## NECESIDAD Y PROPÓSITO DEL PROYECTO PRELIMINAR

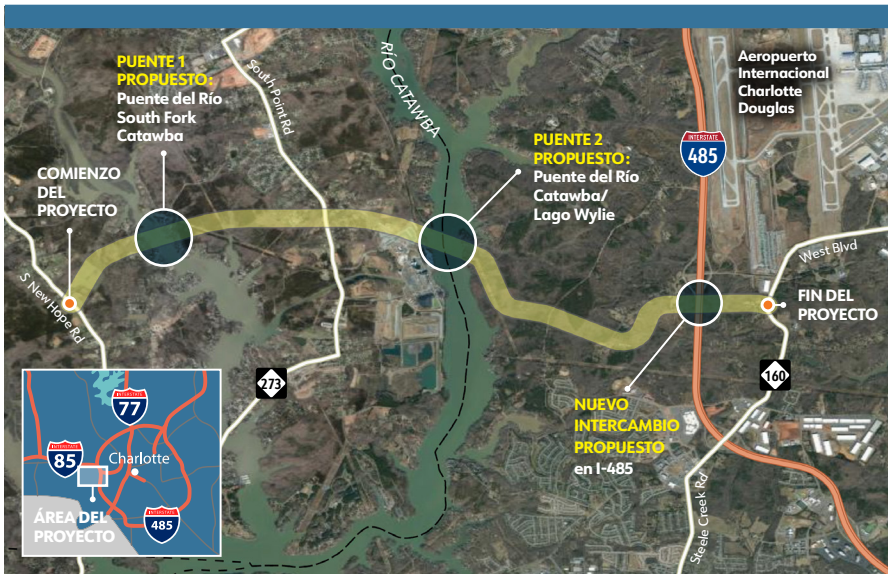
El río Catawba crea una barrera entre el oeste del condado de Mecklenburg (NC), el sureste del condado de Gaston (NC) y el noreste del condado de York (SC). Teniendo en cuenta las deficiencias de transporte existentes y la cantidad de desarrollo futuro planificado en la región, existe una necesidad significativa de abordar la congestión, aumentar las opciones de movilidad, mejorar la vitalidad y resistencia de la red de transporte regional y mejorar los estándares de calidad de vida (p. Ej., Reducción tiempo de viaje).

El propósito de Catawba Crossings es mejorar la movilidad dentro y entre los condados de Gaston, Mecklenburg y York al proporcionar una conexión adicional sobre el río Catawba de una manera ambientalmente sensible que establezca acceso directo a otras instalaciones de transporte regional, incluido Charlotte Douglas (CLT) Aeropuerto Internacional.

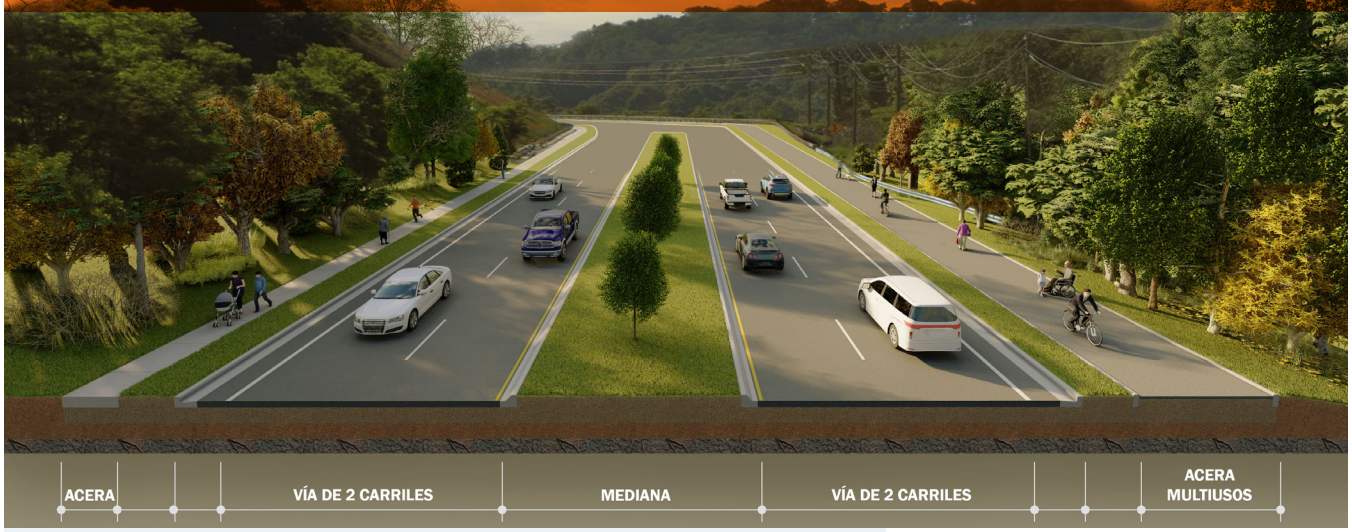
## DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto Catawba Crossings propone una nueva carretera de alineación entre NC 279 (S. New Hope Road) en el sureste del condado de Gaston hasta NC 160 (Steele Creek Road) en el oeste del condado de Mecklenburg. La carretera propuesta incluiría nuevos puentes sobre el río South Fork Catawba y el río Catawba. El proyecto propuesto también incluiría un intercambio con la I-485 al sur del intercambio existente de West Boulevard en el condado de Mecklenburg.

