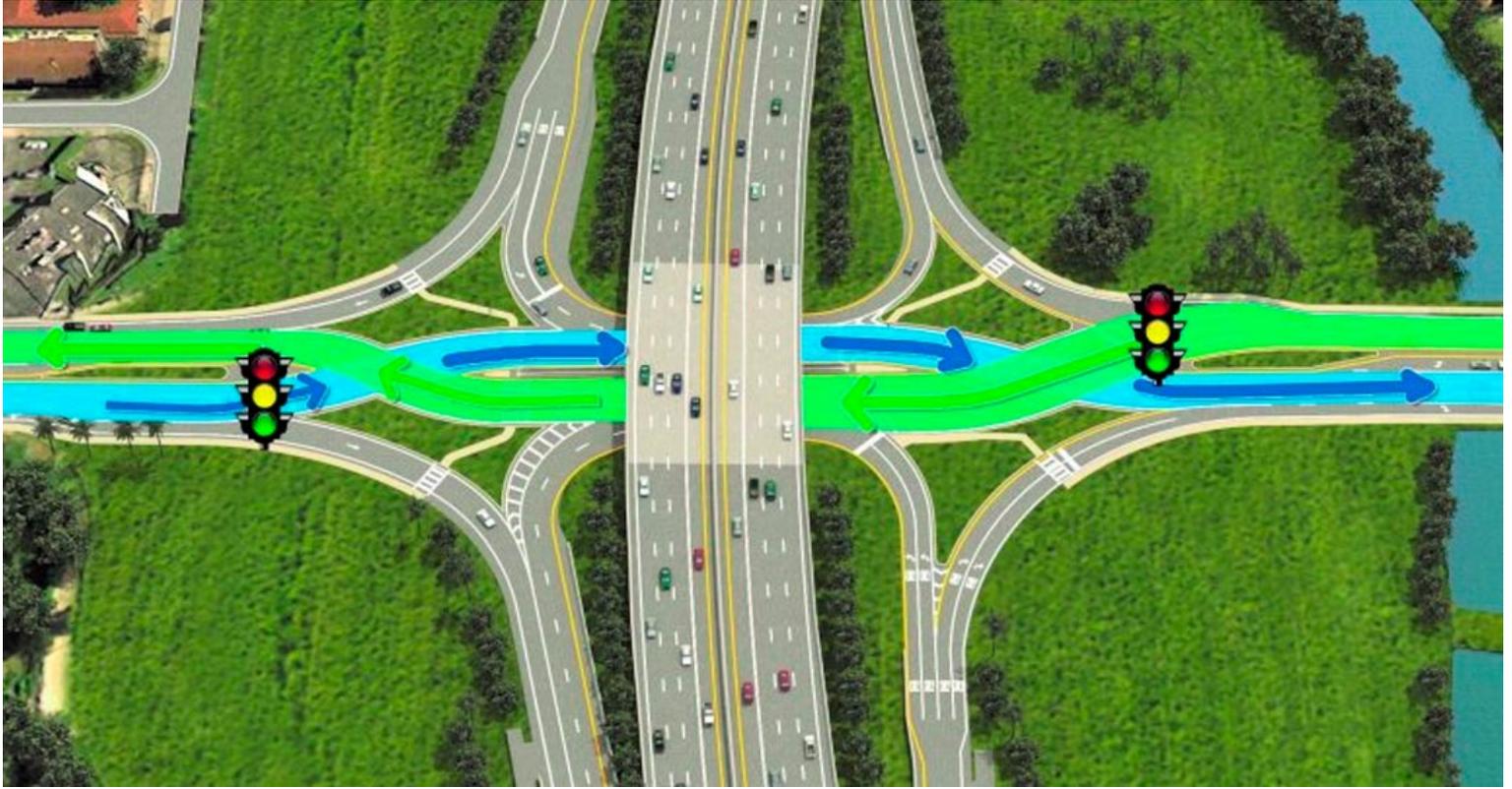


Entran en segunda fase las obras en la autopista 836 de Miami

Top 4 Mar 29, 2017



El modelo inteligente consiste básicamente en voltear dos carriles opuestos de tráfico debajo del puente de la autopista/ Cortesía

