

### Propósito de la Reunión

- Explique cómo se ha utilizado SU aportación para informar el proceso de desarrollo y selección de conceptos
- Solicite su opinión sobre las alternativas razonables
- Describa los siguientes pasos en el proceso de desarrollo del proyecto
- Acumular información sobre recursos históricos o culturales y cualquier impacto potencial

**Martes 26 de octubre, de 5 a 7 PM**  
R. L. Jones Center  
391 Egypt Road, Mount Pleasant, SC

**Miércoles 27 de octubre, de 5 a 7 PM**  
Felix C. Davis Community Center  
4800 Park Circle, North Charleston, SC  
CARTA Routes 13 & 104

### Resumen del Estudio

SCDOT está realizando un estudio de planificación y vínculos ambientales (PEL) para el corredor de la Lowcountry EAST (I-526 LCC EAST), que se extiende a lo largo de la **I-526 desde Virginia Avenue en North Charleston hasta aproximadamente la US 17 en Mount Pleasant**. El estudio PEL examina los problemas de transporte existentes y proyectados dentro del corredor basado en la información que USTED proporcionó durante la reunión de información pública y la encuesta de 2020. Su entrada validó los datos que acumulamos y se usó para desarrollar el borrador de Propósito y Necesidades que va a la derecha.

Este estudio se utilizará para establecer una visión del corredor que guiará los futuros proyectos de mejora del transporte. Los resultados del estudio PEL se llevarán a la siguiente fase del proceso de desarrollo del proyecto, el proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Una vez que se comprendan mejor las necesidades en este corredor y se identifiquen las mejoras potenciales, se pueden desarrollar oportunidades potenciales de fases y proyectos.



### Propósito del Proyecto

El propósito de las mejoras de transporte a lo largo de este corredor es **mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje y reducir la congestión** a lo largo de la I-526 desde Virginia Avenue en North Charleston hasta la US 17 en Mount Pleasant.

### Necesidades Identificadas

#### Movilidad

Este es un corredor concurrido que soporta una gran cantidad de personas, bienes y servicios. Los temas clave son:

- Congestión del tráfico debido a altos volúmenes de tráfico y capacidad limitada
- Carreteras con Exceso de Capacidad
- Tiempos de Viaje Poco Fiables
- Choques Relacionados con la Congestión

#### Deficiencias de la Carretera

Las carreteras, puentes y rampas de intercambio actuales no están diseñados para manejar las demandas de tráfico actuales o futuras. Los temas clave son:

- Anchura de Arcenes
- Logitudes de Rampa de Entrada y Salida
- Rampas Muy Curvadas

## ¿Cómo se utilizó SUS aportaciones?

Sus comentarios son fundamentales para el éxito de este estudio de planificación y vínculos ambientales (PEL). Los comentarios recibidos durante este proceso están ayudando a establecer el propósito, la necesidad y las prioridades para futuras mejoras dentro de este corredor. La información obtenida de la encuesta en línea (mayo - agosto de 2020) y la reunión de información pública en línea (julio a agosto de 2020) se utilizó para:

- ▶ Para validar el propósito y la necesidad de mejoras de transporte en el corredor
- ▶ Para refinar los objetivos del proyecto
- ▶ Para desarrollar conceptos alternativos

## Objetivos del Proyecto

Un estudio PEL nos permite pensar estratégicamente y incorporar consideraciones regionales y comunitarias. Con su opinión, se han establecido los siguientes objetivos. Estos objetivos proporcionan una guía adicional para crear conceptos de mejora y la evaluación de esos conceptos alternativos.

