

# HOJA DE DATOS

ESTUDIO AMBIENTAL Y DE DESARROLLO DEL PROYECTO (PD&E)  
DE LA CARRETERA ESTATAL (SR) 934/CALLE 79 DEL NORESTE

Desde el oeste de Pelican Harbor hasta el este de Aventura Avenue  
Condado de Miami-Dade, Florida

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN  
DEL PROYECTO: 449007-1-22-01  
NÚMERO DE TOMA DECISIONES  
SOBRE TRANSPORTE EFICIENTE  
(ETDM): 14484  
ID DEL PUENTE: 870083 (WB),  
870549 (EB), 870084 (WB),  
870550 (EB)

## DESCRIPCIÓN GENERAL

El Distrito Seis del Departamento de Transporte de Florida (FDOT) está conduciendo un estudio de PD&E para la SR 934/Calle 79 del noreste (John F. Kennedy Causeway) desde el oeste de Pelican Harbor hasta el este de Aventura Avenue. El proyecto está localizado en la Ciudad de Miami y North Bay Village en el Condado de Miami-Dade.

Un estudio PD&E es el proceso formal en el que se desarrollan y comparan las opciones entre sí para determinar cuál satisface mejor las necesidades del proyecto, al tiempo que minimiza los impactos en la comunidad y en los entornos naturales y físicos. Una parte clave del proceso de PD&E es compartir y recibir información del público. Todos los estudios se desarrollan para seguir los requisitos de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA).



## MEJORAS DEL PROYECTO ✓

El propósito de este estudio es evaluar alternativas de reemplazo de puentes para abordar las deficiencias estructurales de cuatro puentes existentes (dos pares de puentes) a lo largo de SR 934 / Calle 79 del noreste (John F. Kennedy Causeway). Se necesitan mejoras para:



### ABORDAR LAS DEFICIENCIAS DE LOS PUENTES

Los puentes existentes se construyeron a principios de la década de 1970 y se ha determinado que son estructuralmente deficientes dada la condición de la superestructura de cada puente (vigas).



### MANTENER LAS RUTAS DE EVACUACIÓN

La SR 934 / Calle 79 del noreste sirve como parte de la red de rutas de evacuación de emergencia designada por la División de Manejo de Emergencias de Florida (FDEM) y el Condado de Miami-Dade y desempeña un papel fundamental para facilitar el tráfico entre las playas densamente pobladas y el continente de Miami durante los períodos de evacuación de emergencia.

## CRONOGRAMA 📅

Este estudio de PD&E comenzó en agosto de 2022 y se espera que esté completo en noviembre de 2024. Después de completar el Estudio PD&E, la alternativa preferida pasará al diseño para 2025 y se anticipa que la construcción comience en 2028 (la programada está sujeta a cambios).

## FINANCIAMIENTO 💰

El FDOT ha asignado fondos estatales y federales para futuras fases del proyecto, incluido el diseño y la construcción. Los costos preliminares de construcción se desarrollaron durante el estudio PD&E y continuarán perfeccionándose a medida que avance el proyecto.

## INVOLUCRESE/PARTICIPE

La participación pública es un componente crítico del proceso de estudio de PD&E, y lo alentamos a que permanezca involucrado durante todo el proyecto. FDOT fomenta la participación pública sin distinción de raza, color, origen nacional, edad, sexo, religión, discapacidad o estado familiar. Habrá varias oportunidades para participar en reuniones públicas y discusiones individuales con partes interesadas. La revisión ambiental, la consultoría y otras acciones que exigen las leyes ambientales federales correspondientes para este proyecto están siendo o han sido llevadas a cabo por el FDOT de conformidad con el artículo 23 U.S.C. § 327 y un Memorando de Entendimiento con fecha 26 de mayo de 2022 firmado por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el FDOT.

## CONTACTO DEL PROYECTO

### FDOT - GERENTE DEL PROYECTO

Paola Martinez, P.E.  
Departamento de Transporte de Florida – Distrito VII  
1000 NW 111 Avenue  
Miami, FL 33172  
Phone: (305) 470-5210  
paola.martinez@dot.state.fl.us

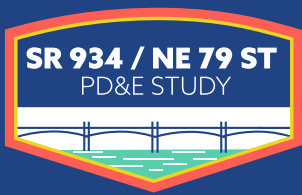
VISITE NUESTRO SITIO WEB:  
[southroads.com/79thstreetbridgespdestudy](https://southroads.com/79thstreetbridgespdestudy)



SÍGANOS:

@MyFDOT\_Miami  
@MyFDOTMiami





# ALTERNATIVAS PROPUESTAS

ESTUDIO AMBIENTAL Y DE DESARROLLO DEL PROYECTO (PD&E)  
DE LA CARRETERA ESTATAL (SR) 934/CALLE 79 DEL NORESTE

Desde el oeste de Pelican Harbor hasta el este de Aventura Avenue  
Condado de Miami-Dade, Florida

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO: 449007-1-22-01  
NÚMERO DE TOMA DECISIONES SOBRE TRANSPORTE EFICIENTE (ETDM): 14484  
ID DEL PUENTE: 870083 (WB), 870549 (EB), 870084 (WB), 870550 (EB)

## ¿QUÉ ALTERNATIVAS SE CONSIDERARON?

Como parte del proceso de desarrollo de alternativas de PD&E, se evaluaron varias alternativas para abordar las condiciones de los puentes existentes. Las alternativas fueron evaluadas para satisfacer el propósito y la necesidad del proyecto y por su impacto en los entornos construidos y naturales. Entre las alternativas evaluadas se incluyen: no construcción, rehabilitación menor y mayor, gestión y operaciones de sistemas de transporte (TSM&O) y reemplazo completo.



