



CHARLESTON 2050

Plan de área

Julio 2025

Preparado por Happy Cities para la Ciudad de Las Vegas



Reconocimientos

Consejo municipal

Shelley Berkley, Mayor
Brian Knudsen, Mayor Pro Tem (Ward 1)
Victoria Seaman (Ward 2)
Olivia Díaz (Ward 3)
Francis Allen-Palenske (Ward 4)
Shondra Summers-Armstrong (Ward 5)
Nancy E. Brune (Ward 6)

Comisión de planificación

Commissioner Jeff Rogan, Chair
Commissioner Sam Cherry, Vice Chair
Commissioner Trinity Haven Schlottman
Commissioner Anthony Williams
Commissioner Donald Walsh
Commissioner Serena Kasama
Commissioner Jennifer Taylor

Personal de planificación a largo plazo

Marco N. Velotta, AICP, Project Manager
Mark House
Michael Howe, AICP
Ian Rynex, AICP

Personal del Ward 1

Councilman Brian Knudsen
Dave Neldberg
Maria Jose Trevino Espinosa

Personal municipal

Seth T. Floyd, Community Development Director
Fred Solis, AICP, Planning Manager
Joey Paskey, Director of Public Works
Arcelia Barajas, Director of Neighborhood Services
Maggie Plaster, Director of Parks, Recreation and Cultural Affairs
Jace Radke, City Communications Department
Karen Castro, City Communications Department

Comité Asesor de Ciudadanos y Participación Pública

Gracias a los residentes que contribuyeron al desarrollo de este plan y ofrecieron su opinión a través de encuestas, eventos comunitarios, sesiones de grupos y más.

Consultores

Happy Cities

Happy Cities es una consultoría especializada en urbanismo, diseño y participación ciudadana. Trabajamos con ciudades, promotores inmobiliarios, gestores de vivienda, y organizaciones alrededor del mundo, aplicando la ciencia del bienestar al diseño de edificios, calles, y espacios urbanos que contribuyen a crear comunidades más felices, saludables e inclusivas.



Tabla de contenido

| | |
|---|-----|
| Resumen ejecutivo | 4 |
| 1. Introducción | 14 |
| 2. Contexto comunitario | 20 |
| 3. Calles y transporte | 30 |
| 3.1. Transporte público | 36 |
| 3.2. Vías principales | 42 |
| 3.3. Calles locales | 54 |
| 3.4. Bicicletas, patinetas y monopatines | 66 |
| 3.5. Herramientas adicionales de implementación | 72 |
| 4. Espacios públicos | 76 |
| 4.1. Parques y espacios públicos | 78 |
| 4.2. Servicios cívicos | 90 |
| 5. Vivienda y desarrollo | 94 |
| 5.1. Desarrollo en vías principales | 98 |
| 5.2. Viviendas dentro de los vecindarios | 106 |
| 5.3. Hogares asequibles | 112 |
| 6. Reurbanización catalítica | 116 |

Resumen ejecutivo

El Plan de Área de Charleston establece un marco de referencia sobre cómo crecerá la comunidad durante los próximos 25 años.

El Plan de Área de Charleston es un componente del Plan Maestro de la ciudad de Las Vegas 2050.

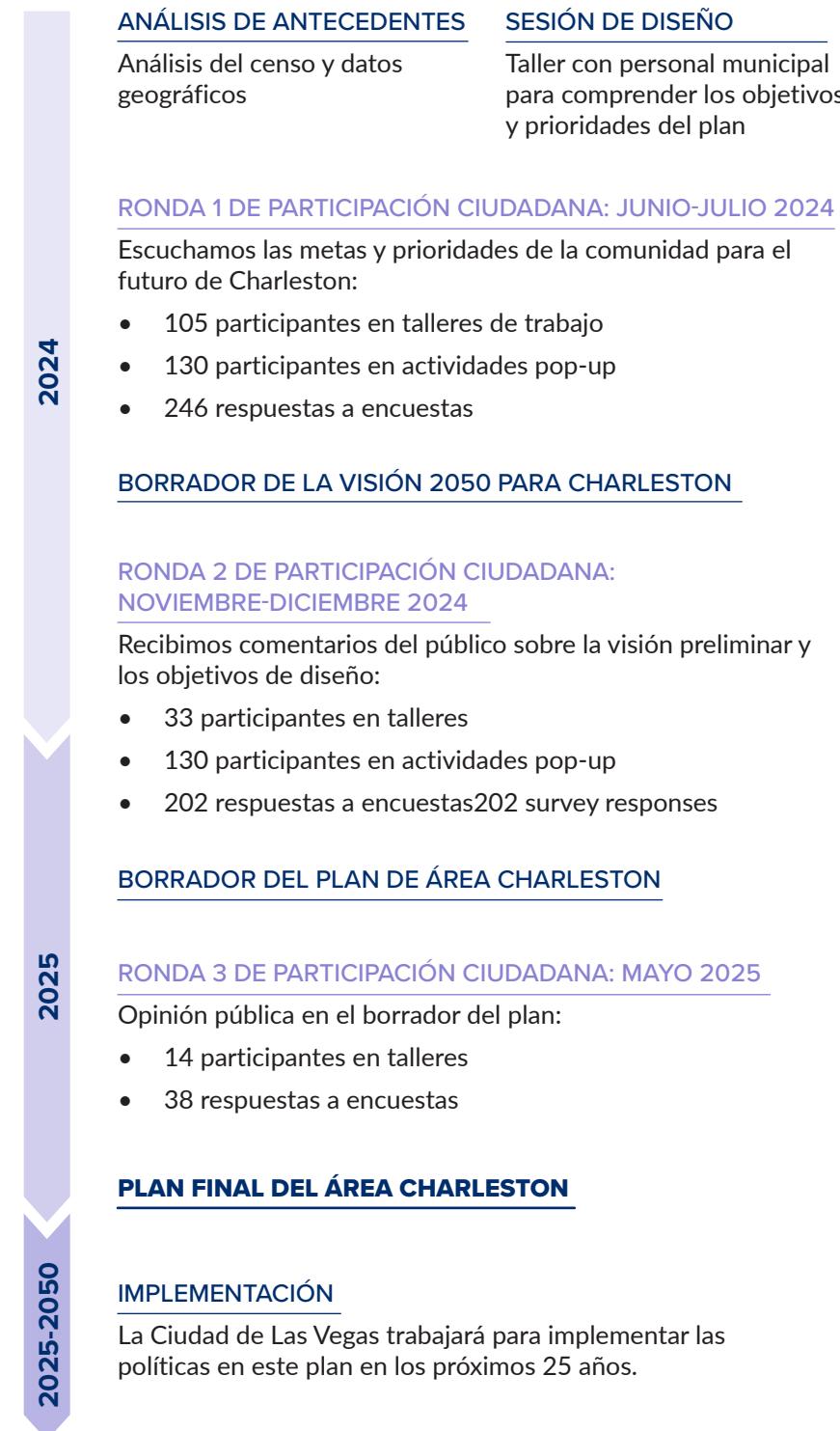
Charleston es un área central de 5,149 acres, ubicada directamente al oeste del centro de Las Vegas. Se extiende aproximadamente desde la US 95 al norte hasta Sahara Ave. al sur, y desde Buffalo Dr. al oeste hasta Rancho Dr. en el límite oriental.

Este plan incorpora los aportes de tres rondas de participación, un análisis de contexto y sesiones de planificación con el personal de la ciudad.

Para un desglose completo de la participación ciudadana, puede consultar los informes de participación (solo en inglés) en:

[lasvegasnevada.gov/
Charleston](http://lasvegasnevada.gov/Charleston)

Proceso



El Plan de Área de Charleston, contribuye a un futuro para Las Vegas equitativo, resiliente, saludable, habitable, e innovador.

Este plan está organizado en cuatro áreas:

Calles y transporte (capítulo 3)

Crear calles seguras, cómodas y dinámicas en Charleston que fomenten el transporte activo y permitan a las personas satisfacer sus necesidades diarias mediante cualquier modo de transporte que elijan.

Vivienda y desarrollo (capítulo 5)

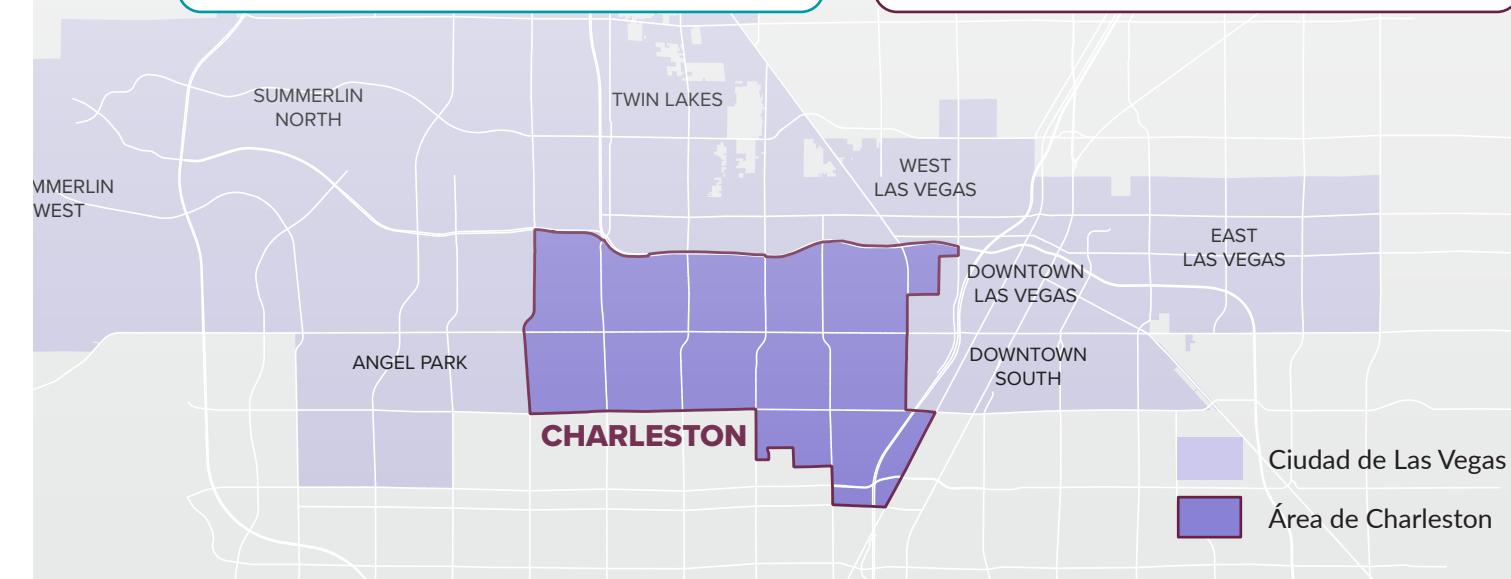
Ofrecer una variedad de opciones de vivienda para todas las edades y niveles de ingresos, mediante el desarrollo de usos mixtos y orientado al transporte público en los principales corredores, con una densidad moderada en los vecindarios.

Espacios públicos (capítulo 4)

Garantizar la disponibilidad de parques a menos de 10 minutos a pie de todas las viviendas e invertir en una nueva instalación comunitaria.

Reurbanización (capítulo 6)

Centrar las inversiones municipales y los incentivos al desarrollo en ubicaciones estratégicas con acceso al transporte en Charleston, para generar una masa crítica de desarrollo amigable para los peatones.



3.1. TRANSPORTE PÚBLICO

Charleston contará con un sistema de transporte público seguro, conveniente, cómodo y confiable, que apoyará el desarrollo de espacios peatonales de alta calidad.

- 3.1.1. Invertir en transporte de alta calidad
- 3.1.2. Proporcionar paradas de transporte público cómodas

3.2. VÍAS PRINCIPALES

Las vías principales serán calles comerciales dinámicas que faciliten un desplazamiento eficiente para los viajeros y todos los modos de transporte.

- 3.2.1. Actualizar los estándares de vías principales
- 3.2.2. Reducir la velocidad del tráfico mediante el diseño
- 3.2.3. Mejorar la accesibilidad y seguridad de las aceras
- 3.2.4. Crear cruces seguros para peatones en todas las vías
- 3.2.5. Crear cruces a mitad de cuadra
- 3.2.6. Establecer criterios de prioridad para inversiones de vías principales

3.3. CALLES LOCALES

Las calles locales serán espacios seguros para que las personas puedan caminar, desplazarse en sillas de ruedas, andar en bicicleta, jugar y pasar tiempo al aire libre.

- 3.3.1. Reducción de velocidad mediante el diseño
- 3.3.2. Crear cruces más seguros
- 3.3.3. Mejorar la accesibilidad y seguridad en las aceras
- 3.3.4. Crear una red central de rutas peatonales
- 3.3.5. Establecer criterios de prioridad para mejoras en calles locales
- 3.3.6. Crear nuevas conexiones peatonales

3.4. BICICLETAS, PATINETAS Y MONOPATINES

Los residentes podrán andar en bicicleta, patineta o monopatín de manera segura y cómoda hacia cualquier destino en Charleston. El transporte activo será un modo de viaje clave para personas de todas las edades, incluyendo niños y adultos mayores.

- 3.4.1. Crear una red segura de ciclovías
- 3.4.2. Crear intersecciones seguras en las rutas ciclistas
- 3.4.3. Proteger todos los caminos para bicicletas

3.5. HERRAMIENTAS ADICIONALES DE IMPLEMENTACIÓN

Las Vegas reducirá costos incorporando cambios en los próximos proyectos de mantenimiento vial. La ciudad también brindará a los residentes la posibilidad de generar cambios mediante proyectos a pequeña escala y bajo costo.

- 3.5.1. Incorporate street design improvements in roadwork
- 3.5.2. Establecer directrices para el urbanismo táctico
- 3.5.3. Establecer un proceso de urbanismo táctico liderado por la ciudad
- 3.5.4. Establecer un proceso de urbanismo táctico liderado por la comunidad

Lo que escuchamos: Prioridades del diseño de calles

En la primera encuesta pública, las tres prioridades de diseño seleccionadas por los residentes fueron:

- “Sentirse seguro cuando se camina” (seleccionado por un 65%)
- “Más árboles en las calles y sombra” (50%)
- “Hacer las calles seguras para la infancia y los adultos mayores” (35%)

Menos del 4% priorizó “permitir a los vehículos ir rápido” o “permitir muchos vehículos en la carretera. Solo el 2% dijo que no quisieran caminar más.

- Representación conceptual de un posible rediseño de una vía secundaria en Charleston.



4.1. PARQUES Y ESPACIOS PÚBLICOS

Todos los residentes vivirán a una distancia de no más de 10 minutos a pie de parques y espacios públicos que satisfagan sus necesidades de socialización, ejercicio y recreación.

- 4.1.1. Diseñar parques y espacios públicos atractivos y seguros
- 4.1.2. Crear parques y espacios públicos como parte del desarrollo urbano
- 4.1.3. Adquirir terreno para un nuevo parque en Charleston
- 4.1.4. Crear microparques
- 4.1.5. Buscar financiamiento para expandir el programa de plantación de árboles en Las Vegas

■ Representación conceptual de un posible rediseño de un parque en Charleston.

4.2. SERVICIOS CÍVICOS

Los residentes de Charleston disfrutarán de instalaciones interiores que satisfagan sus necesidades de cultura, entretenimiento, ejercicio y conexión social.

- 4.2.1. Construir una nueva instalación cívica
- 4.2.2. Diseñar edificios amigables para las personas

Lo que escuchamos: Prioridades del espacio público

Los residentes seleccionaron los siguientes elementos como sus prioridades para nuevas instalaciones públicas:

- Árboles (57%)
- Espacios culturales y de arte (41%)
- Parques y lugares de juego (38%)
- Centro recreativo comunitario (37%)

Cuando se les preguntó sobre la visión propuesta y los objetivos de diseño para parques y espacios públicos de Charleston, el 89% de los encuestados mostraron apoyo.



5.1. DESARROLLO EN VÍAS PRINCIPALES

Las inversiones en transporte público impulsarán desarrollos de alta calidad que generarán espacios comerciales dinámicos y accesibles en Charleston, además de reducir el impacto del tráfico causado por nuevos proyectos urbanos.

- 5.1.1. Enfocar el nuevo desarrollo en las vías principales
- 5.1.2. Implementar pautas de diseño para el desarrollo peatonal en vías principales
- 5.1.3. Apoyar la construcción de viviendas asequibles en vías principales

5.2. VIVIENDAS DENTRO DE LOS VECINDARIOS

Charleston ofrecerá opciones de vivienda diversas que satisfagan las necesidades de los residentes en todas las etapas de la vida, preservando al mismo tiempo el carácter de los vecindarios existentes.

- 5.2.1. Permitir la zonificación de densidad media
- 5.2.2. Simplificar los códigos de zonificación para áreas residenciales de baja densidad
- 5.2.3. Acercar servicios y destinos a los hogares
- 5.2.4. Reforzar el patrimonio
- 5.2.5. Permitir densidad media en áreas específicas

5.3. HOGARES ASEQUIBLES

Charleston garantizará mayores opciones de vivienda asequible y protegerá a los hogares de bajos ingresos de ser desplazados.

- 5.3.1. Proporcionar incentivos para la vivienda asequible
- 5.3.2. Proteger las viviendas asequibles
- 5.3.3. Explorar la creación de un fideicomiso comunitario de tierras
- 5.3.4. Considerar un impuesto de captación de valor de la tierra

Lo que escuchamos: prioridades de vivienda

Durante la participación ciudadana, los residentes compartieron las necesidades y prioridades para la vivienda en Charleston:

- Un mayor rango de opciones de vivienda, incluyendo más hogares asequibles, hogares para que los jóvenes puedan independizarse, y hogares para adultos mayores.
- Una mayor variedad de opciones de vivienda a diferentes precios.
- Más vivienda de apoyo que pueda proveer servicios para personas en busca de una vivienda estable.

- Representación conceptual de un posible desarrollo de vivienda en un espacio vacío actual en Charleston.



Reurbanización catalítica

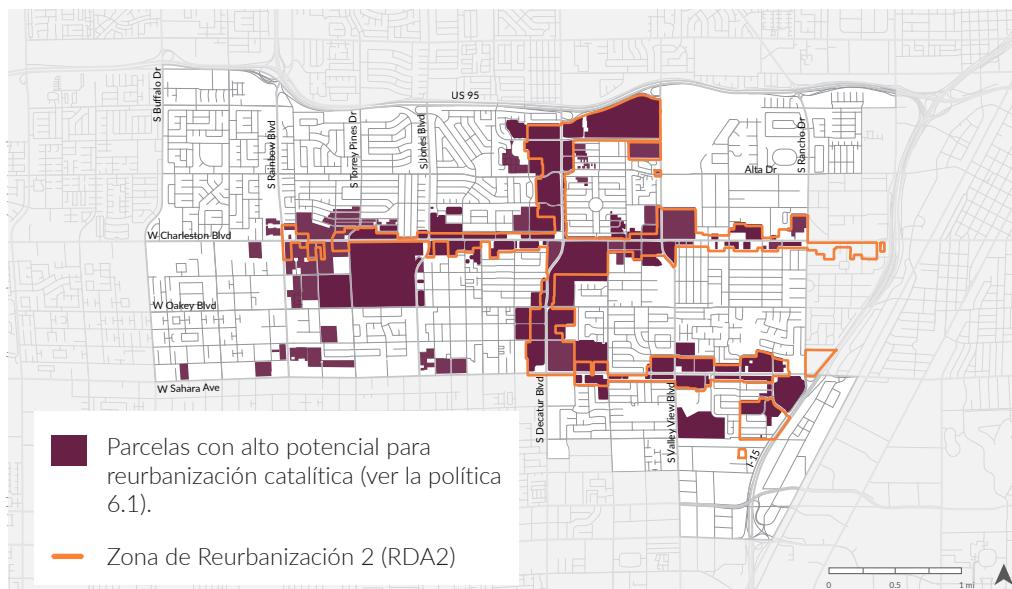
6

6. REURBANIZACIÓN CATALÍTICA

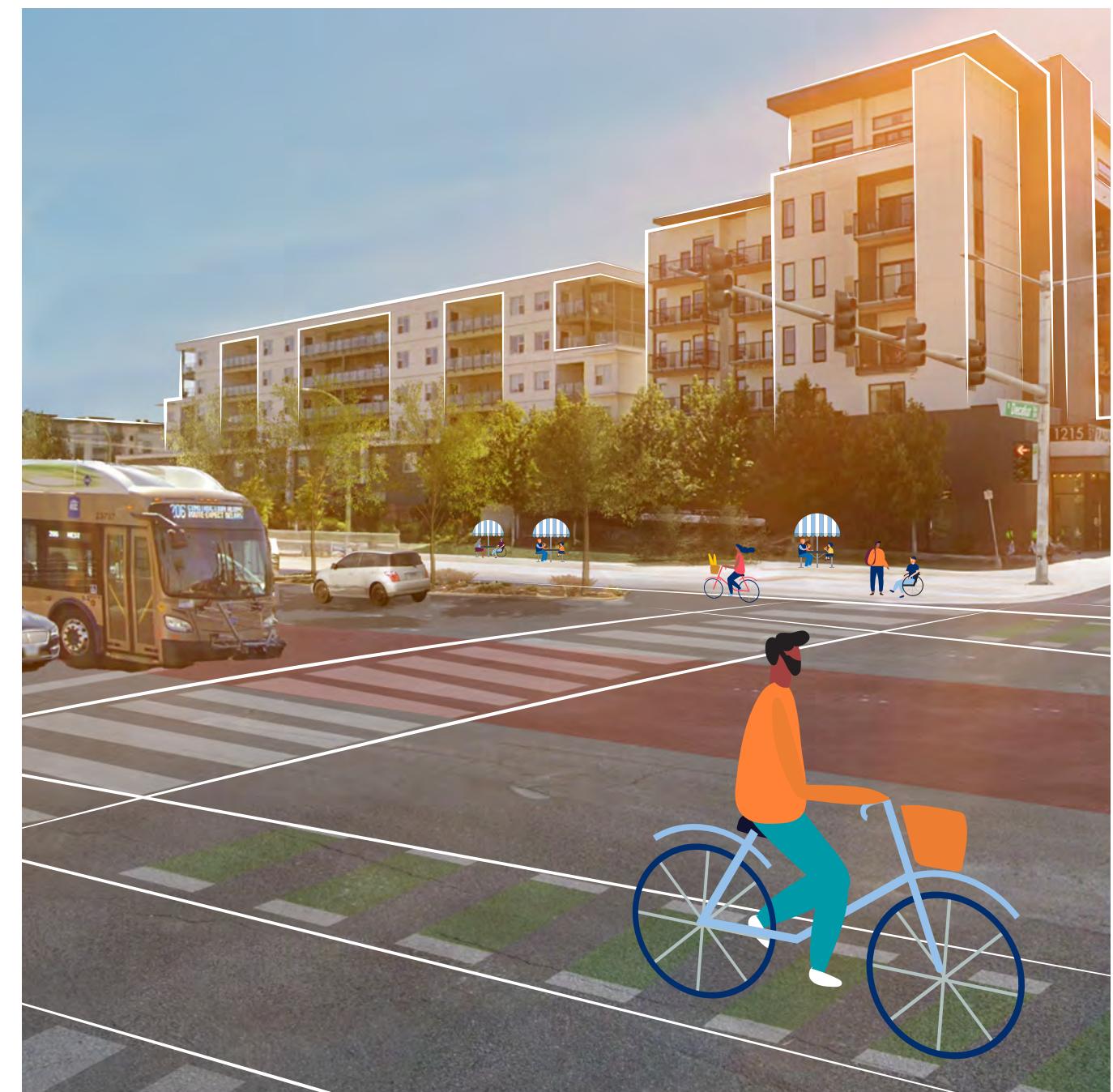
Enfocar las inversiones de la ciudad e incentivos para el desarrollo en ubicaciones estratégicas y de fácil acceso al transporte público en Charleston, con el objetivo de generar una masa crítica de urbanismo a escala humana.

El Plan Maestro Las Vegas 2050 propone crear “centros mixtos catalíticos”, cuyo objetivo es generar una masa crítica de urbanismo a escala humana que, con el tiempo, fomente el surgimiento de proyectos similares. Este capítulo establece una visión y criterios para las áreas de reurbanización catalítica, junto con un programa de reurbanización catalítica destinado a atraer desarrollos centrados en las personas hacia lugares estratégicos.

- 6.1. Crear un programa de reurbanización catalítica
- 6.2. Designar áreas de reurbanización catalítica
- 6.3. Establecer directrices de diseño
- 6.4. Establecer incentivos
- 6.5. Invertir en áreas de reurbanización catalítica y terrenos circundantes



- Mapa que indica las áreas con mayor potencial para proyectos de reurbanización catalítica. Las áreas con la mayor puntuación se encuentran a lo largo de Charleston Boulevard, Decatur Boulevard, Sahara Boulevard y Meadows Mall.



1

Introducción

1. Introducción

Este plan busca mejorar el paisaje urbano de Charleston mediante la creación de calles seguras, el aumento de la disponibilidad de viviendas y el desarrollo de espacios públicos vibrantes para el encuentro comunitario. Se alinea con la visión a largo plazo establecida en el Plan Maestro 2050, reforzando sus objetivos y dirección política para construir una ciudad próspera y habitable para las generaciones futuras.

El Plan Maestro 2050 de Las Vegas fue adoptado por el Consejo Municipal en junio de 2021. Este plan identifica 16 áreas de la ciudad, incluido Charleston, y proporciona orientación estratégica para el crecimiento y desarrollo futuro de Las Vegas. Este Plan Maestro se basa en cinco principios fundamentales – crear una ciudad equitativa, resiliente, saludable, habitable, e innovadora.



EQUITATIVA

Una Las Vegas **equitativa** brinda oportunidades para todos, asegurando el acceso a educación, atención médica, recursos y empleo, sin importar en qué parte de la ciudad se viva. Al mismo tiempo, reconoce que cada vecindario tiene su propia identidad y un entorno limpio que contribuye a la calidad de vida de sus residentes.



RESILIENTE

Una Las Vegas **resiliente** y sostenible se anticipa de manera estratégica a desafíos y crisis, preparándose para enfrentar impactos agudos y estrés crónico. Esto incluye emergencias de salud, sequías, olas de calor extremo y inundaciones repentinas, garantizando que la ciudad pueda adaptarse y recuperarse de manera efectiva.



SALUDABLE



HABITABLE

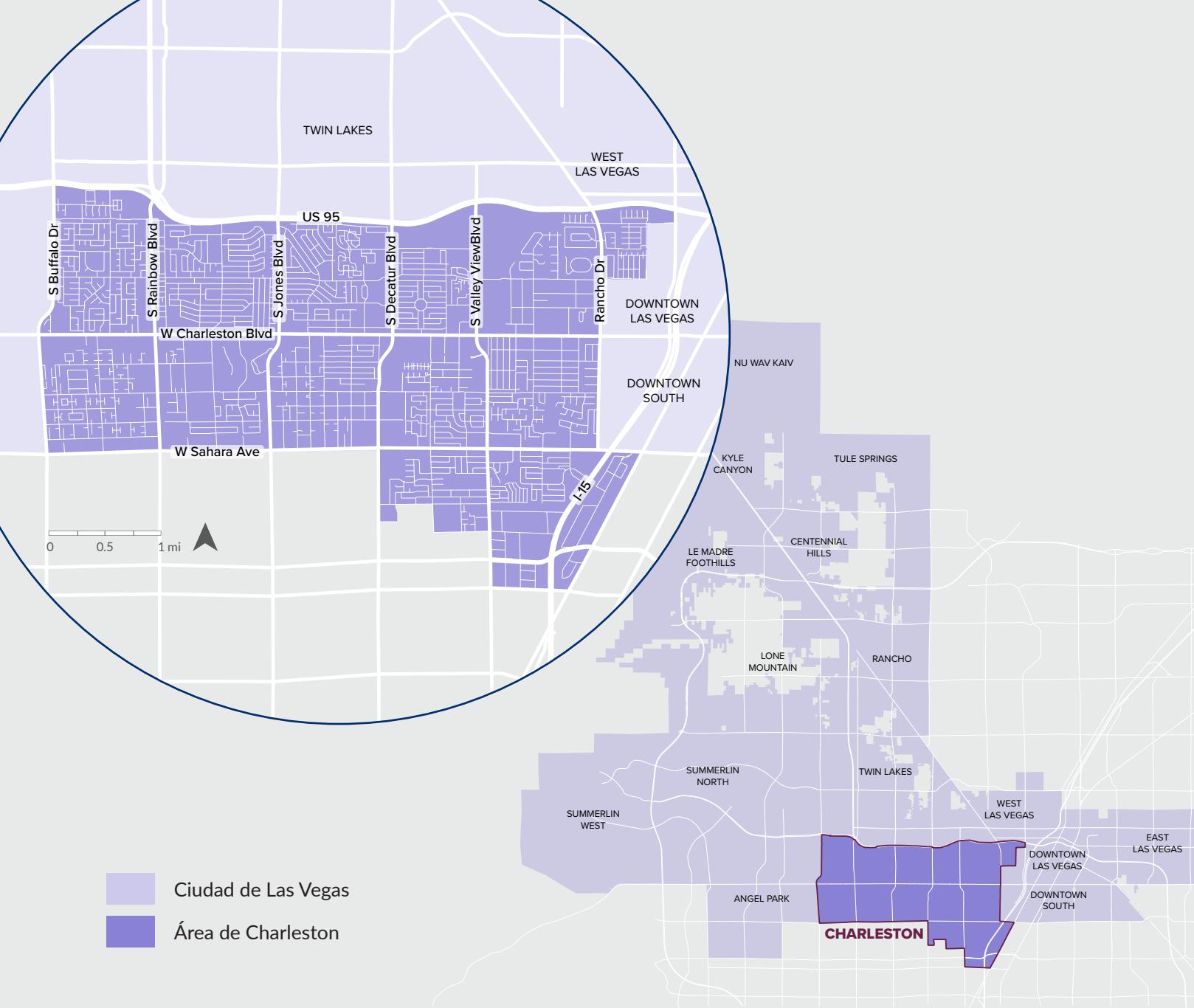


INNOVADORA

Una Las Vegas **saludable** promueve el bienestar físico y mental, mejora la seguridad, fortalece a las familias y fomenta decisiones saludables para todos sus residentes.

Una Las Vegas **habitável** prioriza la calidad de vida de una manera única, reflejando el carácter distintivo de la ciudad y adaptándose a las tendencias y demandas emergentes del mercado.

Una Las Vegas **innovadora** responde a las nuevas necesidades de sus residentes mientras sigue atrayendo a los talentos más audaces y brillantes. Esto se logra mediante la implementación de tecnologías inteligentes, que impulsan nuevos mercados y diversifican la economía.



El área de Charleston

Charleston es un área central de 5,149 acres, ubicada directamente al oeste del centro de Las Vegas. Se extiende aproximadamente desde la US 95 al norte hasta Sahara Ave. al sur, y desde Buffalo Dr. al oeste hasta Rancho Dr. en el límite oriental.

La diversidad de su población, sus destinos clave y su infraestructura de transporte brindan un gran potencial para consolidar una comunidad saludable y habitable, con un fuerte sentido de orgullo y pertenencia. Sin embargo, Charleston enfrenta varios desafíos, como la asequibilidad de la vivienda, carreteras anchas y peligrosas, y la falta de espacios públicos para el encuentro comunitario.

Antecedentes: Las Vegas 2050

El Plan del Área de Charleston es un componente del Plan Maestro 2050 de la Ciudad de Las Vegas. Este plan maestro incluye una acción y un resultado en los que la ciudad trabajará con miembros de la comunidad para desarrollar un plan especial para cada área de la ciudad.



Transporte: Mejorar la infraestructura envejecida y realizar mejoras en calles completas, incluyendo inversiones en transporte público a lo largo de los principales corredores.



Uso del suelo y desarrollo: Fortalecer el carácter histórico de los vecindarios mientras se construyen nuevas viviendas, especialmente en los principales corredores, donde la nueva vivienda puede respaldar el transporte y los comercios locales.



Servicios e instalaciones: Explorar la posibilidad de construir nuevas instalaciones municipales en la zona sur.



Parques y espacios abiertos: Crear más espacios públicos y parques en toda la zona de Charleston.



Trabajo y educación: Mejorar el acceso a escuelas y educación de calidad, así como oportunidades de empleo.

ALINEACIÓN CON PLANES LOCALES

- City of Las Vegas 2050 Master Plan
- Imagine Las Vegas Parks System Plan
- Vision Zero Action Plan
- Mobility Master Plan
- On Board Future Mobility Plan
- Southern Nevada Strong Regional Plan
- Regional Transportation Plan for Southern Nevada
- Regional Bicycle and Pedestrian Plan (RBPP)
- Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities

Proceso

La Ciudad de Las Vegas desarrolló este plan mediante tres rondas de participación comunitaria, en las que colaboraron residentes locales y actores clave de la comunidad.

Además, el equipo del proyecto llevó a cabo una sesión de planificación interna con el personal municipal y completó una investigación de antecedentes y análisis detallado.

