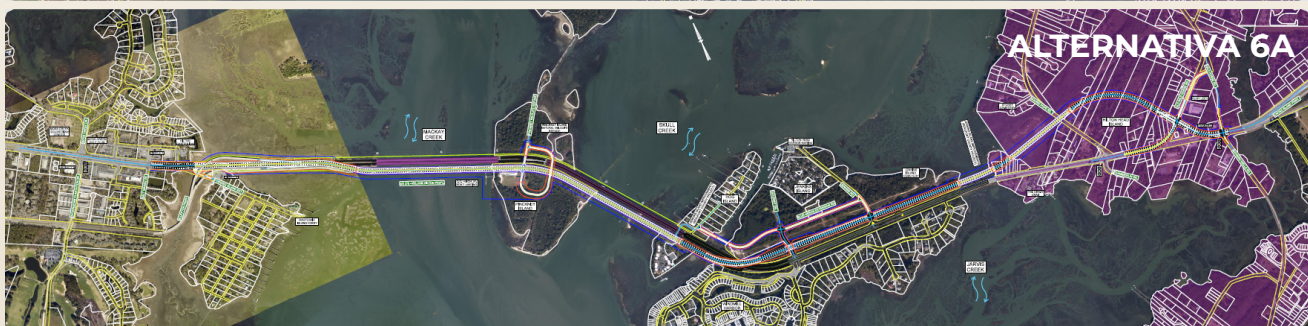
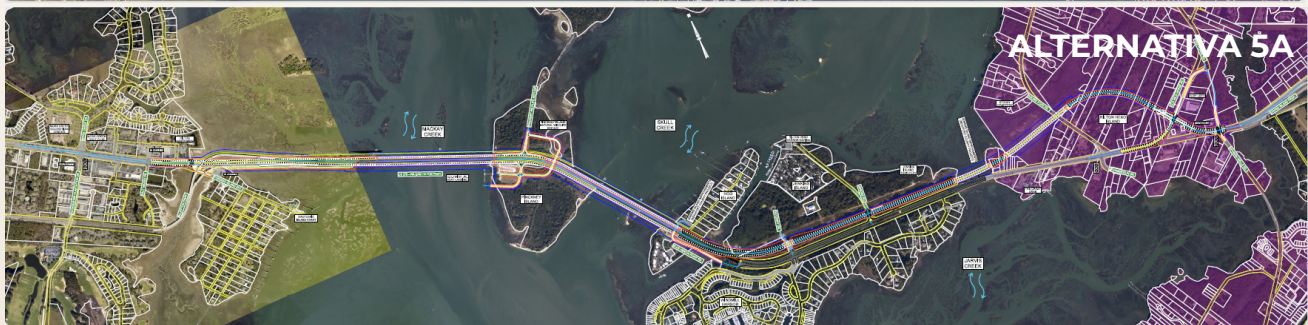
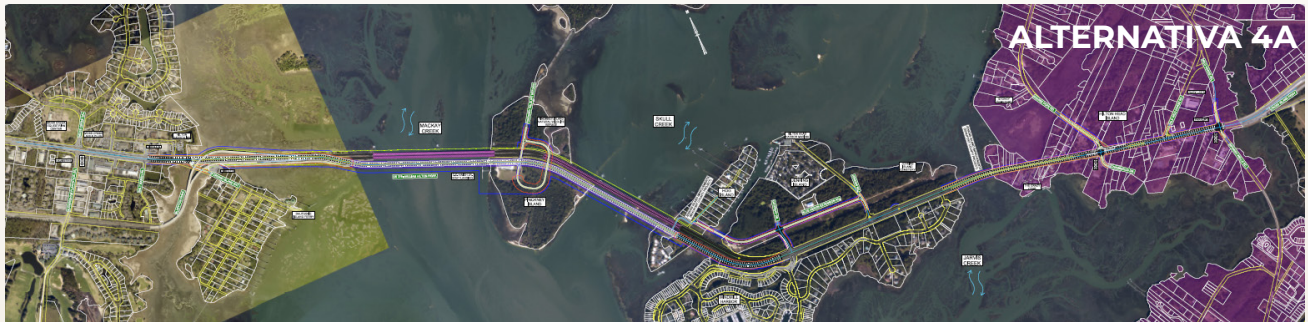


Nuevas alternativas de mejoras de corredor US 278: 4A, 5A y 6A

Las alternativas razonables propuestas se presentaron al público en una reunión de información pública el 19 de septiembre de 2019. Con base en los comentarios recibidos del público y las agencias, las alternativas razonables propuestas se revisaron para incluir lo siguiente. Todas las alternativas también se pueden ver [en línea \(en inglés\)](#) con mayor detalle.

