



Mejoras al Corredor US 278

Audiencia Pública

Propósito de la Audiencia Pública

- Proporcione una actualización sobre las mejoras del corredor de la US 278.
- Presentar la Evaluación Ambiental (EA), incluida la Alternativa Preferida Recomendada y los usos de la Sección 4(f). La EA está disponible para verla en la pagina web del proyecto o en copia impresa en los eventos de audiencia pública, la Hilton Head Island Branch Library, la sede del SCDOT o la oficina del Distrito 6 de SCDOT.
- ¡Solicite SUS comentarios e inquietudes!

¡Nos interesa su opinión!
El período oficial de comentarios se extiende hasta el 22 de agosto de 2021.

Descripción del Proyecto

SCDOT y el condado de Beaufort están proponiendo mejoras al corredor US 278 entre Moss Creek Drive en Bluffton y Spanish Wells Road en Hilton Head Island. La Alternativa Preferida Recomendada, Alternativa 4A, ampliaría la US 278 entre Moss Creek Drive y Squire Pope Road de 4 carriles a 6 carriles, reemplazando los 4 puentes existentes con un puente de 6 carriles. Además de reemplazar el puente Mackey Creek en dirección este, que ha alcanzado su vida útil, este único puente nuevo cumpliría con los estándares sísmicos actuales, proporcionando una "línea de vida" completa dentro y fuera de la isla.

Propósito del Proyecto

- Abordar las deficiencias estructurales en el puente existente de Mackey Creek en dirección este
- Reducir la congestión a lo largo de la US 278 desde Moss Creek Drive hasta Spanish Wells Road

Las mejoras propuestas también incluyen:



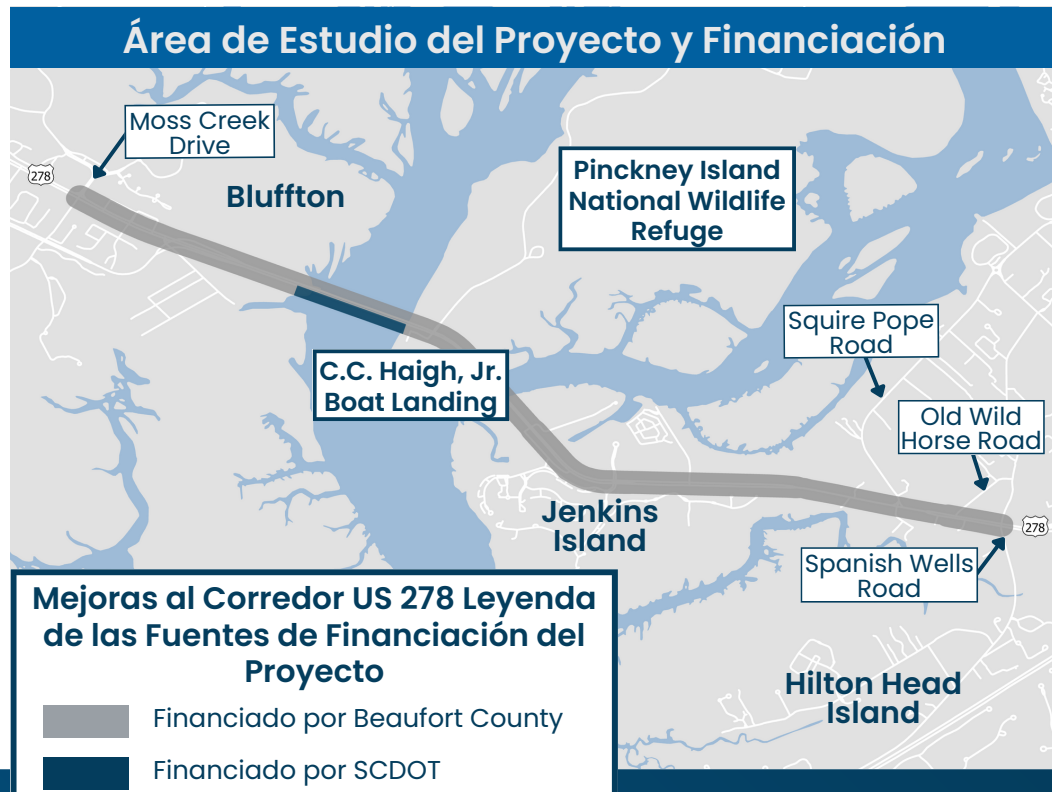
Mejorar el rendimiento del tráfico en las intersecciones clave en Jenkins Island, Squire Pope Road y Old Wild Horse Road/Spanish Wells Road



Mejorar el acceso al Pinckney Island National Wildlife Refuge (PINWR)



Mejorando el acceso al C.C. Haigh Jr. desembarco del barco





¿Dónde estamos en el cronograma del proyecto?

