



Bienvenidos al Corredor Oeste de

Lowcountry de la I-526,

un proyecto de mejora interestatal

del Departamento de Transporte de Carolina del Sur.

A lo largo de este video, avanzaremos por la I-526

comenzando en el punto más oriental de los proyectos,

el puente Don Holt sobre el río Cooper.

A medida que avanzamos por el corredor,

mostraremos la interestatal existente en la parte superior

de la pantalla

y las mejoras propuestas en la parte inferior.

Mientras sobrevolamos sobre Virginia Avenue,

verán que las rampas existentes se mantendrían.

Se proponen nuevas rampas de North Rhett Avenue

hacia y desde la I-526

que proporcionarían acceso a North Rhett Avenue

y Virginia Avenue, y reemplazarán

las antiguas rampas circulares.

También se proporcionarían nuevas rampas

a nuevas carreteras recolectoras distribuidoras

a lo largo de la I-526 para acceder a la I-26.

Las carreteras recolectoras distribuidoras son carriles

utilizados para recolectar

los movimientos de tráfico más significativos

y distribuirlos de manera eficiente a través

de áreas congestionadas

a sus destinos.

Ahora echemos un vistazo más de cerca

al propuesto intercambio de North Rhett Avenue.

Los conductores que viajan por la I-526 hacia la I-26

saldrían en North Rhett Avenue para acceder a North Rhett

y a Virginia Avenue.

Los conductores que viajan por la I-526 hacia Mount Pleasant

también saldrían en North Rhett Avenue

para acceder tanto a North Rhett como a Virginia Avenue.

Los conductores también tendrían una nueva rampa

circulando debajo de la I-526

para el acceso entre Virginia Avenue y la I-526.

El tráfico de North Rhett Avenue entraría y saldría

a través de dos intersecciones señalizadas mejoradas

a ambos lados de la interestatal.

Echemos un último vistazo a la propuesta de los intercambios

de North Rhett y de Virginia Avenue antes de continuar.

Al salir de North Rhett Avenue y viajar hacia la I-26,

observen la nueva propuesta

de carreteras recolectoras distribuidoras a lo largo

de la I-526.

Estas nuevas carreteras elevadas se construirán

a los estándares actuales

y proporcionarían a la región vías de acceso cruciales.

Cada una de estas carreteras tendría dos carriles

y proporcionaría acceso directo desde y hacia la I-26.

Seguirían paralelas a los carriles existentes de la I-526

entre North Rhett Avenue y la I-26

pasando por Rivers Avenue.

Si bien el intercambio de Rivers Avenue permanecerá

sin cambios,

se proporcionará acceso directo entre Rivers Avenue

y la I-26 a través de los cercanos intercambios

de Remount Road o Montague Avenue.

Observen el nuevo y moderno Centro Comunitario de Reemplazo.

Las mejoras al intercambio de la I-526 y la I-26

son la prioridad número uno del proyecto.

Las rampas estrechas existentes serán reemplazadas por

rampas direccionales largas y amplias

que permitirían al tráfico

moverse por el intercambio de manera más eficiente.

El diseño también separaría

los movimientos de tráfico más significativos

en nuevas carreteras recolectoras distribuidoras

a lo largo de la I-26 y la I-526.

Ahora viajaremos por la I-26 hacia el centro

a partir de Aviation Avenue.

En el intercambio de Aviation Avenue

el tráfico que se dirigía a la I-526 hacia West Ashley

saldría a la ensanchada

carretera recolectora distribuidora paralela.

En el intercambio de Remount Road,

las rampas existentes estarían alineadas

con las carreteras recolectoras distribuidoras ensanchadas.

Observen que las carreteras recolectoras distribuidoras continuarán hasta la I-526 más allá del Parque Comunitario Highland Terrace modificado y el nuevo y moderno Centro Comunitario de Reemplazo.

Estas carreteras paralelas recolectarían y distribuirían el tráfico entre la I-26 y la I-526.

