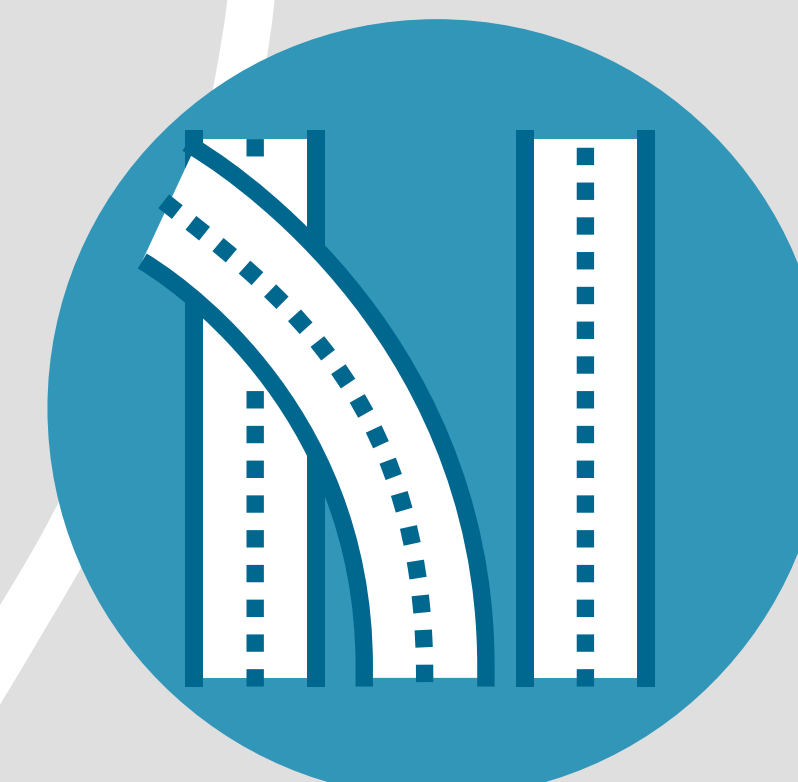
27

Millas de corredor interestatal



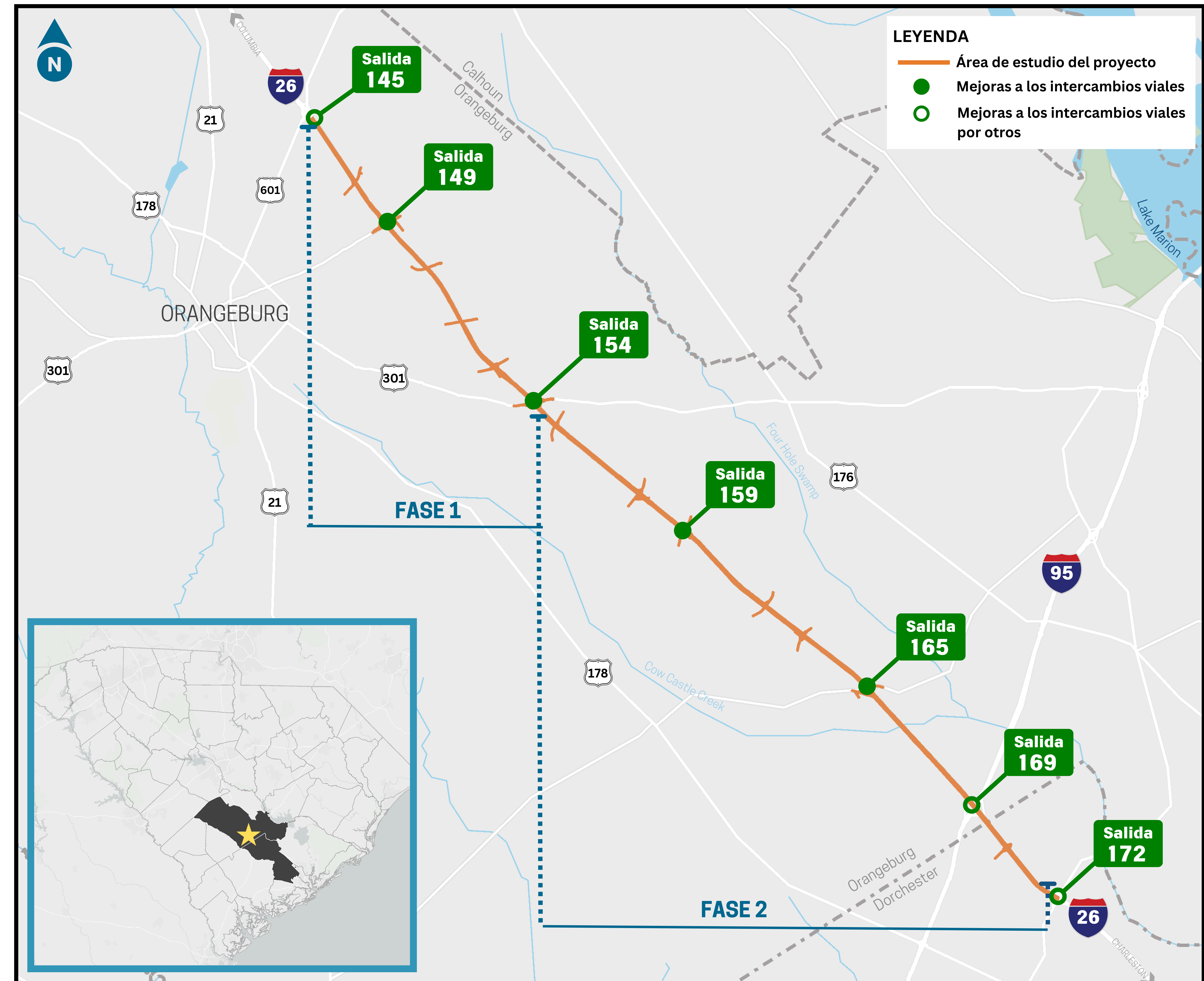
15

Puentes



4

Intercambios viales





PROPÓSITO Y NECESIDAD

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.

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 impactos potenciales

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 ha elaborado una Evaluación Ambiental (EA) para evaluar los impactos del proyecto. **La EA está disponible para evaluación del público y comentarios hasta el 23 de enero de 2026.***

¡ESTAMOS AQUÍ!