SCDOT está llevando este importante proyecto a través de una EA como lo requiere el proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Estamos buscando SU OPINIÓN sobre la Alternativa Preferida Recomendada, así como los posibles impactos ambientales y de derecho de paso de las mejoras propuestas.

Después de la audiencia pública, incorporaremos sus comentarios, así como los comentarios recibidos de las agencias federales y estatales, para revisar el proyecto. Si la U.S. Federal Highway Administration (FHWA) lo aprueba, comenzaremos la adquisición del derecho de vía con el objetivo de comenzar la construcción a fines de 2023 o principios de 2024.

Preguntas Frecuentes

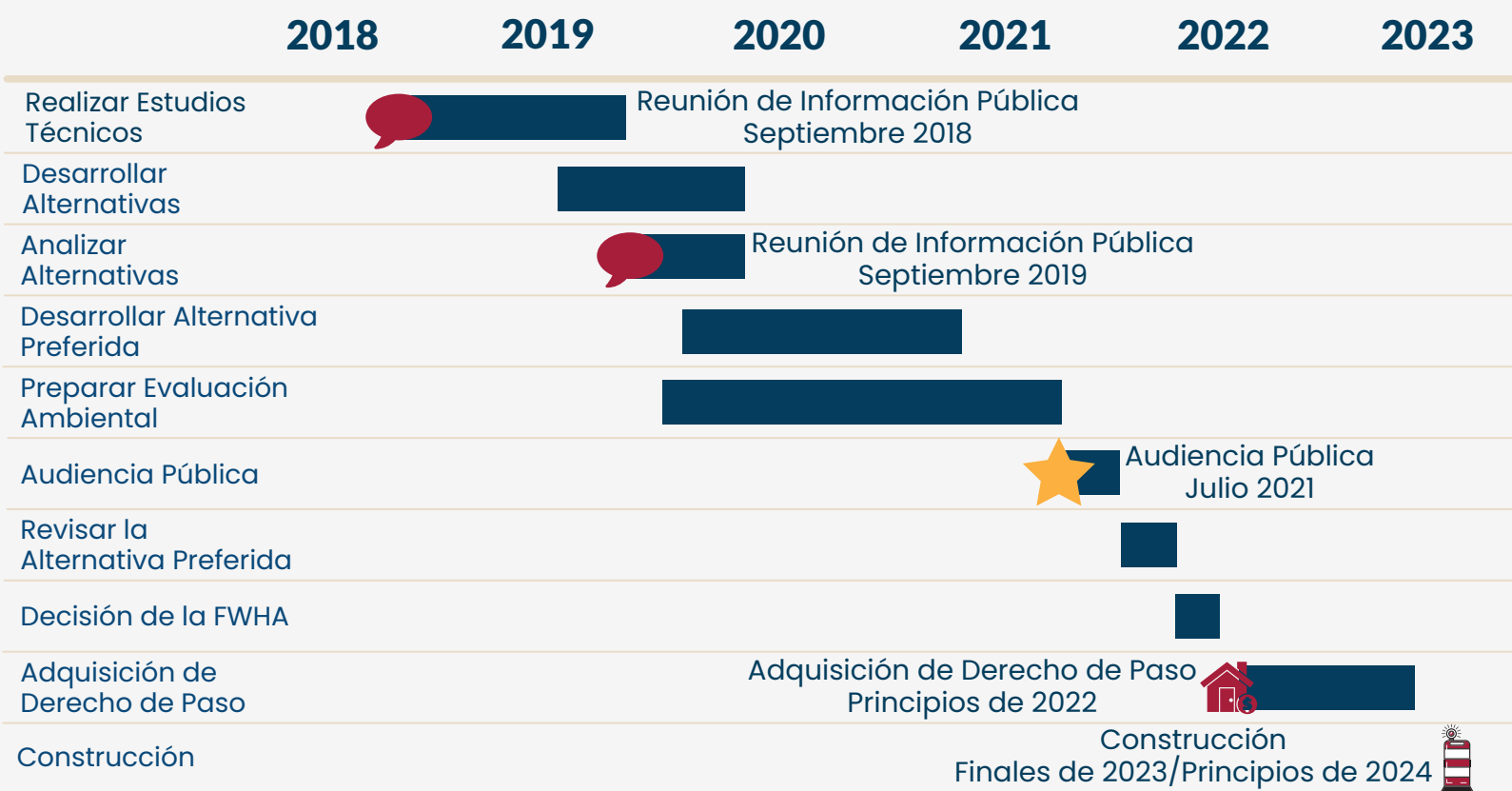
¿Cuándo debo esperar recibir noticias de un agente?

