



DETROIT
BRIDGE
LORAIN
FRANKLIN
CLARK
MONROE
PEARL
DENISON
WILDLIFE



25 Conecta

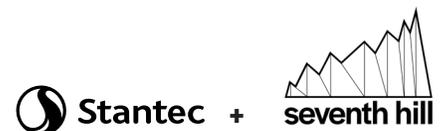
UN PLAN DE DESARROLLO ORIENTADO AL TRÁNSITO PARA EL CORREDOR 25 OESTE

RESUMEN EJECUTIVO

JUNIO 2021

PREPARADO POR

25CONNECTS.COM
25CONECTA.COM



FINANCIADO POR LA ADMINISTRACIÓN
FEDERAL DE TRÁNSITO
PROGRAMA PILOTO DE PLANIFICACIÓN DOT
CONCESIÓN NÚM. OH-2019-012-00

TABLA DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	ANÁLISIS URBANO	6
3.	ANÁLISIS DE MERCADO Y FINANZAS	8
4.	REVISIÓN Y POLÍTICA DE ZONIFICACIÓN	10
5.	LO QUE HEMOS OÍDO	12
6.	DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE AUTOBUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)	14
7.	CONCLUSIÓN Y PRÓXIMOS PASOS	20

1 INTRODUCCIÓN

25Conecta (25Connects, *en Inglés*), un proyecto financiado por el Programa Piloto de Desarrollo Orientado al Tránsito (DOT) de la Administración Federal de Tránsito (AFT), es un estudio estratégico orientado a derribar barreras a lo largo del corredor para construir un desarrollo orientado al tránsito, y a la vez una guía para la futura implementación del sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (ATR o comúnmente llamado BRT, *por sus siglas en Inglés*).

25Conecta garantiza que estas dos vías importantes, el desarrollo y la ingeniería de tránsito, estén integradas entre sí; incluso si toman lugar en diferentes plazos. Llamado así porque el proyecto conecta distintos vecindarios por medio del transporte, 25Conecta tiene como objetivo fortalecer los vínculos entre el transporte público, el desarrollo circundante, y las necesidades de todas las personas. Así mismo, logrando este objetivo a través de un proceso de participación social sólido, inclusivo y activo. Este estudio incluye tareas de planificación tradicionales, como el análisis de la demografía existente, el uso del suelo, el código de zonificación y los hábitos de estacionamiento, extendiéndose más allá de las herramientas de implementación para la zonificación, el financiamiento de acuerdos DOT y el diseño de BRT.



BARRIOS DEL CORREDOR

— RUTA METROHEALTH



Los elementos clave del plan incluyen:



Una visión de diseño de BRT para todo el corredor, destacando los temas comunes y expresando el carácter único de cada comunidad, en donde sea posible.



Una revisión de las condiciones actuales del mercado y las herramientas financieras disponibles para brindar oportunidades a nuevos desarrollos orientados al tránsito a lo largo del Corredor 25 Oeste (West 25th Corridor, *en Inglés*).



Una política fundamental y un juego de herramientas de diseño urbano para implementar un nuevo desarrollo orientado al tránsito a lo largo del Corredor 25 Oeste, de una manera consistente y apoyando a comunidades peatonales enfocadas en el tránsito.



Identificación de factores que brindarán oportunidades de vivienda equitativa a lo largo del corredor, asegurando que el desplazamiento y la gentrificación se mantengan al mínimo.



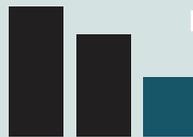
5 INFORMES DESARROLLADOS PARA ESTE ESTUDIO INCLUYEN:

- 1 ANÁLISIS URBANO
- 2 ANÁLISIS DE MERCADO Y FINANZAS
- 3 RECOMENDACIONES PARA LA REVISIÓN Y POLÍTICA DE ZONIFICACIÓN
- 4 LO QUE HEMOS OÍDO (PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO)
- 5 RECOMENDACIONES PARA EL DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE AUTOBUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)

2 ANÁLISIS URBANO

Una revisión de todas las normativas, diseños, políticas comunitarias, y esfuerzos de planificación existentes; muestran información clave sobre la comunidad en su contexto presente, y las aspiraciones y desafíos que se encuentran en la actualidad. Las siguientes conclusiones se destacaron como cuestiones a tener en cuenta a lo largo del proyecto.

La Ciudad de Cleveland
ESTÁ PERDIENDO
POBLACIÓN
debido a la
expansión
urbana



Cleveland es el hogar de establecidas

**EMPRESAS
FABRICANTES**



pero tiene muchos edificios industriales obsoletos

CLEVELAND ES UNA CIUDAD

LLENA DE **CASAS ANTIGUAS** CON
ESTILOS ARQUITECTÓNICOS ÚNICOS
construido a principios del siglo XX

42% de unidades en **Cleveland** están
clasificadas por debajo del
promedio en comparación con
5% de la vivienda en los
suburbios



Cleveland tiene una creciente
población minoritaria

con una mayoría de sus residentes

**AHORA MIEMBROS DE
GRUPOS MINORITARIOS**

LA FUERZA LABORAL DE
LA CIUDAD



SIGUE PRINCIPALMENTE EN
BAJOS SALARIOS

EL LADO NEAR WEST DE CLEVELAND

ESTA VIENDO UN AUMENTO

EN DEMANDA PARA TODO TIPO DE VIVIENDA

QUE NO SE HA VISTO EN UNA GENERACIÓN

Hay **significativa** evidencia anecdótica
impulsada por datos **QUE LA GENTRIFICACIÓN
Y DESPLAZAMIENTO**
está comenzando a ocurrir en
áreas deseables

El tráfico no es excepcionalmente alto
 PERO ALTAMENTE CONCENTRADO DURANTE
HORAS PICO

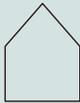
 resultando en congestión

 **POBLACIÓN** 
12,666
 HABITANTES

INGRESO MEDIO DEL HOGAR
ES LA MITAD DEL INGRESO EN EL CONDADO DE CUYAHOGA
 \$20,000 Vs. \$42,589

EL CORREDOR NO SE BENEFICIA
 DE MEDIDAS DE PRIORIDAD DE BUS

↑ Los hogares no-familiares están creciendo mientras hogares familiares disminuyen ↓

 Promedio de personas por **FAMILIA** **2.2**

EL CAMINO VERDE DE LA LINEA ROJA,
 UN CAMINO DE 2.3-MILLAS
 CRUZANDO EL LADO NEAR WEST,
 ACABA DE ABRIR

50% DE INQUILINOS
 estaban cargados de costos en 2012
 (pagando mas del 30% de sus ingresos en vivienda)