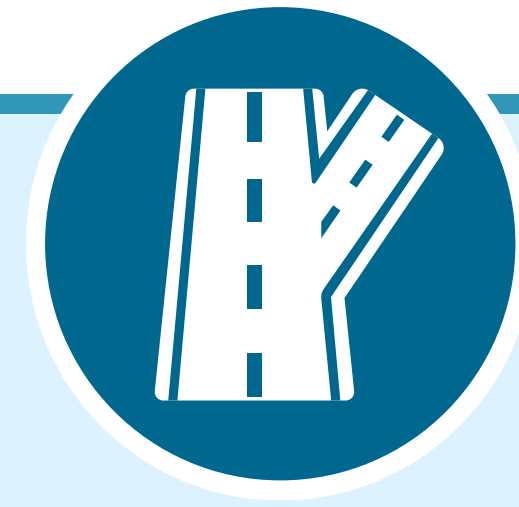


SALIDAS 149 Y 154 (FASE 1)



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)



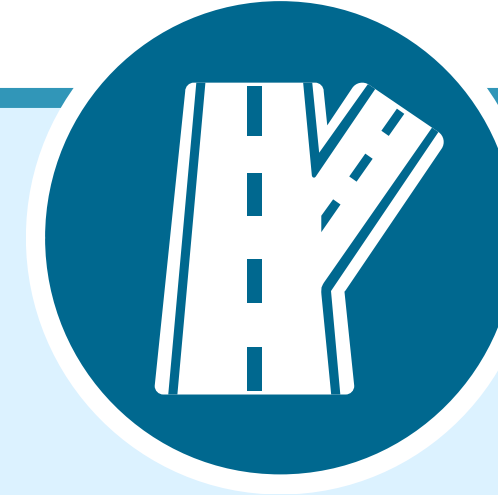


SALIDAS 159 Y 165 (FASE 2)



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

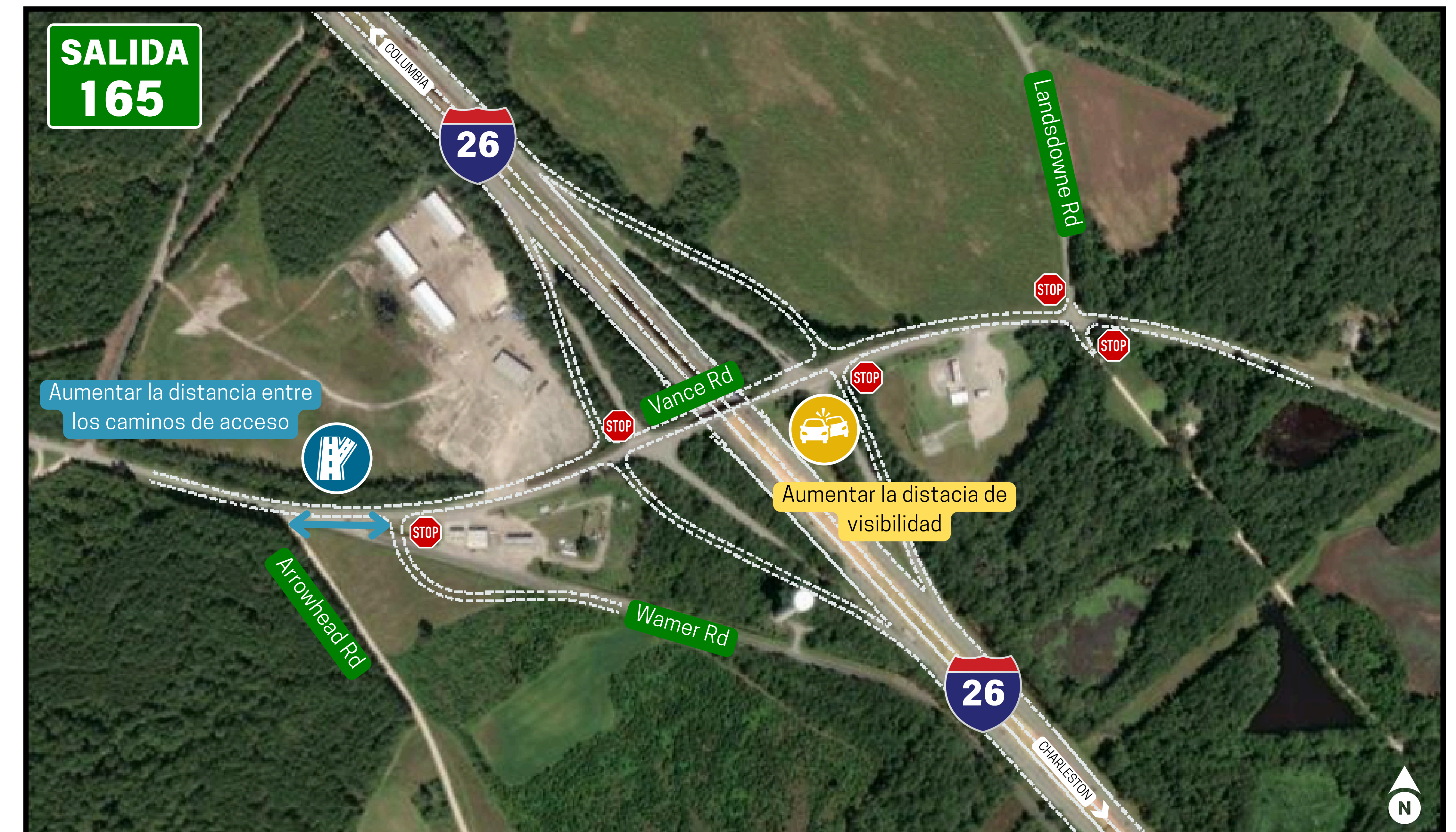


PREOCUPACIÓN DE SEGURIDAD

Peligro potencial que podría comprometer la seguridad



Salida 159 (S-36/Homestead Rd)