Para un desglose completo de la participación comunitaria, consulta los informes de resumen de participación en:

[lasvegasnevada.gov/
Charleston](http://lasvegasnevada.gov/Charleston)





2

Contexto comunitario

2. Contexto comunitario

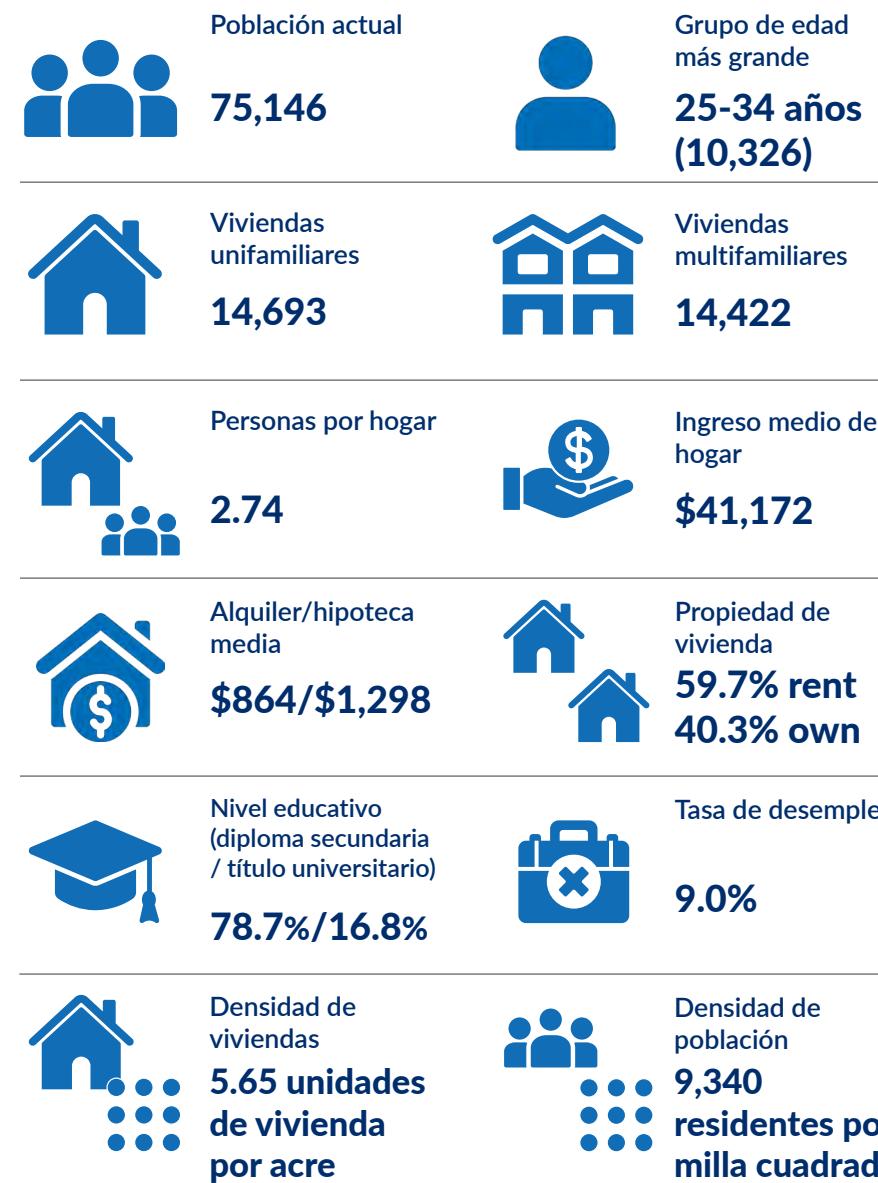
Charleston tiene grandes fortalezas, incluyendo su ubicación central, conexiones de transporte, destinos importantes y una población diversa.

Charleston alberga a residentes tanto con vínculos profundos como recién llegados, incluyendo a gente de todas las edades y orígenes. Debido a la ubicación central del área, está bien conectada con el transporte público y los principales destinos de Las Vegas, con dos rutas de autobús de alta frecuencia que enlazan con el centro.

Fuera de las vías principales, los vecindarios están compuestos principalmente por áreas residenciales que incluyen escuelas y parques. En contraste, los principales corredores del área ofrecen una amplia variedad de tiendas, restaurantes y negocios. Entre los destinos más importantes se encuentran el campus del College of Southern Nevada y el cercano Distrito Médico de Las Vegas.

Charleston de un vistazo

Demografía



Servicios

Proximidad de las unidades de vivienda a servicios

Porcentaje de unidades totales dentro de un trayecto en vehículo de 2 millas

| | Charleston | En la ciudad |
|----------------------|------------|--------------|
| Centros comunitarios | 51% | 45% |

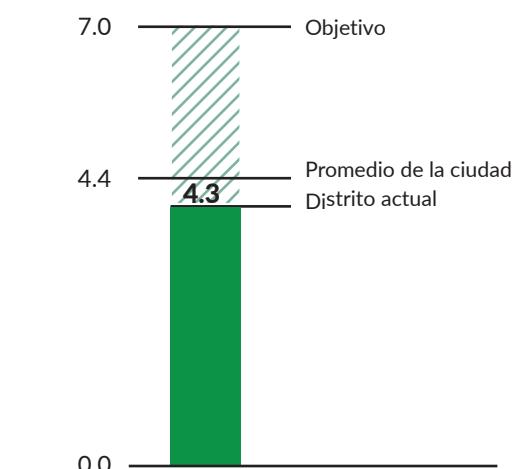
Porcentaje de unidades totales dentro de una caminata de 0.5 milla

| | Charleston | En la ciudad |
|-------------------------------------|------------|--------------|
| Parques | 20% | 56% |
| Escuelas | 36% | 31% |
| Tiendas de comestibles y minoristas | 23% | 19% |

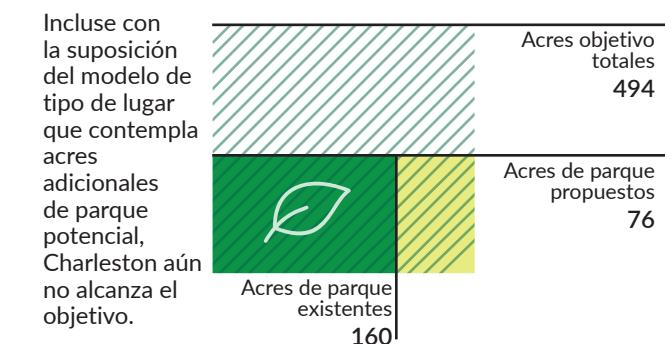
Parques y espacios abiertos

Acceso al parque

Acres de parque accesible por cada 1,000 residentes dentro de un cuarto de milla del distrito de planificación



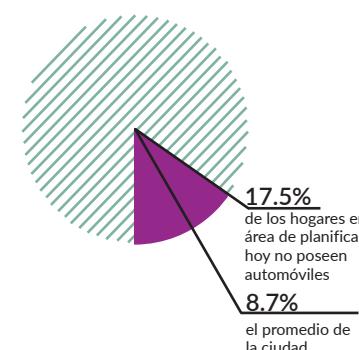
Acres de parque necesarios para alcanzar el objetivo



Transporte

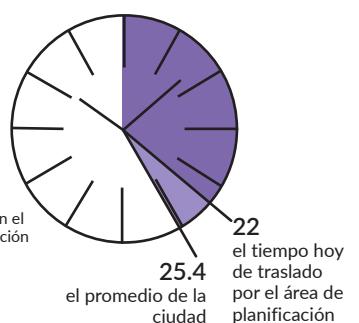
Propiedad de vehículos

El porcentaje de hogares que no poseen automóvil dentro del distrito:



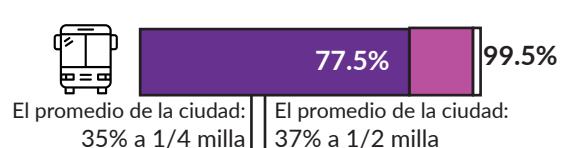
Trayecto al trabajo

El tiempo promedio de traslado al trabajo (en minutos) dentro de la ciudad:



Acceso al transporte e igualdad

Porcentaje de residentes en el área de planificación que se encuentran a 1/4 o 1/2 milla de una parada de transporte público:



Vecindarios

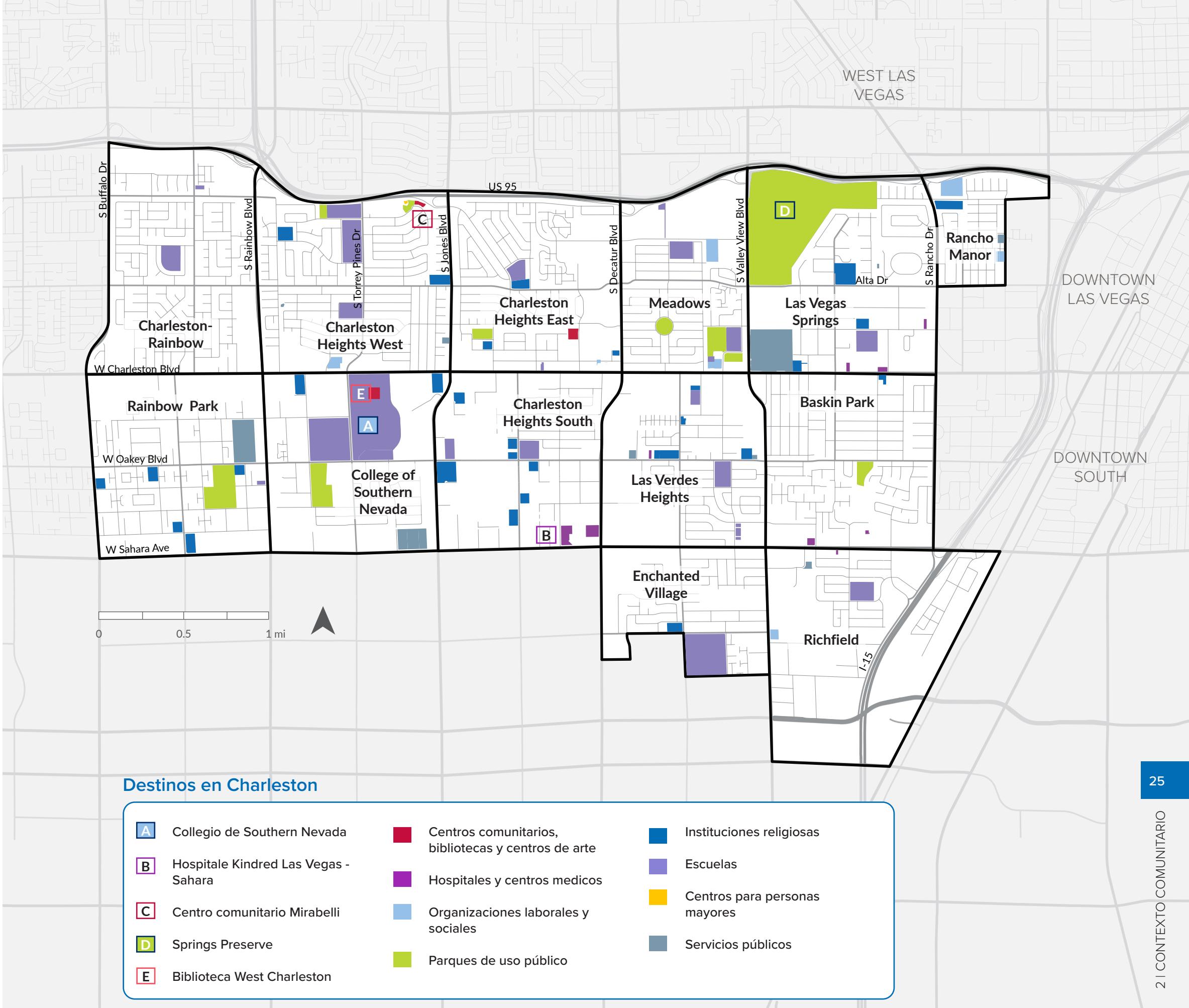
Charleston está compuesto por 13 vecindarios distintos:

- Charleston-Rainbow
- Charleston Heights West
- Charleston Heights East
- Meadows
- Las Vegas Springs
- Rancho Manor
- Rainbow Park
- College of Southern Nevada
- Charleston Heights South
- Las Verdes Heights
- Baskin Park
- Enchanted Village
- Richfield

Los vecindarios son principalmente áreas residenciales situadas entre los corredores principales. Cada uno de ellos aporta a la identidad de Charleston, moldeada por los residentes locales, su carácter, los destinos comunitarios y las comodidades.

Cada vecindario tiene fortalezas, oportunidades y desafíos únicos. Por ejemplo, algunos carecen de parques y espacios verdes, mientras que otros cuentan con mejor acceso al transporte público y a las escuelas.

El Plan del Área de Charleston toma en cuenta el contexto específico de cada vecindario, con el objetivo de fomentar comunidades dinámicas y resilientes que se alineen con la visión a largo plazo para Las Vegas.





- La biblioteca West Charleston. (Happy Cities)
- Springs Preserve. (MotelGeorge / Wikimedia Commons)
- Parque Rainbow. (Happy Cities)



- Zona de juego a la sombra en Mirabelli Park. (Happy Cities)
- Centro Comunitario Mirabelli. (Happy Cities)
- El Colegio de Southern Nevada. (time anchor / Wikimedia Commons)



■ Parada de autobús adaptado en Charleston. (Happy Cities)

Perfiles de vecindarios

| Vecindario | Pob. | Área (m ²) | Ingresos medios por hogar | % de inquilinos con sobrecarga de alquiler | % de unidades de alquiler ocupadas | % de viviendas vacantes |
|----------------------------|--------|------------------------|---------------------------|--|------------------------------------|-------------------------|
| Charleston Rainbow | 8,878 | 1.29 | \$63,352 | 33.7% | 34.6% | 12.3% |
| Rainbow Park | 2,758 | 1.07 | \$103,506 | 30.8% | 37.7% | 6.5% |
| Charleston Heights West | 10,210 | 1.02 | \$59,770 | 40.9% | 45.2% | 5.9% |
| College of Southern Nevada | 4,747 | 1.05 | \$58,824 | 55.8% | 87.8% | 9.2% |
| Charleston Heights East | 8,140 | 1.01 | \$36,544 | 58.4% | 63.8% | 5.0% |
| Charleston Heights South | 4,283 | 1.00 | \$59,862 | 63.8% | 53.0% | 3.2% |
| Meadows | 3,903 | 0.79 | \$68,601 | 55.3% | 21.6% | 8.1% |
| Las Verdes Heights | 6,500 | 0.95 | \$50,692 | 69.5% | 58.5% | 10.5% |
| Enchanted Village | 9,131 | 0.64 | \$34,222 | 49.9% | 76.3% | 7.5% |
| Las Vegas Springs | 1,361 | 1.25 | \$117,895 | 0.0% | 1.9% | 16.7% |
| Baskin Park | 4,835 | 1.00 | \$50,845 | 39.6% | 35.1% | 5.1% |
| Richfield | 4,494 | 1.30 | \$36,018 | 48.4% | 79.9% | 12.9% |
| Rancho Manor | 2,235 | 0.32 | \$53,477 | 35.1% | 58.2% | 3.9% |

| Vecindario | % de residentes menores de 17 | % de residentes mayores de 65 | % de adultos con discapacidad | % de adultos en edad activa por debajo de la línea de pobreza | % de hogares sin vehículos |
|----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|----------------------------|
| Charleston Rainbow | 16.6% | 13.1% | 18.3% | -- | 5.3% |
| Rainbow Park | 16.0% | 25.6% | 17.2% | 15.4% | 6.8% |
| Charleston Heights West | 22.4% | 11.9% | 14.7% | 16.1% | 6.4% |
| College of Southern Nevada | 15.7% | 14.0% | 20.7% | 17.3% | 17.6% |
| Charleston Heights East | 21.2% | 21.9% | 21.5% | 20.4% | 21.6% |
| Charleston Heights South | 18.3% | 18.2% | 14.3% | 10.4% | 6.4% |
| Meadows | 24.8% | 16.6% | 15.5% | 10.0% | 7.2% |
| Las Verdes Heights | 22.4% | 21.1% | 30.9% | 14.4% | 15.5% |
| Enchanted Village | 33.6% | 6.9% | 8.6% | 23.0% | 18.0% |
| Las Vegas Springs | 18.3% | 25.4% | 17.2% | 11.5% | 0.0% |
| Baskin Park | 13.6% | 21.9% | 10.3% | 9.8% | 5.3% |
| Richfield | 22.4% | 22.1% | 27.1% | 24.3% | 27.57 % |
| Rancho Manor | 14.4% | 10.4% | 16.6% | 24.8% | 2.1% |

Fuente: Censo de Estados Unidos, 2021.

3

Calles y transporte



3. Calles y transporte

Crear calles seguras, cómodas y dinámicas en Charleston que fomenten el transporte activo y permitan a las personas satisfacer sus necesidades diarias mediante cualquier medio que elijan.

El Plan Maestro Las Vegas 2050 establece como objetivo garantizar que todos los residentes puedan caminar o desplazarse de manera segura para acceder a empleos, comodidades, educación, servicios y transporte público.

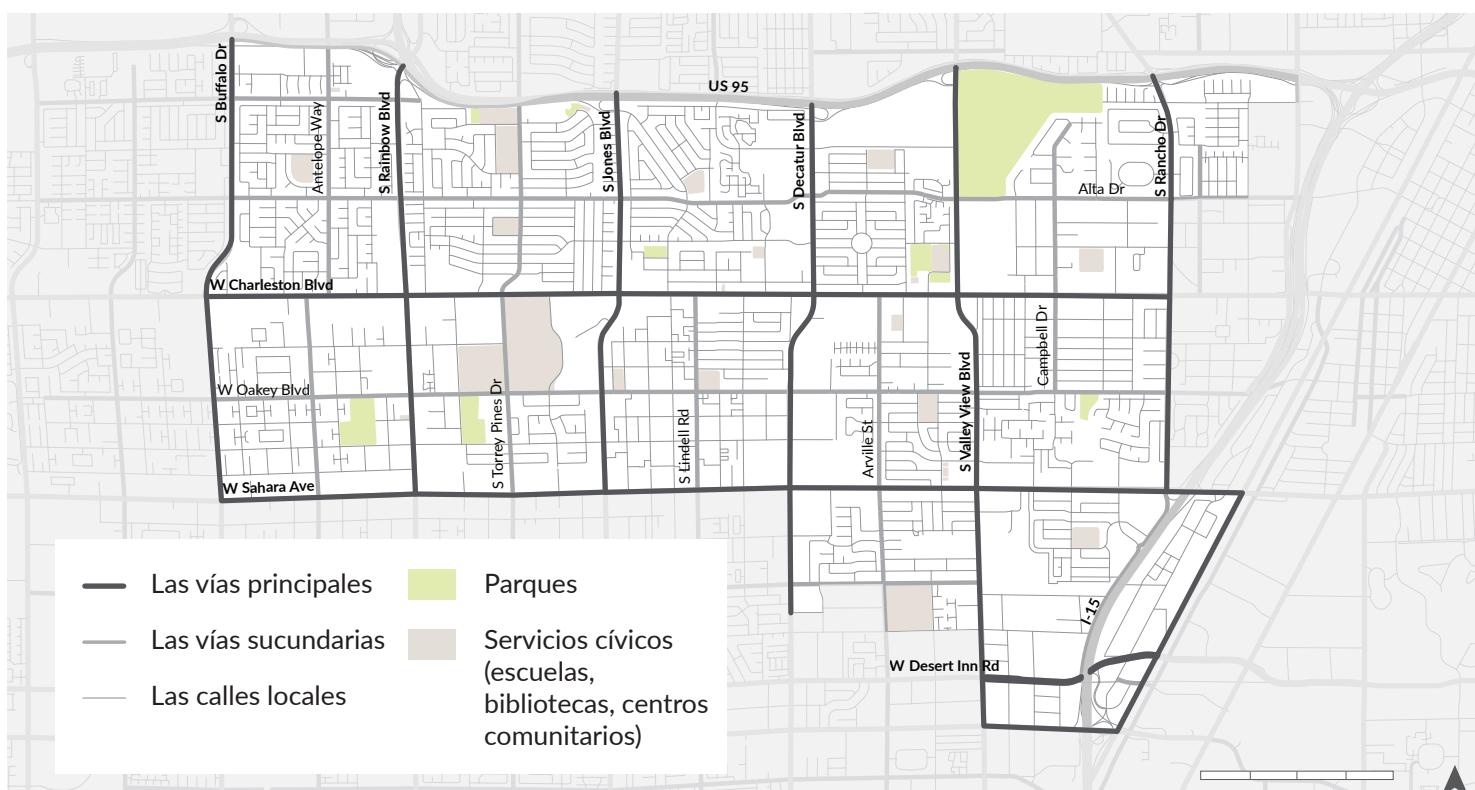
Rutas seguras, cómodas y bien conectadas para caminar, desplazarse y andar en bicicleta, junto con conexiones de transporte público rápidas y eficientes, pueden ayudar a maximizar el acceso a destinos locales e incrementar el uso del transporte activo en Charleston.



Contexto

Este capítulo organiza las recomendaciones de diseño de calles en dos categorías principales: los corredores principales y las calles locales. Los corredores incluyen tanto los corredores principales como los secundarios. Las categorías de calles están definidas en el cuadro de texto a la derecha y se indican en el mapa que aparece abajo.

Nota: En documentos de políticas separados, Las Vegas se refiere a los corredores principales como "arteriales" y a los corredores secundarios como "colectores". Las autopistas no están incluidas en este plan.



Mapa de la red de calles y clasificación de Charleston.

Categorías de calles

Las vías principales (sección 3.2) son rutas clave para la movilidad dentro de la ciudad y se clasifican en dos tipos:

- **Las vías principales** de gran tamaño son amplias y con alto volumen de tráfico, y albergan la mayoría de las zonas comerciales, como Charleston Blvd., Decatur Blvd. y Sahara Ave.
- **Las vías principales secundarias** son menos anchas, pero tienen un tráfico más alto que las calles locales. Ejemplos incluyen Alta Dr. y Torrey Pines Dr., donde se encuentran muchas escuelas, parques y otras instalaciones cívicas, además de viviendas.

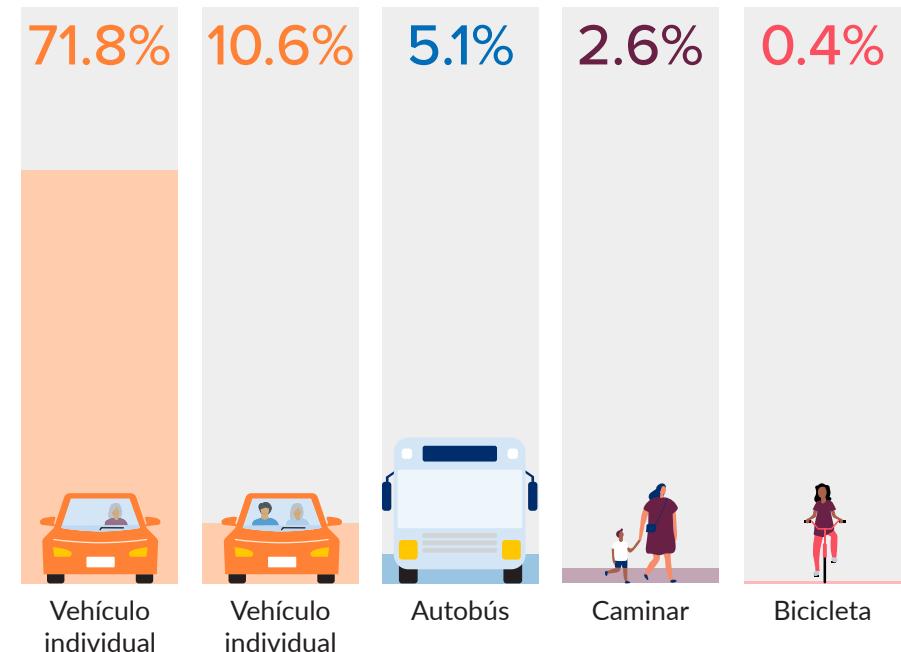
Las calles locales (sección 3.3) son más pequeñas, de menor velocidad y principalmente residenciales, proporcionando conectividad dentro de los vecindarios.

Solo el 8% de los residentes de Charleston camina, anda en bicicleta o usa el transporte público para ir al trabajo.

Según los datos del censo de 2021, la mayoría de los residentes de Charleston viaja en automóvil y sin compañía. Sin embargo, casi una quinta parte de los hogares (17.5%) en Charleston no posee un automóvil. Las alternativas al uso del automóvil — caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público — no son actualmente seguras ni eficientes, lo que afecta la independencia y calidad de vida de la comunidad.

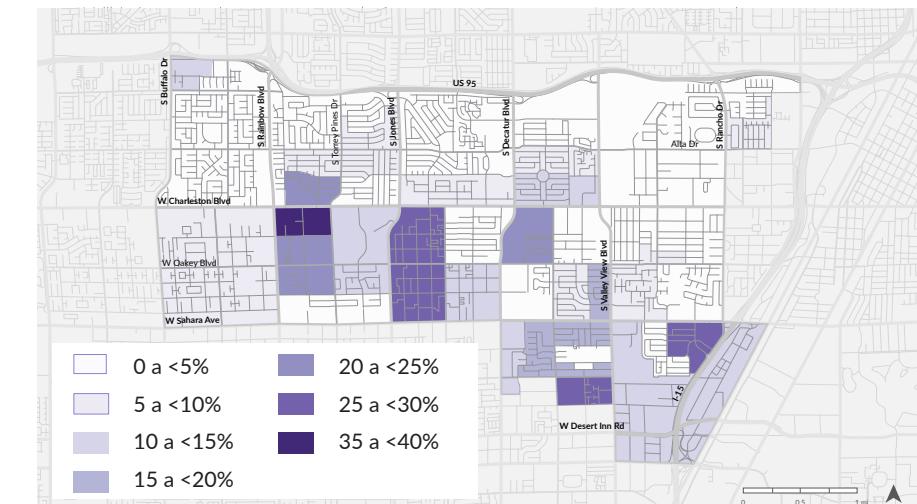
Las tasas de transporte activo varían en Charleston.

Varios vecindarios al sur de Charleston Blvd. tienen tasas más altas de caminatas, ciclismo y uso del transporte público para ir al trabajo. La ciudad puede aumentar el uso del transporte activo y fomentar una mayor vida urbana realizando inversiones en calles más seguras y proporcionando más destinos accesibles a pie.

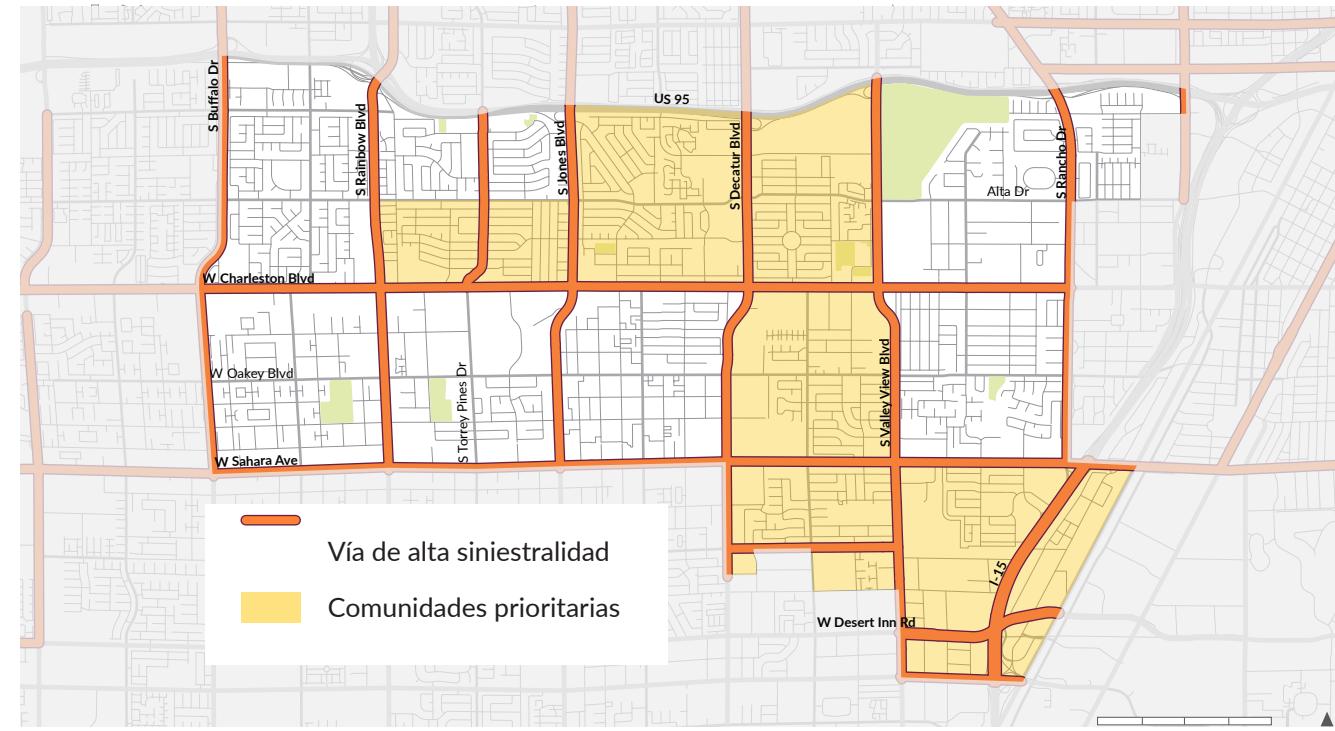


1 de 5

Casi una quinta parte de los hogares en Charleston (17.5%) no posee un automóvil.



Mapa que muestra el porcentaje de residentes en cada sector censal que se desplaza al trabajo utilizando transporte activo, según los datos del censo de 2021.



Muchas calles en Charleston no son seguras.

El diseño de las calles está pensado principalmente para automóviles, lo que dificulta caminar, usar una silla de ruedas o andar en bicicleta de manera segura.

La mayoría de las carreteras tienen múltiples carriles anchos, lo que incentiva el exceso de velocidad. Casi todas las vías principales de Charleston forman parte de la "red de alto riesgo" de Las Vegas, donde ocurre el 77 % de los accidentes graves de tráfico, a pesar de representar solo el 11 % de la red vial. El Plan Visión Cero identifica varios vecindarios como "comunidades en riesgo", donde los residentes son más vulnerables a calles peligrosas por la alta presencia de personas de bajos ingresos, adultos mayores, minorías y personas con discapacidad que dependen del transporte activo como la bicicleta, la caminata o el transporte público.

Lo que escuchamos: Prioridades en el diseño de calles

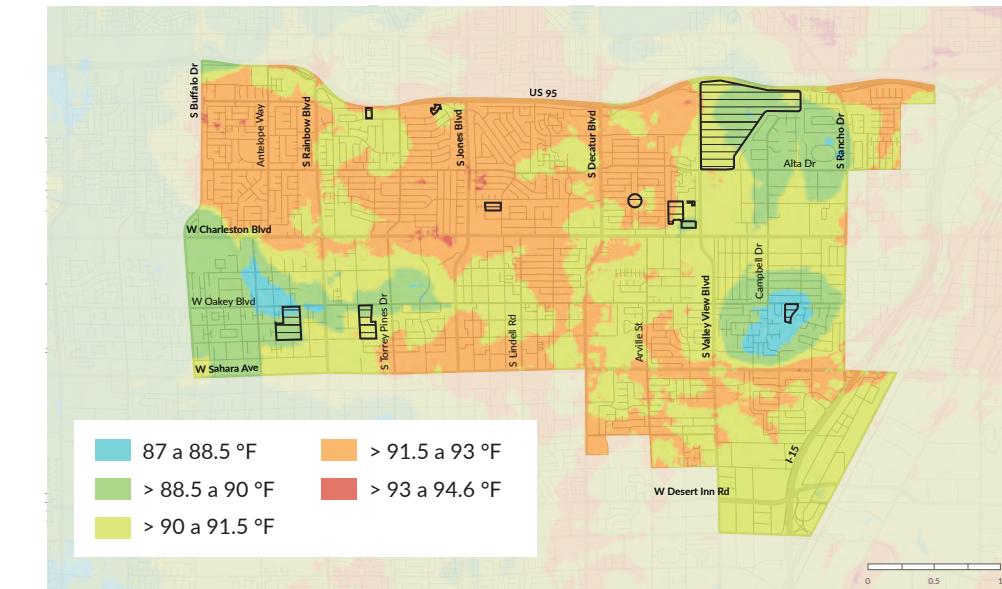
En la primera encuesta pública, los tres principales aspectos de diseño de calles seleccionados por los residentes locales fueron sentirse seguros al caminar afuera (elegido por el 65%), tener más árboles y sombra en las calles (50%) y hacer las calles más seguras para niños y personas mayores (35%).

Menos del 4% de los encuestados consideró prioritario permitir que los automóviles circulen rápido o dar espacio a una gran cantidad de vehículos en la vía. Solo el 2% expresó que no desea caminar más.

Las altas temperaturas presentan desafíos en Charleston.

Pocas calles cuentan con suficiente sombra, lo que dificulta caminar o desplazarse al aire libre en épocas de calor.

Según el Southern Nevada Heat Mapping Project, algunas áreas de Charleston pueden ser más de ocho grados más cálidas que otras. La creación de más parques, árboles y zonas de sombra puede ayudar a reducir las temperaturas en las calles de Charleston.



Mapa de temperaturas registradas en la tarde del 13 de agosto de 2022 como parte del Southern Nevada Heat Mapping Project. Las temperaturas en las áreas cercanas a parques son notablemente más bajas que en zonas sin espacios verdes.



Mapa de vías principales y zonas de alto riesgo en Charleston, según lo identificado en el Plan RTC Vision Zero.

Muchas calles en Charleston no son seguras para las personas que caminan, andan en bicicleta o se desplazan con ayuda de dispositivos de movilidad. La falta de sombra y la ausencia de separación física entre los usuarios vulnerables del transporte y el tráfico de vehículos a alta velocidad contribuyen a esta sensación de inseguridad.

3.1. Transporte público

Charleston contará con un sistema de transporte público seguro, conveniente, cómodo y confiable, que apoyará el desarrollo de espacios peatonales de alta calidad.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Paradas cómodas: Las paradas de transporte público ofrecerán sombra y asientos en toda la ciudad y cumplirán con las necesidades básicas de comodidad para las personas.

