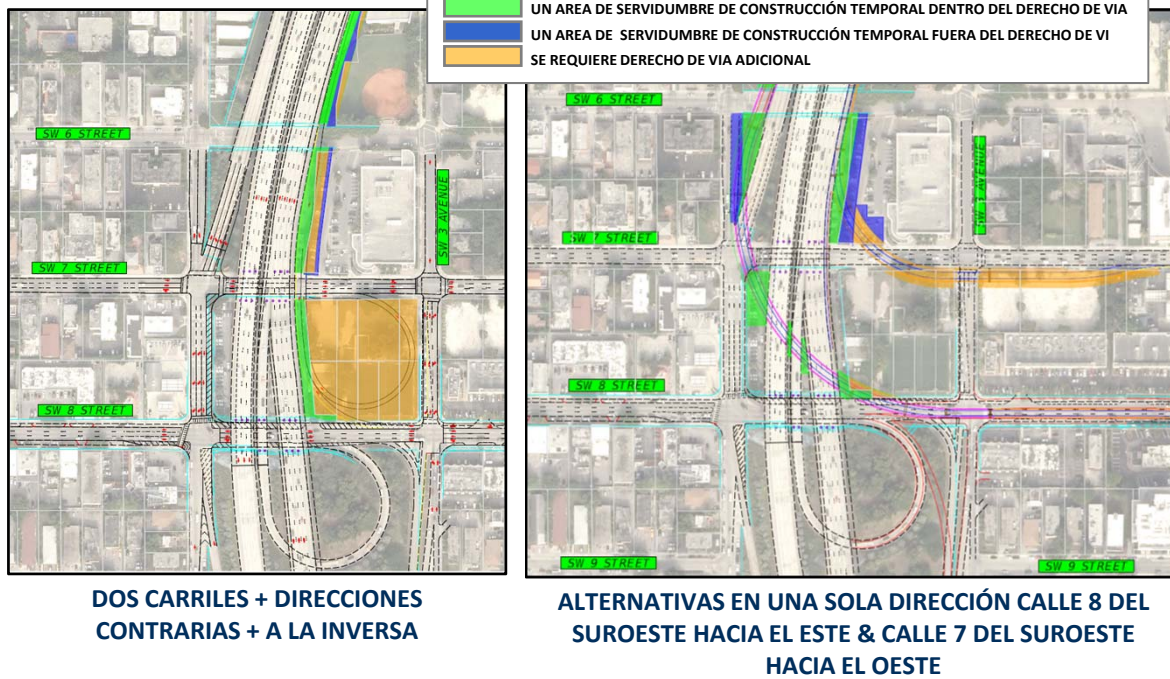


Alternativas de construcción en la Autopista I-95.

Se han desarrollado diferentes conceptos para el intercambio de la I-95.

Las alternativas 1, 2 y 2A son alternativas de 2 carriles en direcciones contrarias. Las mejoras de la I-95 siendo consideradas para las alternativas de dos carriles incluyen una rampa de entrada en la Calle 8 del suroeste para el tráfico en dirección oeste y una rampa de entrada en la Calle 7 del suroeste para el tráfico en dirección este. El derecho de vía tendrá que ser adquirido al oeste de la Calle 3 del suroeste entre la Calle 8 del suroeste y la Calle 7 del suroeste para poder acomodar las rampas de entrada a la I-95. Esta alternativa también aplica para la alternativa 5.

Las alternativas 3, 3A, 4 y 6 son alternativas en una sola dirección. Las mejoras de la I-95 consideradas para estas alternativas incluyen una rampa de salida en la Calle 8 del suroeste para el tráfico en dirección este y una rampa elevada de entrada en la Calle 7 del suroeste para el tráfico en dirección oeste. Se requerirá adquisición de derecho de vía para acomodar las rampas.



¿CÓMO PUEDO PARTICIPAR?

Hojas de comentario estarán disponibles en la mesa de entrada del Taller Público de Alternativas. Entregue sus comentarios o solicite ser incluido en la lista de correo en la página web: <http://www.fdotmiamidade.com/CalleOchoStudy.html>.

