



HORARIO Y COSTO DEL PROYECTO

Fase	Proyectos			
	I-95 desde I-295 hasta J. Turner Butler Blvd		I-95 desde J. Turner Butler Blvd hasta Atlantic Blvd	
	Año	Costo	Año	Costo
PD&E	En Curso	-	Completado	-
Diseño	En Curso	-	En Curso	-
Derecho de Paso	2023	\$1.7 Millón	En Curso	-
Construcción	I-295 hasta Baymeadows Rd: 2025	\$109 Millón	2023	\$312 Millón
	Baymeadows Rd hasta J. Turner Butler Blvd: 2023	\$33 Millón		

DÉJENOS SUS COMENTARIOS

El FDOT los anima a participar en las audiencias públicas mixtas en persona o utilizando la opción virtual. Se existe varias formas de proporcionar sus comentarios al FDOT. Éstos incluyen:

- Proveer comentarios en persona hablando con el taquígrafo de la corte o llenando el formulario de comentarios.
- Enviar sus comentarios por correo electrónico o escriba a Michael Brock, Gerente del Proyecto, a la información de contacto que se proporciona a continuación.

Todos los comentarios recibidos en persona o electrónicamente tendrán el mismo valor. Tenga en cuenta que todos los comentarios matasellados en o antes del **24 de enero de 2022** se documentarán como parte de la Audiencia Pública y se incluirán en la transcripción de los procedimientos.

Estas Audiencias Públicas están anunciadas en conformidad con el Capítulo 120 de los Estatutos de Florida y se llevan a cabo en conformidad con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990. Personas que requieran servicios de traducción (gratis) deben comunicarse con Michael Brock al número proporcionado a menos 7 días antes de la audiencia.

La evaluación ambiental, consulta, y otras actuaciones requeridas por las leyes aplicable al medio ambiente por el gobierno federal se están realizando, o se han realizado por el Departamento del Transporte de la Florida (FDOT), en conformidad con la §327 del U.S.C 23 y el Memorando de Acuerdo fechado el 14 de diciembre de 2016 y ejecutado por el Administración Federal de Autopistas (FHWA) y el FDOT.

PRÓXIMOS PASOS

El siguiente paso es incorporar sus comentarios de la Audiencias Públicas a nuestro proceso de toma de decisiones. Una vez que se cierre el período de comentarios y se hayan considerado sus comentarios, se tomará una decisión y se enviará el documento final de PD&E al FDOT Office of Environmental Management, en cual basado en el Memorando de Acuerdo fechado el 14 de diciembre de 2016, tiene autoridad de aprobación en este proyecto que otorga la ubicación y la aceptación del concepto de diseño.

INFORMACIÓN DEL CONTACTO

Michael Brock, PE, Gerente del Proyecto
 Florida Department of Transportation, District 2
 1109 S. Marion Avenue, Lake City, FL 32025
 Teléfono: (386) 961-7707
 (800) 749-2967 ext. 7707
 Correo electrónico: Michael.Brock@dot.state.fl.us

Síguenos en las redes sociales para obtener la información más reciente!



Estudios de Desarrollo y Medio Ambiente (PD&E) de la I-95

Audiencias Públicas Híbridas

desde I-295 hasta Atlantic Boulevard



Visite el sitio web del proyecto en www.nfroads.com/I-95 o escanee el código QR siguiente.
 Los documentos del proyecto están disponibles ahora para su revisión.



INTRODUCCIÓN

El Departamento de Transporte de Florida (FDOT), Distrito 2, les invita a las Audiencias Públicas Híbridas de la I-95 para discutir las mejoras propuestas a la I-95 desde la I-295 hasta Atlantic Boulevard en el Condado de Duval, Florida. **Las Audiencias Públicas Híbridas se llevarán a cabo el 13 de enero de 2022 en el FDOT Jacksonville Urban Office Training Center ubicado en 2198 Edison Avenue, Jacksonville, FL 32204. Las Audiencias Públicas Híbridas comenzarán a las 4:00 pm en un formato a tipo "open house" seguida con una presentación formal a las 4:30 pm. La presentación se repetirá a las 6:00 pm.** Consulte el folleto adjunto para más detalles. El propósito de las Audiencias Públicas es para ofrecer a las personas interesadas la oportunidad de expresar sus puntos de vista sobre la ubicación, el diseño conceptual y los efectos sociales, económicos y ambientales de las mejoras propuestas.

