

CRONOGRAMA



CRONOGRAMA DEL PROYECTO — EXCLUSIÓN CATEGÓRICA PD&E TIPO 2

Cronograma de hitos importantes del PD&E	Fecha
Inicio del Proyecto	Mayo de 2021
Reunión Pública Inicial	Julio de 2021
Taller de Alternativas	Junio de 2022
Reunión Informativa Pública	Diciembre de 2024
Audiencia Pública	Mayo de 2025
Fin del estudio (Aceptación de la Ubicación del Concepto de Diseño)	Septiembre de 2025

FINANCIAMIENTO



FDOT ha asignado fondos estatales y federales para futuras etapas del proyecto, incluyendo el diseño final. Los costos de construcción preliminares fueron calculados durante la etapa de PD&E.

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.

El FDOT solicita la participación del público independientemente de la raza, el color de piel, el origen nacional, la edad, el sexo, la religión, la discapacidad, o el estado familiar.

MANTÉNGASE INFORMADO:

Para más información, comuníquese con:
Especialista en Alcance Comunitario,
Monica Diaz, al 305-640-8122 o por correo
electrónico a monica@iscprgroup.com.

SÍGANOS:

@MYFDOT_Miami
@MyFDOTMiami
#i95northPDE

VISÍTENOS:

www.southflroads.com/i95northPDE/

CÓDIGO QR



FOLLETO DE INFORMACIÓN DEL PROYECTO

EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LA FLORIDA

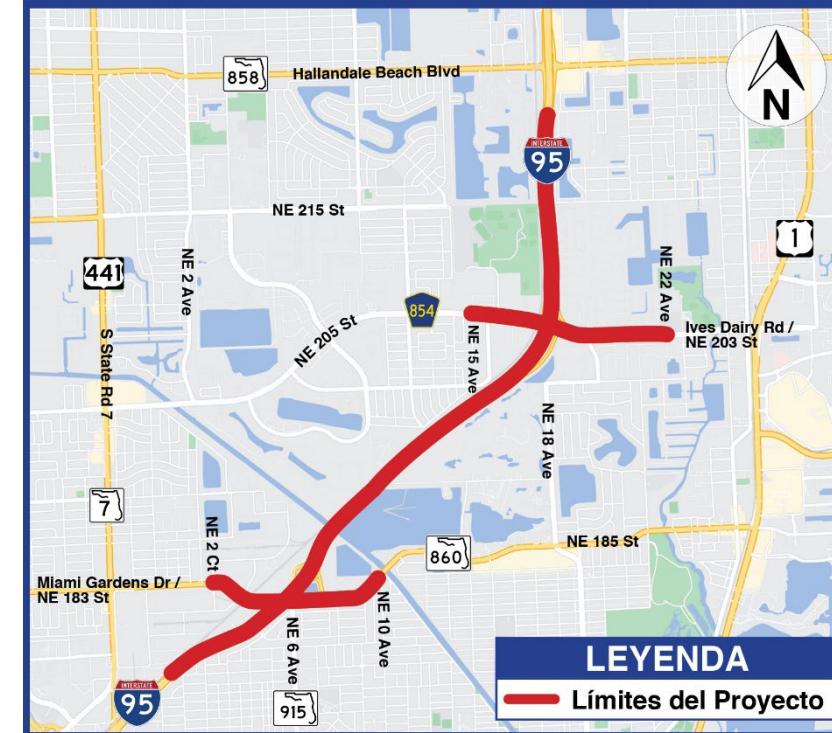
ESTUDIO AMBIENTAL Y DE DESARROLLO DEL PROYECTO (PD&E) DE LA AUTOPISTA I-95/CARRETERA ESTATAL (SR) 9 DESDE EL SUR DE LA CARRETERA ESTATAL (SR) 860/MIAMI GARDENS DRIVE HASTA EL NORTE DEL LÍMITE CON EL CONDADO DE BROWARD, FLORIDA

NÚMERO DE GESTIÓN FINANCIERA: 414964-1-22-01

NÚMEROS DE TOMA DE DECISIONES SOBRE TRANSPORTE EFICIENTE (ETDM): 14419

El Departamento de Transporte de la Florida (FDOT) está realizando un estudio ambiental y de desarrollo del proyecto (PD&E) para el corredor de la autopista I-95/SR 9 desde el sur de SR 860/Miami Gardens Drive hasta el norte del límite con el condado de Broward. El proyecto se ubica al norte de Miami Beach y zonas no constituidas del condado de Miami-Dade, Florida.

