



El proyecto I-526 Low Country Corridor West

propone mejoras a la carretera existente

a lo largo de la I-526 entre Virginia Avenue

y Paul Cantrell Boulevard.

El propósito del proyecto es incrementar la capacidad

en el cruce de I-26 y I-526.

Y a lo largo de la principal línea de I-526,

y aliviar de ese modo la congestión de tráfico

y mejorar operaciones en el cruce I-26 y I-526

y a lo largo de la línea principal desde Paul Cantrell

Boulevard hasta Virginia Avenue.

La necesidad de este proyecto fue identificada en varios

esfuerzos de planeación regionales y estatales.

SCDOT actualmente clasifica el segmento de I-526

entre I-26 y Virginia Avenue

como uno de los segmentos más congestionados en la carretera

estatal del estado.

El resto del proyecto

desde la I-26 a Paul Cantrell Boulevard

se clasifica entre los primeros diez corredores

interestatales más congestionados.

El cruce de I-526 y I-26

es la principal fuente de este congestionamiento.

Esto es debido al alto número de vehículos

que se mueven entre los dos cruces

acompañado de espacios cerrados en cruces con rampas

que tienen pendientes pronunciadas y curvas cerradas,

así como distancias limitadas para vehículos que entran

o salen de la interestatal.

El equipo de proyecto ha realizado un análisis de tráfico,

estudios ambientales, y diseño preliminar

para identificar y analizar las soluciones de transporte,

que atienden el propósito y necesidad de este corredor.

Estas alternativas de transporte fueron desarrolladas en

base en resultados del Estudio del corredor I-526 de 2013,

las metas y prioridades de SCDOT,

en una evaluación posterior del corredor

y aportaciones del público y agencias.

SCDOT entiende que no podemos simplemente construir

nuestro camino fuera de la congestión.

Así, además de analizar más líneas de viaje en la I-526

y otras mejoras en cruces clave,

también consideramos incrementos de tránsito,

programas compartidos y trabajo con empleadores principales

para implantar trabajo de horario flexible y cambios

escalonados para reducir tráfico en horas pico en el día.

También evaluamos la efectividad de líneas administradas

a través de un estudio separado que determinó que líneas

necesitarían ser implementadas en la I-26.

Nuestros diseños han considerado

este potencial de mejoras futuras.

Hemos trabajado para garantizar que nuestras recomendaciones

no impedirían su uso más adelante.

Mientras más de estas otras opciones

llamadas Administración de Demanda de Viaje,

no muestren suficiente reducción potencial de tráfico

para ser soluciones independientes,

muchas fueron determinadas para estar en costo efectivo

y tener algún impacto positivo.

Empezar el alivio

de algo de la creciente congestión actual,

ya hemos fundado e iniciado la implantación

a través de varios socios en muchas de estas soluciones.

Tomadas juntas, estas alternativas son llamadas a menudo

el rango de alternativas y estamos en general por naturaleza

y estamos evaluados con base en su habilidad

de satisfacer el propósito y necesidad del proyecto.

Esas alternativas que resultaron en incremento de capacidad,

aligeramiento de congestión,

y mejora en operaciones en el cruce de I-26 y I-526

y a lo largo de la línea principal

han llegado a conocerse como las alternativas preliminares.

Otras fueron eliminadas como alternativas independientes.

No obstante, todavía pueden ser consideradas como

componentes de la alternativa preferentemente recomendada.

Entonces, las alternativas preliminares quieren evaluarse

para determinar si son tanto prácticas,

como factibles.

¿que es lo que significa y como está determinada?

Las alternativas preliminares fueron evaluadas

en un nivel cualitativo, basado en los criterios siguientes,

nivel de servicio aceptable,

¿Promovería mejoras esta alternativa

en el flujo de tráfico?

Compatibilidad con el cruce adyacente,

¿Trabajaría esta alternativa con los cruces próximos?

Deficiencias geométricas resueltas,

¿Esta alternativa direcciona los problemas

previamente identificados en distribución de la carretera?

Flexibilidad con el puente Don Holt,

¿Esta alternativa promueve flexibilidad en cualquier

futura mejora en el puente Don Holt?

Examen de viabilidad, ¿Puede ser construida?

Y ¿que le haría al tráfico actual?

Las alternativas que encontraron cada uno de estos

criterios a lo largo de alternativas de no construcción

fueron identificadas como alternativas razonables propuestas

y fueron presentadas a ustedes el pasado otoño.

¿Que pasó desde eso?

Escuchamos sus preocupaciones sobre la remoción del acceso

directo entre Virginia Avenue y la I-526.

Entonces las alternativas North Rhett, 5 y 6

fueron desarrolladas para incorporar un retorno en u, tipo

rampa viajando desde Virginia Avenue y bajo I-526,

adyacente a North Rhett Avenue,

para proveer acceso directo a I-526.

También escuchamos sus comentarios sobre la importancia

de evitar o minimizar impactos

en áreas ambientalmente sensibles,

como son pantanos y arroyos.

Para evaluar una alternativa que dirigió sus preocupaciones,

encontramos el propósito y necesidad del proyecto

y para minimizar impactos necesitamos algo nuevo.

Una alternativa que fuera una combinación

de alternativas North Rhett 2 y seis fue desarrollada.

Esta es denominada, Alternativa North Rhett 2A.

Entonces un total de cinco alternativas

en el cruce North Rhett y Virginia Avenue fueron

evaluadas como propuestas de alternativas razonables.

La no construcción o no hacer nada alternativo

también está llevada en cada paso del proceso.

Todas las propuestas de alternativas razonables

fueron evaluadas una vez más para llegar a la hoy

alternativa recomendada preferente.

El corredor fue dividido en tres segmentos para el análisis,

Paul Cantrell Boulevard a International Boulevard.

International Boulevard a Rivers Avenue.

Rivers Avenue a Virginia Avenue.

Esta evaluación detallada

se enfocó a resultado en tráfico

e impactos potenciales a las comunidades

en el ambiente natural.

La alternativa presentada hoy a su consideración

como la alternativa recomendada preferente

incluyen los componentes que mejor encuentran el propósito

del proyecto y minimizan impactos.

E incluyen, Alternativa 1 Paul Cantrell Boulevard a

International.

Alternativa 2 International Boulevard a Rivers Avenue.

Alternativa 2A de Rivers Avenue a Virginia Avenue.

La alternativa recomendada preferente fue identificada por el menor número de reubicaciones, menor impacto potencial a las poblaciones tradicionalmente subrepresentadas, menor impacto en pantanos y corrientes, Mejora en operaciones de tráfico, y la capacidad de resolver un alto número de deficiencias existentes en la carretera.

Debido a la naturaleza del área de estudio del proyecto propuesto, no es posible evitar todos los impactos.

Todas las alternativas propuestas razonables tendrían impactos socioeconómicos potenciales, en comunidades residenciales, calidad del agua, pantanos y corrientes, planicies aluviales, reubicaciones de negocios y hogares impactos de ruido e indirectos y crecientes.

Son propuestas medidas de mitigación que minimizarían o mitigarían los impactos potenciales de la alternativa recomendada preferente.

Para mayor información en el plan de justicia ambiental



y mitigación en la comunidad.

Por favor continúen a la estación de justicia ambiental

y mitigación en la comunidad.

Una copia completa de la matriz de revisión

de las alternativas razonablemente propuestas de cada

segmento del proyecto de la I-526, LCC West puede ser

encontrada en la estación de evaluación de alternativas.

Les animamos a continuar con su exploración

de audiencias públicas de materiales

y proporcionen un comentario antes de que salgan hoy.