WEST 526 LOWCOUNTRY CORRIDOR

U.S. Department of Transportation
Federal Highway Administration

SCDOT
South Carolina Department of Transportation

ENERO 2020

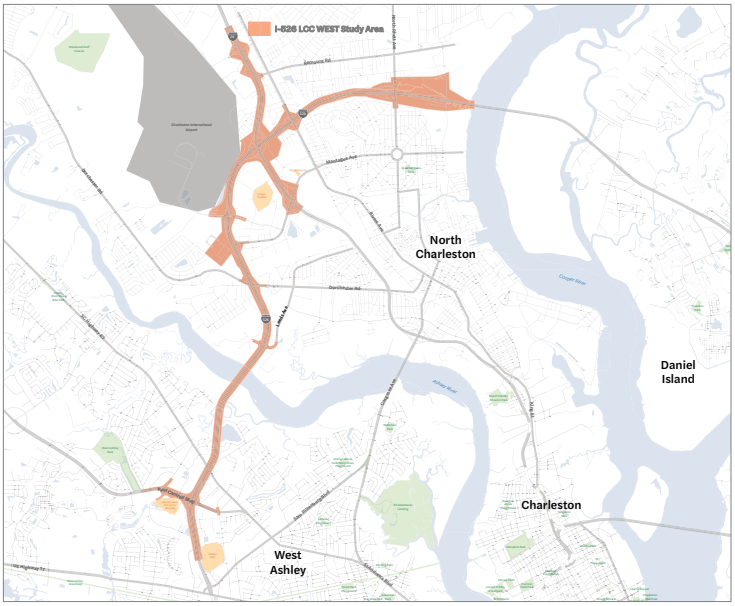
I-526 Lowcountry Corridor WEST Folleto de Información Publica

Propósito de la participación pública

Bienvenido a esta oportunidad de participación pública. ¡Agradecemos su asistencia! El propósito de estos eventos es proporcionarle una actualización y reunir sus comentarios sobre el proyecto I-526 Lowcountry Corridor WEST (I-526 LCC WEST).

Propósito y necesidad del proyecto

El proyecto I-526 LCC WEST abarca aproximadamente 9.7 millas entre Paul Cantrell Boulevard en West Ashley y Virginia Avenue en North Charleston. SCDOT actualmente identifica el segmento de I-526 entre I-26 y Virginia Avenue como el segmento más congestionado de carreteras interestatales en el estado. El propósito del proyecto I-526 LCC WEST es aumentar la capacidad y mejorar las operaciones en el intercambio vial de I-26 / I-526 y a lo largo de la línea principal de I-526 desde Paul Cantrell Boulevard hasta Virginia Avenue.



Aspectos destacados del análisis de trafico: medición de la congestión de trafico

Los estudios de tráfico para el I-526 LCC WEST muestran que agregar un carril en cada dirección (seis carriles en total) no reduciría suficientemente la congestión del tráfico a un nivel de servicio aceptable. Por lo tanto, todas las alternativas razonables propuestas incluyen agregar dos carriles en cada dirección para un total de ocho carriles. Los niveles de servicio resultantes se ilustran a continuación.

Nivel de servicio	Descripción del segmento	Nivel de servicio	Nivel de servicio	
			6-carriles	8-carriles (propuesta)
	Norte de SC 7 (Sam Rittenberg Blvd) a Paul Cantrell Blvd	C	B	B
	Paul Cantrell Blvd a Leeds Ave	F	F	D
	Leeds Ave a Dorchester Rd	F	F	D
	Dorchester Rd a Montague Ave	F	E	C
	Montague Ave a International Blvd	F	D	C
	International Blvd a I-26	F	E	C
	I-26 a Rivers Ave	F	D	C
	Rivers Ave hasta North Rhett Ave	F	E	C
	North Rhett Ave a Virginia Ave	F	F	D
	Este de la avenida Virginia	F	F	D

