



PREGUNTAS MÁS FRECUENTES ACERCA DE LA EXTENSIÓN SURESTE DE LA AUTOPISTA DEL TRIÁNGULO

UBICACIÓN DEL PROYECTO ■

¿Por qué es necesaria la Extensión Sureste?

El Sur del Condado de Wake y Johnston han experimentado un tremendo crecimiento el cuál se espera continúe en aumento. La Extensión Sureste de la Autopista del Triángulo, una carretera de cuota propuesta que abarca cerca de 30 millas al Sureste a través del Condado de Wake, incrementaría la capacidad global de la red de carreteras existentes de la región y desviaría la congestión del tráfico a caminos secundarios.

Una vez completada, la Extensión Sureste conectará comunidades en el Sur de las comunidades de Wake y Johnston y servirá de enlace entre las carreteras principales en esta área. Reducirá el congestionamiento en rutas de mucho tráfico como el Beltline de Raleigh (I-440), la I-40, la NC 42, la NC 55 y Ten Ten Road. Además completará el Circuito Exterior de la 540.

¿Qué rutas están siendo consideradas para el camino?

Varias rutas posibles, conocidas como alternativas, se identificarán y evaluarán durante este proceso. El estudio examinará no solamente la opción de una nueva construcción, sino también la posibilidad de ampliar las vías existentes.

Al inicio del proceso se están analizando alternativas preliminares para el estudio del proyecto, y solamente aquéllas que claramente cumplen con las necesidades del proyecto y pueden ser razonablemente implementadas son estudiadas a más detalle. Basados en la presente programación del proyecto, las rutas alternativas preliminares serán mostradas al público en el otoño del 2010.

Una carretera protegida de la Fase I de este proyecto, que va desde la Zona para Rebasar (Carretera de circunvalación) NC 55 en Holly Springs a la I-40 cerca de la línea del Condado Wake/Johnston, fue establecida por el NCDOT a mediados de los 90s bajo la Ley del Mapa Oficial de Carreteras de Transporte. Una carretera protegida conserva la posible ubicación de limitar el desarrollo de un nuevo camino. La Autoridad de Autopistas de Cuota evaluará esa carretera, así como otras rutas alternativas, durante el estudio. No existe carretera protegida para la Fase II.

¿Cómo se seleccionará una ruta?

La selección de ruta es un proceso de 3 pasos:

- 1. Ruta Recomendada:** La Autoridad de Autopistas de Cuota recomendará una ruta para la Extensión Sureste en el Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (EIS), un reporte preparado en cumplimiento del Acta Nacional de Política Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés). El Borrador del EIS, tentativamente programado para el 2012, evaluará los impactos ambientales potenciales del proyecto propuesto.
- 2. La Ruta Preferida:** La Autoridad de Autopistas de Cuota, en cooperación con la Administración Federal de Carreteras (FHWA), definirá la ruta preferida a partir de la publicación del Borrador del EIS y la consideración de comentarios de los organismos públicos del medio ambiente. La Ruta Preferida será incluida al final del EIS.
- 3. Ruta Seleccionada:** FHWA finalizará la selección de la ruta mediante la emisión de un Registro de Decisión (ROD), tentativamente programado para el 2013. En ese momento, la ruta para el proyecto se dará a conocer.



¿Cuál es la probabilidad de que la carretera protegida acabará siendo seleccionada para la implementación después del estudio ambiental?

Debido a que ha estado protegida del desarrollo residencial y comercial, la carretera protegida es un candidato fuerte para la selección final de la ruta; sin embargo, la ley federal requiere que se de la misma consideración a una gama de alternativas razonables en el área de estudio.

¿Dónde será proporcionada la facilidad de acceso a la caseta?

Los sitios de cruce proporcionarán acceso dentro y fuera de la instalación de la caseta. Estos lugares son identificados en el plan regional de transporte de largo alcance de la siguiente manera:

- NC 55 Carretera de Circunvalación (*Bypass*)
- Holly Springs Road (SR 1152)
- Bells Lake Road (SR 1386)
- US 401
- Old Stage Road (SR 1006)
- NC 50
- I-40/Clayton Carretera de circunvalación (*Bypass*)
- White Oak Road
- US 70
- Rock Quarry Road
- Auburn Knightdale Road
- Poole Road
- US 64 Carretera de circunvalación (*Bypass*)

¿Cuándo se tomará una decisión en cuáles cruces de camino habrá una caseta sobre el camino y en cuáles irán debajo del camino?

Estas decisiones son generalmente conocidas una vez que la ruta es seleccionada y los diseños son completados para la ruta seleccionada. Una evaluación inicial será incluida en el Borrador del EIS.

PROCESO DEL ESTUDIO ■

¿Habrá reuniones públicas durante el desarrollo del proyecto?

Habrá varios talleres públicos y audiencias públicas durante el estudio del proyecto, así como numerosas reuniones periódicamente con grupos más pequeños interesados. Las reuniones públicas serán anunciadas con anticipación y se llevarán a cabo en varias localidades en toda el área del estudio para brindar a los ciudadanos interesados la oportunidad de participar en el proceso de desarrollo del estudio.

¿Cuándo comenzará la construcción del camino?

No se ha determinado la fecha de construcción. La construcción no comenzará hasta que la Autoridad de Autopistas de Cuota complete su planeación ambiental y la viabilidad financiera, prevista para el 2014. Se prevé que el proyecto sería financiado en dos fases. El plazo estimado de construcción una vez que se consigan los fondos sería de 4 a 5 años para Fase I (entre NC 55 en Holly Springs y la I-40 cerca de la línea de Condado Wake/Johnston).

¿Cuánto costará el proyecto?

El costo del proyecto no se conoce aún y será determinado durante el proceso de desarrollo del proyecto.

The photos above depict various locations within the study area.

CASSETAS DE COBRO ■

¿El proyecto incluirá casetas de cobro?

La Autoridad de Autopistas de Cuota planea estudiar la viabilidad y los impactos de desarrollar la Extensión del Sureste como una carretera de peaje. La legislación actual requiere que las casetas sean retiradas cuando la deuda del proyecto sea pagada.

Existe un apoyo local para la inclusión de este proyecto en el plan de transporte global para la región, pero el financiamiento de una carretera tradicional no está actualmente incluido en los planes del estado y locales.

¿Por qué parte del Circuito Exterior de Raleigh está siendo convertido a peaje mientras que las secciones del Norte no?

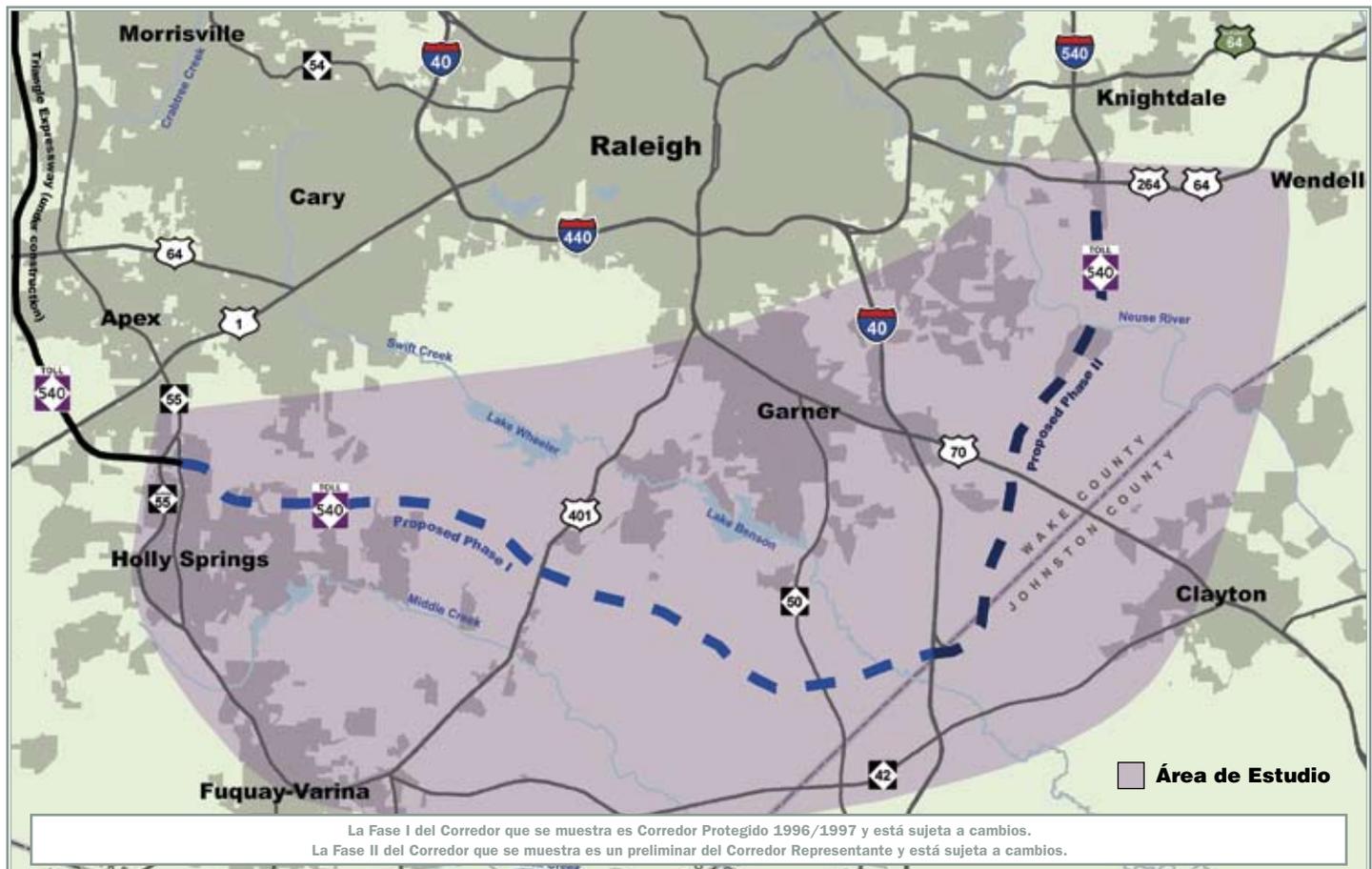
Las decisiones relativas al financiamiento de proyectos de transporte son hechas a nivel local por las organizaciones, en este caso de la Organización de Planeación de Capital del Área Metropolitana (CAMPO). En el 2005 CAMPO solicitó a la Autoridad de Autopistas de Cuota evaluar y construir las secciones restantes del Circuito Exterior de Raleigh (Las secciones Oeste, Sur y Este) con casetas de cobro (peaje).