La participación pública se solicita sin distinción de raza, color, origen nacional, edad, sexo, religión, discapacidad o estado familiar. Para más información sobre el proyecto, comuníquese con:



Michael Brock, PE, Gerente del Proyecto
 Florida Department of Transportation
 1109 S. Marion Avenue
 Lake City, FL 32025
 Teléfono: (386) 961-7707
 Correo electrónico: Michael.Brock@dot.state.fl.us

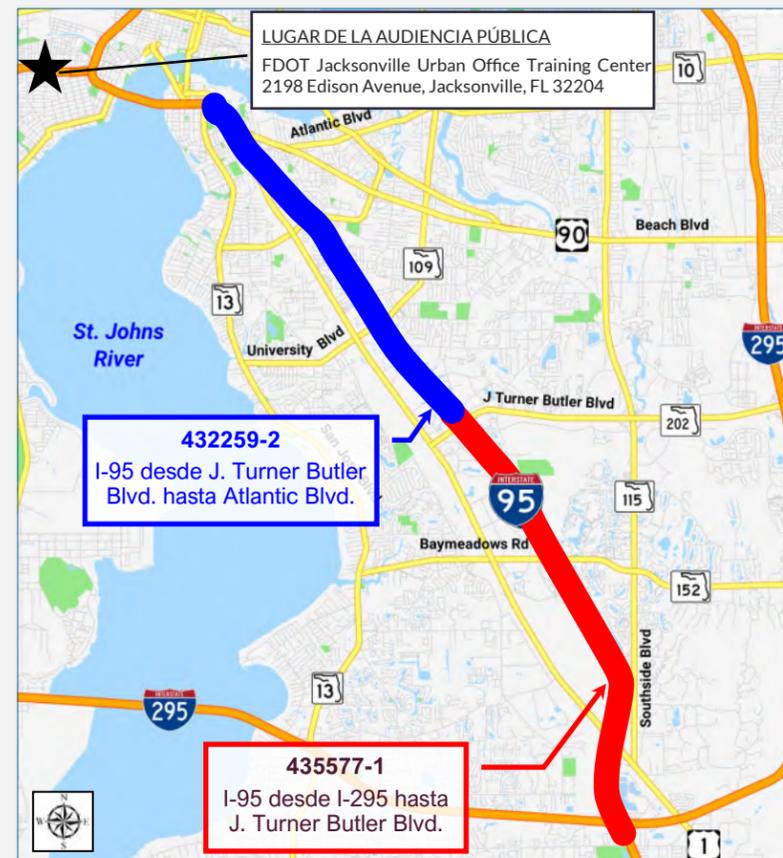
Las Audiencias Públicas cubrirán dos proyectos:

I-95 desde J. Turner Butler Boulevard hasta Atlantic Boulevard (Número Financiero del Proyecto 432259-2)

En abril de 2018, FDOT presentó una alternativa preferida que incluía dos carriles expresos (carriles de peaje ubicados en el centro de I-95) y tres carriles de uso general (carriles sin peaje) en cada dirección. Recientemente, FDOT ha cambiado el concepto de carriles expresos a carriles de uso general. La alternativa preferida revisada ahora incluye cinco carriles de uso general y un carril auxiliar (un carril adicional construido entre las rampas de entrada y salida) en cada dirección. Estos cambios requerirán menos derechos de paso para la construcción, minimizarán los impactos al medio ambiente y proporcionarán ahorros en los costos de construcción. Se proponen cambios adicionales al intercambio de Belfort Road con J. Turner Butler Boulevard y la intersección de Copper Circle West con Emerson Street.

I-95 desde I-295 hasta J. Turner Butler Boulevard (Número Financiero del Proyecto 435577-1)

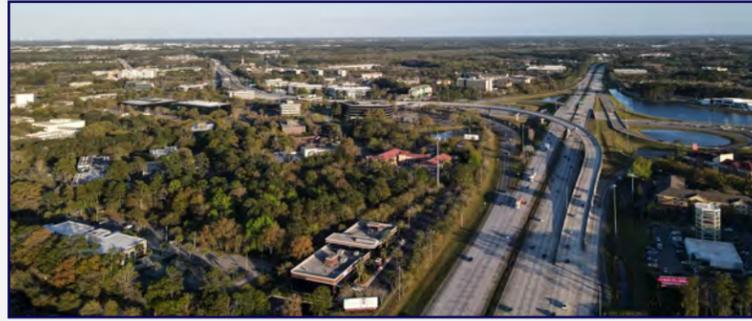
FDOT propone ampliar la I-95 a cuatro carriles en cada dirección con carriles auxiliares donde sea necesario para cumplir con el crecimiento demográfico proyectado. Adicionalmente se proponen mejoras en los intercambios de Philips Highway (US 1) y Baymeadows Road con la I-95. Se proponen mejoras en las intersecciones de Southside Boulevard con Paradise Island Boulevard y Belle Rive Boulevard.



ANTECEDENTE

La I-95 es un corredor importante orientado de norte a sur para los viajeros, las turistas y el tráfico de carga en el condado de Duval. La I-95 conecta las áreas de empleo en el centro de Jacksonville, Southpoint y Baymeadows Center con comunidades residenciales en el sur del condado de Duval.

Adicionalmente la I-95 es un corredor de carga importante y transporta productos a través de puertos marítimos y aeropuertos. La I-95 se amplió por la última vez en 1999 y no se ha realizado mejoras de capacidad en más de 20 años.



