

CORREDOR LOWCOUNTRY 526 BOLETÍN



EDICIÓN IV, Primavera 2018

HACIENDO LO CORRECTO POR EL LOWCOUNTRY ¡HAN COMENZADO A TRABAJAR EN LA PARTE ESTE DEL CORREDOR LOWCOUNTRY 526!

Como se señaló en el último boletín, han comenzado a trabajar en una parte de la I-526 existente. La Fase II del proyecto, la parte este del Corredor Lowcountry 526, llamado “Corredor Lowcountry 526 ESTE”, se extenderá hacia el este desde el intercambio vial Rivers Avenue hasta la US 17 en Mount Pleasant. La encuesta inicial y los esfuerzos de mapeo aéreo ya están en marcha, junto con los estudios preliminares de tráfico y de planificación.

La primera parte, anteriormente denominada Fase I, se llama ahora “Corredor Lowcountry 526 OESTE”, y se extiende al oeste desde el intercambio vial Rivers Avenue hasta el intercambio vial Paul Cantrell Boulevard en West Ashley. El equipo trabajando en el Proyecto del Corredor Lowcountry 526 del Departamento de Transporte de Carolina del Sur entiende que esta puede ser la mejor oportunidad para realizar mejoras significativas al Corredor Lowcountry 526. Escuchamos que la preocupación principal expresada en los

comentarios públicos es que la solución no debería ser una “curita” a corto plazo que no soluciona el problema. Este proyecto debe proporcionar diseños que no solo aborden los problemas actuales en el corredor, sino que estas mejoras deben funcionar bien en el futuro. El enfoque del equipo es que es mucho mejor idear el enfoque correcto para los beneficios a largo plazo para el público viajero que desarrollar una “solución rápida para 526”.

Con ese fin, el equipo ha estado trabajando diligentemente para completar los estudios iniciales necesarios para comenzar a desarrollar alternativas conceptuales para mejorar el corredor en este proyecto. Desde el inicio del proyecto, el equipo ha completado muchas tareas que incluyen:

- Mapeo fotográfico aéreo del área del proyecto
- Informe de hidrología de las condiciones de referencia
- Encuesta sobre humedales y arroyos
- Encuesta de especies amenazadas y en peligro de extinción
- Encuesta de sitios históricos y arqueológicos
- Estudio arqueológico subacuático
- Encuesta de sitios de materiales peligrosos
- Análisis de accidentes de carros para identificar áreas problemáticas
- Modelado de tráfico de condiciones existentes / pronosticadas
- Conceptos preliminares para las mejoras del corredor

Durante el curso de estos y otros estudios, el equipo identificó muchos problemas importantes, incluyendo la naturaleza dinámica del crecimiento en el área de Charleston, el alto costo de la construcción en el Lowcountry y los factores que limitan las opciones para mejorar las instalaciones de transporte existentes.

CONTINÚA EN LA PÁGINA 4 »



DISEÑANDO PARA LO IMPENSABLE

Durante los meses de junio y noviembre, los residentes de Charleston y sus alrededores se mantienen en alerta máxima debido a la posibilidad de que un huracán golpee la región del Sureste. Afortunadamente, existen rutas y procedimientos de evacuación bien planeados en caso de que ocurra un huracán.

El protocolo de evacuación del SCDOT para región Lowcountry consiste en invertir la circulación en los carriles de la I-26 que llevan al este para generar cuatro carriles de tránsito hacia el oeste. Este cambio de dirección comienza en la intersección de la I-26 con la I-526 y continúa hacia el oeste hasta el intercambio de la I-26 con la I-77, al este de Columbia, en el condado Lexington.

El proyecto del Corredor Lowcountry 526 debe considerar estrategias de evacuación ante huracán y diseñar las alternativas de manera concordante. Específicamente, todos los conceptos de diseño de intercambios para el intercambio de la I-562 con la I-26 deberán ser compatibles con la estrategia de inversión de carriles ante huracán.

