

Rafael Rivera walkable community



Environment
Community Design Element
Quality of Life
Walkable *Sustainable*
Financial Value



U

Environment
Community Design Element
Quality of Life
Walkable *Sustainable*
Financial Value



e



Environment
Community Design Element
Quality of Life
Walkable *Sustainable*
Financial Value

3

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

¿Qué es una Comunidad Caminable?	5
Asociación Americana de Planeación deGrandes Lugares en América	6
Las Comunidades Caminables Crean Valor Duradero	7
Políticas de Planeación de la Ciudad de Las Vegas	9
Estudio de la Caminabilidad	12

PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAELRIVERA

El plan	14
Aportaciones y Apoyo de la Comunidad	16
Amenidades de la Comunidad	19
Comercial	21
Parques, Escuelas, Iglesias e Instalaciones Comunitarias.....	24
Camino del I-515/U.S. 95	25
Diseño de la Comunidad	26
Jardines Comunitarios	27
Conectividad	29
Cruces Peatonales	31
Cruce a Media Cuadra.....	32
Iluminación.....	34
Rampas en las Aceras	35
Obstáculos para los Peatones	36
Rutas Recomendadas para la Escuela	39
Paradas de Tránsito	42
Paisajismo	44
Lista de Plantaciones Recomendadas	45
Cobertura de Sombra	46
Desarrollo Privado	47

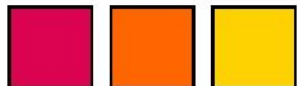


TABLA DE CONTENIDO

Diseño Complete de las Calles	48
Ejemplos Completos de Diseño de las Calles	49
Calle Fremont	50
Boulevard Charleston	53
Avenida Stewart	54
Avenida Eastern	56
Calle Bruce	57
Calle 28	58
Calle 21	59
Avenida Cedar	60
Avenida Sunrise	61
Avenida Isabelle	63
Calle 25	64
Avenida Burnham	65
Avenida Franklin	66
Calle Ash/Calle Cervantes/Avenida de los Olivos/Calle del Valle/Avenida Wengert/Calle 18/Calle 19/Calle 20	67

IMPLEMENTACION DEL PLAN

Servicios de la Comunidad	
Recomendaciones	69
Diseño de la Comunidad	
Recomendaciones	70
Calle Completa	
Recomendaciones	73

APÉNDICE

Nueva Lista de Control de Desarrollo	79
Clave de Acrónimos	81



INTRODUCCIÓN

¿Qué es una Comunidad Caminable?

Una comunidad caminable permite a los residentes acceder a los servicios comunitarios necesarios para llevar a cabo actividades rutinarias de la vida diaria a una distancia de 10 minutos a pie. Christopher Leinberger de la Institución Brookings describe cinco tipos de comunidades caminables en un estudio de campo¹ que realizó para el Programa de Política Metropolitana de Brookings usando conceptos de su libro, La Opción del Urbanismo: Invirtiendo en un Nuevo Sueño Americano. Los conceptos son los siguientes:

El Centro de la Ciudad – el centro original de la ciudad más grande del área metropolitana, aunque muchas áreas metropolitanas son tan grandes que se podría argumentar que hay múltiples “originales” en las ciudades, como el caso de Brooklyn y Jersey City en el área metropolitana de Nueva York.

Adyacente al Centro de la Ciudad - inmediatamente adyacente al centro original o a una o dos paradas de tránsito, como el Barrio Chino en San Francisco, CA y Midtown o Oak Lawn en Dallas, TX.

Centro de la Ciudad Suburbana - ciudades del siglo 18 o 19 que han sido arrastradas por el de la zona metropolitana, pero fueron trazados antes de la llegada del coche, como Pasadena, CA y Bellevue, WA.

Reurbanización Suburbana - franjas comerciales suburbanas manejables fallidas o centros comerciales regionales que se han reurbanizado para convertirse en urbanismo transitable, como Belmar en Lakewood, CO y Santana Row en San José, CA.