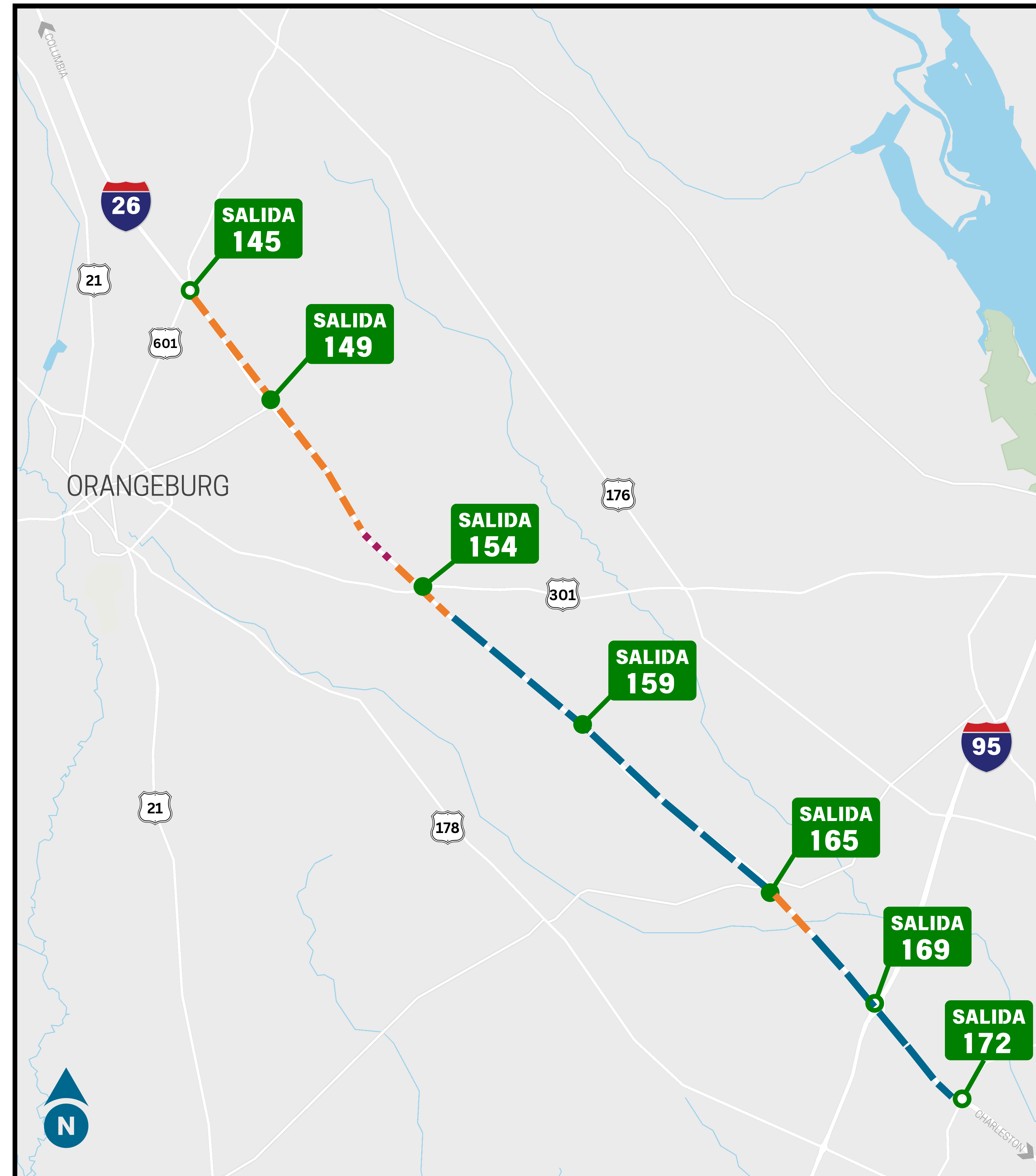


Salida 165 (SC 210/Vance Rd)

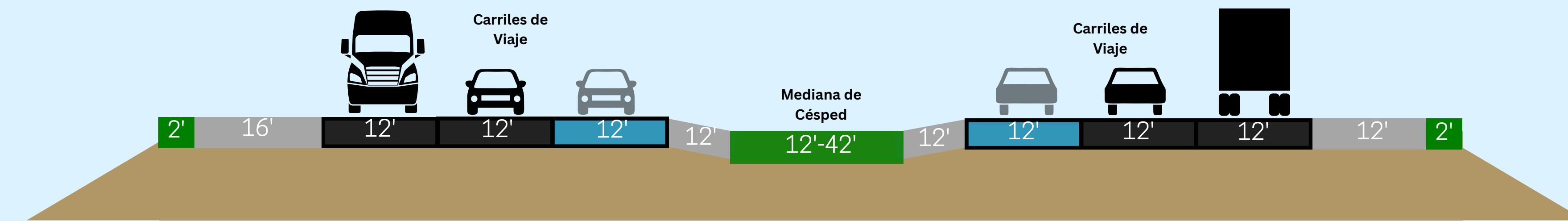




SECCIONES TÍPICAS DE LA VÍA PRINCIPAL I-26

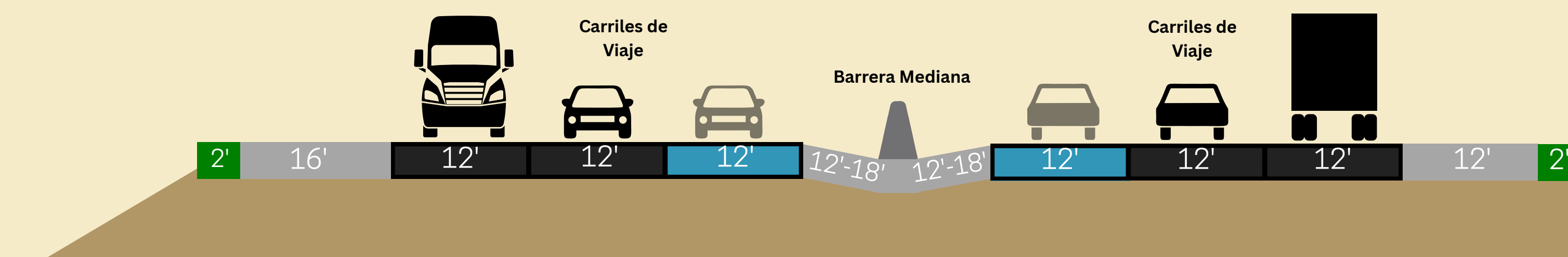


AMPLIACIÓN HACIA EL INTERIOR



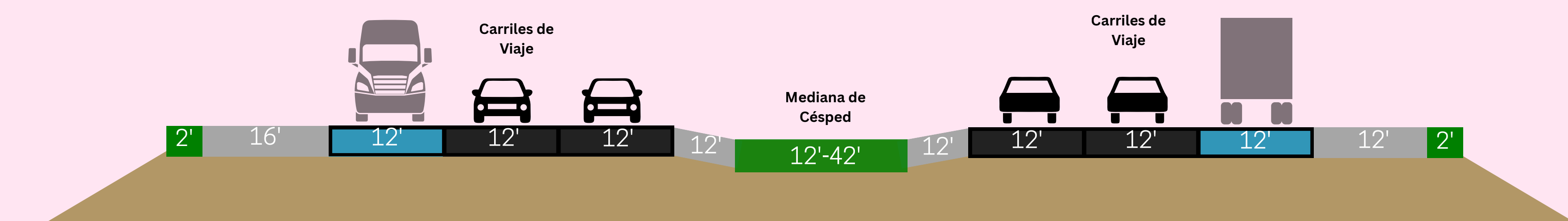
- Tres carriles de viaje de 12 pies en cada dirección
- Arcenes pavimentados
- Mediana de césped con barrera de cable

AMPLIACIÓN HACIA EL INTERIOR - BARRERA DE MEDIANA



- Tres carriles de viaje de 12 pies en cada dirección
- Arcenes pavimentados
- Barrera mediana de hormigón