- La coordinación con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. (US Fish and Wildlife Service) resultó en una revisión de la Alternativa 4 que acercó el intercambio propuesto en la Isla Pinckney al Corredor US 278 existente. Esta revisión resultó en una nueva alternativa, Alternativa 4A.
- La alternativa 5 y la alternativa 6 utilizan la servidumbre de línea eléctrica existente para reubicar el Corredor US 278 a una nueva sección de 6 carriles (carril de circulación) desde el final de los nuevos puentes Skull Creek a través de Jenkins Island. Según las aportaciones de las empresas de servicios públicos, estas dos alternativas se revisaron para ejecutarse al sur de la servidumbre de línea eléctrica existente en Jenkins Island. Estas revisiones dieron como resultado dos nuevas alternativas, la Alternativa 5A y la Alternativa 6A.
- Todas las alternativas razonables propuestas, a excepción de la alternativa 5, fueron revisadas para proporcionar un ingreso/egreso más eficiente a las propiedades en Hog Island. Además, el acceso revisado de Hog Island permite un mantenimiento mejorado del tráfico durante la construcción.



Aspectos destacados del informe preliminar de tráfico US 278

El informe preliminar de tráfico para el proyecto de mejoras del Corredor US 278. Se publicó en marzo de 2020 y se puso a disposición en el [sitio web del proyecto \(en inglés\)](#). Para los aspectos más destacados, siga leyendo para aprender cómo el equipo del proyecto recopila y analiza datos para pronosticar los volúmenes de tráfico futuros e identificar las mejoras necesarias en el corredor o la cantidad de carriles que el corredor podría necesitar en el futuro.