HISTORIA DEL PROYECTO

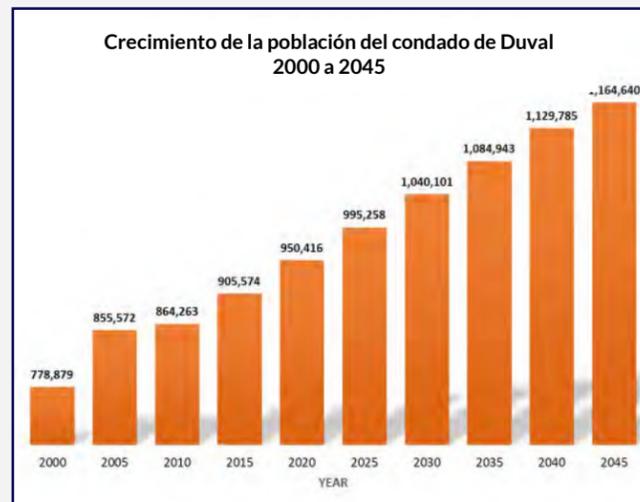
El 4 de abril de 2018, se llevó a cabo una audiencia pública para la I-95 desde J. Turner Butler Boulevard hasta Atlantic Boulevard en el hotel Marriott Jacksonville, donde los residentes y las organizaciones interesadas pudieron revisar el proyecto y proporcionar comentarios sobre las mejoras. Desde entonces, se han realizado los cambios en el proyecto propuesto y estos cambios están incluidos en este folleto.



¿POR QUÉ SE NECESITA EL PROYECTO?

Entre 104.000 y 133.000 vehículos atraviesan dentro de los límites de estudio de la I-95 cada día. El FDOT mide el desempeño de la operación de una carretera usando un sistema de clasificación de seis letras. Similar a un sistema de calificación escolar, el nivel de servicio (LOS) A es excelente, mientras el LOS F está fallando. Actualmente, la I-95 está operando entre el LOS D y el LOS F.

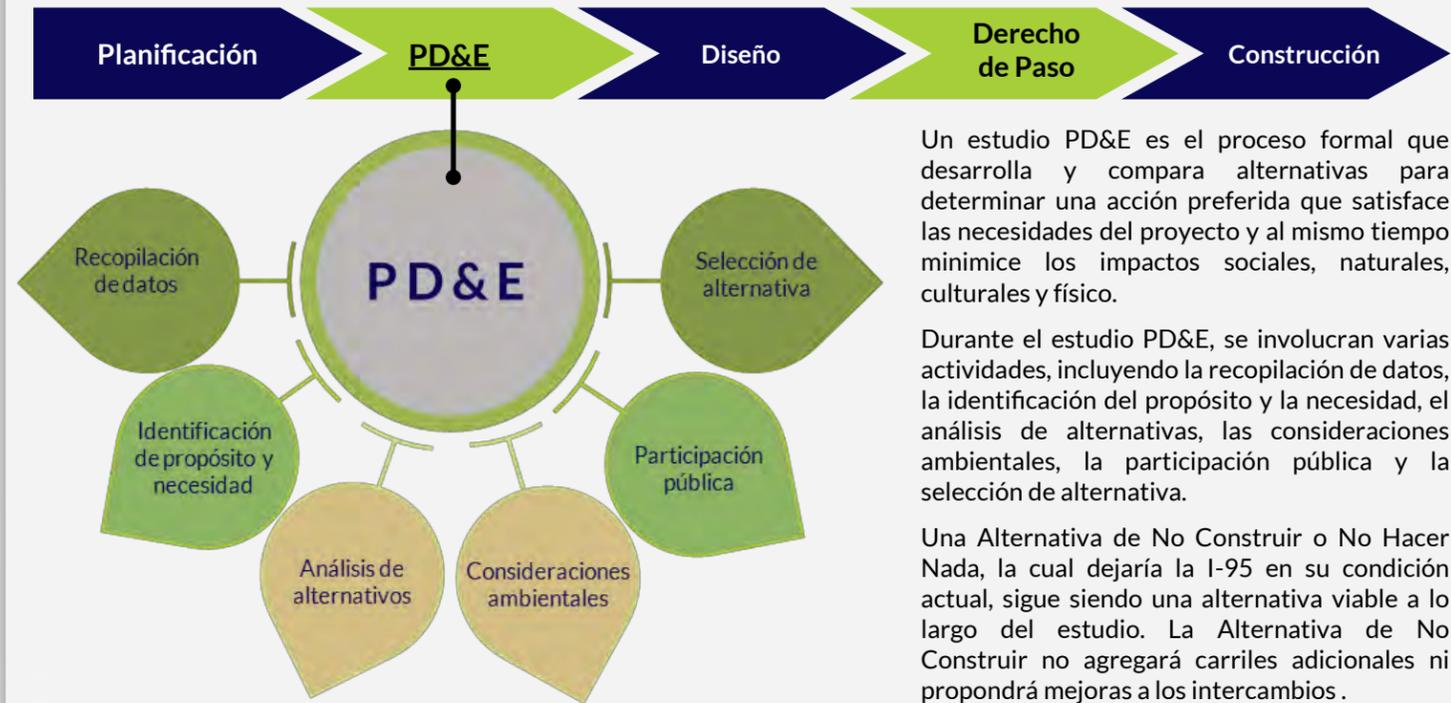
Durante las últimas dos décadas, la población del condado de Duval



ha aumentado de 778,879 a 950,416 y se proyecta que aumente a 1,164,640 para el año 2045. Sin ninguna mejora, el tráfico continuará aumentando y la congestión empeorará progresivamente. Como resultado, todo el segmento de la I-95 dentro de los límites del estudio operará en un LOS F durante las horas punta para el 2045.