AMPLIACIÓN HACIA EL EXTERIOR



- Tres carriles de viaje de 12 pies en cada dirección
- Arcenes pavimentados
- Mediana de césped con barrera de cable

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



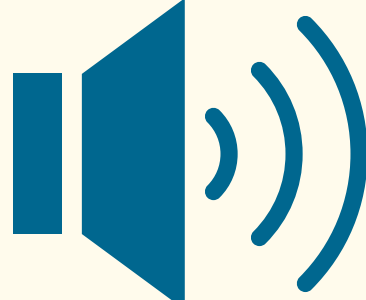
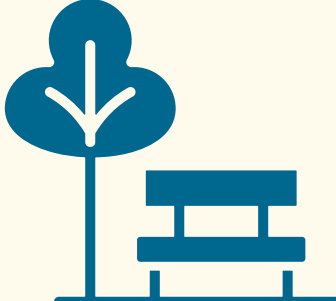


IMPACTOS POTENCIALES

COMPARACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DE NO-CONSTRUCCIÓN Y PREFERIDA

Como parte de la Evaluación Ambiental, los impactos se han evaluado en base a los límites del derecho-de-paso para los diseños conceptuales de noviembre de 2025 para la ampliación de la vía principal, las mejoras de los intercambios viales y los pasos elevados.

En el caso de algunos recursos, como los humedales y las aguas de los Estados Unidos, los impactos disminuirán a medida que los diseños avancen y se definan los límites de construcción dentro del derecho-de-paso. Por lo tanto, los impactos presentados en la Evaluación Ambiental representan los impactos potenciales máximos de la Alternativa Preferida. La siguiente matriz compara los impactos potenciales de la Alternativa de No-Construcción y la Alternativa Preferida.

Criterios de la evaluación		Alternativa de No-Construcción	Alternativa Preferida
 Cumple con el Propósito y la Necesidad	Mejora las operaciones del tráfico	X	✓
	Aborda las deficiencias operacionales en los intercambios	X	✓
	Cumple con los objetivos de seguridad	X	✓
 Impactos al derecho-de-paso	Reubicaciones anticipadas	0	2 residencias / 4 carteleras
	Propiedades impactadas	0	144
	Acres totales	0	120
	Impactos de ruido**	103 ubicaciones	104 ubicaciones
	Impatos a los recursos culturales	0	0
	Impactos totales a los humedales	0 acres	59 acres
	Especies amenazadas y en peligro	ninguno	Poco probable que afecte negativamente
	Tierras agrícolas**	0 acres	80 acres
	Sitios de desperdicios peligrosos	0	14 sitios requieren evaluación adicional

