



CORREDOR I-26

MM 145-172 EN LOS CONDADOS DE ORANGEBURG Y DORCHESTER

PROYECTO DE MEJORAS

PROPÓSITO DE LA VISTA PÚBLICA

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

jueves, 8 de enero de 2026 | 4:00 P.M. - 7:00 PM

Ver materiales y hacer preguntas durante la reunión pública de 4:00 a 6:00 PM

La presentación formal y sesión de comentarios comienza a las 6:00 PM

Orangeburg County Conference Center

1643 Russel Street, Orangeburg, SC 29115

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

SOBRE EL PROYECTO

El SCDOT propone **optimizar la I-26 desde el marcador de milla (MM) 145 hasta el MM 172** en los condados de Orangeburg y Dorchester para mejorar la capacidad, la movilidad y las operaciones.

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 actualizándolos 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



27

Millas de
corredor
interestatal



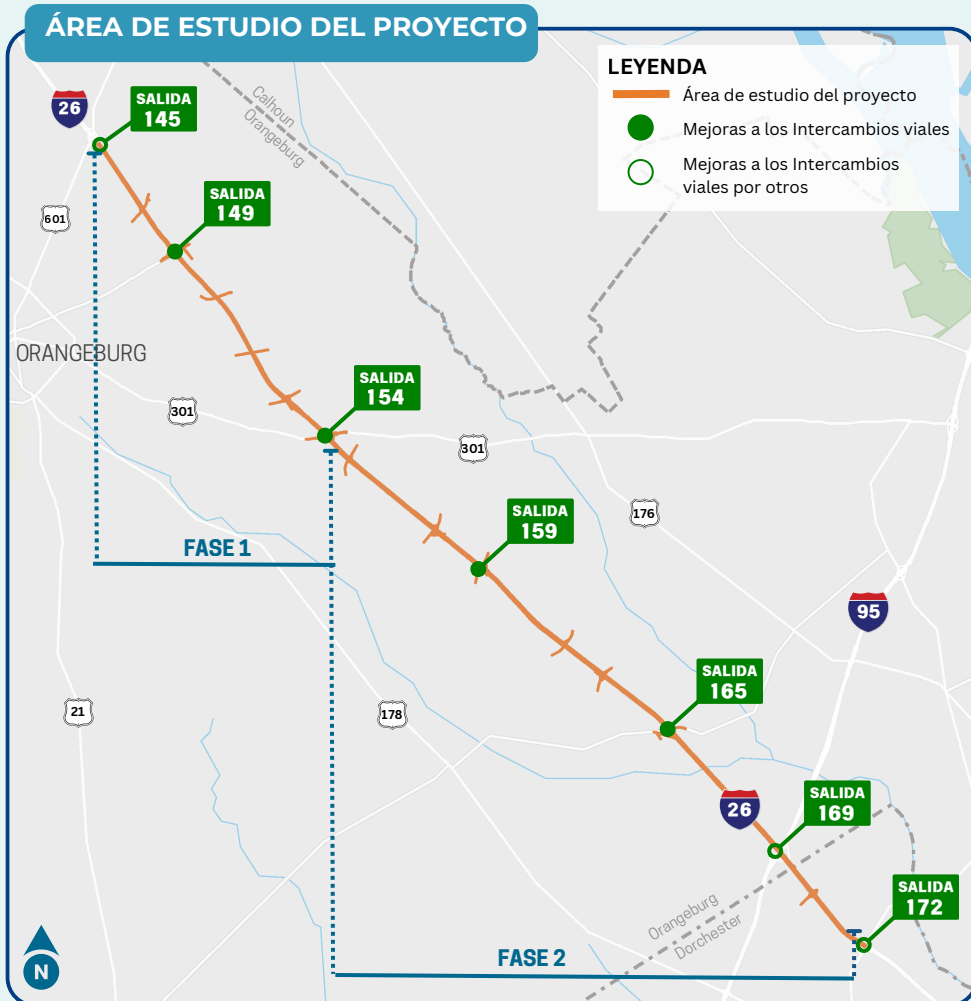
15

Puentes



4

Intercambios
viales



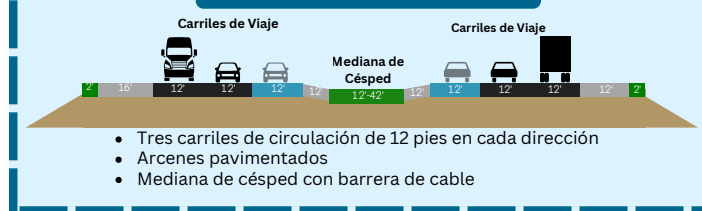
MEJORAS PROPUESTAS A LA VÍA PRINCIPAL

La **Alternativa Preferida para la vía principal I-26** consiste en añadir un carril de circulación en cada dirección, utilizando una combinación de ensanchamiento hacia el interior, ensanchamiento hacia el exterior con barrera mediana y ensanchamiento hacia el exterior, tal como se muestra en la gráfica de la sección típica.

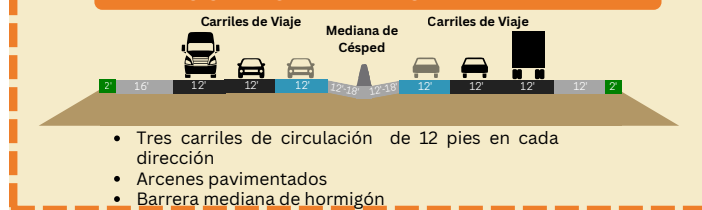
Las mejoras sugeridas incluyen además el reemplazo de puentes elevados, la atención a alcantarillas y drenaje, la limpieza de la mediana, así como la instalación de muros de contención y barandillas de cable.