¿QUÉ ES UN ESTUDIO DE DESARROLLO DE PROYECTOS Y MEDIO AMBIENTE ?

El proceso del FDOT para entregar un proyecto de transporte consiste de cinco pasos y el estudio PD&E es el segundo paso.



Un estudio PD&E es el proceso formal que desarrolla y compara alternativas para determinar una acción preferida que satisfice las necesidades del proyecto y al mismo tiempo minimice los impactos sociales, naturales, culturales y físico.

Durante el estudio PD&E, se involucran varias actividades, incluyendo la recopilación de datos, la identificación del propósito y la necesidad, el análisis de alternativas, las consideraciones ambientales, la participación pública y la selección de alternativa.

Una Alternativa de No Construir o No Hacer Nada, la cual dejaría la I-95 en su condición actual, sigue siendo una alternativa viable a lo largo del estudio. La Alternativa de No Construir no agregará carriles adicionales ni propondrá mejoras a los intercambios.

¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE UNA AUDIENCIA PÚBLICA ?

El propósito de estas audiencias públicas es para compartir información con el público sobre:

- Las mejoras propuestas
- Diseño conceptual
- Todas las alternativas en estudio
- Los impactos sociales, económicos y ambientales beneficiosos y adversos potenciales

Esta audiencia también sirve como foro oficial para que el público exprese sus opiniones sobre el proyecto.

¿CUÁLES SON LAS MEJORAS PROPUESTAS ?

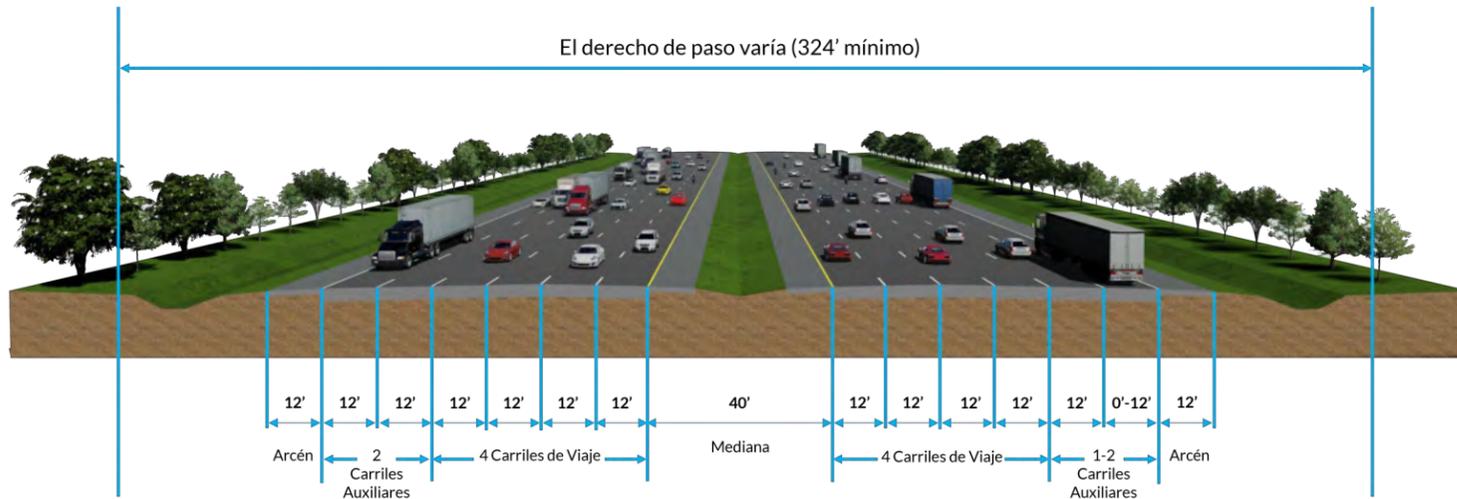
Las mejoras propuestas en la I-95 desde J. Turner Butler Boulevard hasta Atlantic Boulevard consisten en :

- Ampliar la I-95 a cinco carriles de 12 pies y un carril auxiliar donde sea necesario
- Convertir el intercambio de Belfort Road con J. Turner Butler Boulevard a un intercambio de diamante divergente
- Mejoras en la intersección de Copper Circle West con Emerson Street
- Muros de antiruido en ubicaciones calificadas