Prioridad al transporte público: En las vías principales clave, Charleston dará prioridad al transporte de alta capacidad, como trenes ligeros o carriles exclusivos para autobuses. También se podrá considerar prioridad de señalización para el transporte público.

Desarrollo orientado al transporte público: Un sistema de alta calidad fomentará el desarrollo de zonas compactas, de uso mixto y cercanas a las paradas.

Conexión de primera y última milla: Se garantizarán aceras seguras e infraestructura ciclista para que las personas puedan llegar a las paradas de transporte de manera segura.

79%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

Desafíos y oportunidades clave

Charleston cuenta con dos rutas de autobús de alta frecuencia.

Los autobuses llegan cada 15 minutos o menos en la ruta 206 de Charleston Blvd. y en la SX Sahara Express. La mayoría de los demás autobuses tienen una frecuencia de 30 minutos o menos. Las Vegas puede seguir invirtiendo en un servicio de autobuses eficiente y frecuente, creando una base sólida para un desarrollo urbano saludable y amigable con las personas en las vías principales clave.

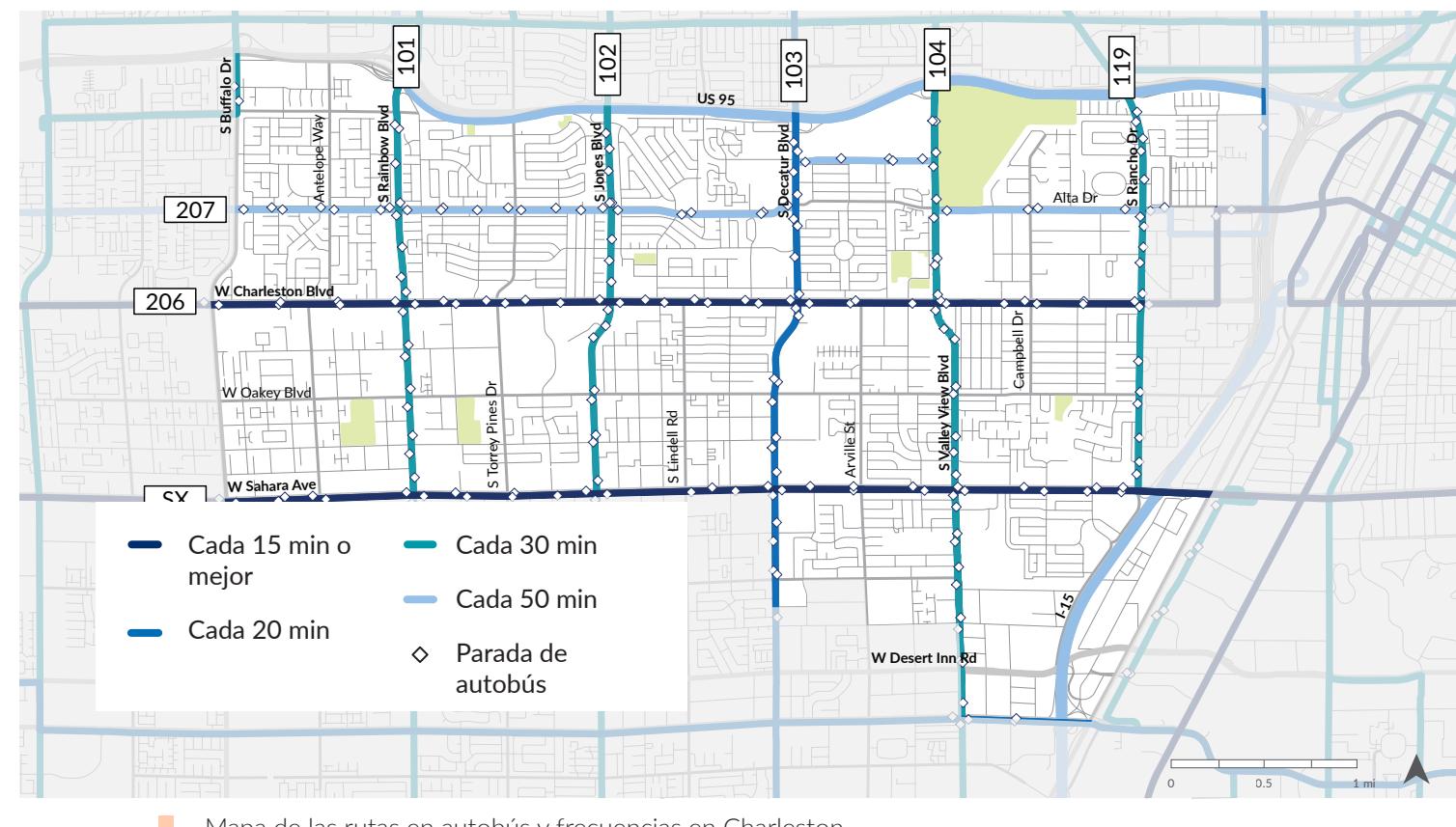
La RTC recomienda rutas de transporte de alta capacidad en Charleston Blvd., Sahara Ave. y Decatur Blvd.

El On Board Mobility Plan propone la creación de múltiples rutas de transporte de alta

capacidad en Charleston, como tren ligero, autobuses de tránsito rápido (BRT) o carriles exclusivos para autobuses, separados del tráfico vehicular.

El plan identifica Charleston Blvd. como la segunda prioridad más alta para inversión en transporte en Las Vegas debido a que cuenta con:

- La segunda mayor estimación de pasajeros en BRT a futuro, con 18,100 embarques diarios
 - La segunda mayor población proyectada para 2040 dentro de un radio de tres cuartos de milla, con 175,000 personas
 - El mayor valor total de propiedades dentro de tres cuartos de milla, estimado en 12.7 mil millones de dólares



3.1.1. Trabajar con RTC para invertir en transporte de alta calidad

El transporte bien diseñado y de alta capacidad atraerá más pasajeros y establecerá una base para un desarrollo compacto y centrado en las personas.

- A** Colaborar con RTC para garantizar que el transporte de alta capacidad maximice su impacto en el aumento del número de pasajeros y la atracción de desarrollo, ofreciendo una experiencia fluida, confiable y eficiente.
- B** Separar completamente el transporte del tráfico para reducir los retrasos.
- C** Evaluar la viabilidad de construir un tranvía o un tren ligero para generar un mayor impacto en el número de pasajeros y el desarrollo.
- D** Integrar nuevas estaciones de transporte con proyectos de transporte de alta capacidad (ver política 3.1.2 para orientación sobre diseño).



■ Evento pop-up de participación sobre el Plan del Área de Charleston en el Bonneville Transit Center, Las Vegas. (Happy Cities)

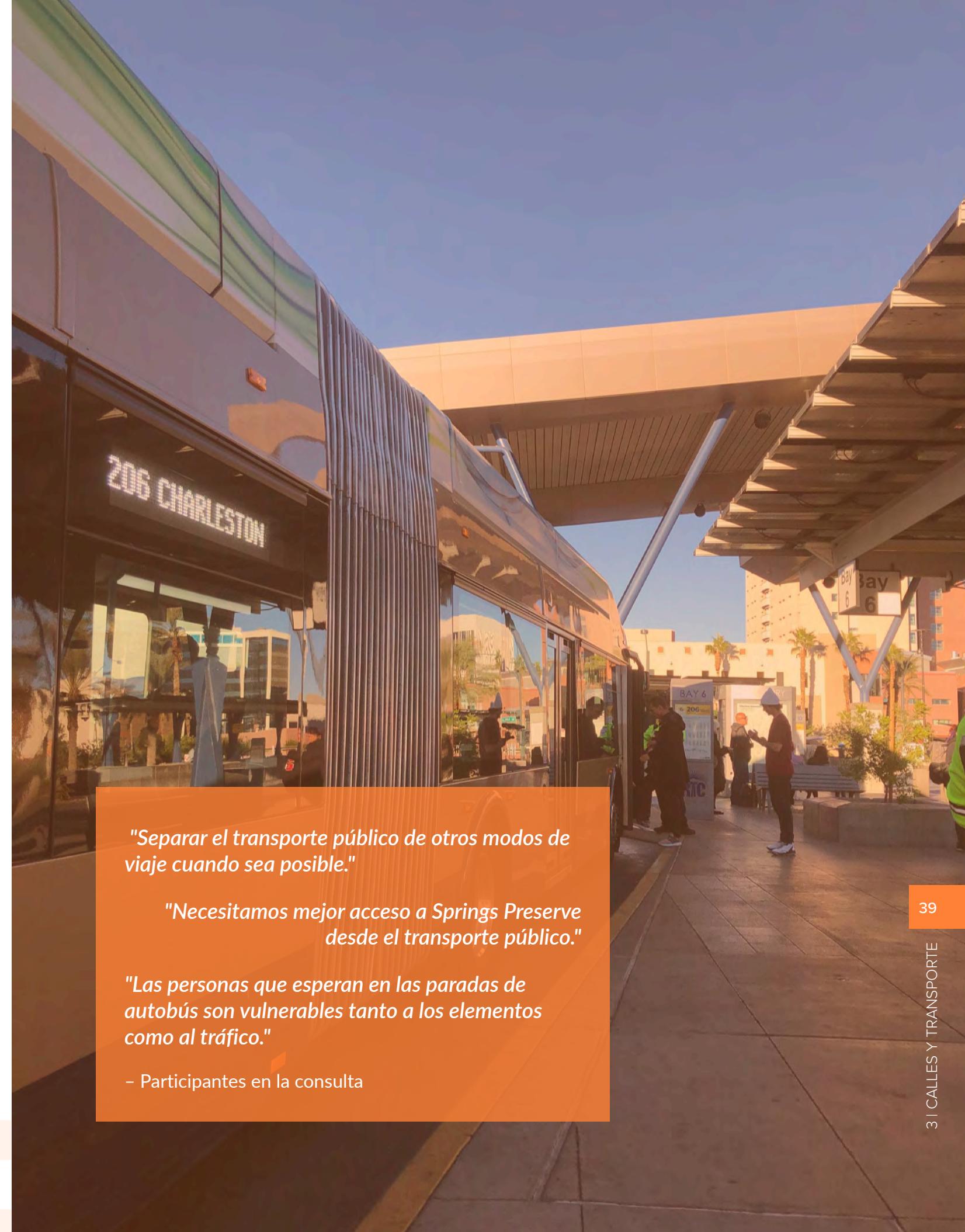
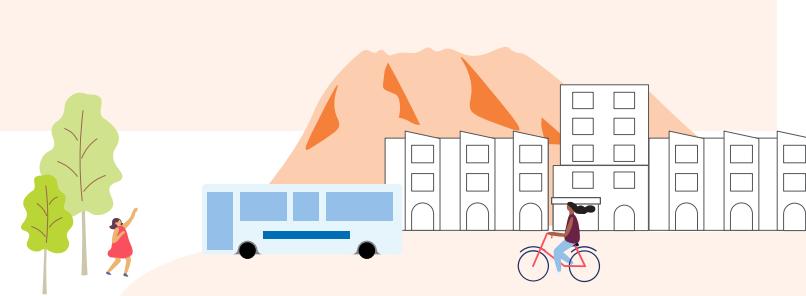
Alineación con planes locales

- *On Board Plan*, RTC del Sur de Nevada, p. 1-12 a 1-13

Lo que escuchamos: Transporte público

Durante la consulta, los residentes expresaron deseos de:

- Sombra y comodidad en las paradas de transporte público, incluyendo protección física a lo largo de carreteras de alta velocidad.
- Transporte público de alta calidad para eliminar el "estigma" y aumentar su uso, ofreciendo una experiencia de viaje premium y separando los carriles de autobús del tráfico.
- Tren o tren ligero.



3.1.2. Trabajar con RTC para proporcionar paradas de transporte público cómodas

A En las rutas de transporte público de alta capacidad, diseñar las estaciones de transporte para incluir las siguientes características::

- Asientos abundantes y sombra.
- Elementos arquitectónicos que hagan que las estaciones sean memorables.
- Arte y paisajismo.
- Información digital en tiempo real sobre la llegada del próximo transporte público.
- Una plataforma al nivel de las entradas del transporte público para mejorar la accesibilidad y garantizar que las personas puedan embarcar sin dificultad.

B Proporcionar sombra y asientos en todas las paradas de transporte público en Charleston, incluyendo, como mínimo, las siguientes características:

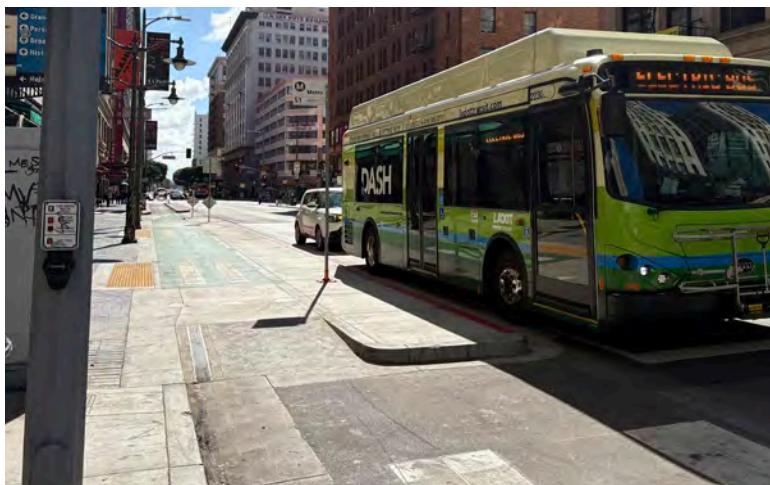
- Árboles de sombra, velas de sombra y/o refugios para autobuses.
- Asientos.
- Protección contra el tráfico de alta velocidad (si es relevante), como jardineras de concreto, bolardos de concreto o estacionamiento en la calle.
- Una fuente de agua o estación de recarga de botellas (en paradas concurridas).

C Priorizar las mejoras en las paradas de transporte público siguiendo los criterios establecidos en la Tabla 3.1.2C (p. 39).

D Considerar ubicaciones para posibles nuevas estaciones de transporte público según los criterios de la Tabla 3.1.2D (p. 39).



■ Parada de autobús con asientos, mapas, refugio y arte en el Distrito de las Artes, Las Vegas. (Happy Cities)



■ Plataforma de parada de autobús al nivel de la acera en el centro de Los Ángeles. (Happy Cities)

Tabla 3.1.2C. Criterios de inversión para mejoras en paradas de transporte público (en orden de prioridad)

Rutas de alta frecuencia

1. Puntos de transferencia entre rutas de transporte público de alta frecuencia (aquellas con frecuencias de 15 minutos o menos) y otras rutas de transporte público.

2. Otras paradas en rutas de transporte público de alta frecuencia.

Altos números de embarque

3. Paradas con los mayores números de embarque de pasajeros.

Alineación de inversión

4. Paradas de transporte público en calles que están recibiendo mejoras peatonales o de reducción del tráfico.

Tabla 3.1.2D. Criterios de inversión para nuevas estaciones de transporte público (en orden de prioridad)

Reurbanización catalizadora

1. Áreas dentro o a un cuarto de milla de proyectos de reurbanización catalizadora en rutas de transporte público de alta capacidad.

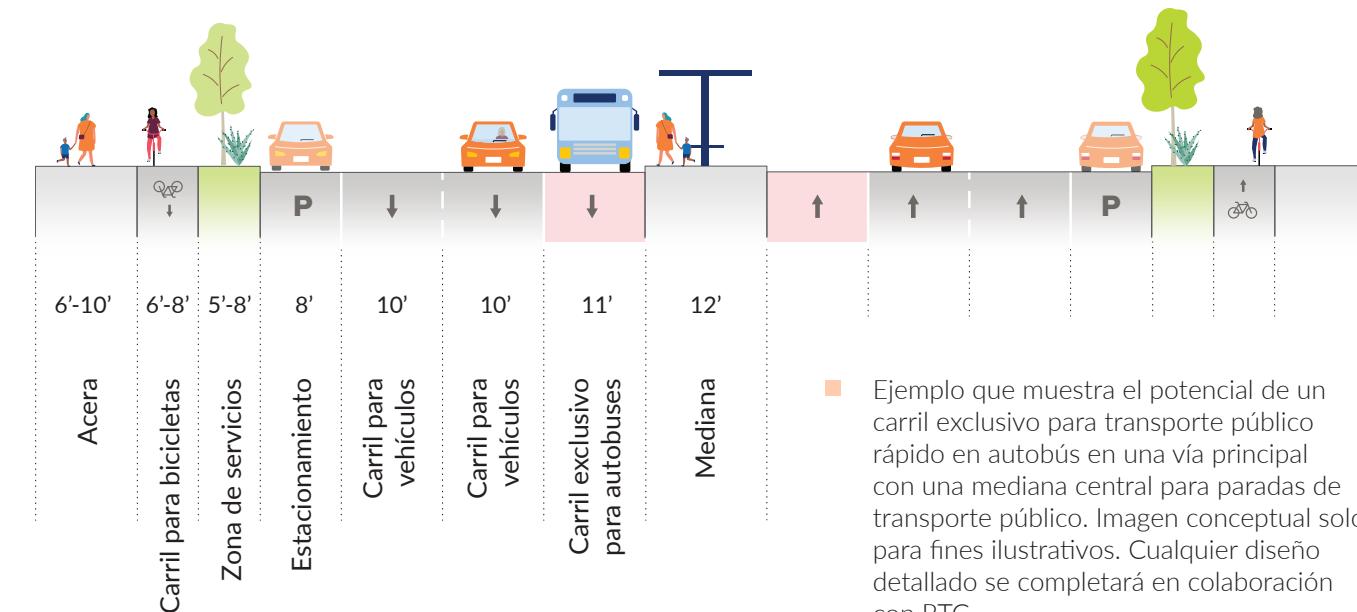
Transporte público de alta capacidad

2. Otras áreas en rutas de transporte público de alta capacidad.

Nota: Generalmente, las estaciones deben construirse junto con un proyecto de transporte público de alta capacidad. Estos criterios están pensados para casos en los que eso no ocurra.

Ejemplo de vía principal con carril exclusivo para autobuses

Ancho típico de calle: 100 pies



3.2. Vías principales

Las vías principales serán calles comerciales dinámicas que faciliten un desplazamiento eficiente para los viajeros y todos los modos de transporte.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Viaje eficiente: En vías principales, maximizar la cantidad de personas que pueden llegar al trabajo u otros destinos de larga distancia en transporte público y automóvil.

Conexiones locales: Diseñar vías secundarias para proporcionar rutas de transporte activo seguras y eficientes entre vecindarios y destinos locales.

Transporte público rápido: Crear un sistema de transporte público de alta calidad, separado del tráfico.

Intersecciones seguras: Rediseñar intersecciones para reducir la distancia de cruce para los peatones y maximizar su seguridad y comodidad.

Aceras seguras: Proteger a las personas del tráfico con aceras anchas, árboles, jardineras y herramientas similares, y crear áreas peatonales separadas del tráfico.

85%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

66%

de los encuestados apoyó reducir los límites de velocidad en vías principales de gran tamaño a 30 millas por hora.

Desafíos y oportunidades clave

Las vías rápidas y anchas son peligrosas para los peatones sin aceras y cruces seguros.

Casi todas las vías principales de Charleston forman parte de la "red de alto riesgo" de Las Vegas, donde ocurre el 77% de los accidentes de la ciudad. La mayoría de estas calles tienen un límite de velocidad de 45 millas por hora, una velocidad en la que aproximadamente 60% de los peatones fallecen si son atropellados.

En muchos cruces arteriales de Charleston, los peatones deben cruzar nueve o más carriles de tráfico, y muchos de estos cruces carecen de paso peatonal en uno o más lados de la intersección.

Las vías principales albergan una diversidad de destinos.

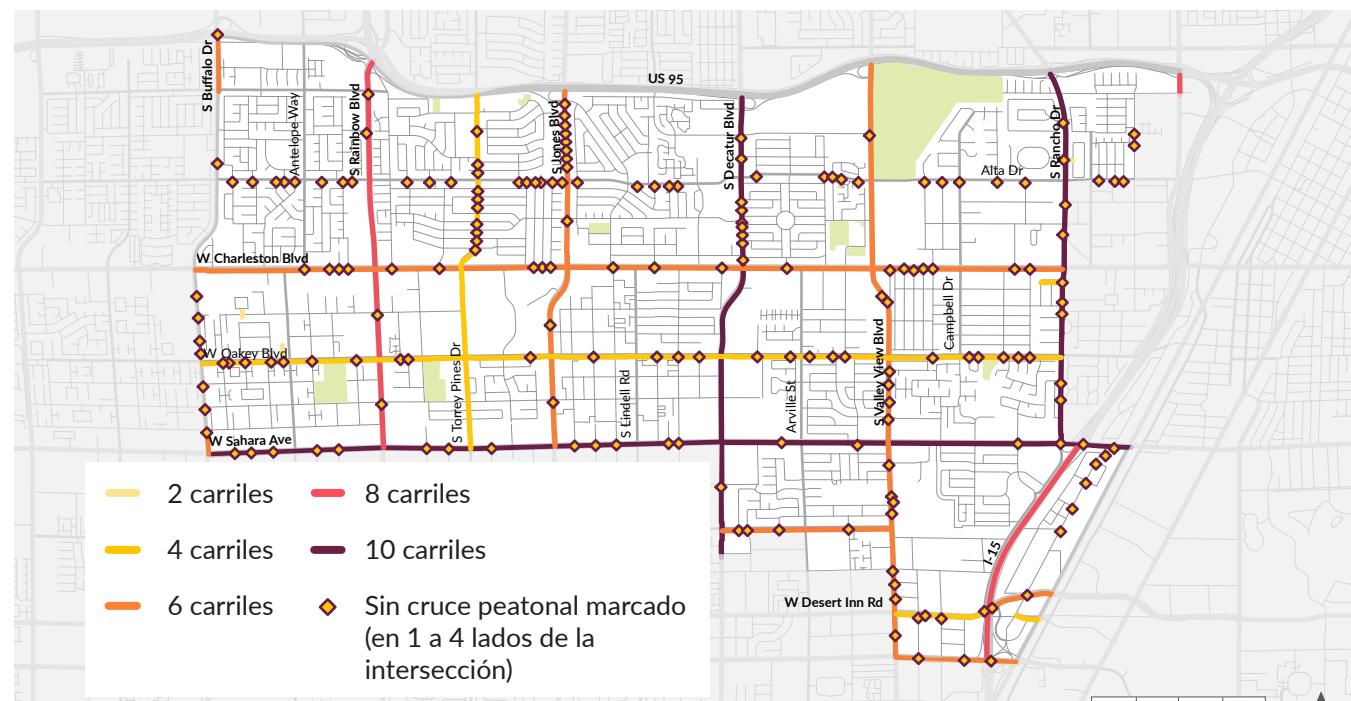
Las vías principales de Charleston albergan

una gran variedad de negocios, tiendas y restaurantes. Con mejoras en el diseño urbano, la ciudad puede transformar estas calles en lugares más seguros y cómodos para peatones y usuarios del transporte público, sin perder su función como rutas clave para viajeros.

Las vías secundarias juegan un papel crucial en el transporte activo.

Las escuelas, parques y centros comunitarios se encuentran principalmente en vías secundarias de Charleston (identificadas como "colectoras" por la Ciudad de Las Vegas). Con un diseño seguro, estas calles pueden ofrecer conexiones clave para peatones y ciclistas entre vecindarios.

A su vez, el aumento del transporte activo contribuirá a reducir la congestión y fortalecer la salud y la conexión social entre los residentes.



Mapa que muestra los factores que influyen en la percepción de seguridad de los peatones en vías principales y secundarias, incluyendo calles anchas sin cruces señalizados.

3.2.1. Actualizar los estándares de vías principales

Las Vegas Complete Streets Downtown Thoroughfare Standards (Normas de diseño vial del centro de Las Vegas bajo el enfoque Complete Streets) ofrecen una serie de normas de diseño urbano útiles para orientar las mejoras en el área de Charleston, como se ilustra en la página siguiente.

A Iniciar un proceso, en coordinación con el Charleston High Capacity Transit Alternatives Analysis, para crear o perfeccionar los estándares de diseño vial de Las Vegas, tomando como modelo las clasificaciones de bulevar y avenida de los Downtown Thoroughfare Standards.

Alineación con planes locales

- Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities, RTC del Sur de Nevada, políticas 3-10, 4-7
- Vision Zero Action Plan, Ciudad de Las Vegas, políticas 3.1.2, 3.1.3
- Unified Development Ordinance 19.04.300 Downtown Thoroughfare Standards

Alineación con guías nacionales

- Las guías de la National Association of Transportation Officials (NACTO) establecen que ninguna vía arterial urbana debe diseñarse para velocidades superiores a 35 mph.

3.2.2. Reducir la velocidad del tráfico mediante el diseño

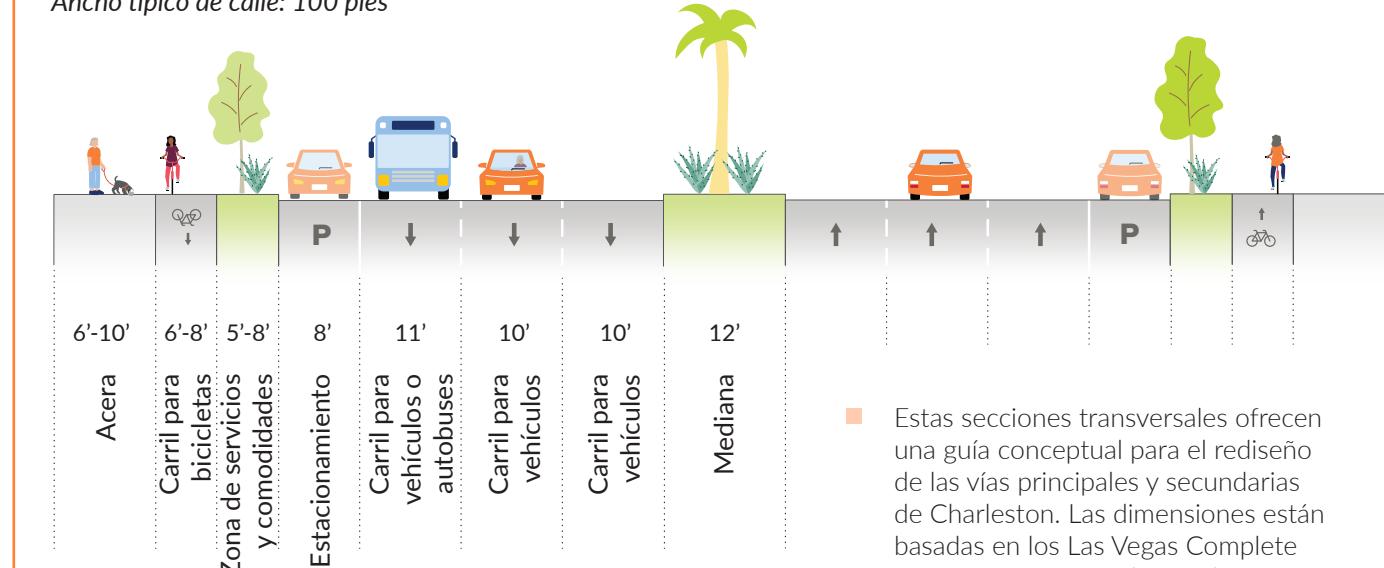
Reducir los límites de velocidad disminuirá significativamente el ruido del tráfico y hará las calles más seguras.

- Reducir el límite de velocidad y la velocidad objetivo en las vías principales y secundarias de Charleston a un rango de 30 a 35 mph.
- Reducir el ancho de los carriles para vehículos a 10 pies (o 11 pies para carriles de autobuses) para fomentar velocidades más bajas. Explorar métodos adicionales para reforzar o fomentar velocidades más moderadas según sea necesario.
- Analizar la sincronización de los semáforos para permitir un flujo vehicular más fluido y compensar el impacto en el tiempo de viaje debido a los límites de velocidad reducidos.



Ejemplo de vía principal

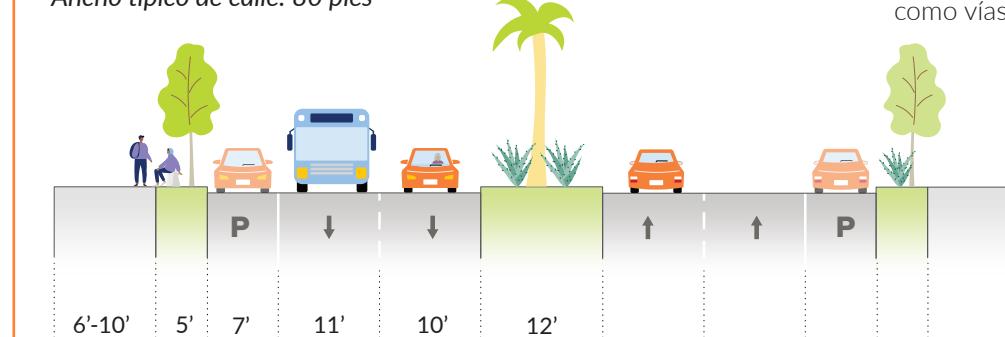
Ancho típico de calle: 100 pies



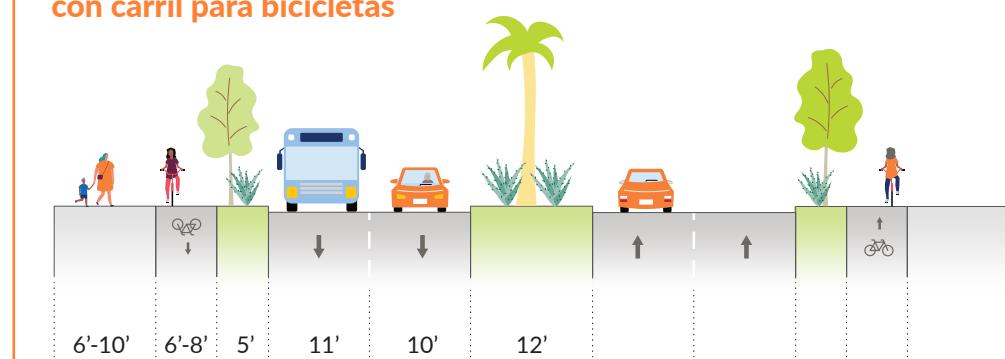
■ Estas secciones transversales ofrecen una guía conceptual para el rediseño de las vías principales y secundarias de Charleston. Las dimensiones están basadas en los Las Vegas Complete Streets Downtown Thoroughfare Standards, que establecen criterios para bulevares, avenidas y avenidas con énfasis en bicicletas, reflejados aquí como vías principales y secundarias.

Ejemplo de vía secundaria

Ancho típico de calle: 80 pies



Ejemplo de vía secundaria con carril para bicicletas



Políticas: Vías principales

- Abajo: Representación conceptual de un posible rediseño de una vía principal en Charleston, siguiendo las políticas establecidas en la sección 3.2.

Vía principal en la actualidad



Concepto de rediseño de una vía principal



46

Políticas: Vías principales

- Abajo: Representación conceptual de un posible rediseño de una vía secundaria en Charleston, siguiendo las políticas establecidas en la sección 3.2.

Vía secundaria en la actualidad



Concepto de rediseño de una vía secundaria



47

3.2.3. Mejorar la accesibilidad, seguridad y comodidad de las aceras

Las áreas peatonales en vías principales requieren aceras amplias y una separación física del tráfico vehicular. El mobiliario urbano, la sombra y otras amenidades pueden mejorar aún más la comodidad para los peatones.

A Aceras amplias: Garantizar que todas las aceras tengan al menos 10 pies de ancho en vías principales.

B Zona de servicios: Crear un área de 5 a 8 pies entre aceras y tráfico en vías principales y secundarias, incorporando elementos de protección como árboles, bancas y muros bajos.

C Zonas peatonales fuera de la vía: Donde haya espacio disponible, fomentar que se construyan senderos peatonales o espacios públicos separados físicamente de las vías principales mediante edificios.

D Estacionamiento en calle: Una vez que las velocidades del tráfico estén por debajo de 35 mph, considerar la incorporación de estacionamiento en calle para reducir la velocidad vehicular y servir como barrera entre peatones y tráfico.

E Sombra y árboles: Proveer sombra utilizando árboles adaptados al clima y resistentes a la sequía, además de otras estructuras.

F Mobiliario urbano y comodidades: Instalar bancas y áreas de sombra en paradas de autobuses y rutas peatonales clave.

G Fuentes de agua: Colocar fuentes de agua potable o estaciones de recarga en destinos estratégicos, incluyendo paradas de autobús y espacios públicos.



■ Aceras amplias bordeadas de comercios y separadas del tráfico con una franja de árboles y estacionamiento en calle en el Arts District de Las Vegas. (Happy Cities)



■ Zona peatonal fuera de la vía en Pacific Pointe Apartments, San Francisco. (Bruce Damonte / David Baker Architects)



3.2.4. Crear cruces seguros para peatones en todas las vías

El Regional Walkability Plan de RTC proporciona una lista de mejores prácticas para mejorar la seguridad peatonal en intersecciones. Las siguientes políticas se basan en estas recomendaciones:

A Se recomienda colaborar con RTC para actualizar los Uniform Standard Drawings y habilitar opciones de diseño seguro para peatones, conforme a las soluciones planteadas en el Improvement Toolbox del Regional Walkability Plan.

- Islas peatonales con bordes que separan físicamente a los peatones del tráfico.
- Radio de giro reducido para disminuir la velocidad de los vehículos en intersecciones.

El Regional Walkability Plan recomienda un radio de giro de 5 pies, señalando que el estacionamiento en calle y los carriles para bicicletas aumentan el radio efectivo de giro.

- Eliminación de carriles de giro continuo ("slip lanes").
- Intervalos peatonales adelantados de 3 a 10 segundos para permitir a los peatones comenzar a cruzar antes de que los vehículos se muevan.
- Intervenciones para mejorar la visibilidad de los pasos peatonales, como la pintura en colores llamativos y el uso de arte urbano.