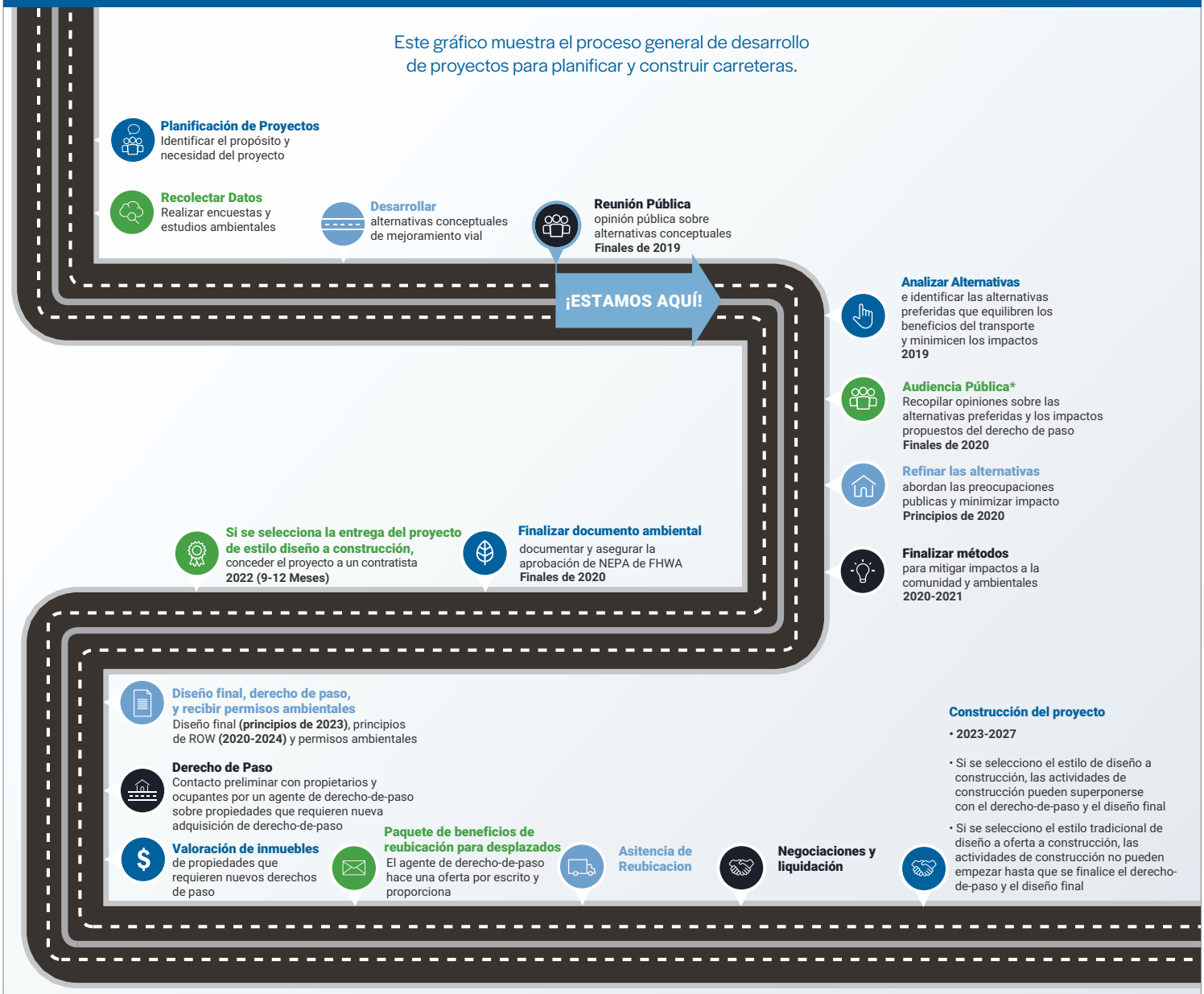
El proceso de desarrollo del proyecto

Durante los últimos años, el equipo del proyecto ha estado completando estudios de tráfico y desarrollando y analizando alternativas que proporcionarían las mejoras necesarias, al tiempo que equilibran los posibles impactos en los entornos naturales y humanos. Las numerosas actividades de participación pública de este otoño representan un paso muy importante en el proceso: brindan oportunidades para que la comunidad revise las alternativas razonables propuestas y brinde aportes significativos.

En el futuro, el equipo del proyecto analizará más a fondo las alternativas con la consideración de los comentarios del público y trabajará para seleccionar una alternativa preferida. El próximo otoño, el equipo del proyecto volverá al público para obtener su opinión sobre la alternativa preferida.

A partir de ahí, el equipo del proyecto trabajará para obtener las aprobaciones ambientales finales y comenzará a seleccionar un contratista y un equipo de diseño para entregar el proyecto a la construcción. El proceso completo de desarrollo del proyecto se ilustra a continuación.

El proceso de desarrollo de carreteras y el cronograma del proyecto



**El proceso representado en este gráfico es para proyectos que se están desarrollando bajo una Evaluación Ambiental o Declaración de Impacto Ambiental; Los proyectos más pequeños desarrollados bajo una Exclusión Categórica no requieren una Audiencia Pública*

Criterios de Evaluación de las Alternativas

SCDOT identificó problemas operativos y de congestión de tráfico a lo largo del corredor I-526 LCC WEST a través de un estudio de planificación de corredor completado en 2013. Numerosos proyectos fueron financiados como resultado de este estudio, incluidas las mejoras dela sincronización de la señal, las iniciativas LowcountryGo y este proyecto. El equipo del proyecto continuó estudiando y desarrollando la gama de alternativas preliminares que se identificaron a través del estudio de planificación. Se utilizaron extensos estudios de tráfico y del medio ambiente para identificar las alternativas razonables que mejor satisfacían el propósito y la necesidad del proyecto, al tiempo que se equilibraban los posibles impactos a los entornos naturales y humanos. Las alternativas razonables se han identificado en este folleto para su revisión y consideración. Después de una cuidadosa consideración de la opinión pública, el equipo del proyecto trabajará durante el próximo año para analizar más las alternativas y seleccionar una alternativa preferida para presentárselo al público en el otoño de 2020.

Embudo de evaluación de alternativas

Estudio de planificación de análisis del corredor I-526
2013

- Trabajar de casa
- Horas flexibles
- Comprimir horas de trabajo
- Alternar la hora de inicio/finalización en los empleadores principales

Reunión Pública Virtual
Noviembre 2016

Gama preliminar de alternativas
2016

Evaluación de propósito y necesidad y análisis de tráfico
2016-2019

Alternativas Eliminadas:

- Ampliación de 6 carriles
- Carriles de cuota
- Gestión del sistema de transporte y gestión de la demanda de transporte*
- Transito Publico*

**Como alternativas independientes*

Reunión de información pública
Noviembre 21, 2019

Alternativas razonables propuestas
2019

Evaluación de impacto detallado
2020

Audiencia Pública
2020

Alternativas preferidas
2020

Gestión de la demanda de viajes y estrategias: potencial para reducir el trafico

Como se identifica en el Estudio de Planificación del Corredor I-526 mencionado anteriormente.

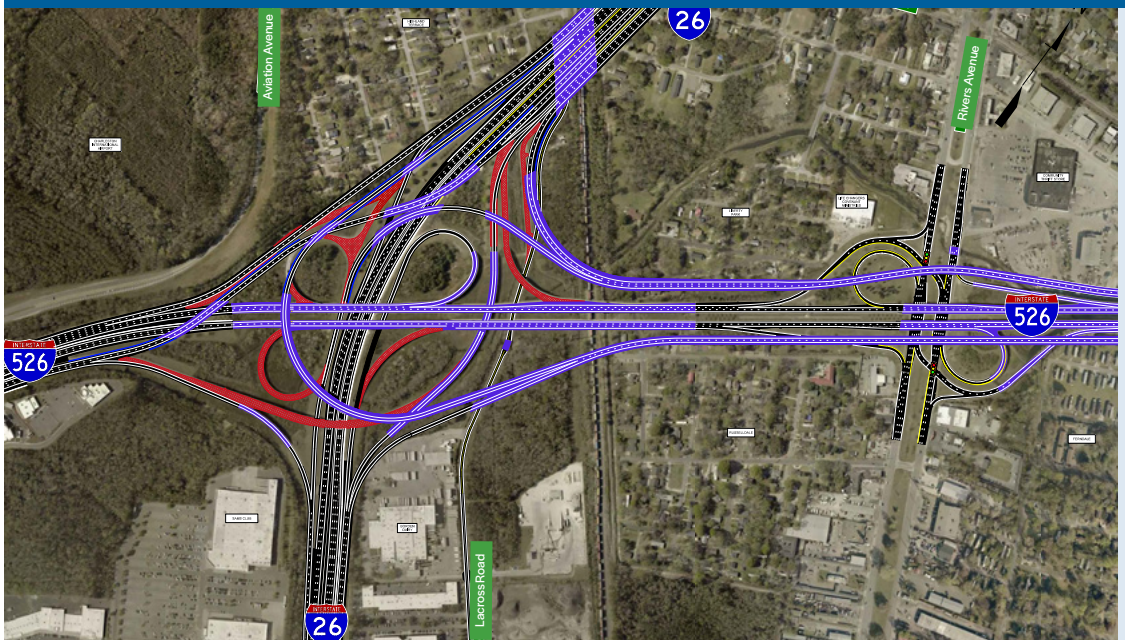
Compartir Caro/ Transporte Acompañado de Varios **-2%**	Pase de Transito/Incentivos Financieros **-1.5%**	Teletrabajando/Semana Laboral Comprimida **-0.1%**	Tiempo de Trabajo Flexible / Horas de Trabajo Escalonadas **-0.5%**
Mejoras para Bici/Caminar **-0.1%**	Educación/Promoción **-1%**	Autobuses de Transito Rapido **-3.4%**	Cambiar a Carga Ferroviaria **-3.5%**