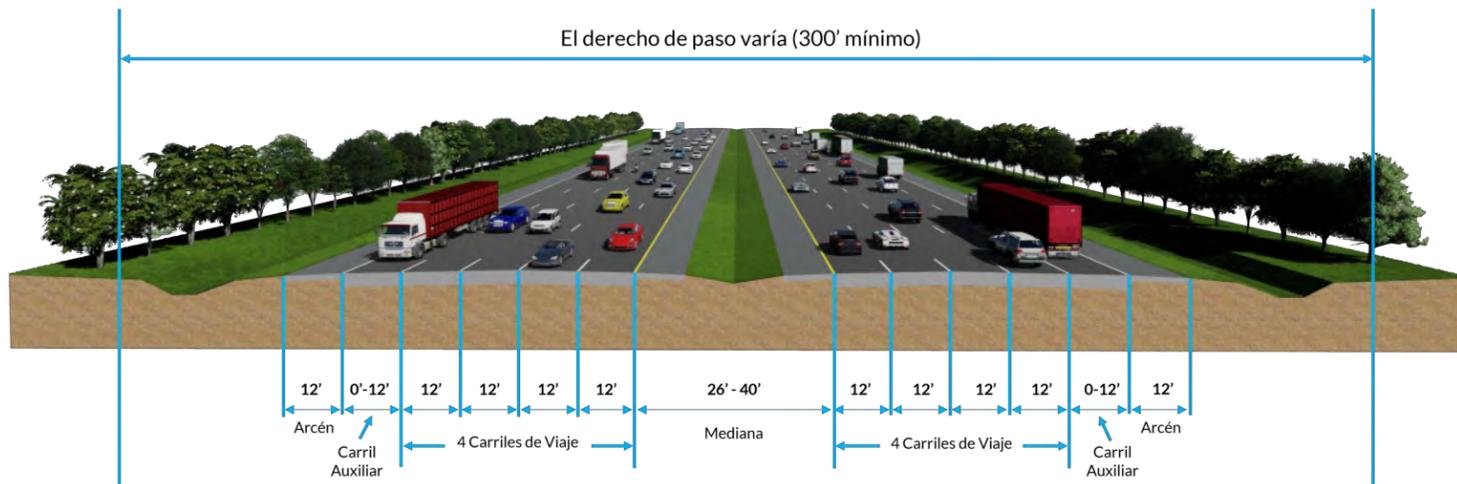
Las mejoras propuestas en la I-95 desde la I-295 hasta J. Turner Butler Boulevard consisten en :

- Ampliar la I-95 desde la I-295 hasta Southside Boulevard a cuatro carriles de 12 pies y dos carriles auxiliares donde sea necesario
- Ampliar la I-95 desde Southside Boulevard hasta J. Turner Butler Boulevard a cuatro carriles de 12 pies y un carril auxiliar donde sea necesario
- Mejorar las operaciones de tráfico en Baymeadows Road desde Baymeadows Way hasta Old Baymeadows Road
- Mejoras en el intercambio de Philips Highway (US 1) con la I-95
- Convertir el intercambio de Baymeadows Road con la I-95 a un intercambio de diamante divergente
- Mejoras en la intersección de Belle Rive Boulevard con Southside Boulevard
- Mejoras en la intersección de Paradise Island Boulevard con Southside Boulevard
- Muros de antiruido en ubicaciones calificadas

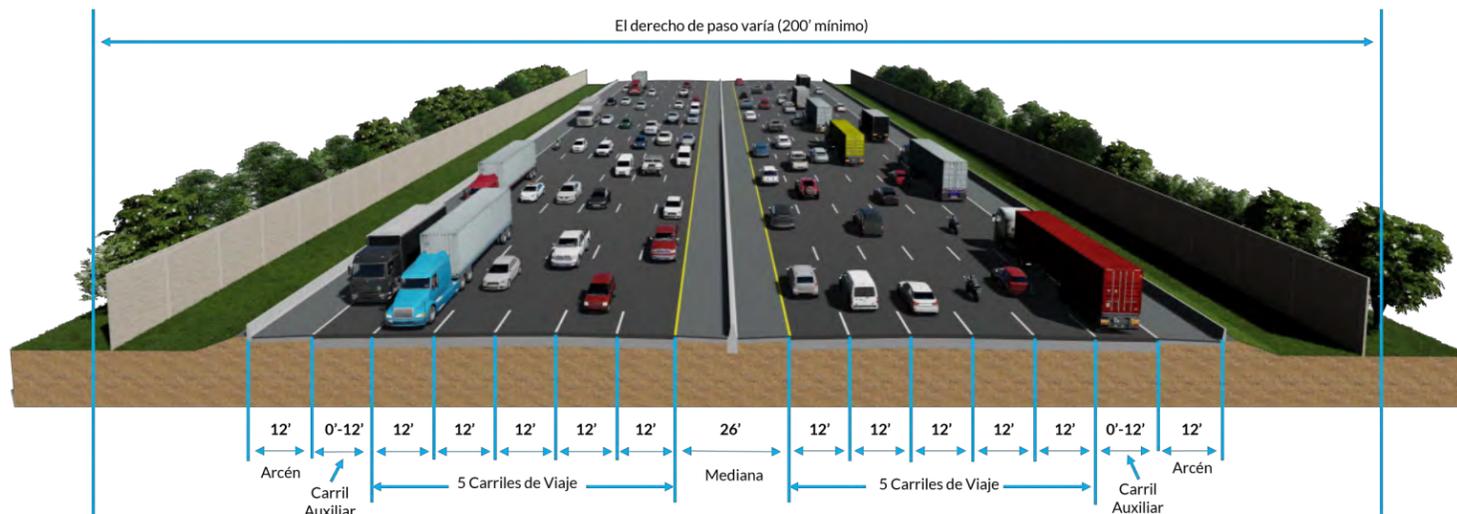
Sección típica Propuesta de I-95 desde la I-295 hasta Southside Boulevard