Terreno no Urbanizado - un lugar urbano caminable desarrollado en un terreno no urbanizado, tal como la tendencia de renta de desarrollo de "centros de estilo de vida" de uso mixto (nota: no se trata de centros de estilo de vida sólo de venta al por menor) como el Distrito del Mercado en Tucson, AZ. y City Place en West Palm Beach, FL.

Aplicando estas descripciones en la ciudad de Las Vegas, los ejemplos locales de comunidades caminables incluyen el centro de Las Vegas (Downtown), el barrio histórico de John S. Park (Downtown Adjacent) y el área del Plan Town Center (Greenfield).



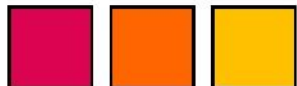
Atlanta, GA

Fuente: Better Cities & Towns - <http://bettercities.net>



Genova Street, Mexico City, MX

Fuente: LAC Journal – <http://lacjournal.com>



INTRODUCCIÓN

Los grandes lugares de la Asociación Americana de Planificación en América

Cada año la Asociación Americana de Planificación (APA) reconoce diez grandes barrios y diez Grandes Espacios Públicos como parte de su programa de Grandes Lugares en América. El programa está destinado a reconocer los lugares que engendran un "verdadero sentido de lugar, inter-estado cultural e histórico, participación comunitaria, y una visión para el mañana". Las siguientes características son indicativas de estos Grandes Lugares:

- Capitaliza el diseño de edificios, la escala, la arquitectura y la proporcionalidad para crear interesantes experiencias visuales, vistas, u otras cualidades.
- Acomoda a múltiples usuarios y proporciona acceso (a pie, en bicicleta o en transporte público) a múltiples destinos que sirven a sus residentes.
- Fomenta la interacción social y crea un sentido de comunidad y vecindad.
- Promueve la seguridad contra el delito y se hace seguro para los niños y otros usuarios (por ejemplo, calmar el tráfico, otras medidas).
- Utiliza, protege y mejora el medio ambiente y las características naturales.
- Refleja el carácter local de la comunidad y sediferencia de otros vecindarios.
- Retiene, interpreta y utiliza la historia local para ayudar a crear un sentido de lugar.
- Promueve o protege la calidad del aire y del agua, protege los recursos de aguas subterráneas y responde a la creciente amenaza del cambio climático.
- Utiliza formas de "infraestructura verde" (es decir, cubierta de árboles locales que mitigan la ganancia de calor).
- Utiliza medidas o prácticas para proteger o mejorar la biodiversidad local o el medio ambiente local.²

En el 2010, el vecindario histórico John S. Park, situado en el centro de Las Vegas, fue nombrado un Gran Lugar en América bajo la designación de Grandes Vecindarios por la Asociación Americana de Planificación. El vecindario se encuentra a poca distancia a pie del centro de la ciudad y del distrito de negocios de los casinos, y los residentes tienen un acceso conveniente a los bienes y servicios básicos, así como al servicio de transporte masivo. Un parque de bolsillo restaurado sirve de puerta de entrada al vecindario, facilitando la transición entre las casas y las zonas comerciales circundantes.

²Asociación Americana de Planificación. Grandes Lugares. Recuperado el 13 de Junio de 2011, de <http://www.planning.org/greatplaces/>



John S. Park Neiahborhood Historic District. Las Veaas. NV

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



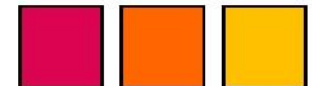
Central Street, Evanston, IL

Fuente: APA – <http://planning.org>



Grand Park, Los Angeles, CA

Fuente: APA – <http://planning.org>



INTRODUCCIÓN

Las comunidades caminables crean un valor duradero

Las comunidades caminables crean un valor duradero en múltiples maneras. Está el valor financiero que está representado por la cantidad de propiedades en la comunidad; conserva o incluso aprecia en valor o el ahorro de costos que se acumula con el tiempo por la reducción de la necesidad de un vehículo motor. También existe el valor resultante de los factores de calidad de vida como la mejora de la salud debido a las mayores oportunidades de ejercicio y a un aire más limpio, la satisfacción de la comunidad debido a los vecindarios más atractivos y a la mayor conexión entre los servicios del vecindario.