Los patrocinadores del proyecto están realizando un estudio para evaluar la viabilidad de la carretera propuesta. Este estudio de viabilidad es una herramienta de planificación temprana para generar estimaciones de costos, identificar limitaciones y oportunidades y evaluar las necesidades de permisos. No es un estudio exhaustivo de planificación y diseño. La Organización de Planificación Metropolitana de Gaston-Cleveland-Lincoln (GCLMPO) es la agencia de planificación líder que produce este estudio. Con base en el análisis de tráfico realizado para respaldar este estudio de viabilidad, Catawba Crossings es recomendado como un bulevar de cuatro carriles, excepto el puente del río Catawba, que se recomienda que tenga seis carriles para acomodar los volúmenes de tráfico proyectados en el futuro. Un bulevar generalmente incluye una mediana árboles y vegetación a lo largo de la calzada, así como instalaciones para bicicletas y peatones (consulte las secciones típicas en las páginas siguientes).



BULEVAR PROPUESTO, SECCIÓN TÍPICA DE BORDILLO Y DESAGÜE PARA VÍA DE CUATRO CARRILES




# APORTE PÚBLICO

La GCLMPO recopiló más de 500 comentarios escritos y recibió casi 1200 respuestas a través de una encuesta en línea como parte de la oportunidad virtual de comentarios públicos entre el 6 de enero y el 4 de febrero de 2021. La encuesta recopiló comentarios sobre las condiciones actuales, el comportamiento y las experiencias de los viajeros, las necesidades de transporte y las comodidades potenciales que se considerarán parte del proyecto. Según la encuesta, las tres principales prioridades de transporte son:

1. Reducción de la congestión del tráfico
2. Conectividad mejorada
3. Tiempos de viaje más confiables

Cada comentario fue revisado y organizado en base a un tema. Se identificaron seis temas principales de comentarios:

- Necesidad del proyecto
- Modos de transporte (es decir, viajero diario, bicicleta y peatón, tránsito)
- Impactos potenciales
- Consideraciones de diseño
- Mejorar los existentes
- Calendario

Revise el "Resumen de la Oportunidad de Comentarios Públicos Virtuales y las Respuestas a los Comentarios" **aquí**.

## Alineación del Corredor Catawba Crossings

La alineación de Catawba Crossings es el producto de décadas de esfuerzos de planificación de transporte locales, regionales y estatales. El Corredor de Estudio del Proyecto de aproximadamente 6.5 millas se basa en la anterior Alternativa Preferida del Conector Este-Oeste de Gaston (es decir, la Alternativa de Estudio Detallado 9) y otros estudios de factibilidad de NCDOT más recientes. El estudio de viabilidad de Catawba Crossings no evaluará una nueva alineación ni mejorará las alternativas existentes. Sin embargo, es probable que se requiera un análisis completo de alternativas más adelante como parte del proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) a medida que avanza el Proyecto Catawba Crossings.