UBICACIÓN DEL PROYECTO



El objetivo de este proyecto es responder a la capacidad operativa deficiente y aliviar las congestiones actuales/futuras en el corredor I-95/SR 9. Otros objetivos del proyecto son:

- Preservar la integridad operativa y la funcionalidad regional de I-95/SR 9 (y, por lo tanto, de la red de transporte regional) mediante la complementación de mejoras en corredores similares en los condados de Miami-Dade, Broward y Palm Beach;
- Mejorar los tiempos de respuesta y evacuación en casos de emergencias. En general, el proyecto ofrecerá mejores opciones de movilidad para los automovilistas y usuarios del transporte público, ya que brindará mayor capacidad en el corredor I-95/SR 9 en la zona norte del condado de Miami-Dade.



I-95/SR 9 PD&E STUDY

PD&E DE LA AUTOPISTA I-95/ SR 9 DESDE EL SUR DE SR 860/MIAMI GARDENS DRIVE HASTA EL NORTE DE EL LÍMITE CON EL CONDADO DE BROWARD

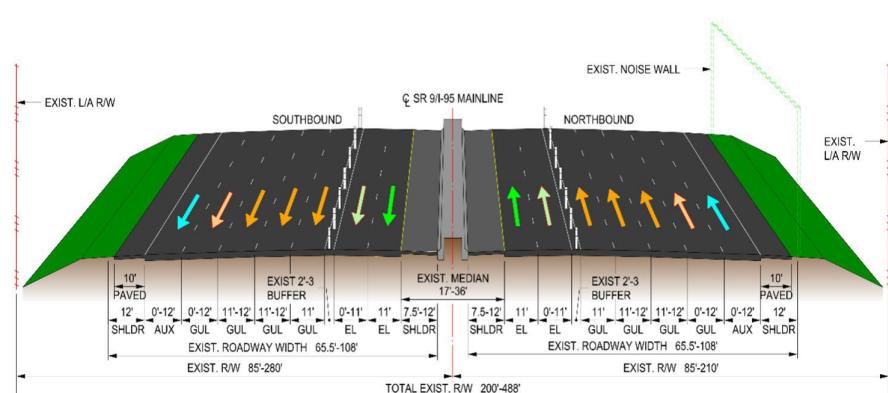


VISTAZO GENERAL DE LAS ALTERNATIVAS

Cariles Principales y Cariles Expresos de I-95/SR 9

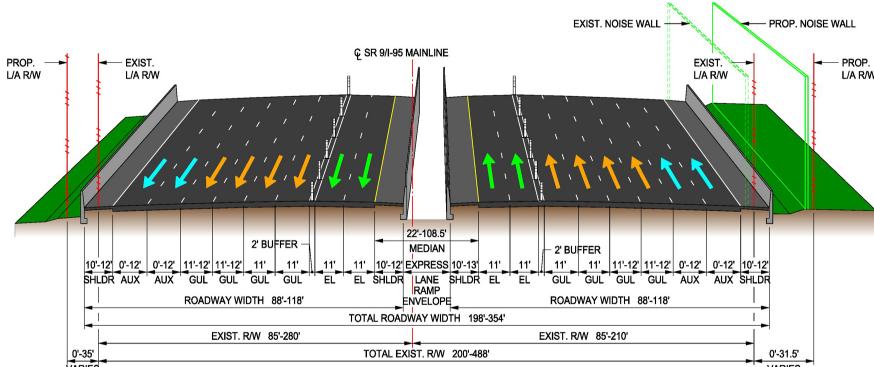
Condiciones Existentes

Leyenda del Mapa:

Carriles
Expresos
ContinuosCarriles
Expresos
IntermitentesCarriles de
Uso General
ContinuosCarriles de
Uso General
IntermitentesCarriles
Auxiliares

Los carriles de uso general en la I-95, que son de color naranja, varían de tres (3) a cuatro (4) carriles en cada dirección. Los carriles expresos en la I-95 en esta zona en la actualidad, que son de color verde, varían de uno (1) a dos (2) carriles en cada dirección. Los carriles auxiliares de color turquesa son rampas de entrada y salida que, por definición, son intermitentes a lo largo del corredor.