Antes de seguir adelante por la I-526, echemos un último vistazo al sistema de intercambios de la I-526 y la I-26.

Mientras continuamos por la I-526 hacia West Ashley, observen el muro de ruido propuesto que se muestra en naranja que proporcionará una barrera de sonido a lo largo de la I-526.

Se agregará capacidad adicional en ambas direcciones a lo largo de la I-526 para manejar la futura demanda de tráfico.

A lo largo de la I-526 hacia la I-26, se proponen nuevas rampas trenzadas lo que permitiría un movimiento más eficiente

de las corrientes de tráfico

a sus destinos previstos.

Entre International Boulevard y West Montague Avenue,

se proponen nuevas rampas trenzadas en ambas direcciones

para mejorar el acceso a la interestatal

entre estos intercambios cercanamente espaciados.

Ahora echaremos un vistazo más de cerca

al intercambio de International Boulevard.

Aunque no se proponen cambios

a lo largo del mismo International Boulevard,

habrá acceso directo a la I-526

eliminando la necesidad de viajar a lo largo

de las carreteras secundarias

entre International Boulevard y West Montague Avenue.

También habría acceso directo desde West Montague Avenue

e International Boulevard hasta la línea principal I-526

y a la nueva carretera recolectora distribuidora paralela

en dirección este

dirigiéndose hacia I-26.

Aunque en este proyecto no hay cambios

propuestos para West Montague,

el Condado de Charleston está diseñando

un intercambio mejorado que aquí se muestra en gris claro.

Se propone ampliar la I-526 a cuatro carriles

en cada dirección entre West Montague Avenue

y Paramount Drive.

En el intercambio de Dorchester Road y Paramount Drive,

se alinearán las rampas existentes

con la interestatal ensanchada.

Continuando hacia West Ashley,

notarán que la ampliación de la I-526 continuará

proporcionando cuatro carriles en cada dirección

entre Paramount Drive y Leeds Avenue.

En el intercambio de Leeds Avenue,

se alinearán las rampas existentes

con la interestatal ensanchada.

Mientras continuamos sobre el río Ashley,

notarán que los puentes existentes se ensancharán

a cuatro carriles en cada dirección.

El ensanchamiento continuaría del otro lado

del río Ashley proporcionando cuatro carriles

en cada dirección

utilizando el espacio existente en la mediana

cubierta de hierba.

Se proponen muros de ruido en los lados este y oeste

de la I-526 para proporcionar una barrera de sonido

entre la interestatal ensanchada

y las residencias a ambos lados.

Estos se muestran en naranja.

Estos muros de ruido se proponen para extenderse en

toda la longitud de la sección hasta

el intercambio de Paul Cantrell Boulevard.

Ahora, veremos la propuesta

de mejoras al intercambio de Paul Cantrell Boulevard.

La rampa de entrada a la I-526 en dirección este

formaría los dos nuevos carriles adicionales

en dirección a North Charleston.

Eliminando el carril de incorporación

que causa congestión hoy,

las mejoras a la rampa de salida de la I-526



en dirección oeste

separaría el tráfico.

Los vehículos que salen tendrían dos opciones.

Mantenerse a la derecha y continuar hacia

Glen McConnell Parkway

pasando por Magwood Drive en un puente nuevo,

o permanecer a la izquierda y continuar hacia Magwood Drive

con opción de girar a la izquierda o la derecha

en la intersección.

Esto permitiría al tráfico

continuar hacia Glen McConnell Parkway

para pasar Magwood Drive sin parar,

evitando el embotellamiento del tráfico en la I-526.

Finalmente, al oeste de Paul Cantrell Boulevard,

no se proponen cambios a la I-526 en dirección este.

En dirección oeste,

se proponen tres carriles para continuar reduciendo

el retraso a los dos carriles existentes

justo después del intercambio de Paul Cantrell Boulevard.

Gracias por ver este resumen del Proyecto del Corredor Oeste



de Lowcountry de la I-526 del SCDOT.