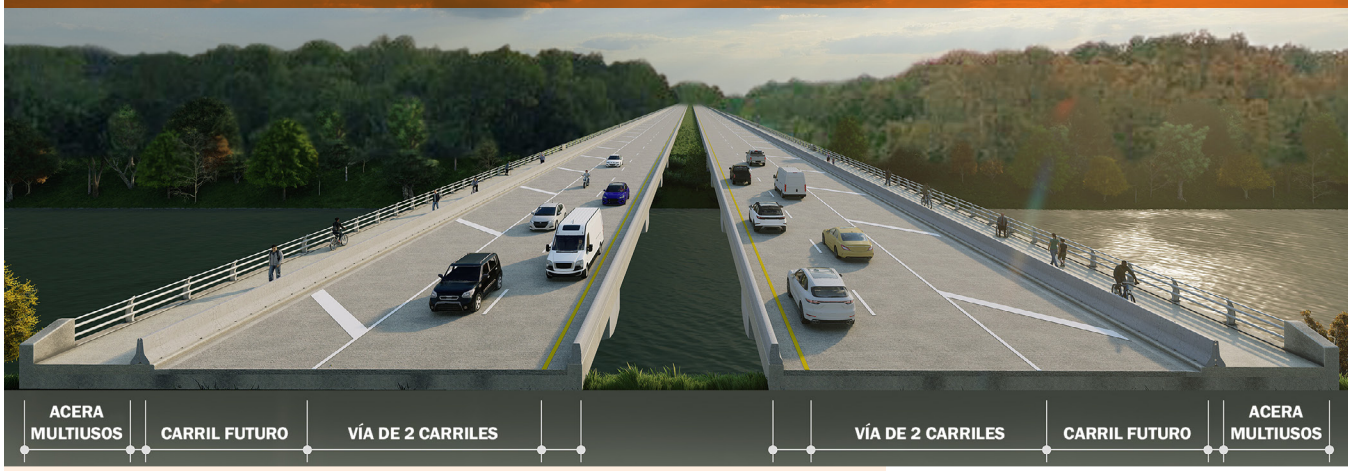
Revise el "Memorando de Análisis de Alternativas" **aquí**.

# ¡CONTÁCTENOS!

**Gerente de Proyecto GCLMPO**
Randi Gates, AICP
randig@cityofgastonia.com
(704) 854-6604

**Gerente de Proyectos Consultora**
Adam Archual | Gannett Fleming, Inc.
aarchual@gfnet.com
(984) 389-2398

**SECCIÓN TÍPICA DEL FUTURO PUENTE DE SEIS CARRILES PROPUESTO PARA EL RÍO CATAWBA**




# ANÁLISIS DE TRÁFICO

Se realizaron análisis de capacidad de tráfico para comparar escenarios de tráfico del año futuro (2045), uno en el que se construye el Proyecto Cruces de Catawba (escenario de construcción) y otro en el que no se construye (escenario de no construcción). Según estos análisis, al proporcionar un cruce adicional del río Catawba entre NC 279 en el condado de Gaston y NC 160 en el condado de Mecklenburg, se espera que el proyecto:

- **Reducir el tiempo de viaje** de los viajeros que viajan entre el sur del condado de Gaston, el norte del condado de York y la I-485 en el condado de Mecklenburg durante las horas pico AM y PM. Según los análisis de tráfico para este Proyecto, los viajeros que viajan entre NC 279 e I-485 podrían ahorrar hasta 24 minutos con el Proyecto en funcionamiento en el año futuro (2045).
- **Mejorar la resistencia del corredor US 29/74** dentro del área de estudio al disminuir los volúmenes de tráfico y mejorar las operaciones de tráfico a lo largo del corredor.
- **Reducir la congestión** dentro del área de estudio al reducir las demoras en las intersecciones del área de estudio a lo largo de US 29/74, NC 160, N Main Street y NC 273 al norte del corredor Catawba Crossings.
- **Aumentar las opciones de movilidad** proporcionando una ruta alternativa entre el sur de Gaston, el norte del condado de York y el condado de Mecklenburg.
- **Reducir la frecuencia de choques** al reducir el volumen de tráfico a lo largo de partes de US 29/74, I-85 y NC 273 al norte del corredor Catawba Crossings.

Revise el "Memorando Técnico de Transporte" del proyecto **aquí**.