### ► NO CONSTRUIR

La alternativa de no construcción o no acción no proporcionaría ninguna mejora a los puentes existentes aparte del mantenimiento de rutina estándar. Las ventajas de la alternativa sin construcción son que no hay impactos en el medio ambiente y no hay interrupciones debido a la construcción; sin embargo, la alternativa de no construcción no abordaría las deficiencias estructurales y los puentes continuarían deteriorándose. Aunque la alternativa sin compilación no satisface las necesidades del proyecto, proporciona una condición de referencia para comparar y medir los efectos de las alternativas de construcción.

### ► REHABILITACIÓN DE PUENTES - ALTERNATIVA 1A (MENOR) Y 1B (MAYOR)

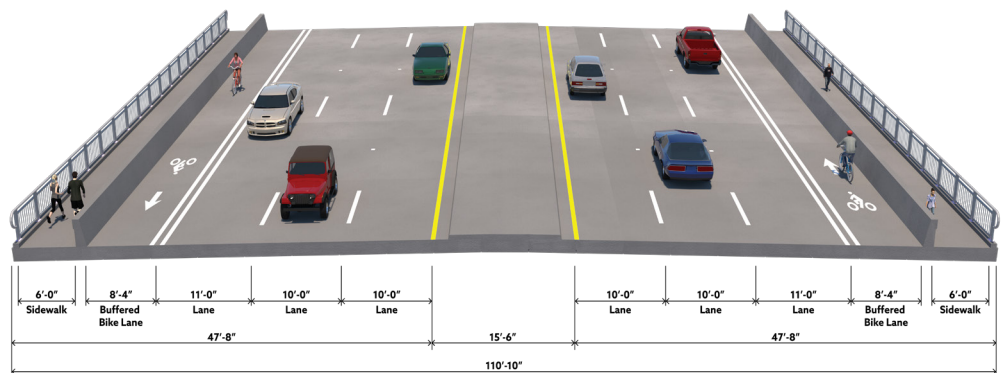
Se consideraron las opciones de rehabilitación menores y mayores. La rehabilitación de los puentes existentes incluye el costo de realizar reparaciones, fortalecimiento y reemplazo de componentes del puente según sea necesario. Sobre la base de una evaluación de una solución de rehabilitación menor y mayor, se determinó que las alternativas 1a y 1b eran alternativas poco prácticas. Las soluciones de rehabilitación no abordarían eficazmente las deficiencias estructurales a largo plazo, persistirían las condiciones geométricas deficientes, y los costos de rehabilitación y mantenimiento continuo superarían el beneficio y la vida útil de los puentes.

### ► ALTERNATIVA DE TSM&O

La alternativa TSM&O incluye actividades diseñadas para maximizar el uso y la capacidad del sistema de transporte existente a través de mejoras menores. Estas estrategias podrían incluir la ampliación de las intersecciones, mejoras en la señalización y provisiones para ciclistas y peatones. La ventaja de esta alternativa es el gasto limitado de fondos y los impactos mínimos en el medio ambiente. Si bien podría lograrse cierto aumento de la eficiencia mediante mejoras menores, las necesidades declaradas del proyecto no se resolverían.

### ► SUSTITUCIÓN DE PUENTES: ALTERNATIVAS 2A Y 2B

Se están considerando dos alternativas de reemplazo de puentes. Ambas alternativas de reemplazo comparten la misma sección típica (que se muestra a la derecha). La Alternativa 2A reemplazaría los cuatro puentes existentes con dos estructuras de puentes que tienen un espacio vertical similar sobre la Bahía de Biscayne como los puentes existentes. Para la Alternativa 2A, la sección típica se coloca en estructuras nuevas y el espacio vertical se mantiene similar al espacio vertical existente para limitar los impactos en las propiedades circundantes y los puntos de acceso al camino de entrada. La alternativa 2B reemplazaría los cuatro puentes existentes con dos estructuras de puentes y elevaría el espacio vertical sobre la Bahía de Biscayne a un mínimo de siete pies. En el caso de la Variante 2B, el aumento de la holgura vertical cumpliría con los criterios de aumento del nivel del mar; sin embargo, sería necesario reconstruir y construir muros de gravedad (contención) al este y al oeste de los límites del puente.

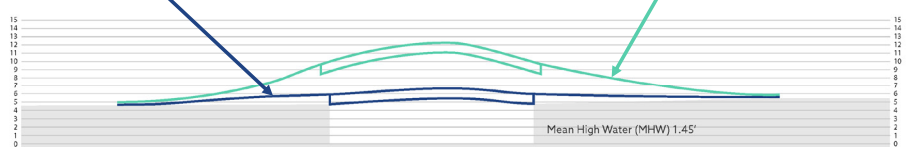


#### Perfil Alternativa 2A

Perfil similar al perfil existente  
(Espacio libre vertical mínimo 3')

#### Perfil Alternativa 2B

Perfil elevado para cumplir con las directrices actuales  
Requiere la reconstrucción de caminos de entrada y la construcción de muros de gravedad  
(Espacio libre vertical mínimo 7')



#### Perfil Alternativa 2A

Espacio libre vertical mínimo 3'

#### Perfil Alternativa 2B

Espacio libre vertical mínimo 7'