

¿Cómo seleccionaremos una de las alternativas de diseño recomendadas?

Todas las alternativas de diseño presentadas acomodan el volumen de tráfico proyectado para el futuro. Estas alternativas serán evaluadas y comparadas utilizando un criterio que da consideración al aspecto de ingeniería, el impacto físico, ambiental y social, las necesidades del derecho de vía, el costo y la opinión pública. Una de las alternativas de diseño recomendadas resultará más clara en base a esta evaluación y comparación.

Agencias locales asociadas

Además de recibir aportaciones del público, estamos coordinando con las siguientes agencias locales durante todo el estudio:



¿Qué sucede después de la asamblea pública de alternativas?

Continuaremos evaluando todas las alternativas de diseño y eventualmente seleccionaremos una alternativa de diseño recomendada. Se llevará a cabo una audiencia pública para presentar la alternativa de diseño recomendada así como la alternativa de “no construir” para revisión y comentarios del público. La audiencia pública está programada para llevarse a cabo en febrero de 2016, se enviarán notificaciones por correo y también se publicarán en *Florida Today*. Después de la audiencia pública se hará la decisión de proceder con la alternativa de diseño recomendada o la alternativa de “no construir.”

¿Quién aprobará el documento PD&E final?

Este estudio ha sido clasificado como Reporte de Impacto Ambiental del Estado (SEIR); lo que significa que el secretario del Distrito 5 del FDOT proveerá la aprobación final de la alternativa de diseño recomendada por el estudio ya sea de construir o de “no construir”. Si se recomiendan mejoras y éstas son aceptadas por el secretario, el proyecto de transportación propuesto procederá a las fases siguientes así como los fondos se hagan disponibles. Esas fases del proyecto incluyen: diseño, adquisición de derecho de vía, y construcción. La fase de diseño está financiada y prevista para iniciar en 2016. Las fases de adquisición de derecho de vía y de construcción no están financiadas actualmente.

¿Cómo puede usted participar?

Los comentarios y preguntas del público son bien recibidos durante todo el estudio. Si usted desea saber más acerca del estudio o le gustaría organizar una junta para un grupo pequeño, por favor contacte a una de las siguientes personas:

Gerente del Proyecto de FDOT

Ms. Jazlyn Heywood, P.E.

Departamento del Transporte de la Florida

719 S. Woodland Boulevard, MS 501

DeLand, Florida 32720

Teléfono: 386-943-5388

Gerente del Proyecto del Consultor

Mr. Aniruddha (Rudy) Gotmare, P.E.

Scalar Consulting Group Inc.

4152 W. Blue Heron Boulevard, Suite 119

Riviera Beach, Florida 33404

Teléfono: 561-429-5065

Para información actualizada del estudio PD&E de Clearlake Road, por favor visite: www.clearlakeroadstudy.com. Este sitio web será actualizado con regularidad para proveer la información más reciente del estudio. Usted también puede enviar sus comentarios y preguntas a través de este sitio web, y puede pedir que le añadan a la lista de correo.



Estudio PD&E de Clearlake Road

City of Cocoa, FL

Número de Proyecto del FDOT: 433605-1-22-01



Boletín No. 2

www.clearlakeroadstudy.com

Septiembre 2015

Asamblea Pública de Alternativas

Fecha: 20 de octubre de 2015

Hora: De 5:30 p.m. a 7:30 p.m.

Lugar: Eastern Florida State College (ver el mapa)

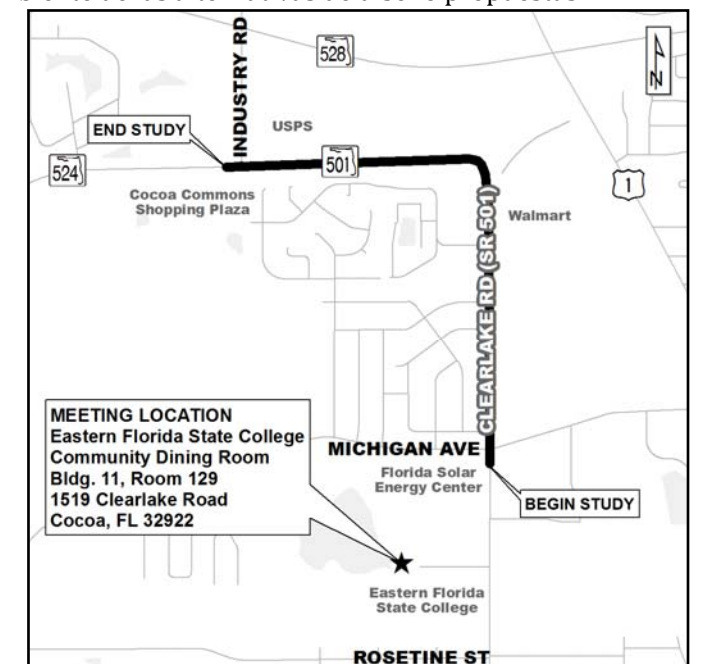
Format: Abierto al público

Se ha programado una asamblea pública de alternativas con respecto al estudio de Planeación, Desarrollo y Medio Ambiente (PD&E) de Clearlake Road. En esta asamblea presentaremos un número de alternativas de diseño para mejorar Clearlake Road (State Road 501) del sur de Michigan Avenue hasta el oeste de Industry Road. Los asistentes podrán ver una presentación en video que se mostrará continuamente, así mismo podrán revisar la información del estudio y hablar de las alternativas de diseño con el equipo del estudio. Esta asamblea ofrece una oportunidad a las personas interesadas para expresar sus opiniones con respecto al impacto social, económico y del medio ambiente de las alternativas de diseño propuestas.