**Compatibilidad:** Alinearse con los planes y proyectos locales de uso de la tierra

**Demanda:** Acomodar un mayor número de vehículos

**Sísmico:** Diseñe nuevas carreteras o puentes con los nuevos estándares para terremotos

**Conectividad:** Mejore las conexiones con los puertos locales, las instalaciones ferroviaria y el tránsito

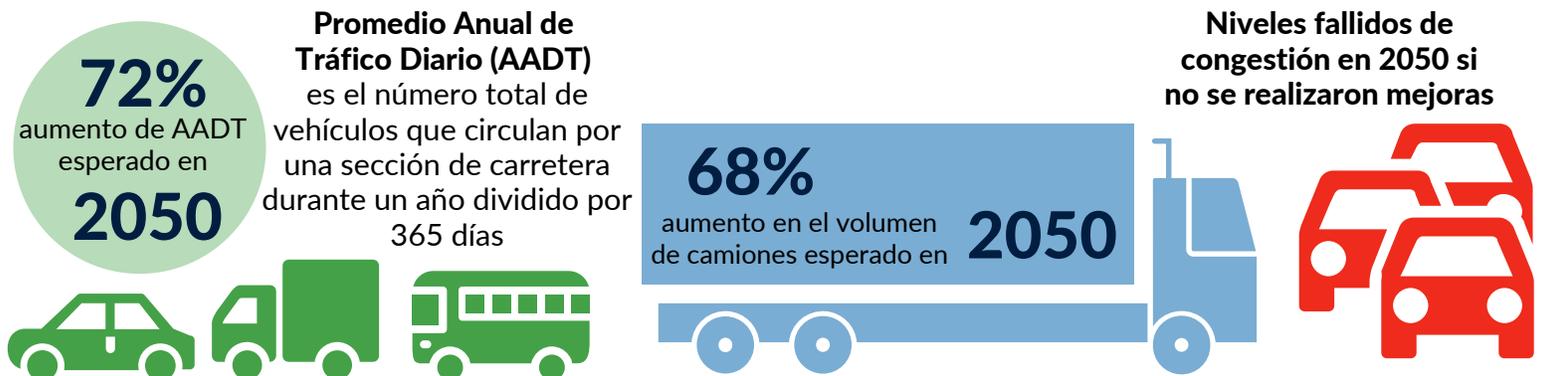
**Seguridad:** Reduzca los choques relacionados con el tráfico

**Multimodal:** Mejore el movimiento a través del corredor, incluidos otros modos como viaje compartido, tránsito, caminar o andar en bicicleta

**Tecnología:** Acomode las tecnologías de transporte futuras para vehículos, monitoreo del sistema, información del conductor y operaciones de tráfico

## ¿Qué dicen los datos sobre la necesidad?

Los datos reflejan sus preocupaciones sobre la creciente congestión y movilidad a lo largo del corredor. Con el aumento en el número de vehículos anticipados, se espera que la congestión del tráfico actual aumente y resulte en un nivel de servicio deficiente (piense en el tráfico de parachoques a parachoques) en la mayor parte del corredor durante las horas pico de la mañana y la tarde en 2050 si no se realizan mejoras.



## ¿Cómo y por qué medimos la fiabilidad del tiempo de viaje?

El índice de tiempo de viaje representa el tiempo adicional necesario para conducir una determinada ruta durante las horas pico, a diferencia de cuando no hay tráfico. ¿Por qué utilizar esta medida? Si las carreteras tienen mucho tráfico, incluso una pequeña perturbación puede causar: Retrasos Excesivos, tener un Mayor Impacto, y Tardar más en Recuperarse que en un área no congestionada.



**Índice de Tiempo de Viaje (TTI)**

=

El tiempo que se tarda en llegar a alguna parte  
 El tiempo que tardaría en llegar si pudieras ir al límite de velocidad



¿Por qué utilizar esta medida? Si las carreteras tienen mucho tráfico, incluso una pequeña perturbación puede causar:

- Retrasos Excesivos
- Tener un Mayor Impacto, y
- Tardar más en Recuperarse que en un área no congestionada.

## ¿Qué me diría esto?

¿Cuánto tiempo tomaría ir de Virginia Avenue a la US 17 en Mount Pleasant en 2050 cuando no hay tráfico (azul) vs la hora pico (verde)?

Estos gráficos explican el índice de tiempo de viaje. El azul representa el tiempo que tomaría recorrer el corredor si no hubiera tráfico, como a media noche (2050). El verde representa el tiempo adicional que se necesitaría para recorrer el corredor durante las horas pico. Las barras verdes son considerablemente más largas en el escenario sin mejoras - lo que significa que llevaría mucho más tiempo recorrer el corredor durante la hora pico en 2050 si no se realizan mejoras.

Hacia el este - Yendo a Mount Pleasant



Hacia el oeste - Yendo a North Charleston



Legenda:



Sin Tráfico (Como a Media Noche)



Hora Pico (Tráfico Pesado)

## ¿Qué significa esto?



Si no se realizan mejoras, se espera que los tiempos de viaje aumenten en un:



**193%** viajando hacia el este yendo a Mount Pleasant  
**104%** viajando hacia el oeste yendo a North Charleston

Recordatorio: con una mayor congestión, una pequeña perturbación puede crear tiempos de viaje poco fiables al conducir por el corredor.