■ Isla peatonal en un cruce de calle amplio. (New York City Department of Transportation / Flickr)



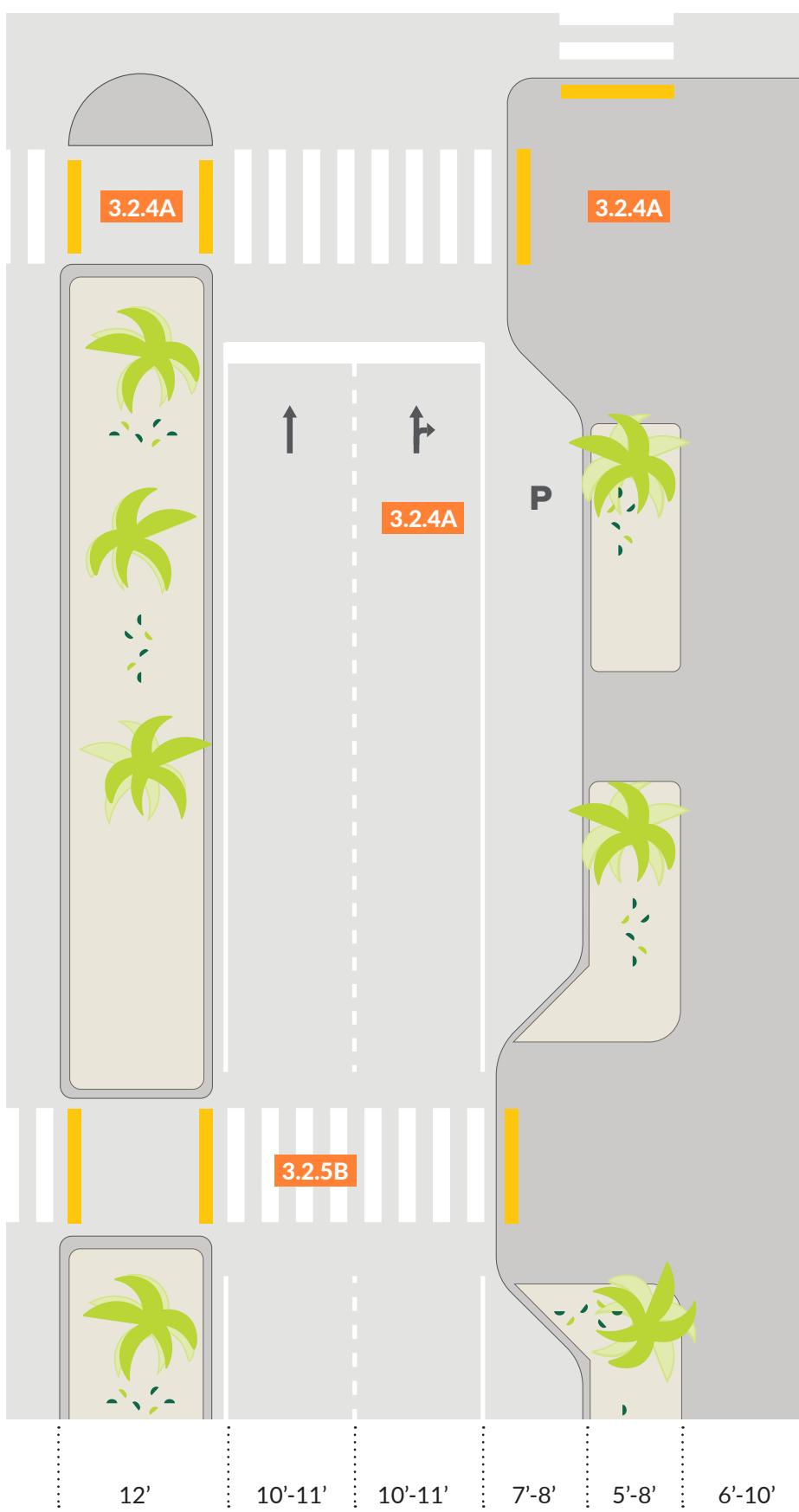
■ Cruces peatonales pintados. (Google Streetview)



■ Paso peatonal con rampa, indicadores táctiles y señal peatonal en Main St., Las Vegas. (Happy Cities)

Alineación con planes locales

- Vision Zero Action Plan, Ciudad de Las Vegas, políticas 2.1.4.1, 2.2.1.1
- Regional Walkability Plan, RTC del Sur de Nevada, páginas 230-244
- Regional Bicycle & Pedestrian Plan, RTC del Sur de Nevada, página 203



- Concepto de cruce peatonal para una intersección principal, ilustrando la política 3.2.4.
- Concepto de cruce peatonal a mitad de cuadra, ilustrando la política 3.2.5.

3.2.5. Crear cruces a mitad de cuadra

El Regional Walkability Plan recomienda cruces peatonales a mitad de cuadra cada 600 pies, en consonancia con las guías de NACTO. En algunas zonas de Charleston, no hay pasos peatonales marcados en un tramo de más de 1,900 pies, lo que puede representar un desafío para la seguridad de los peatones.

En ciertos casos, el problema puede resolverse agregando pasos peatonales en intersecciones existentes, mientras que en otros puede ser necesario construir cruces a mitad de cuadra para peatones y ciclistas, incorporando luces intermitentes para garantizar su seguridad.

Implementar infraestructura para permitir que los peatones crucen las vías cada 600 pies.

- A Procurar que haya un paso peatonal marcado en todas las intersecciones. Siempre que sea posible, crear nuevos cruces en intersecciones existentes que carezcan de pasos peatonales seguros y marcados.
- B Establecer cruces a mitad de cuadra donde no haya intersecciones.
- C Si Las Vegas implementa transporte público en los carriles centrales de sus vías, como se está explorando para Charleston Blvd., estudiar la posibilidad de crear cruces a mitad de cuadra integrados con estaciones de transporte.

Alineación con planes locales

- *Regional Walkability Plan, RTC del Sur de Nevada, p. 236*



■ Cruce a mitad de cuadra con islas peatonales protegidas en Montreal. (Happy Cities)



■ El Tucson Sun Link tiene cruces accesibles a mitad de cuadra para las paradas de autobús en el centro de la vía. (Michael Barera / Flickr)

3.2.6. Establecer criterios de prioridad para inversiones en seguridad de vías principales

A Utilizar los criterios de la Tabla 3.2.6A como referencia para priorizar las políticas descritas en esta sección (3.2).

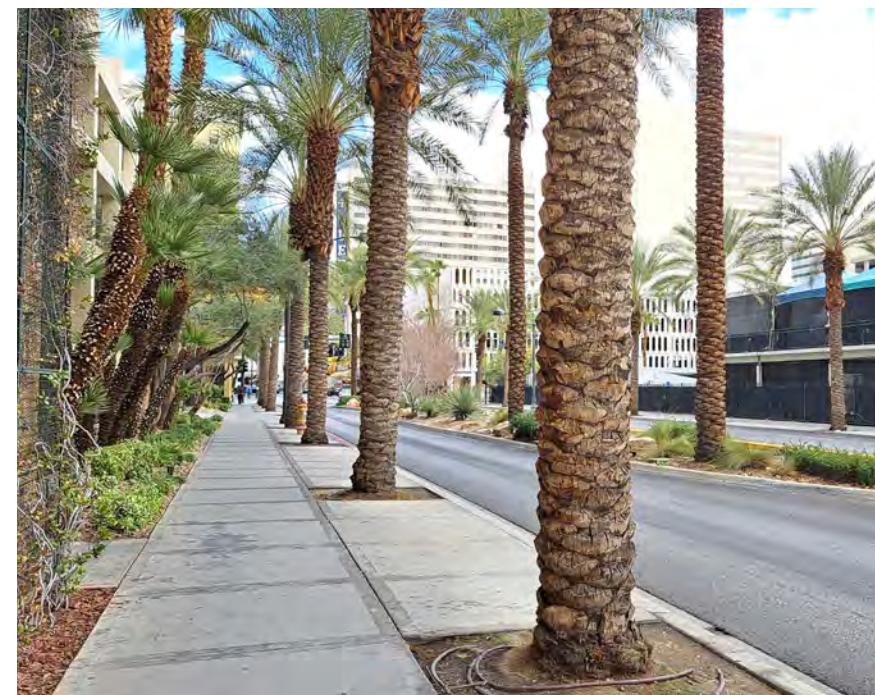
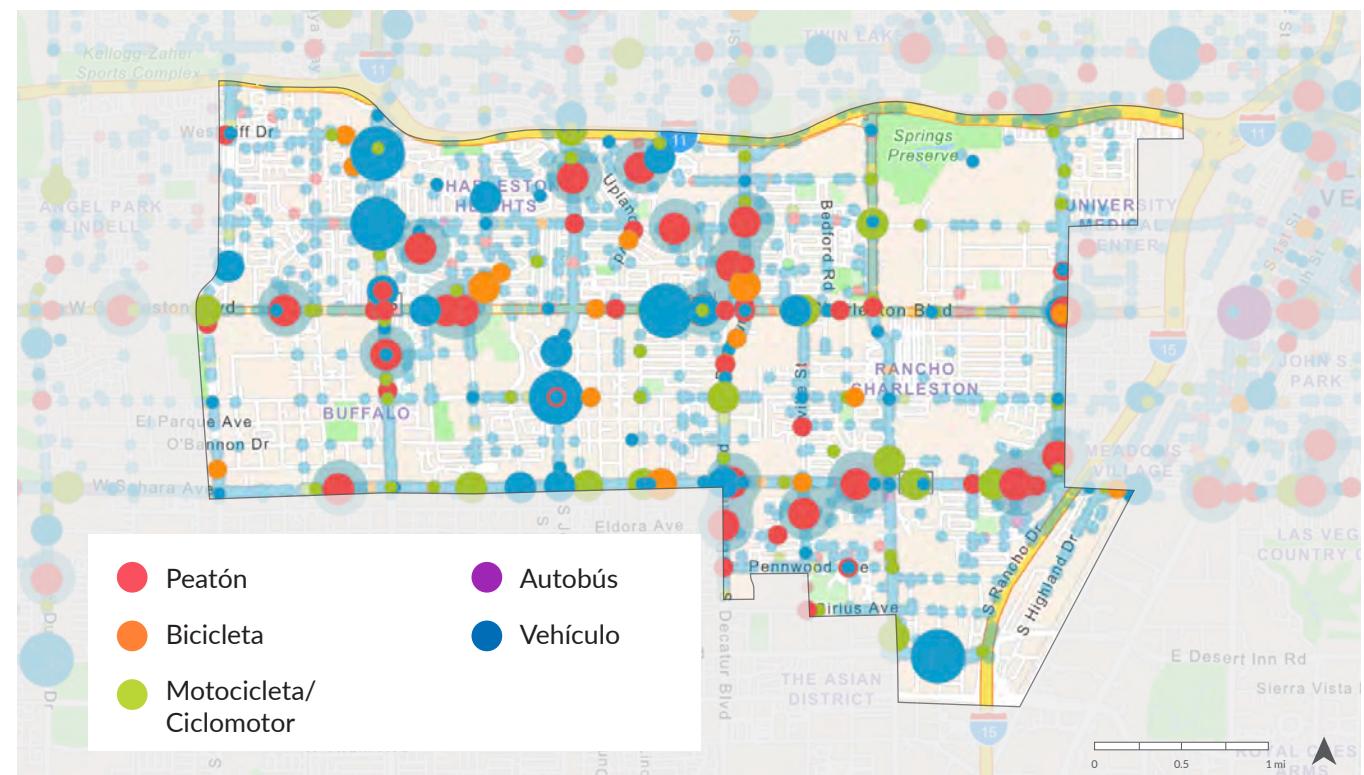
Nota: Los criterios se aplican a todas las políticas bajo la sección 3.2 (vías principales). Los criterios están listados en orden de prioridad. Se debe otorgar mayor peso a los proyectos que obtengan una puntuación alta en múltiples criterios.

Alineación con planes locales

El Regional Walkability Plan clasifica Sahara Ave. y Decatur Blvd. en la categoría de máxima prioridad para mejoras de caminabilidad, basándose en su potencial para reducir muertes por tráfico y disminuir la dependencia del automóvil. Asimismo, el plan ubica Charleston Blvd., Rainbow Blvd., South Jones Blvd. y South Valley View Blvd. en la categoría de segunda prioridad para mejoras.

Tabla 3.2.6A. Criterios de inversión para mejoras en vías principales (en orden de prioridad)

| | |
|----------------------------------|--|
| Riesgo inmediato | 1. Calles e intersecciones con tasas especialmente altas de lesiones y muertes de peatones o ciclistas |
| Reurbanización catalítica | 2. Calles dentro de áreas de reurbanización catalítica (ver capítulo 6) |
| | 3. Calles dentro de un radio de un cuarto de milla de áreas de reurbanización catalítica |
| Estaciones de transporte | 4. Calles dentro de un radio de un cuarto de milla de estaciones de transporte de alta capacidad |
| Red mínima | 5. Calles en la red central de peatones o ciclistas (ver políticas 3.3.4 y 3.4.1) |
| Otra evidencia de riesgo | 6. Calles donde los residentes reportan altos índices de cuasi accidentes o expresan temor de caminar o andar en bicicleta |
| | 7. Calles dentro de Comunidades de Interés, según lo identificado en el Plan Visión Cero |



3.3. Calles locales

Las calles locales serán espacios seguros y cómodos para que las personas puedan caminar, desplazarse en sillas de ruedas, andar en bicicleta, jugar y pasar tiempo al aire libre.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Seguras y cómodas: Priorizar la seguridad y comodidad de peatones y ciclistas sobre el tráfico vehicular.

Convenientes: Facilitar los desplazamientos en automóvil hacia destinos locales.

Enfocadas en los residentes: Desalentar el tráfico de vehículos que solo usan las calles como ruta de paso.

Lentas y constantes: Reducir la velocidad del tráfico mientras se mantiene un flujo estable y un buen acceso.

Conectadas al transporte público: Permitir un acceso eficiente al transporte público.

Hermosas: Crear un entorno atractivo para los residentes que fomente el orgullo y la identidad local.

84%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

Desafíos clave y oportunidades

Las mejoras en el diseño de calles pueden mejorar la seguridad y comodidad de los peatones.

La mayoría de las calles locales son anchas, lo que fomenta el exceso de velocidad y hace que caminar se sienta menos seguro. Las calles locales carecen de sombra y otros servicios, como bancas y vegetación. Carriles más estrechos, medidas de calmado de tráfico, intersecciones seguras y otros cambios de diseño mejorarán la caminabilidad y accesibilidad.

Nuevas conexiones viales pueden ayudar a facilitar el acceso peatonal a destinos locales.

Las calles locales proporcionan acceso a vías secundarias y principales, y algunas conectan con escuelas, parques e instituciones religiosas. Sin embargo, muchas cuadras grandes dificultan caminar directamente hacia los destinos.



- Muchas calles locales en Charleston tienen carreteras anchas y aceras estrechas, con poca sombra y pocos destinos a una distancia caminable. (Happy Cities)

13%

Solo el 13% de los encuestados estuvo de acuerdo en que sus calles locales son "muy seguras y cómodas."

73%

de los encuestados apoyó la incorporación de medidas de calmado de tráfico en las calles locales.

3.3.1. Reducción de velocidad mediante el diseño

Las características de calmado de tráfico y el diseño de calles son fundamentales para reducir el exceso de velocidad y las tasas de lesiones y muertes. El diseño vial debe garantizar que los vehículos no superen la velocidad señalada.

- A Establecer una velocidad objetivo de entre 20 y 25 mph en calles locales, basada en el deseo de la comunidad por mayor seguridad y comodidad. No establecer los límites de velocidad según el percentil 85 de las velocidades actuales del tráfico.
- B Diseñar los carriles para automóviles con un máximo de 10 pies de ancho (11 pies en rutas de autobuses).

Nota: En calles con derecho de uso compartido, los carriles deben ser más estrechos, con velocidades inferiores a 20 mph. Las RTC Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities definen las calles con derecho de uso compartido como calles residenciales de doble sentido con estacionamiento en uno o ambos lados. Cuando hay estacionamiento en ambos lados, el espacio restante entre los vehículos estacionados (mínimo de 12 pies) es suficiente para que un vehículo pase y permitir acceso de emergencia.

Lo que escuchamos: Calles locales

Los residentes expresaron preocupación porque las calles locales se utilizan para tráfico de paso, especialmente durante las horas pico. En los talleres, los participantes expresaron su apoyo a la reducción del tráfico vehicular mediante la disminución de la velocidad en las calles locales con topes de velocidad y herramientas similares de calmado de tráfico.

- C Fomentar el estacionamiento en la calle para ayudar a reducir la velocidad del tráfico y crear una zona de seguridad para los peatones.

Nota: Si el estacionamiento es mayormente vacío, esto puede hacer que los carriles de tráfico se perciban como más amplios, fomentando el exceso de velocidad. En estos casos, considerar eliminar los carriles de estacionamiento y reemplazarlos con espacios públicos (ver sección 3.5 y política 4.1.4) y reducir el ancho de los carriles tanto como sea posible, asegurando una ruta mínima para vehículos de emergencia.

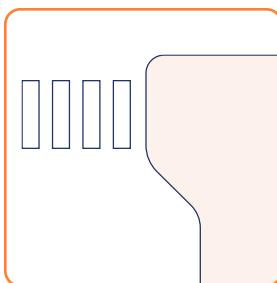
- D Implementar medidas de calmado de tráfico, como extensiones de acera, reductores de velocidad, chicanas y rotondas, para reducir la velocidad de los vehículos y desalentar el tráfico de paso.

Alineación con guías nacionales

- La American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) recomienda el uso de "velocidades objetivo" en áreas urbanas caminables, lo que implica que los diseñadores establecen una velocidad meta y luego diseñan la calle para desalentar que los conductores excedan dicha velocidad.
- La National Association of Transportation Officials (NACTO) recomienda establecer una velocidad objetivo de 25 mph o menos en calles locales.

Alineación con planes locales

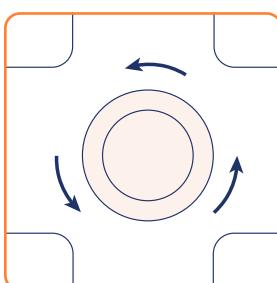
- *Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities, RTC del Sur de Nevada, páginas 3-8, 4-19*
- *Plan de Acción Vision Zero, Ciudad de Las Vegas*
- *Regional Walkability Plan, RTC del Sur de Nevada, política 4-8*



Extensión de acera



Se ilustra una ampliación de la acera, y la foto muestra una extensión de acera con asientos en North Vancouver, BC. (Dylan Passmore / Flickr)

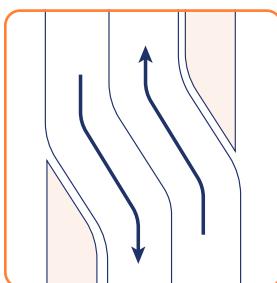


Rotonda



DunbarSpringNeighborhoodForesters.org

El diagrama representa una rotonda, y la imagen muestra una rotonda en Tucson, AZ (Brad Lancaster / Dunbar Spring Neighborhood Foresters)

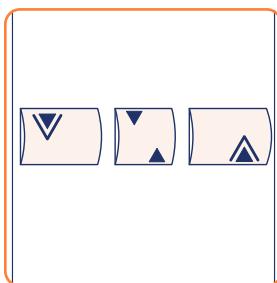


Chicana



DunbarSpringNeighborhoodForesters.org

Se muestra el diseño de una chicana, acompañado de una foto de una chicana en Tucson, AZ. (Brad Lancaster / Dunbar Spring Neighborhood Foresters)



Topes de velocidad



Se representan los topes de velocidad, con una fotografía de los topes en la Del Rey Av, Charleston. (Google Streetview)

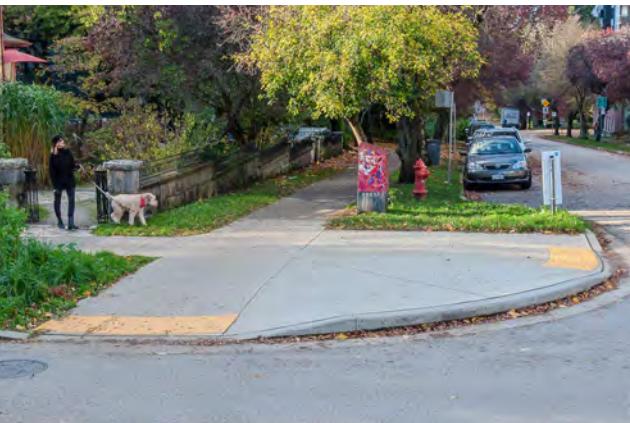
3.3.2. Crear cruces más seguros

El diseño de las intersecciones debe priorizar la comodidad, seguridad y accesibilidad de los peatones sobre el nivel de servicio del tráfico.

- A** Garantizar cruces peatonales seguros y accesibles en todas las intersecciones con tráfico de paso.
- B** Limitar los carriles de tráfico a uno en cada dirección en calles locales para reducir la distancia de cruce para peatones y ciclistas.
- C** No añadir carriles de giro en las intersecciones, ya que esto ensancha la calle en los puntos donde los peatones y ciclistas necesitan cruzar.
- D** Cuando sea posible, utilizar extensiones de acera para reducir la velocidad del tráfico y acortar la distancia de cruce para los peatones.
- E** Incorporar mejores prácticas de accesibilidad en los diseños estándar de intersecciones, incluyendo:
 - Franjas táctiles de advertencia y rampas en las aceras (curb cuts) alineadas y dirigidas directamente hacia los cruces peatonales.
 - Señales auditivas para el cruce en intersecciones con semáforos.
 - Iluminación adecuada en la vía pública durante la noche.



Rampa en la acera y franja táctil de advertencia que conducen al cruce peatonal en una calle local de Sacramento. (Dylan Passmore / Flickr)



Las rampas en las aceras y franjas táctiles de advertencia deben ubicarse en cada punto de cruce peatonal. (Dylan Passmore / Flickr)

Alineación con guías nacionales

"En [calles residenciales], la consideración principal es fomentar un entorno comunitario donde la conveniencia del automovilista sea secundaria."

— Política de AASHTO sobre Diseño Geométrico de Carreteras y Calles, Sección 5-13



"Sería genial tener más iluminación en nuestro vecindario, más árboles y senderos peatonales."

"Necesitamos aceras y también topes de velocidad para reducir la velocidad del tráfico en el vecindario."

— Participantes en la consulta ciudadana

3.3.3. Mejorar la accesibilidad, seguridad y comodidad en las aceras

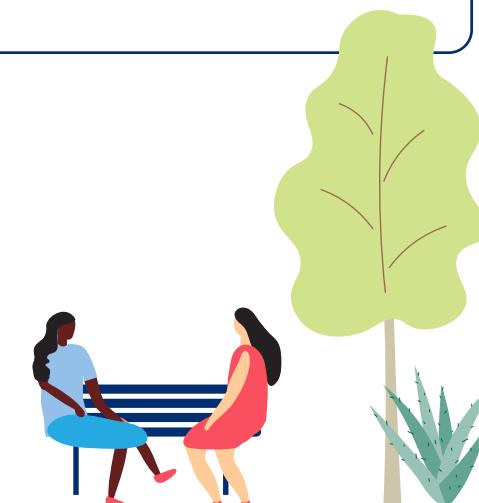
- A** Garantizar que todas las aceras ofrezcan un camino claro y accesible (entre 1.5 y 2.4 metros de ancho) que no esté obstruido por postes de servicios públicos u otra infraestructura.
- B** Diseñar aceras con una zona de equipamiento para ubicar postes de servicios y crear una zona de protección entre los peatones y los vehículos, incorporando bancas, árboles y otros elementos urbanos.
- C** Identificar aceras que carecen de rampas en la acera (curb cuts) y agregarlas en toda la ciudad de Charleston.
- D** Detectar aceras bloqueadas por postes telefónicos o cajas de servicios y trasladar estos elementos o construir aceras de ancho completo alrededor de ellos.
- E** Asignar responsabilidades a todos los departamentos de Las Vegas para garantizar que los elementos de infraestructura, como cajas eléctricas o postes de luz, no obstruyan las aceras.
- F** Proveer sombra mediante árboles resistentes a la sequía y adaptados al clima, así como otras estructuras urbanas.
- G** Colocar asientos públicos a lo largo de las aceras en rutas peatonales clave y cerca de destinos locales, como parques.



Árboles para proporcionar sombra y paisajismo resistente a la sequía en una calle residencial de Las Vegas. (Happy Cities)

Alineación con planes locales

- *Regional Walkability Plan, RTC del Sur de Nevada, página 232*
- *Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities, RTC del Sur de Nevada, página 4-8*



Fuente de agua afuera del Centro Comunitario Mirabelli. (Happy Cities)

Aceras con árboles y una franja ajardinada que crea una separación entre los peatones y la calzada. (Happy Cities)

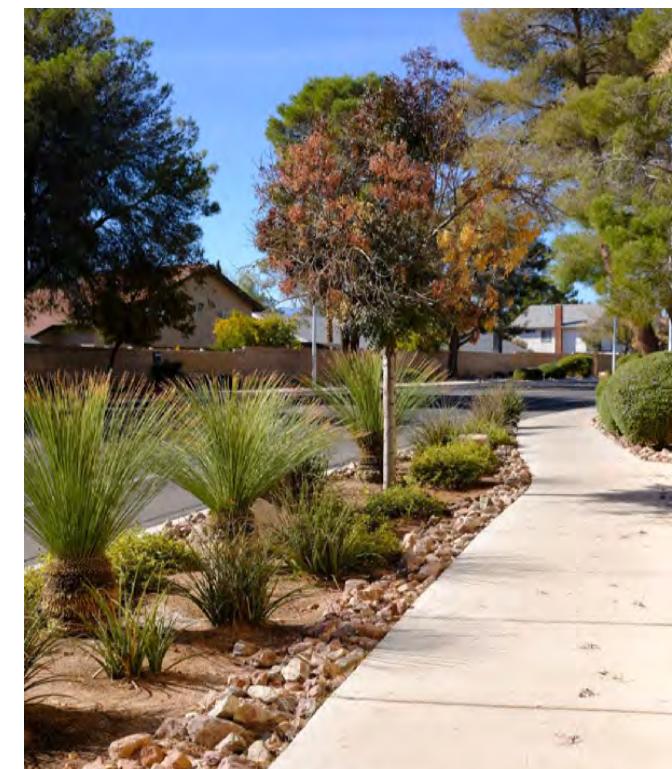


Ilustración conceptual de una acera en una calle local, mostrando un camino claro para el tránsito peatonal y una zona de equipamiento entre la acera y la vía, que incluye árboles, bancas y servicios urbanos.

3.3.4. Crear una red central de rutas peatonales seguras y directas que conecten todos los vecindarios y destinos

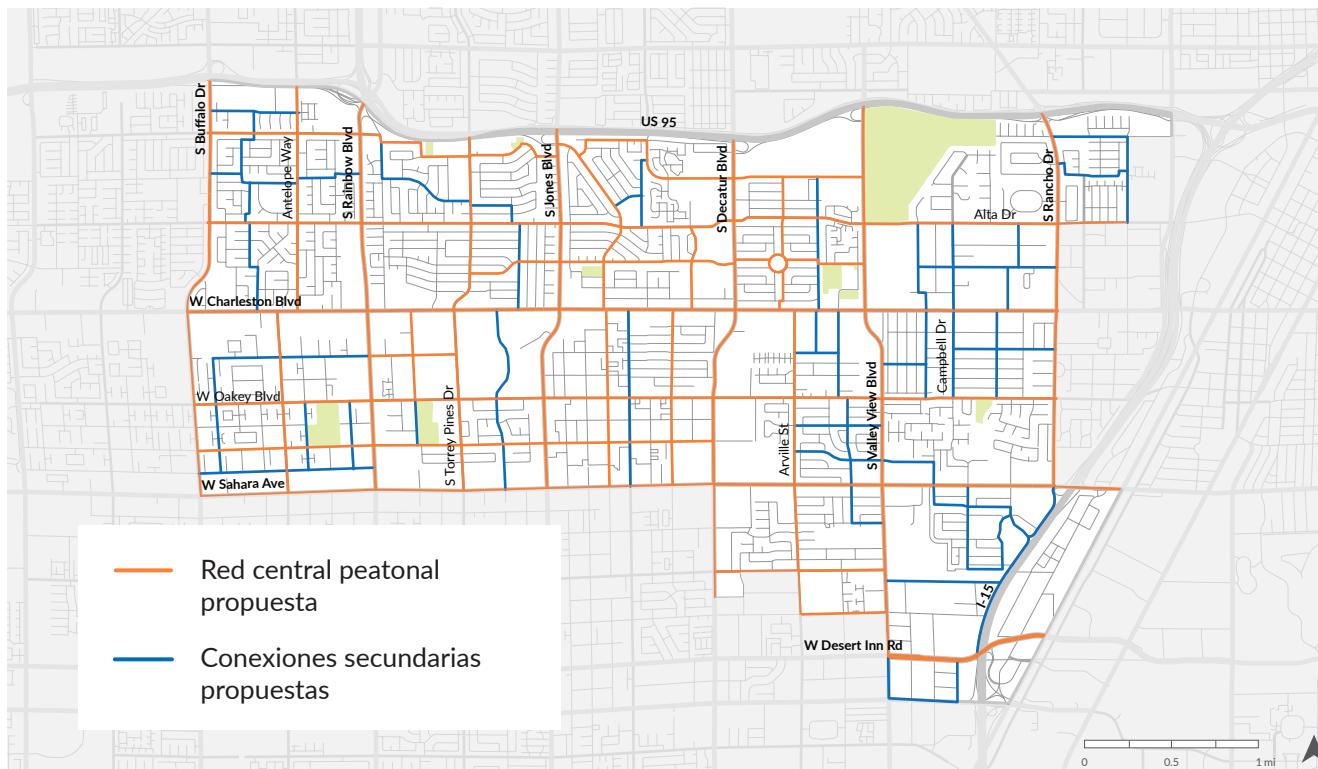
Pocas personas caminan hacia sus destinos si no hay rutas seguras y directas.

- A** Priorizar inversiones para mejorar la seguridad vial a lo largo de esta red central.
- B** Priorizar conexiones peatonales seguras (incluyendo caminar y el uso de sillas de ruedas o dispositivos de movilidad) hacia y desde escuelas, universidades, parques, transporte público, instalaciones cívicas y zonas comerciales.
- C** Explorar oportunidades para crear nuevas conexiones peatonales y fortalecer la red central (ver política 3.3.6).



Alineación con planes locales

- Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities, RTC del Sur de Nevada, política 2-4
- Vision Zero Action Plan, Ciudad de Las Vegas, políticas 2.3.1, 2.3.3



Mapa de la red central peatonal propuesta. La red central está diseñada para conectar vecindarios entre sí y con destinos clave, como escuelas, parques, áreas comerciales y transporte público.

3.3.5. Establecer criterios de prioridad para inversiones en seguridad vial en calles locales

- A** Utilizar los criterios de la Tabla 3.3.5A para priorizar las mejoras en calles locales.

Nota: Los criterios aplican a todas las políticas de la sección 3.3 (Calles Locales) y están organizados por orden de prioridad. Se debe dar mayor peso a los proyectos que obtengan altas puntuaciones en múltiples criterios.

Iniciativa comunitaria

Si los residentes están dispuestos a organizarse para solicitar el rediseño de una calle, esto sugiere que:

- Es más probable que los residentes utilicen las mejoras.
- Es más probable que colaboren con la ciudad para garantizar el éxito de la intervención.
- Puede existir un problema o necesidad que los residentes han identificado, pero que no aparece en los datos oficiales.

Tabla 3.3.5A. Criterios de inversión para mejoras en calles locales

| | |
|---|---|
| Riesgo inmediato | 1. Calles e intersecciones con tasas especialmente altas de lesiones o muertes de peatones y ciclistas |
| Reurbanización catalizadora | 2. Calles situadas a menos de un cuarto de milla de zonas de reurbanización catalizadora y que ofrecen acceso a dichas áreas (ver capítulo 6) |
| Red mínima | 3. Calles que forman parte de la red central peatonal o la red de ciclismo (ver políticas 3.3.4 y 3.4.1) |
| Iniciativa comunitaria | 4. Calles donde los residentes han organizado peticiones para que la ciudad implemente mejoras de seguridad |
| Otro tipo de evidencia de riesgo | 5. Calles donde los residentes reportan altos índices de casi accidentes o expresan temor a caminar o andar en bicicleta |
| | 6. Calles ubicadas en Comunidades de Interés, según lo identificado en el Plan Visión Cero (ver página 34) |

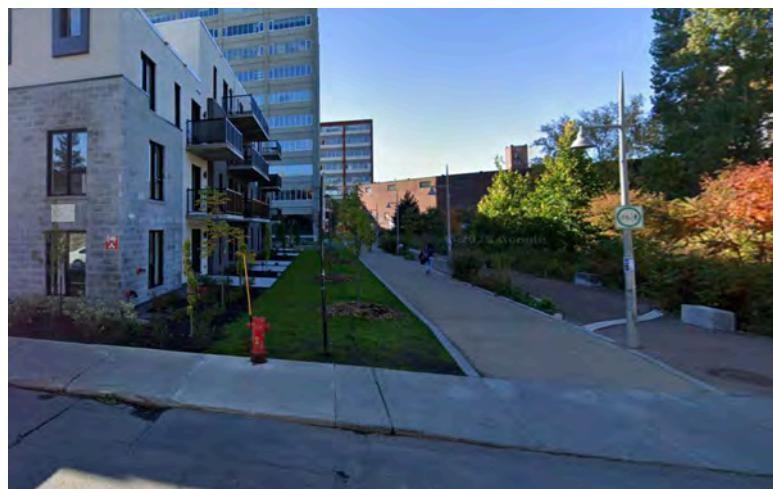
3.3.6. Crear nuevas conexiones peatonales

Charleston tiene muchas cuadras largas, lo que representa un obstáculo para la caminabilidad. El área necesita nuevas conexiones peatonales para reducir las distancias de caminata, como nuevas vías de uso múltiple, pasos peatonales o calles que acorten los recorridos a pie.