Si el proyecto es aprobado por la FHWA, que anticipamos que ocurrirá a fines de 2021, entonces los agentes de derecho de paso podrían comenzar a comunicarse con los propietarios a principios de 2022.

¿Cuándo comenzaría la construcción?

Nuestro objetivo es comenzar a fines de 2023 o principios de 2024. Suponiendo la aprobación de la FHWA, la construcción podría comenzar después de que se haya comprado el derecho de paso necesario.

Calendario del Proyecto Propuesto



Este calendario se actualiza a partir de julio de 2021 y está sujeto a cambios. Las fechas de inicio de la construcción y el derecho de paso se basan en un proceso exitoso de obtención de permisos ambientales.

info@SCDOT278Corridor.com

843.258.1110
(Llamada/Mensaje)

@SCDOT278

@SCDOT278Improvements

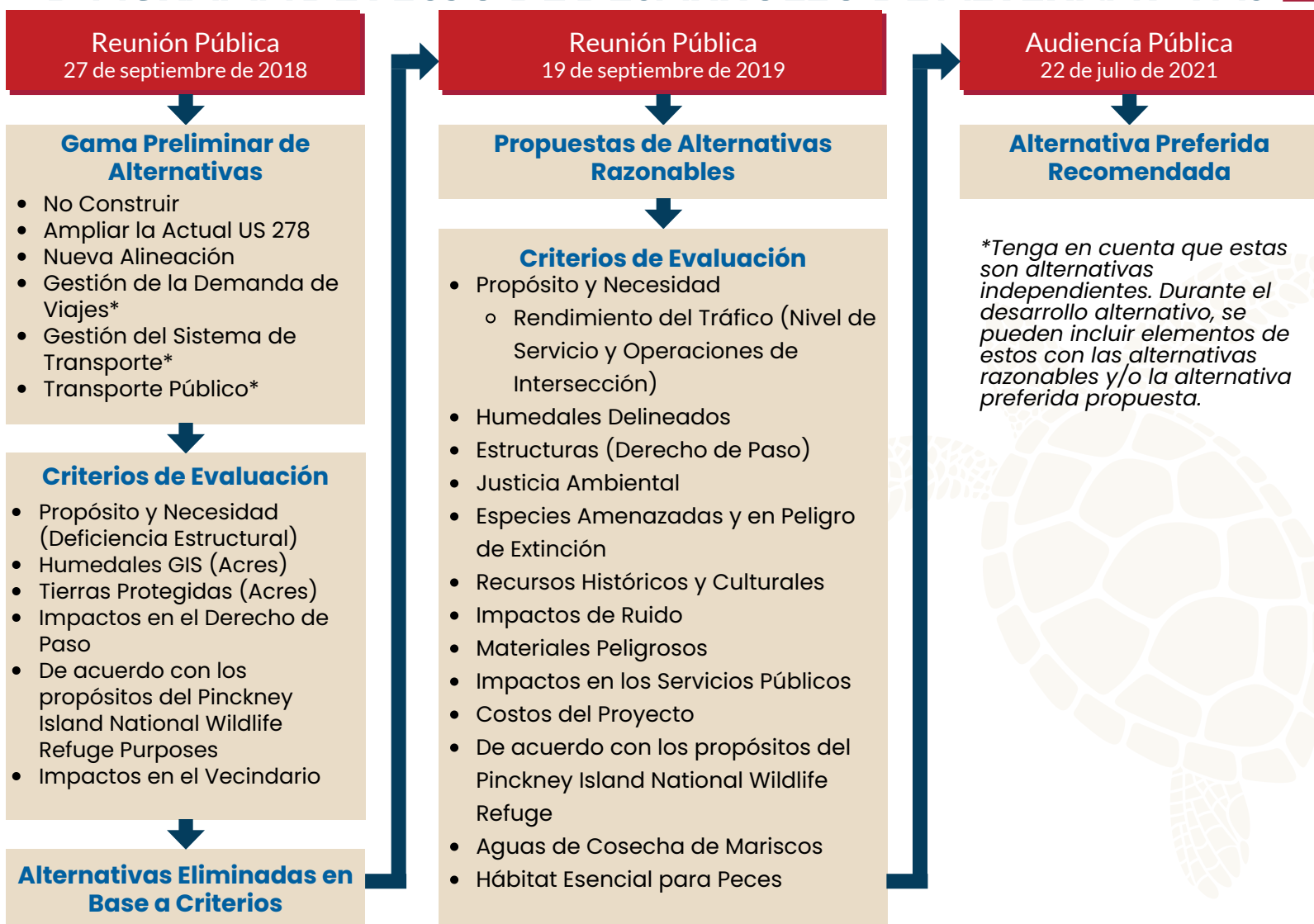
¿Cómo llegamos al Alternativa Preferida Recomendada?