50/50
 LA DEMANDA FUTURA ESTIMADA DE UNIDADES & DE COMPRA Y DE VENTA

METROHEALTH 
 CAMPUS PRINCIPAL
 sera completamente transformado y mas abierto al publico

El Corredor es la **ÚNICA** 
 zona donde viviendas unifamiliares no son la mayoría de unidades de vivienda

MENOS DEL **10%**
 de personas que trabajan en el corredor, reside en el area

3 ANÁLISIS DE MERCADO Y FINANZAS

El enfoque fue comprender lo que está sucediendo y lo que es posible desde una perspectiva inmobiliaria al observar cada vecindario individualmente. A la vez, reconocemos que las áreas limítrofes entre vecindarios pueden verse influenciadas por la demanda de mercado de un vecindario contiguo. El análisis se basó en la participación de una variedad de integrantes del mercado, incluyendo corredores, constructores, prestamistas, corporaciones de desarrollo comunitario y otros, resultando muy agradecidos por su tiempo y contribuciones.

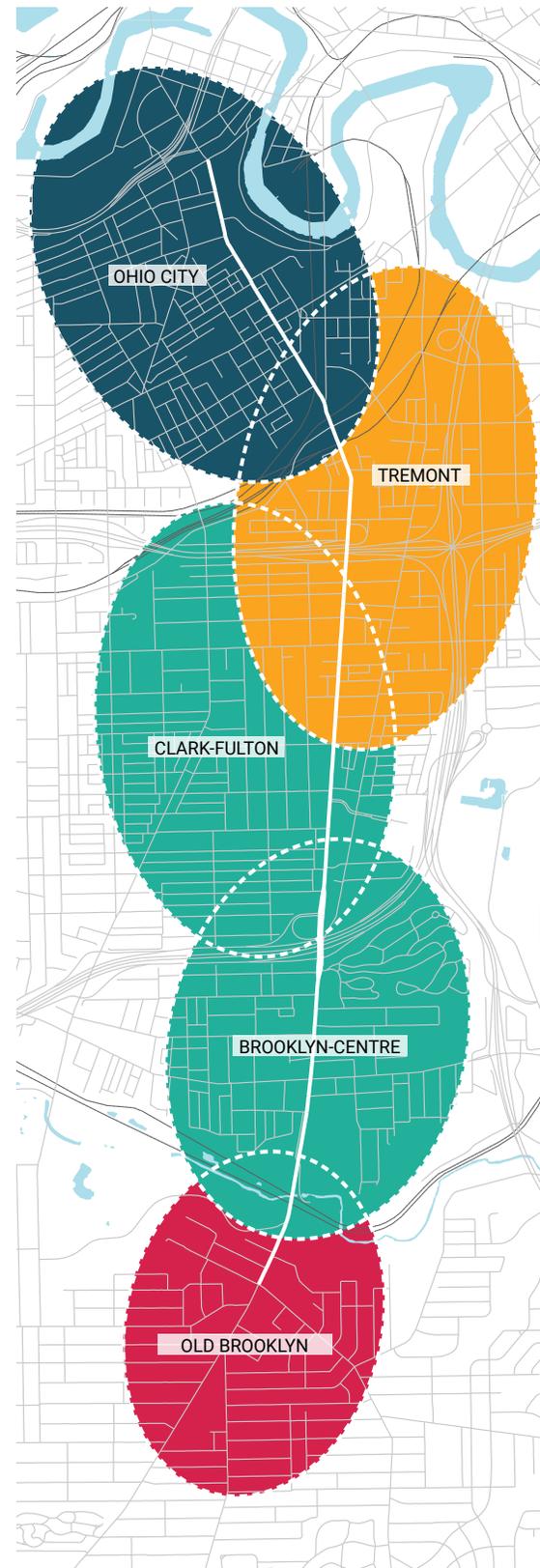
Este estudio de mercado se dividió en áreas de cuatro características:

LA CIUDAD DE OHIO (OHIO CITY) está altamente desarrollada por lo cual ha atraído la atención de empresas inmobiliarias privadas que cuentan con un buen financiamiento. Hay algunos prestamistas a los que les preocupa que el ambiente esté sobreconstruido y que en consecuencia la absorción comience a arrastrar, posiblemente ejerciendo presión a la baja sobre los precios de alquiler y venta. Dicho esto, la mayoría de los participantes del mercado creen que todavía queda algo de pista para el desarrollo, ya que la combinación de terrenos disponibles, servicios

del vecindario, opciones de transporte y puntos de referencia/instituciones locales debería seguir atrayendo a una amplia gama de inquilinos/compradores, desde jóvenes profesionales hasta nidos vacíos.

TREMONT y la Ciudad de Ohio comparten muchas de las mismas condiciones de mercado y juntos, forman uno de los submercados más saludables de Cleveland. La demanda de nuevos inquilinos y compradores de viviendas ha generado un ritmo constante y acelerado de nuevos productos inmobiliarios, a la vez que los precios de los terrenos urbanizables han aumentado significativamente. Un desplazamiento de residentes históricos tuvo lugar hace muchos años, sin embargo no está claro que las nuevas construcciones y los aumentos de precio hayan provocado un desplazamiento adicional significativo hoy en día, ya que el nuevo producto que se entrega en Tremont está conformado principalmente por estacionamientos y renovaciones de casas unifamiliares antiguas.

CLARK-FULTON/BROOKLYN CENTRO (CLARK-FULTON/BROOKLYN CENTRE) Cualquier desarrollo significativo en el área tendrá que depender en gran medida de los subsidios.



ANÁLISIS DE BRECHAS DE FINANCIAMIENTO Y RECOMENDACIONES DEL KIT DE HERRAMIENTAS FINANCIERAS

El conjunto único de circunstancias e incentivos disponibles para proyectos de vivienda que se encuentran en marcha con MetroHealth, representan un buen ejemplo de lo que se necesita para entregar nuevos proyectos a escala, en este vecindario.

BROOKLYN VIEJO (OLD BROOKLYN) es un mercado que tiene muchos activos, desde sus hermosas casas históricas hasta sus escuelas públicas, y tiene además una base de activos comunitarios y minoristas que lo caracterizan. Al mismo tiempo, es un mercado que parece estar esperando un proyecto catalítico significativo, para poder estimular un crecimiento sostenido y un desarrollo saludable enfocado en la comunidad.