- A** Explorar oportunidades para crear nuevas conexiones a través de cuadras extensas, por ejemplo, adquiriendo terrenos o servidumbres para desarrollar caminos peatonales en los límites de propiedades y entre edificios.
- B** Priorizar inversiones en conectividad y nuevas conexiones en bloques urbanos que cumplan con los criterios de la Tabla 3.3.6B.
- C** Exigir que los nuevos desarrollos (sección 5.1) y los proyectos de reurbanización (capítulo 6) incorporen rutas peatonales o nuevas conexiones viales dentro de las cuadras largas.



■ La reurbanización del Belmar Mall en Lakewood, CO creó una nueva red de calles peatonales. (Happy Cities)



■ Camino peatonal y para bicicletas que conecta dos calles junto a un nuevo desarrollo de baja altura en Montreal, QC. (Google Streetview)



■ Paso peatonal a través de la entrada de una vivienda residencial. (Happy Cities)



Tabla 3.3.6B. Criterios de inversión para nuevas conexiones viales (ordenados por prioridad)

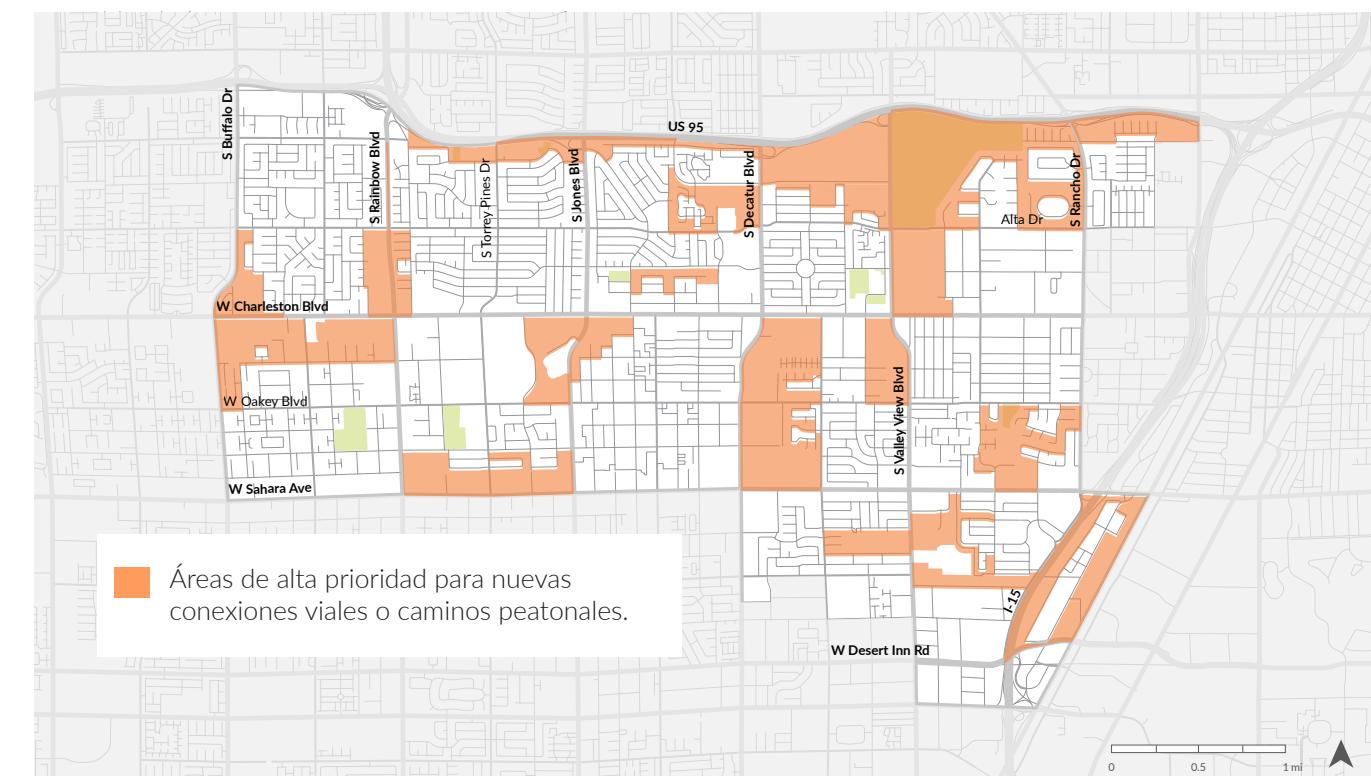
Barreras

Cuadros con una “sección de cuadra” superior a un cuarto de milla, es decir, la distancia entre los dos puntos más alejados de la cuadra (ver mapa abajo).

Destinos

Áreas que proporcionan conexión con los siguientes lugares, en orden de prioridad:

1. Zonas de reurbanización catalizadora (ver capítulo 6)
2. Estaciones de tránsito de alta capacidad
3. Escuelas
4. Otras comodidades, incluidos espacios públicos, centros de recreación y bibliotecas
5. Áreas comerciales
6. Instituciones como universidades, colegios y hospitales



■ Mapa de áreas de alta prioridad para nuevas conexiones viales o caminos peatonales. Las cuadras con una “sección de cuadra” superior a 0.5 millas presentan barreras significativas para la conectividad peatonal. Esto se refiere a la distancia entre los dos puntos más alejados dentro de cada cuadra.

3.4. Bicicletas, patinetas y monopatines

Los residentes podrán andar en bicicleta, patineta o monopatín de manera segura y cómoda hacia cualquier destino en Charleston. El transporte activo será un modo de viaje clave para personas de todas las edades, incluyendo niños y adultos mayores.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Carriles bici protegidos: Crear carriles bici totalmente protegidos que separen a los ciclistas del tráfico mediante una barrera física o zonas de estacionamiento.

Red ciclista conectada: Diseñar una red de carriles bici y senderos que conecte todos los vecindarios de Charleston.

Conexiones con el transporte público: Desarrollar la red ciclista para conectar viviendas, escuelas y espacios cívicos con la red de transporte público.

Programa de bicicletas compartidas: Apoyar la expansión del programa RTC Bike Share con infraestructura adecuada.

75%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

Desafíos clave y oportunidades

Los carriles bici pintados son inseguros.

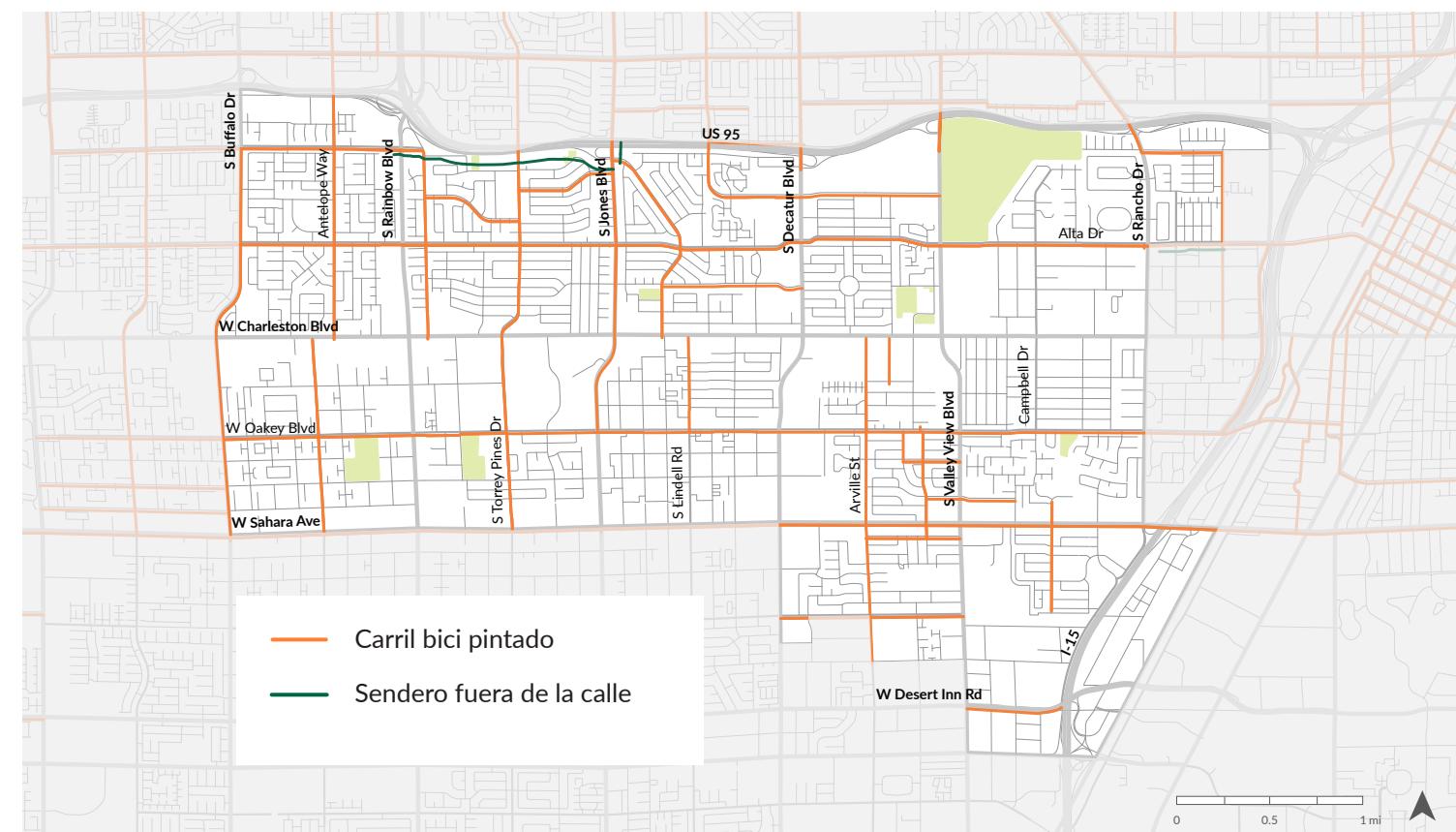
Casi todas las rutas ciclistas en Charleston son estrechas, con carriles que son sólo una línea pintada en el suelo y sin protección contra el tráfico a alta velocidad. La falta de infraestructura protegida impide que las personas puedan andar en bicicleta de manera segura hacia sus destinos locales.

15%

Solo el 15% de los encuestados informó sentirse seguro al andar en bicicleta.

Las vías principales de Charleston ofrecen una red eficiente.

Los carriles bici existentes en Charleston están ubicados principalmente a lo largo de los corredores principales y secundarios. La ciudad puede crear una red eficiente de rutas ciclistas seguras que conecten todos los vecindarios, mejorando la protección de los carriles actuales y añadiendo nuevos carriles protegidos en vías principales clave. Al hacerlo, Charleston permitirá que el ciclismo se convierta en un modo de transporte seguro, asequible y eficiente para que los residentes satisfagan sus necesidades diarias y accedan a destinos locales.



3.4.1. Crear una red segura de ciclovías para personas de todas las edades y capacidades

A Planificar una red en cuadrícula de infraestructura ciclista segura y protegida para todas las edades y habilidades, asegurando que:

- Conecte todos los vecindarios y zonas comerciales de Charleston.
- No tenga brechas inseguras en la red.

B Garantizar que todas las rutas ciclistas tengan cruces seguros, siguiendo la política 3.4.2.

C Proveer carriles para bicicletas físicamente separados en las vías principales y secundarias, de acuerdo con la política 3.4.3.

Nota: Las calles locales de Charleston no están todas conectadas directamente entre sí, por lo que la ciudad no puede depender únicamente de las calles locales para crear una red ciclista.

D Priorizar la conexión de las rutas ciclistas seguras eliminando los tramos sin infraestructura.

E Explorar oportunidades para desarrollar rutas ciclistas seguras en calles locales – especialmente en áreas con escuelas, parques u otros destinos clave – mediante la implementación de medidas de pacificación del tráfico y señalización adecuada.

F Identificar rutas ciclistas seguras con infraestructura para todas las edades y capacidades en un mapa ciclista, y actualizarlo de forma regular. Clasificar únicamente como instalaciones ciclistas designadas los carriles protegidos o las ciclovías en vías principales y secundarias (arteriales y colectoras).

3.4.2. Crear intersecciones seguras en todas las rutas ciclistas

A Utilizar extensiones de acera e islas para reducir las distancias de cruce.

B Colocar las líneas de stop para los carriles de bicicletas por delante de las líneas de stop de los vehículos, para que las bicicletas sean más visibles para los conductores.

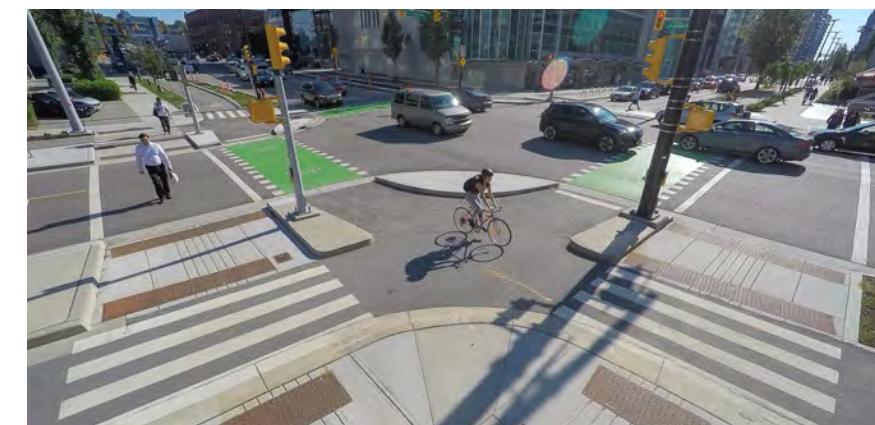
C Instalar señales de cruce de tráfico para bicicletas y peatones, y programar el inicio de estas señales de 3 a 10 segundos antes de la luz verde para los vehículos (intervalos adelantados).

D Añadir áreas protegidas de giro para que los ciclistas puedan detenerse y realizar un giro a la izquierda en dos etapas, manteniéndose en el lado derecho de la vía.

E Eliminar – y evitar añadir – carriles de giro para automóviles en las intersecciones de rutas ciclistas importantes, reduciendo así la cantidad de carriles que los ciclistas deben cruzar.

Alineación con planes locales:

- Regional Bicycle & Pedestrian Plan, RTC del Sur de Nevada
- Regional Walkability Plan, RTC del Sur de Nevada, p. 234
- Vision Zero Action Plan, Ciudad de Las Vegas, política 2.2.2
- Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities, RTC del Sur de Nevada



Intersección protegida para bicicletas y peatones en Vancouver, que permite a las bicicletas realizar un giro en dos etapas dentro de un área protegida por bordillos. (Dylan Passmore / Flickr)

3.4.3. Proteger todos los caminos para bicicletas con separación física del tráfico

Los carriles para bicicletas físicamente separados mejoran la seguridad y atraen a ciclistas de todas las edades y habilidades. Las intervenciones que no ofrecen protección física – como la adición de señal de uso compartido en las calles – han demostrado aumentar las lesiones de los ciclistas.

A Transformar los carriles pintados existentes en la red ciclista en carriles para bicicletas físicamente separados, particularmente en vías principales y secundarias:

- En vías con límites de velocidad superiores a 25 mph, crear carriles para bicicletas físicamente separados con barreras físicas (como divisores de concreto o jardineras) o con separación mediante bordillo (como un carril bici al nivel de la acera).
- En vías con límites de velocidad de 25 mph o menos, proporcionar carriles protegidos con al menos bolardos y un espacio de seguridad pintado de al menos 18" entre el carril bici y el estacionamiento o tráfico vehicular.

Los bolardos son más económicos que las barreras de concreto. Sin embargo, solo deben implementarse en calles con tráfico más lento y, preferiblemente, donde haya autos estacionados que protejan a los ciclistas del tráfico.

B Garantizar que las vías ciclistas tengan un ancho suficiente para que dos personas puedan cruzarse de forma segura. Establecer como mínimo 1,80 m (6 pies) para carriles unidireccionales, tal como recomienda NACTO, y considerar 2,40 m (8 pies) para mayor comodidad y seguridad para personas de todas las edades y capacidades.

C En calles con estacionamiento en vía, ubicar el carril para bicicletas físicamente separado entre los autos estacionados y la acera, de modo que los vehículos estacionados protejan a los ciclistas del tráfico más rápido. Proveer un espacio de seguridad pintado de al menos 18" para evitar que las puertas de los autos golpeen a los ciclistas.

D No usar marcas pintadas como reemplazo de otras posibles instalaciones ciclistas. Las marcas en el suelo solo deben utilizarse para orientación o para resaltar cruces en intersecciones.

Alignment with local plans

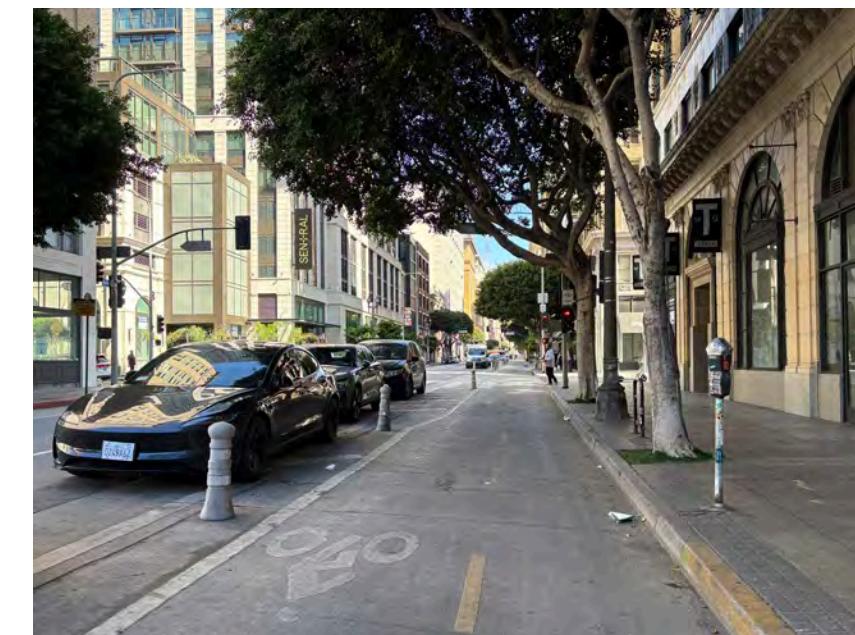
- Regional Bicycle & Pedestrian Plan, RTC del Sur de Nevada
- Vision Zero Action Plan, Ciudad de Las Vegas, política 2.2.2
- Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities, RTC del Sur de Nevada



Ejemplos de carriles para bicicletas físicamente separados



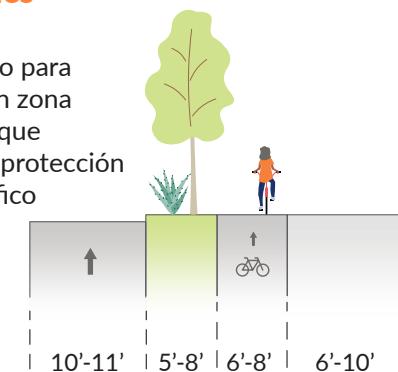
- Carril elevado para bicicletas en Waterloo, con estacionamiento con espacio de amortiguación que ofrece protección física y una zona de servicios entre la acera y la vía ciclista. (Jason Thorne / Flickr)



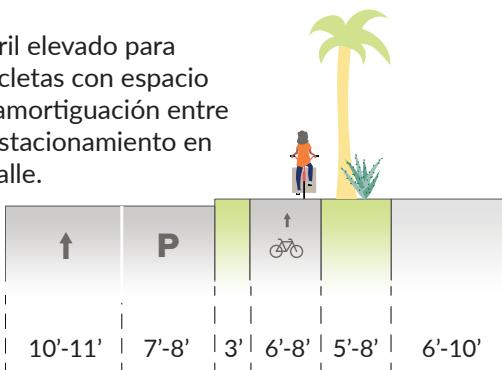
- Carril protegido para bicicletas en una calle de un solo sentido en Los Ángeles, con una señal de tráfico específica para bicicletas. Los árboles proporcionan sombra, mientras que un área de amortiguación con bolardos, junto al estacionamiento en la calle, brinda protección física contra los automóviles. (Happy Cities)

Dimensiones

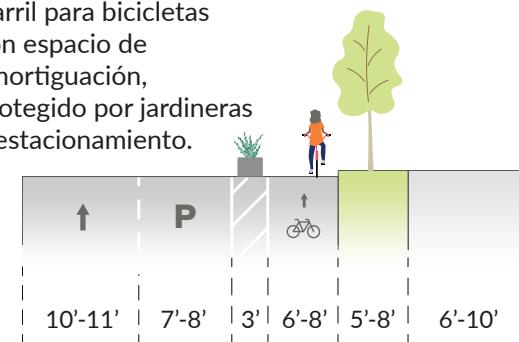
Carril elevado para bicicletas con zona de servicios que proporciona protección contra el tráfico vehicular.



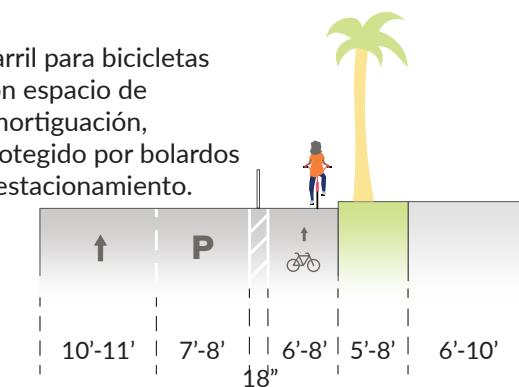
Carril elevado para bicicletas con espacio de amortiguación entre el estacionamiento en la calle.



Carril para bicicletas con espacio de amortiguación, protegido por jardineras y estacionamiento.



Carril para bicicletas con espacio de amortiguación, protegido por bolardos y estacionamiento.



3.5. Herramientas adicionales de implementación

Las Vegas reducirá costos incorporando cambios en los próximos proyectos de mantenimiento vial. La ciudad también brindará a los residentes la posibilidad de generar cambios mediante proyectos a pequeña escala y bajo costo.

Proyectos estratégicos

3.5.1. Incorporar mejoras en el diseño de calles dentro de los proyectos de mantenimiento vial

A Preparar un conjunto de secciones transversales típicas y especificaciones de diseño para calles locales orientadas a peatones y ciclistas, vías secundarias y vías principales. Las especificaciones deben alinearse con todas las políticas establecidas en este plan.

B Coordinar con las agencias correspondientes para definir un cronograma de próximos trabajos viales.

C Identificar proyectos que cumplan con los criterios de la Tabla 3.5.1 y garantizar que la vía sea reconstruida conforme a las nuevas especificaciones

Tabla 3.5.1. Criterios de inversión para proyectos estratégicos

Priorizar el rediseño

Vías principales y secundarias: Vías principales y secundarias:

- Una ruta de transporte público de alta capacidad planificada o existente (incluyendo Sahara Ave. y Charleston Blvd.)
- La red de calles con alto índice de siniestralidad

Vías locales: Cualquier calle dentro de la red mínima o que conecte con un área de reurbanización catalizadora (en un radio de un cuarto de milla) (ver capítulo 6)

Implementar el rediseño si es viable

Todas las vías locales

Urbanismo táctico

El urbanismo táctico se basa en intervenciones temporales y de bajo costo para mejorar la seguridad, comodidad y habitabilidad de las calles. Por ejemplo, las jardineras y las plataformas de madera pueden ser muy efectivas para reducir la velocidad del tráfico.

Uno de los principales objetivos del urbanismo táctico es involucrar a los residentes en el diseño de calles. Estas intervenciones económicas ofrecen diversos beneficios:

- **Alcance:** Es más viable mejorar la seguridad en las calles y optimizar las paradas de transporte público en Charleston si Las Vegas aprovecha soluciones de bajo costo.
- **Experimentación:** Las intervenciones temporales permiten a la ciudad probar el impacto de un nuevo diseño en la seguridad, las velocidades de tráfico y otros objetivos.
- **Iniciativa comunitaria:** El urbanismo táctico invita a la comunidad a identificar las mejoras de seguridad y participar en su implementación, impulsando cambios rápidos sin esperar grandes inversiones.

Los proyectos de urbanismo táctico pueden desarrollarse de dos maneras:

- **Proyectos liderados por la ciudad,** donde la administración identifica sitios prioritarios y aplica estas soluciones (ver política 3.5.3).
- **Proyectos liderados por la comunidad,** en los que los residentes determinan los sitios prioritarios y pueden liderar tanto el diseño como la implementación en colaboración con la ciudad (ver política 3.5.4).



■ La ciudad de San Marcos, TX, trabajó con sus residentes para reimaginar el centro usando medidas de urbanismo táctico, como maceteros, para transformar espacio poco utilizado de la carretera en micro parques, (Congreso para el Nuevo Urbanismo y la Ciudad de San Marcos / Flickr)

■ Murales y bolardos pintados buscan reducir la velocidad del tráfico y mejorar la seguridad vial en Washington DC. (BeyondDC / Flickr)

3.5.2. Establecer directrices para el urbanismo táctico

A Redactar directrices puede ayudar a clarificar qué tipo de intervenciones son apropiadas, las limitaciones sobre los cambios que pueden realizarse y el proceso para proponer un proyecto.

Cuando los miembros de la comunidad deseen participar en la implementación de proyectos — por ejemplo, pintando la calle — las directrices también deben especificar el equipo de seguridad necesario y los procedimientos adecuados.



■ Proyecto de urbanismo táctico impulsado por la comunidad y liderado por la ciudad para pintar ampliaciones de acera y mejorar la seguridad vial con murales coloridos diseñados por la comunidad en New Westminster. (Jared Korb / Happy Cities)

3.5.3. Establecer un proceso de urbanismo táctico liderado por la ciudad

Los procesos tradicionales de diseño de calles suelen requerir múltiples rondas de planificación, consultas y análisis debido a que generan infraestructura costosa y de largo plazo. En contraste, el urbanismo táctico permite intervenciones temporales y de bajo costo, fáciles de eliminar, ajustar o reemplazar. Por ello, es recomendable adoptar un proceso de toma de decisiones ágil y económico para este tipo de proyectos, ya que modificar o retirar intervenciones no resulta costoso. El siguiente proceso busca maximizar la velocidad y la experimentación.

A **Crear un fondo dedicado:** Las Vegas podrá mejorar más calles rápidamente si asigna una parte de su presupuesto vial y de transporte público para proyectos de urbanismo táctico.

B **Identificar proyectos prioritarios:** Basarse en las prioridades indicadas en la Tabla 3.5.1.

C **Consultar a los residentes:** Invitar a la comunidad local a proponer ideas y sugerencias de diseño, enfocándose en materiales de bajo costo y soluciones temporales.

D **Realizar la intervención:** Si el proyecto implica pintar calles u otras mejoras seguras, invitar a los residentes a participar como voluntarios en la implementación.

3.5.4. Establecer un proceso de urbanismo táctico liderado por la comunidad

Si una comunidad considera que es necesario mejorar una calle local y está dispuesta a contribuir con el trabajo necesario para diseñar y realizar esos cambios, Las Vegas debe esforzarse en apoyar estos esfuerzos. Las iniciativas lideradas por la comunidad pueden fortalecer los lazos sociales y mejorar la capacidad local para impulsar mejoras en su entorno.

A **Crear un fondo dedicado:** Este puede ser el mismo fondo utilizado para los proyectos liderados por la ciudad.

B **Facilitar la iniciativa comunitaria:** Las Vegas debe establecer un proceso para que los residentes puedan solicitar un permiso para realizar un conjunto de intervenciones tácticas en calles específicas. Si hay más solicitudes que fondos disponibles, se deben usar los criterios de la Tabla 3.5.1 para seleccionar los proyectos. Alternativamente, los proyectos deben ser aprobados si las comunidades consiguen fuentes de financiamiento independientes o los materiales necesarios.

C **Fomentar el diseño comunitario:** Se debe incentivar a los residentes a crear sus propios diseños, asegurando que cumplan con los requisitos establecidos en las directrices (ver política 3.5.2).

D **Identificar una organización líder:** Si los miembros de la comunidad desean participar en la realización del proyecto, es fundamental contar con una organización registrada, como una entidad sin fines de lucro o una asociación benéfica, que lidere el esfuerzo y se encargue de cumplir con los requisitos de seguridad.



4

Espacios públicos

4. Espacios públicos

Proveer parques a una distancia de diez minutos a pie de todos los hogares e invertir en una nueva instalación comunitaria.

Charleston cuenta con un número limitado de espacios públicos, tanto interiores como exteriores. El Plan Maestro de Las Vegas 2050 tiene como objetivo crear 494 acres de terreno para parques en Charleston, una diferencia significativa respecto a los actuales 160.

Este capítulo identifica estrategias para aumentar el número de parques e instalaciones cívicas en Charleston, proporcionando espacios públicos donde las personas puedan reunirse, jugar y mantenerse frescas durante los días calurosos.

4.1. Parques y espacios públicos

Todos los residentes vivirán a una distancia de no más de 10 minutos a pie de parques y espacios públicos que satisfagan sus necesidades de socialización, ejercicio y recreación.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Cercanos: Reducir la distancia promedio entre todas las viviendas y los espacios públicos a un recorrido de 10 minutos a pie (media milla).

Con sombra: Proporcionar abundante sombra en los parques mediante toldos, árboles y otros elementos.

Frescos: Instalar fuentes de agua potable, áreas de juego con agua y otras comodidades para refrescarse.

Atractivos: Ofrecer una amplia variedad de actividades y razones para visitar los espacios públicos, fomentando la vitalidad, la seguridad y la conexión social.

Seguros: Diseñar los parques con criterios de seguridad, asegurando la presencia constante de personas en o cerca del espacio durante todo el día y proporcionando iluminación adecuada por la noche.

89%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

Lo que escuchamos

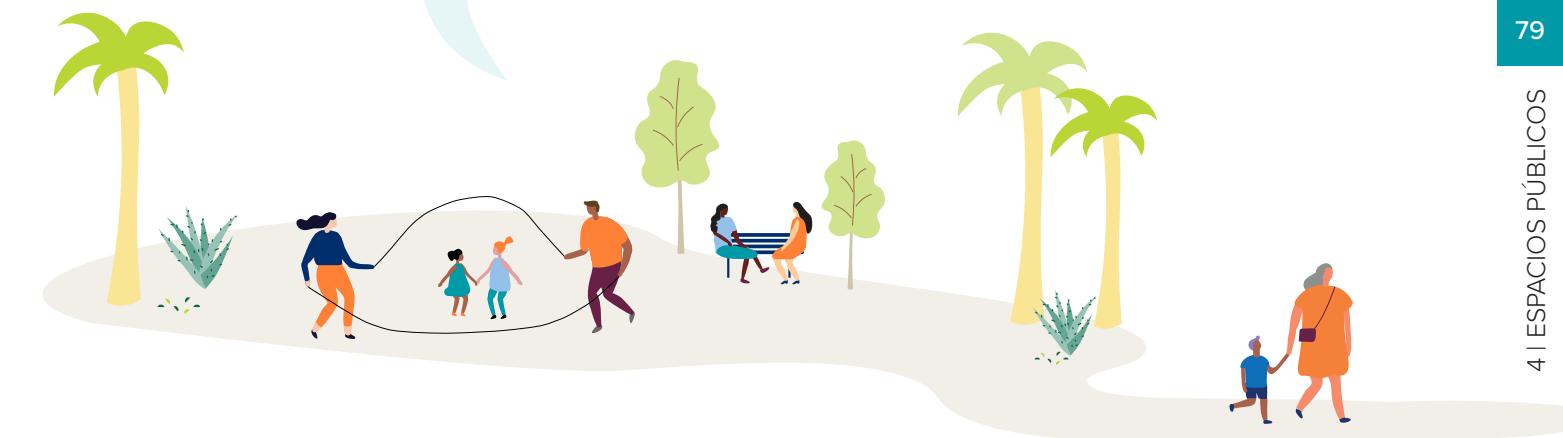
En todas las actividades de participación, los participantes expresaron la necesidad de más parques, árboles y espacios con sombra en Charleston. Además, muchos compartieron su interés en contar con una nueva instalación cívica cubierta donde los residentes puedan pasar tiempo, especialmente en los días de calor.

El 41% de los encuestados manifestó la necesidad de más espacios artísticos y culturales en su vecindario.

El 37% de los encuestados manifestó la necesidad de más centros comunitarios de recreación en su vecindario.

El 38% de los encuestados manifestó la necesidad de más parques y áreas de juego en su vecindario.

El 57% de los encuestados expresó la necesidad de tener más árboles en el vecindario



Desafíos y oportunidades clave

Solo 27% de los terrenos residenciales en Charleston están a menos de cinco minutos a pie de un parque.

Otro 69% está a una distancia de hasta 10 minutos a pie (aproximadamente media milla). Sin embargo, el tiempo real de caminata suele ser mayor, ya que muchas calles no ofrecen rutas peatonales directas.

Charleston cuenta con solo 10 parques públicos para más de 75,000 residentes.

