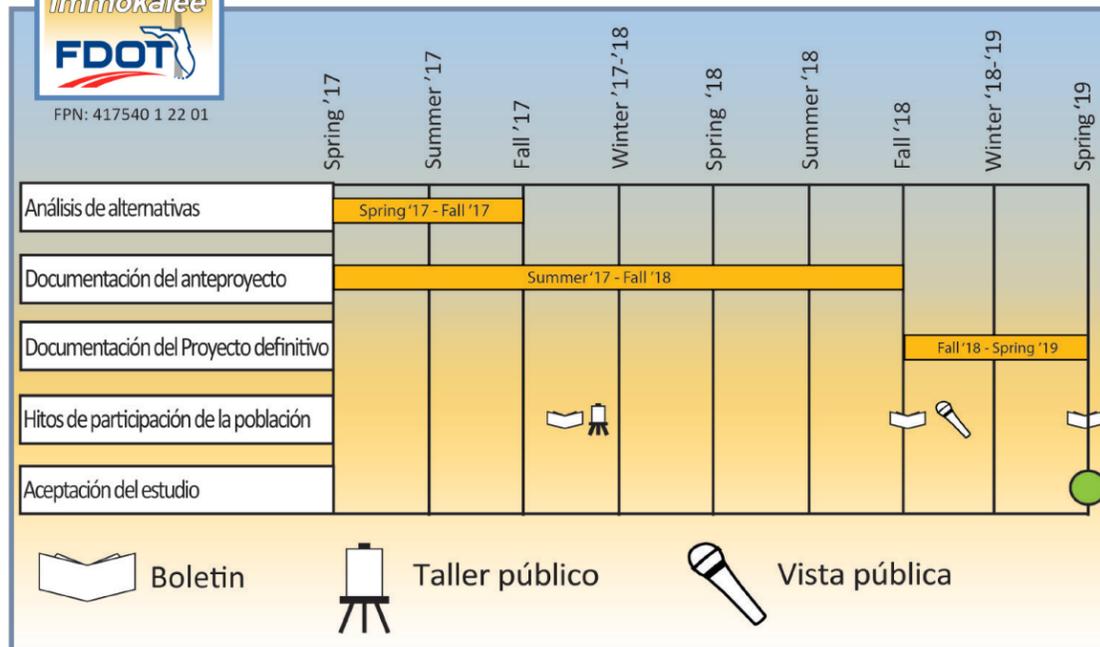




# Cronograma del estudio



Sus comentarios constituyen una parte muy importante del proceso de toma de decisiones. Esta vista pública es su oportunidad de aportar comentarios sobre la Alternativa de construir recomendada y la Alternativa de no construir. Durante esta vista tendrá la oportunidad de aportar comentarios verbales que van a ser transcritos por una taquígrafa. Además, usted puede presentar comentarios por escrito y ponerlos en los buzones de comentarios esta noche o enviarlos al FDOT después, por correo postal o electrónico. Sus comentarios formarán parte de los archivos del Proyecto. Tenga a bien enviar sus comentarios con fecha de matasellos anterior al 26 de noviembre de 2018 para poder terminar la documentación del estudio.

Puede enviar sus comentarios a Gwen G. Pipkin a la dirección o buzón electrónico que aparece a la derecha y en el reverso del formulario de comentarios. También puede mandar sus comentarios relleno el formulario de comentarios en la página "Envíenos sus comentarios" del sitio del proyecto en la web en [www.SR29Collier.com](http://www.SR29Collier.com). Los comentarios serán evaluados, y cuando sea factible, se pueden incorporar al diseño conceptual. Una determinación definitiva de la Alternativa recomendada se presentará a la Oficina de Gestión Ambiental del FDOT para su aprobación, que está prevista para la primavera del año que viene.

## ¿Tiene preguntas?

Tenga a bien comunicarse con la Gerente del Proyecto del FDOT, Gwen G. Pipkin, directamente o visite el sitio del Proyecto en la web [www.SR29Collier.com](http://www.SR29Collier.com).

El sitio en la web contiene información acerca del estudio y los documentos que se muestran esta noche.