(MiamiNews24).- **La autoridad de autopistas de Miami-Dade, conocida por las siglas MDX, continúa las obras de modernización de la vía rápida 836, con la construcción de nuevos comunicadores que están destinados a paliar el congestionamiento del tráfico.**

De acuerdo al reporte de Diario las Américas, el llamado modelo *cloverleaf*, hoja de trébol en español, que son las rampas en forma de lazo que mayormente circundan las entradas y salidas de las autopistas, está siendo eliminado para construir el nuevo prototipo de vías “divergentes”, que, según explicó el subdirector ejecutivo y director de ingeniería de MDX, Juan Toledo, permitiría “un flujo mayor de vehículos”, entre otros beneficios.

“Esto es algo nuevo, sobre todo aquí en el sur de la Florida. Nos basamos en el modelo que usan hoy en Atlanta, donde la densidad poblacional es similar a la de Miami”, señaló el jefe de ingeniería.

Le llaman Diamantes Divergentes Inteligentes (DDI) y consiste en una serie de sendas que convergerán debajo de los puentes de las autopistas, en las avenidas 27y 57, para guiar a los choferes por dónde circular y evitar el conflicto de entradas y salidas, que tantas demoras e incluso accidentes pueden ocasionar.

A diferencia de las entradas y salidas en forma de lazos, que fueron construidas hace más de 40 años y requieren el difícil cambio de sendas en medio de una congestión vehicular, el diseño DDI, que visto desde arriba insinúa la forma de un diamante, permite el flujo del tráfico sin que el conductor tenga que cambiar de carril.

“De esta manera evitamos que el chofer tenga que parar, al salir o entrar a una autopista, para continuar su ruta, al mismo tiempo que facilitamos el flujo del tráfico que transita por la vía rápida y las calles que circundan las entradas y salidas de los *expressways*”, resaltó Toledo.

Facilitar el flujo del tráfico, teniendo en cuenta la seguridad, es el factor clave que destaca el diseño DDI: suprimir la competencia entre choferes para entrar o salir de una autopista.

“Evita obstaculizar el tráfico porque permite el flujo de quienes salen de la autopista y elimina la peligrosa incorporación a la autopista de quienes acudan a ella”, resaltó.

Antecedentes

El modelo inteligente, que básicamente consiste en voltear dos carriles opuestos de tráfico debajo del puente de la autopista, fue creado por el ingeniero estadounidense Gilbert Chlewicki, que expuso el proyecto durante la presentación de una tesis, aunque más tarde se supo, según la publicación *Fortune*, que un diseño similar ya era utilizado en Francia.

De cualquier manera, Chlewicki se convirtió en el abanderado de la propuesta DDI y logró convencer hace siete años a las autoridades de Missouri para construir el primer diamante divergente inteligente del país, en la intersección de I-44 y Route 13, cerca de Springfield.

De hecho, un estudio de cinco meses realizado por el Departamento de Transporte en Missouri, arrojó que los accidentes de tráfico disminuyeron 60% en la intersección antes mencionada.

Actualmente, el Departamento de Transporte de la Florida construye una intersección similar en la confluencia de las carreteras I-75 y University Parkway, cerca de la localidad de Sarasota.

“La construcción de este tipo de comunicador inteligente, al igual que todas las obras relacionadas con el transporte que se realizan hoy en Miami-Dade, están diseñadas bajo las directrices del Transportation Planning Organization (TPO), teniendo en cuenta el año 2040”, o sea la cifra de población proyectada para ese año, comentó Toledo.



El subdirector ejecutivo y director de ingeniería de MDX, Juan Toledo.

Ni un centavo más

El gran proyecto de mejoras cumple con el plan inicial de 600 millones de dólares, que fue presentado en 2015 y comenzó a ejecutarse en enero del año pasado.

