

ESTUDIO del CORREDOR U.S. 401

Condado Wake / Fuquay-Varina
Condado Harnett / Lillington



Fase 2: Verano/Otoño 2021

Solicitamos comentarios sobre los conceptos de diseño

El estudio incluye aproximadamente 19 millas del Corredor U.S. 401, desde Banks Road, en el Condado Wake, cruzando por el poblado de Fuquay-Varina, hasta la intersección de la N.C. 201 con la U.S. 421, en el poblado de Lillington, en el Condado Harnett; y aproximadamente siete millas de la Futura U.S. 401 propuesta.



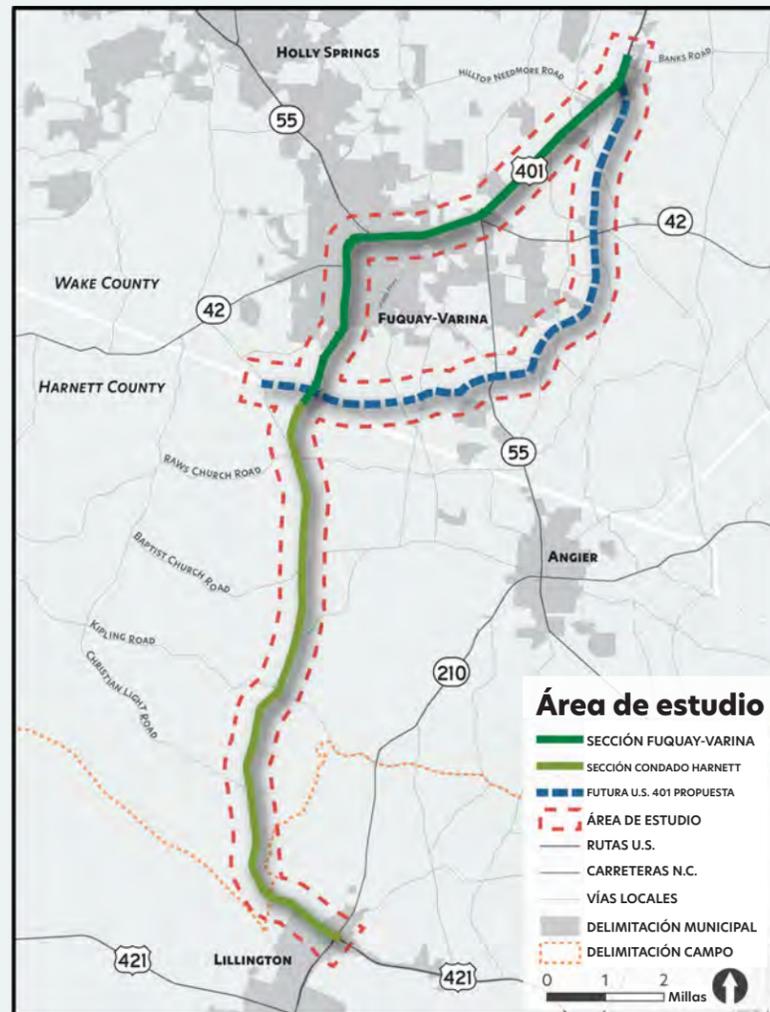
Esta fase compartirá los resultados de la Fase 1 y presentará las posibles opciones de alineación. Las opciones de alineación presentadas en este documento se basan en previos comentarios del público, varios análisis técnicos, políticas y planes locales, y toman en cuenta las limitaciones, incluidas las propiedades existentes, ferrocarriles, activos comunitarios (escuelas, cementerios, etc.), propiedades históricas, tierras agrícolas protegidas y características ambientales (humedales, arroyos y cuencas hidrográficas protegidas). Cada opción de alineación tiene compensaciones a considerar, lo que requiere la retroalimentación del público para ayudar a identificar prioridades entre los elementos de las opciones de alineación a fin de desarrollar las recomendaciones del estudio.

Visión del estudio

Los esfuerzos de participación pública de la Fase 1 tuvieron lugar en marzo y abril de 2021, e incluyeron oportunidades para que la comunidad tuviera influencia en el desarrollo de la la visión del estudio, que ha guiado el estudio avanzando.