Alternativas razonables propuestas: *enfoque en mejoras de los intercambios viales*

El proceso de evaluación de alternativas ha dado como resultado las siguientes alternativas razonables propuestas, diseñadas para aumentar la capacidad de tráfico y mejorar las operaciones a lo largo de la I-526 entre Paul Cantrell Boulevard en West Ashley y Virginia Avenue en North Charleston. Las alternativas razonables propuestas son las opciones que mejor satisfacen el propósito y la necesidad del proyecto y minimizan los impactos. Para obtener una vista más detallada de estos mapas, incluyendo al nuevo derecho de paso propuesto, le recomendamos que visite nuestro sitio web del proyecto o visite nuestra oficina de proyectos.

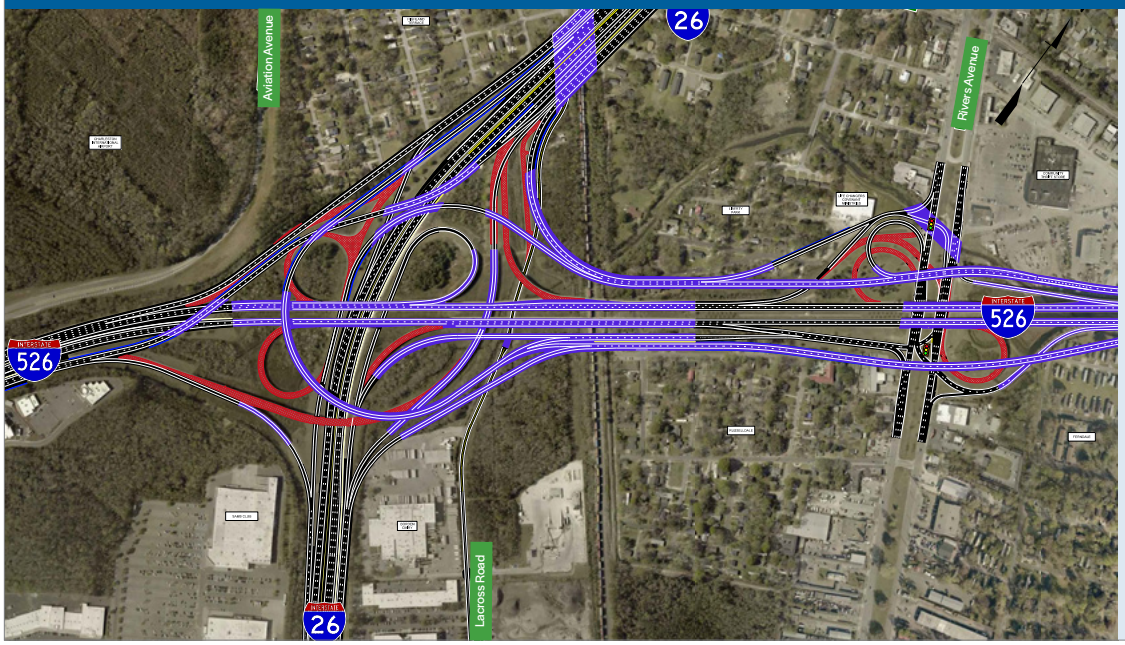
Eliminar la Carretera *Carreteras Existentes y Propuestas* *Puentes Existentes y Propuestos*

I-526/I-26 Alternativa 1



- Reemplaza dos de las tres rampas de hoja de trébol con rampas de mayor capacidad para aliviar la congestión
- Amplía las carreteras de colector-distribuidor de I-26
- Aumenta la capacidad de I-26
- Mantiene el acceso desde Rivers Avenue hasta la I-526
- Impide el acceso desde Rivers Avenuea la I-26

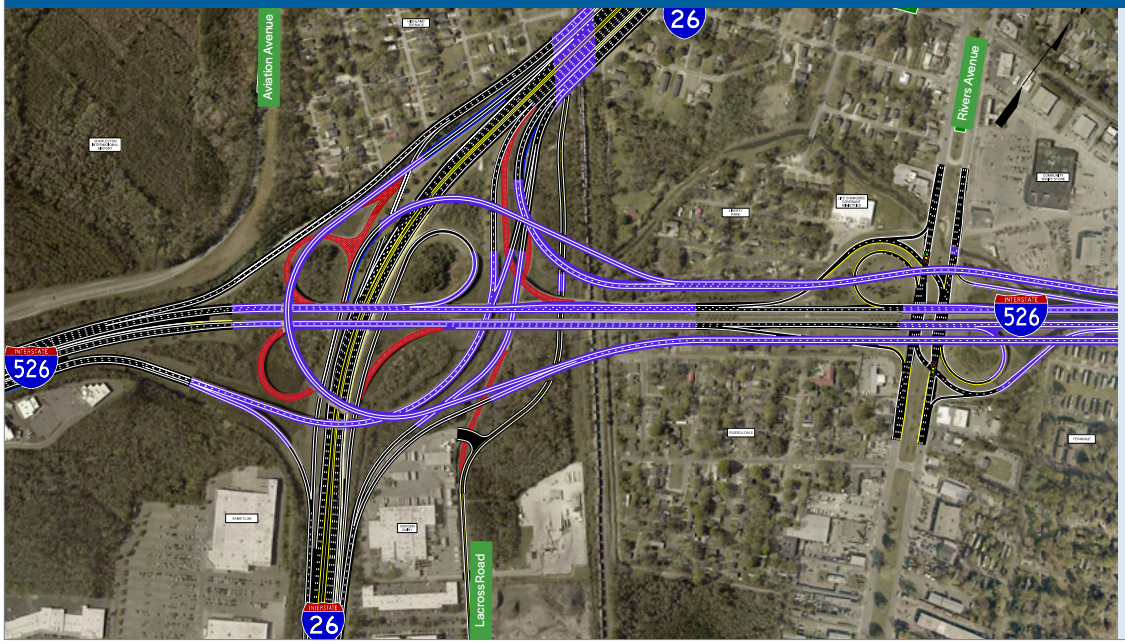
I-526/I-26 Alternativa 1A



- Similar a la Alternativa 1, excepto que la Alternativa 1A proporciona rampas adicionales que resultan en acceso directo desde Rivers Avenue a la I-26