“Antes, cuando el Departamento de Transporte de la Florida se ocupaba de las reparaciones al 836, se ponían curitas porque no había suficiente dinero, pero ahora, que tenemos una agencia regional como MDX, las reparaciones aportan mayores soluciones”, comentó la oficial de información pública del MDX Tere García.

De esta manera, la construcción de un comunicador de vías “divergentes” en las avenidas 27 y 57, además de amplias obras en las intersecciones de las avenidas 37, 42 y 87, ocupan la agenda del equipo de ingenieros y la empresa constructora Odebrecht USA, que podría incluso obtener el contrato de trabajo para erigir el nuevo enlace de la 836 con I-95, entre otras reformas.

“Nuestros contratos son muy precisos. No hay gastos adicionales, a no ser que agreguemos algo que no tuvimos al comienzo”, subrayó Toledo.

Y anticipó que “pronto sabremos quién asumirá esa obra, que posiblemente comience antes del fin de año y que también está destinada a aliviar el tráfico en esa zona”.

Además de estas construcciones, destaca la ampliación de los carriles de emergencia por donde transitarán los autobuses exprés de Miami-Dade, que forman parte del proyecto de mejoras al transporte público Smart Plan, que organiza la autoridad condal de planeamiento del transporte TPO.

“La ampliación de los carriles de emergencia está relacionada con el estacionamiento Dolphin Station Park & Ride, que construimos muy cerca del Turnpike, con la ayuda de Miami-Dade y el Estado. En vez de 8 o 10 pies, esos carriles tendrán 12 pies y serán pavimentados para, además de emergencias, ser utilizados por los autobuses a partir del verano de 2018, para dirigirse al aeropuerto y el *downtown*”, explicó el director de ingeniería de MDX.

Mientras tanto, las obras continúan a lo largo de la autopista 836. “Esperamos terminar en la avenida 27 a finales de julio o principios de agosto y la 57 a principios del año 2018”, resumió Toledo.

State Road 836

Mejor conocido por Dolphin Expressway, esta autopista, que fue administrada por el departamento estatal de transporte, fue inaugurada en 1969 y desde entonces ha sido objeto de ampliaciones y cambios, entre los que destacan las recientes obras sobre la intersección SR826, o Palmetto Expressway, y el controvertido cobro de peaje por secciones transitadas.

Hace casi 20 años el Estado otorgó la custodia de la autopista a la autoridad creada para tal efecto, MDX, que asumió, entre otras cosas, la deuda de unos 60 millones de dólares.

Tras largos años de espera y el empeoramiento de la congestión de tráfico, MDX acordó la impopular medida de cobrar más peaje para recaudar parte de los 600 millones de dólares que costaría las mejoras a la 836 y otras obras.

Por ello, el cobro automatizado del peaje es aplicado en varios lugares, sobre la base de espacio recorrido. De esta manera, quienes transitan por la 836 pagan \$1.70 por la distancia comprendida entre I-95 y la avenida 87, con 70 centavos más si incluye el trayecto hasta o desde el Turnpike.

Según el grupo Rollbacktolls, que se opone al aumento del peaje, “una persona puede pagar hasta 4 dólares por viaje”.

Sin embargo, el estudio de MDX señala que el promedio de peaje es menos de un dólar.

“El reporte del tráfico arroja que sólo el 10% de los vehículos recorre todo el trayecto, desde Turnpike hasta *downtown* Miami, mientras el 45% sólo utiliza el tramo comprendido entre el Turnpike y el Palmetto, lo que significa que el 45% de los usuarios pagan 70 centavos, o sea cinco centavos menos de lo que pagaban antes”, señaló el administrador de información pública, Mario A. Díaz.

Tres años atrás, Maurice Ferré, que entonces desempeñaba el cargo de presidente de la junta directiva de MDX, declaró: “Cuando veamos las mejoras implantadas, diremos ‘no nos gusta pagar más pero me ahorra una hora de viaje en ida y vuelta, además de gasolina”.

Fuente: Diario las Américas

Compártelo:

