

MEJORAS A LA NC 42

Proyecto R-3410 del Plan Estatal de Mejoras al Transporte

Reunión pública | Condado Johnston | 10 de mayo de 2018

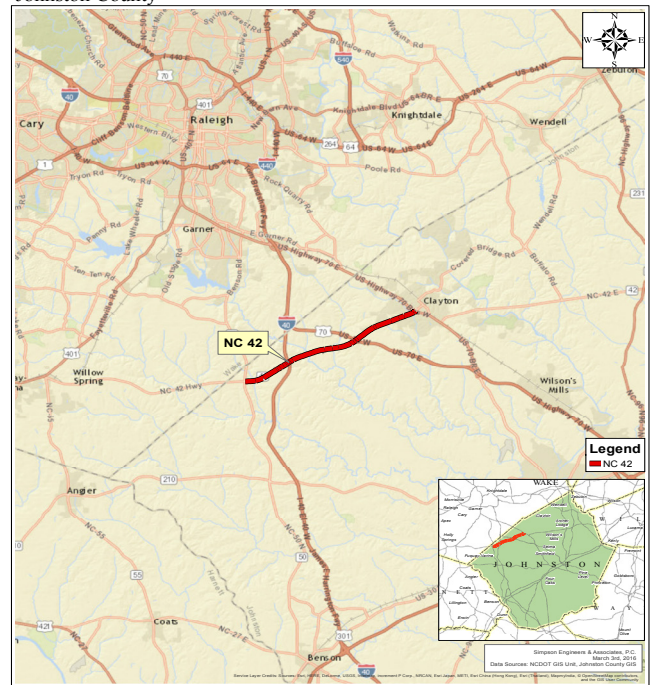
Bienvenidos a la reunión pública sobre las mejoras propuestas a un segmento de la NC 42 que abarca desde la NC 50 hasta la US 70 Business. Miembros del equipo del proyecto del NCDOT están presentes para ayudarle a analizar los mapas preliminares de diseño, responder a sus preguntas y escuchar sus comentarios.

¡Su opinión es importante! Sus comentarios, preguntas e inquietudes ayudan al equipo del proyecto a identificar temas que solamente los residentes, conductores y empresarios de la localidad podrían experimentar. Este paquete incluye una hoja de comentarios. Al llenarla, sus comentarios serán añadidos a la documentación del proyecto. Puede llenarla y dejarla aquí o llevarla a casa y enviarla más tarde por correo postal o por email. Favor de enviar sus comentarios antes del **25 de mayo de 2018**.

Descripción del proyecto

El NCDOT propone ampliar aproximadamente 8 millas de la NC 42, desde la NC 50 hasta la US 70 Business, en Clayton, para enfrentar los crecientes congestionamientos en el corredor. Las mejoras resultarán en una carretera de cuatro carriles dividida por una mediana con césped de 23 pies de ancho. Se añadirán carriles para doblar en muchas de las intersecciones con señalización que existen en el corredor. Se ha planeado construir instalaciones para peatones y ciclistas en el Poblado de Clayton, desde la US 70 Bypass hasta la US 70 Business. También se ha planeado construir una acera en el costado sur de la NC 42 y un sendero de asfalto de 10 pies de ancho para peatones y ciclistas en el costado norte.

Figure 1. STIP Project No. R - 3410
Johnston County



Cronograma del proyecto*

Verano de 2018	Completar los análisis y documentación ambientales
Invierno de 2021	Adquirir el derecho de vía y reubicar los servicios públicos
Otoño de 2022	Inician los trabajos de construcción
Verano de 2024	Terminan los trabajos de construcción

* Las fechas pueden cambiar

¿Por qué ampliar la NC 42?

El vertiginoso desarrollo en los alrededores de la NC 42 ha incrementado el volumen de tránsito en esta vía de dos carriles, con segmentos que registran hasta 22,000 vehículos por día (VPD). Se espera que para el año 2040 los volúmenes de tránsito se incrementen en un 55 por ciento con respecto a las cifras actuales.

En su estado actual, la carretera no podrá acomodar los altos volúmenes del futuro. Sin carriles adicionales los congestionamientos en el corredor, particularmente durante las horas pico matutinas y vespertinas, serán significativos. Para aliviar los congestionamientos actuales y acomodar el crecimiento vehicular proyectado, se requiere aumentar la capacidad vehicular.