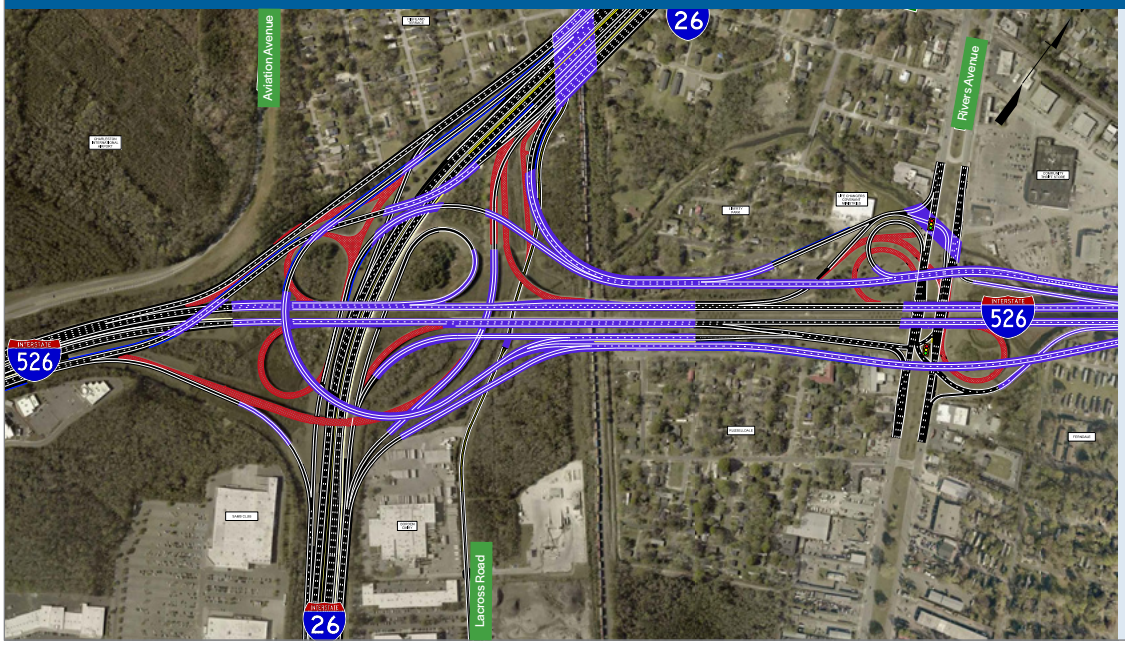
Eliminar la Carretera *Carreteras Existentes y Propuestas* *Puentes Existentes y Propuestos*

I-526/I-26 Alternativa 2



- Similar a la Alternativa 1, excepto que la Alternativa 2 utiliza la rampa direccional existente desde la I-526 en dirección este hasta la I-26 en dirección oeste

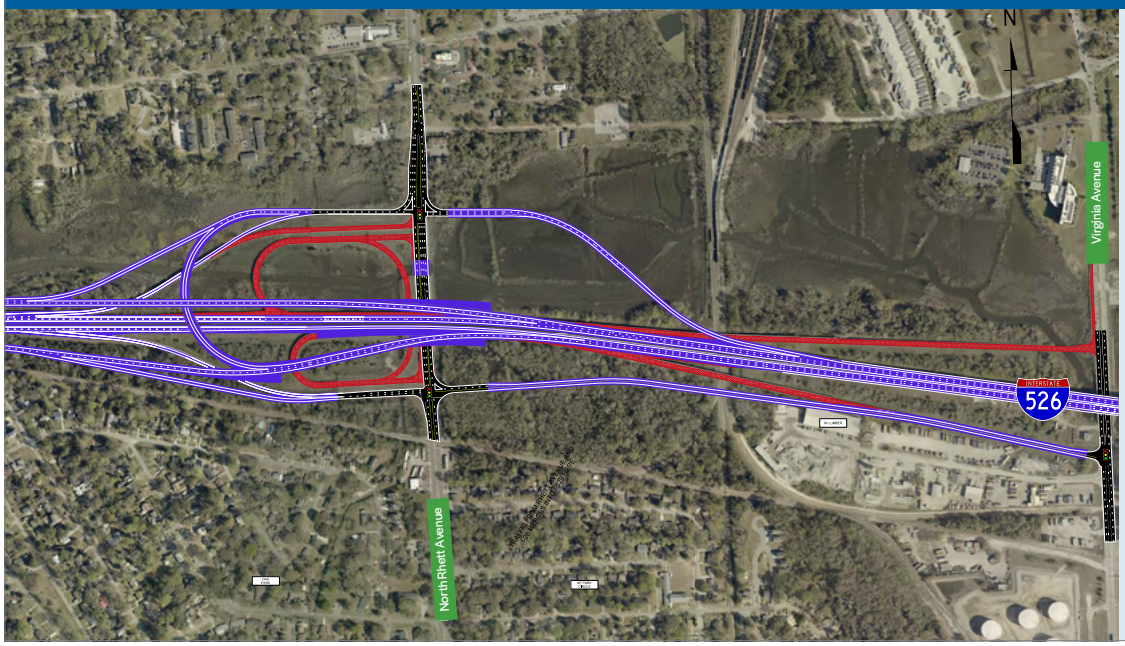
I-526/I-26 Alternativa 2A



- Similar a la Alternativa 2, excepto que la Alternativa 2A proporciona rampas adicionales que resultan en acceso directo desde Rivers Avenue a la I-26

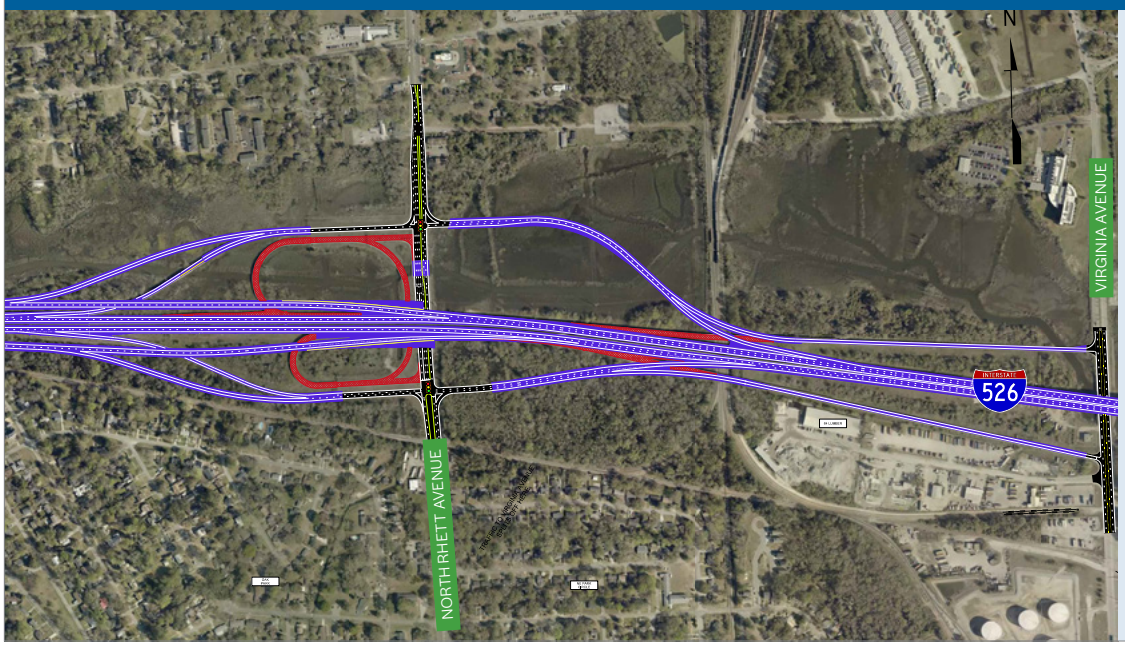
Eliminar la Carretera *Carreteras Existentes y Propuestas* *Puentes Existentes y Propuestos*