Valor financiero: Un estudio realizado en 1999 por el Instituto de Tierras Urbanas sobre cuatro nuevas comunidades de fácil acceso para los peatones determinó que los compradores de viviendas están dispuestos a pagar una prima de \$20,000 dólares por casas dentro de una comunidad caminable en comparación con casas similares en las zonas circundantes.³ En un estudio de 94,000 ventas de casas de 15 áreas metropolitanas, se encontró que la caminabilidad tenía "un efecto positivo estadísticamente significativo en los valores de las viviendas" para el 86% de las áreas metropolitanas estudiadas.⁴

Además de los valores de propiedad más altos, las comunidades caminables permiten a los residentes ahorrar dinero en gastos de vehículos de motor, entre otros potenciales ahorros. En un estudio citado en el documento "Economic Value of Walkability" de Todd Alexander Litman (Victoria Transport Policy Institute, febrero de 2011) se constató que las familias gastan un 50% más en transporte en las comunidades que dependen de los automóviles que las familias de las comunidades donde se puede caminar. Según el estudio, esto equivale a aproximadamente \$3,000 dólares anuales de aumento de los gastos de transporte para las familias en las comunidades autodependientes.⁵ Cuando se utilizan las caminatas o la bicicleta para viajes cortos, el ahorro es generalmente mayor debido a la mayor ineficiencia de los motores cuando el motor está frío. El informe estima que el ahorro por cada kilómetro de vehículo reducido al caminar o ir en bicicleta es de hasta \$0.25 dólares por milla debido a la reducción del mantenimiento, la depreciación, las tarifas de estacionamiento, el uso de combustible y aceite e incluso la reducción de las primas de seguro.



San Francisco, CA

Fuente: SF Gate – <http://sfgate.com>



Seattle, WA

Fuente: Just Up the Pike – <http://justupthepike.com>



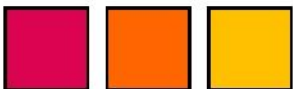
Washington, D.C.

Fuente: Urban Times – <http://urbantimes.com>

³ Eppli, M. y Tu, C. (1999). *Valuing the New Urbanism, The Impact of New Urbanism on Prices of Single-Family Homes*. Urban Land Institute

⁴ Cortright, J (2009). *Walking the Walk: How Walkability Increases Home Prices in U.S. Cities*. Recuperado el 23 de Junio de 2011, de el Urban Land Institute Minnesota website: <http://minnesota.uli.org/Events/Event%20Recaps/espx>

⁵ Litman, T.A. (2011). *Economic Value of Walkability*. Victoria Transport Policy Institution



INTRODUCCIÓN

Calidad de vida: Comunidades con una mezcla de tiendas y negocios a poca distancia de las residencias son lugares más saludables y vibrantes para vivir. Los residentes de los vecindarios que incluyen una mezcla de tiendas y servicios de fácil acceso a través de una ruta peatonal conectada, segura y atractiva, obtienen hasta 70 minutos extra de actividad física por semana y son un 25% menos propensos a tener sobrepeso que los residentes de un vecindario suburbano.⁶ Cambios relativamente simples pueden traer beneficios duraderos para el bienestar de la comunidad. Un cuarto de todos los viajes son de una milla o menos, pero tres cuartos de estos se hacen en vehículo motorizado. Caminar llevaría 20 minutos o menos.⁷

Comunidades caminables que utilizan "calles completas" son más seguras y reducen la velocidad del tráfico. Las Calles Completas están diseñadas para maximizar el uso del derecho de paso público para incluir todos los modos de transporte. La integración de un atractivo entorno peatonal, carriles para bicicletas y una red de transporte conectada ayuda a hacer de las calles completas una parte integral de cualquier comunidad verdaderamente caminable.