El plan actual de transporte de largo alcance de CAMPO (*disponible en www.campo-us.org*) incluye convertir a peaje las secciones existentes del Circuito Exterior Norte de Raleigh para pagar las mejoras necesarias.

¿Cuánto costarán las casetas?

Aún no se han determinado los costos. Las tarifas serán basadas en un número de factores, incluyendo el costo del proyecto, la distancia viajada y el tipo de vehículo. Todos los ingresos procedentes de las casetas se usarán para cubrir el costo financiero, construcción, operación y mantenimiento de la carretera. El costo de casetas en instalaciones similares en todo el país actualmente es en un promedio de \$0.10 a \$0.20 por milla. La legislación actual requiere que las casetas se retiren una vez que se haya pagado el proyecto.

Mapa del Área de Estudio



Mapas detallados de la carretera protegida para la Fase I disponibles en: <http://www.ncturnpike.org/projects/southeast/documents.asp>.

¿Cómo serán recolectados el cobro de casetas?

El cobro de casetas será recolectado electrónicamente utilizando un sistema que ha sido implementado en la Autopista del Triángulo, el cual elimina la necesidad de pararse en las casetas de pago. El sistema utiliza radio frecuencia para leer la información de un transponder (radio emisor de señales) fijado al interior del parabrisas del vehículo, permitiendo que los peajes sean recolectados a una velocidad de carretera.

Los conductores que cuentan con un transponder pagan por adelantado y el sistema automáticamente descuenta el peaje cada vez que utilizan la carretera. Debido a que los transponders son la manera más eficiente de recolección de peaje, los conductores que opten por utilizarlos pueden pagar hasta un 35 por ciento menos que aquéllos que elijan no utilizar un transponder. Se tomará una fotografía de la placa de los automovilistas que no cuenten con un transponder y se les enviará una factura.

¿Habrá algún descuento en casetas para los residentes que viven al lado de la carretera?

No, no habrá descuento en las tarifas para los dueños de propiedades cercanas. Como se ha indicado anteriormente, habrá un descuento para clientes que opten por utilizar un transponder para el pago de casetas.

ADQUISICIÓN DE DERECHO DE PASO ■

¿Donde puedo obtener información sobre el procedimiento de adquisición del derecho de paso?

Información acerca de la adquisición del derecho de paso está disponible en 2 folletos publicados por el NCDOT en la página de Internet de La Autoridad de Autopistas de Cuota <http://www.ncturnpike.org/projects/southeast/documents.asp>

¿Podrían ser pagados daños y perjuicios al dueño de una propiedad que se encuentra en la carretera protegida si la Autoridad de Autopistas de Cuota ubica la autopista en una carretera diferente?

El dueño de la propiedad ha recibido una reducción fiscal por la propiedad reservada, por lo que no serían pagados daños bajo esta circunstancia.

¿Si el dueño de una propiedad en el corredor protegido necesita vender su propiedad antes de que se seleccione una ruta, cuál es el proceso que debería seguir para comprar la propiedad en el pasillo protegido?

En ciertos casos difíciles, la Autoridad de Autopistas de Cuota y la subdivisión de Derecho de Paso del NCDOT considerarán adquirir las propiedades en el corredor protegido antes de la selección final de una ruta.

¿Habrá una compensación por la depreciación del valor de las propiedades adyacentes al pasillo protegido?

No se ofrecerá ninguna compensación bajo estas circunstancias.

IMPACTOS DE RUIDO ■

¿Cómo están asociados los impactos de ruido con el análisis de la carretera planeada y cómo el NCDOT determina la necesidad de barreras de sonido?

Se llevará a cabo un análisis de impacto de ruido por todas las alternativas detalladas del estudio incluidas en el proyecto Borrador del EIS. Una vez que una alternativa sea seleccionada, se completará un análisis adicional de los impactos de ruido. Los impactos de ruido son determinados en función de las condiciones del lugar, la proximidad de las viviendas y otros establecimientos, y los volúmenes de tráfico.

Cuando los impactos de ruido están por encima de los niveles aceptables establecidos por las normas estándares federales o resultan en un incremento substancial de ruidos sobre condiciones actuales, el NCDOT evaluará la eficiencia y viabilidad de la instalación de barreras de sonido según su Política de Reducción del Ruido del Tráfico (<http://www.ncdot.org/doh/preconstruct/pe/ohe/noiseair/abatement.html>). El NCDOT está revisando actualmente comentarios públicos sobre su política de reducción del ruido y se anticipa a la adopción de cambios en la política de principios del 2011.