

## Evaluation Matrix/ Matriz de evaluación

Evaluation Criteria	No-Build Alternative	Jefferson Avenue/Placid Lakes Boulevard to West of Monroe Street (Segment A)		West of Monroe Street to Ekhoﬀ Lane (Segment B)	Ekhoﬀ Lane to County Road 29 (Segment C)	
		Option A1	Option A2		Option B	Option C1
Option	N/A	2.1	2.1	2.8	2.2	2.2
Centerline Length of Improvement (miles)						
Business Impacts	0	0	0	1	1	1
Residential Impacts	0	0	0	0	2	2
Environmental Effects	None	None	None	Low	Low-Moderate	Low-Moderate
Archaeological/historical sites (potential)	0	0	0	2.61	0	0
Public parks, recreation areas, or wildlife refuges	0	0	0	0	0	0
Noise (potential)	0	48.27	7.98	0	0	0
Wetland (acres)	0	9.14	16.40	5.60	5.81	2
Floodplains (acres)	0	11.24	22.56	6.35	0.58	6.10
Threatened and endangered species (potential)	None	High	High	High	High	High
Contamination sites (high / medium)	0/0	0/2	0/5	1/11	0/6	0/6
Right-of-Way Needs						
Right-of-way to be acquired for roadway (acres)	0	48.3	50.5	0.4	13.2	16.3
Right-of-way to be acquired for stormwater facilities (acres)	0	0.0	0.0	11.4	9.4	9.1
Right-of-way to be acquired for floodplain compensation (acres)	0	1.5	15.9	3.8	0.6	0.6
Total Right-of-Way (acres)	0.0	49.8	66.4	15.6	23.1	25.9
Estimated Total Project Costs (2017 Cost)						
Wetland Mitigation	\$0	\$1,080,759	\$1,939,218	\$662,172	\$687,003	\$721,295
Right-of-way acquisition for roadway	\$0	\$696,000	\$1,171,000	\$336,000	\$1,196,500	\$1,356,500
Right-of-way acquisition for stormwater facilities	\$0	\$0	\$0	\$266,000	\$362,000	\$356,000
Right-of-way acquisition for floodplain compensation	\$0	\$150,000	\$620,000	\$195,000	\$48,000	\$24,947
Total Right-of-Way Cost	\$0	\$846,000	\$1,791,000	\$797,000	\$1,606,500	\$1,737,447
Construction cost for roadway	\$0	\$8,986,592	\$10,073,790	\$10,450,125	\$7,126,099	\$6,445,030
Construction cost for stormwater facilities	\$0	\$181,810	\$143,330	\$403,757	\$454,199	\$454,199
Construction cost for floodplain compensation	\$0	\$90,886	\$236,513	\$49,248	\$77,619	\$77,619
Total Construction Cost	\$0	\$9,259,288	\$10,453,633	\$10,903,130	\$7,657,917	\$6,976,848
Design	\$0	\$925,929	\$1,045,363	\$1,090,313	\$765,792	\$697,685
Construction Engineering & Inspection (15% of the Total Construction Cost)	\$0	\$1,388,893	\$1,568,045	\$1,635,470	\$1,148,688	\$1,046,527
Preliminary Estimate of Engineering Cost	\$0	\$2,314,822	\$2,613,408	\$2,725,783	\$1,914,479	\$1,744,212
Preliminary Total Cost	\$0	\$13,500,869	\$16,797,259	\$15,088,085	\$11,865,900	\$11,179,802

## Project Contact

SR 70 PD&E Study  
 Steven A. Andrews  
 Florida Department of Transportation  
 steven.andrews@dot.state.fl.us  
 (863) 519-2270



## Contacto del Proyecto

SR 70 PD&E Study  
 Marlon J. Bizerra  
 Florida Department of Transportation  
 marlon.bizerra@dot.state.fl.us  
 (863) 519-2250

The environmental review, consultation, and other actions required by applicable federal environmental laws for this project are being, or have been, carried out by the Florida Department of Transportation (FDOT) pursuant to 23 U.S.C. §327 and a Memorandum of Understanding dated December 14, 2016 and executed by the Federal Highway Administration and FDOT.

De conformidad con 23 U.S.C. §327 y un Memorando de Entendimiento fechado el 14 de diciembre de 2016 y ejecutado por la Administración Federal de Carreteras y FDOT, el Departamento de Transporte de la Florida (FDOT) está llevando a cabo o ha llevado a cabo la revisión ambiental, la consulta y otras medidas requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto.