MÁS INFORMACIÓN DEL PROYECTO

Si desea ver comentarios o documentos del Proyecto visite la página web: : <https://etdmpub.flu-etat.org/est/>

Número de ETDM: 14230

Para más información sobre el Estudio de Desarrollo de Proyecto y Medio Ambiente (PD&E) visite la página web:

<http://www.fdotmiamidade.com/CalleOchoStudy.html>

o en Español

<http://www.fdotmiamidade.com/sr-90sw-8-stsw-7-st-from-sw-27-ave-to-sr-5us-1brickell-ave-en-espanol.html>

Si tiene preguntas o desea discutir el Proyecto, puede contactar:
Bao-Ying Wang, P.E.
Administrador del Proyecto
Departamento de Transporte de la
Florida
Distrito Seis
1000 NW 111th Avenue, Room 6251
Miami, Florida 33172
Phone: 305-470-5211
Email: BaoYing.Wang@dot.state.fl.us

Se solicita la participación pública sin distinción de raza, color, origen nacional, edad, sexo, religión, discapacidad o estado familiar. Las personas que deseen expresar sus preocupaciones sobre el Título VI, pueden hacerlo poniéndose en contacto con Hong Benitez, P.E., Coordinador del Distrito Seis del Título VI del Departamento de Transporte de la Florida al (305) 470-5219 o hong.benitez@dot.state.fl.us.

La evaluación del medioambiente, consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales para este proyecto están siendo, o han sido, llevadas a cabo por el Departamento de Transporte de la Florida (FDOT) de acuerdo con 23 U.S.C. §327 y un Memorando de Entendimiento (MOU) fechado el 14 de diciembre de 2016 y ejecutado por la Administración Federal de Carreteras y el FDOT.

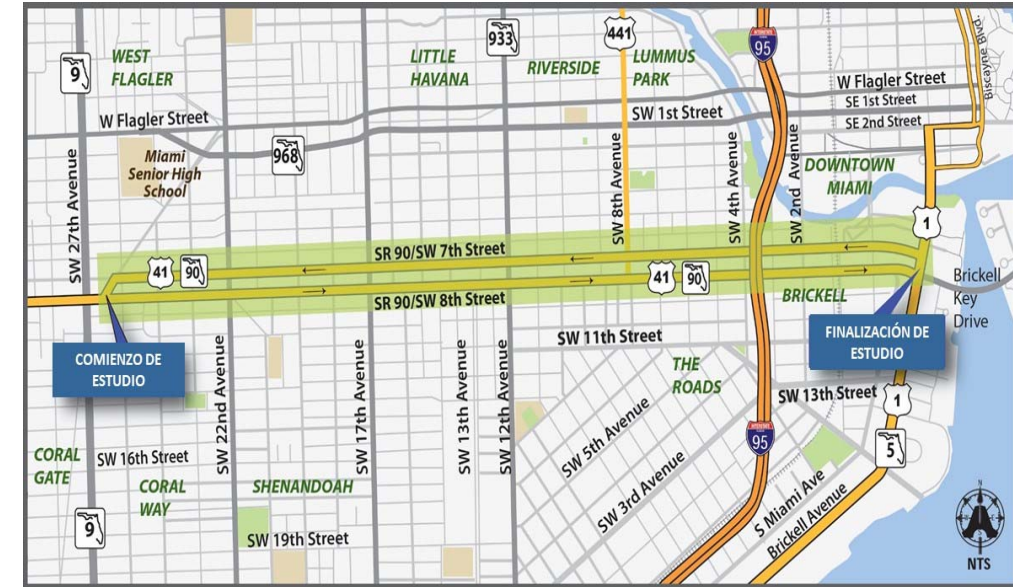


**Estudio de Desarrollo de Proyecto y Medio Ambiente (PD&E) Desde la Carretera Estatal 9/Avenida 27 del Suroeste hasta la Carretera Estatal 5/Carretera US 1/Avenida Brickell
Condado de Miami-Dade**
Número de Identificación: 432639-6-22-01
Número de ETDM: 14230, Número de FAP: 0202 054P **Agosto d**

Agosto de 2018

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El propósito de este estudio es evaluar el potencial físico, operacional, y de mejoras de seguridad a lo largo del corredor, incluyendo el intercambio en la Autopista Interestatal I-95 con la Calle 8 del suroeste y la Calle 7 del suroeste. Se están desarrollando mejoras para promover la seguridad, mejorar el tráfico vehicular, proveer un corredor multimodal y amigable para los peatones, y mejorar el acceso al área de Brickell. El proyecto se extiende desde la SR 9/Avenida 27 del suroeste hasta la Carretera Estatal 5/Carretera US 1/Avenida Brickell.



ESTATUS DEL PROYECTO

El Taller Público de Alternativas se llevará a cabo el martes, 14 de agosto del 2018. Se le solicita a los representantes, agencias locales y al público en general que evalúen las alternativas y aporten sus comentarios.



