

## ALTERNATIVAS QUE SE ESTAN CONSIDERANDO: UNA SOLUCION NO SIRVE PARA TODO

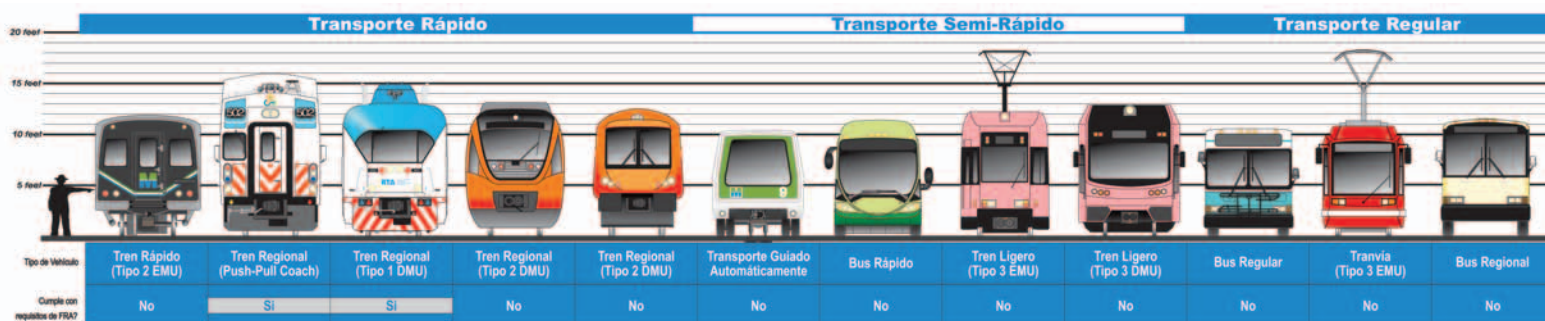
La longitud y diversidad de los usos del terreno en el área de estudio presenta un desafío. El grupo que está realizando el estudio ha identificado seis distintos segmentos de servicio de acuerdo con las costumbres de viaje presentes y futuras. Además se están considerando otras tres alternativas a lo largo de la totalidad del área de estudio. Se pueden identificar una o más posibles rutas o alineamientos, tales como el corredor del Ferrocarril de la Costa Este o la US 1 para cada segmento de servicio. El comienzo y terminal de estos seis segmentos son:

- Mangonia Park, al Norte hasta Jupiter/Tequesta (una extensión del servicio de Tri-Rail)
- West Palm Beach, al Norte hasta Jupiter/Tequesta y al Sur hasta Boynton Beach
- West Palm Beach, al Sur hasta Pompano Beach
- Fort Lauderdale, al Norte hasta Pompano Beach y al Sur hasta Hollywood
- Fort Lauderdale, al Norte hasta Pompano Beach y al

- Sur hasta Downtown Miami (Government Center)
- Downtown Miami (Government Center), al Norte hasta Hollywood

Los tres segmentos de servicio restantes cubren toda la longitud del área de estudio y serán analizadas para observar qué pasaría si algunos de los segmentos son combinados, o para entender el efecto que tendrían distintos destinos en Miami-Dade, como el centro de Miami o el Aeropuerto Internacional.

El grupo que está realizando el estudio también ha considerado otra variedad de opciones de transporte público diferentes, distintos tipos de trenes y autobuses, y determinará cuales serán los más adecuados para cada segmento. Los servicios con mayor atractivo son: servicio rápido de autobús (en corredor exclusivo), tren ligero, tren rápido, tren regional (suburbano) y autobús regional.



COMPARACION DE LAS DIFERENTES TECNOLOGIAS REPRESENTATIVAS

## ¡INVOLUCRESE Y MANTENGASE INFORMADO!



Su colaboración es parte esencial de este estudio. Una serie de reuniones públicas se llevarán a cabo en el otoño de 2006, y se enviarán invitaciones a ciudadanos propietarios de residencias o negocios a lo largo del área de estudio y otras personas interesadas. Para seguir el progreso del estudio, por favor visite la página de internet del proyecto: [www.sfecstudy.com](http://www.sfecstudy.com).

Si no ha recibido invitaciones a las reuniones, por favor contacte a cualquier miembro del grupo de Relaciones Públicas del estudio y pida ser incluido en la lista del proyecto. De esa manera usted recibirá avisos sobre reuniones y reportes a medida que el estudio avanza.