Proceso de desarrollo del proyecto

En concordancia con la Ley Nacional de Política Ambiental, el NCDOT está preparando un documento ambiental que identificará los impactos potenciales de las mejoras propuestas a recursos naturales y culturales, hogares, negocios y otros elementos. Biólogos, arqueólogos, historiadores de arquitectura y planificadores han realizado investigaciones y estudios topográficos en el área del proyecto para identificar recursos naturales, culturales y comunitarios que podrían ser afectados por las mejoras propuestas. Estos recursos son tomados en consideración al desarrollar el diseño preliminar de la carretera y actualmente se llevan a cabo esfuerzos para minimizar los impactos.

El diseño preliminar de la carretera es desarrollado luego de que los volúmenes de tránsito actuales y futuros son analizados y los sitios y niveles de congestionamientos son identificados. El diseño preliminar es desarrollado para resolver dichos congestionamientos en el año 2040, denominado como el año de diseño del proyecto. El diseño preliminar también es utilizado para determinar los impactos potenciales del proyecto. Ese es el diseño que se presenta en la reunión de hoy. Conforme el proceso de desarrollo del proyecto avanza y se refina el diseño, los impactos deberán ser reducidos.

¿Cómo lucirá la carretera?

El diseño preliminar de la carretera que se presenta en la reunión pública de hoy fue desarrollado con el objetivo de minimizar los impactos a las propiedades y recursos adyacentes. El diseño cambia las dimensiones de un costado de la carretera al otro a lo largo del proyecto para “ajustarse mejor” y permitir a los ingenieros reducir los impactos que generaría si solamente se ampliara un costado de la carretera.

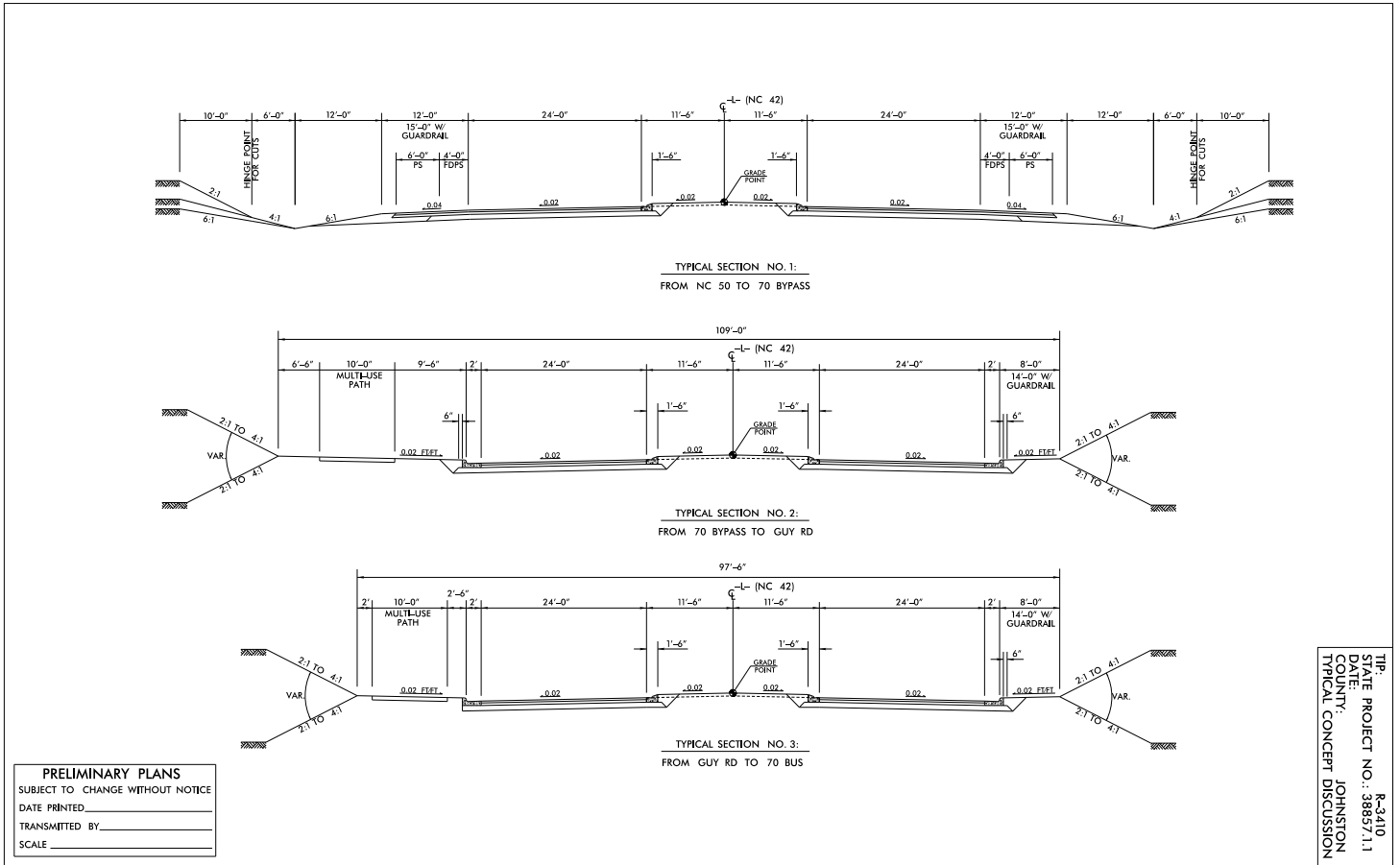
El derecho de vía existente sobre la NC 42 varía de 60 a 120 pies de ancho, dependiendo de su ubicación. Será necesario adquirir derecho de vía adicional en la mayoría del corredor para construir las mejoras propuestas. El derecho de vía final variará según su ubicación.