Para cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto, nuestro equipo evaluó primero varias alternativas denominadas "Gama Preliminar de Alternativas". Estas alternativas se desarrollaron en base a ideas del equipo del proyecto US 278, representantes locales y, lo más importante, de usted, el público.








Estas alternativas preliminares, además de la alternativa de "no construir" o "hacer nada", han pasado por un proceso de evaluación sistemático, reduciendo la Gama Preliminar de Alternativas a las Alternativas Razonables, que presentamos para su opinión en la segunda Reunión de Información Pública en el otoño de 2019.

Según los comentarios que recibimos de USTED sobre la importancia de reducir los impactos en la comunidad, las 6 alternativas razonables propuestas se ampliaron a 9 y se evaluaron más a fondo. A partir de este análisis – y los comentarios que ha proporcionado – SCDOT y FHWA llegaron a la Alternativa 4A como la Alternativa Preferida Recomendada, que se presenta ahora para su retroalimentación. Vea este proceso visualmente abajo, incluidos los criterios de evaluación.

DIAGRAMA DE FLUJO DE DESARROLLO DE ALTERNATIVAS



Matriz de Alternativas Razonables

Criterios de Evaluación		AR 1	AR 2	AR 3
	Nivel de Servicio de AM/PM (2045)	D/E	D/E	D/E
	en Squire Pope Road en Spanish Wells Road	C/E	C/E	C/E
	Humedales (Acres)	19.3	18.4	19.4
	Reubicaciones	10	10	9
	Consistente con los Propósitos de PINWR	Consistente	Consistente	Consistente
	Cumple con los Estándares Actuales de Diseño Sísmico (# de Estructuras)	1 of 4	1 of 4	2 of 4
	Duración de la Construcción	5 años	5 años	5 años
	Costo Projectado	\$241,180,557	\$241,455,717	\$248,406,992

La tabla anterior muestra las Alternativas Razonables que se revisaron a partir de las Alternativas Razonables Propuestas basado en las opiniones recibidas del público y las agencias. Las revisiones incluyen:

- Todas las alternativas razonables propuestas, excepto la alternativa 5, fueron revisadas para proporcionar conexiones más eficientes a Hog Island. Esto también permite un mejor mantenimiento del tráfico durante la construcción.
- La Alternativa 4A resultó de la coordinación con el US Fish and Wildlife Service que modificó la Alternativa 4 para que el intercambio propuesto en la isla Pinckney esté más cerca del corredor US 278 actual.
- Las alternativas 5A y 6A resultaron de los comentarios de las empresas de servicios públicos que sugirieron cabiar las alineaciones de la Alternativa 5 y la Alternativa 6 para que se extiendan al sur de la servidumbre de la línea eléctrica existente en la isla Jenkins.

AR 4	AR 4A	AR 5	AR 5A	AR 6	AR 6A
D/E	D/E	c/c	c/c	c/c	c/D
C/E	C/E	D/E	D/E	D/E	D/E
19.4	18.5	29.9	26.8	29.8	25.8
11	11	16	19	17	20
Menos Consistente	Mas Consistente	Consistente	Consistente	Consistente	Consistente
4 of 4	4 of 4	2 of 4	2 of 4	4 of 4	4 of 4
3 años	3 años	5.5 años	5.5 años	3.5 años	3.5 años
\$281,318,085	\$287,573,555	\$385,499,062	\$362,124,172	\$420,691,410	\$412,280,095



Para ver las alternativas razonables en un mapa, visite la pagina web del proyecto en www.SCDOT278corridor.com/alternatives.