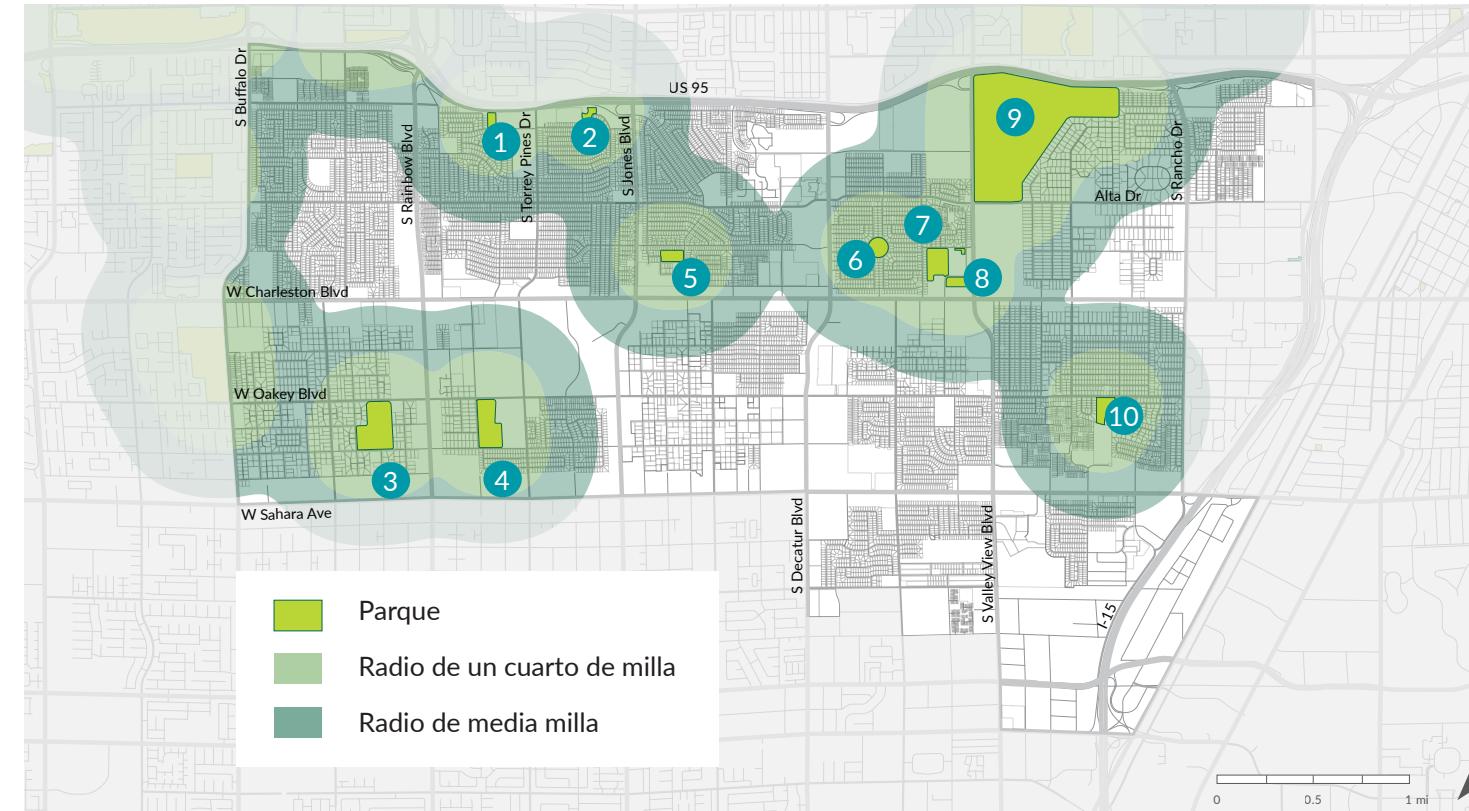
Las zonas sin parques se encuentran en algunos de los vecindarios de menores ingresos en Charleston. (Para un desglose detallado, consulte el capítulo 2).

Charleston puede beneficiarse de un nuevo parque grande.

El Imagine Las Vegas Parks Plan recomienda la construcción de un parque principal adicional o un espacio abierto dentro del área de planificación de Charleston (acción 1.4). Las Vegas debería monitorear oportunidades para adquirir terrenos y crear espacios verdes en zonas con acceso limitado a parques.

Los espacios verdes ayudan a refrescar las calles de la ciudad.

Los parques y los árboles tienen un efecto de enfriamiento significativo. El [Southern Nevada Heat Mapping Project](#) suggests that areas of Charleston with parkindica que las áreas de Charleston con parques pueden ser hasta seis grados más frescas que aquellas sin parques.



■ Mapa de parques en Charleston con un radio de un cuarto de milla y medio milla.

Charleston cuenta con 10 parques públicos.



■ Parque Charleston Neighborhood Preservation Park



■ Parque Mirabelli



■ Parque Rainbow Family



■ Parque Firefighters Memorial



■ Parque Gary Dexter



■ Parque Essex/West Charleston Lions



■ Parque Cragin-Hinson



■ Parque Rotary



■ Springs Preserve (Kenraiz Krzysztof Ziarnek / Wikimedia Commons)



■ Parque Bob Baskin

Salvo que se indique lo contrario, las fotos son de la Ciudad de Las Vegas.

4.1.1. Diseñar parques y espacios públicos atractivos y seguros

Los parques deben ofrecer una amplia variedad de actividades para atraer a muchas personas y contribuir a un entorno público más seguro y acogedor. Diversas soluciones de diseño pueden mejorar la experiencia y la seguridad en los parques.

A Actividades: Incluir cinco o más opciones de entretenimiento en el espacio, como áreas de descanso, juegos infantiles, juegos de agua y más.

B Acceso desde la calle: Asegurar que los espacios públicos tengan al menos un lado con acceso y fachada hacia una calle pública.

C Vigilancia pasiva: Crear conexiones visuales con las principales rutas peatonales y con las viviendas y negocios cercanos para mejorar la seguridad.

D Entorno activo: Rodear los espacios públicos con áreas llenas de vida y actividad.

Los entornos activos incluyen edificios que generan interacción social en la calle, como aquellos con puertas, porches, terrazas, escaparates, grandes ventanas, jardines o patios.

E Asientos sociales: Ubicar bancas u otros asientos a una distancia de 4 a 12 pies entre sí para facilitar la interacción social.

Inclinárlas ligeramente para que quienes se sienten no queden frente a frente y, cuando sea posible, ofrecer sillas móviles para que los usuarios ajusten la disposición según sus necesidades.

F Sombra: Incorporar árboles resistentes a la sequía, toldos, sombrillas y velas de sombra para proteger áreas de descanso y actividades al aire libre.

G Vegetación: Incluir una combinación de árboles, arbustos y otras plantas resistentes a la sequía para mejorar la estética, proporcionar sombra y reducir el calor del entorno.

H Color: Desarrollar una identidad visual clara para los parques mediante el uso de color, arte e imágenes que faciliten la orientación y refuerzen el sentido de pertenencia.

I Accesibilidad: Garantizar caminos amplios y lisos, así como mobiliario y equipamiento de juego accesible para todas las personas..

J Mantenimiento: Realizar mantenimiento periódico para asegurar la seguridad y la limpieza del espacio.



■ Fuente y papelera en el parque Mirabelli. (Happy Cities)

- A continuación: Representación conceptual de un posible rediseño de un parque en Charleston, que ilustra diversas políticas bajo la sección 4.1.



Representación conceptual del parque



4.1.2. Crear parques y espacios públicos como parte del desarrollo urbano

El Plan Imagine Las Vegas Parks 2023 propone exigir la incorporación de “espacios públicos abiertos como parques y plazas [...] dentro de los procesos de aprobación para proyectos urbanos.” En Charleston, los nuevos desarrollos a lo largo de las vías principales (sección 5.1) representan una oportunidad para la creación de más espacios verdes.

- A** Actualizar los códigos de urbanismo y las ordenanzas de parcelación para exigir que las grandes promociones de nueva construcción incluyan plazas públicas o espacios verdes con sombra, vegetación y árboles.
- B** Realizar ajustes necesarios en las guías de diseño para permitir la incorporación de espacios públicos en patios interiores dentro de los desarrollos urbanos.



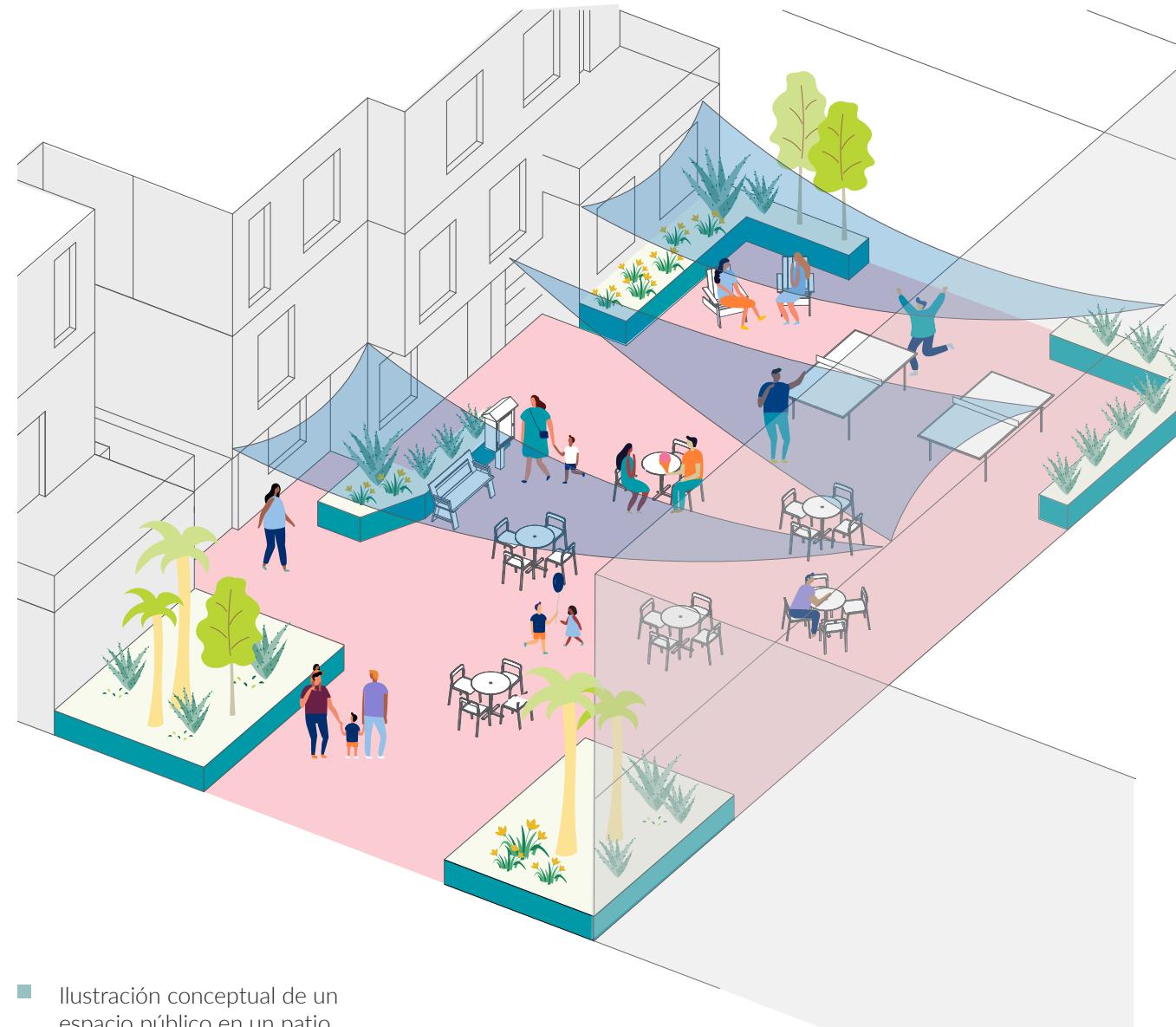
■ Concepto de un espacio peatonal público como parte de un nuevo desarrollo de uso mixto de seis pisos en Port Moody, BC. (Placemaker Communities).

4.1.3. Adquirir terreno para un nuevo parque en Charleston

- A** Planificar un parque de gran tamaño en una zona de Charleston que tenga poca oferta de espacios verdes (ver página 80).
- B** Monitorear oportunidades para adquirir terrenos, como aquellos declarados excedentes por empresas de servicios públicos u otros niveles de gobierno.
- C** Explorar la creación de un fondo de adquisición de parques y estrategias de financiamiento, como un impuesto por área o un impuesto basado en la captura del valor del suelo (ver política 5.3.4).
- D** Considerar la posibilidad de intercambiar terrenos municipales por propiedades ubicadas en zonas estratégicas para el desarrollo de un nuevo parque.



■ El paisajismo desértico de Springs Preserve proporciona sombra y contribuye a la reducción del efecto de isla de calor urbano en Charleston. (MotelGeorge / Wikimedia Commons)



■ Ilustración conceptual de un espacio público en un patio interior, como parte de un nuevo desarrollo multifamiliar.

4.1.4. Crear microparques

La creación de parques pequeños y más frecuentes ayudará a mejorar el acceso a espacios verdes en Charleston con un costo relativamente bajo. Un microparque (de un cuarto de acre o menos) puede albergar un área de juegos infantiles o servir como un espacio para sentarse y reunirse con amigos.

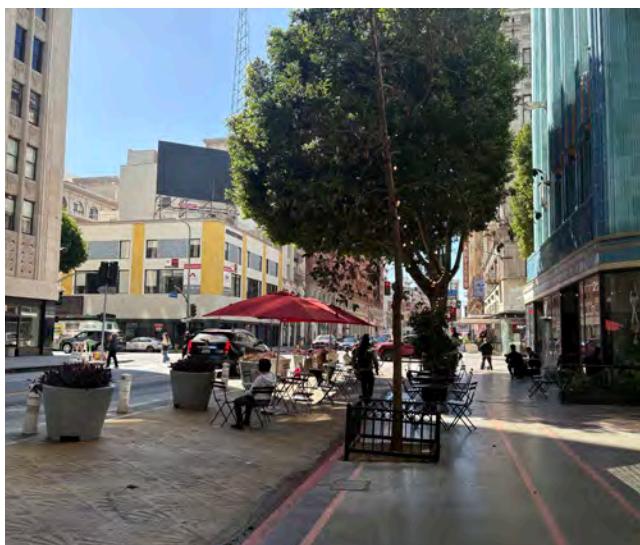
- A** Explorar oportunidades para convertir terrenos infrutilizados o vacantes en microparques, incluyendo:

- **Terrenos gubernamentales:** Identificar segmentos infrutilizados.
- **Terrenos vacantes:** Adquirir terrenos desocupados o lotes con viviendas abandonadas.
- **Espacios viales subutilizados:** A medida que se rediseñan las calles, especialmente cuando se reducen los anchos de los carriles (secciones 3.2 y 3.3), aprovechar el derecho de vía (ROW) subutilizado para crear microparques.

- B** Intentar ofrecer que cada vivienda tenga acceso a un microparque o una plaza a no más de cinco minutos a pie (un cuarto de milla).

- C** Actualizar la *Complete Streets Standards Policy 19.04.390* para fomentar y facilitar la creación de pequeños espacios verdes en calles residenciales.

- D** Diseñar los microparques para que incluyan árboles, sombra, mobiliario urbano y preferiblemente elementos lúdicos o recreativos.



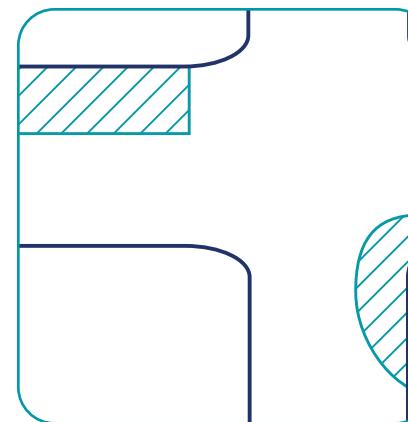
- Los Ángeles ha transformado carriles y espacios viales subutilizados en microparques y plazas en el centro de la ciudad. (Happy Cities).



- Microparque en Derbyshire. (Julian Walker / Flickr)

Alineación con planes locales

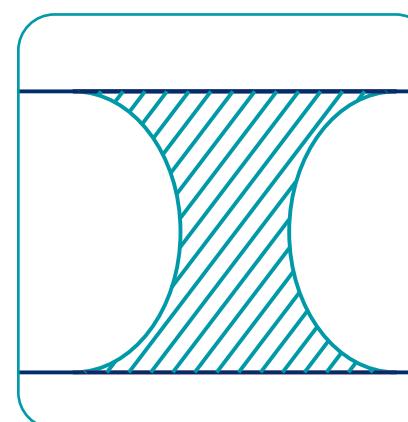
- *Las Vegas 2050 Master Plan Infill Park Strategies*, City of Las Vegas, section III.D
- *Complete Streets Design Guidelines for Livable Communities*, RTC of Southern Nevada, section 19.04.390



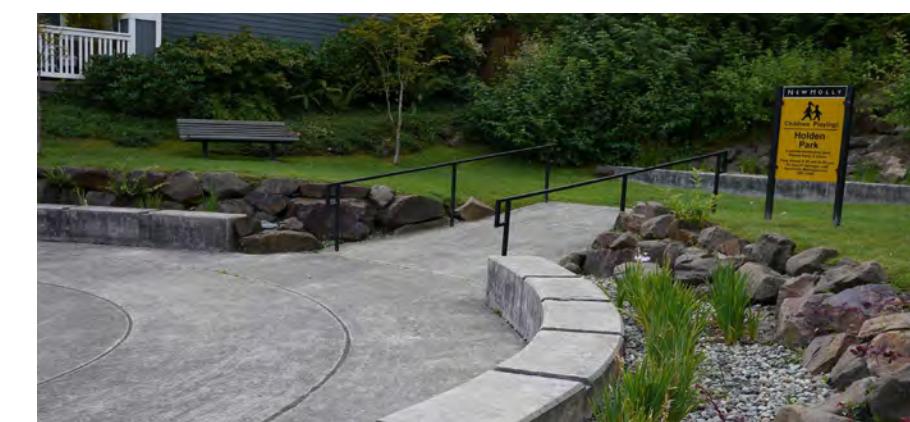
Ejemplo de microparque: Espacio vial subutilizado



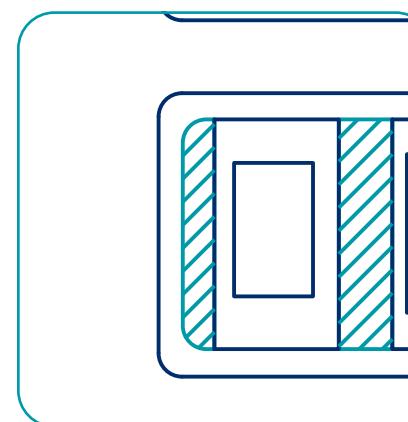
- El proyecto Corbett Porch Patio en Tucson aprovechó el espacio vial sin uso para crear áreas destinadas a las personas. (Living Streets Alliance).



Ejemplo de microparque: Espacio subutilizado entre calles sin salida



- Los cierres y finales de calles crean oportunidades para desarrollar microparques sencillos. (Rob Ketcherside / Flickr)



Ejemplo de microparque: Espacio subutilizado en lotes



- La Plaza en Main y E14th en Vancouver funciona como un microparque. (Vancouver Public Space Network / Flickr).

4.1.5. Buscar financiamiento para expandir el programa de plantación de árboles en Las Vegas

Los árboles pueden ayudar a reducir la temperatura en las calles. Según la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. (U.S. EPA), la cobertura arbórea puede disminuir el efecto de isla de calor urbano entre 2°F y 9°F.

- A** Establecer una meta para reducir el efecto de isla de calor urbano en Charleston en 5°F para 2050, logrando este objetivo mediante la plantación de más árboles en corredores urbanos, calles locales, parques y espacios públicos.
- B** Incorporar la plantación de árboles en el proceso de modificación de calles (secciones 3.2 y 3.3).
- C** Priorizar la plantación de árboles en las calles dentro de la red peatonal principal (política 3.3.4) y la red de movilidad en bicicleta (política 3.4.1).
- D** Identificar áreas generales que requieren prioridad para aumentar la cobertura arbórea, incluyendo:
 - Zonas con baja cobertura de árboles en comparación con el resto de Charleston.
 - Zonas con temperaturas urbanas elevadas.
 - Zonas con alta concentración de hogares de bajos ingresos.
 - Zonas con alta concentración de adultos mayores (65+) y personas con discapacidad.
 - Zonas con alta concentración de personas que no poseen ni utilizan un automóvil.

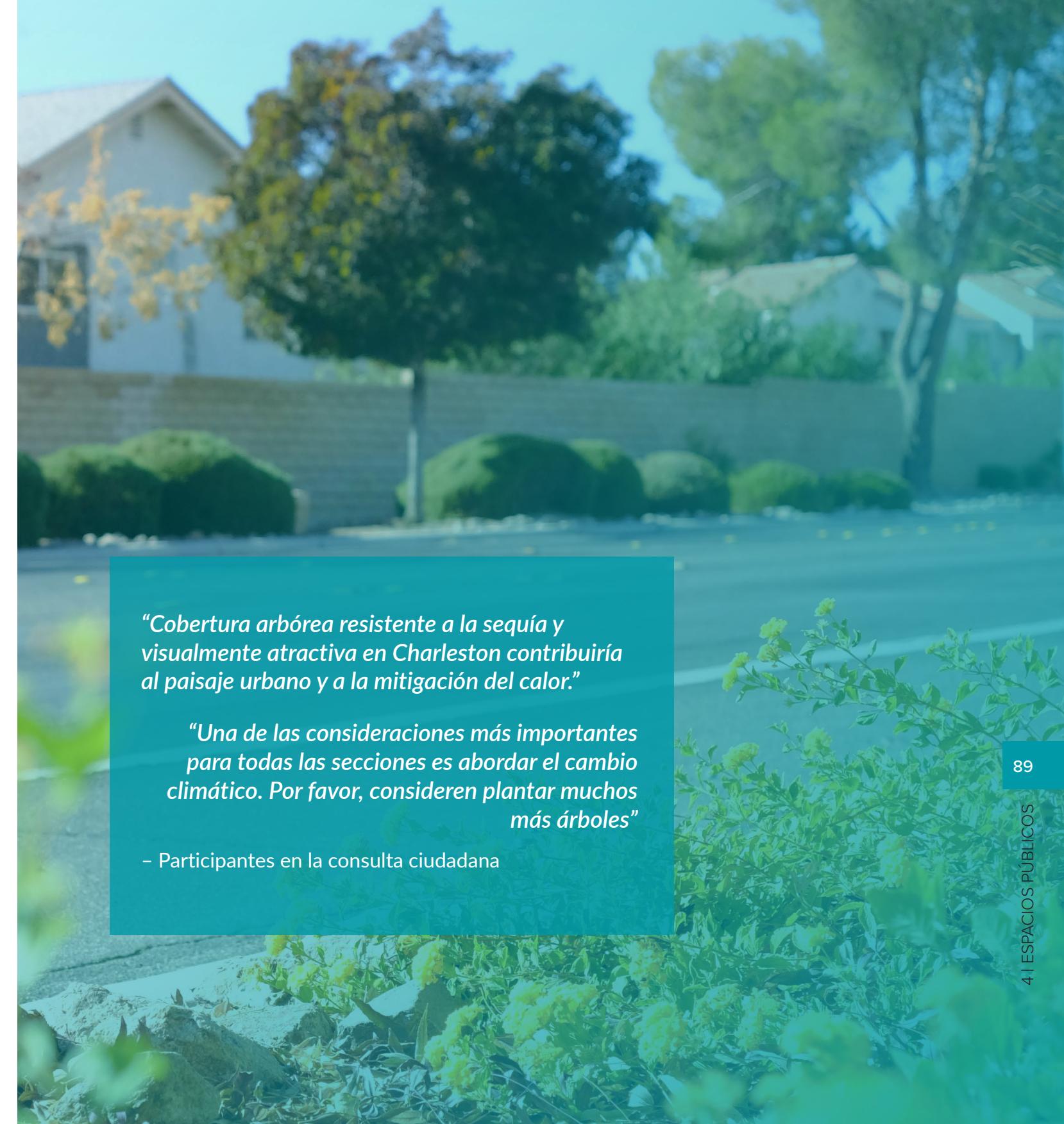


Los árboles con hojas proveen sombra en las aceras del Arts District, Las Vegas. (Happy Cities)

Alineación con planes locales

- La ciudad de Las Vegas tiene un programa anual de plantación de árboles con el objetivo de plantar 60.000 árboles para el 2050.

1. US EPA (2017) Usar árboles y vegetación para reducir las islas de calor. https://19january2017snapshot.epa.gov/heat-islands/using-trees-and-vegetation-reduce-heat-islands_.html (link en inglés)



4.2. Servicios cívicos

Los residentes de Charleston disfrutarán de instalaciones interiores que satisfagan sus necesidades de cultura, entretenimiento, ejercicio y conexión social.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Alivio del calor: Proporcionar espacios públicos interiores frescos donde los residentes puedan pasar tiempo en días calurosos y/o durante eventos de calor extremo.

Lugares para hacer ejercicio: Ofrecer destinos para deportes bajo techo, actividades físicas y recreativas.

Espacios para reunirse: Crear lugares de encuentro para eventos sociales y espacios de presentación artística.

Ubicación estratégica: Situar estas instalaciones en zonas que contribuyan al desarrollo urbano.

Diseño amigable para las personas: Diseñar el exterior de cada edificio cívico para generar un entorno público de alta calidad, tan cómodo e invitador como el interior.

88%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

Contexto

Charleston cuenta con solo tres instalaciones cívicas de propiedad municipal.

El Centro Comunitario Mirabelli, el centro de Artes Charleston Heights y la biblioteca West Charleston son las únicas instalaciones comunitarias de propiedad pública en la ciudad.

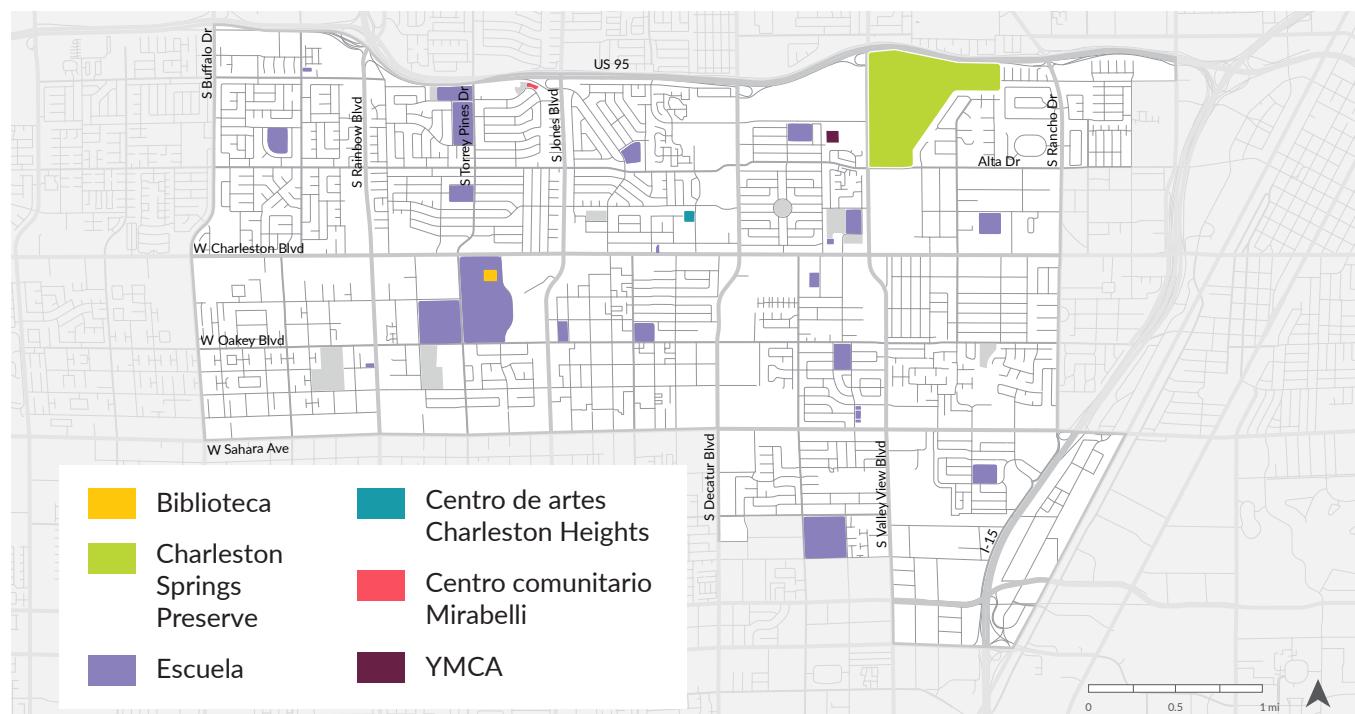
Los espacios comunitarios fomentan el sentido de pertenencia, contribuyen a la salud y proporcionan lugares de reunión.

Las instalaciones cívicas ofrecen oportunidades para la interacción social, fortaleciendo el tejido comunitario. Existe la necesidad de desarrollar más instalaciones cívicas interiores, donde los miembros de la comunidad puedan reunirse y pasar tiempo, especialmente en períodos de calor extremo.

Lo que escuchamos

Los habitantes de Charleston manifestaron su interés en contar con más espacios interiores familiares donde puedan refugiarse en días calurosos. Propusieron la creación de un centro recreativo multiusos para todas las edades o una instalación artística accesible. Esta infraestructura debería ser gratuita y permitir el acceso sin necesidad de inscripción previa en eventos o programas específicos. Propuestas para un nuevo espacio comunitario:

- Pista cubierta para ejercicio
- Parque y área de juegos interiores
- Canchas deportivas, incluyendo espacios para pickleball
- Puestos de comida
- Actividades para jóvenes de diversas edades, desde bebés y niños pequeños hasta adolescentes



Mapa de las principales instalaciones y espacios cívicos, incluyendo escuelas, en Charleston.

“Me gusta que Charleston es céntrico y tiene bastantes instalaciones cerca: gimnasios, parques, centros comunitarios, el campus universitario del CNS, tiendas, Springs Preserve.”

“Existe la necesidad para que la gente se reúna además de ir a un restaurante. Los niños necesitan un lugar también como el centro comunitario.”

– Participantes en la consulta ciudadana



Policies: Servicios cívicos

4.2.1. Construir una nueva instalación cívica

- A** Como mínimo, se debe planificar la construcción de un nuevo edificio de uso cívico con acceso público en Charleston, como un centro comunitario.
- B** Situar la nueva instalación dentro de una zona de reurbanización catalizadora (ver capítulo 6) para maximizar su impacto y valor.
- C** Considerar incluir un parque o área de juegos interiores, con espacios verdes interiores y zonas para que las personas se reúnan, jueguen y se relajen.
- D** Garantizar que el edificio ofrezca espacios de acceso libre, donde los visitantes puedan permanecer sin necesidad de reservar con anticipación ni inscribirse en programas específicos.
- E** Explorar fuentes de financiamiento externo y/o considerar la aplicación de un impuesto para la mejora del área (política 5.3.4).



Un banco con sombra, una entrada cubierta y un área de juegos fuera del Centro Comunitario Mirabelli contribuyen a la activación del espacio público. (Happy Cities)

4.2.2. Diseñar edificios amigables para las personas

- A** Aplicar las mejores prácticas de diseño urbano centrado en las personas (política 5.1.2) para fomentar un entorno público activo y atractivo. Desarrollar directrices de diseño urbano más detalladas para Charleston, según sea necesario.
- B** Ubicar estratégicamente el edificio para enmarcar visualmente calles y espacios públicos y minimizar la vista de elementos menos deseables como aparcamientos o terrenos vacantes.
- C** Orientar las entradas hacia calles cercanas y espacios públicos para fortalecer la vida urbana, asegurando también la provisión de sombra en los accesos.
- D** Utilizar una arquitectura distintiva y memorable para aportar identidad visual al área y fortalecer el orgullo local y el sentido de comunidad.





5 Vivienda y desarrollo

5. Vivienda y desarrollo

Ofrecer opciones de vivienda diversas para todas las edades y niveles de ingreso, a través de desarrollos de uso mixto orientados al transporte público en las vías principales y un crecimiento moderado en los vecindarios.

Este capítulo presenta pautas para el desarrollo en dos zonas distintas: a lo largo de las vías principales (como los bulevares Charleston y Decatur), y dentro de los vecindarios (incluyendo calles locales y vías secundarias). En ambas zonas, el plan busca fomentar viviendas atractivas y de alta calidad que reflejen las aspiraciones de los residentes en cuanto a la identidad y oportunidades de sus comunidades.



Contexto

Crecimiento proyectado y desarrollo urbano en Charleston.

Se estima que Charleston sumará más de 25,000 nuevos residentes para el año 2050. El Plan Maestro Las Vegas 2050 establece como meta la construcción de más de 10,000 hogares, lo que representa un incremento del 38% en la población y un aumento del 35% en el número total de hogares.