I-526/N. Rhett Avenue Alternativa 1



- Proporciona acceso desde una intersección en la avenida N. Rhett hacia la I-526 en dirección este y oeste.
- Proporciona un camino frontal separado de dos vías entre N. Rhett Avenue y Virginia Avenue
- Proporciona conexiones separadas desde North Rhett Avenue a la línea principal de I-526 y a las carreteras colector-distribuidor

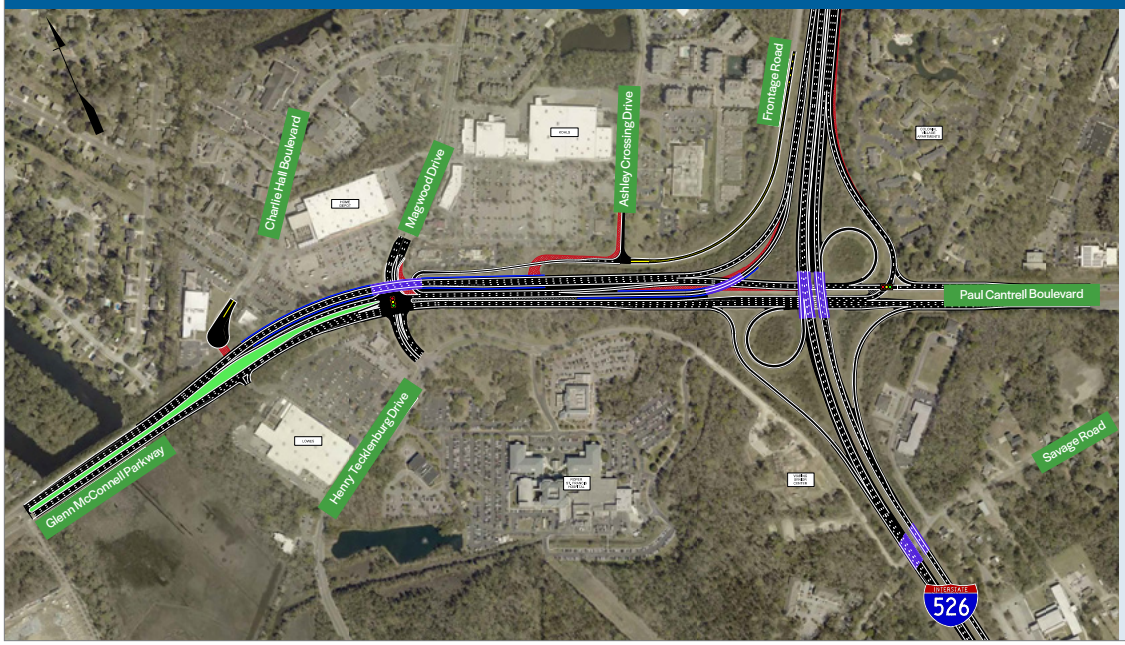
I-526/N. Rhett Avenue Alternativa 2



- Las rampas de entrada comienzan en intersecciones separadas para la I-526 en dirección este y oeste
- Proporciona caminos separados de una viaa ambos lados de la I-526 que conectan a N. Rhett Avenue con Virginia Avenue
- Proporciona conexiones separadas desde North Rhett Avenue a la línea principal de I-526 y a las carreteras colector-distribuidor alternative

Eliminar la Carretera | Carreteras Existentes y Propuestas | Puentes Existentes y Propuestos | Mediana de Hierba

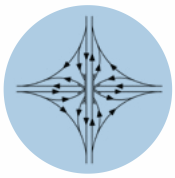
I-526/Paul Cantrell Boulevard Alternativa 1



- Un nuevo puente llevará los carriles en Paul Cantrell Boulevard hacia el oeste sobre la intersección con Magwood Drive
- La rampa de salida hacia el oeste desde la I-526 hacia Paul Cantrell Boulevard en dirección oeste se ampliará y usará este nuevo puente para evitar la intersección de Magwood