Durante esa fase hubo más de **60 participantes en reuniones públicas virtuales** y más de **1,100 participantes en encuestas en línea**. Los resultados de las actividades de participación pública han sido resumidos y se pueden encontrar en el sitio web del proyecto. Esta es la declaración de visión para el estudio:

El Estudio del Corredor U.S. 401 brindará un marco multimodal para albergar crecimiento y desarrollo a través de condiciones de traslado seguras y accesibles, apoyando el desarrollo económico y conservando el aspecto rural y la habitabilidad del área.



Cronograma "anticipado" de mejoras al Corredor U.S. 401

Planeación	Programación/ Financiamiento	Desarrollo del proyecto	Diseño	Adquisición de propiedades	Construcción	Mantenimiento
------------	---------------------------------	----------------------------	--------	-------------------------------	--------------	---------------



Cronograma del estudio



¡QUEREMOS SUS COMENTARIOS!

Vea los materiales del estudio y responda la encuesta antes del 24 de septiembre:

www.US401CorridorStudy.com

O envíe "CorredorUS401" al 73224

ESTUDIO del CORREDOR U.S. 401

Condado Wake / Fuquay-Varina
Condado Harnett / Lillington



US401CorridorStudy@publicinput.com



1-855-925-2801 / Código: 8961



@NCCapitalAreaMPO

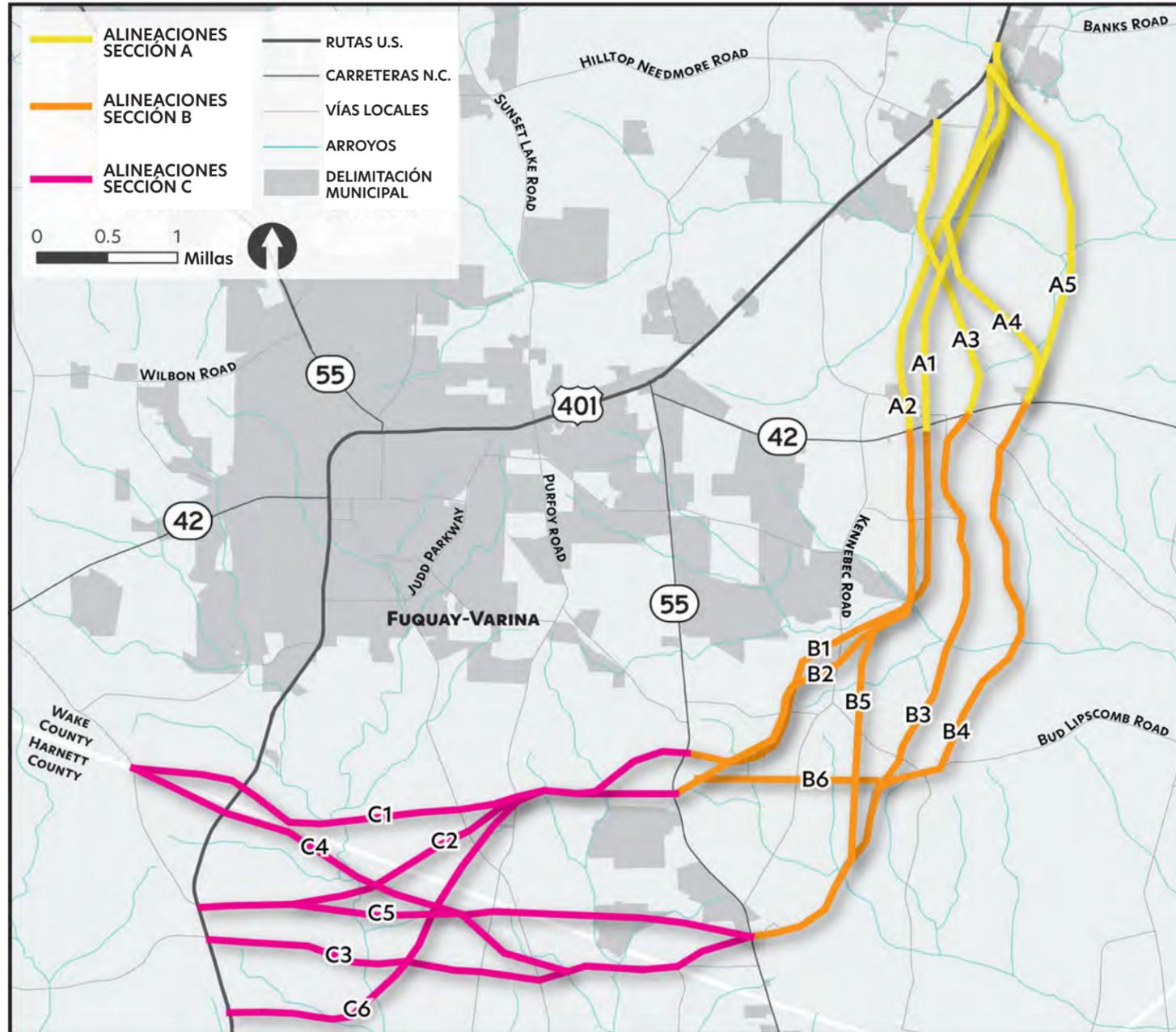


@CapitalAreaMPO



Futura U.S. 401

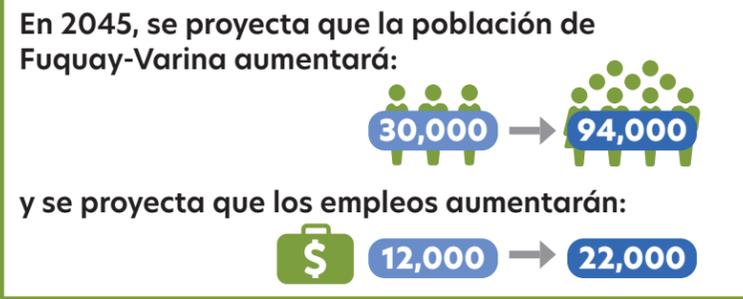
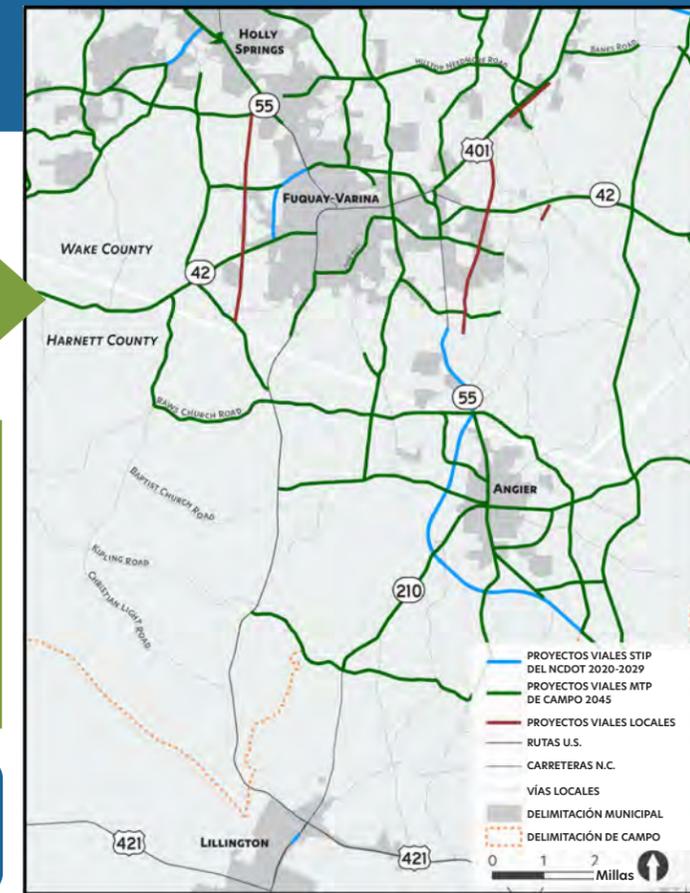
A continuación se muestra la Futura U.S. 401 propuesta, dividida en tres secciones diferentes denominadas A, B y C, cada una con posibles opciones de alineación que podrían utilizarse para desarrollar la ruta recomendada. La Tabla 1: Compensaciones de alineación de la Futura U.S. 401, muestra los beneficios y desafíos para cada opción de alineación que se muestra en el mapa. Tenga en cuenta que estas opciones no son definitivas y que pueden cambiar a medida que se analizan las opciones de alineación y se reciben los comentarios del público.



Se recomienda que el concepto de diseño de la Futura U.S. 401 sea una carretera de cuatro carriles con un sendero de usos múltiples, en uno o ambos lados de la vía, para dar cabida a peatones y ciclistas. A continuación se muestra un ejemplo.