Las “secciones típicas” que se muestran en la página de enfrente son cortes detallados de los principales elementos de una carretera. Ilustran los elementos del proyecto de mejoras a la carretera. Se proponen tres secciones típicas para este proyecto, las cuales se describen más abajo. El costado izquierdo de las secciones típicas representa el costado norte de la carretera; el costado derecho representa el costado sur. Las tres secciones típicas comparten una mediana de 23 pies de ancho y dos carriles de 12 pies de ancho en cada dirección.

Desde la NC 50 hasta la US 70 Bypass: esta porción de la carretera tendrá un límite de velocidad de 55 mph, el más alto del corredor. Los acotamientos de 12 pies de ancho a los costados de los carriles brindarán una zona de recuperación la cual es adecuada para dicho límite de velocidad. Una zona de recuperación es un área sin obstáculos en la cual se puede circular y que permite a los conductores detenerse de manera segura o recuperar el control de un vehículo que se ha salido de la carretera. El derecho de vía de esta sección es variable, dependiendo de la topografía. El derecho de vía “típico” es de 150 pies. Diez pies de los acotamientos adyacentes a los carriles externos serán pavimentados. Desagües para recolectar agua de lluvia de la carretera serán ubicados después de los acotamientos en cada costado de la carretera.

Desde la US 70 Bypass hasta Guy Road: en esta sección el límite de velocidad bajará a 45 mph entre la US 70 Bypass y Guy Road. Se utilizarán cunetas y alcantarillado en vez de acotamientos para recolectar agua de lluvia. Se construirá un sendero asfaltado de 10 pies de ancho para peatones y ciclistas en el costado norte de la carretera y se dejará espacio para construir una acera tradicional en el acotamiento de 8 pies de ancho sobre el costado sur. Se propone además un área verde de 9.5 pies de ancho entre el sendero asfaltado y las cunetas y alcantarillado para brindar un colchón entre los usuarios del sendero y el tránsito que circulará a 45 mph. El derecho de vía propuesto será de aproximadamente 109 pies.

Desde Guy Road hasta la US 70 Business: en esta porción del proyecto el límite de velocidad bajará nuevamente a 35 mph al este de Guy Road, cerca del centro de Clayton. Se utilizarán cunetas y alcantarillado, pero el área verde entre la carretera y el sendero asfaltado se reduce a 2.5 pies, una medida común en áreas más urbanizadas. Al igual que en el área al oeste de Guy Road, se dejará espacio para construir una acera tradicional en el acotamiento del costado sur de la carretera. El derecho de vía más amplio de esta sección será de aproximadamente 97.5 pies.



¿Por qué construir una mediana?

Las medianas brindan varios beneficios. Disminuyen los retrasos al controlar los sitios donde se puede doblar a la izquierda. Estudios realizados por la Junta de Investigación del Transporte demuestran que las medianas ayudan a reducir la velocidad de los vehículos, previenen accidentes causados por vehículos que cruzan la carretera y reducen las distracciones generadas por las luces de los vehículos en sentido opuesto. (https://safety.fhwa.dot.gov/ped_bike/tools_solve/medians_brochure/)

Las medianas reducen costos, ya que ayudan a mantener la capacidad vehicular de la carretera y extienden la vida de las costosas mejoras a la misma.

Las medianas obligan a algunos conductores a dar una vuelta en U para alcanzar su destino. Se planea añadir espacio para dar vuelta en U en las intersecciones con señalización. Se planea añadir cortes a la mediana y espacios para dar vuelta en U en otros sitios para que los conductores no tengan que desviarse mucho para llegar a su destino.