SECCIONES TÍPICAS DE LA VÍA PRICIPAL I-26

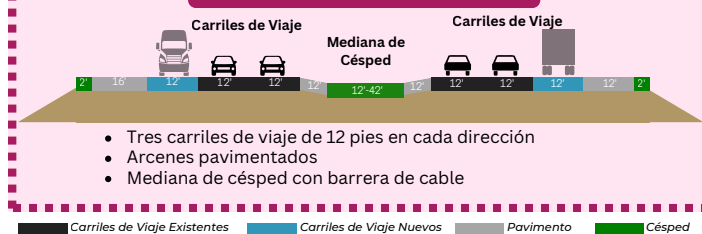
AMPLIACIÓN HACIA EL INTERIOR



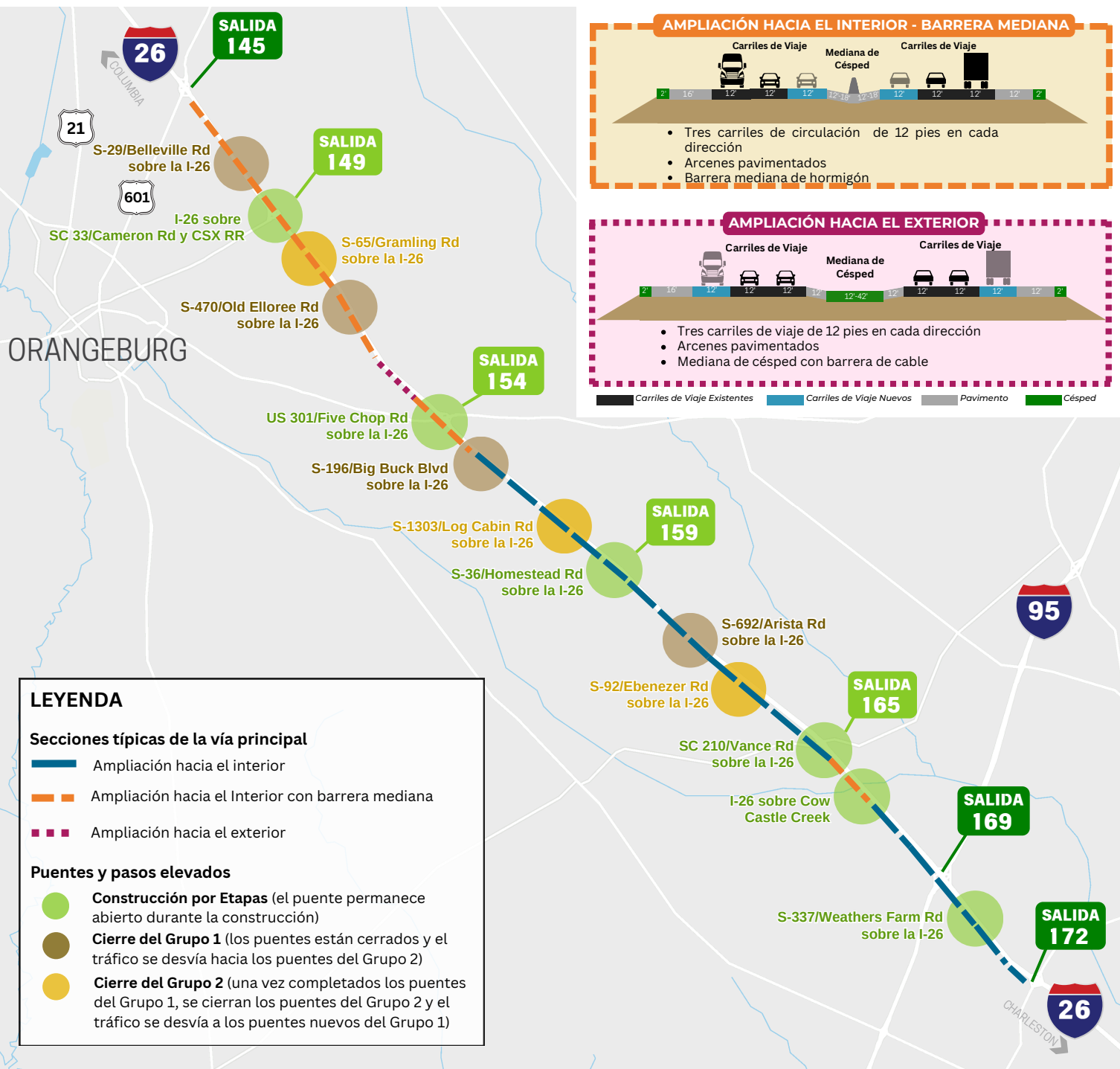