Vancouver, BC, fue clasificada como la mayor ciudad norteamericana en cuanto a "calidad de vida" por Mercer Surveys en 2012

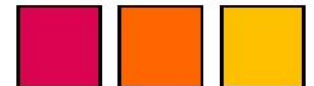
Fuente: Project for Public Spaces – <http://pps.org>

Además de los beneficios para la salud y la seguridad, las comunidades que se pueden recorrer a pie también se benefician del aumento de las oportunidades de interacción social dentro de la comunidad. Otro beneficio de las comunidades caminables es que a menudo tienen menores tasas de criminalidad y menos delitos menores como el vandalismo que el promedio nacional.⁸ Esto se debe a que más gente está caminando y cuidando el vecindario, un mayor sentido de orgullo comunitario, y un aumento en el voluntariado del vecindario. Por último los beneficios ambientales de la caminabilidad incluyen la reducción de los efectos de isla de calor debido a la reducción del asfalto y más cobertura de árboles, y la reducción de las emisiones de carbono debido a que más personas optan por caminar en lugar de conducir. Todos estos elementos contribuyen a la calidad de vida de una comunidad y proporcionan estabilidad a largo plazo para la comunidad.

⁶Saelens, B.E. (2003). Neighborhood-based differences in physical activity: An environmental scale evaluation. *American Journal of Public Health*, Vol. 93, No.9

⁷Local Government Commission Center for Liveable Communities. (2008). Why People Don't Walk and What City Planners Can Do About It. Recuperado el 23 de el Junio el 2011, de el http://www.igc.org/freepub/docs/community_design/focus/

⁸Conroy, T. (2009). The benefits of living in walkable communities. Recuperado el 12 de Octubre de el 2011 de el Helium website: <http://www.helium.com/items/1574297-walkable-communities>



INTRODUCCIÓN

Políticas de planificación de la ciudad de Las Vegas

La ciudad de Las Vegas reconoce la necesidad de Comunidades Caminables y está tomando medidas para fomentar su desarrollo. Las políticas dentro del Plan Maestro de Las Vegas 2020 dirigen a la ciudad a revisar las campañas de los vecinos existentes para oportunidades de incluir elementos de diseño como mobiliario urbano, jardinería y tratamientos de pavimento. Estas directivas permiten a la ciudad cultivar áreas dentro de la ciudad en grandes lugares para vivir, trabajar y recrearse. Los vecindarios que son transitables permiten a los residentes interactuar con su comunidad y crear un sentido de lugar. Además, el Código Municipal de Las Vegas (LVMC) Título 19 (Código de Desarrollo Unificado) contiene un capítulo de Normas de Calles Completas que se aplica a todo nuevo desarrollo y reafirma los objetivos de la política del Plan Maestro. Además, dos resoluciones que apoyan la sustentabilidad han sido adoptadas por el Consejo de la Ciudad que abordan la creación de comunidades caminantes ambientalmente responsables.

Objetivos de la política del Plan Maestro:

Revitalización del vecindario

Política 2.1.6 Que, cuando sea posible, los barrios se distingan entre sí a través de los elementos de diseño, iluminación, o características paisajísticas, u otros puntos focales de la comunidad que son únicos para cada vecindario.

Política 2.1.7 Que se reduzca la demanda de servicios de transporte mejorando el equilibrio entre los trabajos y las viviendas y creando opciones para que la gente viva y trabaje dentro de la distancia a pie o en bicicleta de su lugar de trabajo.

Política 2.1.8 Que el concepto de comunidades caminables con porches y servicios de vecindario, sea promovido en áreas de reinversión residencial.

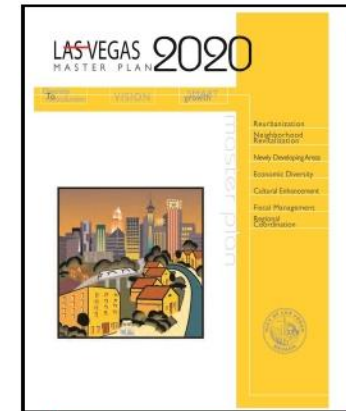
Política 2.4.7 Que la ciudad mantenga y renueve su infraestructura pública dentro de los vecindarios residenciales existentes según sea necesario.

Gestión fiscal

Política 6.1.6 Que la Ciudad, cuando sea posible, utilice asociaciones públicas/privadas para pagar mejoras capitales.