Bajo el plan actual, el tránsito proveniente del este que circula sobre la I-526 rumbo a la I-26 es dividido en dos carriles. El carril derecho toma la salida hacia la I-26 rumbo al oeste. El tránsito sobre el carril izquierdo toma la salida hacia la I-26 rumbo al este, pero es desviado hacia el oeste sobre los carriles invertidos. Esta desviación ocurre en un cruce temporal localizado cerca de la base de la rampa.

Esta desviación también ocurre en un cruce temporal localizado cerca de la base de la rampa.



NO HAGAN RUIDO

ANÁLISIS DE RUIDO EN PROYECTOS VIALES

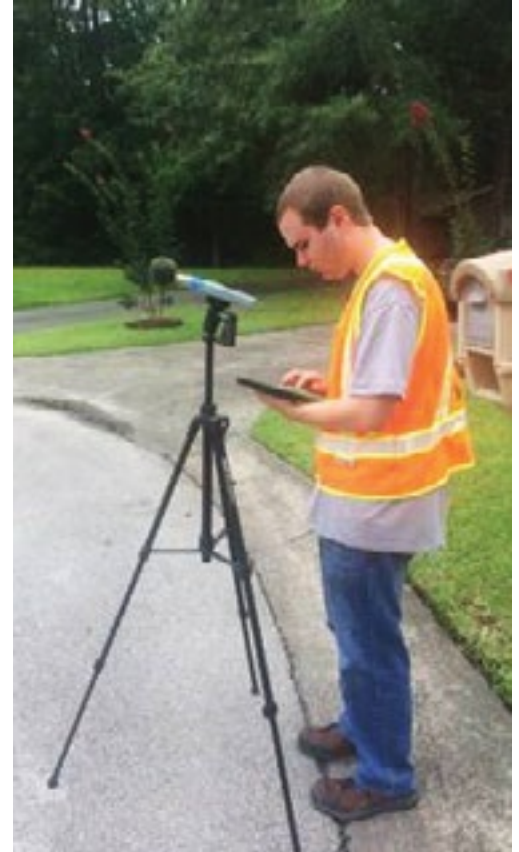
Las regulaciones sobre ruido por tránsito de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) requieren que realicemos estudios de ruido cuando se construyen nuevas carreteras o se cambian o expanden las vías existentes. El propósito de un estudio de ruido es saber si los sonidos generados por el tránsito en la carretera impactarán áreas utilizadas frecuentemente por la gente. Todos los estudios y análisis de ruido por tránsito preparados por el SCDOT se apegan a los procedimientos y requisitos establecidos por las leyes federales y siguen las directrices de análisis de ruido del SCDOT. Entre los pasos clave para analizar el ruido por tránsito se incluyen:

✓ **Identificar** los usos del suelo en el corredor del proyecto que podrían resultar impactados por el ruido por tránsito. Las residencias, bibliotecas, lugares de culto, planteles de preescolar y guarderías, hospitales, escuelas y parques representan los lugares más comunes que se beneficiarían de gozar de un nivel de ruido más bajo.

✓ **Medir** los niveles existentes de ruido por tránsito a lo largo del corredor del proyecto. Las medidas se toman en sitios representativos para asegurar que el modelo utilizado pronosticará resultados reales. Algunos se preguntarán por qué no se tomaron medidas de ruido en su casa y asumirán que no fueron tomados en cuenta en este esfuerzo por abatir el ruido. Sin embargo, las medidas son utilizadas solamente para determinar y verificar el modelo de predicción y no como base para tomar decisiones de reducción de ruido.

✓ **Los modelos de ruido** se logran utilizando sistemas computarizados de modelado aprobados por la FHWA los cuales predicen las condiciones futuras en el proyecto propuesto. Las proyecciones de ruido se reportan en decibeles (dBA) y típicamente se basan en predicciones futuras de tránsito (por lo regular de 20 años). Los detalles de diseño del proyecto y modificaciones al terreno son incluidas en el modelo. El SCDOT considera que una ubicación será impactada cuando los niveles de ruido proyectados llegan o se acercan (a 1 dBA) al criterio de un área específica, o si las proyecciones de ruido exceden considerablemente (más de 15 dBA) los niveles existentes. En cualquiera de estas situaciones, medidas para reducir el ruido son tomadas en consideración.