AMPLIACIÓN HACIA EL INTERIOR - BARRERA MEDIANA



AMPLIACIÓN HACIA EL EXTERIOR

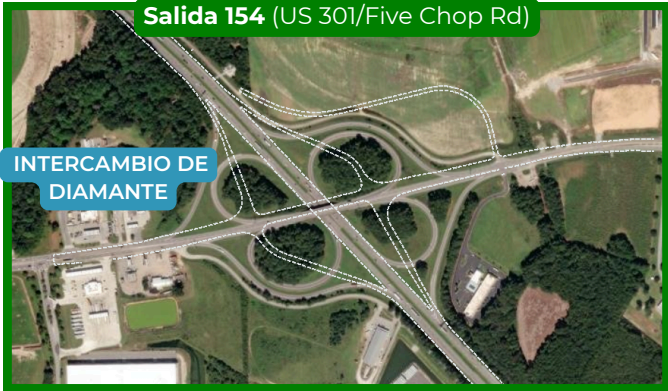
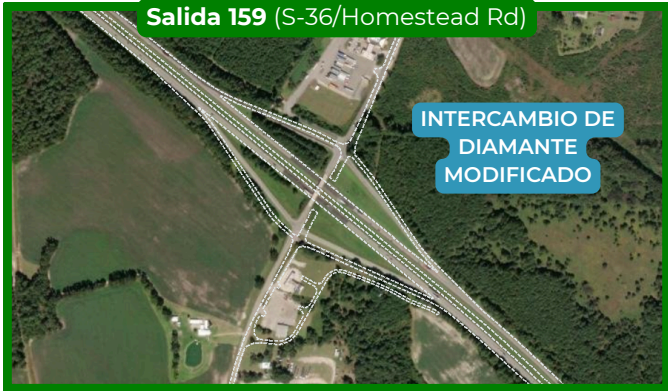
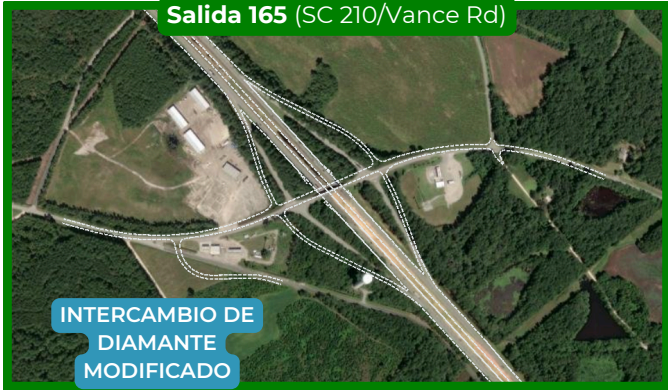