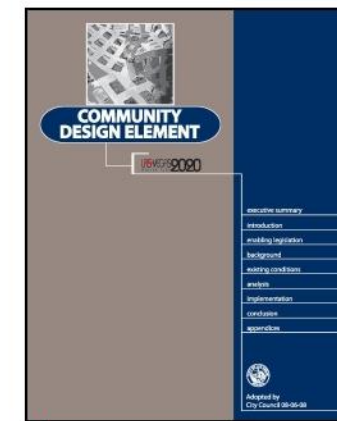
Elemento de diseño de la comunidad:

Dentro del elemento de diseño comunitario del Plan Maestro de Las Vegas 2020, la Recomendación #2 apoya la capacidad de caminar. La recomendación #2 pide el uso de "códigos basados en formularios para mejorar los estándares de diseño de la comunidad" proporcionando mejores oportunidades de transporte y dirección para las pautas de diseño de los distritos individuales. Bajo la Recomendación #2, el Elemento de Diseño Comunitario también dirige a la Ciudad para crear oportunidades para nodos, o distritos, con la identificación de servicios de entrada y paisaje de la calle que fomenten la propiedad comunitaria y mejoren las características únicas del vecindario.



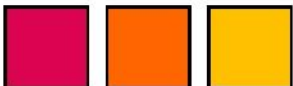
Las Vegas 2020 Master Plan

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Community Design Element

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



INTRODUCCIÓN

Políticas de Planificación de la Ciudad de Las Vegas

Plan del Centenario del Centro de Las Vegas

El Plan Maestro de Las Vegas 2020 ordena que "la ciudad desarrolle un conjunto específico de diseños urbanos requeridos que son aplicables al centro de Las Vegas para mejorar la estética y la apariencia del desarrollo privado y de los proyectos públicos en el área del centro." El Plan del Centenario del Centro de Las Vegas fue adoptado por primera vez por el Ayuntamiento de Las Vegas en el 2000 y ha sido actualizado numerosas veces desde entonces. La parte occidental del área del Plan, que limita a ambos lados de la Calle Fremont entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern, está dentro del Plan del Centenario del Centro de Las Vegas. La sección de Metas y Objetivos de Diseño Urbano del Plan del Centenario del Centro de Las Vegas provee dirección en las siguientes metas para la zona:

A. Uso de la tierra:

1. Crear ventas al por menor y otros usos peatonales en la planta baja de los edificios;

B. Forma urbana

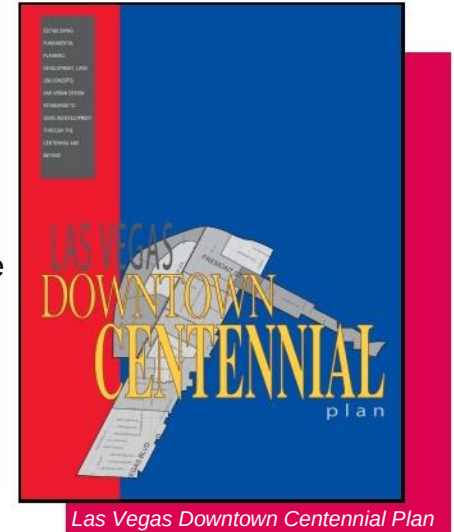
1. Llevar las fachadas de los edificios al límite de la propiedad/borde la acera;
2. Requerir que las estructuras de estacionamiento tengan un tratamiento de planta baja de venta al público y de fachada con un apropiado arquitecto masas tecturales;

C. El movimiento peatonal

1. Crear paisajes callejeros que proporcionen seguridad, comodidad e interés a los peatones;
2. Establecer una red de senderos urbanos, espacio abierto y vínculos que fomenten el Sistema de caminos urbanos de la ciudad

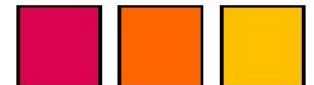
D. Imagen y Carácter:

1. Mejorar la imagen general del centro de la ciudad a través de mejoras en los portales, en los corredores urbanos primarios, plazas cívicas y espacios abiertos.



Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

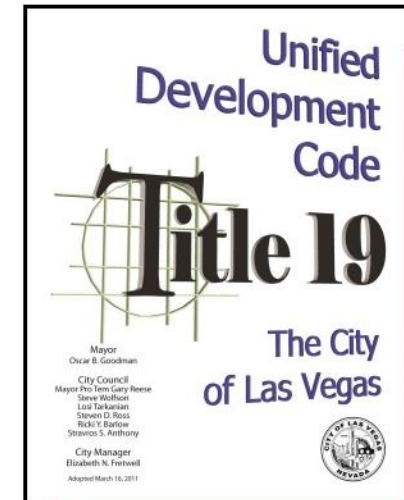
Plan del Centenario del Centro de Las Vegas



INTRODUCCIÓN

Normas de calles completas del Código Unificado de Desarrollo:

En 2008 el Departamento de Planificación completó un gran esfuerzo al fusionar la Subdivisión de Regulación (Título 18) y el Código de Zonificación (Título 19) y actualizó y reorganizó el lenguaje existente y creó un documento más orientado a los gráficos. La combinación de los dos conjuntos de normas de desarrollo eliminó los problemas de referencias cruzadas, las contradicciones y la duplicación de información. El nuevo conjunto de normas se titula Código de Desarrollo Unificado o UDC y ha sido adoptado como Título 19 del Código Municipal de Las Vegas. El UDC contiene un capítulo de Estándares de Calles Completas que se aplica a todos los nuevos desarrollos. El capítulo de Estándares de Calles Completas tiene como objetivo lograr una red de transporte conectada como se describe en el Plan General de la Ciudad para proporcionar un ambiente seguro y accesible para una variedad de modos de transporte y usuarios. El capítulo esboza varios requisitos, incluyendo aceras separadas, medianas ajardinadas, carriles para bicicletas, zonas de servicio y amortiguamiento con árboles en las calles.



Unified Development Code

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Resoluciones de apoyo a las comunidades caminantes:

R-57-2006 Resolución en Apoyo de las Medidas Gubernamentales para Reducir la Contaminación por el Calentamiento Global

Adopta los objetivos del Protocolo de Kyoto para reducir la contaminación por el calentamiento global mediante la adopción de medidas como:

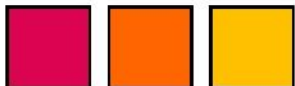
- Adoptar y hacer cumplir políticas de uso de la tierra que reduzcan la dispersión, preserven los espacios abiertos, y creen comunidades urbanas compactas y caminables.

Resuelve que el Ayuntamiento de Las Vegas respalda el Acuerdo de Protección Climática de los Alcaldes de EE.UU. y seguirá siendo un líder en la reducción de las emisiones de gases de los invernaderos a través de:

- Ampliar la disponibilidad y el uso del transporte público para los empleados, residentes y visitantes de la ciudad.
- Mejorando el paisaje urbano en las áreas altamente urbanizadas de la ciudad.

R-50-2008 Resolución que Adopta una Estrategia de energía Sostenible para la ciudad de Las Vegas

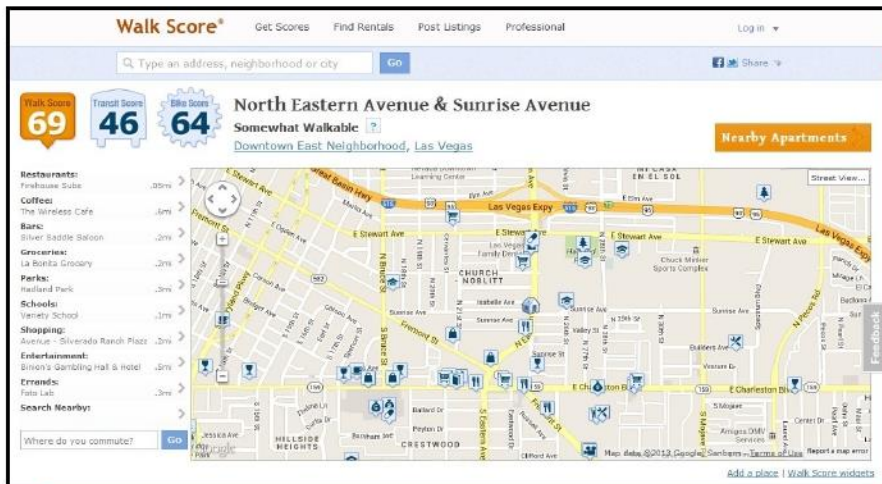
Promueve el desarrollo ambientalmente responsable y sostenible de la ciudad reduciendo el consumo general de energía, desarrollando nes de infraestructura para facilitar el desarrollo sostenible y apoyar los esfuerzos para mejorar la calidad del aire y conservar los recursos naturales no renovables.