Los costos anteriores reflejan estimaciones iniciales de los impactos de los servicios públicos y los costos de constucción.



La Alternativa Preferida Recomendada, Alternativa 4A, reemplazaría los 4 puentes existentes con un puente nuevo inmediatamente al sur de los puentes existentes. Después de salir del nuevo puente en dirección de Bluffton a la isla de Hilton Head, continuaría por la actual alineación de la US 278. Se realizarían mejoras en las intersecciones en C Heinrichs Circle, Jenkins Road, Squire Pope Road, Old Wild Horse Road, y Wild Horse Road/Spanish Wells Road.

Los Factores Determinantes



La Alternativa Preferida Recomendada satisface mejor el propósito y la necesidad del proyecto al tiempo que minimiza los impactos en la comunidad y el medio ambiente. Sobre la base de las mejoras de diseño, las posibles reubicaciones se redujeron a:

- 0**  **Reubicaciones Residenciales**
- 2**  **Reubicaciones Comerciales**



Escuchamos sus inquietudes sobre las altas velocidades en el área. Se propone que el límite de velocidad para el proyecto sea constante de 45 mph.



¡Escuchamos sus preocupaciones!

Durante la divulgación anterior, a menudo escuchamos que era importante tener un "salvavidas" entre la isla Hilton Head y Bluffton. La Alternativa 4A proporcionaría un nuevo puente de 6 carriles que cumpliría con los estándares actuales de diseño sísmico. Reemplazar todos los puentes ahora podría agregar longevidad y mayor seguridad a este enlace singular entre Bluffton y la isla de Hilton Head, y podría reducir los inconvenientes de la construcción en el futuro.

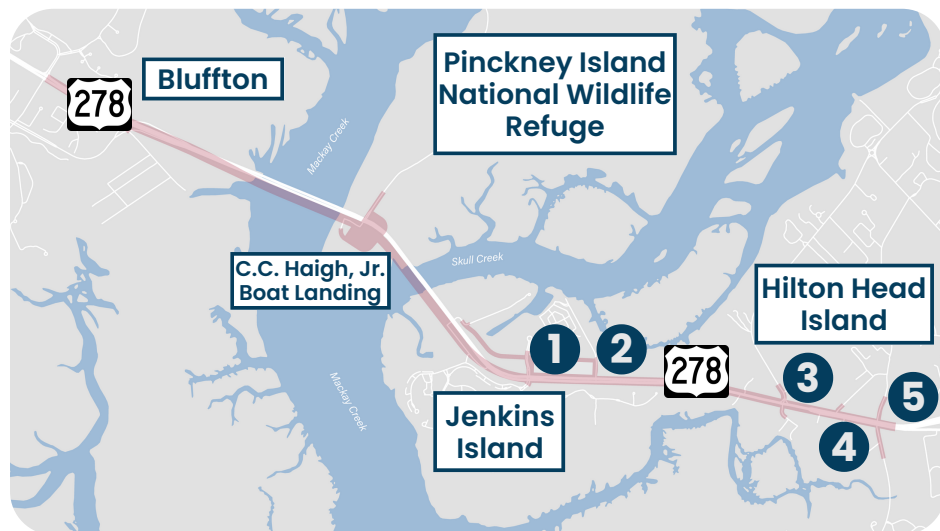


También escuchamos sus preocupaciones sobre el tráfico durante la construcción. Esta alternativa podría reducir potencialmente el tiempo de construcción de 1,5 a 2 años, en comparación con otras, porque la construcción del nuevo puente podría comenzar mientras los puentes actuales permanezcan en su lugar.

Propuestas de Mejoras en la Intersección

Intersecciones Críticas








- 1 C Heinrichs Circle (antes Gateway Drive).**
Instale un semáforo con carriles para dar vuelta a la izquierda en todos los accesos
- 2 Jenkins Road:**
Convertir a unidireccional (solo en dirección norte)
- 3 Squire Pope Road:**
Elimine los giros a la izquierda en Squire Pope Road cuando viaje en dirección este desde Bluffton
- 4 Old Wild Horse Road:**
Instale semáforo; Convertit Old Wild Horse Road en unidireccional (solo en dirección norte)
- 5 Wild Horse Road/Spanish Wells Road:**
Elimina todos los giros a la izquierda del US 278



Para acceder al Pinckney Island National Wildlife Refuge (PINWR) y al C.C. Haigh Jr. Boat Landing, Alternativa 4A propone un nuevo tipo de intercambio de entrada/salida derecha.