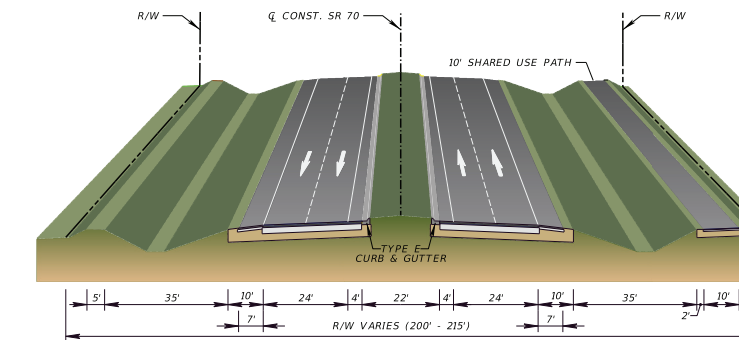


Figure 1- Suburban/Figura 1- Suburbano

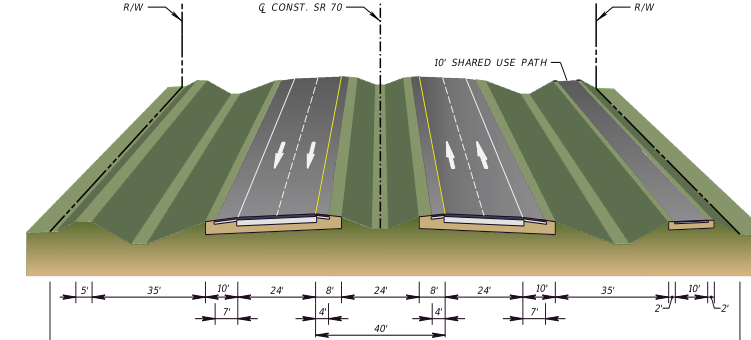


Figure 2-Rural/Figura 2 - Rural

## Welcome to the Alternatives Public Workshop!

On display tonight:

1. Project video
2. Aerial displays of SR 70 alternatives
3. Renderings of potential road designs (rural and suburban)
4. Project schedule
5. Evaluation matrix

## Project Alternatives

The Florida Department of Transportation (FDOT) continues with the Project Development and Environment (PD&E) Study to evaluate widening SR 70 from Jefferson Avenue/Placid Lakes Boulevard to CR 29 in Highlands County. Various alternatives are being evaluated for the corridor. Each build alternative provides two travel lanes in each direction, separated by a grass median, a 10-foot (7-foot paved) outside shoulder, 4 to 8-foot inside shoulder and a 10-foot detached multi-use path. The no-build alternative will remain a viable option throughout the study.

The design can be accommodated in 200-216 feet of right-of-way. Figure 1 shows what the suburban road design will generally look like. Figure 2 shows what the rural road design would generally look like. Segment A, the western section of the project, would follow a rural design; Segment B, the middle section, would follow a suburban design; and Segment C, the eastern section, could follow either design depending on which alternative is selected. See project segment map inside.

## ¡Bienvenido al Taller de Alternativas Públicas!

### En exhibición esta noche:

1. Video del proyecto
2. Exhibiciones aéreas de alternativas SR 70
3. Representaciones de potencial diseño de carreteras (rural y suburbano)
4. Programación del proyecto
5. Matriz de evaluación

## Alternativas del Proyecto

El Departamento de Transporte de la Florida (FDOT) continúa con el Estudio de Desarrollo de Proyectos y Medio Ambiente (PD&E) para evaluar la ampliación de la SR 70 desde Jefferson Avenue/Placid Lakes Boulevard hasta CR 29 en el condado de Highlands. Se están evaluando varias alternativas. Cada alternativa de construcción provee dos carriles en la misma dirección, separados por grama/hierba en el medio, un borde de 10 pies (7 pies pavimentados), un borde interior de 4 a 8 pies y un área de uso múltiple de 10 pies. La alternativa de no construcción seguirá siendo una opción viable a lo largo del estudio.

El diseño se puede acomodar en 200-216 pies de preferencia al paso. La Figura 1 muestra cómo se verá el diseño de carreteras suburbanas. La Figura 2 muestra cómo se verá el diseño de carreteras rurales. El segmento A, la sección occidental del proyecto, seguiría un diseño rural; El segmento B, la sección media, seguiría un diseño suburbano; y el segmento C, la sección oriental, podría seguir cualquier diseño dependiendo de la alternativa que se seleccione. Véase el mapa del segmento al dentro.



For this study, the roadway has been separated into segments depending on available right-of-way. See *Figure 3* below.

Para este estudio, la carretera se ha separado en segmentos dependiendo de la necesidad de derecho de paso. Vea la *Figura 3* a continuación.



