



**¡Bienvenido!**

## Reuniones Públicas y Audiencia Pública

Esta semana, el Departamento de Transporte de Carolina del Norte está llevando a cabo tres reuniones públicas informales y una audiencia pública para el proyecto propuesto Complete 540. La reunión del día de hoy es uno de estos eventos.

Estas audiencias públicas son importantes debido a lo siguiente:

- son una manera de aprender sobre la información contenida en el proyecto del Plan Preliminar sobre la Declaración del Impacto Ambiental (DEIS en Inglés)
- estas proveen a los individuos la oportunidad de discutir el proyecto y la Declaración del Impacto Ambiental (DEIS en Inglés) con el Equipo del Proyecto del Departamento de Transporte de Carolina del Norte (NCDOT en inglés).
- proveen de una manera para la que el Equipo del Proyecto del Departamento de Transporte de Carolina del Norte (NCDOT en Inglés) reciba sus comentarios sobre las recomendaciones de la Declaración del Impacto Ambiental y del proyecto en general.

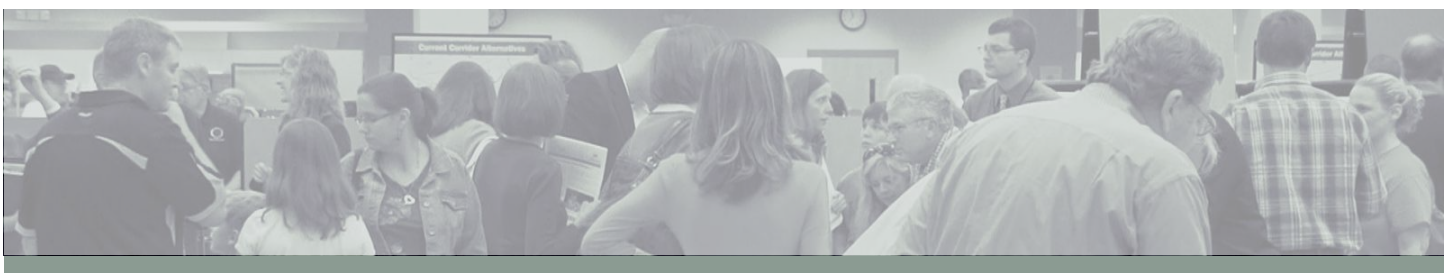
La audiencia pública formal es importante porque es el momento en que todo aquel que desee hacer declaraciones públicas formales sobre el proyecto lo pueda hacer en un ambiente de grupo. Se llevara a cabo en el Colegio Comunitario Wake Tech, a las 7 pm el Miércoles, 9 de diciembre.

Nosotros necesitamos de sus comentarios sobre el proyecto propuesto y los hallazgos contenidos en la Declaración del Impacto Ambiental (DEIS en Inglés) porque nos ayudaran a tomar la decisión sobre cual alternativa es elegida como la ruta preferida.

Este documento explica cómo puede dar sus comentarios, y presenta un resumen del material clave contenido en la Declaración del Impacto Ambiental (DEIS en inglés).

En la reunión de hoy le alentamos a que:

- 1** **Vea el video de la presentación.**  
Esta presentación es de alrededor de 10 minutos y será repetida de forma continua a lo largo de la junta del día de hoy.
- 2** **Revise los mapas y gráficas.**  
Estos documentos se encuentran en exhibición en el espacio para reuniones. Los mapas de todas estas rutas que han sido estudiadas a detalle se presentan en el centro de la sala.
- 3** **Hable con los representantes del Equipo del Proyecto del NCDOT.**  
Haga cualquier pregunta que usted pudiese tener sobre el proyecto propuesto. Los representantes del proyecto traen puestas camisetas verdes y etiquetas con su nombre para que puedan ser identificados fácilmente.
- 4** **Comparta sus comentarios con nosotros.**  
Usted puede hacer esto de diferentes maneras las cuales incluyen la presentación de una forma de comentarios por escrito o haciendo una declaración oral. Información detallada se incluye en la página 6 de este folleto.



## ¿Qué es lo que este proyecto intenta lograr?

Dos propósitos primarios han sido establecidos para el proyecto Complete 540 basados en problemas generales de transporte en el área de Raleigh y las necesidades más específicas en el área del estudio. El primer propósito es mejorar la movilidad dentro o a través del área durante los periodos más transitados. El segundo es reducir la congestión que se pronostica en la red vial existente en el área de estudio del proyecto.

Además de los propósitos adicionales, otro resultado deseado del proyecto es el mejorar el enlace del sistema de la red vial regional al completar el anillo exterior de la 540 alrededor del área metropolitana de Raleigh—un propósito que ha sido buscado por los planeadores por más de 40 años. Se espera que la construcción faltante del enlace de la 540 beneficie a las personas del área que la transitan diariamente al sur y al este de Raleigh así como motoristas haciendo viajes más largos a través de la Región del Triángulo de y desde puntos al sur y al este.

Las mejoras propuestas son consistentes con el transporte de larga distancia para las municipalidades locales, dentro del área de estudio. Gobiernos locales dentro del Área Metropolitana de Planeación y Organización (CAMPO por sus siglas en inglés), así como el NCDOT han incluido este proyecto entre sus planes adoptados.

## ¿Qué soluciones están siendo consideradas?

El proyecto propuesto de Complete 540 completaría el anillo externo de la 540 que al día de hoy cerca parcialmente el área metropolitana de Raleigh. Como se encuentra actualmente, el anillo exterior de la 540 se extiende alrededor del norte y del oeste de Raleigh. De su punto terminal al este en el U.S. 64/U.S. 264 Bypass (I-495) en Knightdale, hasta la I-40 en Morrisville, se le conoce como I-540. Desde la I-40 del sur hasta su punto final occidental, en la N.C. 55 Bypass en Apex, se le conoce como N.C. 540. El proyecto Complete 540 construirá el segmento faltante del anillo exterior de la 540, al sur y al este del área de Raleigh.

Como se muestra en el mapa a continuación, las rutas alternativas para completar la 540 consisten en 10 corredores codificados por colores que pueden ser combinados de varias maneras para formar 17 diferentes alternativas de proyectos. La NCDOT preparó diseños funcionales preliminares de ingeniería para las Alternativas Detalladas de Estudio (DSA por sus siglas en inglés) dentro de corredores de estudio de 1,000 pies de ancho. Los corredores de estudio son mayores a los 1,000 pies en áreas donde se proponen intercambios y/o caminos de servicio. Las ubicaciones potenciales de intercambio incluyen:

- N.C. 55 Bypass
- Holly Springs Road
- Bells Lake Road
- U.S. 401
- Old Stage Road
- N.C. 50
- White Oak Road
- I-40
- U.S. 70 Business
- Old Baucom Road
- Auburn Knightdale Road
- Poole Road
- U.S. 64/U.S. 264 Bypass (I-495)

**Rutas al oeste de la I-40** — Las alternativas siguen uno de cuatro caminos en general al oeste de la I-40.

Segmento del Corredor Naranja – La opción sigue al corredor que fue identificado y protegido por el NCDOT para este proyecto a mediados de los 90's. Como resultado, actividad de desarrollo ha sido limitada dentro del corredor protegido por cerca de dos décadas. Una desventaja de esta opción es que esta cruzaría una

porción del Arroyo Swift que es importante para la supervivencia continuada del wedgemussel enano federalmente protegido en este cuerpo de agua.

Segmento del Corredor Rojo – Esta opción forma una ruta que es la más alejada al norte de las Alternativas Detalladas de Estudio. Mientras esta opción tiene varias restricciones debido al desarrollo extendido en esta área, su ventaja principal es que evitaría el hábitat clave para el wedgemussel enano y afectaría en menor manera los acres de los humedales del segmento anaranjado.

Segmento del Corredor Lila – Esta opción diverge del Segmento del Corredor Naranja cerca de Sauls Road. Fue desarrollada en el intento de reducir los efectos directos en el Arroyo Swift (Swift Creek en Inglés) y los humedales asociados que rodean al Arroyo Swift.

Segmentos del Corredor Morado y Azul – Estas opciones funcionan juntas como un segmento y se encuentra al sur de los segmentos Rojo y Naranja. Conectando el segmento Morado/Azul al segmento Lila crea una opción que minimiza los impactos similares sobre los humedales en el Corredor Rojo.

**Rutas al Este de la I-40** — Las alternativas generalmente siguen uno de los cinco diferentes caminos al este de la I-40. Los diferentes caminos en esta área son los segmentos Verde, Menta, Café Claro, Café, y Verde Turquesa. Cada una de estas diferentes opciones fue desarrollada para evitar algunas de las principales limitaciones en esta parte del área de estudio, incluyendo un desarrollo planeado llamado Randleigh Farm, torres de comunicaciones, el Bosque Estatal Educativo de Clemmons, y la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Neuse.

## ¿Cuáles son algunas de las otras maneras en las que estas alternativas afectan el área?

El gráfico en la siguiente página compara cada una de las Alternativas Detalladas de Estudio (DSA en Inglés) contra un rango de características claves humanas, naturales y físicas en el estudio, junto con los costos estimados. Además de esta información contenida en la gráfica, se encuentran algunos de los hallazgos notables en la comparación de las Alternativas Detalladas de Estudio (DSA en Inglés) los cuales incluyen las siguientes:

Las DSA de la 1 al 5, las cuales usarían el Corredor Completo del Segmento Naranja, requerirán muchas menos reubicaciones que las otras opciones. Otras opciones representarían en promedio del 69 por ciento al 100 por ciento más reubicaciones que aquellas que utilizan el Segmento del Corredor Naranja.