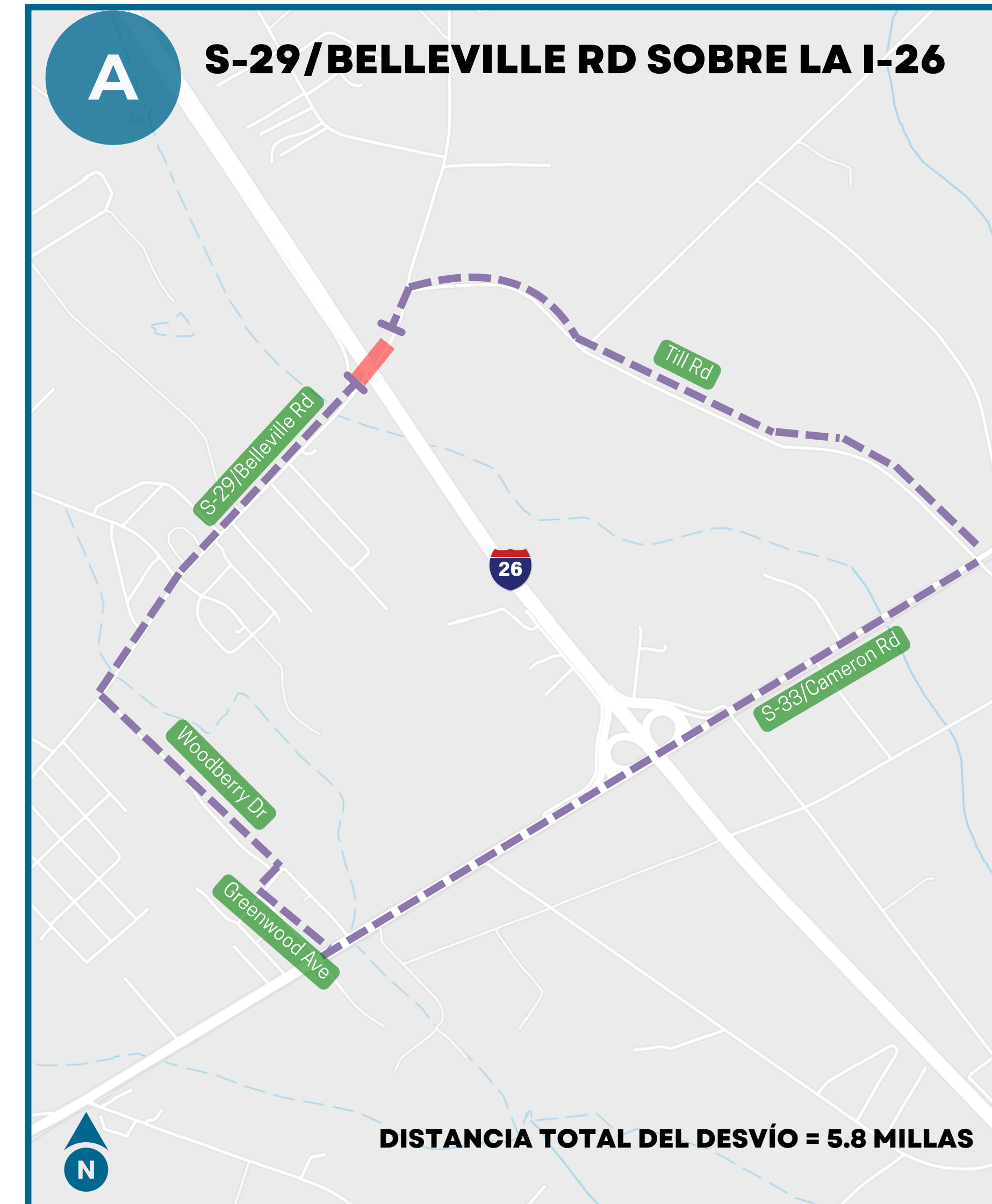
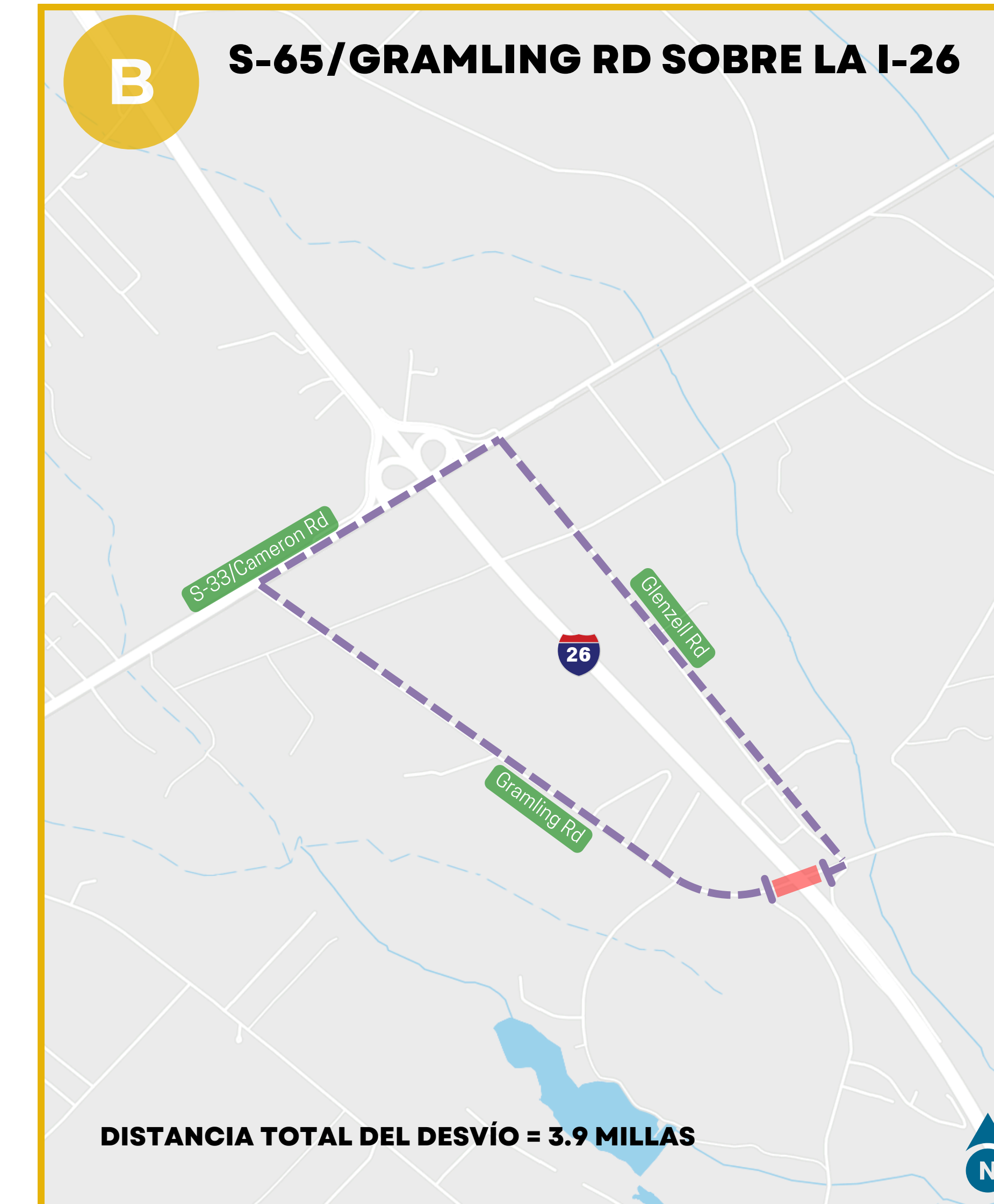
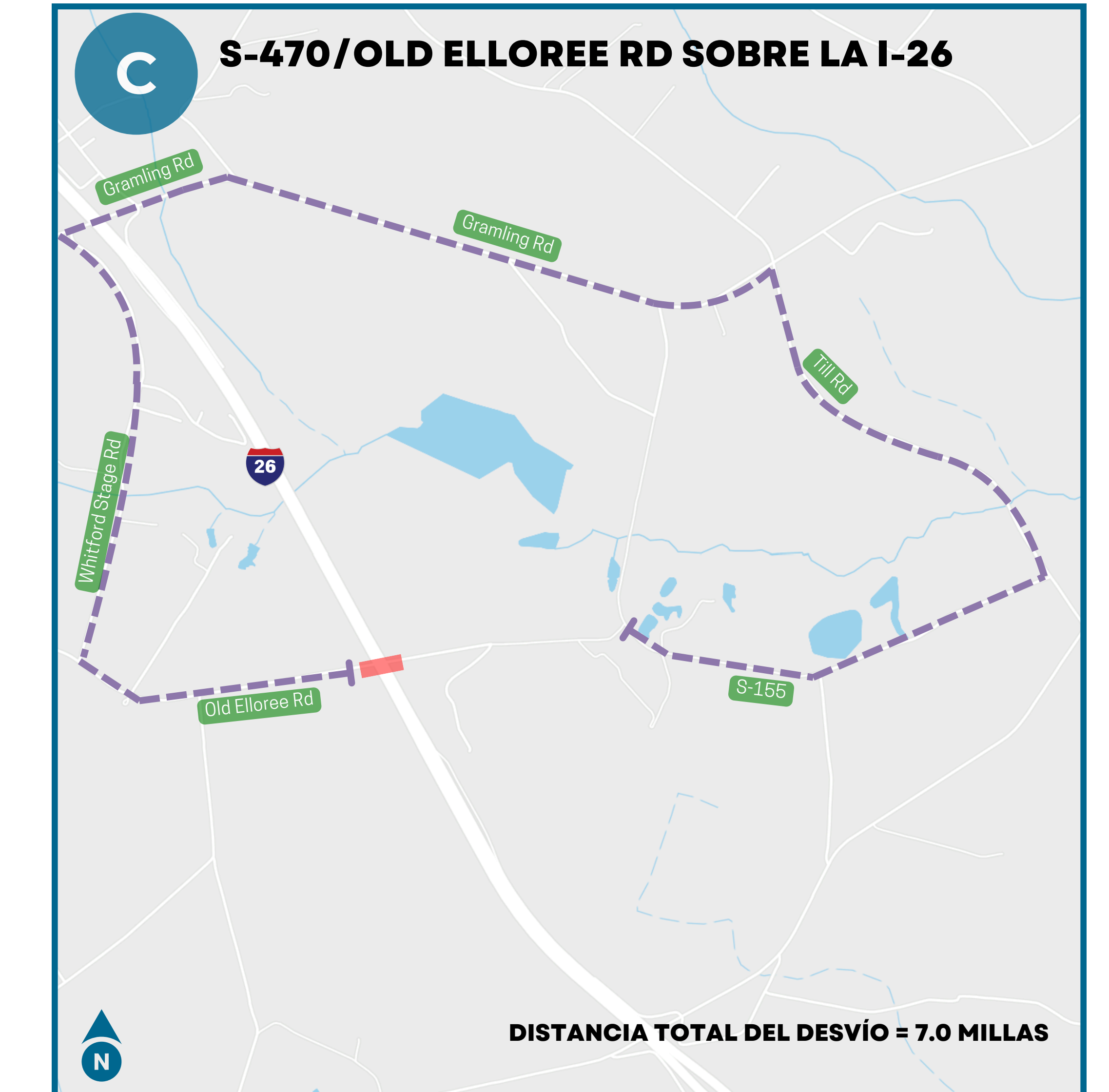
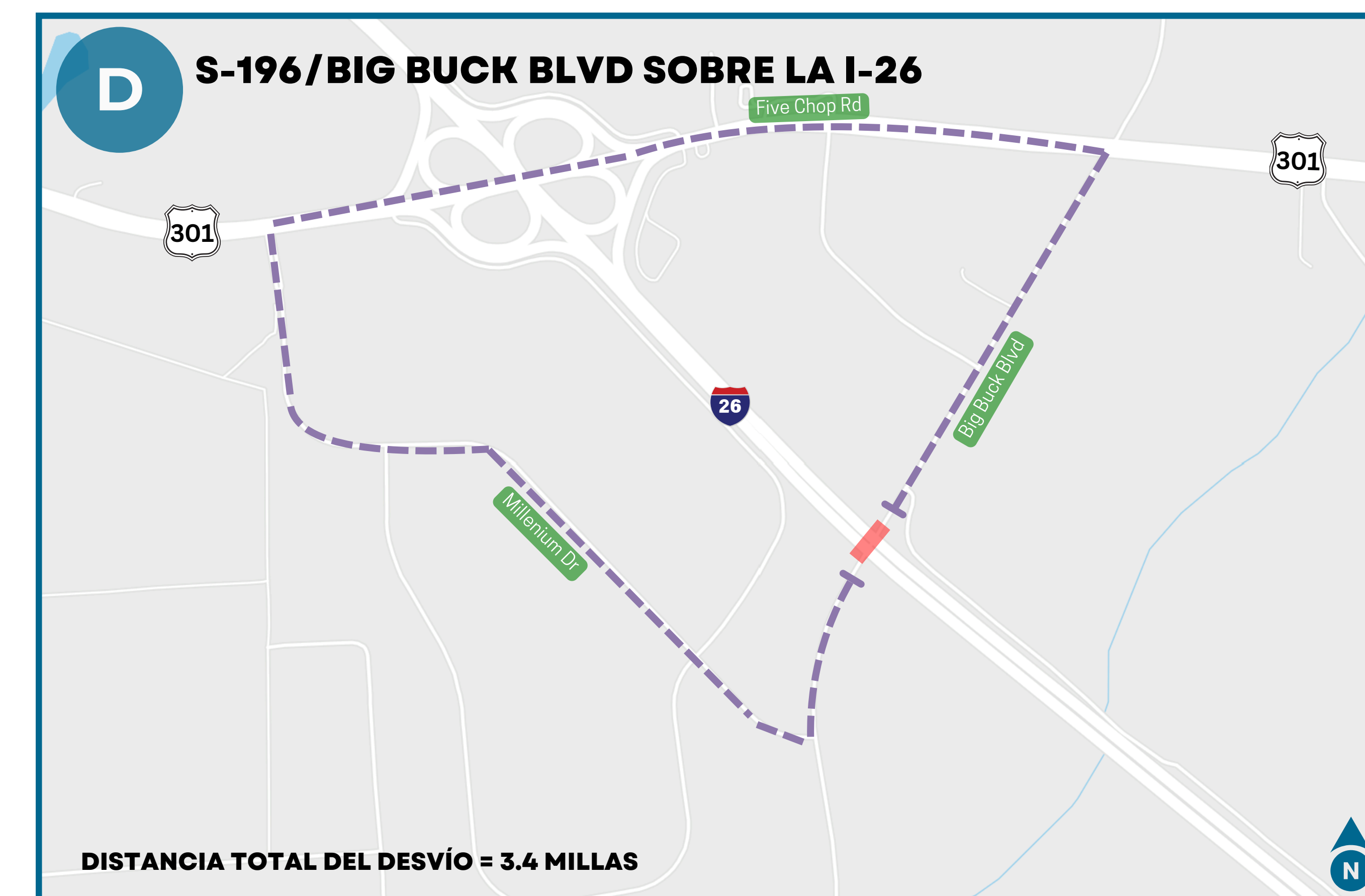
*Se considera que las propiedades son impactadas por el ruido si el sonido proveniente de la autopista supera los 66 dBA (escuelas, parques, iglesias, etc.) o los 71 dBA (terrazas de restaurantes, piscinas de hoteles, etc.).