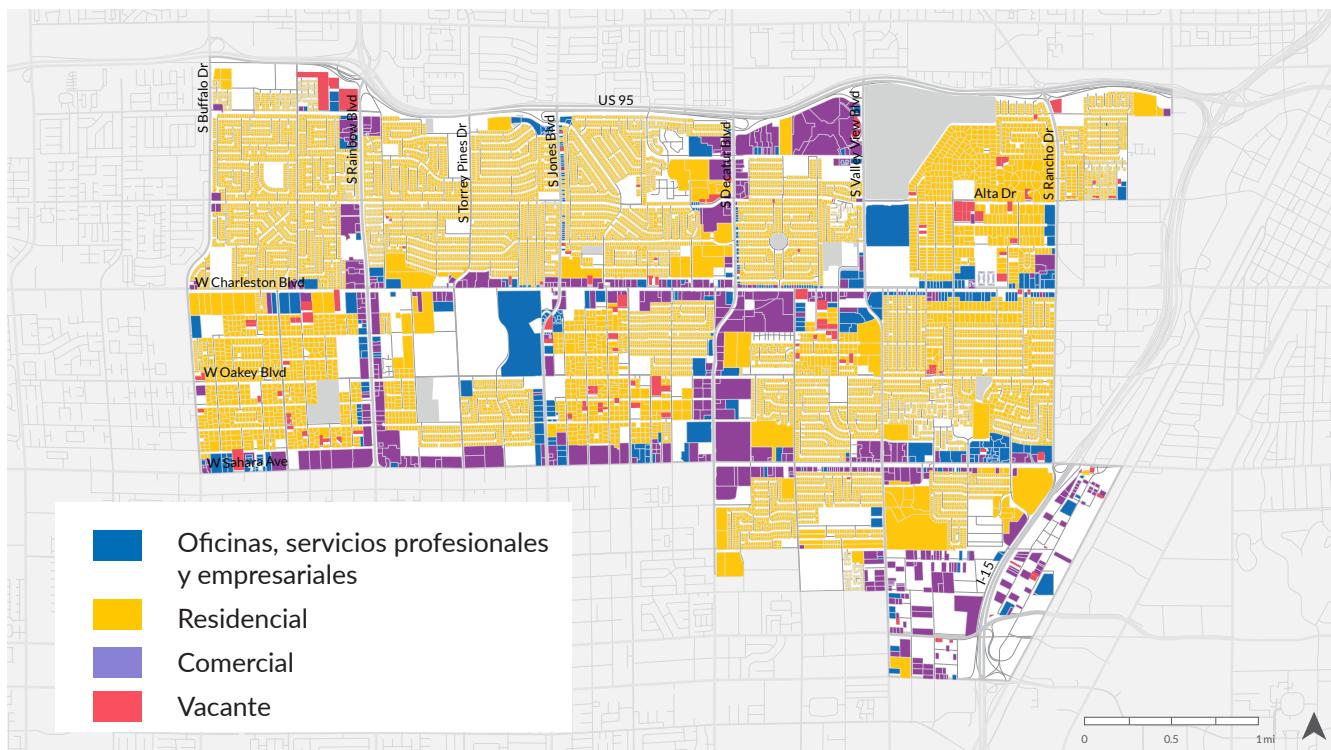
Terrenos subdesarrollados y vacantes son una oportunidad para nuevos hogares.

Los terrenos subdesarrollados y vacantes presentan desafíos para la seguridad y vitalidad urbana, pero también ofrecen oportunidades para la construcción de nuevos hogares y el fortalecimiento del entorno

comunitario. El Plan Maestro Las Vegas 2050 establece como objetivo transformar propiedades infrautilizadas en espacios dinámicos, caminables y de uso mixto.

La combinación de diferentes usos del suelo puede impulsar vecindarios caminables y activos.

Sin embargo, muy pocas áreas de Charleston integran vivienda con espacios comerciales u oficinas. En general, las zonas comerciales y de oficinas están concentradas en las vías principales, mientras que los vecindarios entre estas vías son casi exclusivamente residenciales. Esta separación de usos del suelo dificulta que los residentes caminen o se desplacen para satisfacer sus necesidades diarias, como ir a una tienda de alimentos.



Este mapa muestra los terrenos vacantes y los usos actuales del suelo en Charleston, incluyendo zonas residenciales, comerciales y de oficinas. Las áreas en blanco representan espacios públicos y escuelas.

Los residentes de Charleston necesitan más opciones de vivienda

Las viviendas unifamiliares son la forma residencial más común en Charleston. Sin embargo, hay pocas opciones habitacionales para quienes no requieren o no pueden costear una casa independiente, como jóvenes, adultos mayores y residentes de bajos ingresos. La escasez de viviendas asequibles también afecta a los empleadores, quienes pueden enfrentar dificultades para cubrir vacantes o atraer trabajadores a la zona.

95%

de los terrenos residenciales en Charleston son viviendas unifamiliares

5%

de los terrenos residenciales en Charleston son multifamiliares, incluyendo casas adosadas, cuádruplex y edificios de apartamentos de poca altura.

43%

de los encuestados identificaron “escasez de opciones de vivienda” como un desafío.

Lo que escuchamos

Durante el proceso de participación, muchos residentes expresaron la necesidad de contar con una mayor variedad de opciones de vivienda, incluyendo hogares más asequibles.

Entre las preocupaciones más comunes se identificaron:

- La necesidad de una mayor diversidad de viviendas con distintos rangos de precios
- La falta de viviendas iniciales para jóvenes
- Los altos costos de vivienda, tanto para alquiler como para compra
- La insuficiencia de viviendas accesibles o residencias de cuidado para adultos mayores y personas de la tercera edad
- La necesidad de más viviendas de apoyo, con servicios adicionales para quienes están en transición hacia una vivienda estable

Los residentes expresaron diferencias claras en cuanto al crecimiento y desarrollo de la vivienda en los vecindarios locales frente a las vías principales:

- **En los vecindarios locales:** Se prefiere un cambio gradual, con más opciones de vivienda de baja densidad, evitando desarrollos de alta densidad.
- **A lo largo de las vías principales:** Se favorece un desarrollo de mayor densidad y alta calidad para satisfacer las necesidades de vivienda, fortalecer los negocios y fomentar el uso del transporte público.

Las políticas del capítulo 5 están diseñadas para reflejar estas aspiraciones.

5.1. Desarrollo en vías principales

Las inversiones en transporte público impulsarán desarrollos de alta calidad que generarán espacios comerciales dinámicos y accesibles en Charleston, además de reducir el impacto del tráfico causado por nuevos proyectos urbanos.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Definir los límites de la calle: Mantener una línea coherente de edificios que estructuren el espacio urbano.

Crear fachadas atractivas y activas: Fomentar la vida urbana incorporando negocios, puertas, ventanas y otros elementos en la acera.

Reducir espacios vacíos: Minimizar muros sin ventanas, estacionamientos y áreas sin uso a lo largo de la calle.

Desarrollo orientado al transporte público: Incentivar proyectos compactos, de uso mixto y con acceso eficiente al transporte, para satisfacer las necesidades de vivienda, impulsar el comercio local y fomentar la movilidad sostenible.

75%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

Oportunidades clave

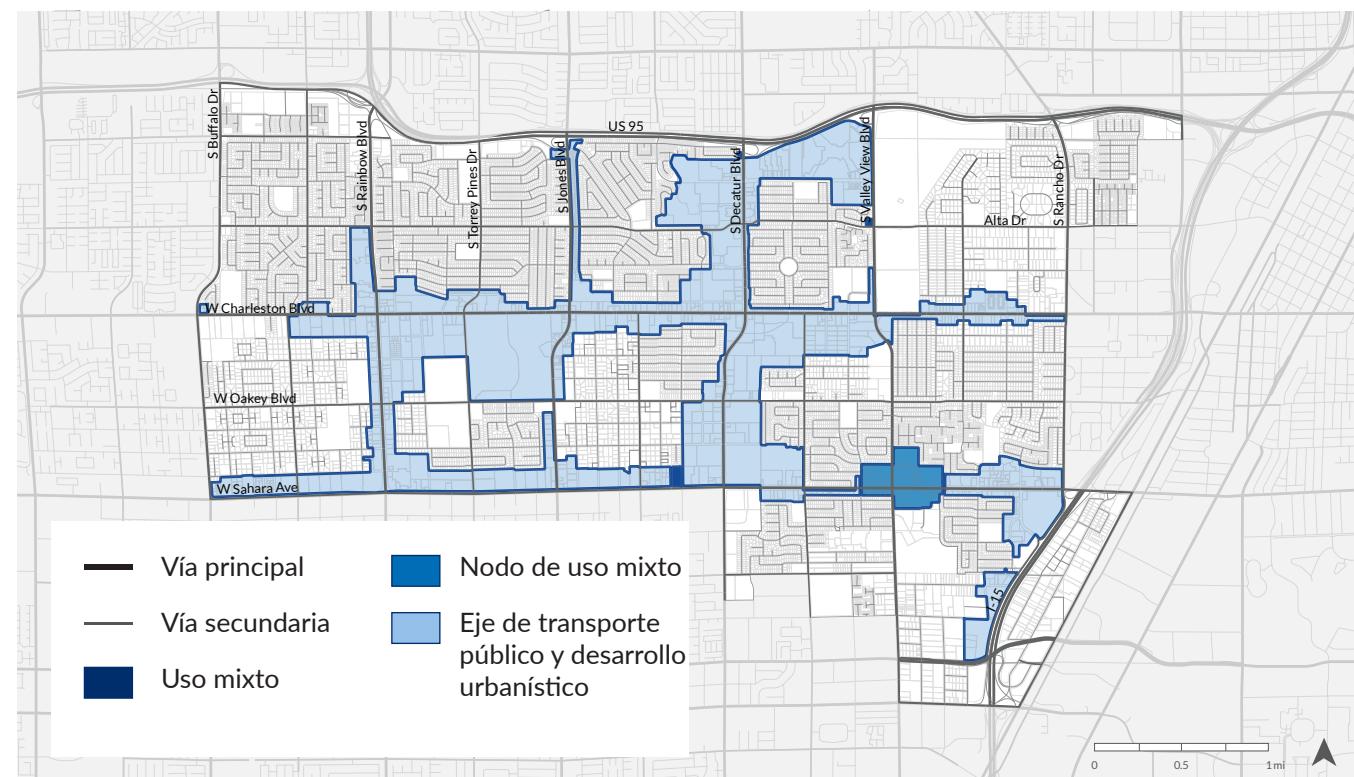
El Plan Maestro Las Vegas 2050 identifica zonas para desarrollo de uso mixto y orientado al transporte público a lo largo de las vías principales de Charleston.

Los nuevos desarrollos orientados al transporte público ofrecen oportunidades para construir más viviendas y optimizar el uso de las nuevas inversiones en transporte, incluyendo la propuesta de RTC para añadir transporte público de alta capacidad a lo largo de Charleston Blvd.

¿Qué es el desarrollo orientado al transporte público?

El desarrollo orientado al transporte público (TOD, por sus siglas en inglés) consiste en construir edificios de mediana o gran altura cerca de infraestructuras de transporte, donde las personas puedan vivir, trabajar y hacer compras en un mismo lugar. Al ubicar viviendas, oficinas y comercios junto al transporte público, más gente puede caminar, andar en bicicleta o usar el transporte público, en lugar de depender del automóvil, lo que reduce el tráfico y los costos. Los elementos clave del desarrollo orientado al transporte público incluyen:

- Densidad suficiente para sostener el sistema de transporte y generar empleo.
- Edificios orientados a la calle, con negocios y servicios en la planta baja.
- Estacionamiento oculto bajo tierra o detrás de los edificios, evitando grandes áreas de aparcamiento visibles.
- Arquitectura atractiva y funcional, que contribuye a crear calles activas y acogedoras para las personas.



■ Mapa de áreas identificadas para desarrollo de uso mixto y transporte público en el Plan Maestro Las Vegas 2050.

5.1.1. Enfocar el nuevo desarrollo en las vías principales

Consulta la sección 3.2 para obtener más información sobre el diseño urbano en vías principales.

A Identificar una Zona de Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público para el área de Charleston, cumpliendo con las zonas TOD y de uso mixto establecidas en el Plan Maestro Las Vegas 2050 p. 2-13). En estas áreas, el código de zonificación deberá:

- Permitir una variedad de tipologías de vivienda de altura media, incluyendo edificios de apartamentos, viviendas en torno a patios y otros formatos compactos de desarrollo.
- Permitir usos mixtos, incluyendo comercio, vivienda, oficinas, parques

y equipamientos urbanos como escuelas, hospitales y universidades.

- Requerir la inclusión de un espacio verde, una plaza o un patio de acceso público (ver política 4.1.2).
- Fomentar la presencia de comercios en la planta baja para activar el entorno urbano.
- Excluir usos con alta dependencia de automóviles, como concesionarios de autos, establecimientos con servicio desde el auto y estaciones de gasolina.
- Reducir o eliminar los requisitos mínimos de estacionamiento, permitiendo mayor flexibilidad en la oferta de espacios según las condiciones del mercado.



■ Oakland Transit Village es un ejemplo de desarrollo orientado al transporte público. (Eric Fredericks / Flickr)



“Más viviendas de altura media a lo largo de Charleston. Más densidad, cafeterías y espacios de uso mixto.”

“Estoy de acuerdo que la vivienda de densidad media debería estar en las vías principales, siempre que se trate de calles tranquilas, seguras y pensadas para el peatón.”

- Participantes en el proceso de participación ciudadana

Apartamentos de alquiler en un desarrollo orientado al transporte público en Tempe, AZ. (Steven Vance/ Flickr)

5.1.2. Implementar pautas de diseño para el desarrollo peatonal en vías principales

A Definición del espacio urbano:

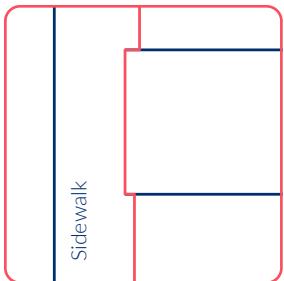
Garantizar que los nuevos edificios delimiten las calles y espacios públicos con una línea continua de fachadas. Evitar la inclusión de estacionamientos abiertos, terrenos vacíos o espacios sin un propósito claro.

B Complejidad visual:

Promover que los edificios ofrezcan variedad visual en diferentes escalas y dimensiones, inspirándose en formas naturales. Evitar muros lisos o planos sin elementos tridimensionales, como ventanas, puertas o balcones.

C Vegetación:

Garantizar que las fachadas incorporen árboles y plantas adaptadas al clima local, proporcionando sombra y mejorando el confort urbano.



A. Definición del espacio urbano



B. Complejidad visual



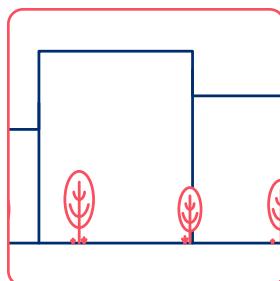
D Dinamismo urbano: Exigir que los edificios dispongan sus accesos directamente hacia la acera, incorporando ventanas, mobiliario público, patios o porches en el borde de la calle para dinamizar el espacio público. Fomentar la implantación de comercios a nivel de calle.

E Confort físico: Diseñar edificios que protejan contra el calor, generando sombra en la acera la mayor parte del día. Incorporar toldos, estructuras de sombra y árboles para mejorar el confort térmico.

F Mitigación del impacto del estacionamiento: Ubicar el estacionamiento fuera del campo visual desde la vía pública, preferentemente en la parte posterior de las parcelas. Utilizar estructuras de aparcamiento o instalaciones subterráneas, siempre que sean viables.

■ 200 Second Street, Oakland, CA. (David Baker Architects)

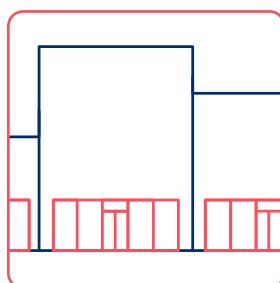
■ 8th & Howard/SOMA Studios San Francisco, CA. (Brian Rose / David Baker Architects)



C. Vegetación



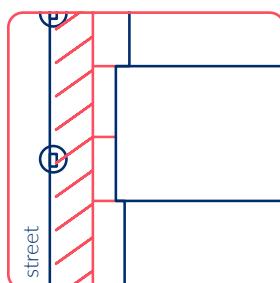
■ Historic Fifth Street, Las Vegas, NV. (Ron Mader / Flickr)



D. Dinamismo urbano



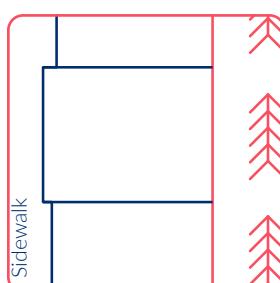
■ Belmar Mall redevelopment, Denver, CO. (Happy Cities)



E. Confort físico



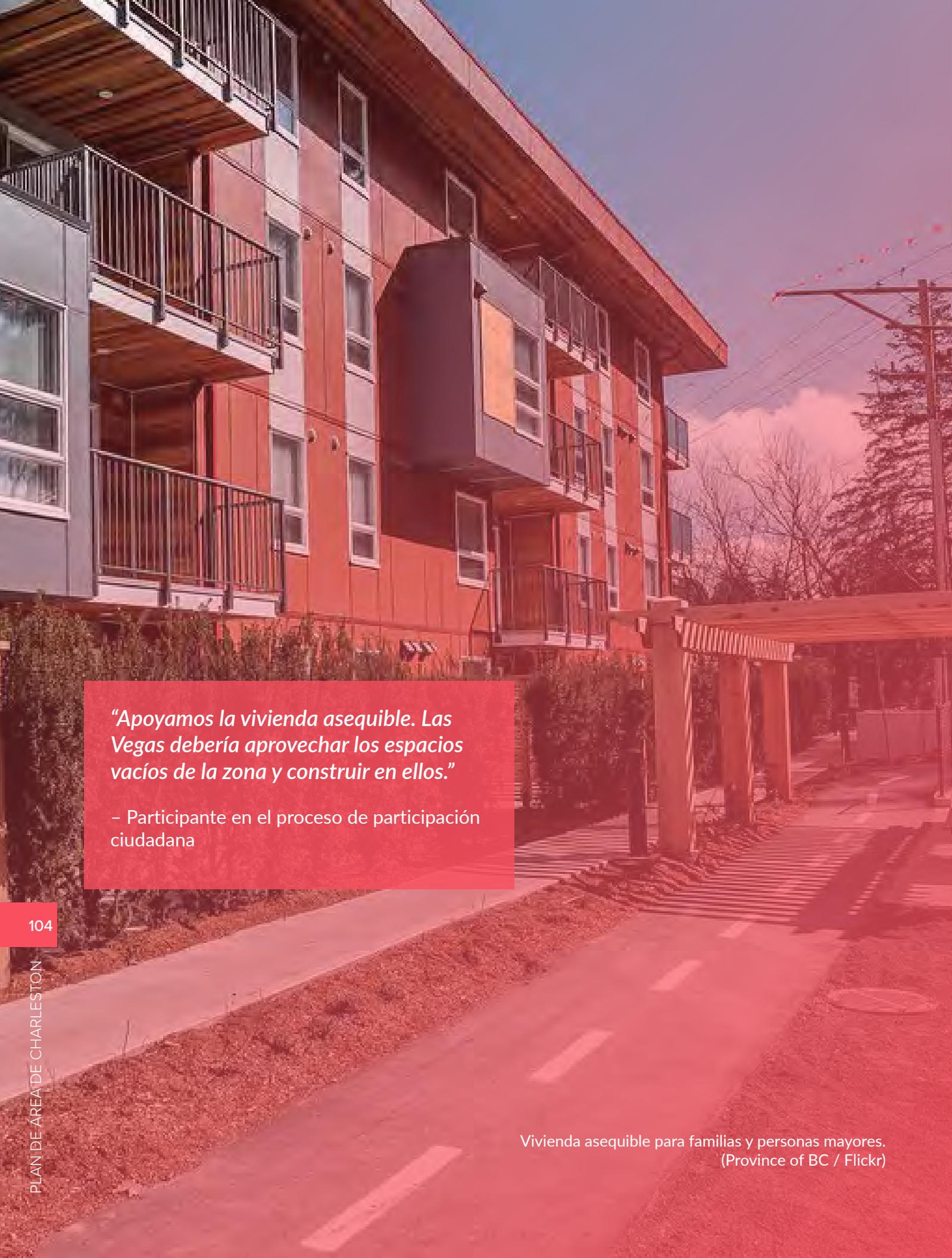
■ Mason on Mariposa, San Francisco, CA. (Craig Cozart / David Baker Architects)



F. Mitigación del impacto del estacionamiento



■ 26th and Clarksville Apartments, Nashville, TN. (David Baker Architects)



Políticas: Desarrollo en vías principales

5.1.3. Apoyar la construcción de viviendas asequibles en vías principales

- A** Respaldar los esfuerzos de organizaciones sin fines de lucro para desarrollar proyectos de vivienda asequible en vías principales y cerca del transporte público.
- B** Agilizar la tramitación de permisos para proyectos de vivienda asequible.
- C** Permitir mayores densidades o alturas en terrenos propiedad de organizaciones sin fines de lucro, siempre que al menos 30% de las unidades propuestas se destinen a vivienda asequible.

60%

de los encuestados apoyaron la inversión en vivienda asequible en los vías principales.



5.2. Viviendas dentro de los vecindarios

Charleston ofrecerá opciones de vivienda diversas que satisfagan las necesidades de los residentes en todas las etapas de la vida, preservando al mismo tiempo el carácter de los vecindarios existentes.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Asequibilidad: Aumentar la oferta y variedad de viviendas asequibles para inquilinos y compradores.

Diversidad y accesibilidad para todas las edades: Proporcionar tipos de vivienda accesibles que se adapten a personas de todas las edades, estilos de vida, niveles de ingreso y tamaños de hogar.

Compatibilidad: Fomentar nueva vivienda que se integre bien en el carácter del vecindario.

Sostenibilidad climática: Promover diseños de viviendas energéticamente eficientes, sostenibles y adecuados al clima local.

Prevención del desplazamiento: Asegurar que los residentes de bajos ingresos y los negocios locales se beneficien del crecimiento de Charleston mediante políticas que les ayuden a permanecer en la comunidad.

- Abajo: Representación conceptual de un posible desarrollo de vivienda en un espacio vacío actual en Charleston, que ilustra diversas políticas bajo la sección 5.2.



Terreno vacío hoy

Imagen conceptual de viviendas en vecindario existente



89%

de los encuestados apoyó esta visión y los objetivos correspondientes.

5.2.1. Permitir la tipología de vivienda de densidad media en los vecindarios

Las tipologías de vivienda de densidad media permiten agregar gradualmente hogares modestos y de baja altura, ofreciendo opciones más accesibles para los residentes sin alterar el carácter del vecindario.

- A** Crear una nueva zonificación que permita diversas tipologías de vivienda de densidad media, además de las casas unifamiliares, incluyendo dúplex, tríplex, cuádruplex, edificios con patios y casas adosadas.
- B** Aplicar esta zonificación en zonas fuera de las vías principales y a lo largo de las calles locales dentro de los vecindarios.
- C** Definir alturas máximas para mantener una tipología de vecindario de baja altura.
- D** Permitir hasta cuatro unidades por propiedad, o menos cuando haya limitaciones en la capacidad de servicios.

- E** Adaptar los requisitos de estacionamiento, permitiendo que los residentes estacionen dentro de la propiedad o en la calle, eliminando costos adicionales y simplificando el diseño del terreno.
- F** Establecer requisitos máximos para áreas de estacionamiento en patios frontales, reduciendo su impacto visual en el entorno urbano.
- G** Disminuir la cantidad de accesos vehiculares individuales, para generar más espacio de estacionamiento en la calle y mayor cobertura de árboles.
- H** Exigir que los nuevos desarrollos incorporen árboles y áreas verdes, mejorando la sombra y el confort urbano.
- I** Permitir usos comerciales compatibles y de pequeña escala en la zonificación de todas las áreas residenciales de Charleston (ver política 5.2.3).

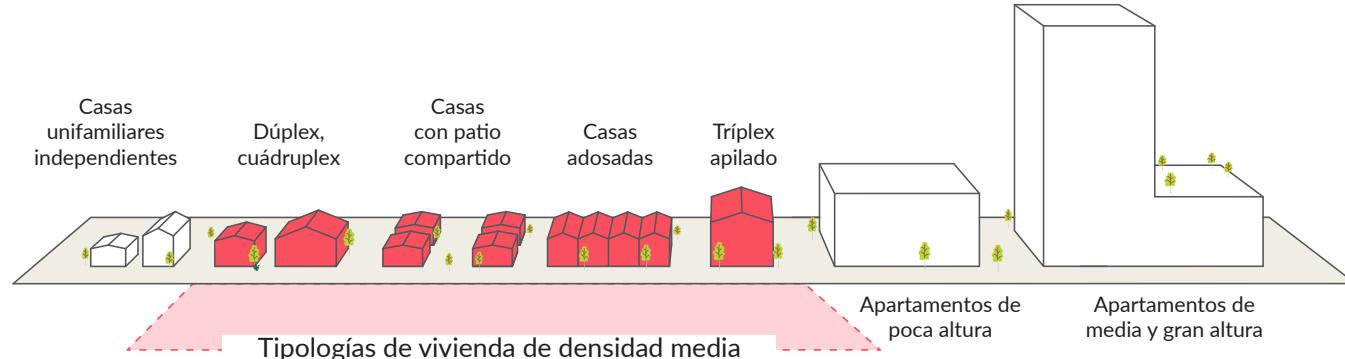
5.2.2. Simplificar los códigos de zonificación de Charleston para áreas residenciales de baja densidad

Actualmente, Charleston cuenta con doce tipos de zonificación de baja densidad, lo que incrementa los costos de desarrollo y dificulta la construcción de tipologías de vivienda de densidad media.

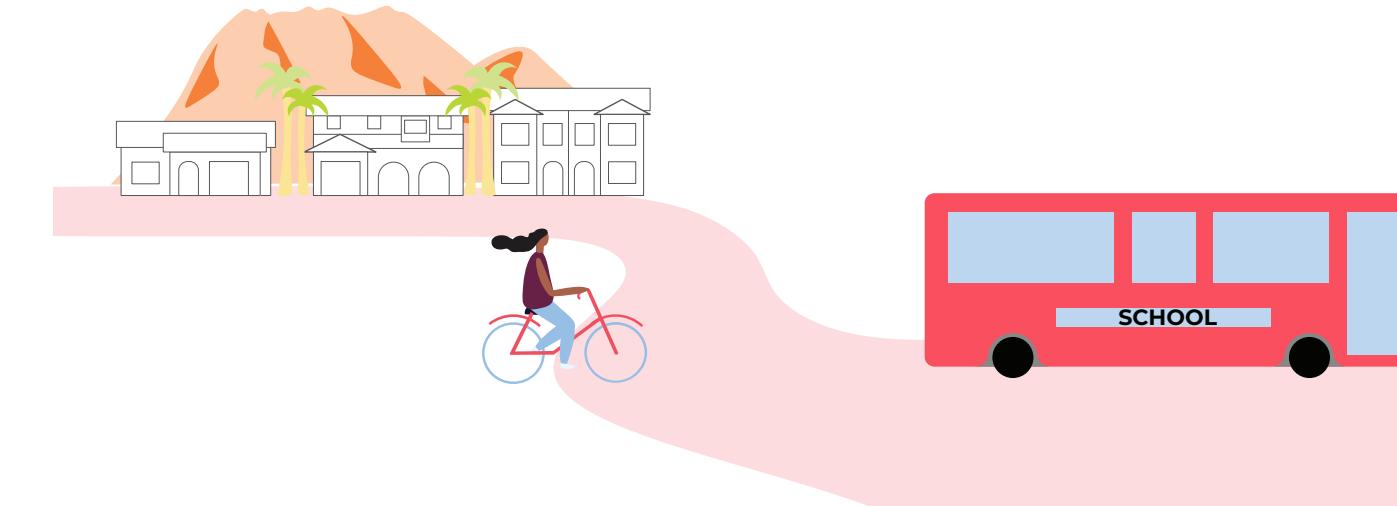
- A** Consolidar y simplificar los códigos de zonificación residencial que tienen propósitos similares, agilizando el proceso de desarrollo y permitiendo un crecimiento incremental y de pequeña escala dentro de los vecindarios.
- B** Buscar alcanzar los objetivos de política con las regulaciones más simples posibles, eliminando aquellas que no respondan a un propósito explícito.
- C** Enfocar las regulaciones de zonificación en la forma física de los edificios para crear calles atractivas y cómodas. Eliminar aquellas normativas que no afecten directamente la calidad del espacio público.
- D** Permitir usos comerciales compatibles y de pequeña escala en la zonificación de todas las áreas residenciales de Charleston (ver política 5.2.3).



■ Vivienda de baja densidad en Charleston. (Happy Cities)



■ Ilustración de tipologías de vivienda de densidad media



5.2.3. Acercar servicios y destinos a los hogares

Las tiendas de barrio y los comercios de esquina facilitan que las personas accedan caminando a servicios cotidianos, promoviendo un estilo de vida más saludable y activo. Además, generan espacios de encuentro y oportunidades de empleo, fortaleciendo los vínculos comunitarios sin alterar el carácter tranquilo y familiar de los vecindarios.

- A** Permitir usos comerciales de pequeña escala en cada parcela de esquina.
- B** Crear una definición estándar en el Código de Zonificación para los usos comerciales vecinales, asegurando que tengan como objetivo principal atender a los residentes locales.

Ejemplos de usos compatibles: Tiendas de barrio, cafeterías, librerías.

Ejemplos de usos incompatibles: Grandes almacenes, casinos, tiendas para adultos, tiendas de cannabis, establecimientos de comida rápida con servicio desde el automóvil.

- C** Establecer regulaciones para garantizar la compatibilidad, como límites de superficie y pautas de diseño.
- D** Considerar permitir ciertos usos comerciales dentro de las viviendas principales, facilitando que las personas inicien pequeños negocios desde sus garajes o patios frontales, con directrices que aseguren un impacto mínimo, como límites de superficie y la condición de que el negocio sea operado por el residente principal.
- E** Permitir el uso de oficinas en el hogar para fomentar oportunidades de emprendimiento local.

5.2.4. Reforzar el patrimonio a través de directrices de diseño

Las Vegas está explorando la posibilidad de crear distritos patrimoniales en la zona de Charleston, como en Charleston Heights. Estos distritos deben reflejar la historia y el sentido de identidad del área, permitiendo al mismo tiempo la construcción de nuevas viviendas para satisfacer la urgente necesidad de hogares en la zona.

- A** Fomentar la incorporación de elementos arquitectónicos históricos en los nuevos edificios, alineándolos con el diseño visual y el carácter urbano de Charleston.
- B** Evitar regulaciones que dificulten el desarrollo de vivienda, asegurando que la protección del patrimonio coexista con el crecimiento urbano.



Museo Clark County. (Visit Las Vegas)



Café en la esquina de una zona residencial. (Mah Milk Bar)

5.2.5. Permitir el crecimiento de densidad media en vías secundarias y en áreas específicas dentro de los vecindarios

Algunos vecindarios de Charleston cuentan con zonas con edificios de baja altura, que ofrecen opciones esenciales de vivienda para los residentes. Estas construcciones pueden ayudar a satisfacer la urgente necesidad de hogares, manteniendo alturas por debajo de tres pisos para respetar la escala del vecindario.

- A** Permitir edificios de apartamentos de baja altura (máximo de 3 pisos) y viviendas de tipo intermedio (ver política 5.2.1) en las siguientes áreas:
 - En vías secundarias.
 - En zonas con necesidad de vivienda y una concentración de servicios comunitarios (por ejemplo, cerca de transporte público, escuelas, universidades y otros destinos clave).



Apartamentos de baja altura, densidad media en Charleston, Las Vegas. (Happy Cities)

- B** Considerar la zonificación R-3 Medium Density Residential en estas áreas.

- C** Para las áreas dentro de un radio de un cuarto de milla de vías principales o zonas de desarrollo orientado al transporte (TOD) (ver política 5.1.1), se recomienda implementar una zonificación que fomente los usos comerciales a través de viviendas compactas de baja altura.

- D** Establecer directrices de diseño para garantizar que los edificios mejoren el entorno urbano y reduzcan el impacto en los vecindarios (ver política 5.1.3).

- E** Evaluar la viabilidad de permitir edificios de baja altura en zonas de transición cercanas a zonas de desarrollo orientado al transporte público o áreas de reurbanización catalítica (ver capítulo 6).

5.3. Hogares asequibles

Charleston garantizará mayores opciones de vivienda asequible y protegerá a los hogares de bajos ingresos de ser desplazados.

OBJETIVOS PARA CHARLESTON

Asequible: Incrementar la oferta y diversidad de opciones de vivienda asequible para inquilinos y compradores.

Evitar el desplazamiento: Implementar políticas que apoyen a los residentes y negocios locales con bajos ingresos, asegurando que puedan permanecer en la comunidad y beneficiarse del crecimiento de Charleston.

Con dignidad: Fomentar viviendas de alta calidad que promuevan la salud, la conexión y la inclusión para todos.

Bien conectadas: Ubicar viviendas asequibles y albergues en zonas con acceso cercano a empleos, transporte público y servicios.

60%

de los encuestados apoyó invertir en vivienda asequible en las vías principales.

23%

indicó que el costo de comprar una vivienda es un desafío.

94%

reportó que se sienten profundamente conectados con su vecindario y quieren vivir ahí por mucho tiempo.