## Comuníquese con nosotros

Marlon Bizerra  
District Environmental Administrator  
Florida Department of Transportation  
P.O. Box 1249  
Bartow, FL 33831-1249  
teléfono: (863) 519-2250  
correo electrónico: [Marlon.Bizerra@dot.state.fl.us](mailto:Marlon.Bizerra@dot.state.fl.us)

## Sitio del proyecto en la web

[www.SR29Collier.com](http://www.SR29Collier.com)



# SR 29 PD&E Study

From Oil Well Road to SR 82

FPID NO: 417540 1 22 01 / FAP NO: 3911 022 P

**VISTA PÚBLICA:**  
15 de noviembre de 2018

5 p.m. – Jornada de puertas abiertas;  
6 p.m. – Vista formal  
jueves 15 de noviembre de 2018  
CareerSource Southwest Florida  
750 South 5th Street, Immokalee, FL 34142

Bienvenidos a la vista pública sobre las mejoras propuestas para la Carretera estatal (SR) 29 en Immokalee, Florida. El Departamento de Transporte de Florida (FDOT) propone la Alternativa central #2 como la Alternativa recomendada para el Estudio Ambiental y de Desarrollo (PD&E) del Proyecto de la SR 29 desde Oil Well Road hasta el sur de la SR 82. Los objetivos del Estudio PD&E son evaluar y documentar los afectaciones ambientales y técnicas que ayuden al FDOT a llegar a una decisión acerca del tipo y ubicación de las mejoras necesarias para este tramo de 15,6 millas de la SR 29.

La revisión, consulta y otras acciones ambientales que exigen las leyes ambientales federales aplicables en este proyecto están siendo llevadas o se han llevado a cabo por el FDOT de conformidad con 23 U.S.C. §327 y el Memorandum de Entendimiento fecha 14 de diciembre de 2016, otorgado por la Administración Federal de Autopistas y el FDOT.

El FDOT solicita la participación de la población independientemente de la raza, color, origen nacional, género, religión, discapacidad o estado familiar. Los que necesiten adaptaciones especiales de conformidad con la Ley de Americanos con Discapacidades o requieren servicios de traducción (gratuitos) deberán comunicarse con Cynthia Sykes, Coordinadora del Artículo VI del Primer Distrito llamando a (863) 519-2287, o enviando un correo electrónico a [Cynthia.Sykes@dot.state.fl.us](mailto:Cynthia.Sykes@dot.state.fl.us).

Si usted tiene preguntas, por favor, comuníquese con Marlon Bizerra por teléfono llamando al 863-519-2250 o por correo electrónico escribiendo a [Marlon.Bizerra@dot.state.fl.us](mailto:Marlon.Bizerra@dot.state.fl.us).

Si ou ta renmen resevwa enfòmasyon a an Kreyòl, tanpri kontakte Jimmy Vilce nan Depatma Transpotasyon Eta Florid, nan (863) 519-2311 ni [Jimmy.Vilce@dot.state.fl.us](mailto:Jimmy.Vilce@dot.state.fl.us).

## Objetivo y necesidad

El FDOT ha trabajado con diversos organismos, organizaciones y la población para elaborar una alternativa a la SR 29 que:

- Permita el crecimiento futuro,
- Reduzca el tráfico de camiones en la zona comercial de Immokalee
- Corrija las deficiencias de diseño actuales,
- Mejore la movilidad y la conectividad dentro de la red de transporte regional,
- Promueva la competitividad económica, y
- Mejore las capacidades de evacuación en casos de

## Información sobre el desarrollo del proyecto

El estudio de PD&E se está elaborando en cumplimiento de la Ley Nacional de Normas Ambientales de 1969, que calificará a fases futuras del proyecto SR 29 para financiamiento federal.

Durante este proceso del Estudio de PD&E, el FDOT ha contemplado muchos conceptos diferentes para ampliar los dos carriles existentes de la SR 29 a cuatro carriles, así como posibles alineamientos nuevos al este o al oeste de Immokalee. Después de los análisis ambientales y técnicos, se eliminaron de su futura consideración las alternativas al oeste de Immokalee, debido a las considerables afectaciones a los humedales y las zonas residenciales. La decisión de recomendar que se elimine de futura consideración a las Alternativas Preliminares del Este fue el resultado de efectos directos e indirectos sobre la pantera de Florida en peligro de extinción y su hábitat, los elevados estimados de los costos preliminares en comparación con otras alternativas viables y los comentarios de la población y los organismos.

Se eliminó la alternativa existente de la SR 29 porque no cumplía el objetivo y la necesidad del Proyecto en el sentido de que no reduciría el tráfico de camiones en la zona comercial de Immokalee; y tendría una considerable afectación ambiental, especialmente sobre los recursos culturales.