**El impacto en las tierras agrícolas se determina en base a la composición del suelo y su capacidad para sustentar la agricultura. No es necesario que la tierra se esté utilizando actualmente para fines agrícolas para que se considere como un impacto en las tierras agrícolas.



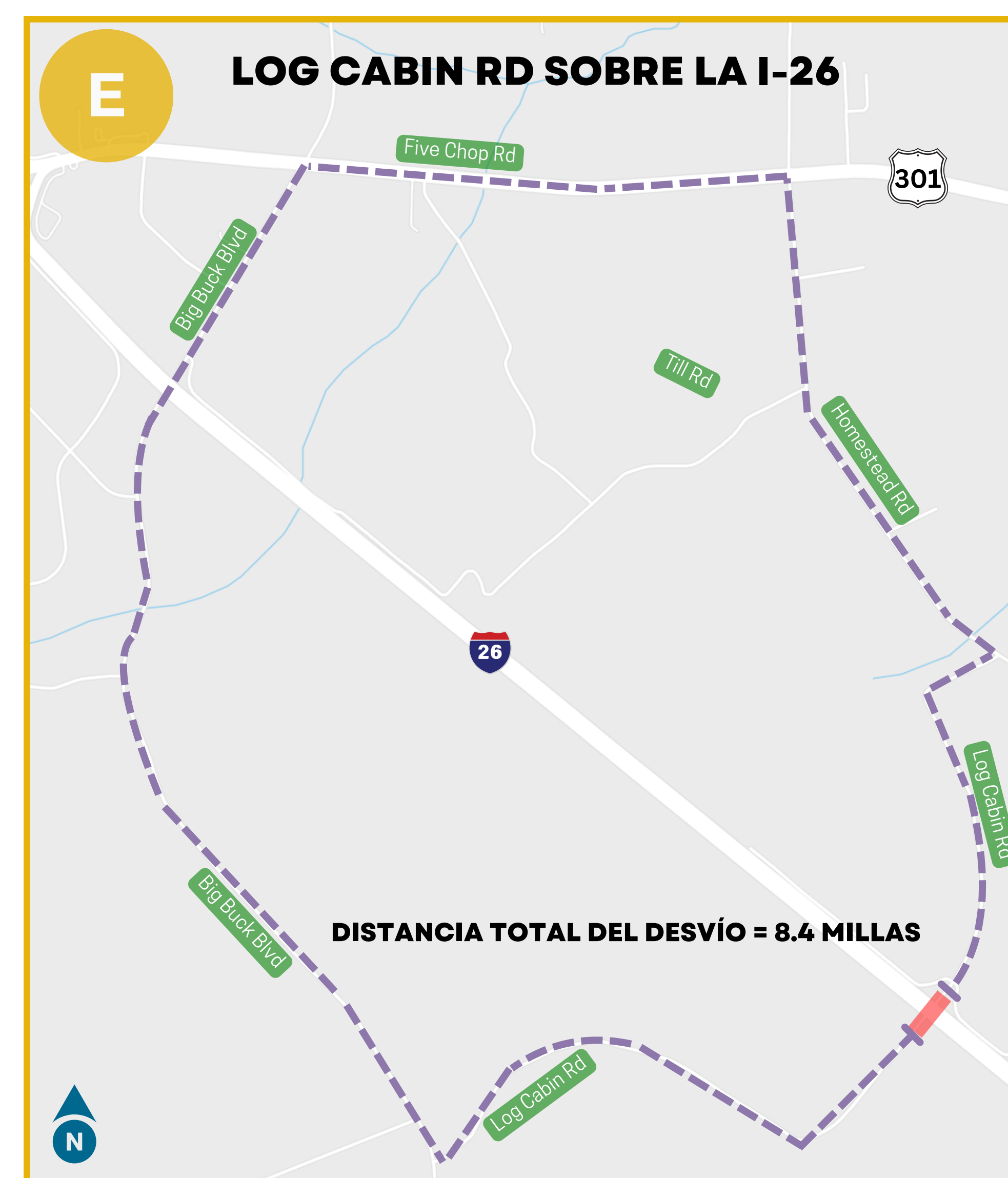
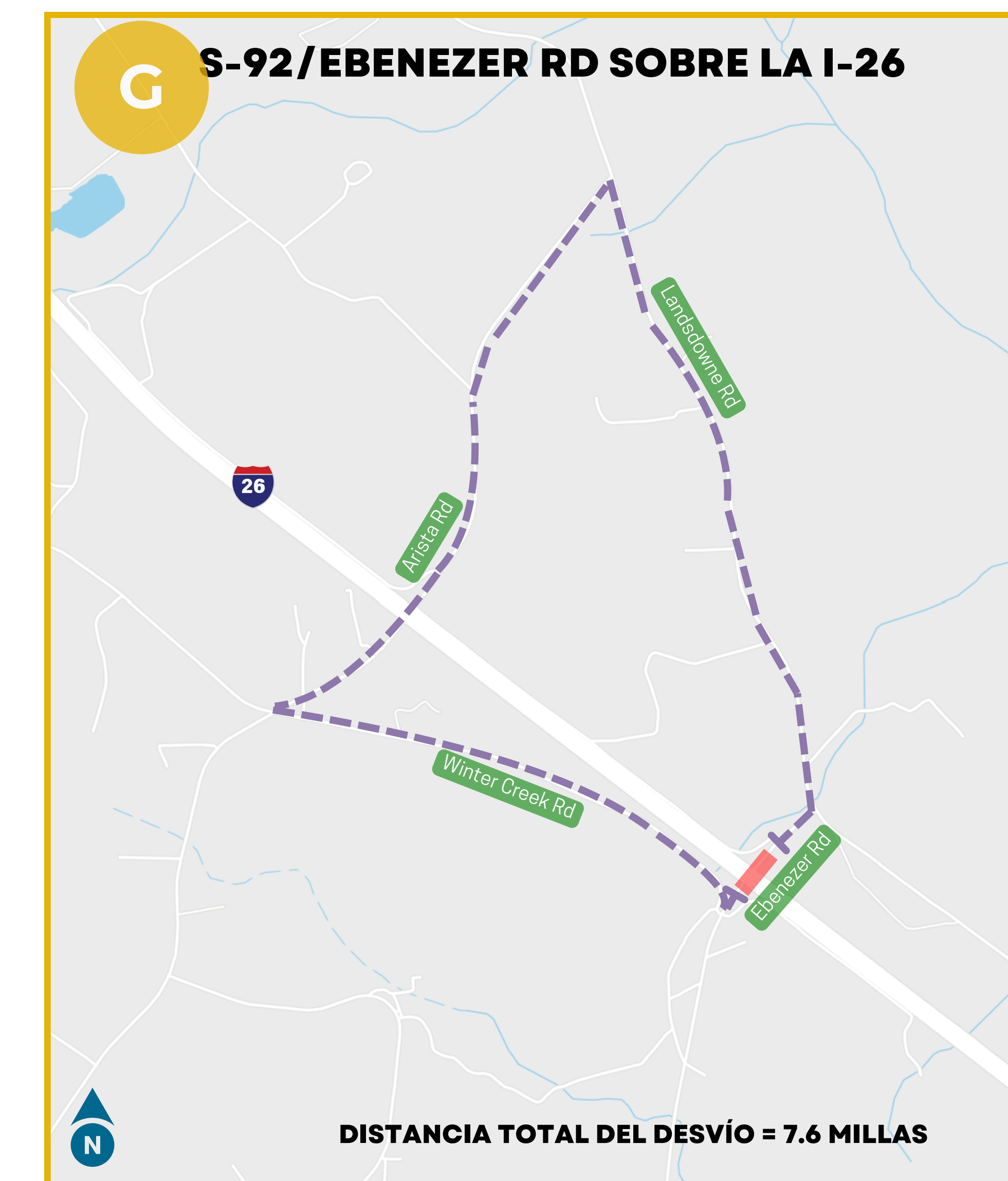