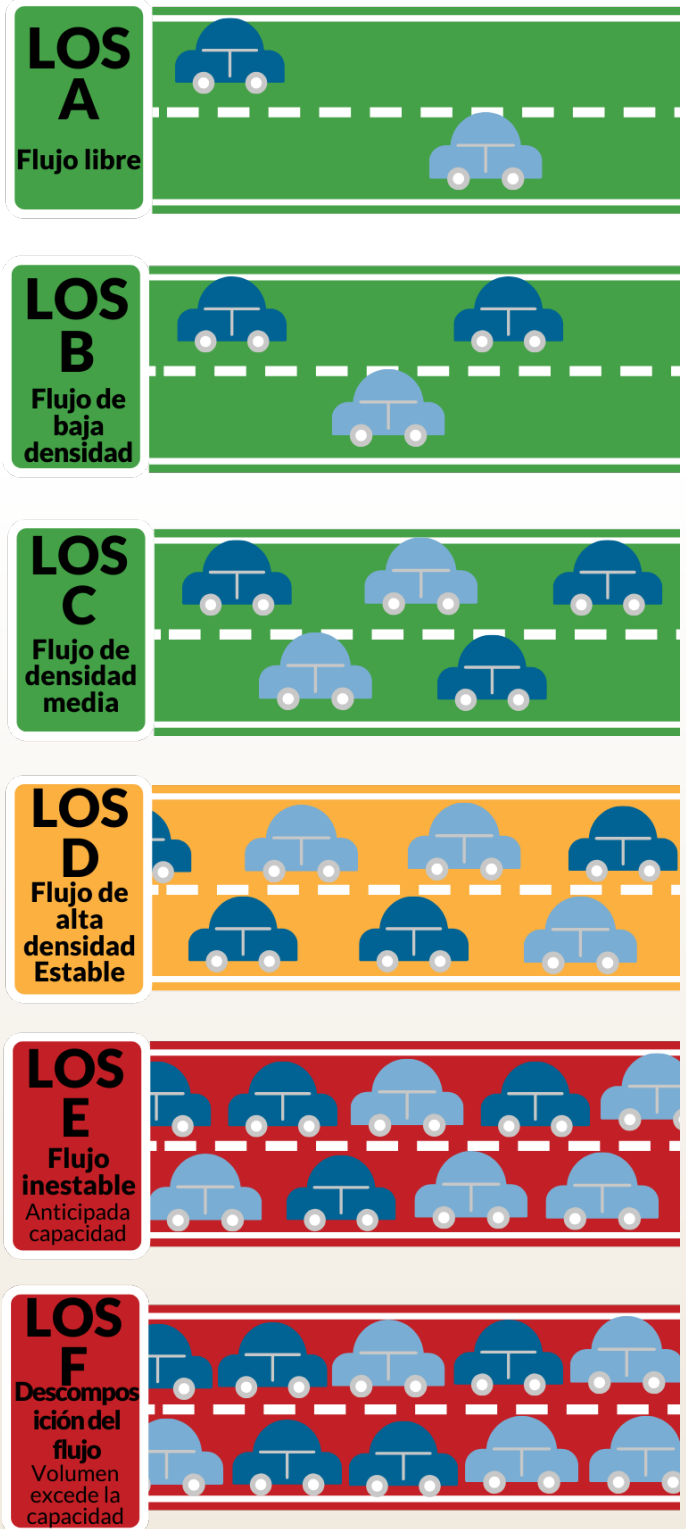
RECOPIACIÓN DE DATOS

Para comenzar el análisis de tráfico, se realizó un amplio esfuerzo de recopilación de datos. El equipo del proyecto hizo un inventario de los carriles existentes, las configuraciones de intersección, los dispositivos de control de tráfico de intersección y los límites de velocidad en toda el área de estudio del proyecto. Utilizando un conjunto de datos INRIX, el equipo reunió datos de velocidad y estudios de origen y destino basados en datos de Bluetooth recopilados de usuarios de dispositivos móviles en el corredor. Además, el equipo del proyecto analizó los datos de las fallas de los cinco años anteriores; volúmenes de tráfico históricos de la base de datos de conteo de tráfico SCDOT; y volúmenes de tráfico recién recolectados en cada intersección en el área de estudio. Juntos, estos datos se usaron para evaluar las operaciones del corredor para comprender la seguridad; tiempos de viaje, niveles de congestión y volúmenes de tráfico.

CONDICIONES EXISTENTES (VOLÚMENES, OPERACIONES, LOS)

El nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) es una métrica utilizada para determinar el rendimiento de una carretera o intersección en términos de congestión de tráfico y confiabilidad del tiempo de viaje. Según este análisis, el LOS actual a lo largo de US 278 es el peor (LOS E) que se dirige hacia el este desde el área de Bluffton hasta Hilton Head Island en la mañana y en la dirección opuesta, hacia el oeste hacia Bluffton, en la tarde hasta la noche (LOS D/MI). Este patrón es consistente con la congestión de la gran cantidad de personas que manejan desde tierra firme hasta la isla para ir a trabajar.

Después, el equipo del proyecto analizó las intersecciones a lo largo del corredor para evaluar qué intersecciones se beneficiarían de la mejora y cuáles podrían tener un efecto negativo en las operaciones de US 278 como corredor. De acuerdo con el análisis de intersección LOS, Squire Pope Road y Wild Horse Road/Spanish Wells Road operan significativamente peor durante las horas pico de la tarde (LOS F/D) que durante las horas pico de la mañana (LOS A/B). Este análisis indica que el corredor actualmente no puede manejar la cantidad de tráfico que usa US 278 y estas intersecciones se beneficiarían de modificaciones como parte de este proyecto de corredor.



CALIFICACIÓN DE NIVELES DE SERVICIO (LOS)

Aspectos destacados del informe preliminar de tráfico US 278 continuados



VOLÚMENES DE TRÁFICO FUTUROS (2025, 2045)

Como siguiente paso, el equipo del proyecto calculó los volúmenes de tráfico futuros en el corredor, preguntando cuántos vehículos se espera que usen este corredor en los años de planificación pronosticados de 2025 y 2045. Para calcular los volúmenes de tráfico futuros, los ingenieros de tráfico primero necesitaban determinar el tasa de crecimiento anual en vehículos que usarían el corredor. El equipo del proyecto utilizó los datos obtenidos por la Organización de Planificación Metropolitana local responsable de la planificación del transporte regional: el Estudio de transporte del área de las marismas (LATS, por sus siglas en inglés), es una práctica común usar modelos de planificación regional para determinar las tasas de crecimiento futuro, ya que estos modelos de planificación incorporan la población, el empleo y otros pronósticos demográficos a nivel regional. La tasa de crecimiento anual de 1.19% se aplicó a los volúmenes existentes para estimar el volumen futuro.