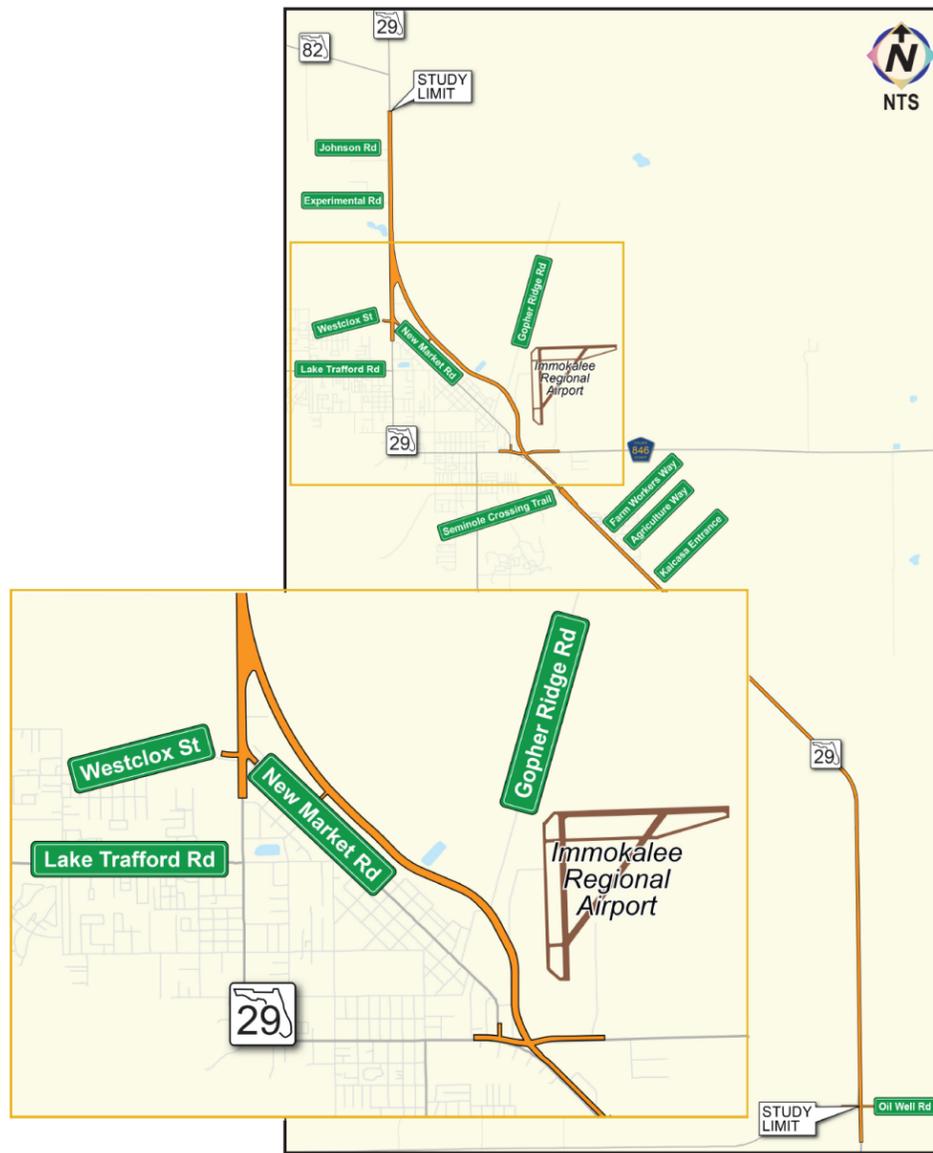
En el último Taller Público de Alternativas celebrado el 9 de noviembre de 2017, el FDOT presentó las siguientes alternativas de construcción:

- Alternativa central #1 Revisada
- Alternativa central #2
- Alternativa central #2 Revisada

Se eliminó de futura consideración la Alternativa central #1 Revisada al compararla con las otras alternativas de construir por las razones siguientes:

- Afectaba el acceso a los negocios existentes en New Market Road, Flagler Street y Madison Avenue;
- Afectaba a un mayor número de reubicaciones de negocios y viviendas y de parcelas; Alternativa central #2 Revisada
- Incluía dos intersecciones señalizadas más;
- Ocasionaba más alteraciones a la red de calles existentes y requería algunos cierres de calles;
- Afectaba un mayor número de sitios de posible contaminación clasificada de alta o mediana
- Contaba con menos respaldo de la población

# Alternativa central #2 recomendada



También se eliminó de futura consideración la Alternativa Central #2 Revisada al compararla con las otras alternativas de construcción por las razones siguientes:

- Generaba un mayor volumen de tráfico por el corredor existente de la SR 29 y un menor volumen por el desvío;
- Contaba con el respaldo más bajo de la población de las tres alternativas de construir;
- Afectaba a una mayor proporción del hábitat de la pantera de Florida, los llanos de inundación y sitios posiblemente contaminados;
- Tenía las mayores posibilidades de afectaciones secundarias y acumulativas;
- Requería el mayor número de derechos de vía; y
- Tenía el costo estimado más elevado.