La DSA de la 7 al 12, la cual sigue el Corredor del Segmento Morado/Azul, tendría el mayor impacto total en los arroyos.

La DSA de la 6 y 7, la cual sigue el Segmento del Corredor Rojo, son las únicas opciones que evitarían afectar el importante hábitat del wedgemussel. Sin embargo, estas dos opciones son las únicas que impactarían directamente el área Crítica de la Cuenca del Arroyo Swift, la cual es un área regulada para la protección del agua potable.

La DSA de la 6 y 7 (Segmento del Corredor Rojo), afectaría directamente cuatro sitios sujetos a protección bajo la Sección 4(f) de la Ley del Transporte del Departamento de Transporte de E.U. de 1966—dos parques planeados y dos sitios elegibles para el Registro Nacional de Lugares Históricos.

La DSA 3,10, y 15, la cual usa el Segmento del Corredor Café Claro, afectaría directamente un sitio histórico sujeto a protección bajo la Sección 4(f).

La DSA 1,6,8 y 13, las cuales siguen el Segmento del Corredor Verde, dividirían en dos partes el desarrollo planeado de Ranleigh Farm resultando en el efecto más substancial en este sitio de propiedad pública.

Las DSA que usan el Corredor Café y/o la parte este del Segmento del Corredor Lila tendrían los efectos más notables en el tratamiento de aguas/ y en las instalaciones de tratamiento de aguas residuales.

Las DSA que usan el Segmento del Corredor Verde (1, 5, 8, y 13) o el Segmento del Corredor Verde Turquesa (5, 12, y 17) estarían muy cerca de un grupo importante de torres de comunicaciones, y existe también preocupación sobre la proximidad de estas opciones a una de estas torres.

Las DSA 8-12, que sigue el Segmento del Corredor Morado/Azul en un camino más al sur que las otras opciones, podría incrementar el potencial para que el proyecto impulse desarrollo sobre la tierra, el cual pudiese llevar a patrones de desarrollo que divergen de aquellos previstos en los planes locales.

### ¿Qué sucedería después de las juntas de esta semana?

En las semanas seguidas a las juntas y audiencias de esta semana, Departamento de Transporte de Carolina del Norte (NCDOT por sus siglas en inglés) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) revisarán todos los comentarios recibidos. El equipo del proyecto se juntara para revisar los hallazgos del estudio, incluyendo la opinión del público, para poder seleccionar la Alternativa Preferida para el proyecto Complete 540. El equipo del proyecto incluye a representantes del NCDOT, la Administración Federal de Carreteras, y agencias reguladoras de recursos ambientales como lo sería los Cuerpos de Ingenieros del Ejército de los EU, el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los EU, la Agencia de Protección Ambiental de los EU, el Departamento Ambiental y de Recursos Naturales de CN, la Comisión de Recursos de Vida Silvestre de CN, y la Oficina Estatal de Preservación Histórica.

Un comunicado de prensa a los medios locales será emitido tan pronto como la decisión de la Alternativa Preferida sea hecha. Adicionalmente, la selección será anunciada en la página de

internet del proyecto y un boletín informativo será enviado por correo a todos en la lista de correos del proyecto.

Diseños preliminares viales podrán ser refinados por la Alternativa Preferida e incluirán esfuerzos para reducir aún más los impactos ambientales. Estudios adicionales y encuestas serán conducidas en los hallazgos preliminares juntados del corredor inicial, tales como materiales peligrosos, sitios históricos y arqueológicos, y acceso a residencias y negocios. Un plan de mitigación por impactos a los arroyos y humedales también será desarrollado con el cuerpo de Ingenieros del Ejército de los E.U.

La Declaración Final del Impacto Ambiental (FEIS) será entonces preparada, basada en los resultados de los artículos anteriores. El FEIS será circulado para el público y revisión de la agencia y será después usado para tomar la decisión sobre si el proyecto será construido. Una vez hecho lo anterior, la base para esa decisión será expuesta en un Registro formal del documento de Decisión.

### ¿Cuándo será construido el proyecto?

Debido a que este proyecto sería de 25 a 32 millas de longitud (dependiendo la alternativa seleccionada) y no se anticipa que cueste más de dos billones de dólares, lo más seguro es que el proyecto será construido en fases por los próximos 10 o 12 años. La NCDOT designa proyectos para construcción de acuerdo al Programa Estatal de Mejoras de Transporte (STIP por sus siglas en inglés). El actual STIP, que cubre del 2016 al 2025, muestra el periodo tentativo para adquisición inmediata y construcción para este proyecto:

- de la N.C. 55 a la U.S. 401 (R-2721) – Años Fiscales 2018-2020
- de la U.S. 401 a la I-40 (R-2828) –Años Fiscales 2022-2024
- de la I-40 a la U.S. 64/U.S. 264 Bypass (R-2829) – Años Fiscales 2025 y más allá

Estas serán las fechas que estará en efecto si la opción “construir” es seleccionada y el proyecto es aprobado para posterior desarrollo. Serán sujetas a cambio, basadas en la disponibilidad de financiamiento.

## “Complete 540” Programa del Proyecto\*

Plan Preliminar EIS Aprobado.....	2 de Noviembre del 2015
Revisión Plan Preliminar EIS y Periodo de Comentarios Públicos Comienza .....	Noviembre del 2015
Juntas Publicas y Audiencia Publica .....	7-9 de Diciembre del 2015
Revisión del Plan Preliminar EIS y Periodo de Comentarios Públicos Termina .....	8 de Enero del 2016
Alternativa Preferida de Selección.....	Primavera 2016
EIS Final Aprobado.....	Por Ser Determinado
Registro de la Decisión Publicada .....	Por Ser Determinado
Contrato de Construcción Otorgado .....	2018

\* Sujeto a Cambio

## ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento del proyecto?

Este proyecto está siendo propuesto como camino de cuota. Si el proyecto es aprobado para la construcción, el financiamiento vendrá parcialmente de los caminos de cuota y parcialmente de fuentes federales y estatales

**La Relación Tradicional Estatal-Federal.** Tradicionalmente, proyectos carreteros grandes han sido construidos bajo el Programa de Ayuda Federal para Carreteras, con financiamiento que usualmente consiste en un 80 por ciento en fondos federales y un 20 por ciento en fondos estatales. Bajo este arreglo, la Junta de Transporte de Carolina del Norte es responsable por la selección y programación de proyectos del Sistema de Ayuda Federal, incluyendo su ubicación, diseño y costo de mantenimiento después de la construcción. La Administración Federal de Carreteras es responsable por la revisión y aprobación de estas actividades para asegurarse que cada Proyecto de Ayuda Federal es diseñado, construido y mantenido en los Estándares de Ayuda Federal.

Aunque lo más seguro es que el proyecto Complete 540 será construido como camino de cuota, algunos fondos estatales y federales serán requeridos para financiar esta construcción. Como resultado la relación tradicional estado-federación permanece en efecto para este proyecto.

## ¿Qué sucede si tengo que vender mi tierra o reubicarme?

Después que las decisiones sean hechas con respecto al diseño final, los límites propuestos del derecho de paso serán marcados

con estacas. Si usted es un propietario afectado, un Agente de Derecho de Paso lo contactará y agendará una junta. El agente le explicará los planes y le aconsejará sobre como el proyecto le afectará. El agente le informará sobre sus derechos como propietario. Si se requiere un derecho de paso permanente, los profesionales al respecto que se encuentran familiarizados con los valores de bienes raíces evaluarán o valorarán su propiedad. Las evaluaciones o valuaciones serán revisadas para su integridad y exactitud, y el Agente de Derecho de Paso le hará una oferta por escrito. El valor del mercado de la propiedad en su mayor y mejor uso cuando sea valuada le será ofrecida como compensación. El Departamento de Transporte deberá: (1) tratar a todos los dueños e inquilinos con igualdad; (2) explicar los derechos de los propietarios; (3) pagar únicamente la compensación a cambio de los derechos de la propiedad; y, (4) proporcionar asesoría de reubicación.

Si usted será reubicado, ya sea que su residencia o negocio vaya ser adquirido como parte del proyecto, asistencia adicional en la forma de asesoría y compensación se encontrará disponible. Usted también será provisto con asistencia sobre las ubicaciones de vivienda comparable y/o establecimientos comerciales, procedimientos de mudanza y ayuda para la mudanza. Los gastos de la mudanza también le podrán ser pagados. Compensación monetaria adicional se encontrará disponible para ayudar a los propietarios a lidiar con los aumentos de la hipoteca, incremento del valor de casas comparables, costos de cierre, etc. Un programa similar se encuentra disponible para asistir a los dueños de negocios.