Sección típica Propuesta de I-95 desde Southside Boulevard hasta J. Turner Butler Boulevard



Sección típica Propuesta de I-95 desde J. Turner Butler Boulevard hasta Atlantic Boulevard



LA SEGURIDAD

FDOT se compromete a mejorar la seguridad de nuestros residentes y visitantes. Como parte del estudio PD&E, se completó un análisis de seguridad detallado para determinar cómo las mejoras propuestas mejorarán la seguridad. Se anticipa que las mejoras propuestas puedan:

- Reducir un 15% de todos los choques en la I-95 desde la I-295 hasta J. Turner Butler Boulevard (SR 202)
- Reducir un 30% de todos los choques en la I-95 desde J. Turner Butler Boulevard (SR 202)
- Reducir un 37% de todos los choques en los intercambios de la I-95 con Baymeadows Road y J. Turner Butler Boulevard con Belfort Road
- Eliminar los conflictos entre peatones y vehículos en varias intersecciones
- Añadir cruces peatonales especiales para mejorar la seguridad de los peatones
- Añadir aceras y carriles para bicicletas para mejorar la conectividad de peatones y ciclistas



INTERCAMBIO DIAMANTE DIVERGENTE (DDI)

Un intercambio de diamante divergente (DDI) lleva la seguridad y la eficiencia del tráfico a un nivel nuevo. Un DDI permite que dos direcciones de tráfico se crucen temporalmente hacia el lado izquierdo de la carretera mientras que pasen por el intercambio. Los carriles luego vuelven al lado derecho a pasar al otro lado del intercambio.

Seguridad: Existe un conflicto potencial cada vez que un vehículo, peatón o bicicleta cruza o gira en la dirección opuesta de tráfico. En comparación con un intercambio convencional, el DDI reduce los puntos de conflicto de vehículo a vehículo por casi 50% y elimina muchos de los tipos de choques más severos. Menos puntos de conflicto significan menos oportunidades para que los vehículos choquen y resulta en un flujo de tráfico más seguro y eficiente.

Los beneficios de seguridad adicionales incluyen:

- Velocidades más lentas como resultado del diseño del DDI
- Aumento de seguridad para los peatones debido a una velocidad más lenta y al dirigir a los peatones a través de la mediana.
- Reducción de movimientos "Wrong Way" potenciales en las rampas
- Mejora la distancia visual al girar

Eficiencia: Además de los beneficios de seguridad, los DDI también mejoran la eficiencia del intercambio. El DDI elimina los giros a la izquierda contra el tráfico que se aproxima y reduce la duración del ciclo de las señales de tráfico. Como resultado, este diseño reduce la congestión y mueve grandes volúmenes de tráfico sin la necesidad de añadir más carriles en un intercambio.

Finalmente, un DDI a menudo usa la estructura del puente existente y el derecho de paso existente y, por lo tanto, es más económico de construir en comparación con otros intercambios.



MEJORAS DE INTERSECCIÓN Y

EL MANEJO DE ACCESO

Además de ampliar la I-95, el estudio PD&E propone varios cambios en Baymeadows Road, Southside Boulevard y Emerson Street para mejorar el flujo de tráfico entrado y saliendo de la I-95 y mejorar la seguridad. Estos cambios afectarán las intersecciones y las aberturas medianas (manejo de acceso) y cómo el tráfico accederá a las empresas a lo largo de la carretera. Revise las tablas para obtener más información.

¿QUÉ ES EL MANEJO DE ACCESO?

El manejo de acceso es la planificación cuidadosa de la ubicación, el diseño y el tipo de acceso a propiedades, negocios y hogares. Esto incluye las pautas de aberturas medianas y las entradas para autos. El manejo de acceso sirve para promover el movimiento seguro y eficiente de personas y mercancías al reducir los conflictos.

¿CÓMO MEJORÁ LA SEGURIDAD EL

MANEJO DE ACCESO?

El manejo de acceso mejora la seguridad al reducir el número de puntos de conflicto potenciales por parte de los usuarios de la red de transporte.

¿PREGUNTAS SOBRE EL MANEJO DEL ACCESO?