Otras Alternativas Evaluadas

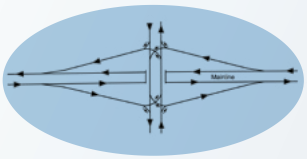
Tipos de Intercambios Viales



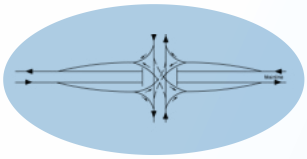
INTERCAMBIO DIRECCIONAL CON CONEXIONES DIRECTAS

INTERCAMBIO DIRECCIONAL CON CONEXIONES DIRECTAS Y SEMIDIRECTAS Y RAMPAS PARA DAR VUELTAA

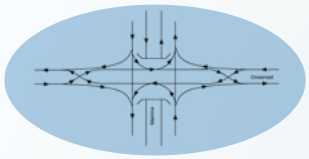
TURBINA



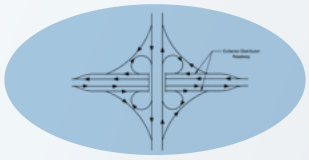
INTERCAMBIO DE DIAMANTE



INTERCAMBIO DE DIAMANTE DE UN SOLO PUNTO

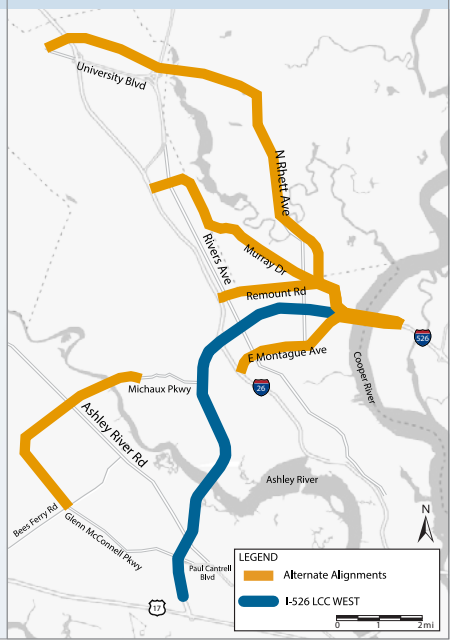


INTERCAMBIO DE DIAMANTE DIVERGENTE



INTERCAMBIO DE HOJA DE TRÉBOL CON COLECTOR DISTRIBUIDOR DE CAMINOS

Alineaciones



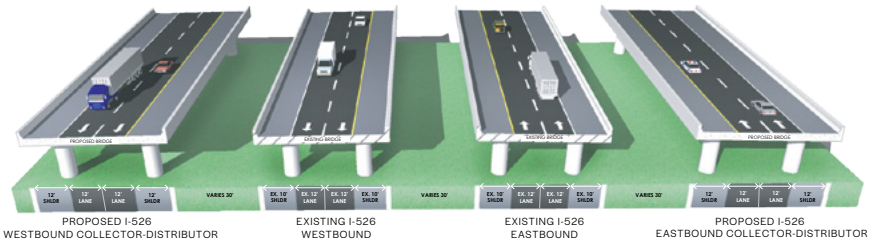
Secciones típicas de mejoras de la línea principal

Los siguientes son representativos de las secciones típicas de mejora. Esto incluye las configuraciones de carril propuestas, los tipos de mediana o si una sección está elevada. Las descripciones y gráficos a continuación corresponden a las etiquetas con letras en el mapa a la derecha.

A. Interestatal I-526: I-526 existente de 2 carriles Viaductos retenidos y Estructuras propuestos de 2 carriles al exterior

- La sección de estructura elevada existente entre I-26 y Virginia Avenue permanecerá
- Se añadirá una carretera elevada de dos carriles colector-distribuidor en dirección Este y Oeste con conexiones a I-26 en dirección Este y Oeste

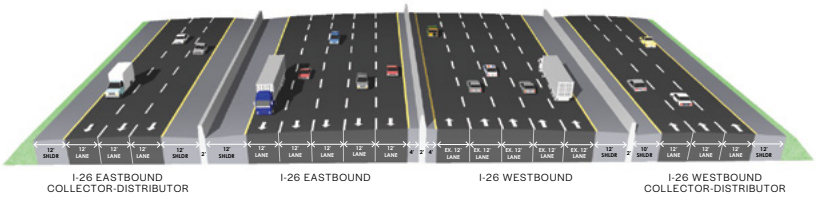
A



B. Interestatal I-26: Sección típica de I-26 desde Remount Road hasta el intercambio vial de I-526 / I-26

- La sección existente de 10 carriles de la I-26 desde Remount Road hasta el intercambiador I-526
- Se proponen carreteras colectoras-distribuidoras de tres carriles a ambos lados de la instalación de 10 carriles para reducir la congestión de trafico

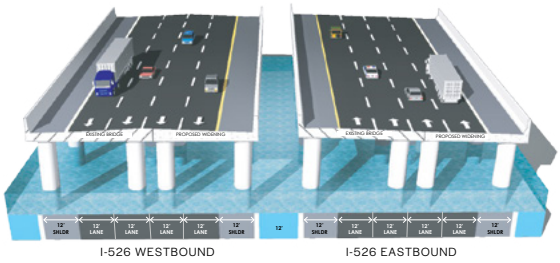
B



C. Interestatal I-526: Sección típica de Mejora de los Puentes del Ashley River en la línea principal de I-526

- Ampliación de los puentes sobre el Ashley River en dirección Este y Oeste en la línea principal

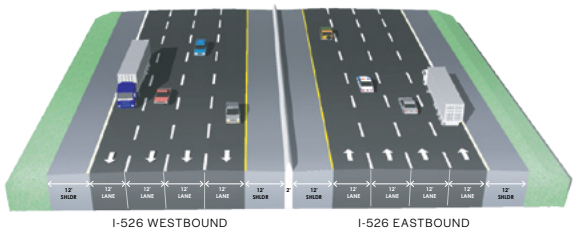
C



D. Interestatal I-526: Sección típica de Mejora de la línea principal de I-526 en dirección Este y Oeste

- Ampliación de 2 a 4 carriles en cada dirección se propone para I-526 con ensanchamiento hacia el centro
- Se propone una barrera para el centro de la instalación de 8 carriles
- Los hombros de 12 pies hacia el interior y hacia el exterior están planeados como medida de seguridad