Condado de Miami-Dade  
Gladys Kidd & Associates  
305-573-2049 x43  
[info@bellsouth.net](mailto:info@bellsouth.net)

Condado de Broward  
Communikatz, Inc.  
1-800-330-1444  
[info@kommunikatz.com](mailto:info@kommunikatz.com)

Condado de Palm Beach  
L.B. Limited & Associates  
561- 833-8080  
[mr1pr@netscape.net](mailto:mr1pr@netscape.net)



## ESTUDIO DEL CORREDOR DE LA COSTA ESTE DE LA FLORIDA

# OPCIONES DE TRANSPORTE PUBLICO PARA VIAS SATURADAS

VERANO 2006 [WWW.SFECSTUDY.COM](http://WWW.SFECSTUDY.COM)

### LA CONECTIVIDAD ES LA CLAVE

Además de proveer una manera más eficiente de viaje en dirección Norte-Sur, las opciones de transporte público que están siendo consideradas **conectarían** con Tri-Rail en los tres condados, el sistema de Metrorail y el tranvía propuesto para el centro de Miami, el tranvía de Fort Lauderdale y la línea de ferrocarril Este-Oeste propuesta para el condado de Broward. Además podría conectar los tres aeropuertos internacionales de Miami, Fort Lauderdale/Hollywood y Palm Beach, así como los cuatro aeropuertos regionales en el área metropolitana de los tres condados. Adicionalmente podría proveer conexiones para empleados y pasajeros de cruceros entre los puertos de Miami, Port Everglades y Palm Beach.

El estudio busca asegurar que el aumento de carga desde y hacia los puertos marítimos y otros clientes cerca al Ferrocarril de la Costa Este no se vea afectado si las vías del ferrocarril son compartidas con un servicio de pasajeros. Este tipo de uso compartido de ferrocarril entre pasajeros y carga ya se ha implementado con éxito en el sistema de Tri-Rail y en muchas otras regiones del país.



El Estudio del Corredor de la Costa Este de la Florida (SFEC) está **buscando maneras de proveer servicio de transporte público de pasajeros a nivel local y regional para la parte Este de los condados de Palm Beach, Broward y Miami-Dade**. Estas opciones son necesarias para reducir el tráfico y satisfacer las necesidades de viaje en dirección Norte/Sur de nuestra región metropolitana, la más poblada de la Florida y la quinta más poblada del país. El área de estudio se extiende sobre un área de 85 millas de longitud y 2 millas de ancho centrada en el Ferrocarril de la Costa Este (FEC).

En la actualidad el tráfico ya es un problema diario para muchos de los conductores que usan regularmente las principales vías costeras en dirección Norte-Sur, la I-95, la U.S. 1/ Federal Highway y Dixie Highway. Los niveles de tráfico en la región ya han excedido los límites de capacidad y **no pueden reducirse solamente con las mejoras en las carreteras planeadas para el área de estudio**. Mientras se espera que la población crezca en un 50% en los próximos 25 años, la capacidad en las carreteras crecerá un 14% en ese período. Como resultado, los tiempos de viaje actuales se verán triplicados para el año 2020.

### LA SOLUCION DEBE SER REGIONAL

Se requiere considerar toda la región para encontrar soluciones a la congestión, ya que hay estudios de tráfico que demuestran que un gran número de vehículos viajan diariamente entre los tres condados. Es probable que el transporte público sea la única manera de reducir la congestión y las demoras que sufren los conductores al viajar a lo largo de la franja Este de los tres condados para ir al trabajo, para ir de compras, asistir a tratamientos médicos o a lugares de recreación.



## MILLONES DE PERSONAS PODRIAN BENEFICIARSE DE UN NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO

El área de estudio tiene 85 millas de longitud y 2 millas de ancho. Por el centro de esta área pasa la vía del Ferrocarril de la Costa Este, comenzando al norte de Indiantown Road en el condado de Palm Beach, continuando a través del condado de Broward y finalizando en Flagler Street en el condado de Miami-Dade, en el corazón del downtown de Miami. Más de un millón de personas ya vive y trabaja en esta área. Teniendo en cuenta el crecimiento proyectado del 50% para la población del Sur de la Florida para los próximos 25 años, el transporte público podría ser una forma nueva y muy necesitada de viaje.

El corredor pasa a través de Tequesta, Jupiter, Palm Beach Gardens, North Palm Beach, Lake Park, Riviera Beach, Mangonia Park, West Palm Beach, Lake Worth, Lantana, Boynton Beach, Delray Beach y Boca Raton en el condado de Palm Beach; Deerfield Beach, Lighthouse Point, Pompano Beach, Oakland Park, Wilton Manors, Fort Lauderdale, Dania Beach, Hollywood y Hallandale Beach en el condado de Broward; y Aventura, North Miami Beach, North Miami, Biscayne Park, Miami Shores, El Portal y Miami en el condado de Miami-Dade.