Alternativa Preferida N.º 3



Esta alternativa proporciona dos (2) carriles expresos en cada dirección y cuatro (4) carriles de uso general en cada dirección a lo largo del corredor, agregando capacidad a la I-95 y cumpliendo con el propósito y la necesidad del proyecto. Esta alternativa incluye la adición de un segundo carril auxiliar en cada sentido para rampas trenzadas ("braided ramps" en inglés). Las rampas trenzadas proporcionarán acceso hacia y desde los carriles expresos en los puentes y eliminarán la necesidad de cruzar los carriles de uso general.

SR 860/Miami Gardens Drive

Condiciones Existentes



Proporciona un nivel de servicio deficiente o fallido en las intersecciones señalizadas. Tiene problemas de demasiados cambios de carril hacia el oeste debido a los giros a la derecha de libre flujo hacia el sur desde la rampa de salida de la I-95 hacia el norte. Proporciona un nivel de servicio deficiente para los giros a la izquierda hacia el este en dirección a la rampa de acceso a la I-95. A veces, la línea de vehículos en dirección este es tan larga que bloquea la intersección señalizada en la avenida 6 del noreste.

Alternativa Preferida N.º 3



Crea un puente de segundo nivel y rampas a desnivel hacia la I-95. Mejora el nivel de servicio del tráfico en las intersecciones señalizadas. Mejora el problema existente con el cambios de carril en dirección oeste. Proporciona un nivel de servicio de tráfico deseable para los movimientos de giro a la izquierda en dirección este hacia la rampa de entrada de la I-95. Elimina el problema de una larga fila de tráfico en dirección este y evitará bloquear la intersección señalizada en la avenida 6 del noreste. Aborda los problemas de cambios de carril fuera de la rampa. Evita colas en la rampa de salida para llegar a la línea principal de la I-95.

CR 854/Ives Dairy Road

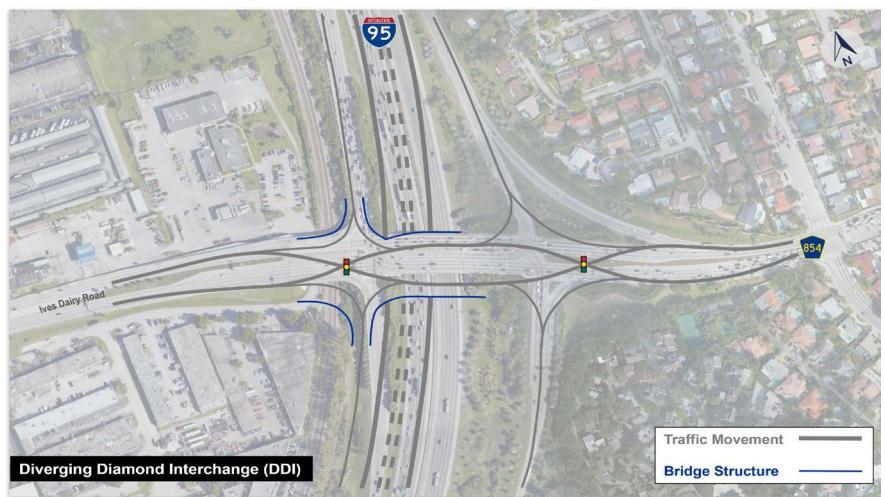
Condiciones Existentes



Proporciona un nivel de servicio deficiente o fallido en las intersecciones señalizadas. No tiene carriles para bicicletas.

Proporciona acera lateral solamente del lado sur de la carretera.

Alternativa Preferida N.º 3



Crea un intercambio de diamantes divergentes (DDI). Proporciona un nivel de servicio de tráfico deseable para todos los movimientos señalizados. Proporciona carriles para bicicletas. Proporciona acera únicamente a lo largo del lado sur de la carretera.