¿QUE SIGUE?

- Llevar a cabo una Reunión Pública de Alternativas y obtener el aporte del público sobre las alternativas propuestas.
- Finalizar la evaluación del impacto de cada alternativa.
- Seleccionar la alternativa preferida.
- Completar los documentos medioambientales.
- Desarrollar la alternativa recomendada basada en evaluaciones comparativas.
- Finalizar y entregar documentos para la Aceptación del Concepto de Diseño y Ubicación (LDCA).

[illegible]

ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

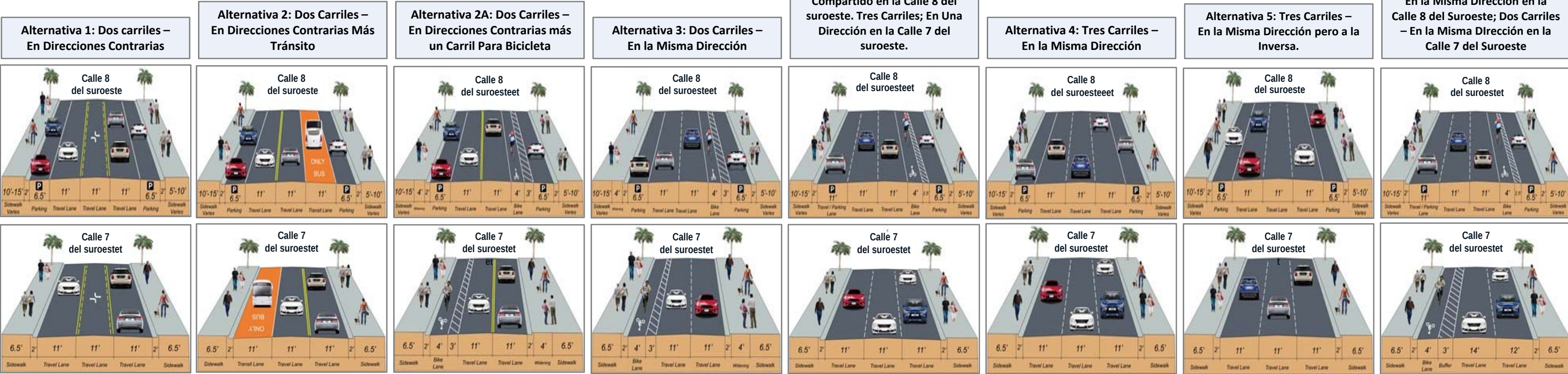
Durante la fase del Estudio PD&E en un proyecto de transporte, las alternativas de ingeniería preliminar y ambientalmente viables son desarrolladas y evaluadas para determinar qué alternativa soluciona más eficazmente las deficiencias existentes dentro de los límites del proyecto y cuáles serían las condiciones futuras sin las mejoras propuestas. Las alternativas están sujetas a una evaluación exhaustiva para determinar la mejor opción viable. Factores de ingeniería, medioambientales, socioeconómicos y de costo son considerados para desarrollar una alternativa recomendable.

Alternativa de No Tomar Acción

La alternativa de No Tomar Acción asume que no se implementarán mejoras dentro del corredor del proyecto. Esta opción sirve como base referente de comparación a las Alternativas de Construcción. La ventaja de la Alternativa No Tomar Acción es que no requiere gasto de recursos públicos para un diseño, adquisición de derecho de vía, construcción, o reubicación de servicios públicos. Sin embargo, la Alternativa de No Tomar Acción no toma en cuenta el propósito y la necesidad del proyecto. Si no se llevan a cabo mejoras, las futuras y existentes deficiencias físicas, operacionales y de seguridad permanecerían en la Calle 8 del suroeste y en la Calle 7 del suroeste. El corredor del proyecto opera actualmente a un Nivel de Servicio (LOS) inaceptable. Se proyecta que esas condiciones se deterioren aún más si no se realizan mejoras para el 2025 ya que los carriles no cuentan con la capacidad suficiente para acomodar las demandas del futuro.

Sistema de Manejo y Operaciones de Transporte (TSM&O)

El Sistema de Manejo de Operaciones de Transporte busca optimizar el desempeño de la infraestructura multimodal existente a través de la implementación de sistemas de servicio que preservan la capacidad y mejoran la seguridad y confiabilidad de nuestro sistema de transporte. Las mejoras del TSM&O incluyen el manejo y operaciones del tráfico tales como Dispositivos de Sistemas de Tecnología Informática, ajustando el tiempo del semáforo y control adaptado de señalización.



Alternativa 1: Proporciona dos carriles sin giros con un carril en cada dirección y un carril de giro en ambas direcciones tanto en la Calle 8 del suroeste como en la Calle 7 del suroeste. Esta alternativa mantendría el estacionamiento existente en ambos lados de la Calle 8 del suroeste, y el ancho de pavimento existente en las aceras tanto de la Calle 8 del suroeste como de la Calle 7 del suroeste.

Alternativa 2: Proporciona dos carriles sin giros con un carril en cada dirección, y un carril de tránsito tanto en la Calle 8 de suroeste como en la Calle 7 del suroeste. Esta alternativa impactaría al 60% de los estacionamientos existentes para poder proporcionar un carril de giro en las intersecciones señalizadas. Mantiene el ancho del pavimento en las aceras de la Calle 8 de suroeste y de la Calle 7 del suroeste.

Alternativa 2A: Proporciona dos carriles sin giros, con un carril en direcciones contrarias, y un carril para bicicletas tanto en la Calle 8 del suroeste como en la Calle 7 del suroeste. El carril amortiguado para bicicletas propuesto tiene 7 pies de ancho lo que reduce el ancho del pavimento por cuatro pies. Los cuatro pies adicionales son utilizados para ampliar la acera en el lado norte de la Calle 8 del suroeste y en el lado sur para la Calle 7 del suroeste. Esta alternativa impactaría el 60% del estacionamiento existente para proporcionar un carril de giro en las intersecciones señalizadas.

Alternativa 3: Proporciona dos carriles sin giros en una misma dirección, con la Calle 8 de suroeste utilizada para el tráfico hacia el este y un carril para bicicletas en la Calle 8 del suroeste como también en la Calle 7 del suroeste. El carril amortiguado para bicicletas propuesto tiene siete pies de ancho lo que reduce el ancho del pavimento existente por cuatro pies. Los cuatro pies adicionales se utilizan para ampliar la acera en el lado norte de la Calle 8 del suroeste y en el lado sur de la Calle 7 del suroeste. El estacionamiento existente permanecerá en ambos lados de la Calle 8 del suroeste.

Alternativa 3A: Proporciona dos carriles sin giros en la misma dirección en la Calle 8 del suroeste con un carril adicional compartido de estacionamiento y circulación. El carril compartido sería utilizado como carril de circulación durante las horas pico. El estacionamiento estaría limitado al lado sur de la Calle 8 del suroeste durante las horas pico. Un carril amortiguado solo para bicicletas de seis pies y medio también sería proporcionado en la Calle 8 del suroeste. La Calle 7 del suroeste contaría con tres carriles en la misma dirección. La Calle 8 del suroeste sería utilizada para el tráfico en dirección este y la Calle 7 del suroeste sería utilizado para el tráfico en dirección oeste. Esta alternativa mantiene el ancho de las aceras existente en la Calle 8 del suroeste como en la Calle 7 del suroeste.

Alternativa 4: Proporciona tres carriles sin giros, en la misma dirección, tanto en la Calle 8 del suroeste como en la Calle 7 del suroeste. Esta alternativa mantendría el estacionamiento existente en la Calle 8 del suroeste, y también el ancho existente en las aceras tanto en la Calle 8 del suroeste como en la Calle 7 del suroeste.

Alternativa 5: Proporciona tres carriles en la misma dirección en la Calle 8 del suroeste y en la Calle 7 del suroeste. Esta es una alternativa que invierte las direcciones del flujo vehicular donde la Calle 8 del suroeste se utilizaría para el tráfico en dirección oeste y la Calle 7 del suroeste se utilizaría para el tráfico en dirección este. Se mantendría el estacionamiento existente en la Calle 8 del suroeste.

Alternativa 6: Proporciona dos carriles sin giros en la misma dirección en la Calle 8 del suroeste y en la Calle 7 del suroeste. Adicionalmente, la Calle 8 del suroeste contaría con carril compartido para tránsito y estacionamiento. Similar a la Alternativa 3A, el carril compartido se utilizaría como un carril de tránsito durante las horas pico y un carril de estacionamiento durante las demás horas. El estacionamiento estaría limitado al lado sur de la Calle 8 del suroeste durante las horas pico. La alternativa también provee un carril de bicicletas amortiguado y mantiene el ancho existente de las aceras tanto en la Calle 8 del suroeste como en la Calle 7 del suroeste.