## Análisis de Costo-Beneficio

Se preparó un Análisis de Costo-Beneficio (BCA) para el Proyecto de Cruces de Catawba que es consistente con las pautas del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) para aplicaciones a programas de financiamiento federal. La BCA generó una relación costo-beneficio (BCR) que se puede utilizar para medir el impacto esperado que podría resultar de la inversión en infraestructura. El BCR se calcula dividiendo los beneficios totales del proyecto por los costos. Otra medida utilizada para comprender el rendimiento general de la inversión es el valor actual neto (VAN), que se calcula restando el valor presente de todos los costos del valor presente de todos los beneficios. Para este estudio de viabilidad, los costos y beneficios se descuentan para compararlos con una medición común del año base. En general, un BCR mayor que 1.0 y un VPN mayor que $ 0 significa que los beneficios del proyecto superan los costos del proyecto. Cuanto mayor sea el BCR y el VPN, mayores serán los beneficios esperados de un proyecto. Como lo demuestra la BCA, el Proyecto aportará beneficios sustanciales a la región.

Revise el BCA detallado **aquí**.

| RELACIÓN COSTO-BENEFICIO Y RESUMEN DEL VALOR ACTUAL NETO | | |
|---|---|---|
| | Sin Descuento | Descuento de 7% |
| Beneficios | $1,340,371,857 | $412,952,408 |
| Costos | -$296,712,837 | -$172,757.901 |
| BCR | 4.52 | 2.39 |
| Valor Actual Neto | $1,043,659,020 | $240,194,508 |

## Evaluación Ambiental

Se revisaron los impactos ambientales potenciales para el corredor del proyecto y la huella del diseño conceptual para determinar los requisitos de permisos probables y evaluar si existen problemas ambientales conocidos que requieran atención especial. Esta selección se basó en el análisis de escritorio y las aportaciones del público, las partes interesadas y las agencias reguladoras y de recursos. Las principales consideraciones ambientales incluyen los impactos de arroyos y humedales, impactos en la calidad del aire y el agua, áreas de peligro de inundación y posibles reubicaciones. A medida que avanza el diseño del proyecto, los impactos se analizarán más a fondo a través del proceso de la NEPA en consulta con las agencias reguladoras y de recursos apropiadas.

Revise el proyecto "Evaluación Ambiental" con más detalle **aquí**.

## ¡Queremos Sus Comentarios!

Este estudio está considerando cuidadosamente las necesidades de transporte en el contexto de las metas y prioridades locales y regionales. Sus conocimientos sobre las necesidades de transporte a corto y largo plazo de la comunidad local son invaluables y agradecemos sus comentarios. El equipo del proyecto considerará cuidadosamente todos los comentarios recibidos y evaluará si pueden incorporarse al diseño conceptual del proyecto.

## MANTENTE CONECTADO

El equipo del proyecto hará anuncios sobre el proyecto y los eventos de participación pública a través de las redes sociales y el sitio web del proyecto:
**www.catawbacrossings.com**

Únase a la lista de correo electrónico de Catawba Crossings para recibir actualizaciones del equipo del proyecto en su bandeja de entrada:
**info@catawbacrossings.com**

## PRÓXIMOS PASOS

Se espera que el estudio de viabilidad de Catawba Crossings se complete en el verano de 2022. Después de la aprobación, la GCLMPO decidirá si Catawba Crossings se enviará a NCDOT a través del proceso de Priorización, el proceso mediante el cual NCDOT evalúa los proyectos de transporte propuestos en el estado y determina cuáles se incluirán en el programa de mejora del transporte estatal de 10 años (STIP). Se espera que la próxima oportunidad de priorización comience en 2023. Si Catawba Crossings obtiene una buena puntuación en el proceso de priorización, podría programarse en el STIP 2026-2035. El proyecto se evaluaría completamente de acuerdo con la NEPA y todas las regulaciones federales y estatales aplicables durante la fase preliminar de ingeniería. Generalmente, los nuevos proyectos agregados al STIP se programan hacia el final del horizonte de planificación, en este caso más cerca del 2035. En tal escenario, si se autorizaran los fondos para la construcción de Catawba Crossings en el año fiscal 2035, por ejemplo, aproximadamente tres serían la duración de la construcción y resultaría en la apertura del proyecto al tráfico en 2038. (Este es un cronograma hipotético para ilustrar un escenario de entrega potencial). La GCLMPO está evaluando otras opciones posibles de financiación, incluidas las subvenciones federales para transporte, las opciones de financiación legislativa local y las opciones de financiación no tradicionales.

Lea mas sobre la "Evaluación de Financiamiento" del proyecto **aquí**.

CICLO DE VIDA DEL PROYECTO CATAWBA CROSSINGS