Finalmente, se realizó una revisión de las herramientas de financiamiento disponibles para proyectos inmobiliarios a lo largo del Corredor 25 Oeste. Se investigaron los programas de financiación federal, estatal y local, así como la inversión de impacto. Este esfuerzo tiene como objetivo proporcionar una referencia a las fuentes de financiamiento tanto para los promotores inmobiliarios como para las agencias públicas, que buscan llenar una aparente brecha de financiamiento.

RECOMENDACIONES



1 PROGRAMAS FINANCIEROS

- ▶ Establecer un programa para ayudar a las personas a comprar viviendas de menor costo en Clark Fulton y Brooklyn Centro. Este programa conseguiría una mejora mínima pero necesaria, y financiaría unidades de vivienda para crear potencial para un costo de mantenimiento asequible y la generación de capital.



3 FINANCIAMIENTO

- ▶ Crear un mecanismo de financiamiento para ayudar a costear los desarrollos orientados al tránsito (DOT) a lo largo del corredor 25Conecta.



2 CONSEJO COORDINADOR

- ▶ Establecer un consejo coordinador de Corporaciones de Desarrollo Comunitario de Near Westside, para colaborar en: la identificación de sitios DOT, iniciativas de marketing conjuntas, objetivos de políticas públicas, promover el financiamiento desde la ciudad, el condado y el estado e identificar posibles oportunidades de inversión entre comunidades a lo largo del corredor 25 Oeste.



4 CÁMARA DE COMPENSACIÓN

- ▶ Establecer una cámara de compensación dentro del Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de Cleveland, con acceso a todos los incentivos actuales y aplicables del sector público que se encuentren disponibles para DOT.

4 REVISIÓN Y POLÍTICA DE ZONIFICACIÓN

El informe de Recomendaciones para la Revisión y Política de Zonificación proporciona un historial de la zonificación en Cleveland y un análisis del Código de Uso de Suelo actual de la Ciudad. El informe también incluye la tipología de edificios existentes a lo largo del Corredor 25 Oeste e identifica qué tipo de edificio contribuye o tiene potencial de contribuir al carácter de una comunidad DOT. El informe finaliza con recomendaciones para el proceso de aprobación y la regulación de zonificación a lo largo del corredor y comunidades adyacentes.

RESULTADOS CLAVE

Después de una revisión de diagnóstico del código de zonificación existente, los distritos superpuestos, las solicitudes de variación que se han producido durante los últimos 5 años, así como una conversación con el personal de zonificación de la Ciudad de Cleveland sobre los procedimientos y procesos, las siguientes recomendaciones presentadas son un esfuerzo para proceso claro y conciso para cualquier persona que desee participar en actividades de desarrollo

a lo largo del corredor y las comunidades adyacentes. Estas recomendaciones se dividen en dos temas: consulta temprana y proceso simplificado.

RECOMENDACIONES PARA LAS APROBACIONES DE PLANIFICACIÓN



1 CONSULTA TEMPRANA

- ▶ Establecer un protocolo para la circulación de los desarrollos propuestos en la etapa de pre-solicitud y en la etapa de solicitud formal con GCRTA en todos los proyectos que interactúan directamente con el Corredor 25 Oeste.



2 PROCESO SIMPLIFICADO

- ▶ Desarrollo de materiales y actualización de los portales en línea para comunicar y escalar los procesos de aprobación, para diferentes tipos de desarrollo y actualización de las pautas de diseño actuales para el desarrollo de viviendas de relleno.

RECOMENDACIONES DE REGULACIÓN DE ZONIFICACIÓN / DISEÑO



1 DESARROLLAR UNA NUEVA SUPERPOSICIÓN PARA EL DOT

- ▶ Desarrollar una nueva superposición más permisiva y basada en formularios que corrijan restricciones de zonificación más amplias, hasta que se promulgue un código formal basado en formularios.



2 OPTIMIZAR LOS USOS CONDICIONALES

- ▶ Reducir la cantidad de elementos regulatorios que se considerarían para ayudar a la aprobación de proyectos en función de los resultados deseados.



3 SER CLARO SOBRE LA DENSIDAD

- ▶ Cambio de las Superposiciones de Zonificación, de depender de métricas como el Coeficiente de Utilización del Suelo (Floor Area Ratio o FAR, por sus siglas en inglés) a centrarse en las tipologías de desarrollo y número total de unidades.



4 ELIMINAR LOS CIERRES DE CALLEJONES Y PRIORIZAR SUS MEJORAS

- ▶ Se debe desalentar el cierre de callejones ya que brindan oportunidades adicionales para opciones de estacionamiento y sirven como un componente vital para las comunidades transitables.



5 PROPORCIONAR UN MARGEN DE MANIOBRA PARA RETIROS

- ▶ Los retiros deben considerar oportunidades mínimas y máximas para mantener un frente construido consistente, preservando el futuro derecho de paso requerido para sostener mejoras en el ámbito público, y crear comunidades transitables.



6 CONCENTRAR ÁREAS COMERCIALES

- ▶ Considerar el enfoque de áreas comerciales dentro de un área transitable de 5 minutos desde nodos clave a lo largo del Corredor.



7 SER CREATIVO CON EL ESTACIONAMIENTO

- ▶ Eliminar los requisitos de estacionamiento para visitantes de usos comerciales y minoristas, y actualizar y clarificar los requisitos para estacionamiento residencial que respalden la necesidad de un desarrollo orientado al tránsito.



8 CONSIDERAR OPORTUNIDADES DE DENSIFICACIÓN

- ▶ Concentrarse primero en formas y tipologías construidas y adoptar más de una tipología residencial, como desarrollos residenciales de baja densidad.

5 LO QUE HEMOS OÍDO

El informe de Lo Que Hemos Oído proporciona una descripción general de los procesos de Participación Comunitaria. El siguiente documento presenta documentación, datos demográficos, e investigación etnográfica del vecindario, los cuales informaron las acciones de participación. Una alta gama de acciones participativas fueron utilizadas para ofrecer a diversos miembros de la comunidad, maneras fáciles e intuitivas de compartir ideas y preocupaciones. Los comentarios de la comunidad impulsaron las recomendaciones del proyecto mostradas en las otras cuatro secciones del plan final.