Comparación de la Alternativa Razonable 4A con la Alternativa Preferida Recomendada 4A

Matriz de Comparación

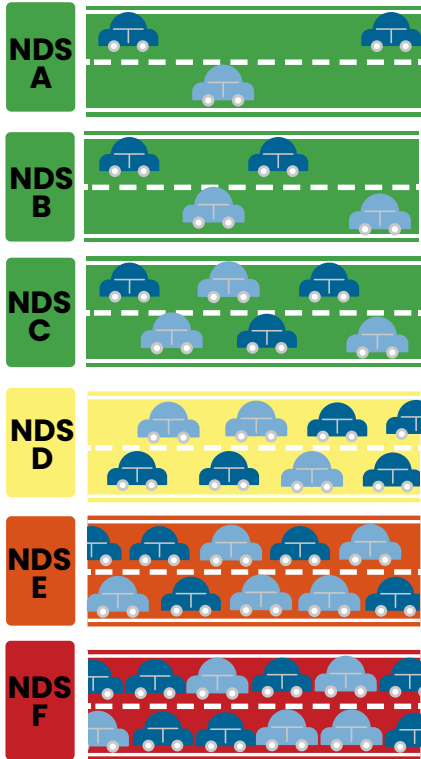
Criterios de Evaluación		Alternativa Razonable 4A	Alternativa Preferida Recomendada 4A
	Nivel de Servicio de AM/PM (2045)	D/E	C/B
	en Squire Pope Road en Spanish Wells Road	C/E	A/C
	Humedales (Acres)	18.5	22.9
	Reubicaciones	11	2
	Consistente con los Propósitos de PINWR	Mas Consistente	Most Consistente
	Cumple con los Estándares Actuales de Diseño Sísmico (# de Estructuras)	4 of 4	4 of 4
	Duración de la Construcción	3 años	3 años
	Costo Proyectado	\$286,473,555	\$289,902,745

Debido a modificaciones de diseño, los números en esta tabla representan las revisiones realizadas después de la identificación de la Alternativa A como la Alternativa Preferida Recomendada. Se requirieron estas modificaciones de diseño para cumplir con los estándares de diseño de SCDOT y FHWA para los accesos propuestos del puente y carretera, así como las mejoras en las intersecciones dentro del corredor del proyecto.



¿Cómo sería el tráfico en este corredor?

¿Qué es el nivel de servicio (NDS)?



Aliviar la congestión del tráfico está en el centro del proyecto propuesto de mejoras al corredor US 278. Cuando realizamos un análisis de tráfico, no solo observamos lo que está sucediendo hoy. También observamos el crecimiento proyectado y los cambios en el área, como el crecimiento de la población, los usos futuros de la tierra y otros proyectos de transporte planificados.

Para este proyecto, proyectamos cómo se vería el tráfico en 2045 si no se realizaban mejoras en el corredor US 278 desde Moss Creek Drive hasta Spanish Wells. También analizamos la diferencia que las mejoras propuestas harían en los tiempos de viaje. Sabemos que la congestión puede hacer la vida más difícil y reconocemos que actualmente hay mucha congestión en este corredor.

La cantidad de rojo y naranja que se muestra en el primer gráfico anterior demuestra los altos niveles de congestión a lo largo de este corredor para 2045 si no se realizaron mejoras. El segundo gráfico muestra la reducción de la congestión si se construye la Alternativa Preferida Recomendada. ¿Qué significa esto para ti? Esto significa que, si hicieran las mejoras propuestas, se anticiparían tiempos de viaje más cortos a lo largo de este corredor que si no se hicieran mejoras.



El flujo interrumpido ocurre cuando el tráfico en la línea principal (US 278) no puede fluir libremente debido a un dispositivo de control de tráfico, como una señal de alto o una señal de tráfico. No se puede calcular un nivel de servicio de línea principal para flujo interrumpido.

¿Se realizó un análisis de ruido en este proyecto?