### OBJETIVOS PARA LAS MEJORAS

El grupo que está realizando el estudio ha establecido objetivos que se deben lograr como resultado del estudio del Corredor de la Costa Este del Sur de la Florida (SFEC). El público y las agencias asociadas tienen la posibilidad de añadir objetivos a medida que el estudio progresa:

- Mejorar la movilidad y el acceso para viajes personales y movimiento de bienes
- Coordinar las inversiones en transporte a lo largo del área que se está estudiando para contribuir a la creación de una red regional integrada y multimodal
- Estimular la implementación de urbanización orientada al uso de transporte público
- Minimizar los impactos adversos a la comunidad y a los negocios locales
- Preservar el medio ambiente
- Proveer una solución efectiva en términos de costo que cumpla con las necesidades de desplazamiento identificadas de manera consistente con la disponibilidad de fondos de implementación y operación
- Mejorar las condiciones de seguridad para el tráfico vehicular y de peatones

## LA LONGITUD DEL PROYECTO REQUIERE QUE SEA ESTUDIADO EN DOS ETAPAS

La longitud y complejidad del área que se está estudiando requiere que el trabajo se realice en dos fases. La primera fase se inició el 26 de Septiembre del 2005 y se espera que termine en la primavera del 2007. Los objetivos de la primera fase son: 1) identificar posibles tecnologías incluyendo tren pesado, similar al Metrorail; tren suburbano, similar al Tri-Rail; tren ligero, tal como los tranvías y trolleys; Servicio Rápido de Autobús (con corredor exclusivo), similar al South Miami Busway; autobús expreso o alguna combinación de estos sistemas. 2) identificar las posibles alternativas o rutas en secciones específicas, y 3) obtener un Registro de Decisión de la Administración Federal de Transporte Público (FTA), lo que quiere decir que el estudio puede pasar a la siguiente fase y es considerado viable y elegible para recibir fondos federales.

El análisis correspondiente a la segunda fase del estudio está programado para iniciar en otoño de 2007 y el resultado de esta fase es la selección de las Alternativas de Preferencia Local. Es posible que sean varias las alternativas seleccionadas, teniendo en cuenta la longitud del área de estudio, el servicio existente de tren suburbano, las grandes variaciones en el uso del terreno a lo largo del área de estudio, la posible coordinación con el servicio de movimiento de carga y el deseo de balancear las necesidades de movimiento de pasajeros y de carga. Posteriormente el estudio será enviado a la Administración Federal de Transporte Público (FTA) para obtener un Registro de Decisión seccional, que implica que el proyecto queda autorizado para proceder a la fase final de ingeniería y construcción. Dependiendo de cómo se establezca el financiamiento, el servicio de transporte público podría iniciar en el año 2012.

El grupo que está realizando el estudio ha identificado nueve secciones, distintos tipos de tecnología que mejor se acomodan a estas secciones y las rutas más probables. Al iniciar la segunda fase del estudio, estas alternativas se revisarán con mayor detenimiento y con el aporte continuo del público y de las agencias involucradas.

### EL ESTUDIO TIENE AMPLIO SOPORTE

El estudio está patrocinado por la Autoridad Regional de Transporte del Sur de la Florida (SFRTA) y las Organizaciones Metropolitanas de Planificación (MPOs) de los condados de Palm Beach, Broward y Miami-Dade. El estudio está bajo la dirección del Departamento de Transporte de la Florida (FDOT), siguiendo los procedimientos establecidos por la Administración Federal de Transporte Público (FTA), la Administración Federal de Carreteras (FHWA), la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) y las recomendaciones de la Administración Marítima de los Estados Unidos, la Guardia Costera, la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Agencia para la Protección del Medio Ambiente (EPA).

Se ha buscado la colaboración por parte de las agencias de transporte público de los tres condados (Miami-Dade Transit, Broward County Transit, Palm Tran), los concejos regionales de planificación y las Ligas de Ciudades de los tres condados.

A partir de estos resultados se tomarán decisiones para cada sección de acuerdo con la tecnología más apropiada y la ruta más lógica. Estas rutas y tecnologías serán lo que se conocerá como las Alternativas de Preferencia Local.

### AMPLIO FINANCIAMIENTO, DISTINTAS FUENTES

Un proyecto de las proporciones de éste requerirá un amplio financiamiento y por lo tanto, se deberá acudir a varias fuentes. El costo es una de las múltiples variables que deben determinarse con este estudio y no puede calcularse con precisión hasta no identificar la tecnología y las rutas. Algunas de las posibles fuentes de financiamiento incluyen la Administración Federal de Transporte Público (FTA) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) el Departamento de Transporte, los tres condados y alianzas entre los sectores público y privado.