■ Carriles de Viaje Existentes ■ Carriles de Viaje Nuevos ■ Pavimento ■ Césped



MEJORAS A LOS INTERCAMBIOS E IMPACTOS POTENCIALES

Todos los intercambios de la zona de estudio del proyecto presentan deficiencias geométricas y preocupaciones de seguridad, incluyendo alineaciones horizontales y/o verticales que no cumplen con las normas, espaciamiento insuficiente entre las intersecciones y los accesos, zonas de incorporación y entrelace demasiado cortas y problemas de distancia de visibilidad. Las **Alternativas Preferidas** para los intercambios y las rampas en las **Salidas 149, 154, 159 y 165** se muestran a continuación.



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.

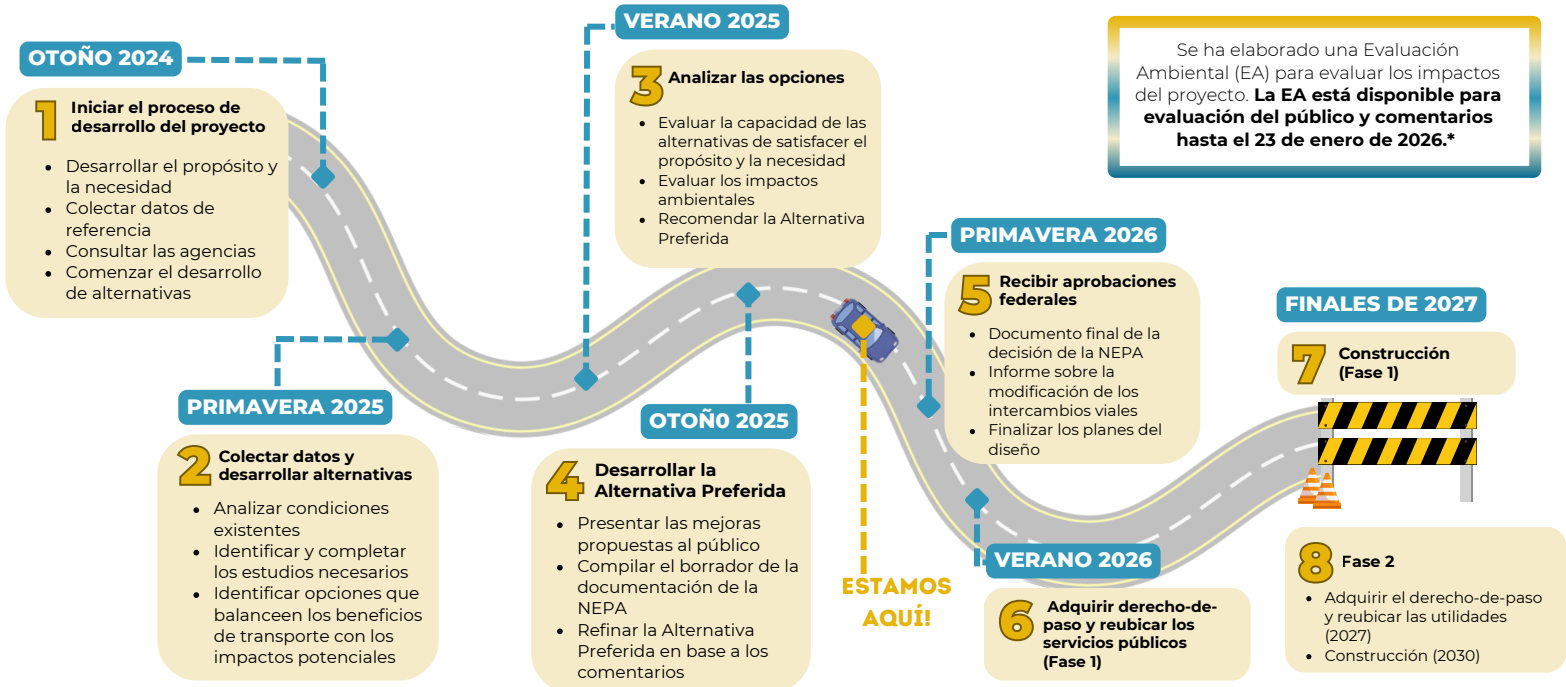
En el caso de algunos recursos, como los humedales y las aguas de los Estados Unidos, los impactos disminuirán a medida que los diseños avancen y se definan los límites de construcción dentro del derecho-de-paso. Por lo tanto, los impactos presentados en la Evaluación Ambiental representan los impactos 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
	Impatpos 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.