FUTURO SIN CONSTRUCCIÓN

Con el propósito de desarrollar una Declaración de propósito y necesidad (Purpose and Need Statement) para el proyecto propuesto, y para comprender completamente las condiciones de "no hacer nada" del corredor, se evaluó un escenario de "sin construir" para los años de planificación 2025 y 2045. Este análisis mostró que el aumento en los vehículos (basado en la aplicación de la tasa de crecimiento anual de 1.19%) resultaría en una menor LOS en las intersecciones US 278 de Squire Pope Road y Wild Horse Road/Spanish Wells Road. Además, también estimó que el US 278 operaría a un LOS (F) que fallaba durante la hora pico en ambas direcciones. A partir de este análisis, el equipo del proyecto concluyó que dos carriles en cada dirección no solucionarían adecuadamente el número proyectado de vehículos futuros en el corredor.



CONSTRUCCIÓN FUTURA

Durante este paso del análisis de tráfico, el equipo del proyecto se propuso determinar la cantidad de carriles que US 278 necesitaría para acomodar los volúmenes de tráfico futuros. El análisis de tráfico indica que un carril adicional en cada dirección sería suficiente para satisfacer las necesidades de movilidad de tráfico estimadas para 2045 de US 278.

Los ingenieros de tránsito evaluaron seis alternativas razonables asumiendo un carril adicional en cada dirección (un total de 3 carriles de circulación en cada dirección a lo largo del corredor). Cada una de las seis alternativas razonables tiene diferentes alineamientos para los nuevos puentes y también se analizaron con una opción de carril reversible. El concepto de un carril reversible (un solo carril que va en una dirección durante la hora pico de la mañana y se invierte para ir en la dirección opuesta durante la hora pico de la tarde) se incorporó al análisis como resultado de los comentarios públicos recibidos en el primer público reunión de información en otoño de 2018. Según el análisis, no había una alternativa clara preferida entre las seis alternativas razonables en términos de operaciones de tráfico y niveles de servicio. Las seis alternativas producen resultados igualmente aceptables.

Si bien las seis alternativas razonables funcionaron de manera similar a partir de un análisis de capacidad de seis carriles, el LOS de las intersecciones aún no era satisfactorio para el equipo del proyecto o el público que viajaba. En los últimos meses, el equipo del proyecto ha realizado estudios de tráfico adicionales para modificar los conceptos de diseño de intersección. El objetivo de este análisis es: mejorar las operaciones de tráfico en las intersecciones, apoyar la opinión del público con respecto a la conectividad y la capacidad de caminar más seguras, y reducir la huella general del proyecto. El equipo del proyecto espera recopilar y finalizar este análisis para presentar las configuraciones preferidas recomendadas de alineación e intersección que cumplen con los objetivos generales de movilidad del proyecto y reflejan los aportes de la comunidad.

SE PUEDE ENCONTRAR INFORMACIÓN ADICIONAL DEL PROYECTO EN EL SITIO WEB: WWW.SCDOT278CORRIDOR.COM

ACTUALIZACIÓN SOBRE EL PROYECTO

El equipo de proyecto de mejoras del Corredor US 278 continúa avanzando según lo previsto. Estamos comprometidos a continuar nuestros esfuerzos para ser lo más transparentes posible con las actualizaciones del proyecto durante este tiempo. Todavía anticipamos una audiencia pública a fines de este año, pero brindaremos actualizaciones sobre nuestro progreso a medida que estén disponibles.



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

EMAIL: info@scdot278corridor.com
FACEBOOK: [scdot278improvements](https://www.facebook.com/scdot278improvements)
TWITTER: [@scdot278](https://twitter.com/scdot278)