Realizamos un análisis de ruido detallado para comprender los niveles de ruido existentes y futuros como resultado del proyecto propuesto. Si los niveles de ruido existentes o futuros excedían un nivel definido por la FHWA como impacto de ruido de tráfico, consideramos cómo esos niveles de ruido podrían reducirse mediante la construcción con una barrera de ruido.

Los siguientes factores fueron considerados como parte de esta evaluación:

- ¿Es técnicamente viable un muro antiruido?
- ¿Qué tan efectiva sería una barrera de ruido para reducir el ruido? ¿La barrera contra el ruido reduciría efectivamente el ruido para la mayoría de los residentes detrás de la barrera?
- ¿Cuánto costaría construir una barrera de ruido? ¿Es el costo de la barrera contra el ruido un costo razonable en comparación con la reducción anticipada del ruido?

¿Cómo evaluamos el ruido del tráfico?

- Usando modelos complejos, predijimos los niveles de ruido esperados en ubicaciones sensibles al ruido a lo largo del corredor del proyecto para las condiciones futuras del tráfico.
- Luego, determinamos qué ubicaciones sensibles al ruido estaban permitidas antes de la fecha de conocimiento público y, por lo tanto, serían elegibles para la reducción de ruido.
- Si el nivel de ruido anticipado o el aumento de ruido era mayor que el nivel definido por la política de SCDOT, comenzamos a considerar posibles formas de reducir el ruido, como con muros de ruido.

Preguntas Frecuentes

¿Se proponen muros de ruido?

No. Las paredes de ruido evaluadas no cumplieron con los criterios anteriores para ser razonables y factibles.

¿Cuál es una razón común por la que no se recomendaron las paredes de ruido para este proyecto?

La mayoría de las ubicaciones no habrían tenido suficientes residencias beneficiosas (baja densidad). O, en muchos casos, se habría necesitado una rotura en el muro para tener acceso a las casas, lo que haría que el muro antiruido sea ineficaz.

Ve la *Política de Reducción del Ruido del Tráfico de la SCDOT en línea*.
Visita www.scdot.org/business/environmental-toolshed.aspx y seleccione "Traffic Noise."

Comprendiendo el Costo y el Beneficio de las Paredes de Ruido

Alta Densidad



Una pared podría reducir el ruido en muchas casas.

Baja Densidad



El costo de la pared sería alto si se considera que pocas casas se beneficiarían.

Distancia



Aunque hay muchas casas, están demasiado lejos de la carretera para que una pared de ruido reduzca el ruido suficiente.

¿Qué son los Recursos de la Sección 4(f)?

Los recursos de la Sección 4(f) incluyen parques de propiedad pública, áreas de recreación, refugios de vida silvestre o aves acuáticas, y cualquier recurso histórico listado o elegible para ser incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

El uso de estos recursos está protegido por la Sección 4(f) de la US Department of Transportation Act.

Recursos de la Sección 4(f):

- Pinckney Island National Wildlife Refuge (PINWR)
- Propiedad Cultural Tradicional de Stoney
- Parque Comunitario en 152 William Hilton Parkway



Pinckney Island National Wildlife Refuge

La FHWA determinó que estos usos de la Sección 4(f) resultarán en un **Beneficio Neto para PINWR**

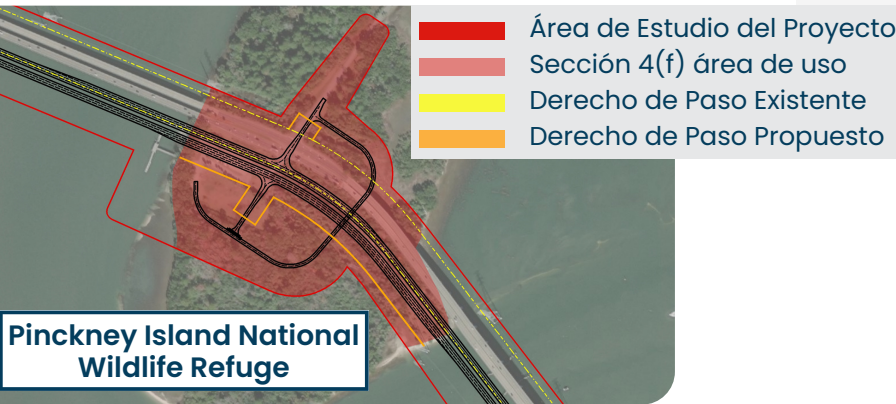
Usos de Sección 4(f):