PROCESO DE DESARROLLO DEL PROYECTO

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) es un proceso de revisión ambiental obligatorio federal para cualquier proyecto con participación federal (financiamiento federal o aprobaciones requeridas). El proceso de la NEPA ayuda al equipo del proyecto a evitar o minimizar los impactos en el entorno humano y natural, y a tomar una decisión que mejor satisfaga las necesidades de las partes interesadas de la comunidad.



*Copias de la Evaluación Ambiental están disponibles para revisión en el sitio web del proyecto y en la Biblioteca del Condado de Orangeburg (1645 Russell St, Orangeburg, SC 29115), Oficina del Distrito 1 del SCDOT (1400 Shop Road, Columbia, SC 29201), Oficina del Distrito 7 del SCDOT (1724 Charleston Hwy, Orangeburg, SC 29115), y el Departamento de Mantenimiento Dorchester del SCDOT (5225 E Jim Bilton Blvd, St George, SC 29477).

Comente



Vista pública

Complete un formulario de comentarios y colóquelo en la caja provista en la reunión.



Sitio web del proyecto

Complete un formulario para comentarios en línea utilizando el código QR.

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



¡VISITE EL SITIO WEB DEL PROYECTO!

WWW.I26IMPROVEMENTS.COM/MM145-172



U.S. Department of Transportation
Federal Highway Administration



South Carolina Department of Transportation

¡Apreciamos su asistencia y fomentamos sus aportaciones al proyecto!



Correo

SCDOT
ATTN: Alex Bennett
P.O. Box 191
955 Park Street
Columbia, SC 29202



Correo electrónico

bennettja@scdot.org

¡Los comentarios serán aceptados desde el 24 de diciembre de 2025, hasta el 23 de enero de 2026!

Cumplimiento del Título VI: El SCDOT cumple con todos los requisitos establecidos por las regulaciones federales emitidas por el Departamento de Transporte de los EE. UU. bajo el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según enmendada. Cualquier persona que crea que ha sido discriminada por motivos de raza, color, religión, sexo, edad, discapacidad o impedimento, o nación de origen bajo un programa que recibe ayuda federal tiene derecho a presentar una querrela ante el SCDOT. La querrela debe presentarse ante el Coordinador de Cumplimiento del Programa del Título VI, en la Oficina de Desarrollo Comercial y Programas Especiales, 955 Park Street, Suite 117, Columbia, SC 29202 o al 803.737.5095. La querrela debe presentarse a más tardar 180 días después de la fecha del presunto acto de discriminación. Debe describir lo más completamente posible los hechos y circunstancias del incidente y debe estar firmada por la persona que presenta la querrela.