Costo del proyecto

El costo del proyecto será actualizado conforme se afinen los diseños. Actualmente, el costo proyectado es el siguiente:

Planeación e ingeniería	\$1,000,000
Servicios públicos	\$1,763,000
Adquisición de derecho de vía	\$14,696,000
Construcción	\$48,701,000
Total	\$66,160,000

Impactos del proyecto

Los impactos que se resumen abajo se basan en el diseño preliminar de la carretera. Estos impactos deberán reducirse conforme se prepara el diseño final.

ELEMENTOS AMBIENTALES		IMPACTOS POTENCIALES
Reubicaciones ^{1,2}	Residenciales	14
	Comerciales	14
	No lucrativos	1
	Reubicaciones totales	29
Impacto desproporcionado a población minoritaria/de bajos ingresos		0
Propiedades históricas		1
Instalaciones comunitarias		2 ⁴
Receptores de ruido ³		164
Arrollos (pies lineales más 25 pies desde la orilla)		1,894
Humedales (acres)		0.96
Terrenos agrícolas fértiles (acres)		110
Especies protegidas (mejillones de agua fresca)		Sin resolver

NOTA: el proyecto propuesto no afectará recursos arqueológicos ni cuencas fluviales.

1. El número de reubicaciones de arriba es una proyección conservadora que contempla el peor escenario para cada alternativa. Se espera que el número de reubicaciones disminuya una vez se implementen medidas para evitarlas y minimizarlas durante el desarrollo del diseño final.
2. La construcción del sendero para usos múltiples reubicaría tres residencias y tres negocios adicionales en ambas alternativas.
3. Por receptores de ruido se entiende lugares en los cuales la actividad humana podría ser impactada por altos niveles de ruido.
4. Una pequeña parte del Centro de Operaciones del Poblado de Clayton será adquirida para el derecho de vía y las entradas serán reubicadas. Lo mismo ocurrirá con la Escuela Primaria West Clayton, por lo que su estacionamiento y sistema de circulación interna serán reevaluados.

Ruido por tránsito

Durante la planeación y diseño de proyectos carreteros, el NCDOT debe identificar los impactos que genera el ruido por tránsito, examinar medidas potenciales para aliviarlo, incorporar medidas razonables y viables para reducir el ruido y coordinar con funcionarios locales para brindar información útil en la planeación y el control del uso compatible del suelo.

El NCDOT realiza actualmente un análisis preliminar de ruido para este proyecto y preparará un Reporte de Ruido por Tránsito inicial. Como parte de las actividades relacionadas con el diseño final del proyecto, se realizarán estudios de ruido adicionales para identificar la ubicación de las barreras contra el ruido recomendadas.

Una vez las ubicaciones de las barreras contra el ruido recomendadas sean identificadas durante el diseño final, se pedirá a todos los propietarios e inquilinos que puedan beneficiarse por una barrera que voten sobre la misma. En ese momento, el NCDOT contactará a propietarios e inquilinos elegibles para votar para explicarles el proceso de votación y sobre qué deberán votar. Solo se construirán aquellas barreras contra el ruido recomendadas que sean aprobadas durante el proceso de votación.

Un importante concepto, el cual es parte de las regulaciones federales y de la Política de Ruido por Tránsito del NCDOT, es la Fecha de Conocimiento Público, que estipula cuándo el NCDOT es y no es responsable de proporcionar medidas para aliviar el ruido. La Fecha de Conocimiento Público de la ubicación y de los impactos por ruido potenciales de este proyecto será la fecha de Exclusión Categórica (la documentación ambiental oficial del proyecto), que debe estar lista para el verano de 2018. El NCDOT no será responsable de evaluar o implementar barreras contra el ruido para proteger terrenos desarrollados que no cuenten con permisos de construcción previos a la Fecha de Conocimiento Público.

El NCDOT promueve el uso de la autoridad de los gobiernos locales para regular el desarrollo, la planeación, el diseño y la construcción en terrenos de manera que los impactos por el ruido sean minimizados.

¿Qué sigue?

Cuando el periodo para formular comentarios termine el 25 de mayo de 2018, todos los comentarios serán analizados y discutidos por el equipo de ingenieros y planificadores del proyecto. Serán documentados los cambios potenciales al diseño preliminar de la carretera que resulten de los comentarios del público. El diseño preliminar de la carretera, el documento ambiental aprobado, los compromisos ambientales y los cambios al diseño serán combinados en un paquete que servirá de guía para el diseño final de la carretera.