D

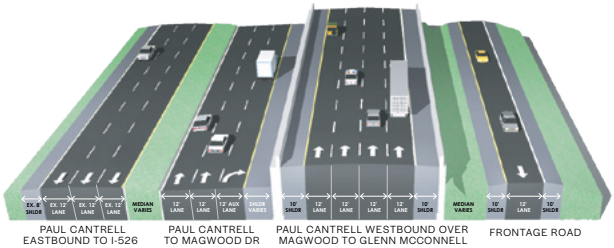


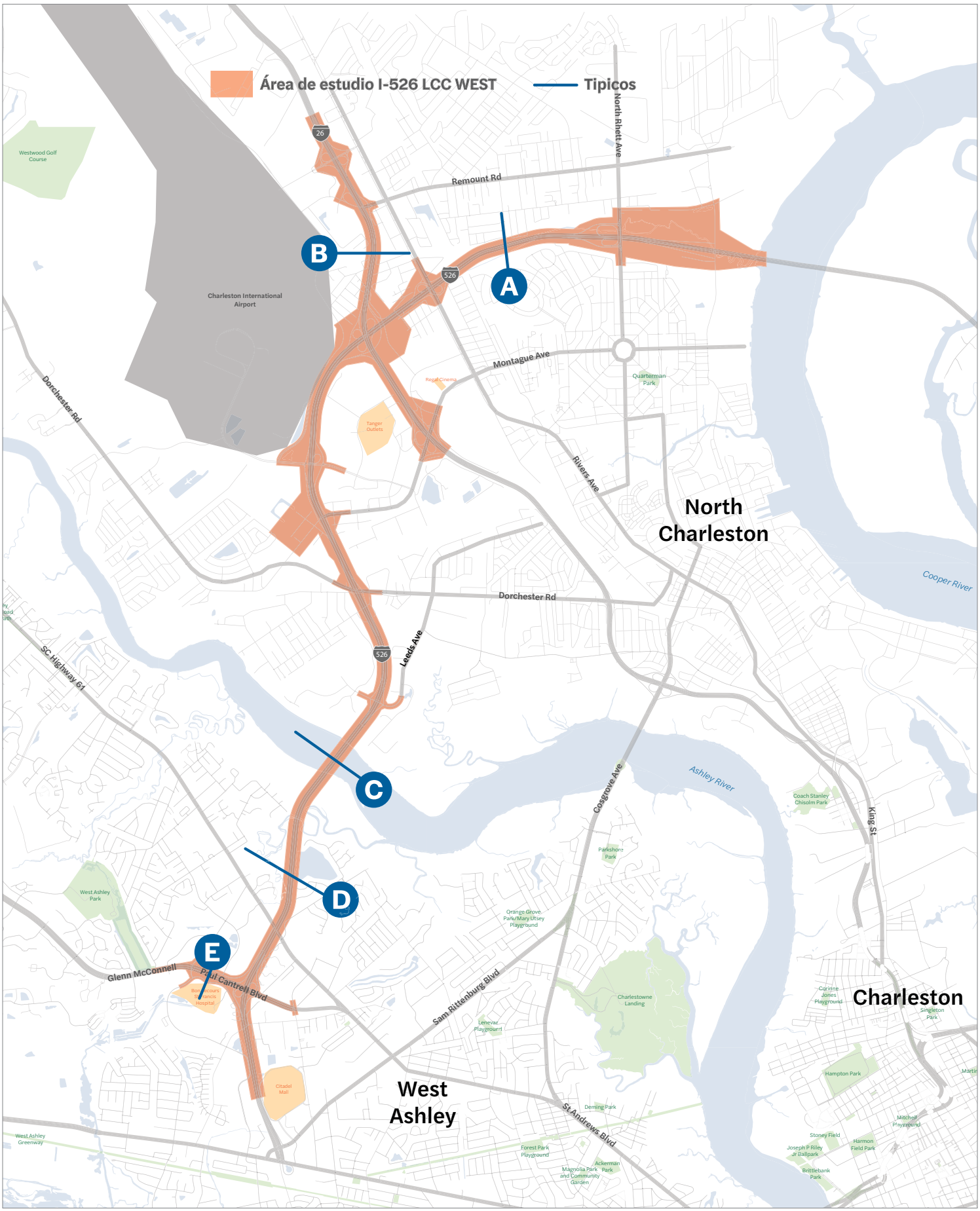
E. Paul Cantrell Blvd: Ashley Crossing Drive hasta el puente sobre Magwood Drive

De izquierda a derecha:

- Existente Paul Cantrell Boulevard en dirección este y oeste
- El nuevo puente que se dirige hacia el oeste sobre Magwood Drive hasta Glenn McConnell Parkway
- La vía frontal seguirá siendo de dos vías para tráfico local desde Ashley Crossing Drive hasta Ashley River Road
- La vía frontal será unidireccional desde Magwood Drive hasta Ashley Crossing Drive

E




Área de estudio I-526 LCC WEST
Tipicos
A
B
C
D
E
North Charleston
West Ashley
Charleston
Charleston International Airport
Remount Rd
North Rhett Ave
Montague Ave
Dorchester Rd
Rivers Ave
Leeds Ave
SC Highway 61
Cosgrove Ave
King St
Glenn McConnell
Paul Cantrell Blvd
Sam Rittenburg Blvd
St Andrews Blvd
Cooper River
Ashley River
Westwood Golf Course
Regal Cinema
Tanger Outlets
Quarterman Park
Parkshore Park
Coach Stanley Chisolm Park
West Ashley Park
Orange Grove Park/Mary Utsey Playground
Charlestowne Landing
Corinne Jones Playground
Singleton Park
Hampton Park
Citadel Mall
Deming Park
Mitchell Playground
Stoney Field
Joseph P Riley Jr Ballpark
Harmon Field Park
Brittlebank Park
Forest Park Playground
Ackerman Park
Magnolia Park and Community Garden
West Ashley Greenway

Evaluación de Impacto en la Comunidad

Después de la evaluación inicial de las alternativas preliminares, se determinó que se debe preparar una declaración de impacto ambiental, o EIS, para el proyecto I-526 LCC WEST. Un EIS es un documento de divulgación completa que detalla el proceso a través del cual se desarrolló un proyecto de transporte, incluye la consideración de una gama de alternativas razonables, analiza los posibles impactos resultantes de las alternativas y demuestra el cumplimiento de otras leyes ambientales y órdenes ejecutivas aplicables. La siguiente ilustración sigue el proceso de Evaluación de Impacto en la Comunidad con el EIS.

Evaluación de Impacto en la Comunidad

La justicia ambiental

La justicia ambiental se define como el trato justo y la participación significativa de todas las personas, independientemente de su raza, color, origen nacional o ingresos, con respecto al desarrollo, implementación y cumplimiento de las leyes, regulaciones y políticas ambientales.

La equidad es nuestro objetivo en el proceso de desarrollo del proyecto

Justicia ambiental, participación pública, NEPA y Título VI trabajan juntos para garantizar la equidad a las poblaciones tradicionalmente desatendidas

SCDOT ofrece una variedad de oportunidades de participación para conocer y discutir este proyecto y sus posibles impactos y beneficios para el público.

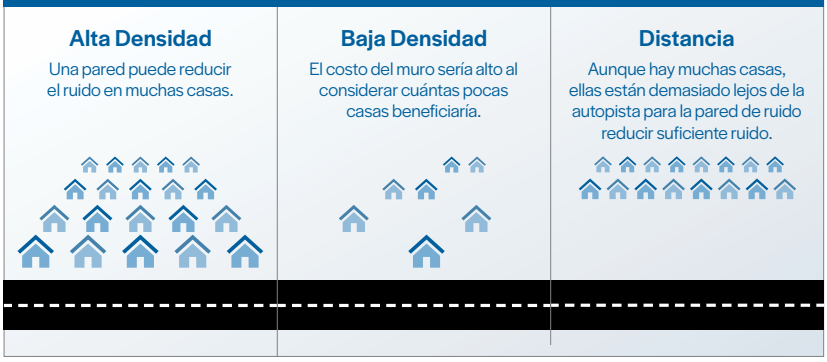
Estrategia de Alcance para Justicia Ambiental

- **01** reuniones de grupos pequeños
- **02** reunirse en su horario
- **03** ubicación de oficina transitable
- **04** enlaces comunitarios
- **05** especialista en derecho de paso
- **06** línea directa del proyecto
- **07** consejo comunitario
- **08** expertos en la materia