INTRODUCCIÓN

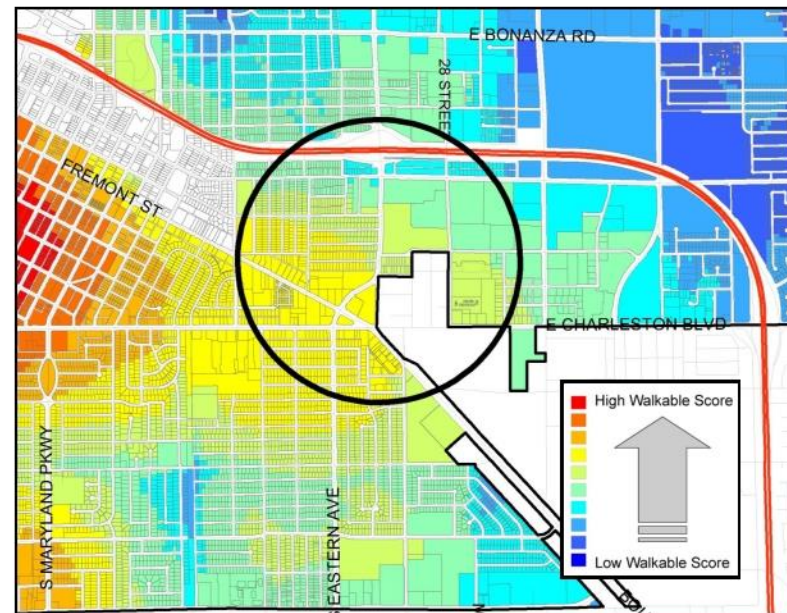
Estudio de la Caminabilidad

Se realizó un estudio para identificar las áreas dentro de la ciudad de Las Vegas con el mayor potencial para convertirse en comunidades caminantes autosuficientes. El estudio identificó lugares dentro de la ciudad que tienen una buena mezcla de tipos de vivienda (condominios, apartamentos y casas unifamiliares independientes) dentro de la proximidad de los servicios de la comunidad concentrados en un lugar central. Al elegir zonas con buenas concentraciones de servicios, la atención puede centrarse en las conexiones e instalaciones para los peatones. El mapa de la siguiente página ilustra una serie de lugares dentro de la ciudad de Las Vegas que tienen el potencial de ser comunidades caminables.



Informe de puntuación a pie para Eastern Avenue en Sunrise Avenue en Octubre de 2013

Fuente: Walk Score – <http://www.walkscore.com>

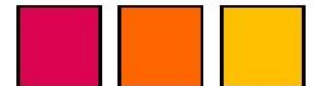


Mapa del gradiente del CLV que muestra la transitabilidad de las avenidas Eastern y Sunrise