Si tiene inquietudes sobre los cambios de acceso propuestos (modificaciones medianas) que pueden afectar su propiedad o negocio, comuníquese con:

COMITÉ DE EL MANEJO DE ACCESO

Atención: Tom Cavin, PE

Florida Department of Transportation

2198 Edison Avenue, MS 2815

Jacksonville, Florida 32204

Teléfono: (904) 360-5641 or (800) 207-8236

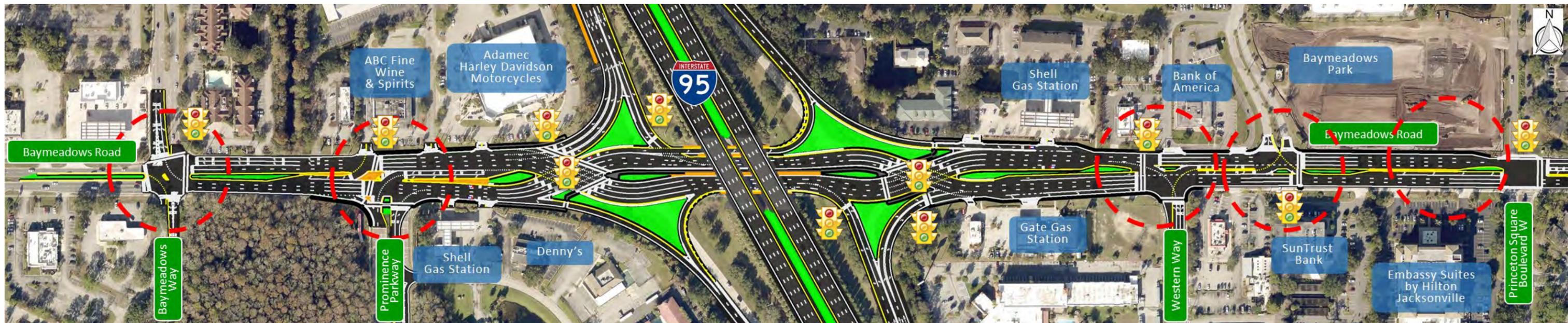
Correo electrónico: Tom.Cavin@dot.state.fl.us



La intersección de Copper Circle West y Emerson Street se modificará como mostrada.



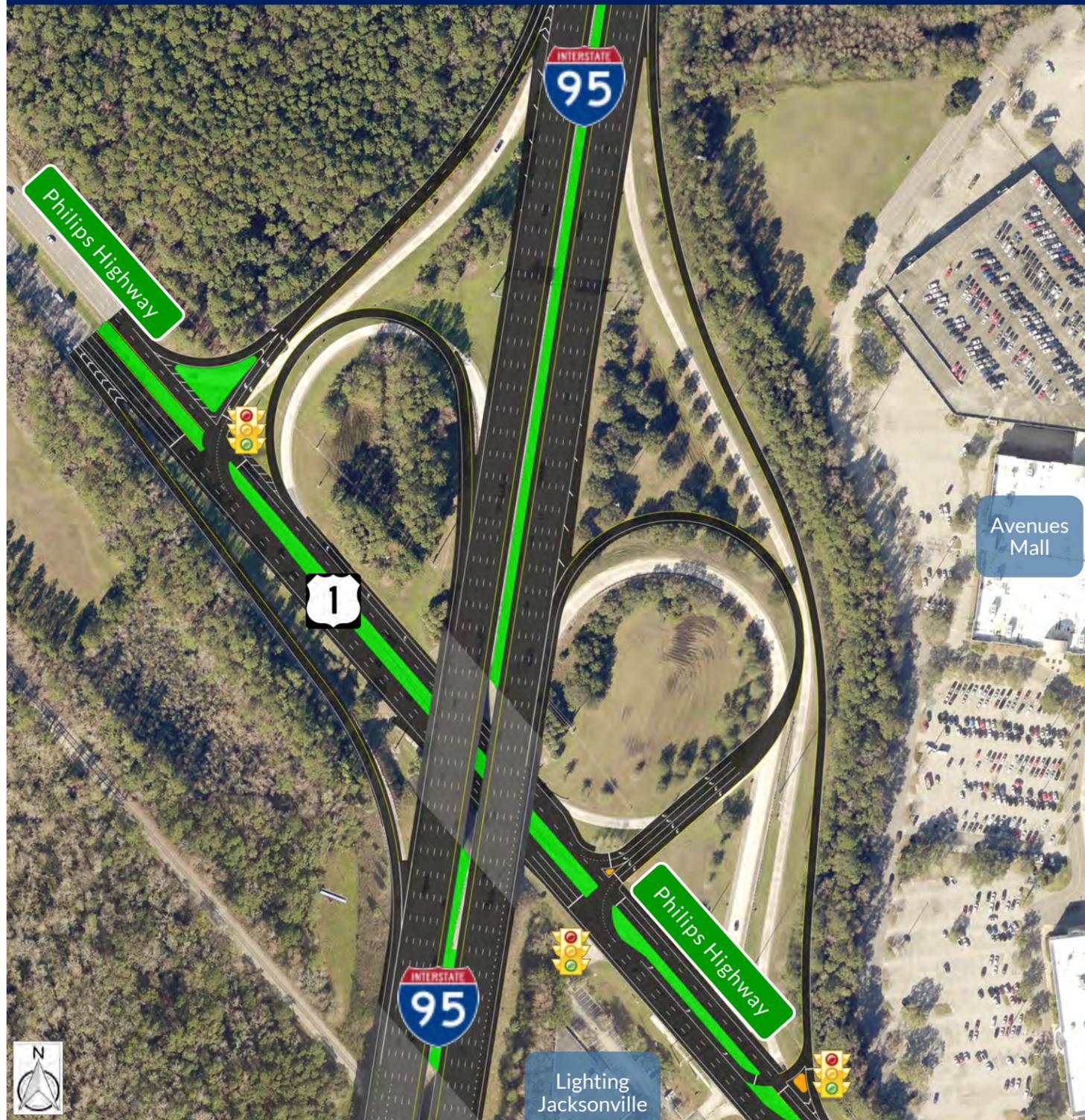
La intersección de Paradise Island Boulevard con Southside Boulevard se modificará para adaptar al movimiento de giro a la izquierda de la rampa de salida de la I-95 en dirección norte. La intersección de Belle Rive Boulevard y Southside Boulevard se modificará como se muestra.