TEMAS IMPORTANTES

El proceso de planificación de 25Conecta recopiló una gran cantidad de comentarios de la comunidad a través de una amplia gama de métodos de participación pública. Algunos comentarios señalan casos particulares a lo largo del corredor, como la falta de cruces peatonales o las ubicaciones preferidas para una nueva parada de autobús. Pero gran parte de los comentarios también aplican al área general del proyecto. Varios temas clave surgieron de la información recopilada y fueron organizados en cuatro categorías.



1 TRANSITO

- ▶ Priorizar la comodidad y confiabilidad del sistema.
- ▶ Proporcionar identidad y servicios culturalmente relevantes.
- ▶ Mejorar la seguridad por medio del diseño.



2 USO Y FORMA CONSTRUIDA

- ▶ Colaborar con el comercio minorista local para brindar un mejor servicio a los pasajeros.
- ▶ Enfoque en asequibilidad e identidad cultural.
- ▶ Eliminación de obstáculos para un acceso equitativo.



3 DESARROLLO ECONÓMICO

- ▶ Crear DOT con acciones para abordar problemas de desplazamiento.
- ▶ Apoyar a las empresas locales interesadas en crecer.
- ▶ Dirigir inversiones para aumentar actividades a nivel de la calle.



4 PARQUES Y RECREACIÓN

- ▶ Implementar programas para dar la bienvenida a miembros de la comunidad.
- ▶ Proporcionar más espacios verdes a diferente escala.
- ▶ Integrar características de diseño para satisfacer todas las necesidades de movilidad.



RECORRIDOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN BICICLETA



RECORRIDOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA MÓVILES

Distribuimos **2,500 elementos** para llegar al 5% de todo el corredor

Postales Bilingües
Folletos del vecindario Folletos para refugios de autobús

Sostuvimos **21 eventos,** siete para cada fase

Tours móviles Evento Las Dos Fronteras
Caminatas de Experiencia de Usuario (UX)
Eventos Latinx Reuniones Públicas Virtuales
Reuniones de Interesados Virtuales Grupo de enfoque de jóvenes

Trabajamos con **772** participantes que fueron **332** personas más de lo planeado

Encuesta de Diseño de Estaciones 2.0
Encuesta de prioridades BRT 1.0 Reuniones de Interesados Virtuales
Entrevistas Etnográficas

Tours móviles Evento Las Dos Fronteras Reuniones Públicas Virtuales
Caminatas de Experiencia de Usuario (UX) Grupo de enfoque de jóvenes

Anuncios en redes sociales Campañas de correo electrónico

Sitio web Caminatas de Experiencia de Usuario (UX)
Reuniones de Interesados Virtuales

Eventos Latinx Reuniones Públicas Virtuales
Tours móviles Grupo de enfoque de jóvenes
Entrevistas Etnográficas

Tuvimos 65k impresiones, de todos los alrededores del corredor

6 DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE AUTOBUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT)

El propósito general del estudio 25Conecta, es examinar las barreras existentes al desarrollo orientado al tránsito (DOT) a lo largo del Corredor 25 Oeste. Un componente clave para el éxito del DOT es la propia «T». El Diagnostico del Sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT) es un examen de alto nivel de los requisitos físicos para la futura línea de transporte rápido de autobuses, desde requisitos espaciales de la plataforma que podrían afectar los retiros de futuros desarrollos, hasta los impactos del diseño de la calle en si. Este elemento del plan no pretende ser un diseño final, sino mas bien preparar el escenario para el trabajo de ingeniería preliminar.

NÚMERO DE PASAJEROS

La línea combinada de MetroHealth (rutas 51 A/B/C) tiene un promedio total de pasajeros diarios (entre semana) de aproximadamente 5,409 pasajeros. El área de estudio de 25Conecta (desde la Avenida Detroit hasta la Calle Broadview) representa aproximadamente el 43% de este número de pasajeros, y el área inmediatamente al norte y al sur de la Avenida Lorain tiene el mayor número de pasajeros a lo largo de todo el corredor. También se observa una gran cantidad de pasajeros en las principales calles que cruzan el Corredor 25 Oeste, incluida la Avenida Detroit, en la ciudad de Ohio, Avenida Clark y Avenida

100% de vía dedicada al BRT a lo largo de la 25 Oeste

~ 65% : carriles dedicados 24/7

~ 35% : carriles dedicados a las horas pico

Trowbridge en Clark-Fulton, Avenida Denison en Brooklyn-Centro y Calle Broadview en Brooklyn Viejo.