## Plan Preliminar EIS y Mapa de Ruta Crítica de Ubicaciones

### **NCDOT Oficina de Distrito – Wake County**

4009 District Dr., Raleigh  
919-733-3213

### **Org. de Planeación del Área de la Capital del Área Metropolitana.**

421 Fayetteville St., Suite 203, Raleigh  
919-996-4400

### **Dept. de Holly Springs de Planeación & Zonificación**

128 South Main St., Holly Springs  
919-557-3908

### **Departamento de Planeación de Fuquay-Varina**

401 Old Honeycutt Rd., Fuquay-Varina  
919-552-1429

### **Departamento de Planeación del Área de Garner**

900 Seventh Ave., Garner  
919-773-4449

### **Departamento de Planeación del Área de Clayton**

111 East Second St., Clayton  
919-553-5002

### **Oficina Division de Carreteras 5 NCDOT**

2612 N. Duke Street, Durham  
919-220-4799

### **Desarrollo de Servicios de Knightdale\***

950 Steeple Square Court, Knightdale  
919-217-2241

### **Biblioteca de la Comunidad de Holly Springs\***

300 W. Ballentine St., Holly Springs  
919-577-1660

### **Biblioteca de la Comunidad de Fuquay-Varina\***

133 S. Fuquay Ave. Fuquay-Varina  
919-557-2788

### **Biblioteca Memorial Hocutt-Ellington\***

100 S. Church St., Clayton  
919-553-5542

### **Biblioteca Regional Este\***

946 Steeple Square Ct., Knightdale  
919-217-5300

\*No hay rutas de mapa en esta ubicación; únicamente Alternativas Detalladas de Estudio (DEIS en Inglés). Nota: el DEIS también se encuentra disponible en línea en el: [www.ncdot.gov/projects/complete540](http://www.ncdot.gov/projects/complete540)

## ¿Cómo puedo compartir mis comentarios con las personas que toman las decisiones del proyecto?

Le sugerimos que colabore en el estudio Complete 540 al hacer sus comentarios y preguntas parte del registro público. Hay varias maneras en que usted puede hacer esto, las cuales incluyen:

- hablar durante una audiencia formal pública
- registrar un comentario hablado en las audiencias públicas
- enviar una forma de comentario por escrito
- enviar un correo electrónico al [complete540@ncdot.gov](mailto:complete540@ncdot.gov)
- enviar comentarios vía el fórum NCDOT mySidewalk en el [engageNCDOT.mysidewalk.com](http://engageNCDOT.mysidewalk.com)

Usted puede dejar su forma de comentarios completa (u otros comentarios por escrito) con nosotros en la junta de hoy, o usted puede enviarla por correo o enviarla posteriormente por correo electrónico. **Todos los comentarios deben ser recibidos a más tardar el 8 de enero del 2016.** Sin importar cual método usted elija para proveer sus comentarios, estos serán registrados y agregados a los registros públicos oficiales del proyecto del periodo de revisión de las Alternativas Detalladas de Estudio (DEIS en Inglés) si son recibidos para esa fecha. Todos los métodos serán tratados de igual manera y tienen el mismo peso. El uso de más de un método no es necesario.

### ¿Mi opinión cuenta? ¿Mi “voto” contará?

Nos gustaría hacer notar que las opiniones de todos los individuos son respetadas, sin importar como estas pueden diferir de aquellas de la mayoría.

Queremos también hacer notar que sus comentarios y declaraciones no tienen la intención de ser un voto. Si bien es útil para el Equipo del Proyecto el saber cómo muchas personas apoyan o se oponen a ciertas alternativas, es el contenido de los comentarios los que nos es de mayor importancia y ayuda.

Toda la correspondencia de las reuniones públicas y audiencias públicas debe ser enviada a:

**Mr. Jamille Robbins**  
**North Carolina Department of Transportation**  
**1598 Mail Service Center**  
**Raleigh, NC 27699-1598**

## Procedimiento para Hacer Comentarios Orales en la Audiencia Pública

En la audiencia pública, todos aquellos que quieran hacer una declaración oral en un ambiente formal lo podrán hacer. Se les permitirá a los individuos tres minutos para hacer su declaración. Si alguien deseara hablar por más tiempo, esa persona podrá hacerlo por otros tres minutos, pero únicamente después que

todos aquellos que deseen hablar hayan tenido la oportunidad de hacerlo.

Todos aquellos que quieran hacer un comentario durante los procedimientos formales se les pide que completen una “tarjeta de orador.” Estas tarjetas están disponibles en la mesa de registro. El personal el NCDOT juntara estas tarjetas y les hablara a las personas para que hablen en el orden que fueron recibidas.

Los individuos que desean hacer declaraciones orales pero no les gustaría hacerlo en un ambiente formal podrá utilizar las estaciones de grabación de comentarios que se encuentran disponibles durante las reuniones públicas de los proyectos. Sin importar cual método es elegido para hacer comentarios verbales, una transcripción palabra por palabra de estos comentarios será preparada e incluida en el registro del proyecto.

**Tarjeta de Orador**

Audiencia Pública Complete 540  
Colegio Comunitario Wake Tech  
9 de Diciembre del 2015  
7:00 PM

Por favor complete y entregue si usted desea hacer una declaración formal durante la audiencia pública. Los individuos que entreguen las tarjetas serán llamados por micrófono en el orden que fueron recibidas. El tiempo límite para declaraciones de es 3 minutos.

Nombre \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

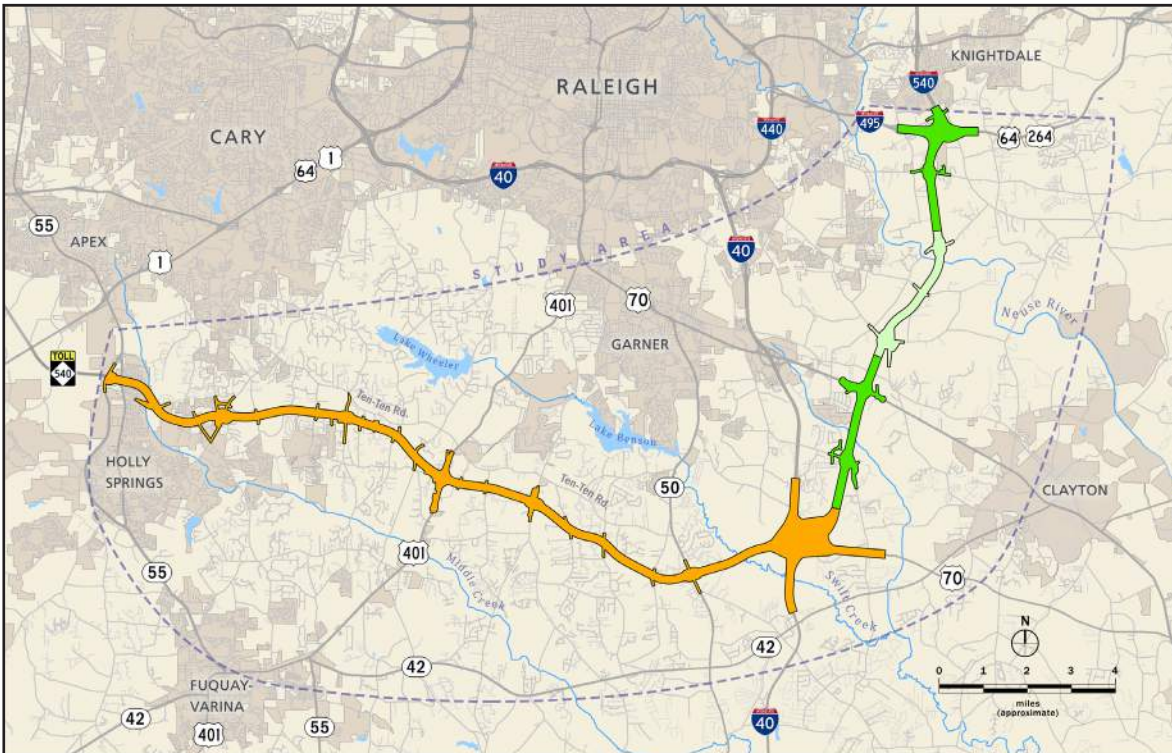
\_\_\_\_\_

# Mapas Individuales de las Alternativas Detalladas de Estudio

Después de una reunión pública que se llevó a cabo en 2013, diecisiete alternativas de ubicación de ruta de extremo a extremo fueron seleccionadas para un estudio detallado. Cada una de esas Alternativas Detalladas de Estudio es ilustrada en esta y las siguientes páginas.

Para propósitos de ilustración, la escala de estos mapas es aproximada. Los segmentos del corredor son generalmente de 1,000 pies de ancho, excepto las ubicaciones de intercambio potencial, donde son más anchas. La actual anchura del derecho de paso será substancialmente menor que la amplitud del corredor (aproximadamente una tercera parte de la amplitud del corredor). Los pequeños trozos del corredor o estribos a lo largo de las Alternativas Detalladas de Estudio (DSA en Inglés) se indican donde modificaciones podrán ser requeridas en calles transversales para permitir que los caminos locales crucen bajo la nueva carretera, o que acomoden intercambios.