Actualmente se realizan levantamientos topográficos detallados y de los límites de las propiedades (es posible que haya notado “paneles” en el suelo que sirven como puntos de control para realizar mapas aéreos). Una vez terminados, estos levantamientos precisos serán utilizados para preparar el diseño final de la carretera. Un diseño final incluye la reubicación de servicios públicos, estructuras para el control de agua de lluvia, puentes y alcantarillas, marcas en el pavimento y otros elementos carreteros.

¿Qué es un proceso tipo Diseño-Construcción?

Las mejoras a la NC 42 serán realizadas mediante un proceso llamado Diseño-Construcción (DC). Se trata de un método que de ordinario acelera la construcción de los proyectos, haciendo más corta la duración de los mismos. Se trata de un método alternativo al proceso tradicional en fases múltiples, que implica diseñar-concursar-construir, el cual otorga un contrato a un equipo de DC para que se encargue del diseño y de la construcción del mismo. El equipo de DC es responsable de completar los diseños para servicios públicos, derecho de vía y carretera, así como de construirlos. Contar con ingenieros de diseño trabajando de cerca con los constructores permite mayor flexibilidad en el diseño, selección de materiales y métodos de construcción. A través del proceso DC, se aplican más fácilmente métodos innovadores y se puede construir en varias fases al mismo tiempo. Por ejemplo, se puede comenzar a construir una sección de la carretera al mismo tiempo que se reubican los servicios públicos en otra.

¿Qué ocurre si debo vender parte de mi propiedad o reubicarme?

Una vez se hayan tomado las decisiones sobre el diseño final, los límites del derecho de vía propuestos serán marcados en el campo. Si su propiedad se ubica dentro del derecho de vía propuesto, un agente especializado en derecho de vía se pondrá en contacto con usted. El agente le explicará los planes, le informará de qué manera se verá afectada su propiedad y le hará saber sus derechos como propietario.

Si el derecho de vía requerido es permanente, especialistas en bienes raíces evaluarán y valorizarán su propiedad. Dichas evaluaciones y valorizaciones serán analizadas para que estén completas y sean correctas antes de que el agente especializado en derecho de vía le presente una oferta de compra por escrito. La compensación ofrecida a usted estará en concordancia con el más alto valor del mercado.

El Departamento de Transporte debe: 1) tratar a todos los propietarios e inquilinos equitativamente, 2) explicar al propietario todos sus derechos, 3) pagar una compensación justa a cambio de la propiedad y 4) brindar asistencia para la reubicación.

Si usted tiene que mudarse, es decir, si su residencia o negocio es adquirido como parte del proyecto, existe asistencia adicional a manera de asesoría y compensación. También recibirá asistencia para ubicar una vivienda o establecimiento comercial similar, sobre los procedimientos de mudanza y ayuda para la mudanza. Es posible que sus gastos de mudanza sean cubiertos. También existe compensación monetaria adicional para ayudar a los propietarios a enfrentar incrementos en tasas hipotecarias, incremento del valor de un hogar comparable, gastos de cierre, etcétera. Existe un programa similar para brindar asistencia a los propietarios de negocios.

Otros proyectos en el área

Se han planeado otros tres proyectos en el área de la NC 42:

- El Proyecto STIP No. I-4739 mejorará el intercambio de la I-40 con la NC 42 y añadirá acceso a la I-40 desde Cleveland Road construyendo lo que se conoce como un intercambio colector-distribuidor
- El Proyecto STIP No. I-5111 ampliará la I-40 desde la I-440 en Raleigh hasta la NC 42. Puede encontrar información sobre los proyectos I-4739 e I-5111, incluyendo información de contacto, visitando <https://www.ncdot.gov/projects/i40nc42/>
- El Proyecto R-3825B ampliará la NC 42 desde el este de Glen Laurel Road hasta Buffalo Road. La adquisición del derecho de vía está en marcha. Los trabajos de construcción comienzan en 2019.
Contacto: Gary Lovering, 919-707-6271

Contáctenos

Ing. Matt Clarke
División 4 del NCDOT
PO Box 3165
Wilson, NC 27895
Email: wmclarke@ncdot.gov
Teléfono: 252.640.6419

Leza Wright Mundt
Simpson Engineers & Associates
5640 Dillard Drive, Suite 200
Cary, NC 27518
Email: lmundt@simpsonengr.com
Teléfono: 919.852.0468

Puede encontrar información adicional sobre el proyecto, incluyendo los mapas de la reunión de hoy, visitando los sitios de Internet:

<https://www.ncdot.gov/projects/nc42widening/> o <https://www.ncdot.gov/projects/publicmeetings/>