OPORTUNIDADES Y LIMITACIONES - CARRILES BRT



PARADAS PROPUESTAS DE BUS BRT

- DIRECCIÓN NORTE
- DIRECCIÓN SUR
- ALTERNATIVA HACIA EL NORTE
- ALTERNATIVA HACIA EL SUR

PARADAS EXISTENTES DE AUTOBUS QUE SE ESTUDIARÁN MÁS A FONDO

- DIRECCIÓN NORTE
- DIRECCIÓN SUR

CARRILES BRT

- 24/7 CARRILES DEDICADOS
- CARRILES DEDICADOS A LAS HORAS PICO



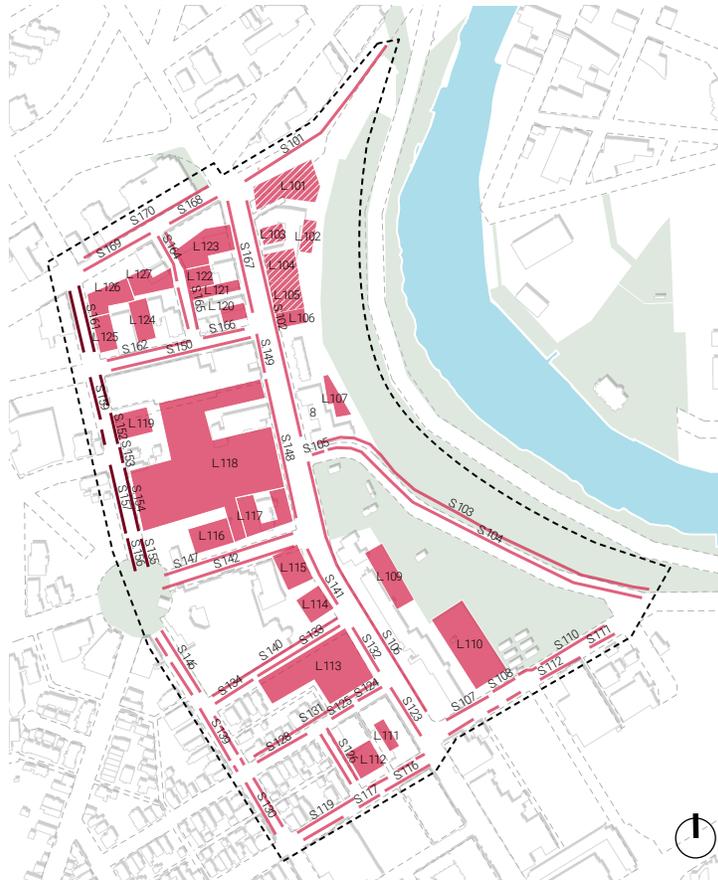
ESTACIONAMIENTO

El estacionamiento es una pieza fundamental para aprovechar el potencial del área. Siempre un tema candente (y a menudo divisivo), el «dónde» y «cuánto» del estacionamiento informan a los planes de desarrollo, la ubicación de las estaciones y las posibles operaciones del corredor. 25Conecta identificó cinco Áreas de Estaciones como prioridades para un análisis de estacionamiento más detallado: áreas de estaciones de Franklin, Clark, MetroHealth, Denison y Broadview.

OPERACIONES DE CORREDOR

Los fondos de subvención New Starts (Nuevos Comienzos) de la Administración Federal de Tránsito (AFT) requieren una vía dedicada para BRT que tenga como mínimo el 50% de la longitud del corredor en la dirección de la hora pico. Una revisión de las operaciones señaló que el período pico para el corredor 25 Oeste, va en ambas direcciones, y en una planificación del 50% de la longitud del corredor, a nivel de estudio conceptual, el corredor 25 Oeste puede cumplir con este requisito mediante una combinación de carriles exclusivos 24/7 y carriles dedicados solo durante las horas pico o en dirección pico.

Inventario de Estacionamiento de Franklin



- ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA CALLE
- ▨ ESTACIONAMIENTOS FUERA DE LA CALLE CUBIERTOS DE VEGETACIÓN O ABANDONADOS
- ESTACIONAMIENTOS EN LA CALLE
- ESTACIONAMIENTOS EN LA CALLE - EN CONSTRUCCIÓN

Todas las Instalaciones de Estacionamiento

~ 75% de todas las instalaciones de estacionamiento están ocupadas en la mañana.

~ 65% de todas las instalaciones de estacionamiento están ocupadas en la tarde/noche.



TIPOLOGÍAS DE ESTACIÓN

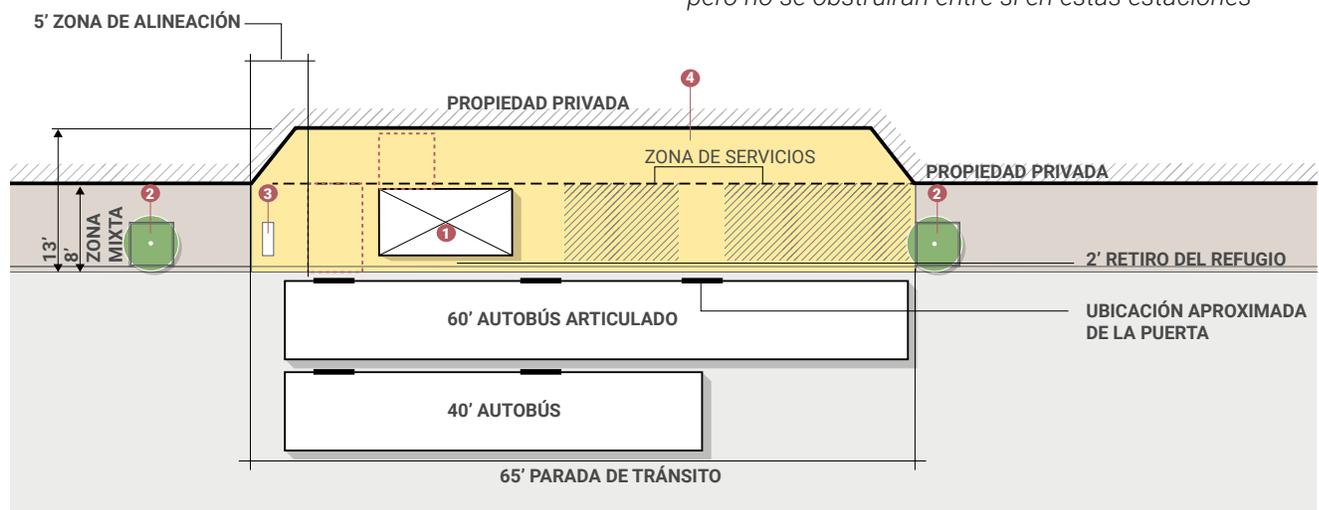
El desafío para el BRT de MetroHealth es proporcionar una estación consistente y reconocible, maximizando la comodidad del PASAJERO y a la vez ocupando un espacio muy pequeño. 25Conecta desarrolló una serie de cinco tipologías de estaciones dependiendo del contexto de la estación local y el derecho de paso disponible; cada estación tiene una plantilla que muestra cómo encajarán los elementos de tránsito en el paisaje urbano existente. En algunos casos, las estaciones pueden considerar el uso de pequeñas porciones de propiedad privada adyacente a través de acuerdos de uso privado, a fin de proporcionar un uso suficiente para la circulación peatonal:

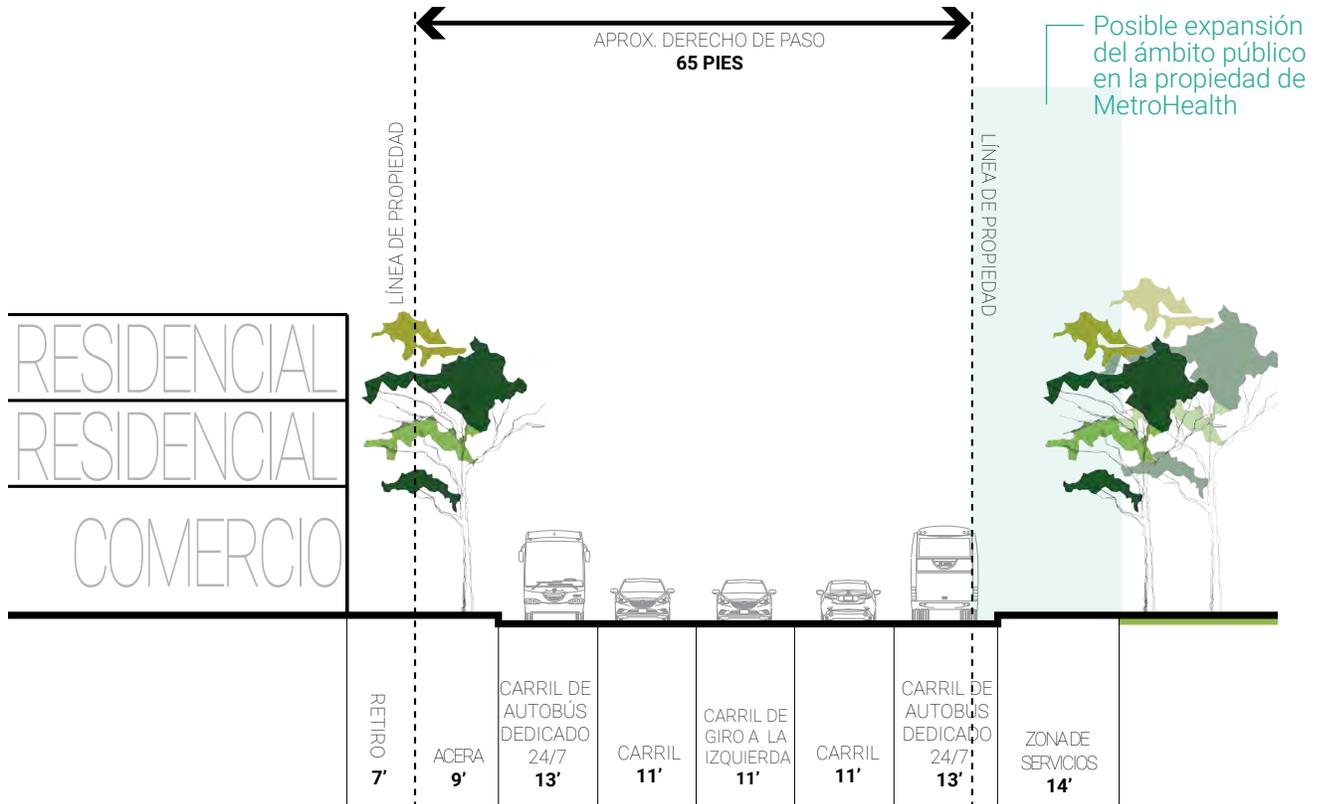
UBICACIONES DE ESTACIONES

La ubicación específica de la estación cuadra por cuadra está informada por una variedad de factores, incluida la eficiencia operativa, el ancho de acera disponible o la cercanía a destinos concurridos. 25Conecta evaluó la ubicación de cada estación propuesta y recomendó la ubicación óptima para cada una. En algunos casos, las estaciones permanecieron en donde están las paradas hoy; en otros casos, las paradas cambiaron ligeramente para acomodar autobuses más largos, y en otros casos, las estaciones cambiaron a través de una intersección para que los autobuses pudieran pasar un semáforo antes de detenerse.

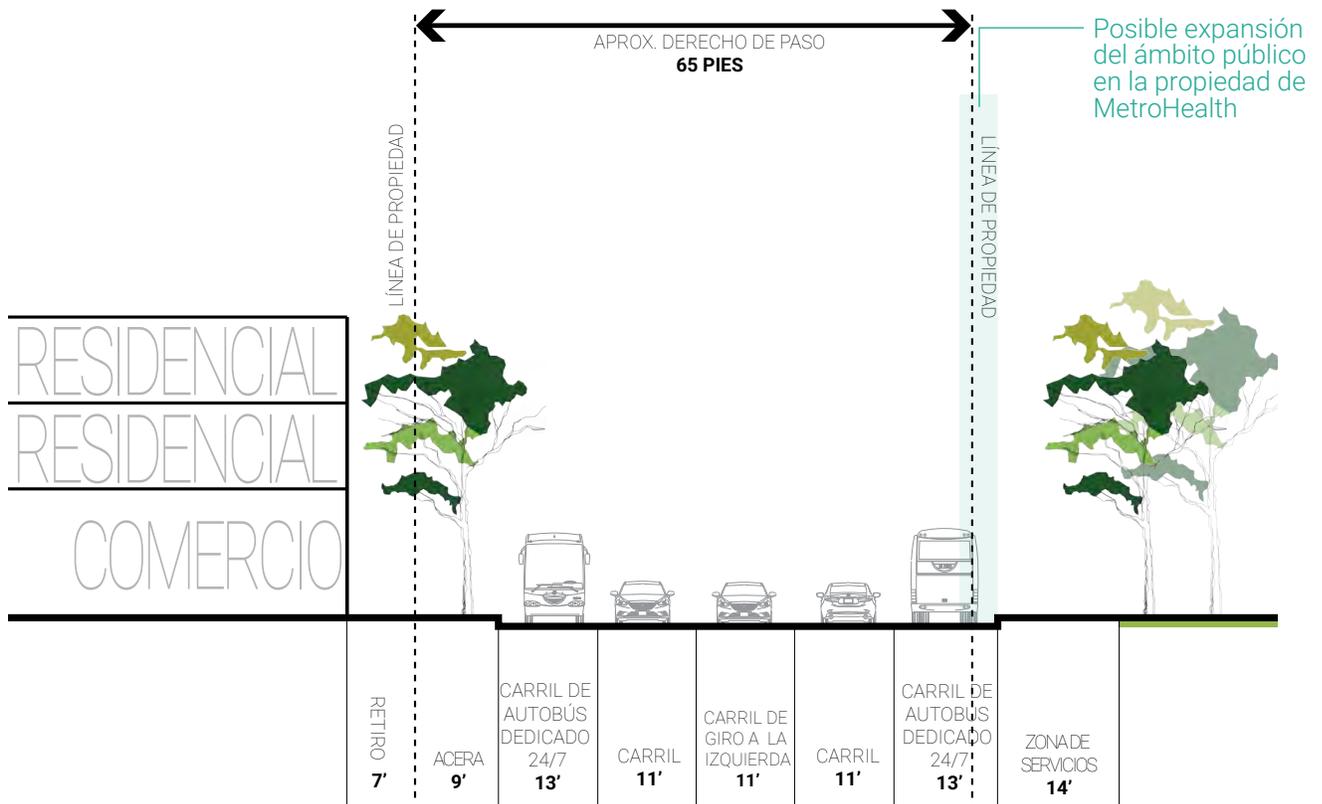
EJEMPLO DE TIPOLOGÍA DE ESTACIÓN PARA 25CONECTA

La estación regular (13' de ancho) utilizada en lugares con aceras de ancho promedio, la circulación de peatones y usuarios de tránsito se mezclarán pero no se obstruirán entre sí en estas estaciones





