

Descripción general del proyecto

El propósito de este estudio es elaborar un Plan Maestro que permita aprovechar las nuevas posibilidades de acceso al transporte público de las comunidades de South Dade para mejorar las opciones de empleo y alcanzar un desarrollo residencial de mayor densidad en las áreas circundantes a las futuras estaciones de BRT a lo largo del corredor South Dade TransitWay.

Este estudio pretende impulsar una remodelación significativa a lo largo del corredor y ofrecer oportunidades de creación de espacios distintivos en la zona de cada estación. Según la evaluación a largo plazo, cada ubicación permite nuevos centros urbanos de uso mixto, diseñados para encajar en el contexto físico e histórico de cada vecindario, lo que proporciona nuevas oportunidades de desarrollo comercial, vivienda de precio módico y empleo.

El estudio se centró en un radio de ½ milla alrededor de cada estación seleccionada, para crear una zona que se preste al tránsito peatonal, con una urbanización de mayor densidad y una combinación de usos. Los planes elaborados incluirán una visión sobre las áreas verdes, nuevos árboles e infraestructuras para bicicletas, la mejor manera de hacer frente a los efectos de “isla de calor” urbana, la mejora de la calidad de vida de los residentes y otras buenas prácticas.

Cada una de las áreas de las estaciones a lo largo del corredor recibió una designación de tipología basada en la evaluación de la disponibilidad de suelo, el apoyo del público, la accesibilidad y la actividad de mercado en torno al corredor South Dade TransitWay, según lo que se ha determinado mediante el trabajo de planificación previa de la TPO y otras entidades. Tras una evaluación de las catorce (14) áreas de las estaciones, se seleccionaron cinco (5) áreas para el desarrollo de planes de áreas de estaciones que tendrán como objetivo representar cada una de las tipologías de estación.

DESGLOSE DE COSTOS DEL PROYECTO

Costo total - (\$1,300,000)

FTA 80% - (\$1,040,000)

PTP 20% - (\$260,000)

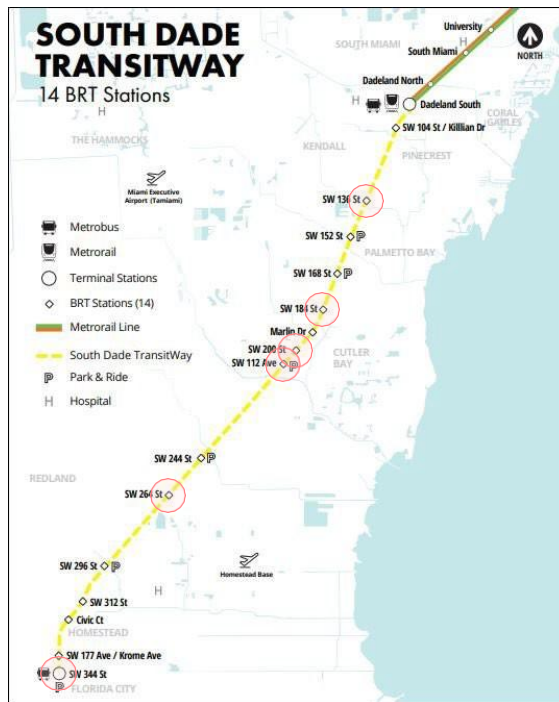


Figura 1. Mapa del corredor South Dade Transitway con cinco estaciones seleccionadas para la planificación de áreas de estaciones



Figura 2. Dibujos de distribución de masas del área de la estación de SW 136th Street

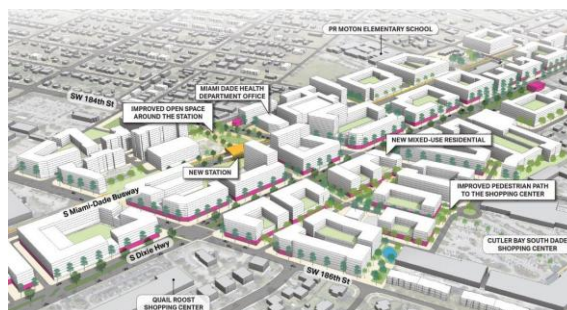


Figura 3. Dibujos de distribución de masas del área de la estación de SW 184th Street

Con la implementación en curso del sistema de autobuses de tránsito rápido (BRT) del corredor South Miami Dade Transitway, existe la posibilidad de transformar el tejido urbano existente en distritos que se presten al tránsito peatonal, sean de uso mixto y estén orientados al transporte público, que ejemplifiquen las ventajas de contar con servicios de transporte público excelentes, calles transitables para los peatones, un espacio exterior lleno de vida y un desarrollo comunitario sostenible que aumente las opciones de vivienda y reduzca la dependencia de los automóviles privados. Este plan ofrecerá ventajas y pondrá de relieve las oportunidades a lo largo del corredor.

Oportunidades y ventajas

- Los estacionamientos al aire libre facilitan la reurbanización cerca de la estación.
- Las parcelas cercanas a las estaciones deberían ocuparse con edificios de uso mixto de mayor densidad con comercios minoristas.
- Existe la oportunidad de construir edificios más altos en las zonas más próximas a la estación.
- Las áreas públicas en torno a las nuevas estaciones pueden convertirse en una atractiva plaza cívica bordeada por locales comerciales activos.
- Mejorar la conectividad de la US-1 para que los pasos de peatones y ciclistas sean más seguros y faciliten la conectividad, ya sean a nivel o mediante puentes peatonales.

- Mejora de las conexiones entre la estación y la comunidad mediante el aumento de los enlaces con los parques y los sistemas de senderos circundantes.
- Se recomendarán mejoras de las infraestructuras para bicicletas.
- Mejora de las aceras con la instalación de árboles a medida que se remodelen las principales parcelas.
- Nuevas soluciones viales para mejorar la conectividad urbana que se construirán mediante asociaciones público-privadas o con fondos puramente públicos.
- Percepción de los centros comerciales como oportunidades de reurbanización para lograr mayor densidad y dar cabida a las asociaciones público-privadas.

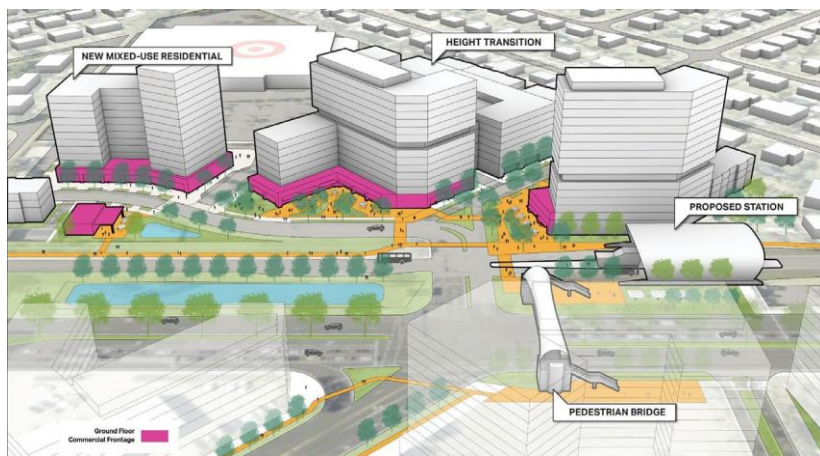


Figura 4. Dibujos de distribución de masas del área de la estación de SW 184th Street