## ¿Qué tipo de conceptos miramos?

Basándonos en sus comentarios, desarrollamos varios tipos de conceptos. Estos van desde la alternativa de "hacer nada" o "no construir", hasta alternativas diseñadas para aliviar la demanda en el corredor, hasta una ruta alternativa, paralela. Después de explorar esos conceptos, también evaluamos cuántos carriles podrían ser necesarios.

### 1 La Alternativa de "No Construir"

¿Qué pasaría si no se hicieran mejoras?

Mayor tiempo de viaje y congestión. Además, a medida que aumenta la congestión, los accidentes relacionados con la congestión típicamente aumentan,

### 2 Gestión y Operaciones de Sistemas de Transporte (TSMO)

¿Qué otras opciones podrían ayudar a extender la vida útil de la I-526 y/o prevenir la necesidad de que construyamos algo?

Las estrategias TSMO se utilizan para extender la vida útil de una carretera y evitar o retrasar la construcción de nuevos carriles. Es posible que la infraestructura existente no siempre admita estas opciones sin una construcción adicional. En este caso, las estrategias TSMO por sí solas no proporcionarían el nivel de mejora necesario. Estrategias analizadas ubicadas en la página siguiente.

### 3 Rutas Paralelas

¿Por qué no construir una nueva carretera paralela para reducir el tráfico?

Una nueva ruta alternativa solo proporcionaría mejoras mínimas en la congestión y la velocidad de viaje. Tampoco mejoraría las deficiencias viales del corredor I-526 existente.

### 4 Agregando Carriles

Si ensanchamos la carretera existente, ¿cuántos carriles necesitaríamos en cada dirección?

1 carril en cada dirección no mejoraría la congestión o el tiempo de viaje lo suficiente en 2050. Agregar 2 carriles en cada dirección mejoraría la congestión y las deficiencias de la carretera en la I-526.

## ¿Cómo se evaluaron los conceptos alternativos?

El equipo del proyecto evaluó las alternativas a través de un proceso de selección de tres pasos para identificar las alternativas razonables que se presentan hoy.

Cada nivel de selección incluyó un análisis más detallado de las alternativas. A medida que avanzaba el proceso, las alternativas de bajo rendimiento se eliminaron de una revisión adicional.

Se propone que las alternativas resultantes van a seguir adelante al proceso de NEPA.



## ¿Qué opciones se evaluaron que no requerirían construcción?

Las estrategias TSMO están diseñadas para extender la vida útil de la infraestructura y evitar o prevenir la construcción de nueva capacidad. Debido a las limitaciones de los puentes, no sería posible retroadaptar el corredor con suficientes estrategias TSMO para abordar por completo las necesidades de capacidad del corredor. Sin embargo, en análisis a nivel de planificación identificó qué estrategias de TSMO apoyaban la necesidad del proyecto y deberían evaluarse más a fondo.

### Propuesto para seguir adelante a NEPA



**Uso de Arcenes**  
**Por ejemplo "Autobús" or "Vehículo en el Arcen"**  
 Los arcenes se utilizan como carriles de viaje flexibles durante las horas pico



**Alojamiento de Vehículos Conectados y Autónomos**  
 Utiliza tecnología para mejorar la seguridad y las operaciones



**Aparcamientos Disuasorios**  
 Proporciona estacionamiento para viajes compartidos y uso del autobús



**Información al Viajero**  
**Administración de Incidentes**  
**Gestión del Clima en las Carreteras**  
**Gestión de la Zona de Trabajo**

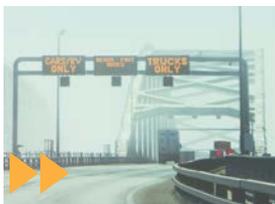


**Límite de Velocidad Variable**  
 Velocidades ajustadas para optimizar el flujo de tráfico



**Mejorar las Marcas de los Carriles**  
 Mejora la experiencia del conductor

**No razonable para este proyecto** *¿Por qué no? Estas opciones de carriles administrados no cumplen con el propósito y la necesidad del proyecto sin una implementación regional. SIN EMBARGO, cualquier proyecto construido se haría de manera que no impida la implementación de un plan regional.*



**Carriles para Vehículos de Alta Ocupación**  
 Por ejemplo, carriles de viaje compartido

**Carriles de Peaje Automático**  
 Agrega un carril para vehículos con más de 1 pasajero o aquellos dispuestos a pagar.

**Carriles Exclusivos para Camiones**  
**Precios de Congestión**  
 Incluye un peaje que aumenta o disminuye para contrarlar la cantidad de vehículos



**Sistemas de Medición de Rampas**  
 Controla la cantidad y el ritmo de los automóviles que ingresan a la autopista



**Agrupación de Camiones**  
 Utiliza tecnología para permitir que varios camiones viajen en una formación muy compacta.

*¿Por qué no? Algunos modelos de simulación mostraron problemas cuando entraron a la carretera para el tráfico general.*

## ¿Cómo se comparan cada una de las alternativas razonables según los criterios identificados?

A continuación, se incluyen los aspectos de la evaluación dentro de la selección de nivel 3 de las alternativas a lo largo del corredor. A medida que avanza el proyecto, se evaluarán más a fondo los diseños y las operaciones de los intercambios. Por ejemplo, se están considerando opciones para mejorar la movilidad de camiones y automóviles a través del intercambio de Long Point.

	No Construir	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 4	Alternativa 5	Alternativa 7
 <p>¿Reemplazar el puente Don Holt?</p>	 <p>Conservar</p>	 <p>Conservar</p>	 <p>Conservar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Levantar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Levantar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Levantar</p>
 <p>¿Reemplazar el puente Wando?</p>	 <p>Conservar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Bajar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Bajar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Bajar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Bajar</p>	 <p>Nuevo Reemplazar y Bajar</p>
 <p>Impactos a los Recursos Acuáticos (acres)</p>	0 Acres	179 Acres	177 Acres	167 Acres	174 Acres	178 Acres
 <p>Reubicaciones</p>	 0  0	 73  25 48	 73  27 46	 80  12 68	 64  15 49	 72  26 46
 <p>¿Impactos a Parques e Instalaciones Recreativas?</p>	0	3 Ralph M. Hendricks Park, Governors Park, Kearns Trail	3 Ralph M. Hendricks Park, Governors Park, Kearns Trail	2 Ralph M. Hendricks Park, Governors Park	3 Ralph M. Hendricks Park, Governors Park, Kearns Trail	3 Ralph M. Hendricks Park, Governors Park, Kearns Trail
 <p>¿Impactos a las Especies Amenazadas y en Peligro de Extinción?</p>	No	No	No	No	No	No



Acceso para Peatones y Bicicletas

Todas la alternativas razonables, excepto el No Construir, incluyen un camino de uso compartido que proporcionaría acceso para bicicletas y peatones y apoyaría estos objetivos regionales multimodales.



Costos

El costo no es un factor determinante en esta etapa. Sin embargo, las variables que influyen en los costos incluyen si se reemplazaría o no un puente, el derecho de paso necesario, tener que reubicar los servicios públicos y los costos asociados con la mitigación de los impactos al medio ambiente o las comunidades.

Para ver la alternativas razonables, visite nuestra pagina web [www.526LowcountryCorridor.com/eastvpim2021](http://www.526LowcountryCorridor.com/eastvpim2021)



[info@526LowcountryCorridor.com](mailto:info@526LowcountryCorridor.com)



[www.526LowcountryCorridor.com](http://www.526LowcountryCorridor.com)

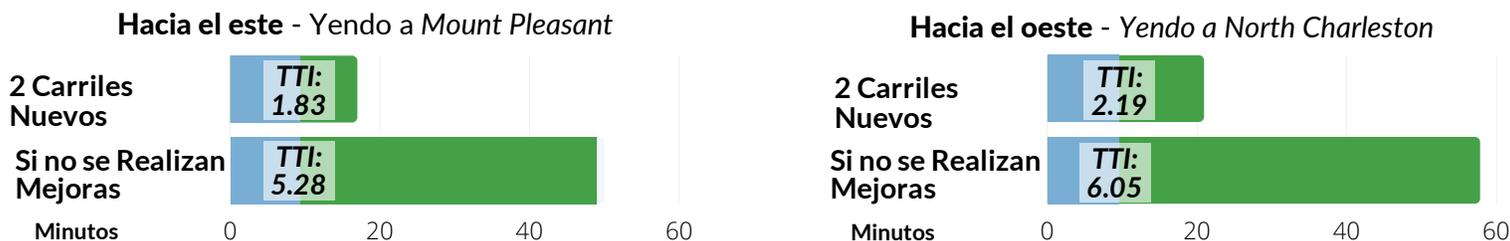


843.258.1135

## ¿Cómo mejoran las alternativas razonables la fiabilidad del tiempo de viaje?

Como todas las alternativas razonables tienen las mismas configuraciones de carril, proporcionarían mejoras similares.