## La alternativa de construcción recomendada

La Alternativa de construcción recomendada es la Alternativa central #2, que proporciona un tramo típico dividido de 4 carriles, con carriles de circulación que varían de 11 a 12 pies de ancho. El derecho de vía, el tipo de faja central y las adaptaciones para bicicletas y peatones varían a lo largo de esta alternativa. La Alternativa central #2 sigue entonces a la SR 29 existente desde el principio del Proyecto en Oil Well Road hasta el norte de Seminole Crossing Trail. A partir de este punto, la Alternativa central #2 viaja al norte de la SR 29 en una alineación nueva a lo largo del lado oeste del Aeropuerto Regional de Immokalee para reducir las afectaciones de las zonas comerciales e industriales de Immokalee y el Mercado Campesino Estatal al oeste. Esta alternativa va entonces al noroeste apenas un poco más allá de Gopher Ridge Road, para ir paralela a Madison Avenue y New Market Road. A continuación se extiende a lo largo del lado este del Centro Médico de Servicios de Salud de Collier y la Escuela de Medicina de la Universidad Estatal de Florida, antes de volver a conectarse con la SR 29 al norte de Westclox Street/New Market Road West. La Alternativa central #2 sigue entonces la alineación existente de la SR 29 desde el norte de Westclox Street/New Market Road West hasta SR 82.

## La rotonda

Actualmente se evalúa una rotonda parcial de dos carriles en la SR 29 en Westclox Street/New Market Road West como parte de la Alternativa Recomendada. Las rotondas pueden mejorar considerablemente la seguridad. Por su diseño, las rotondas reducen los choques vehiculares violentos entre el 75% y el 78%, comparadas con las intersecciones señalizadas y reducen los choques en general entre el 37% y el 48%, comparadas con las intersecciones señalizadas. Las rotondas mejoran la seguridad de las bicicletas y los peatones y reducen las velocidades de circulación.

## La alternativa de no construir

La alternativa de no construir se considera una alternativa viable durante toda la duración del estudio. La alternativa de no construir no contempla mejoras a la SR 29 más allá del año de diseño de 2045 y limita las obras en el área del proyecto al mantenimiento ordinario. Si se escoge la Alternativa de no construir, el FDOT no realizará mejoras de diseño a la SR 29 desde Oil Well Road hasta el sur de la SR 82. El FDOT seguirá manteniendo la SR 29 con su configuración actual.

## Efectos ambientales

Se evaluaron los factores ambientales y socioeconómicos relacionados con las mejoras propuestas de conformidad con la Ley de Normas Ambientales Nacionales (NEPA) de 1969, con sus reformas, y otros requisitos federales. La matriz de evaluación detallada se incluye en este folleto para su consulta.

## Programa de adquisición y reubicación del derecho de vía

Si se selecciona la Alternativa de construir recomendada, se necesitará más derecho de vía y puede hacer necesaria la reubicación de un negocio; sin embargo, no se esperan reubicaciones de viviendas. Para minimizar los efectos inevitables de la adquisición de derecho de vía y desplazamiento de personas, el FDOT llevará a cabo un Programa de derecho de vía y reubicación, de acuerdo con las Leyes de Florida, Artículo 339.09 y la Ley uniforme de ayuda a la reubicación y Adquisición de propiedades inmobiliarias de 1970. A su disposición esta noche están los folletos, al igual que representantes del FDOT. Las preguntas acerca del derecho de vía se pueden tratar comunicándose con la Oficina de Derecho de Vía del Primer Distrito llamando al (863) 519-2401 durante horario de trabajo (8 a.m. to 5 p.m.).

## Artículo 4(f) de minimis

El equipo del Proyecto examinó el área del Proyecto en busca de propiedades que pueden ser afectadas de conformidad con el Artículo 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, que prohíbe el uso arbitrario de terrenos de parques y recreación, refugios de flora y fauna y aves acuáticas, así como sitios históricos, para objetivos de transporte. Las mejoras propuestas requieren una franja estrecha de tierra del Parque del Aeropuerto de Immokalee, que pertenece al Condado de Collier y a Servidumbre de Conservación del Aeropuerto de Immokalee, gestionada por la Comisión de Conservación de Peces y Flora y Fauna de Florida. Como parte del proceso de desarrollo del proyecto y de conformidad con el 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, el FDOT está interesado en recibir comentarios y aportes de la población, las partes interesadas y los organismos oficiales acerca de las afectaciones del proyecto sobre las actividades, características y atributos de estos recursos y las opciones de mitigación en consideración para las afectaciones propuestas. El FDOT se propone hacer una determinación de afectaciones de minimis conforme al Artículo 4(f) en el caso de estos recursos.