Por qué se necesita la Futura U.S. 401 - el modelo de demanda futura de traslados muestra que incluso después de la ampliación Old Stage Rd y Lake Wheeler Rd y otras mejoras en los alrededores, esta vía será requerida para servir áreas de alto crecimiento y mantener la viabilidad en el sur y oeste de Fuquay-Varina. Este mapa muestra todos los proyectos locales, del condado y estatales del área contemplados para los próximos 25 años.



A continuación se muestran los beneficios y desafíos de cada opción de alineación. Para más información, visite el sitio web del estudio.

Tabla 1: Compensaciones de alineación de la Futura U.S. 401

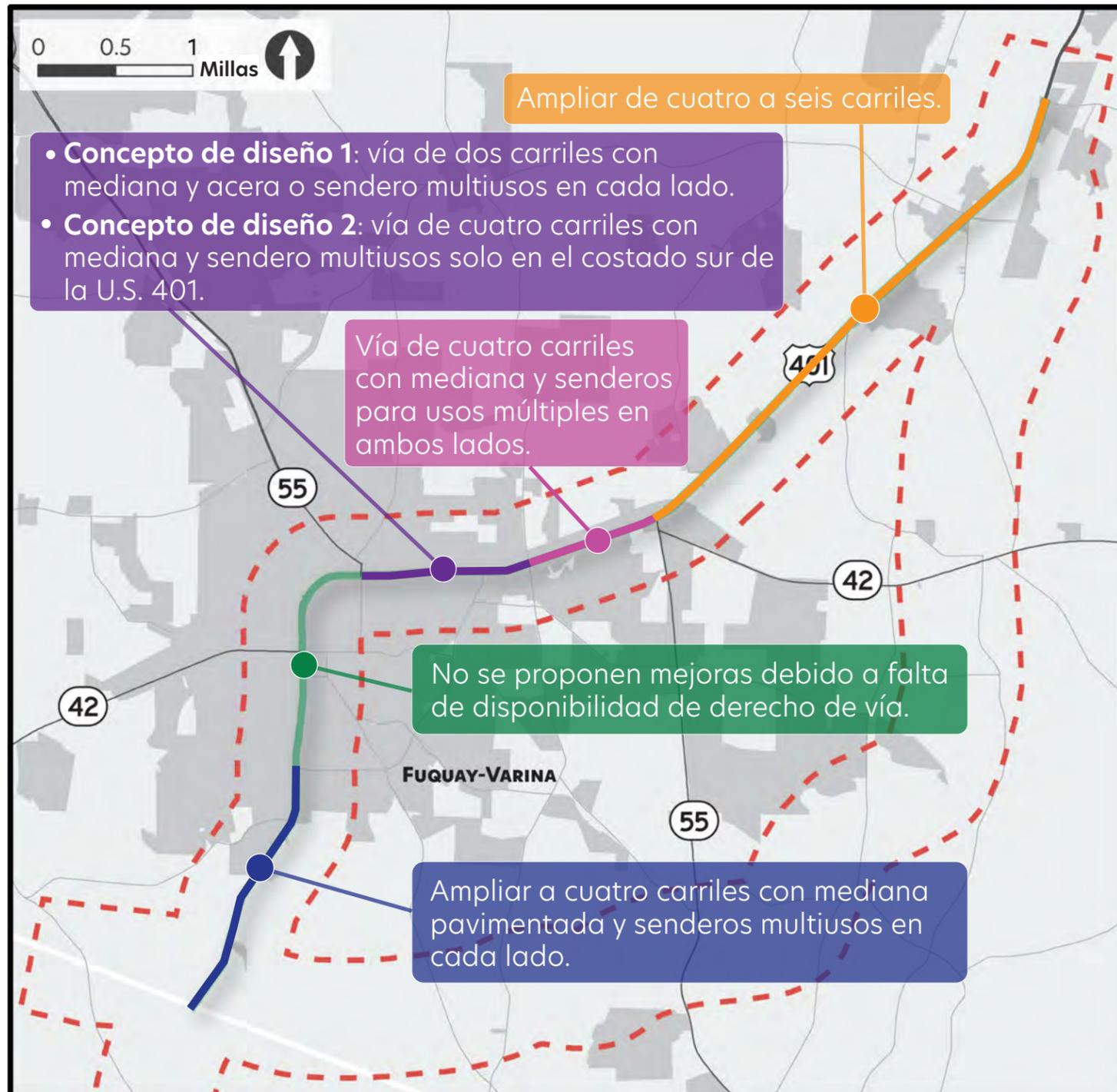
	Menos	Más	
Sección A			
Propiedades impactadas	A2, A4	A1, A3	A5
Tierra agrícola impactada	A3, A5	A2	A1, A4
Impactos ambientales	A3	A2	A1, A4, A5
Costo del proyecto	A2, A3		A1, A4, A5
Sección B			
Propiedades impactadas	B1, B6	B2, B4	B3, B5
Tierra agrícola impactada	B2, B4, B5, B6	B3	B1
Impactos ambientales	B2, B3	B1, B5	B4, B6
Costo del proyecto	B1, B2, B3	B5	B4, B6
Sección C			
Propiedades impactadas	C1, C2, C6		C3, C4, C5
Tierra agrícola impactada	C6	C4, C5	C1, C2, C3
Impactos ambientales	C2, C3	C5	C1, C4, C6
Costo del proyecto	C2	C1, C3, C6	C4, C5