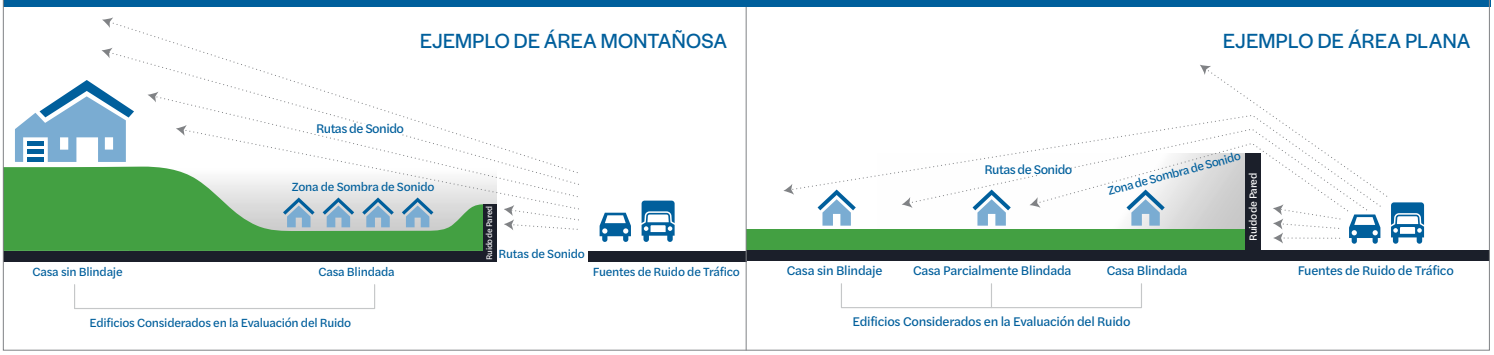
Ruido de tráfico en carretera

SCDOT reconoce los impactos que el ruido del tráfico en las carreteras puede tener hacia los ciudadanos y hará lo que sea razonable y factible para disminuir estos efectos. Nuestro equipo ha estado realizando lecturas de ruido dentro del área de estudio del proyecto para comprender los niveles de ruido actuales. Como parte del proceso de desarrollo del proyecto, realizaremos estudios de ruido en cada una de las alternativas razonables propuestas presentadas hoy. Estos estudios permitirán que el equipo del proyecto demuestre el posible cambio en el ruido del tráfico si el proyecto se construye y ayudará a identificar estrategias de diseño para reducir el ruido. Las ilustraciones de esta sección muestran cómo SCDOT evalúa el ruido.

Densidad de ruido



Evaluación de ruido



Información de derecho de paso

Los proyectos de carreteras de SCDOT se planifican y se desarrollan a través de un extenso proceso de revisión ambiental, de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Los impactos en la comunidad, como los impactos en el derecho de paso, y las reubicaciones de los propietarios se consideran parte del proceso de NEPA. El público y las comunidades potencialmente afectadas se involucrarán durante todo el proceso de NEPA para recopilar información sobre las alternativas del proyecto propuesta. Todos los derechos de paso se adquirirán de conformidad con la Ley Uniforme.

Cronología del proyecto: ¿qué sucede después?

Diseño del proyecto: *en curso, 2016-2024*

Adquisiciones tempranas de derecho de vía: *2020-2024*

Adquisición de equipos de diseño y construcción: *2022*

Diseño final: *principios de 2023*

Actividades de construcción: *2023-2027*

Mantenerse involucrado

La retroalimentación de la comunidad es una parte integral del proceso de análisis de alternativas. Los comentarios pueden proporcionarse en la reunión, enviarse en línea o enviarse por correo a SCDOT a la dirección a continuación. **Mientras agradecemos sus comentarios en cualquier momento, el tiempo oficial de comentarios del público para esta reunión de información pública se ha extendido hasta el 31 de enero de 2020.** Enviar sus comentarios antes del 4 de enero garantiza que lleguen al equipo del proyecto antes de la alternativa preferida sea desarrollada. Valoramos su opinión, así que tómese unos minutos para compartir sus pensamientos, preguntas y preocupaciones. ¡Esperamos escuchar su opinión!

Visite nuestra Oficina comunitaria para hablar con nuestros especialistas en derecho de paso.

Valoramos su Opinión

I-526 Lowcountry Corridor Project Manager
Joy Riley, DBIA, PE, PMP, CPM, SCDOT
E: info@526LowcountryCorridor.com

Línea directa del proyecto
866.632.5262

Oficina de la comunidad
I-526 Lowcountry Corridor
5627 Rivers Avenue
North Charleston, SC 29406

facebook.com/526Corridor

twitter.com/526Corridor

526LowcountryCorridor.com

Horarios de Visita para la Comunidad

SÁBADO
9 de noviembre
2PM – 5 PM
Biblical House of God
2205 Van Buren Ave.
North Charleston, SC
CARTA ROUTE 10

MIÉRCOLES
13 de noviembre
5PM – 8 PM
Ferndale Community Center (Gym)
1995 Bolton St.
North Charleston, SC
CARTA ROUTE 104

JUEVES
14 de noviembre
5PM – 8 PM
Life Changers Covenant Ministries
2140 Eleanor Dr.
North Charleston, SC
CARTA ROUTE 10

LUNES
18 de noviembre
5PM – 8 PM
Danny Jones Community Center
1455 Monitor St.
North Charleston, SC
CARTA ROUTE 104

MARTES
19 de noviembre
5 PM – 8 PM
Citadel Mall (Entre Belk y Loft)
2070 Sam Rittenberg Blvd.
Charleston, SC
CARTA ROUTE 30

Reunión Pública:
jueves, 21 de noviembrede 2019 ▪ 11 AM – 7 PM ▪ Charleston Area Convention Center in North Charleston

EL TIEMPO OFICIAL DE COMENTARIOS DEL PÚBLICO SE HA EXTENDIDO, ABIERTO AHORA HASTA EL 31 DE ENERO DE 2020

U.S. Department of Transportation
Federal Highway Administration

SCDOT
South Carolina Department of Transportation

Cumplimiento del Título VI: SCDOT cumple con todos los requisitos establecidos por las regulaciones federales emitidas por el Departamento de Transporte de los EE. UU. En virtud del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, según enmendada. Cualquier persona que crea que él o ella ha sido discriminado por motivos de raza, color, religión, sexo, edad, discapacidad, u origen de la nación bajo un programa que recibe ayuda federal tiene el derecho de presentar una queja ante SCDOT. La queja deberá presentarse ante el Coordinador de Cumplimiento del Programa del Título VI, en la Oficina de Desarrollo de Negocios y Programas Especiales, 955 Park Street, Suite 117, Columbia, SC 29202 o al 803.737.5095. La queja 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 firmado por la persona que presenta la queja.