- Nueva adquisición de derecho de paso (8.02 acres de un total de 4,053 acres)
- Acceso Mejorado
- Mejoras de carretera dentro de PINWR
- Cierre temporal del C.C. Haigh, Jr. Boat Landing
- Reubicación/acceso mejorado al C.C. Haigh, Jr. Boat Landing

Usos de Sección 4(f):

- Nueva adquisición de derecho de paso (0.22 acres de 6.1 acres total)
- Construcción de carreteras para proporcionar un espacio de giro adecuado

La FHWA está buscando información sobre los impactos en este parque comunitario. Basado en los impactos anticipados, los usos de la Sección 4(f) pueden calificar como un impacto de minimis (menor).



Parque Comunitario en 152 William Hilton Parkway



Propiedad Cultural Tradicional de Stoney

Usos de Sección 4(f):

- Nueva adquisición de derecho de paso (4.8 acres de 300.1 acres total)
- 2 reubicaciones comerciales

La FHWA está buscando información sobre los impactos a la propiedad cultural tradicional de Stoney. Basado en los impactos anticipados, los usos de la Sección 4(f) pueden calificar como un impacto de minimis (menor) a la propiedad cultural tradicional de Stoney.



Mejoras de la Comunidad de Stoney

La comunidad Stoney sigue siendo fundamental para la identidad de Gullah y, por lo tanto, la tierra ha sido identificado como una propiedad con cultura tradicional.

Un objetivo del proyecto es proporcionar opciones para mejorar la comunidad para preservar y resaltar la historia de la comunidad de Stoney.

El equipo del proyecto se reunió muchas veces con la comunidad de Stoney, las partes interesadas de Gullah, la ciudad de la isla de Hilton Head y el condado de Beaufort para discutir el proyecto y las posibles oportunidades para mejorar la comunidad. Según estos comentarios, las mejoras incluyen:

- Señalización para concienciar a la comunidad de Stoney,
- Un pabellón al aire libre para resaltar la historia de la comunidad de Stoney y otros vecindarios de Gullah en la isla,
- Mejoras en la creación de lugares, como la iluminación de calles y caminos de uso compartido; y,
- Un mapa interactivo en línea que destaca la historia de la comunidad Stoney.

Las propiedades culturales tradicionales son definidas por la Oficina de Preservación Histórica de Carolina del Sur como un "subconjunto de propiedades históricas asociadas con prácticas culturales, tradiciones, creencias, formas de vida, artes, artesanías e instituciones sociales de cualquier comunidad viva".





¡Contáctenos!

¡La entrada significativa es nuestra prioridad número uno! A continuación se muestran las formas de hacer que su voz se escuche en los registros oficiales del proyecto. Por favor comente antes del 22 de agosto de 2021.

¡Queremos saber de ti!
El periodo oficial de comentarios se extiende hasta el 22 de agosto de 2021

Como Comentar

 **Pagina Web del Proyecto**
www.SCDOT278Corridor.com

Complete un formulario de comentarios en la pagina web del proyecto

 **Correo Electrónico**
info@SCDOT278Corridor.com

 **Correo**
Craig Winn, PE
c/o South Carolina Department of Transportation
Lowcountry Regional Production Group
955 Park Street, Room 401
Columbia, SC 29202-0191

 **Línea Directo**

843.258.1110 (Llámanos o envíanos un mensaje de texto)

Presione "2" para dejar un comentario verbal. Los comentarios se limitarán a 2 minutos.

¿Dejando un comentario? ¡Asegúrese de incluir su nombre y dirección para el registro!

Reunirse en Persona

 **Citas Personales**
@ la Island Rec Center

Las citas personales están disponibles solo con reserva. ¡Llámenos o programe su cita en línea en www.SCDOT278Corridor.com!

14-16 de julio y 18-21 de agosto de 2021

 **Audiencia Pública**
@ la Island Rec Center

¡Vea los materiales y haga preguntas de 2:00PM a 6:00PM! La sesión de comentarios verbales comienza a las 6:00PM con el cierre de la "casa abierta".
22 de julio de 2021

Todos los comentarios formales recibidos durante el período 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 Freedom of Information Act



Craig Winn, PE, Director de Proyectos SCDOT
info@SCDOT278Corridor.com
Facebook: [SCDOT278Improvements](https://www.facebook.com/SCDOT278Improvements)
Twitter [@scdot278](https://twitter.com/scdot278)