Se solicita la participación del público sin importar la raza, color, origen nacional, edad, sexo, religión, discapacidad, o estado civil. Las personas que deseen expresar sus inquietudes con respecto al cumplimiento del FDOT con el Título VI pueden hacerlo al contactar a Jennifer Smith, coordinadora del Título VI del distrito 5 de FDOT, por teléfono al 386-943-5367 o por correo electrónico a: jennifer.smith@dot.state.fl.us.

Las personas que requieran facilidades especiales bajo la Ley de Americanos con Discapacidades o personas que requieran servicios de traducción (sin costo) deberán contactar a Ms. Jazlyn Heywood, P.E., gerente del proyecto de FDOT, al 386-943-5388 o por correo electrónico a: jazlyn.heywood@dot.state.fl.us al menos siete (7) días antes de la asamblea.

Toda la información presentada en la asamblea pública de alternativas será publicada en el sitio web del estudio el 27 de octubre de 2015 en www.clearlakeroadstudy.com.



Sección típica de la calzada

La sección típica de cuatro carriles que proponemos para el proyecto entero requiere un mínimo de 104 pies de derecho de vía. Esto incluye dos carriles de circulación de 11 pies cada uno en ambas direcciones con un camellón de 22 pies, carriles de bicicleta de 7 pies, aceras de 6 pies de ancho y bordillo y alcantarillado de tipo F. El derecho de vía existente varía de 73 pies hasta 239 pies, por lo que se requerirá derecho de vía adicional en algunas áreas para acomodar los mejoramientos propuestos y para los estanques de retención de aguas pluviales fuera de sitio.

Alternativas de diseño – de Michigan Avenue a Otterbein Avenue

Los mejoramientos propuestos pueden ser construidos a lo largo de tres alineamientos diferentes; oeste, centro y este. Cada alineamiento tiene un impacto diferente al derecho de vía como se muestra abajo. Las líneas amarillas y verdes representan el mínimo de 104 pies de los cuatro carriles de la sección típica.

Alternativa 1 - Alineamiento Oeste

Requerirá derecho de vía adicional sólo del lado oeste de Clearlake Road



Alternativa 2 - Alineamiento Central

Requerirá derecho de vía adicional del lado este y del lado oeste de Clearlake Road



Alternativa 3 - Alineamiento Este

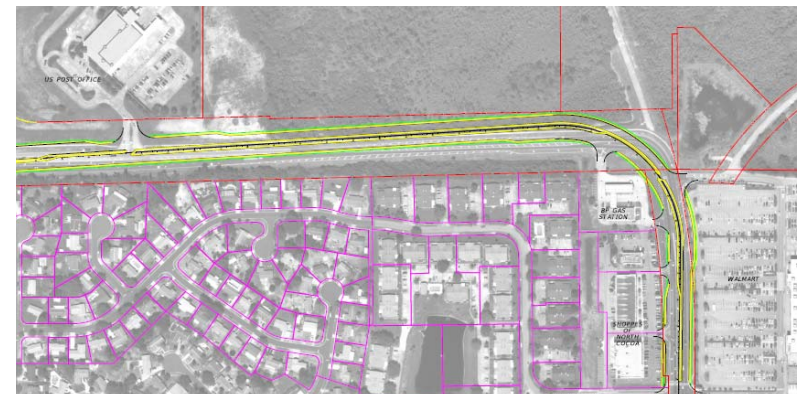
Requerirá derecho de vía adicional sólo del lado este de Clearlake Road



Alternativas de diseño – de Otterbein Avenue a Industry Road

Esta sección de Clearlake Road incluye una vuelta de 90 grados al norte de Walmart. Se han desarrollado cuatro alternativas para realinear la curva existente.

Curva 45 MPH: Esta opción introduce una curva que cumple con el criterio de diseño del FDOT para velocidad de 45 mph. Esta curva requerirá derecho de vía adicional con impacto a Paradise Shoppes of Cocoa y reubicación de la actual gasolinera BP.



Curva 35 MPH: Esta opción introduce una curva que cumple con el criterio de diseño del FDOT para velocidad de 35 mph. Esta curva requerirá derecho de vía adicional de la propiedad de Walmart y de la gasolinera BP sin impacto al edificio o los servicios de la gasolinera.

Horquilla: Esta opción introduce un tipo de curva "horquilla" o "asa" que cumple con el criterio de diseño del FDOT para velocidad de 45 mph. Esta opción requerirá derecho de vía adicional significativo del lote desocupado al noroeste de Walmart.



Glorieta: Esta opción consiste en una glorieta que cumple con el criterio de diseño del FDOT para velocidad de 20 mph. Se requerirá derecho de vía adicional del lote desocupado al norte de Walmart.