Figure 3 - Project segment map

Figura 3 - Mapa de los segmentos del proyecto

**Segment A** is the western segment of the project extending from Jefferson Avenue/Placid Lakes Boulevard to west of Monroe Street (2.1 miles). Existing right-of-way is currently 60-70 feet. FDOT will need right-of-way on the north or south side depending on the chosen alternative.

**El Segmento A** es el segmento occidental del proyecto que se extiende desde la Avenida Jefferson/Placid Lakes Boulevard hacia el oeste de la calle Monroe (2.1 millas). La salida de preferencia al paso es actualmente 60-70 pies. Dependiendo de la alternativa elegida, el derecho al paso será necesario en el lado norte o sur.

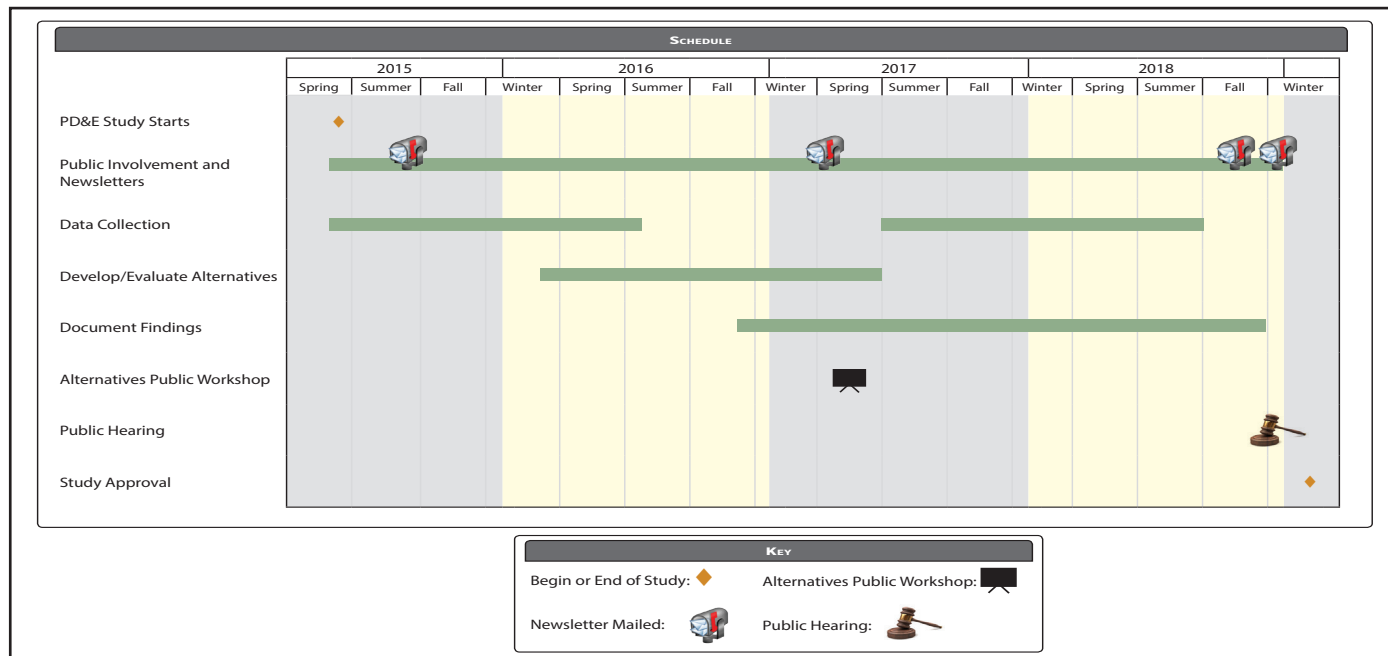
**Segment B** extends eastward from west of Monroe Street to Ekhoﬀ Lane (2.8 miles). Right-of-way varies from 200-214 feet except for a small section east of US 27 where right-of-way will be needed on the north side.

**El Segmento B** se extiende hacia el este desde el oeste de la calle Monroe hasta Ekhoﬀ Lane (2.8 millas). La preferencia al paso varía de 200 a 214 pies, a excepción de una pequeña sección al este de US 27 donde la preferencia al paso será necesaria en el lado norte.

**Segment C** extends eastward from Ekhoﬀ Lane to CR 29 (2.2 miles). Existing right-of-way is approximately 200 feet except for a small segment at the eastern end. FDOT will need right-of-way on both the north and south sides.

**El Segmento C** se extiende hacia el este desde Ekhoﬀ Lane hasta CR 29 (2.2 millas). La preferencia al paso es aproximadamente 200 pies excepto por un segmento pequeño en el extremo oriental. Dependiendo de la alternativa elegida, el derecho al paso será necesario tanto en el lado norte como en el sur.

## Project Schedule



## Programación del Proyecto