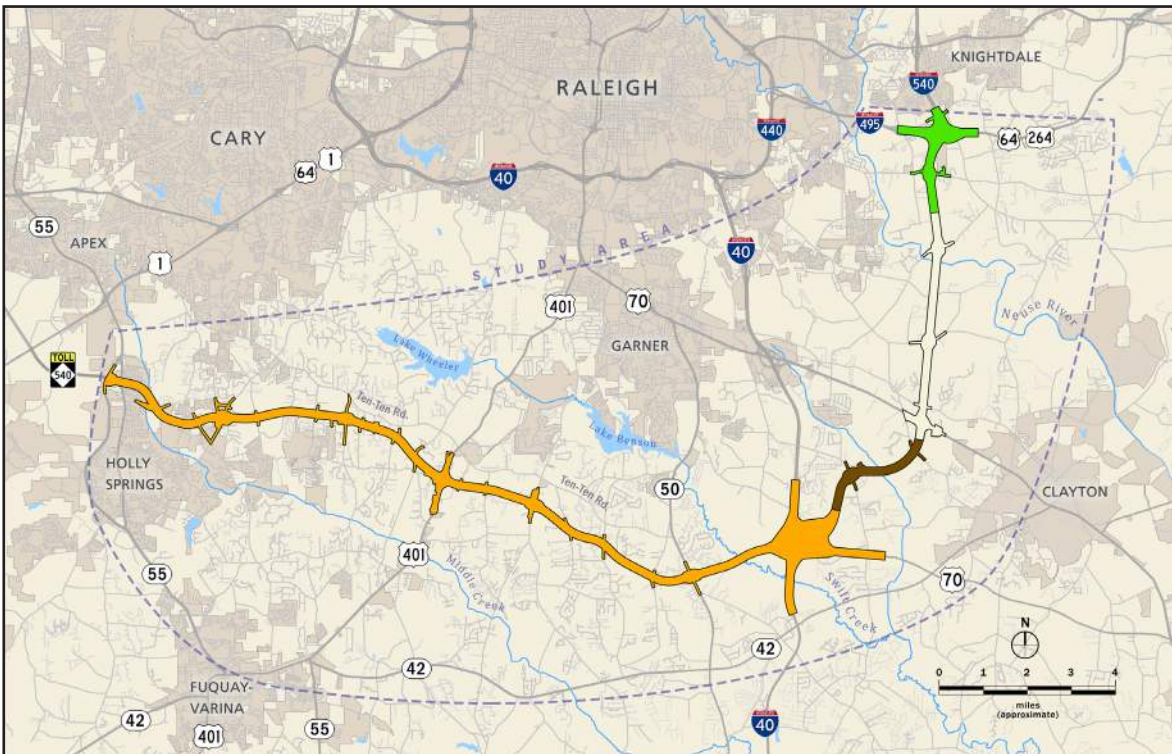




### Estudio Detallado Alternativa No. 2

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

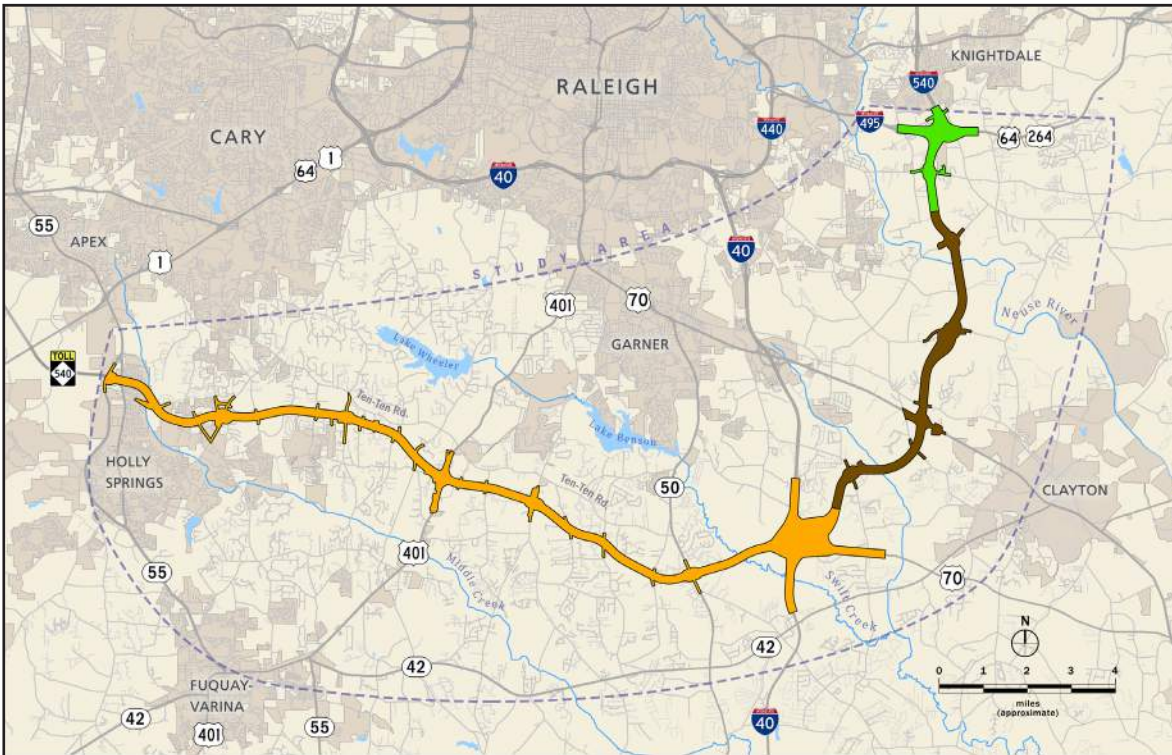
- Naranja
- Verde
- Menta



### Estudio Detallado Alternativa No. 3

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

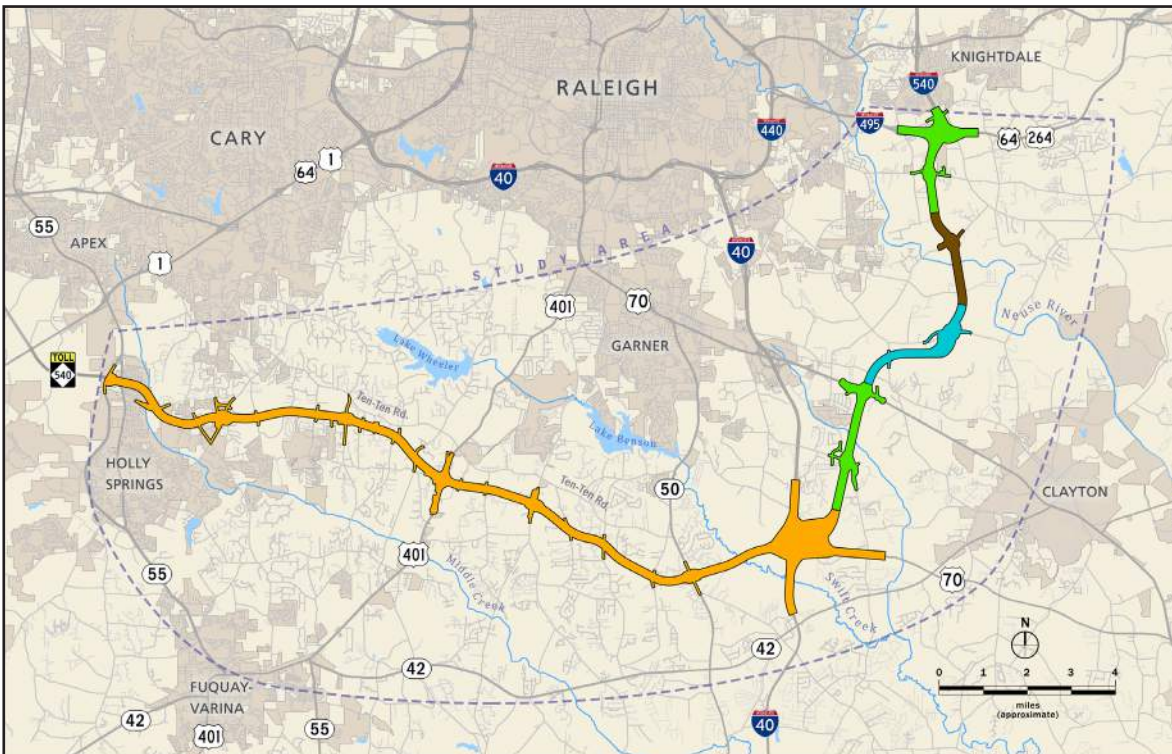
- Naranja
- Café
- Café Claro
- Verde



### Estudio Detallado Alternativa No. 4

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

- Naranja
- Café
- Verde

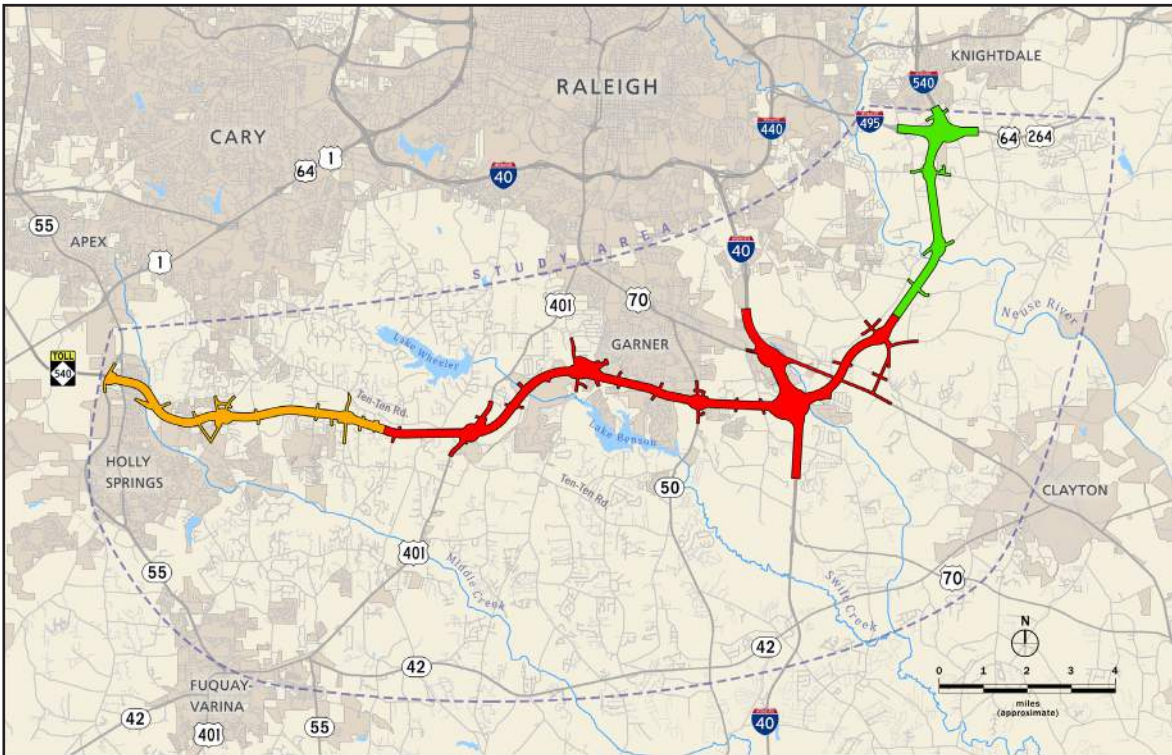


### Estudio Detallado Alternativa No. 5

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

- Naranja
- Verde
- Verde Turquesa
- Café

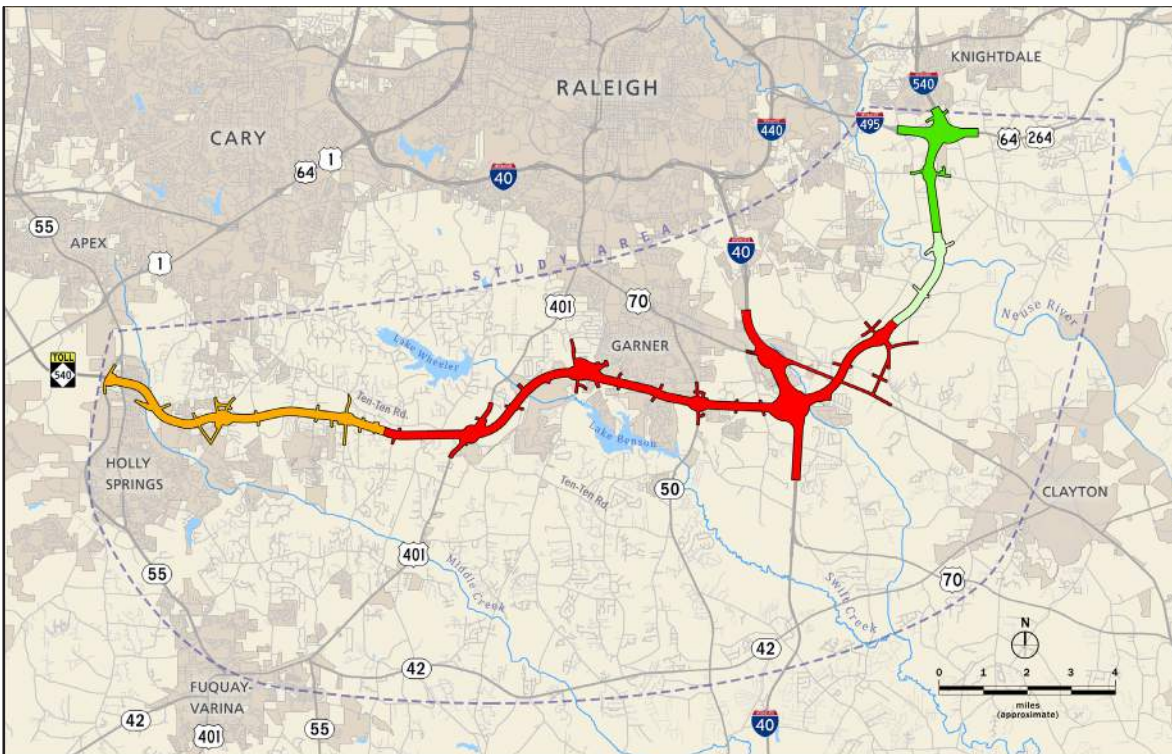




**Estudio Detallado Alternativa No. 6**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

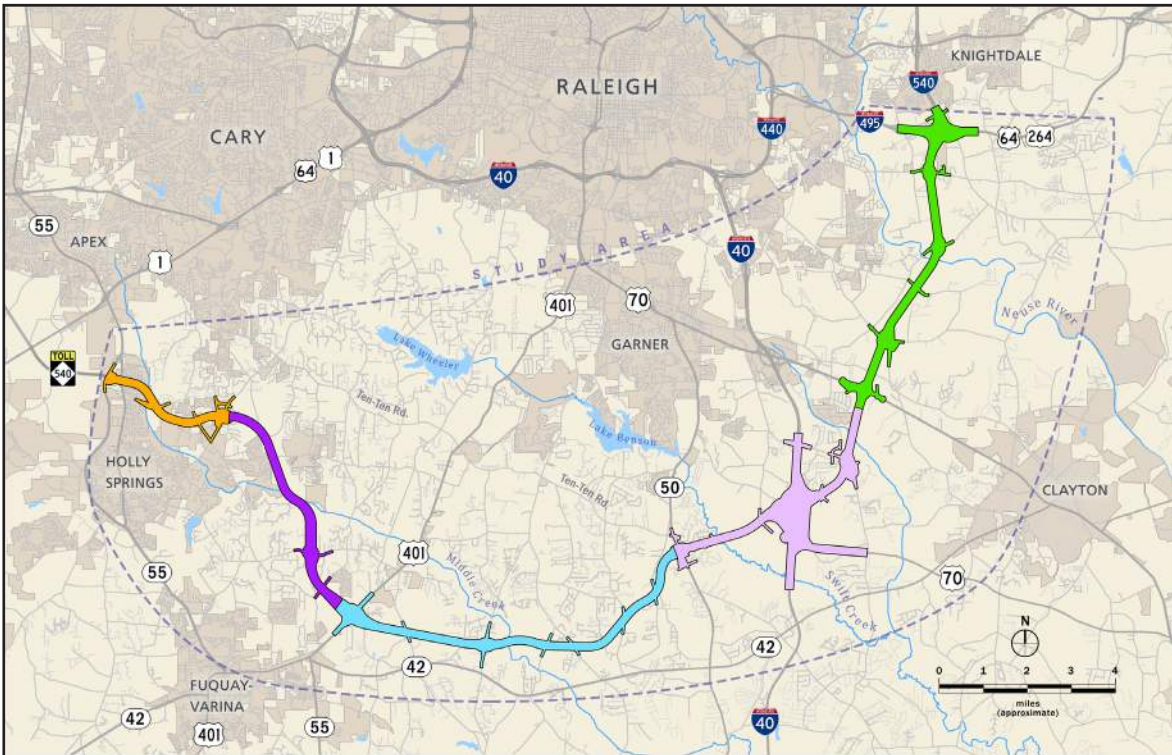
- Naranja
- Rojo
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 7**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

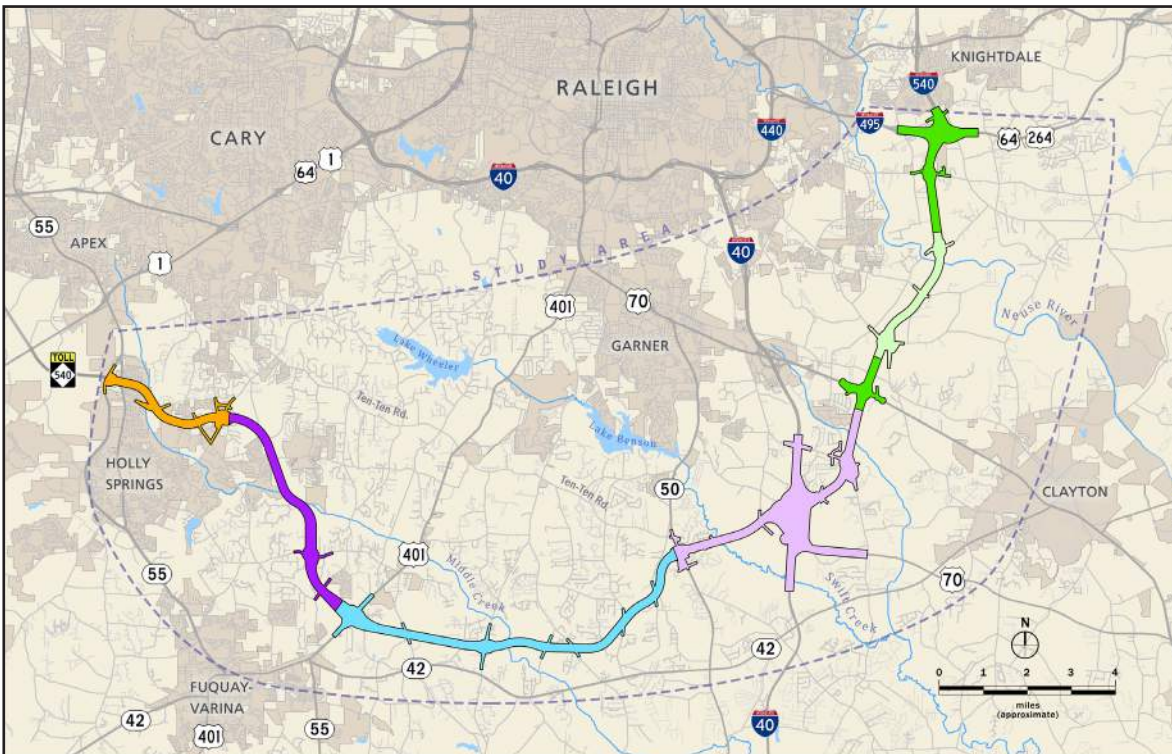
- Naranja
- Rojo
- Menta
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 8**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

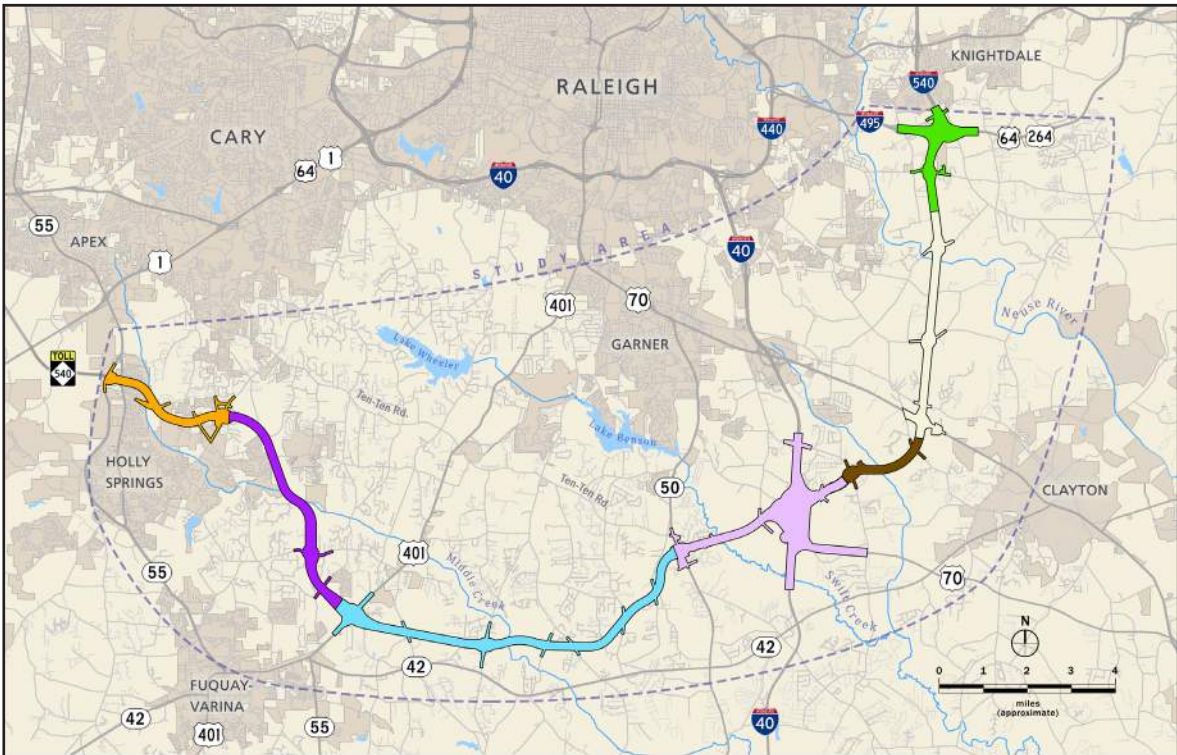
- Naranja
- Morado
- Azul
- Lila
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 9**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

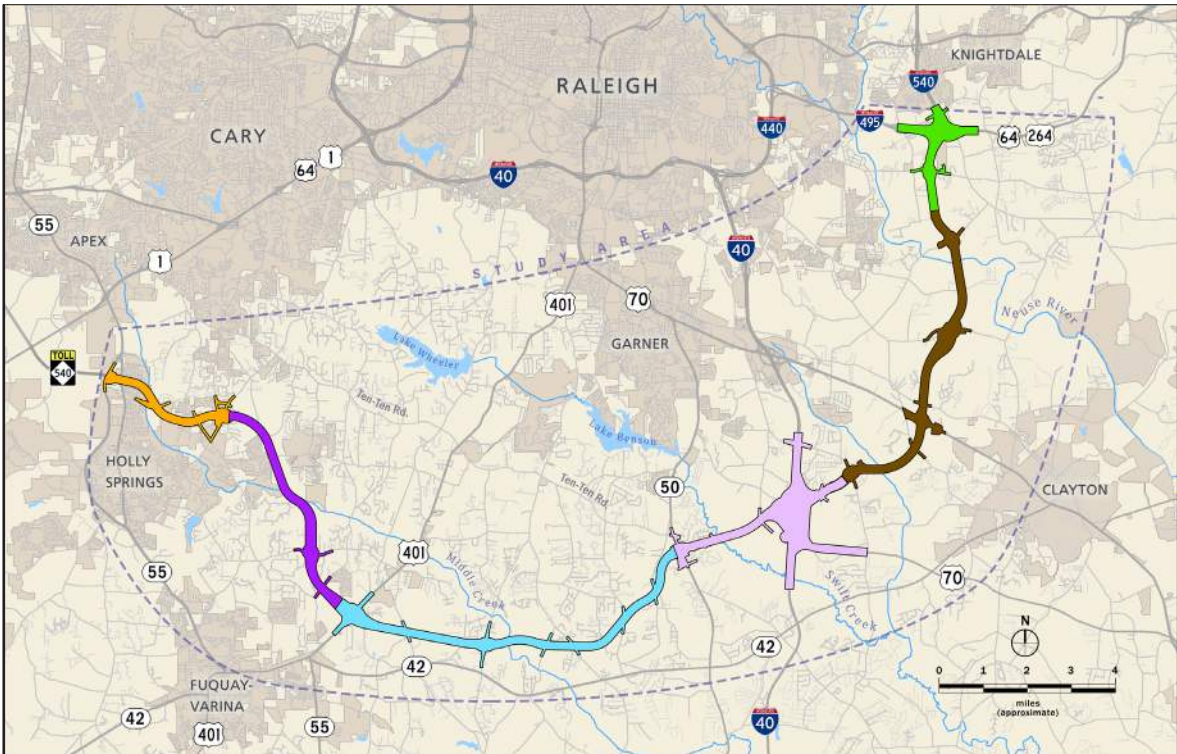
- Naranja
- Morado
- Azul
- Lila
- Verde
- Menta



**Estudio Detallado Alternativa No. 10**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

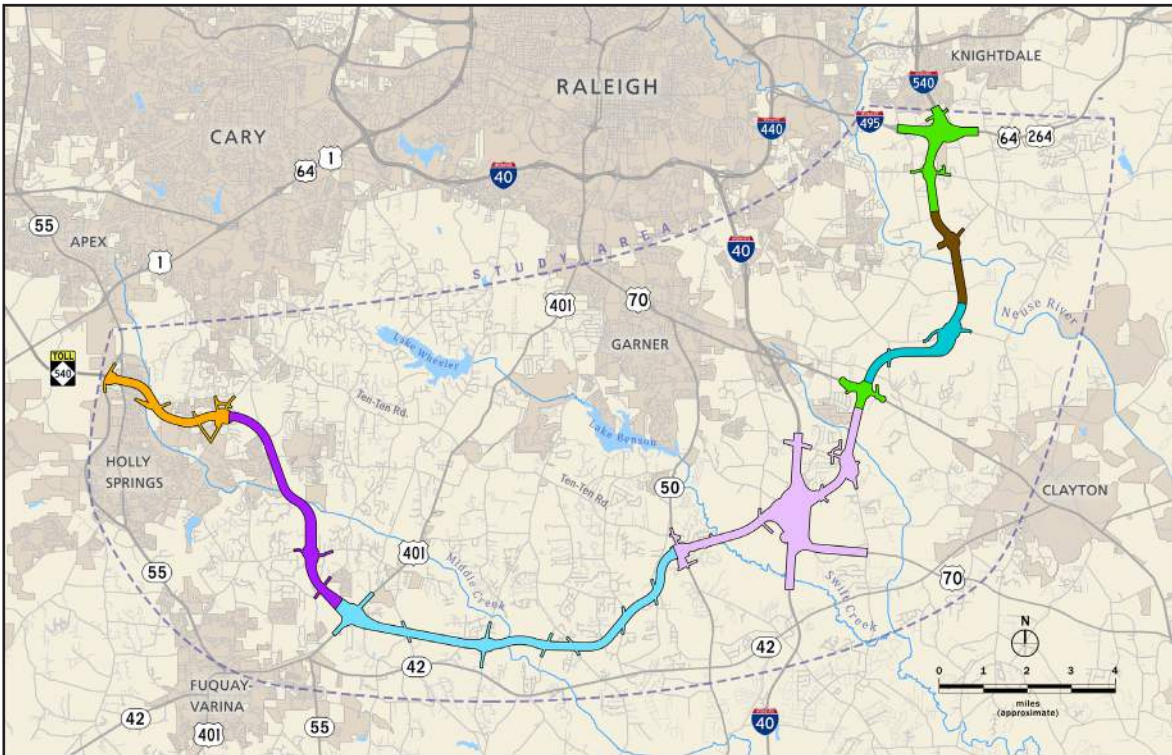
- Naranja
- Morado
- Azul
- Lila
- Café
- Café Claro
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 11**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

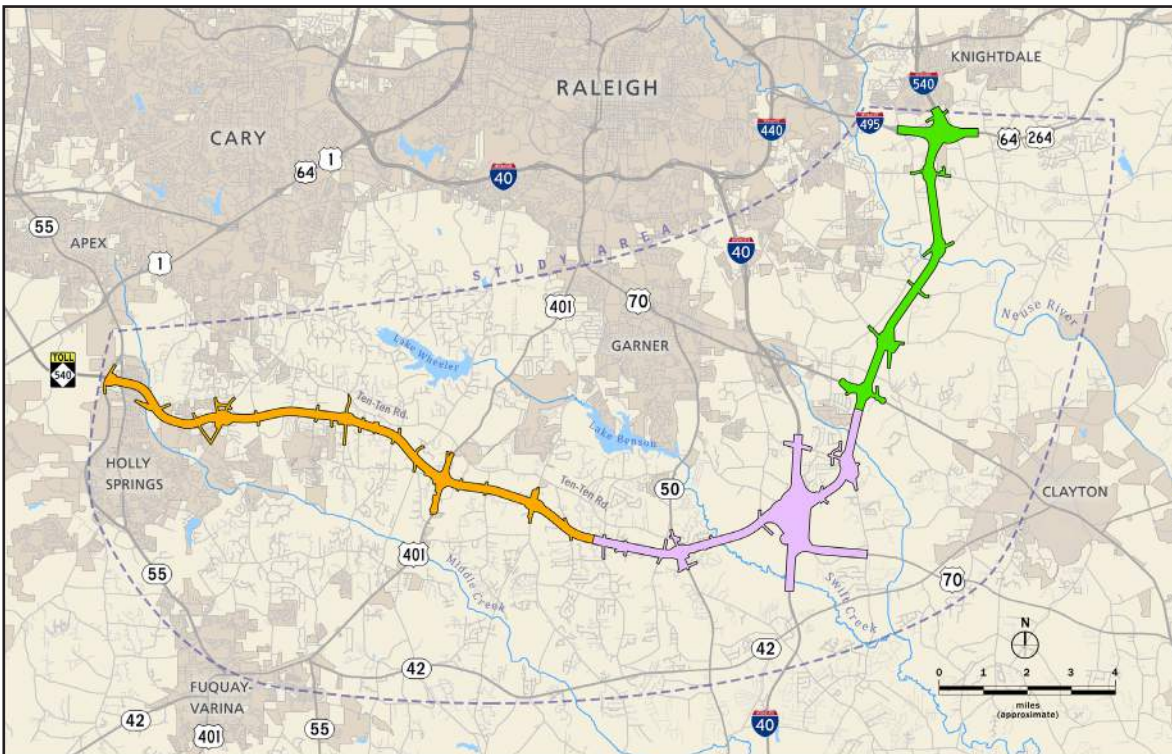
- Naranja
- Morado
- Azul
- Lila
- Café
- Café Claro
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 12**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

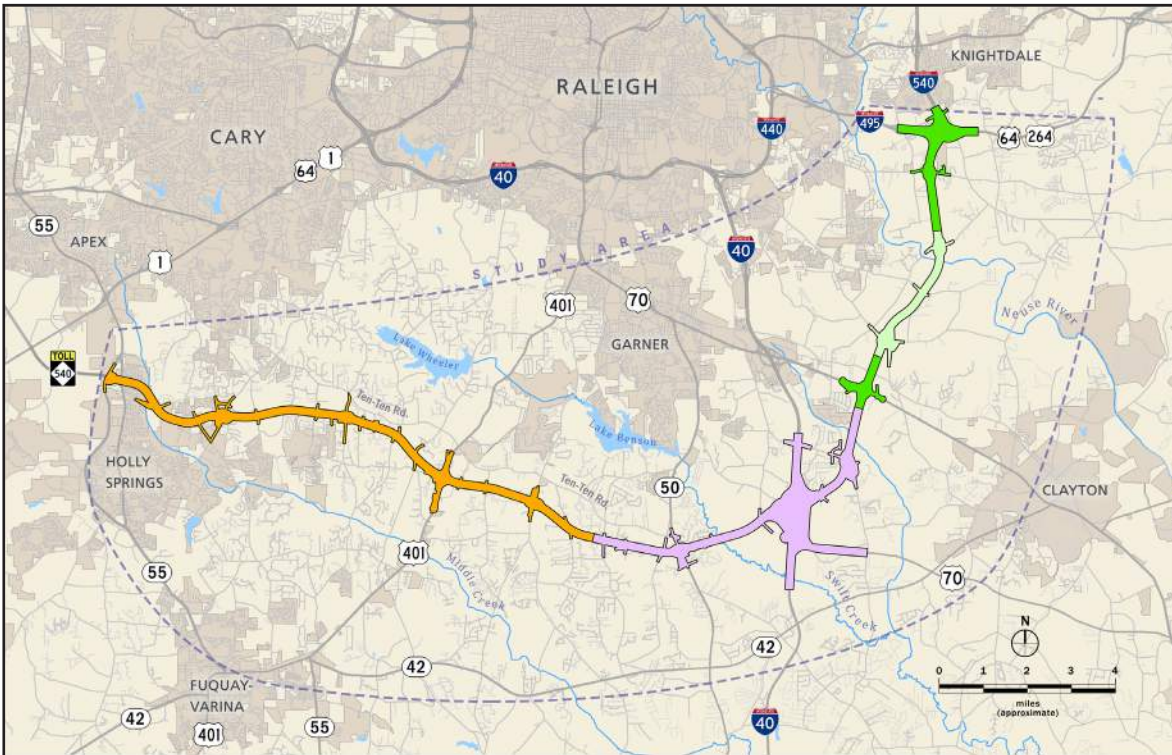
- Naranja
- Morado
- Azul
- Lila
- Verde
- Verde Turquesa
- Café