## ¿Qué pasa a continuación?

El FDOT revisará todos los comentarios recibidos y realizará una evaluación definitiva de todos los elementos de los estudios ambientales y técnicos, finalizará la documentación de estos estudios y entonces hará la recomendación final. La documentación se enviará entonces a la Oficina de Gestión Ambiental para Aceptación del Estudio. Se pondrá una publicidad anunciando la Aceptación del estudio en los periódicos The Naples Daily News e Immokalee Bulletin. La base de diseño para determinados tramos de la SR 29 comenzará a principios del próximo año. La fase de diseño normalmente toma aproximadamente un promedio de dos años. La adquisición del derecho de vía seguirá a la fase de diseño.

Una vez que el FDOT haya adquirido todas las propiedades necesarias para construir las mejoras de un tramo determinado, la construcción puede comenzar si se dispone de fondos. Sin embargo, todavía no se dispone de los fondos para la adquisición de derecho de vía o la construcción del proyecto.

Los documentos del anteproyecto están a la disposición para la consulta de la población hasta el 26 de noviembre de 2018 en:

Immokalee Branch Library  
417 N 1st Street  
Immokalee, FL 34142

Horario de 11 a.m. a 7 p.m. lunes y jueves; de 9 a.m. a 5 p.m. los martes, miércoles y viernes

Los documentos del anteproyecto están a la disposición para la consulta de la población hasta el 26 de noviembre de 2018 en:

Florida Department of Transportation  
Southwest Area Office  
10041 Daniels Parkway,  
Fort Myers, Florida 33913

Horario de 8 a.m. a 5 p.m. de lunes a viernes

Los documentos del anteproyecto también están a la disposición de la población para su consulta en:

[www.SR29Collier.com](http://www.SR29Collier.com)

# Matriz de evaluación de alternativas

	ALTERNATIVA RECOMENDADA (CENTRAL) ALTERNATIVA # 2	NO CONSTRUIR ALTERNATIVA
<b>IMPACTOS POTENCIALES</b>		
RELOCACIONES DE NEGOCIOS	1	0
RELOCACIONES RESIDENCIALES	0	0
RECURSOS CULTURALES	0	0
SECCIÓN 4 (F) RECURSOS	2	0
HUMEDALES / AGUAS SUPERFICIALES (HECTÁREAS)	29.74	0
LLAVEROS (HECTÁREAS)	25.36	0
POTENCIAL AMENAZADO Y EN PELIGRO DE EXTINCIÓN ESPECIES ENREDADOS (SÍ / NO)	SÍ	NO
SITIOS CONTAMINADOS MEDIO O ALTO RIESGO	67 (31 RIESGO MEDIO O ALTO)	0
SITIOS IMPACTADO POR RUIDO	0	0
<b>COSTOS ESTIMADOS (2018 COSTO DEL DÍA ACTUAL EN MILLONES)</b>		
DISEÑO <sup>1</sup>	\$16,386,000	\$0
MITIGACION DE HUMEDALES <sup>2</sup>	\$1,800,000	\$0
MITIGACIÓN DE HABITAT DE VIDA SILVESTRE <sup>3</sup>	\$4,396,000	\$0
UTILIDADES / ITS/ RELOCACIÓN ATMS	\$227,000	\$0
ADQUISICIÓN DE DERECHO DE VÍA	\$18,300,000	\$0
CONSTRUCCIÓN	\$109,241,000	\$0
INGENIERIA DE CONSTRUCCION E INSPECCION <sup>1</sup>	\$16,386,000	\$0
<b>COSTO TOTAL</b>	<b>\$166,736,000</b>	<b>\$0</b>

<sup>1</sup> 15% de costo total.

<sup>2</sup> Estimación de costos de mitigación de humedales basada en el Procesamiento de Pagos de Mitigación Ambiental FDOT, Pagina 5, Año Fiscal 2021/2022 (\$125,594 por acre impactado).

<sup>3</sup> El costo de mitigación del hábitat de la vida silvestre incluye la mitigación para Florida panther y Florida scrub jay. Costo estimado de mitigación de panteras de Florida basado en \$850 por unidad de hábitat pantera. Costo cálculo de mitigación de jay de Florida basado en \$25,000 por acre de impacto con una relación de costo de mitigación asumida de 2: 1.