✓ **Medidas para reducir el ruido** son entonces consideradas en todos los sitios impactados por ruido. Dicha consideración se basa en viabilidad (¿Podemos construir?) y razonabilidad (¿Se ajusta a la comunidad y es financieramente efectivo?). Las medidas para reducir el ruido viables son aquellas que brindan una reducción de al menos 5 dBA para el 75% de los receptores de un área impactada y que no presentan restricciones a la seguridad, la ingeniería o el acceso. La razonabilidad de basa en los comentarios de los propietarios, el número de sitios impactados que se beneficiarían y el costo por sitio beneficiado.



Para obtener más información sobre la política de reducción de ruido del SCDOT y cómo es aplicada, o para saber cómo se mide el ruido, favor de visitar http://www.scdot.org/inside/EnvironmentalServices_Toolshed.aspx

Además de los estudios iniciales, el equipo se comunicó con el público mediante la organización de nueve reuniones en comunidades que podrían verse directamente afectadas por el proyecto a lo largo del corredor. Las actividades de divulgación pública también incluyeron publicaciones educativas frecuentes sobre el proyecto en las redes sociales, implementación de una página web del proyecto, la cual brinda información al público y provee la oportunidad de hacer preguntas, enviar comentarios y de organizar múltiples reuniones para pequeñas empresas, grandes empresas y otras organizaciones interesadas del área del proyecto.

El equipo también se dio cuenta de muchos esfuerzos regionales para abordar las necesidades de transporte, algunos de los cuales están en curso y otros que se han completado. Estos esfuerzos incluyen:

- El Estudio De Operaciones De Tráfico Del Corredor Lowcountry 526 OESTE (SCDOT)
- El Estudio De Operaciones De Tráfico Del Corredor Lowcountry 526 ESTE (SCDOT)
- El Plan De Administración Del Corredor I-526 (SCDOT)
- [El Estudio De Aparcar Y Montar \(Park and Ride\) \(Berkeley Charleston Dorchester Council of Governments, BCDCOG\)](#)
- [Tránsito Rápido Del Lowcountry \(Estudio De Transporte Del Área de Charleston, CHATS\)](#)

- [Lowcountry Go Estrategia De Marketing De Demanda De Viajes \(BCDCOG\)](#)
- [El Plan De Tránsito Regional \(BCDCOG\)](#)
- El Estudio De Gestión De Corredor I-26 (SCDOT, que incluirá consideración de carriles administrados)
- [Plan Maestro De Peatones y Bicicletas \(BCDCOG\)](#)

Estos planes, estudios y proyectos se incorporarán a un plan integral de manejo de la congestión interestatal regional de CHATS (SCDOT).

El mejor camino para desarrollar una solución sostenible para el Corredor Lowcountry 526 es considerar los resultados de estos estudios y las últimas recomendaciones del Plan Regional de Congestión Interestatal de CHATS. Esto asegurará que las opciones apropiadas para abordar la congestión se evalúen adecuadamente en el proceso de análisis del Acta Nacional de Política Ambiental (NEPA). Dado que estos estudios se encuentran en diversas etapas de finalización, el cronograma del proyecto del Corredor Lowcountry 526 ha sido revisado para que los resultados de los esfuerzos de planificación del transporte puedan ser parte del desarrollo alternativo y de los procesos de documentación de NEPA. Una copia del nuevo horario para la parte oeste del Corredor Lowcountry 526 se muestra a continuación.

LOWCOUNTRY CORRIDOR WEST PROJECT SCHEDULE



EL CRONOGRAMA DEL CORREDOR LOWCOUNTRY ESTE PRONTO ESTARÁ DISPONIBLE.

INFORMACIÓN DE CONTACTO

- www.526LowcountryCorridor.com
- www.Facebook.com/526Corridor
- @526Corridor
- Text 1526 to 555-888 for project updates



INFORMACIÓN DE CONTACTO

Para más información, favor de contactar a la gerente del proyecto del SCDOT:

Joy Riley, P.E., SCDOT | Project Manager
 PO Box 191, Columbia, SC 29202-0191
 (803) 737-1346
526distribution@scdot.org