SECCIÓN TRANSVERSAL DEL CORREDOR DEL ÁREA DE LA ESTACIÓN DE METROHEALTH (OPCIÓN 1)



SECCIÓN TRANSVERSAL DEL CORREDOR DEL ÁREA DE LA ESTACIÓN DE METROHEALTH (OPCIÓN 2)

NODOS DOT

Se identificaron cinco áreas de estaciones a lo largo del corredor para conceptualizar ideas de Desarrollo Orientadas al Tránsito (DOT) que satisfarían las necesidades de la comunidad y se alinearían con las condiciones del mercado a lo largo del corredor. Las cinco áreas de estudio están destinadas a ser una guía para el desarrollo futuro y son esquemáticas para resaltar consideraciones desde tipologías de formas construidas hasta estrategias de estacionamiento y consideraciones de diseño urbano.

El nodo DOT de la Estación de Franklin se encuentra en la ciudad de Ohio, un entorno inmobiliario activo donde los desarrollos se han multiplicado en los últimos años. Un desafío importante es la existencia de estacionamientos de superficie grande, especialmente los que pertenecen a la Clínica Luterana. Estos lotes crean una brecha en la forma urbana y disuaden la creación de entornos urbanos prósperos. Las estructuras de estacionamiento, por el contrario, requieren menos espacio por la misma cantidad de estacionamientos, dejando los frentes del lote disponibles para desarrollo DOT.

El nodo DOT de la Estación de Clark está ubicado dentro de un vecindario étnicamente diverso con una comunidad latina en crecimiento. Esta zona se caracteriza por muchos edificios y lotes desocupados y subutilizados. El proyecto tiene como objetivo revivir el desarrollo económico en conjunto con La Villa Hispana, un importante centro cultural inmediatamente adyacente a la parada de autobús existente de Clark.

DIAGRAMAS 3D DOT

- TIPO 1: VIVIENDAS ADOSADAS
- TIPO 2: APARTAMENTOS APILADOS
- TIPO 3: EDIFICIO RESIDENCIAL
- TIPO 4: EDIFICIO DE OFICINAS
- TIPO 5: USO MIXTO (COMERCIO+VIVIENDA)
- TIPO 6: USO MIXTO (COMERCIO+OFICINA+VIVIENDA)
- ESTACIONAMIENTO
- PROYECTO DOT
- ESTACIÓN BRT

COMPOSICIÓN DEL DESARROLLO

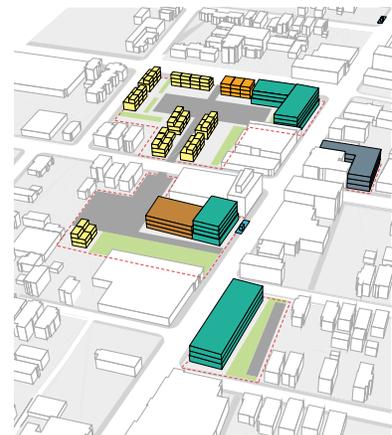
389 UNIDADES 921 ESPACIOS



CONCEPTO DE LA ESTACIÓN FRANKLIN

COMPOSICIÓN DEL DESARROLLO

155 UNIDADES 181 ESPACIOS



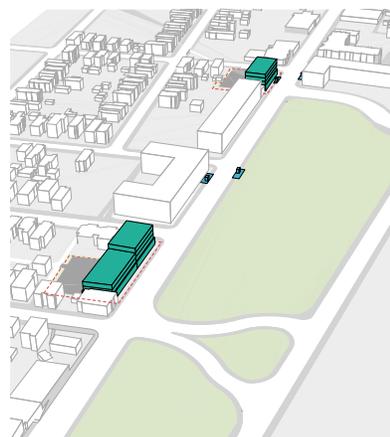
CONCEPTO DE LA ESTACIÓN CLARK

El nodo DOT de la Estación de MetroHealth está ubicado al otro lado de la calle del Campus de MetroHealth, cuyo plan maestro, actualmente en estudio, presenta un parque de 25 acres que bordea el Corredor 25 Oeste. Responder a la cantidad de pasajeros en el área y garantizar un fácil acceso a los futuros edificios del hospital es clave para determinar la ubicación y las dimensiones de la estación.

El nodo DOT de la Estación de Denison está ubicado en Brooklyn Centro (Brooklyn Centre), un distrito histórico nacional. Si bien esta área es rica en arquitectura y diseño histórico, hay muchos desarrollos comerciales orientados a los automóviles que rodean la estación. Si bien la mayoría, si no todos, de estos sitios de baja densidad pueden eventualmente volver a desarrollarse, la realidad del mercado sugiere que un cambio orientado al tránsito será un proceso prolongado.

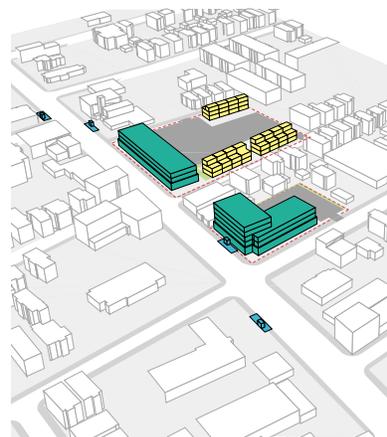
El nodo DOT de la Estación de Broadview ofrece una variedad de incentivos para el desarrollo: una segunda entrada al campus de MetroHealth, edificios históricos con potencial de remodelación, el nuevo Parque Brighton y viviendas generalmente asequibles. Las desventajas incluyen la falta de usos del suelo, densidad y diversidad de viviendas que respalden el tránsito de alta calidad. Además, el ámbito público existente se ve desafiado por la falta de servicios para peatones y escaparates activos.