Se proponen cambios en las aberturas medianas a lo largo de Baymeadows Road.

Los cambios en las aberturas medianas se muestran con los círculos rojos.

INTERCAMBIO DE I-95 CON PHILIPS HIGHWAY (US 1)



El intercambio de la I-95 con Philips Highway (US 1) se modificará como se muestra. La rampa de salida en dirección norte hacia Philips Highway en dirección norte será señalizada. Se añade un carril adicional a la rampa de salida en dirección sur.

INTERCAMBIO DE J. TURNER BUTLER BOULEVARD (SR 202) CON BELFORT ROAD



El intercambio de J. Turner Butler Boulevard con Belfort Road se convertirá en un intercambio de diamante divergente, como se muestra. Belfort Road se ampliará para dar cabida a dos carriles de paso y dos carriles de giro a la izquierda en ambas direcciones. Se eliminará el movimiento a través de las rampas de salida y se proporcionará un carril adicional de giro a la derecha para la rampa de salida en dirección oeste.

REDUCCIÓN DE RUIDO (LOS MUROS DE ANTIRUIDO)

I-95 DESDE J. TURNER BUTLER BOULEVARD (SR 202) HASTA ATLANTIC BOULEVARD, FM # 432259-2



LEYENDA

- Muros de antiruido existentes para permanecer
- Reemplazo de muros de antiruido existentes
- Nuevos muros de antiruido

I-95 DESDE J. TURNER BUTLER BOULEVARD (SR 202) HASTA ATLANTIC BOULEVARD, FM # 432259-2



Un estudio de ruido, realizado de acuerdo con las regulaciones estatales y federales y los requisitos del FDOT, evaluó el nivel de ruido del tráfico para la alternativa de construcción. Los muros de antiruido recomendados para una evaluación adicional se muestran en rojo. Revise el mapa que está en exhibición esta noche para determinar los límites de los muros de antiruido propuestos. Durante

esta Audiencia Pública, el Departamento solicitará la opinión de los residentes que reciben un beneficio de los muros antiruido.

I-95 DESDE I-295 HASTA J. TURNER BUTLER BOULEVARD (SR 202), FM # 435577-1



LEYENDA

- Muros de antiruido existentes para permanecer
- Nuevos muros de antiruido

I-95 DESDE I-295 HASTA J. TURNER BUTLER BOULEVARD (SR 202), FM # 435577-1



¿QUÉ ES UN MURO DE ANTIRUIDO?

Un muro de antiruido es una estructura especialmente diseñada para reducir los niveles de ruido creados por el tráfico de la carretera cercana. Los muros de antiruido se construyen solo después de que se realizan los estudios de impacto del ruido y se cumplen ciertas condiciones.

¿CÓMO FUNCIONAN LOS MUROS DE ANTIRUIDO?

A lo largo de la carretera, los muros de antiruido bloquean la trayectoria directa de las ondas sonoras desde la carretera hasta los hogares y negocios. Los muros no eliminan el ruido; solo reducen el ruido.

Las paredes de antiruido recomendadas para una evaluación adicional se muestra en rojo y en este gráfico.

Ambos proyectos propuestos incluyen muros de atenuación de ruido (muros de antiruido). Tenga en cuenta que:

- A. La instalación de los muros de atenuación propuestos (muros de antiruido) pueden bloquear la visibilidad de los letreros publicitarios exteriores existentes;
- B. El gobierno local o la jurisdicción local puede restringir o prohibir el aumento de la altura de los letreros publicitarios exteriores existentes; y
- C. Tras la construcción de muros de atenuación (muros de antiruido), el gobierno local o la jurisdicción local deberá:
 1. Permitir un aumento de la altura del letrero a través de una renuncia o variación a una ordenanza local o regulación de desarrollo de la tierra;
 2. Permitir que el letrero sea reubicado o reconstruido en otro lugar si el propietario del letrero está de acuerdo; o
 3. Pagar el valor justo de mercado del letrero y el interés asociado en la propiedad.