U.S. 401 en el Condado Wake

Esta sección del área de estudio incluye la actual U.S. 401 en el Condado Wake. El mapa a continuación muestra las mejoras propuestas en diferentes ubicaciones a lo largo de esta sección de la U.S. 401. A la derecha hay cortes transversales de cómo podrían verse estas mejoras.

Entre Judd Parkway y Ennis Street hay dos posibles conceptos de diseño. Las compensaciones de beneficios y desafíos entre estos dos conceptos de diseño también se pueden encontrar a la derecha.

Para obtener más información sobre estas mejoras, visite el sitio web del estudio.



Ampliar Banks Road hasta la N.C. 55 de cuatro carriles a seis carriles

Esta propuesta de mejora se basa en las recomendaciones desarrolladas para el Plan Metropolitano de Transporte de CAMPO (MTP).v



N.C. 55 a Judd Parkway como vía de cuatro carriles con mediana y senderos para usos múltiples



Conceptos de diseño para la alternativa de Judd Parkway a Ennis Street



	Beneficios	Desafíos
Concepto 1	<ul style="list-style-type: none"> • Mejora la movilidad y la seguridad de ciclistas y peatones • Requiere menos derecho de vía 	<ul style="list-style-type: none"> • Podría requerir mejoras futuras más allá de 2045 para ajustar capacidad vial
Concepto 2	<ul style="list-style-type: none"> • Albergaría capacidad futura más allá de 2045 	<ul style="list-style-type: none"> • Menos mejoras para la movilidad y seguridad de ciclistas y peatones • Requiere más derecho de vía

Judd Parkway SW al Condado Harnett como vía de cuatro carriles con mediana y senderos multiusos



U.S. 401 en el Condado Harnett

Esta sección incluye la U.S. 401 actual en el Condado Harnett. Como se muestra en el mapa de la derecha, hay cuatro posibles opciones de alineación para mejorar esta sección:

- La Alineación D1 usa la alineación actual de la U.S. 401.
- La Alineación D2 propone una nueva alineación al oeste de la alineación actual de la U.S. 401 para evitar desarrollos existentes y futuros, así como el ferrocarril.
- La Alineación D3 propone una alineación diferente para la parte norte de la Alternativa D1, la cual evita un cruce de ferrocarril complicado en Rawls Church Road.
- La Alineación D4 propone una alineación diferente para la parte norte de la Alternativa D3, la cual evita el ferrocarril y desarrollos existentes adicionales a lo largo de la U.S. 401.

A continuación se muestran las compensaciones de beneficios y desafíos de cada opción de alineación. Para más información, visite el sitio web del estudio.

	← Menos	→ Más
Propiedades impactadas	D2, D4	D1, D3
Tierra agrícola impactada	D1, D3	D2, D4
Impactos ambientales	D1, D3	D2, D4
Costo del proyecto	D2, D4	D1, D3

Para cada opción de alineación, el diseño de la vía incluiría una vía de cuatro carriles con un sendero para usos múltiples en uno o ambos lados para adaptarse a las necesidades futuras de traslado. Los dos cortes transversales a continuación muestran ejemplos de cómo podría verse el diseño, ambos con beneficios y desafíos potenciales.

Concepto de diseño 1



Concepto de diseño 2



	Beneficios	Desafíos
Concepto de diseño 1	Construirla cuesta menos, sin incluir costos por derecho de vía	Mayores requisitos de derecho de vía e impactos a propiedades existentes
Concepto de diseño 2	Bajos requisitos de derecho de vía	Construirla cuesta más, sin incluir costos por derecho de vía