PUENTES Y PASOS ELEVADOS - FASE 1





PUENTES Y PASOS ELEVADOS - FASE 2

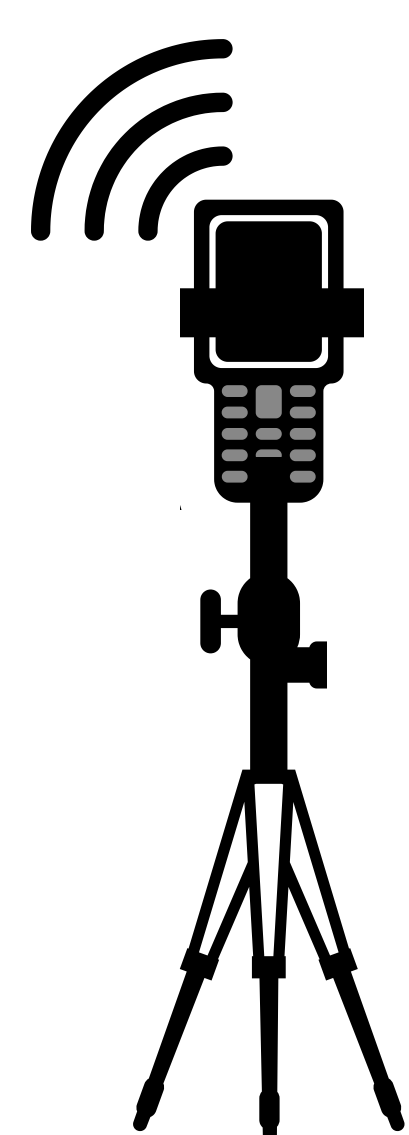




PROCESO DE EVALUACIÓN DE RUIDO

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 acústicos.

El Análisis de Ruido del Tráfico completo se incluye en el Apéndice C de la Evaluación Ambiental.



1 MONITOREAR Ruido existente

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



2 MODELAR Cambio en el ruido

Se crearon modelos informáticos para calcular las condiciones actuales (2024), de no-construcción (2050) y de construcción (2050) con el fin de comparar los tres escenarios.



3 IDENTIFICAR Impactos de ruido

Según los resultados del modelo, el SCDOT identificó los impactos de ruido actuales y futuros dentro del corredor del proyecto.

¿Qué es el impacto de ruido?

El ruido se define como un sonido no deseado o excesivo. La FHWA y el SCDOT han establecido umbrales, o Criterios de Mitigación del ruido, para determinar cuándo se producen impactos de ruido. Estos umbrales determinan qué análisis adicionales son necesarios para determinar si los niveles de ruido pueden reducirse como parte del proyecto.



4 CONSIDERAR Medidas para la reducción de ruido

El SCDOT evaluó si es razonable y factible reducir los niveles de ruido en las propiedades afectadas.

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

El análisis de ruido se completó como parte de la Evaluación Ambiental. Se determinó que la construcción de barreras acústicas no era razonable ni factible. Cualquier cambio de diseño que se realice en el futuro podría requerir una revisión del análisis de ruido.



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

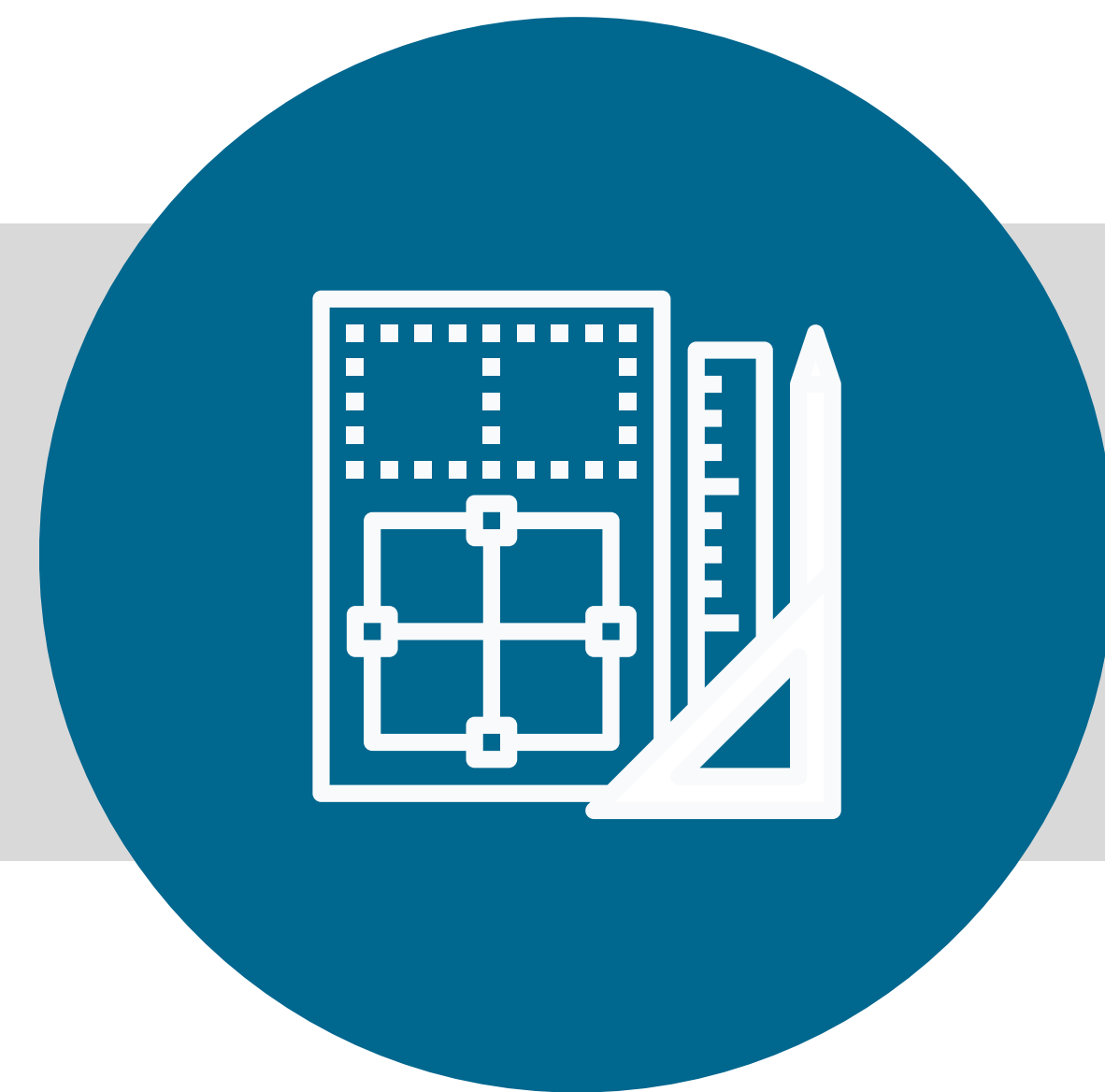
- ¿Un muro acústico reduciría el ruido lo suficiente como para justificar su construcción?
- ¿Un muro acústico es técnicamente viable? ¿Se podría construir?
- ¿Cuántas personas escucharían una diferencia en el ruido?
- ¿La mayoría de los propietarios e inquilinos que recibirían un beneficio de reducción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