### Comparación de No Construir vs. Construir en 2050 (Azul = No Congestión, Verde = Hora Pico)



### En 2050 ...

- ✓ El Índice de Tiempo de Viaje indica que tomaría menos tiempo conducir desde North Charleston hasta Mount Pleasant (y al revés) si se construyera alguna de las alternativas razonables.
- ✓ En dirección este, tomaría **49 minutos** conducir por el corredor si no se hicieran mejoras frente a **17 minutos** si se construyera alguna de las alternativas razonables. De manera similar, aproximadamente **58 minutos** conducir el corredor hasta North Charleston si no se hicieran mejoras y solo **21 minutos** con las mejoras propuestas.

## ¿Qué pasa después?

El estudio PEL proporciona al liderazgo de SCDOT los costos estimados del proyecto para ayudar a planificar mejor el cronograma para futuras mejoras. Los cronogramas de construcción se establecerían en la siguiente fase, NEPA y se basarían en las prioridades, los costos estimados, los fondos disponibles y los detalles del diseño. También se completará un análisis de ruido detallado durante esta fase cuando los diseños sean más refinados y permitiría un análisis más preciso.

### PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO Y DE LA AGENCIA



## Como Participar

### Pagina Web del Proyecto

[526LowcountryCorridor.com/eastvpm2021](http://526LowcountryCorridor.com/eastvpm2021)  
**En vivo el 11 de octubre de 2021**

La página web de la Reunión de Información Pública contiene todos los materiales que verá en una reunión en persona.

**Se puede solicitar un paquete de reunión de información pública enviado por correo llamando al 843.258.1135 o enviando un correo electrónico a [info@526LowcountryCorridor.com](mailto:info@526LowcountryCorridor.com)**

## Como Comentar

Las opiniones significativas son nuestra prioridad número uno. A continuación se muestran las formas de haber que su voz se escuche en los registros oficiales del proyecto.

### Pagina Web del Proyecto

[526LowcountryCorridor.com](http://526LowcountryCorridor.com)  
Complete un formulario de comentarios en la página web del proyecto.

### Línea Directa del Proyecto

**843.258.1135 (Llámanos)**  
Presione "2" para dejar un comentario verbal. Los comentarios se limitarán a 2 minutos.

### Reuniones Públicas en Persona

**Martes 26 de octubre, de 5 a 7 PM**  
R. L. Jones Center  
391 Egypt Road, Mount Pleasant, SC

**Miércoles 27 de octubre, de 5 a 7 PM**  
Felix C. Davis Community Center  
4800 Park Circle, North Charleston, SC  
CARTA Routes 13 & 104

**Servicios de traducción al español disponibles en todas las reuniones.**

### Correo Electrónico del Proyecto

[info@526LowcountryCorridor.com](mailto:info@526LowcountryCorridor.com)

### Correo

**Joy Riley, PE, PMP, CPM, DBIA**  
SC Department of Transportation  
Post Office Box 191  
955 Park Street, Room 401  
Columbia, SC 29202-0191

*Todos los comentarios formales recibidos durante el periodo de comentarios serán evaluados e incluidos en el registro del proyecto. Tenga en cuenta que solo los comentarios escritos recibirán una respuesta formal. Toda la información proporcionada será publicada y sujeta a divulgación bajo la Ley de Libertad de Información.*

## ¡Queremos escuchar de ti!



SCDOT Director del Proyecto  
Joy Riley, PE, DBIA, PMP, CPM

[info@526LowcountryCorridor.com](mailto:info@526LowcountryCorridor.com)

843.258.1135 (Llamar o enviar texto)

  @526Corridor

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 ha sido discriminada por motivos de raza, color, religión, sexo, edad, discapacidad o país de origen en virtud de un programa que recibe ayuda federal tiene derecho a presentar una queja ante la SCDOT. La queja deberá presentarse ante el Coordinador del 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 denuncia debe presentarse a más tardar 180 días después de la fecha del presunto acto de discriminación. Debe detallar lo más completamente posible los hechos y circunstancias del incidente y debe estar firmado por la persona que presenta la queja.