**Estudio Detallado Alternativa No. 13**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

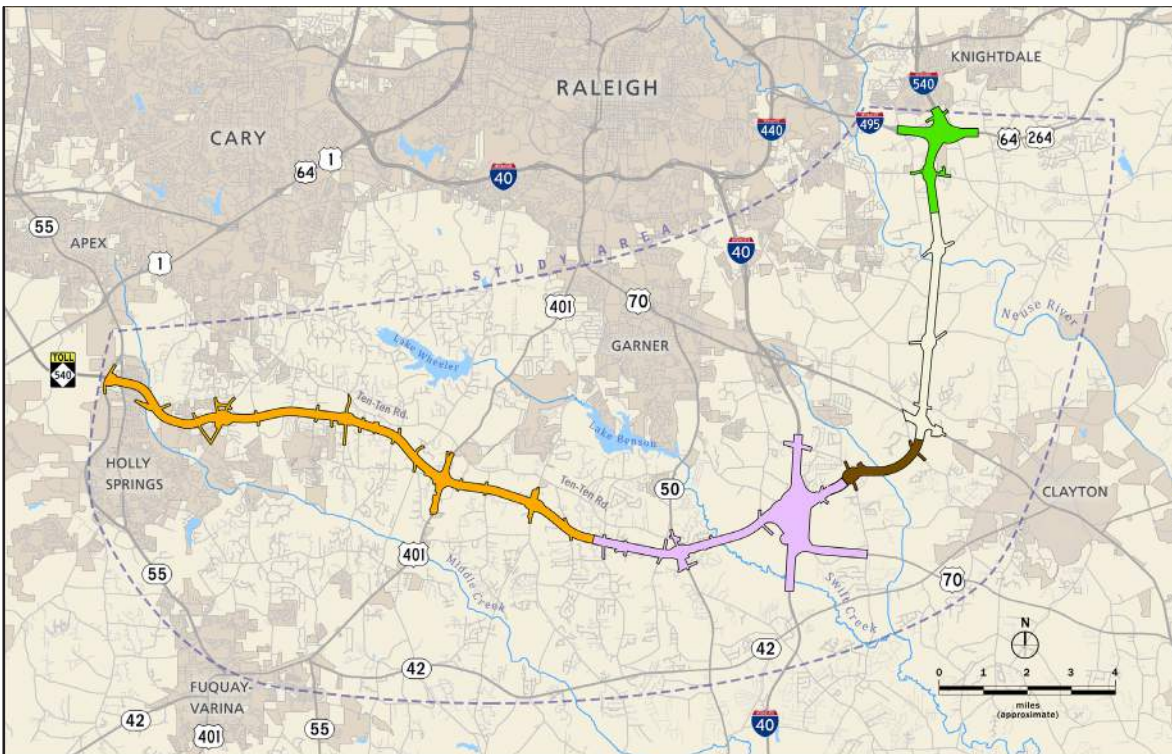
- Naranja
- Lila
- Verde



### Estudio Detallado Alternativa No. 14

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

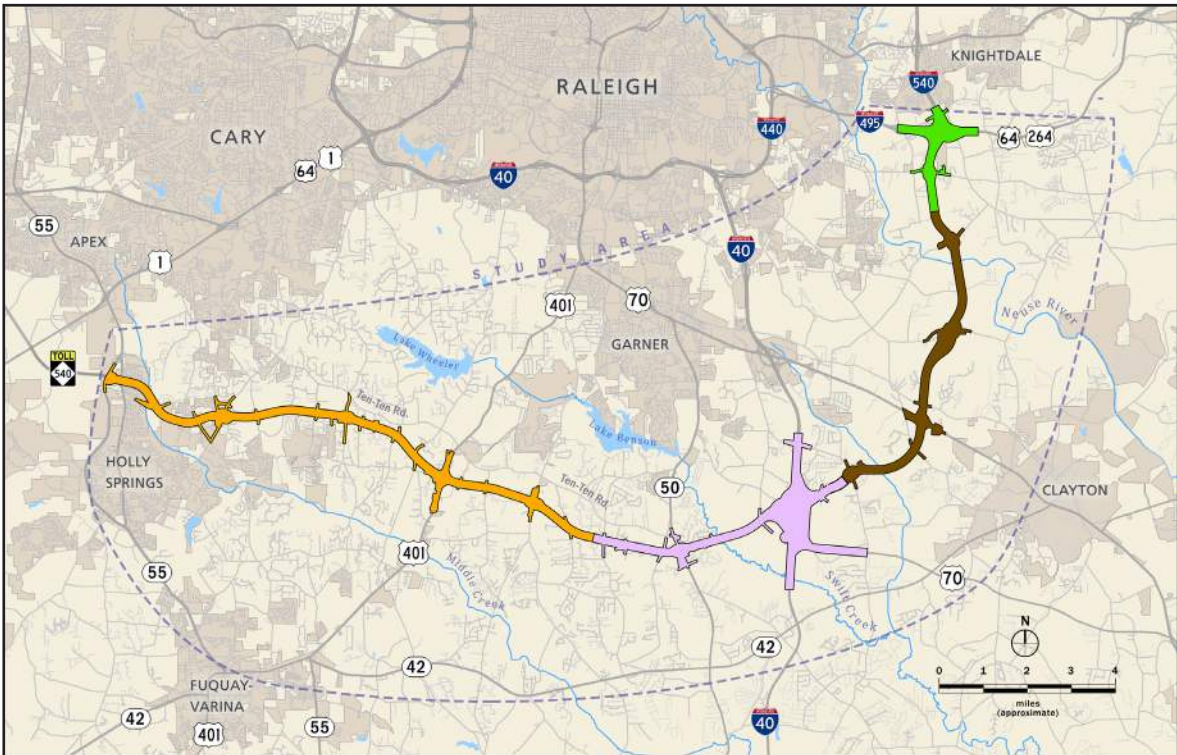
- Naranja
- Lila
- Verde
- Menta



### Estudio Detallado Alternativa No. 15

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

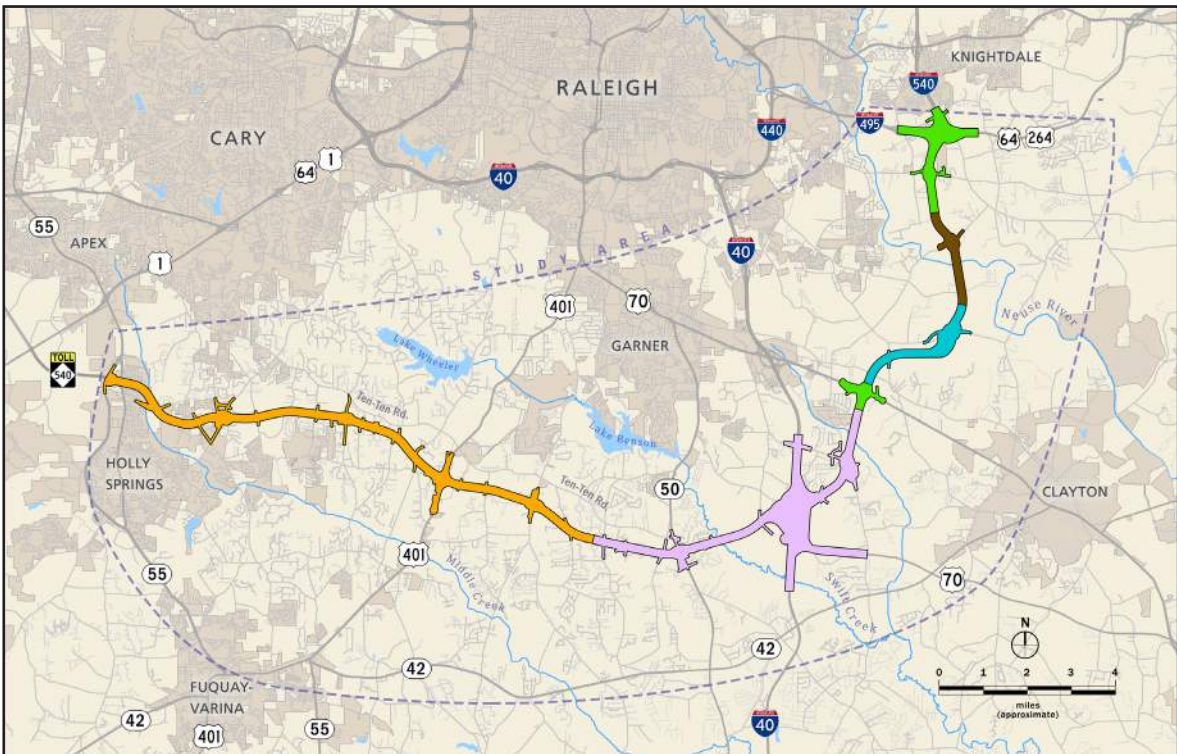
- Naranja
- Lila
- Café
- Café Claro
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 16**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

- Naranja
- Lila
- Café
- Verde



**Estudio Detallado Alternativa No. 17**

Este DSA usa estos segmentos del corredor:

- Naranja
- Lila
- Verde
- Verde Turquesa
- Café

# Matriz de Evaluación Comparativa DSA y Categorías de Impacto Clave\*

Alternativa de Estudio Detallado	Longitud <small>Longitud total de cada alternativa, de las millas del NC 55 Bypass al US 64/US 264 Bypass</small>	Costos Estimados Totales <small>Incluye la compra de tierras, reubicaciones, ajustes de utilidad, mitigación ambiental, y construcción (dólares estimados a la hora del gasto)</small>	Adquisición de la Tierra <small>Acres totales requeridos para comprar el derecho de paso</small>	Parcelas <small>Número total de parcelas individuales necesitadas en su totalidad o en parte para el derecho de paso del proyecto.</small>	Reubicaciones <small>Número total de entidades residenciales, comerciales, industriales o entidades institucionales para que fueran desplazadas.</small>	Arroyos <small>Longitud total de arroyos que serán afectados</small>	Humedales <small>Total de acres de humedales que serán afectados</small>	Área Crítica de la Cuenca del Arroyo del Swift <small>Cantidad de tierra designada como Cuenca crítica que será afectada</small>	Sitios Históricos <small>Total de acres de sitios enlistados o elegibles para el Registro Nacional de Lugares Históricos que serán afectados de manera adversa</small>
Alternativa 1	28.3	\$2,195	1,830	741	278	67,967	75.6	0	0
Alternativa 2	28.4	\$2,178	1,823	744	281	65,810	74.3	0	0
Alternativa 3	29.1	\$2,188	1,802	754	265	68,130	73.5	0	5.9
Alternativa 4	29.4	\$2,189	1,818	719	243	61,322	71.6	0	0
Alternativa 5	29.3	\$2,191	1,843	737	272	65,180	74.2	0	0
Alternativa 6	25.2	\$2,317	1,753	993	449	53,014	52.0	6.7	32.7
Alternativa 7	25.3	\$2,315	1,752	995	451	51,582	51.4	6.7	32.7
Alternativa 8	30.9	\$2,566	2,135	1,213	566	77,724	57.5	0	0
Alternativa 9	31.0	\$2,547	2,128	1,216	569	75,566	56.2	0	0
Alternativa 10	31.6	\$2,550	2,092	1,230	556	78,087	63.0	0	5.9
Alternativa 11	32.0	\$2,549	2,108	1,195	534	71,278	61.1	0	0
Alternativa 12	31.9	\$2,559	2,148	1,209	560	74,936	56.1	0	0
Alternativa 13	27.6	\$2,362	1,960	984	481	68,604	66.7	0	0
Alternativa 14	27.7	\$2,344	1,953	987	484	66,447	65.5	0	0
Alternativa 15	28.3	\$2,346	1,917	1,001	471	68,967	72.3	0	5.9
Alternativa 16	28.7	\$2,346	1,933	966	449	62,159	70.4	0	0
Alternativa 17	28.6	\$2,356	1,973	980	475	65,817	65.3	0	0

Segmentos Codificados de Color

- O G
- O G M G
- O B T G
- O B G
- O G TL B G
- O R G
- O R M G
- O Pu BL L G
- O Pu BL L G M G
- O Pu BL L B T G
- O Pu BL L B G
- O L G
- O L G M G
- O L B T G
- O L B G
- O L G TL B G

Clave a los Segmentos Codificados de Color

O Naranja R Rojo PU Morado BL Azul L Lila G Verde M Menta T Café Claro B Café TL Verde Turquesa

\* Las categorías mostradas aquí son algunas de las más importantes para diferenciar las Alternativas Detalladas de Estudio (DSA en Inglés). La matriz completa, con cada categoría mostrada, puede ser encontrada en la Declaración de Impacto del Plan Preliminar Ambiental mostrada, puede ser encontrada en la Declaración de Impacto del Plan Preliminar Ambiental.