COMPOSICIÓN DEL DESARROLLO



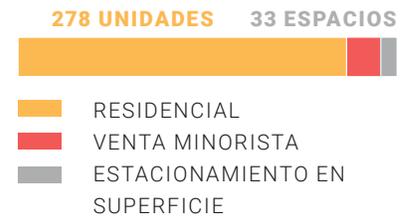
CONCEPTO DE LA ESTACIÓN METROHEALTH

COMPOSICIÓN DEL DESARROLLO

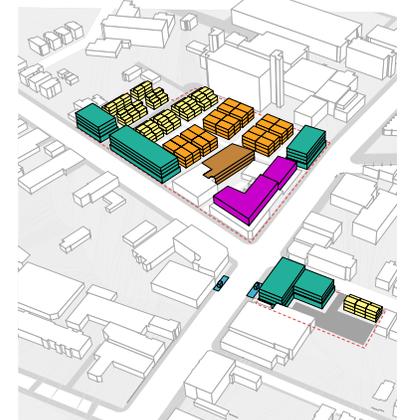


CONCEPTO DE LA ESTACIÓN DENISON

COMPOSICIÓN DEL DESARROLLO



**espacios adicionales en el garaje MetroHealth*



CONCEPTO DE LA ESTACIÓN BROADVIEW

7 CONCLUSIÓN Y PRÓXIMOS PASOS

Como se señaló con la comunidad y las partes interesadas, esta no es la pieza final de colaboración o trabajo a realizar para apoyar el desarrollo orientado al tránsito a lo largo del Corredor 25 Oeste. Siguiendo este cuerpo de trabajo, se recomiendan los siguientes pasos:



Formalizar un proceso de revisión de nuevos desarrollos a lo largo de los corredores con prioridad de tránsito (Ciudad de Cleveland y GCRTA)



Identificar aplicaciones existentes de propuestas de desarrollo que podrían beneficiarse de la revisión de GCRTA a lo largo del Corredor 25 Oeste (Ciudad de Cleveland y GCRTA)



Iniciar actualizaciones del código de zonificación y la política de planificación del uso del suelo (Ciudad de Cleveland) para apoyar DOT a lo largo del corredor (Ciudad de Cleveland)



Continuar el diálogo con la comunidad sobre las necesidades de tránsito, vivienda y desarrollo económico. (GCRTA)

- ▶ Facilitar el consenso de la comunidad a medida que se desarrollan los detalles sobre el diseño y la implementación de BRT.



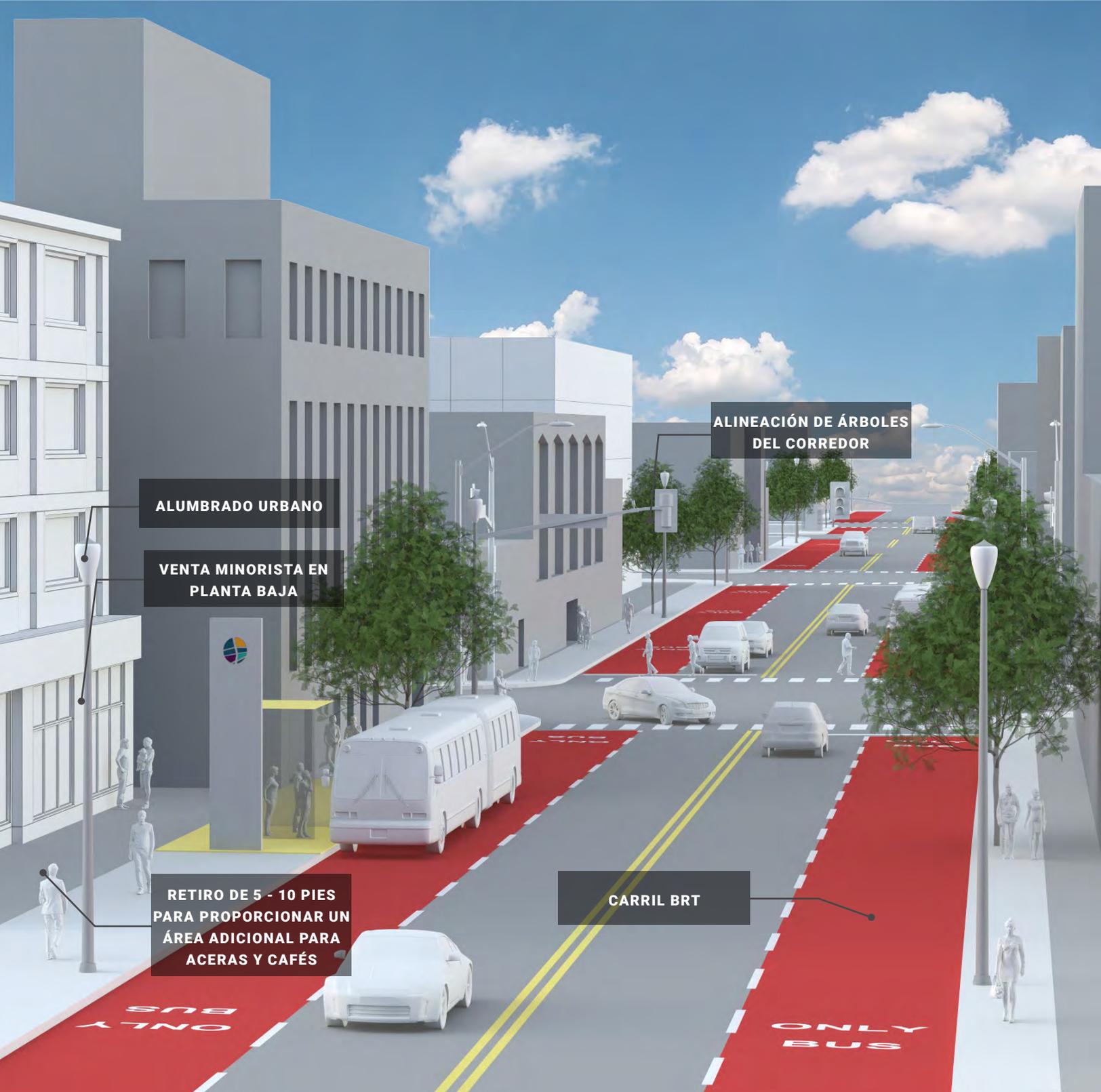
Desarrollar un manual de estrategias equitativas DOT que destaque las formas de mitigar el desplazamiento y, al mismo tiempo, respaldar el nuevo desarrollo dentro del corredor. (Ciudad de Cleveland y GCRTA)



Iniciar el trabajo de ingeniería preliminar para el BRT de MetroHealth. (GCRTA)



Iniciación de Pequeños Inicios (Small Starts) de la ATF



ALUMBRADO URBANO

VENTA MINORISTA EN PLANTA BAJA

RETIRO DE 5 - 10 PIES PARA PROPORCIONAR UN ÁREA ADICIONAL PARA ACERAS Y CAFÉS

CARRIL BRT

ALINEACIÓN DE ÁRBOLES DEL CORREDOR