Desafíos claves y oportunidades

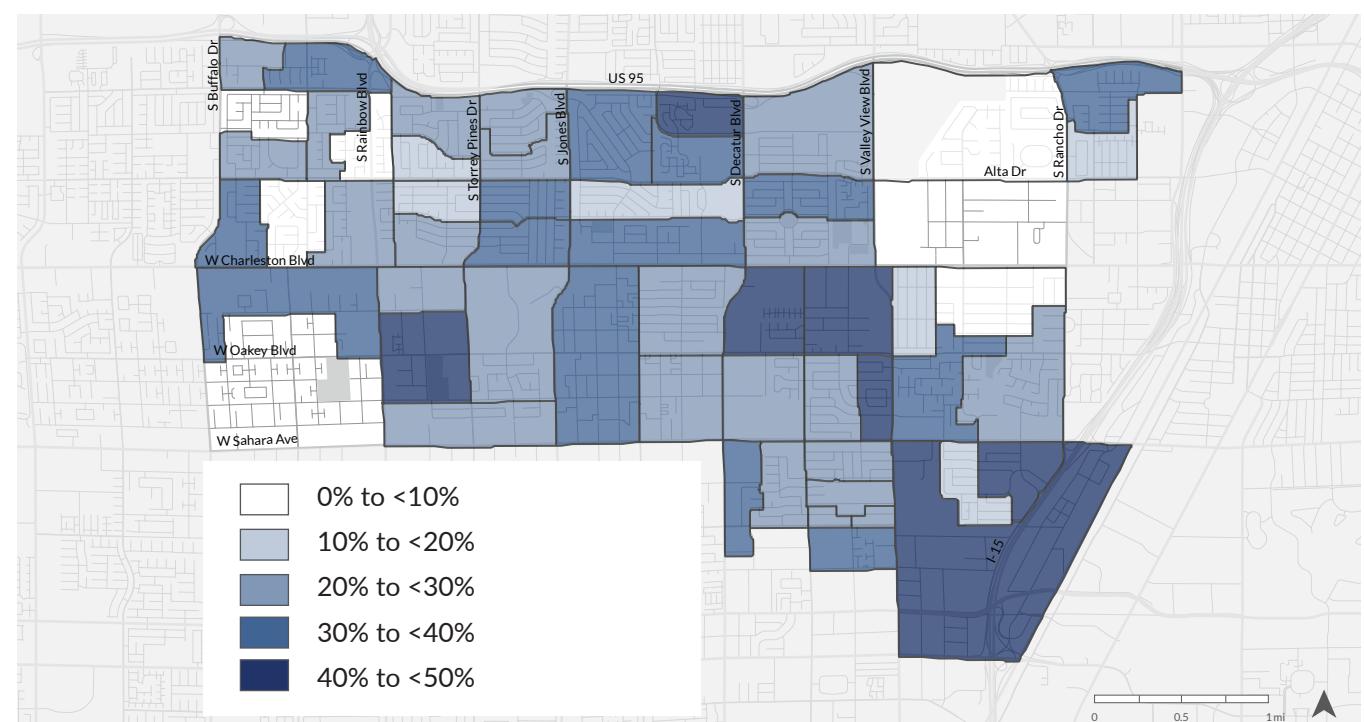
Las viviendas asequibles ayudan a mitigar los riesgos de desplazamiento.

A medida que las comunidades crecen, los residentes de bajos ingresos pueden estar en riesgo de desplazamiento debido a la reurbanización o al aumento de los costos de vivienda. Algunos vecindarios en Charleston tienen una mayor concentración de hogares de bajos ingresos, como Richfield, Las Verdes Heights y Charleston Heights East. Otros grupos que necesitan más opciones de vivienda pueden incluir:

- Propietarios que buscan reducir el tamaño de su hogar
- Adultos mayores con ingresos bajos o fijos
- Veteranos y personas con discapacidades
- Jóvenes que tienen dificultades para encontrar lugares adecuados para rentar

La vivienda de apoyo y los servicios pueden ayudar a reducir la falta de vivienda en Charleston.

El estado de Nevada ha [anunciado el proyecto Campus for Hope](#), una instalación propuesta de 200 millones de dólares en Las Vegas, diseñada para abordar la falta de vivienda mediante la provisión de albergue, servicios de apoyo y recursos que ayuden a las personas a acceder a una vivienda estable. Esta instalación estará ubicada en el Southern Nevada Adult Mental Health Services Center, en la esquina de los bulevares Jones y Charleston. Este proyecto se alinea con los objetivos de este plan y contribuirá a abordar la falta de vivienda tanto en Charleston como en Las Vegas en general.



■ Mapa del porcentaje combinado promedio de pobreza, discapacidad en adultos y carga del alquiler en Charleston por trato censal, según los datos del censo de 2021.

5.3.1. Proporcionar incentivos para la vivienda asequible

Las políticas de vivienda asequible no deben dificultar ni encarecer la construcción de viviendas nuevas. Este plan tiene como objetivo incentivar tanto a promotores inmobiliarios privados como a organizaciones sin fines de lucro a construir viviendas asequibles, asegurando que los proyectos sean financieramente viables.

- A** Permitir un aumento del 10% al 20% en la densidad de los desarrollos de propiedad sin fines de lucro para apoyar la viabilidad financiera de la vivienda asequible.
- B** Concentrar las inversiones en vivienda asequible y desarrollos no comerciales cerca del transporte público, los empleos y los servicios.



Viviendas asequibles para familias y adultos mayores. (Province of BC / Flickr)

5.3.2. Proteger las viviendas asequibles

- A** Implementar una política de reemplazo de unidades de alquiler asequible en Charleston que exija a los promotores inmobiliarios reemplazar cualquier unidad de alquiler asequible que sea demolida, incluyendo una mezcla de viviendas asequibles para ingresos moderados, bajos y muy bajos, según lo definido por NRS 278.01904, NRS 278.01906 y NRS 278.01902, respectivamente.

- B** Otorgar permisos de densidad adicionales para una unidad de mercado extra por cada unidad asequible que el promotor inmobiliario esté obligado a reemplazar, y asegurar que la política de reemplazo de alquiler sea neutra en costos para los promotores inmobiliarios.

Por ejemplo, si a un promotor inmobiliario se le permite construir 50 unidades en un sitio pero se requiere que reemplace 5 unidades asequibles, se le debería permitir construir 5 unidades adicionales a tarifa de mercado, alcanzando un total de 60 unidades. Esto garantiza que los promotores inmobiliarios puedan financiar el reemplazo de la vivienda asequible sin comprometer la viabilidad general del proyecto.

5.3.3. Explorar la creación de un fideicomiso comunitario de tierras

- A** Establecer un fideicomiso comunitario de tierras (CLT por sus siglas en inglés Community Land Trust) con el mandato de preservar y aumentar el parque de viviendas asequibles en Charleston.

- B** Ofrecer a los promotores inmobiliarios la opción de efectuar un pago en efectivo al CLT en lugar de reemplazar el parque existente de unidades de alquiler asequible (ver política 5.3.2).

5.3.4. Considerar un impuesto de captación de valor de la tierra

- A** Establecer el impuesto de captación de valor de la tierra para asegurar que una parte de los futuros aumentos en el valor de las propiedades se reinvierta en la comunidad local.

- B** Habilitar este impuesto de captación de valor de la tierra para financiar adquisiciones de unidades de alquiler asequibles para el CLT.

- C** Habilitar este impuesto para financiar proyectos de mejora local, tales como el embellecimiento de calles, mejoras en parques y otros.

¿Qué es un impuesto de captación del valor de la tierra?

Las inversiones públicas, como la nueva infraestructura de transporte o instalaciones cívicas, tienden a aumentar el valor de la tierra circundante, beneficiando a los propietarios mediante el aumento de los precios de alquiler y del valor de las propiedades. Un impuesto de captación de valor del suelo ayuda a las ciudades a recaudar parte de ese valor adicional generado por las inversiones públicas, garantizando que esa ganancia financiera beneficie a toda la comunidad. Ese dinero puede luego utilizarse para financiar más proyectos de mejora pública o viviendas asequibles.

¿Qué es un fideicomiso comunitario de tierras?

Un fideicomiso comunitario de tierras (CLT) es una organización sin fines de lucro que posee bienes raíces y se asegura de que se utilicen en beneficio de la comunidad. A menudo, los CLTs adquieren y mantienen edificios de alquiler para protegerlos de los aumentos en los precios de alquiler. En otros casos, venden arrendamientos unitarios a los residentes, permitiendo que estos aprecien a una tasa establecida, de modo que puedan construir patrimonio. Al mantener los activos bajo propiedad del fideicomiso, el CLT puede absorber los aumentos en el valor de las propiedades y asegurar que estos beneficios favorezcan a los residentes de bajos ingresos. En Charleston, un CLT podría ofrecer una solución frente al aumento de los precios de alquiler mediante la protección de la vivienda asequible, manteniendo estables los costos de alquiler y garantizando que más familias tengan acceso a hogares asequibles, incluso a medida que la ciudad crece.

- El [Colorado Community Land Trust](#) (CCLT) se asocia con comunidades para crear oportunidades de propiedad de vivienda permanentemente asequibles para hogares de ingresos bajos a moderados.
- El [Proud Ground CLT](#) en Portland se centra en crear y preservar oportunidades de propiedad de vivienda asequible, garantizando que las viviendas se mantengan asequibles para las futuras generaciones.
- El [Oakland Community Land Trust](#) (OakCLT) preserva la vivienda asequible adquiriendo y rehabilitando propiedades, asegurando la asequibilidad a largo plazo para los residentes de bajos y moderados ingresos y evitando ser desplazados.

Reurbanización catalítica

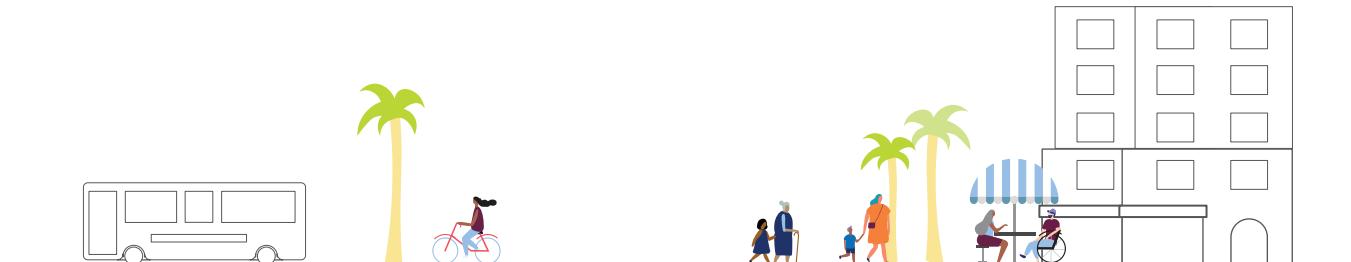
6



6. Reurbanización catalítica

Enfocar las inversiones de la ciudad e incentivos para el desarrollo en ubicaciones estratégicas y de fácil acceso al transporte público en Charleston, con el objetivo de generar una masa crítica de urbanismo a escala humana.

El Plan Maestro Las Vegas 2050 propone crear “centros mixtos catalíticos”, cuyo objetivo es generar una masa crítica de urbanismo a escala humana que, con el tiempo, fomente el surgimiento de proyectos similares. Este capítulo establece una visión y criterios para las “áreas de reurbanización catalítica” — junto con un programa de reurbanización catalítica — destinado a atraer desarrollos centrados en las personas hacia lugares estratégicos.



Desafíos y oportunidades clave

Áreas dinámicas y orientadas al peatón crearán un fuerte sentido de identidad a lo largo de las principales calles de Charleston.

Espacios dinámicos y peatonales fortalecerán la identidad de las calles principales de Charleston. Las vías principales y las zonas comerciales de Charleston carecen de espacios públicos cómodos para pasar el tiempo y, a menudo, se perciben como inseguros para los peatones. La reurbanización estratégica puede transformar estas vías en lugares de encuentro que la gente disfrute, convirtiéndolas en calles de uso mixto llenas de viviendas, tiendas, servicios, espacios públicos y otros destinos.

Fomentar el desarrollo orientado a peatón resulta complicado sin políticas e incentivos efectivos.

En los últimos años, pocos promotores han aprovechado la zonificación de uso mixto y orientada a los peatones en Charleston. Atraer proyectos de escala humana en una zona dependiente del automóvil, como Charleston, es un desafío por dos razones:

- Actualmente, pocas personas caminan en la zona, lo que dificulta el éxito del comercio en planta baja.
- El valor de las unidades comerciales y residenciales es generalmente bajo en áreas dependientes del automóvil, en parte porque suelen estar rodeadas de centros comerciales de bajo valor y grandes tiendas. Esto dificulta que un promotor pueda asumir el coste de un edificio de uso mixto atractivo, especialmente el coste del aparcamiento estructurado o subterráneo.

Un programa de reurbanización catalítica puede proporcionar la chispa para nuevas inversiones.

Este capítulo traza una hoja de ruta para que Las Vegas cree un programa de reurbanización catalítica que atraiga una masa crítica de desarrollo basado en urbanismo a escala humana.

Una inversión concentrada en transporte público, diseño de vías y destinos clave puede catalizar el desarrollo basado en urbanismo a escala humana.

La Ciudad de Las Vegas incentiva el desarrollo compacto de urbanismo a escala humana mediante estrategias tales como:

- Inversiones en proyectos públicos de gran envergadura, incluyendo transporte de alta capacidad, calles más seguras, la creación de espacios públicos y una nueva instalación cívica — como, por ejemplo, un centro recreativo comunitario.
- Incentivos para motivar a que al menos un promotor construya un proyecto a gran escala basado en urbanismo a escala humana, con el objetivo de atraer a otros promotores a desarrollar proyectos similares en las cercanías.
- Establecer un plazo límite para que los promotores soliciten construir proyectos bajo el Programa de Reurbanización Catalítica, incentivándolos a invertir lo antes posible.

Esta sección detalla cómo estas estrategias funcionarán en conjunto para crear centros atractivos y dinámicos a lo largo de las principales vías públicas de Charleston.

- A continuación: Representación conceptual de un posible rediseño para la reurbanización a lo largo de un corredor principal en Charleston. El diseño detallado de la reurbanización se determinará caso por caso, siguiendo las directrices del Plan de Área de Charleston.



Vía principal hoy

Representación conceptual de una vía principal

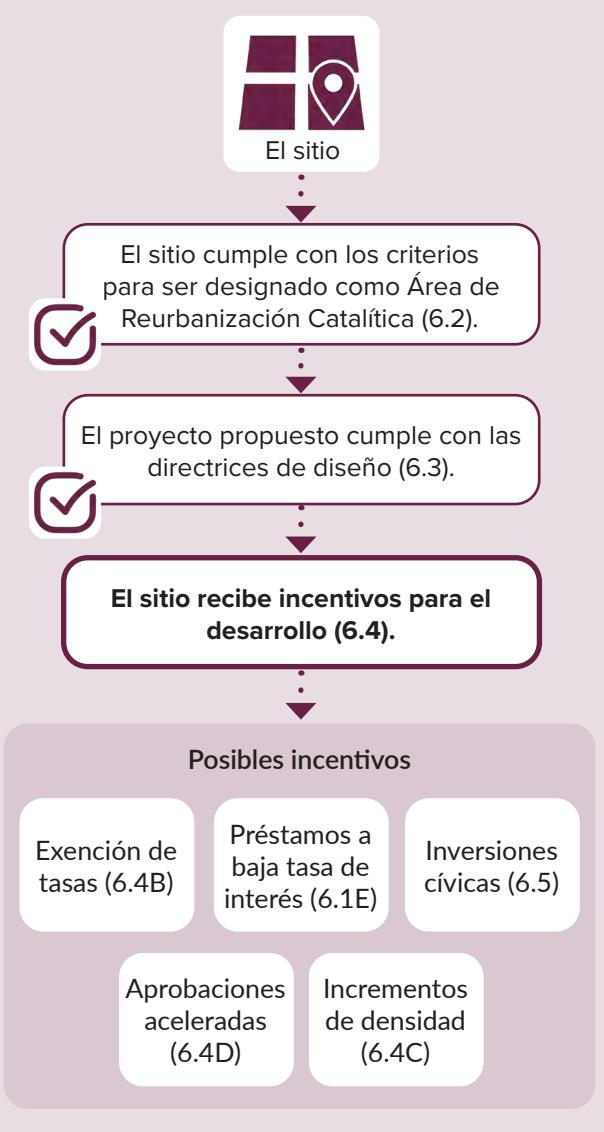


6.1. Crear un programa de reurbanización catalítica

- A** Invitar a promotores a presentar proyectos bajo el Programa de Reurbanización Catalítica, cumpliendo con las políticas 6.2 y 6.3 para recibir incentivos de las políticas 6.4 y 6.5.
- B** Establecer un límite de tres años para presentar solicitudes, promoviendo la inversión oportuna.
- C** Definir plazos para iniciar y finalizar obras, asegurando implementación.
- D** Priorizar los proyectos en las Áreas de Reurbanización Catalítica ubicadas en Charleston Blvd., en línea con las inversiones propuestas por RTC en transporte público de alta capacidad.
- E** Explorar la creación de un programa de préstamos para el desarrollo a baja tasa de interés:

Las bajas tasas de interés aumentan la viabilidad financiera de proyectos y aseguran que los desarrollos innovadores puedan asegurar financiamiento. Este programa podría autofinanciarse parcial o totalmente mediante los pagos de intereses.

Visión para un programa de áreas de reurbanización catalítica



6.2. Designar áreas de reurbanización catalítica

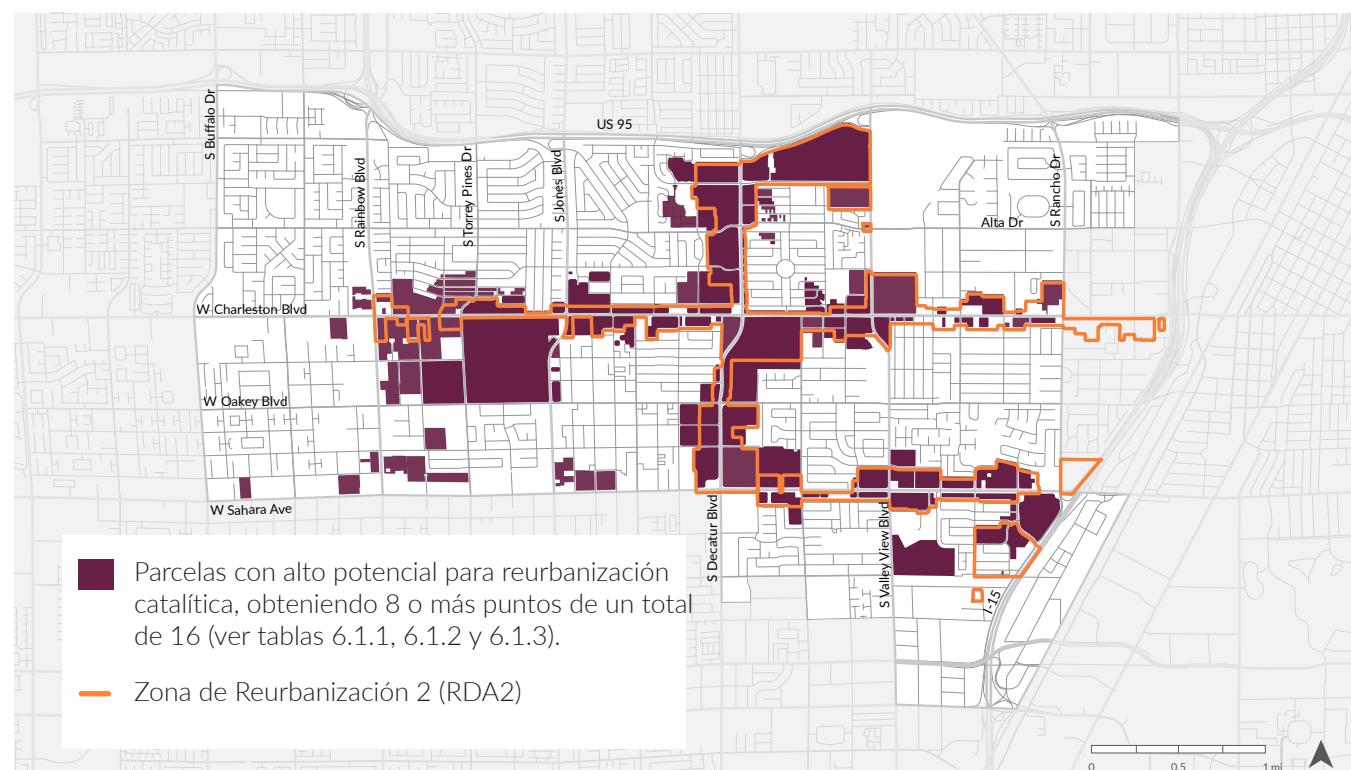
Este plan identifica tres categorías de criterios para seleccionar Áreas de Reurbanización Catalítica (véase pág. 122-123 para el criterio detallado):

- 1. Áreas con bajas barreras al cambio (Tabla 6.1.1):** El primer conjunto de criterios prioriza la viabilidad de adquirir y reurbanizar terrenos.
- 2. Áreas con potencial para sostener un desarrollo orientado al tránsito y amigable para las personas (Tabla 6.1.2):** Los activos existentes pueden ayudar a atraer inversión, aumentar el valor de los desarrollos y fomentar la vida en la calle.
- 3. Áreas transitables y conectadas (Tabla 6.1.3):** Si un área ya es en cierto modo apta para caminar, resulta más sencillo atraer la actividad en la calle, lo cual es esencial para el éxito del comercio minorista en planta baja.

A Evaluar la elegibilidad de las Áreas de Reurbanización Catalítica asignando una puntuación a los sitios potenciales en base a las tres categorías de criterios (consulte las tablas 6.1.1, 6.1.2 y 6.1.3).

B Designar como elegibles para el Programa de Reurbanización Catalítica y sus incentivos (ver política 6.1) aquellos sitios que sumen una puntuación de ocho o superior (sumando las puntuaciones de las tres tablas).

C Para los proyectos que califiquen como Áreas de Reurbanización Catalítica, la Ciudad podrá incluir también otros terrenos ubicados en un radio de un cuarto de milla, siempre que sean adecuados para la reurbanización o la inversión, como terrenos vacantes, edificios antiguos o terrenos públicos.



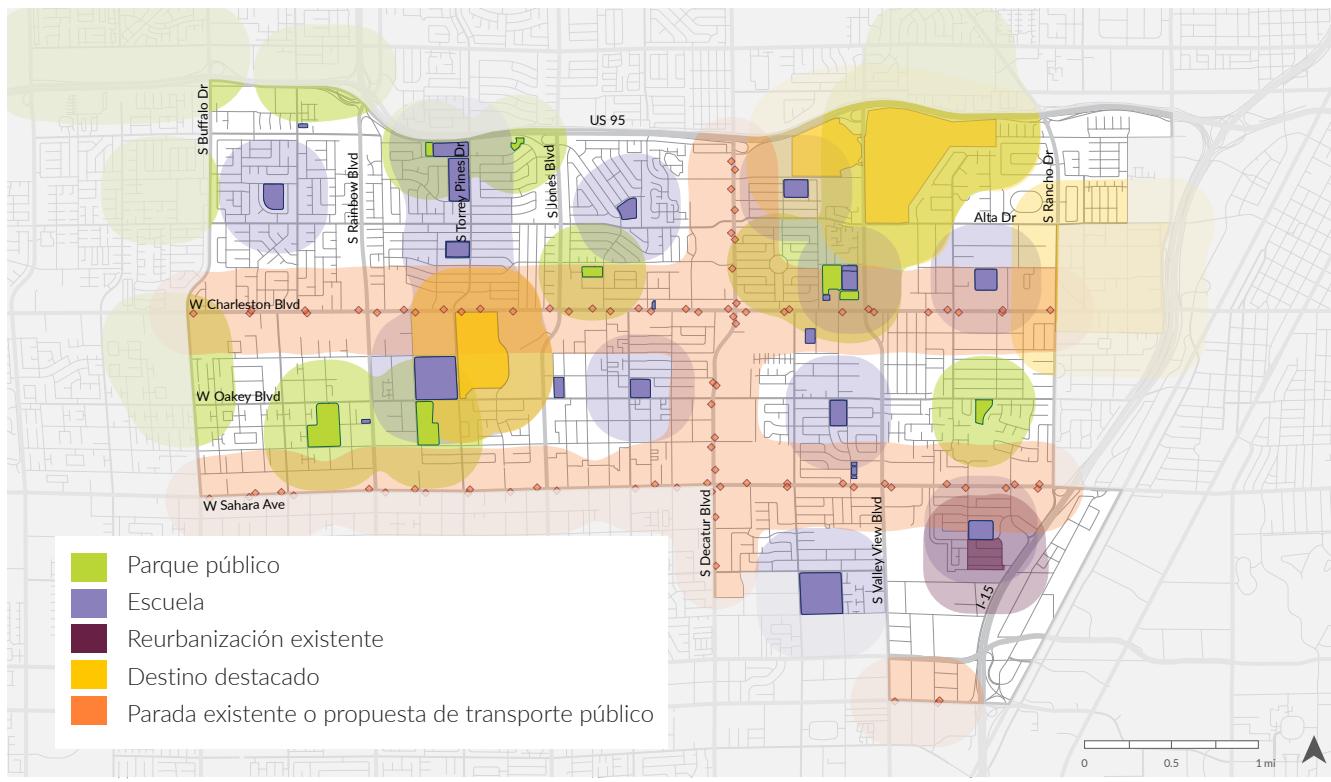
■ Mapa que indica las áreas con mayor potencial para proyectos de reurbanización catalítica. Las áreas con la mayor puntuación se encuentran a lo largo de Charleston Blvd., Decatur Blvd., Sahara Blvd., y Meadows Mall.

Programa de préstamo para la reurbanización de Salt Lake City

La Agencia de Reurbanización de Salt Lake City ofrece préstamos para desarrollos ubicados en Áreas de Proyectos de Reurbanización. Para ello, establece tasas de interés equivalentes al 3% por encima de la tasa del Tesoro de los Estados Unidos, pudiendo disminuir estas tasas si el proyecto cumple con criterios de Beneficio Público. Desde 2018, la agencia ha financiado 31 proyectos de desarrollo mediante este programa. Generalmente, actúa como financiador complementario, lo que significa que proporciona financiamiento para aquellas partes de un proyecto en las que los promotores tienen dificultades para encontrar recursos adicionales por otros medios. Además, el programa ha demostrado ser rentable para la agencia, generando ingresos positivos.

Tabla 6.1.1. Criterios de puntuación para las áreas de reurbanización catalítica, categoría 1

| Criterio | Descripción | Peso |
|---------------------------------------|--|----------|
| Edad promedio de los edificios | Edificios anteriores a los años 90 | 1 punto |
| Valores de propiedad | Menos de \$250,000 por acre | 1 punto |
| Propiedad vacante | Según lo registrado en el registro de la propiedad | 1 punto |
| Propiedades de gran tamaño | 80,000+ pies cuadrados | 1 punto |
| Zonificación de uso | Parcelas ubicadas en estas zonas mixto o TOD | 2 puntos |
| Área de reurbanización 2 | Parcelas dentro de esta designación | 2 puntos |

**Tabla 6.1.2. Criterios de puntuación para las áreas de reurbanización catalítica, categoría 2**

| Criterio | Descripción | Peso |
|-----------------------------|---|---------|
| Transporte público | Dentro de $\frac{1}{4}$ de milla de un sistema de transporte público frecuente y de alta capacidad, existente o propuesto | 1 punto |
| Escuelas | Dentro de $\frac{1}{4}$ de milla de escuelas primarias, intermedias y secundarias | 1 punto |
| Principales destinos | Dentro de $\frac{1}{4}$ de milla de una universidad, centro comercial o de una zona de reurbanización importante (Medical District) | 1 punto |
| Parques | Dentro de $\frac{1}{4}$ de milla de parques | 1 punto |

Tabla 6.1.3. Criterios de puntuación para las áreas de reurbanización catalítica, categoría 3

| Criterio | Descripción | Peso |
|---|---|---------|
| Porcentaje de modos de transporte activo | El 10% o más de las personas caminan, usan bicicleta o el transporte público para ir al trabajo, según el área censal | 1 punto |
| Paradas de transporte público populares | Paradas con 3,000 o más abordajes diarios a menos de 1,000 pies | 1 punto |
| Puntuación de caminabilidad | 70 puntos o más sobre 100, lo que indica que es " <u>muy caminable</u> " | 1 punto |
| Conectividad | Longitud de cuadra menor a 0.25 millas (se entiende la distancia entre los dos puntos más alejados de la cuadra) | 1 punto |

6.3. Establecer directrices de diseño para proyectos de reurbanización catalítica

- A** Establecer directrices de diseño para los proyectos en Áreas de Reurbanización Catalítica, siguiendo los criterios especificados en la Tabla 6.2.
- B** Solo ofrecer incentivos (política 6.4) a aquellos proyectos que cumplan con las directrices de diseño y sus criterios.

Tabla 6.2. Criterios de diseño para proyectos de reurbanización catalítica

| Criterio | Descripción | Explicación |
|--------------|--|---|
| Masa crítica | El lugar del proyecto es al menos de 6 acres | Un proyecto debe alcanzar una escala determinada antes de poder generar la vitalidad necesaria en la calle para sostener el comercio en planta baja. Un proyecto de gran envergadura también puede crear destinos y dinamismo suficientes para elevar el valor de los terrenos en las zonas cercanas, lo cual es fundamental para atraer más desarrollos similares. |
| | El proyecto incluirá al menos 35 unidades de vivienda por acre. | |
| Design | El proyecto incluirá locales comerciales en planta baja a lo largo de todas las rutas peatonales principales. | Un proyecto respaldará mejor la vida en la calle y valores de suelo más altos si crea un paisaje urbano deseable y atractivo, en el que las personas se sientan cómodas caminando. |
| Oasis visual | El proyecto incluirá una calle orientada al peatón en su centro, con edificios en todos los lados que protegen visualmente la calle de arterias y estacionamientos cercanos. | Tal oasis es esencial para crear una experiencia verdaderamente excelente para los peatones, lo que ayudará a aumentar la vida en la calle, mejorar el valor del suelo y demostrar que es posible crear un entorno apto para caminar en Charleston. |

6.4. Establecer incentivos para proyectos de reurbanización catalítica

El paquete de incentivos debe incluir al menos uno de cada uno de los siguientes incentivos:

- A** Acceso prioritario al programa de préstamos municipales propuesto para reurbanización (véase la política 6.1E).
- B** Exenciones de tarifas, pagos diferidos de tarifas y/o otros incentivos financieros.

La forma más sencilla de incentivo es que el gobierno reduce o difiera impuestos y tarifas. Durante el proceso de participación, los promotores inmobiliarios expresaron que los incentivos más valiosos son aquellos que reducen los costos anuales (en lugar de los costos iniciales). Sin embargo, algunos departamentos gubernamentales dependen de estas tarifas e impuestos para financiar sus programas, y puede ser necesario encontrar fondos separados para reemplazar esos ingresos perdidos, o buscar otras soluciones.

- C** Incrementos en la densidad, reducciones en los requisitos de estacionamiento u otras concesiones que aumenten los ingresos del desarrollo o disminuyan los costos de desarrollo.

El gobierno puede aumentar la posible rentabilidad de un proyecto permitiendo más pies cuadrados de desarrollo, o reduciendo requisitos costosos, como los mínimos de estacionamiento.

Nota: La intención del programa de reurbanización catalítica es ofrecer incentivos mejorados para proyectos que cumplan con los requisitos. Otros incentivos de la Agencia de Reurbanización pueden estar disponibles para proyectos que no cumplen con los requisitos, pero que estén ubicados dentro de la zona RDA2.

- D** Aprobaciones aceleradas, o un compromiso de aprobar el proyecto dentro de un plazo determinado.

Si los promotores inmobiliarios tienen la certeza de que un proyecto será aprobado dentro de un plazo dado, se reduce el riesgo del proyecto.

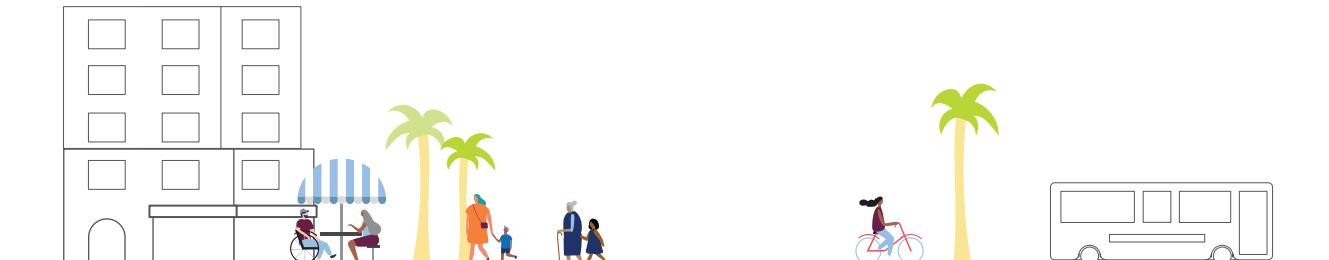
- E** Un compromiso de parte de Las Vegas de realizar inversiones públicas en y alrededor del Área de Reurbanización Catalítica (véase la política 6.5).

6.5. Invertir en áreas de reurbanización catalítica y terrenos circundantes

Las inversiones focalizadas ayudarán a que los proyectos de reurbanización propuestos tengan éxito y atraerán más desarrollo en las áreas cercanas. Estas inversiones deberían concentrarse en un radio de un cuarto de milla alrededor de las Áreas de Reurbanización Catalítica y del sistema de transporte público rápido para atraer a más visitantes y aumentar el flujo peatonal.

- A** Priorizar las inversiones en sistemas de transporte de alta capacidad y calles más seguras y amigables para los peatones dentro y alrededor de las áreas de reurbanización catalítica, siguiendo las políticas del capítulo 3.
- B** Investir en la creación de espacios urbanos en o alrededor del sitio a reurbanizar —tales como bancos, obras de arte, jardineras, zonas de sombra y otros servicios de bajo costo— para fomentar la vida en la calle (véanse los capítulos 3 y 4).
- C** Identificar cualquier recurso público que el gobierno tenga previsto construir — como un centro comunitario, una escuela o una biblioteca— y ubicarlo dentro del área de reurbanización catalítica (véase la sección 4.2).
- D** Una vez que comience el desarrollo, continuar invirtiendo en mejoras de seguridad y en la creación de espacios urbanos en las calles cercanas para ayudar a atraer más desarrollos en la zona.
- E** Establecer una Zona de Incremento Impositivo (NRS 278C) en la que se destine una determinada proporción de futuros impuestos al pago de inversiones iniciales.

Muchos de los incentivos disponibles para Las Vegas están limitados a la zona RDA2. La Agencia de Reurbanización se enfoca en revitalizar áreas en declive económico. Sin embargo, también puede ser útil incentivar el desarrollo en zonas que no estén en declive, como las propiedades cercanas a estaciones de transporte. Establecer Áreas de Incremento de Impuestos fuera de RDA2 es una estrategia para lograrlo.



 Happy Cities