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

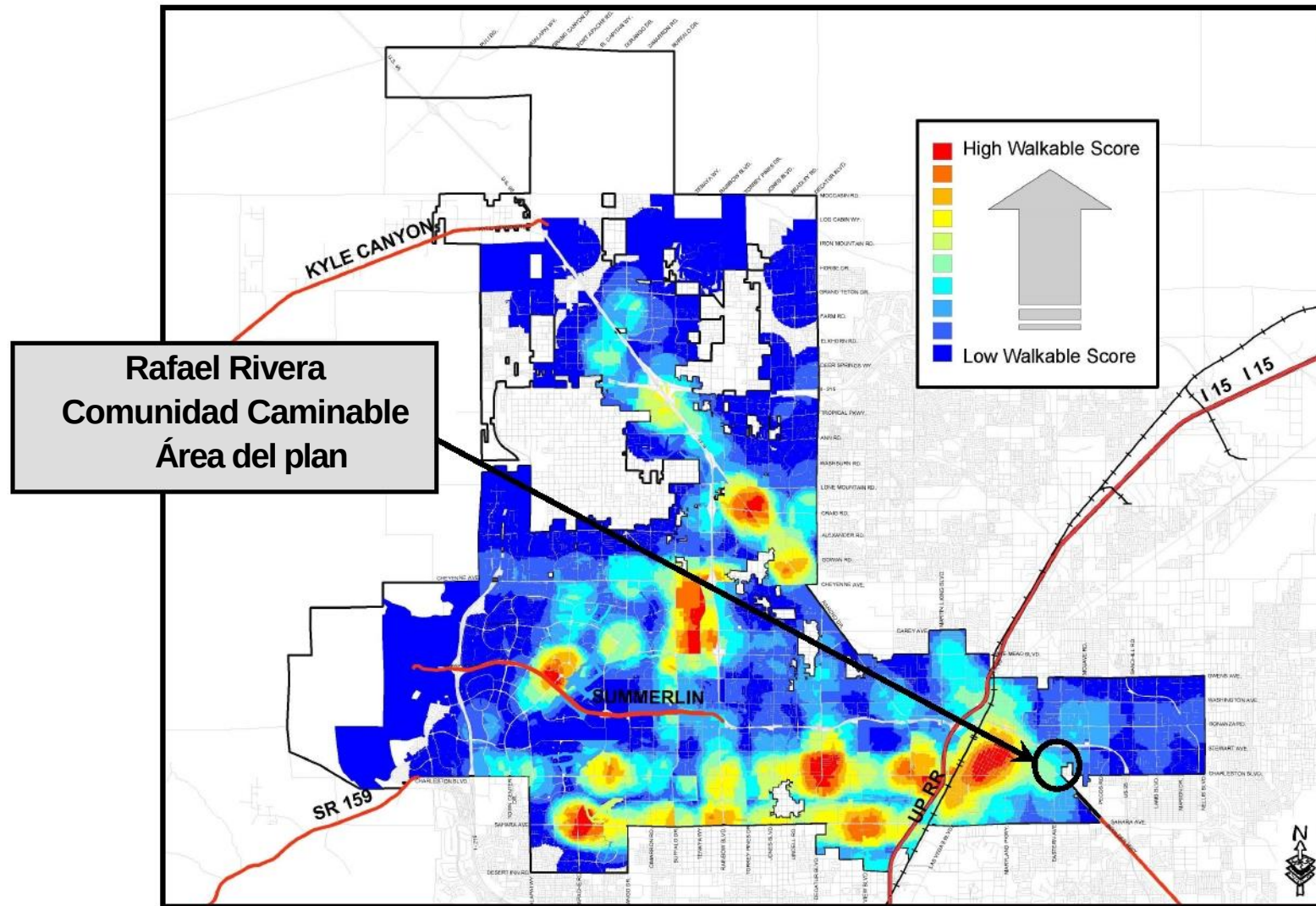
Según www.walkscore.com el área del Plan de la Comunidad Caminable de Rafael Rivera, llamado "Plan" tiene una puntuación de 69 - "Algo caminable". Un puntaje de caminata de más de 60 indica una comunidad en la que algunos servicios se encuentran a poca distancia para las actividades cotidianas. Por lo tanto, haciendo algunos ajustes en el área, se puede mejorar la caminabilidad de los residentes. Las mayores ganancias pueden hacerse en lo que respecta al acceso y la conectividad. El aumento de la conectividad permitirá a la comunidad un mayor acceso a los servicios disponibles dentro del Plan de la Comunidad Caminable de Rafael Rivera y el área circundante.

El área del Plan que se muestra arriba tiene una variedad de comodidades presentes. A 10 minutos a pie, los residentes de la comunidad pueden encontrar dos centros comerciales en el vecindario, dos parques, cinco escuelas, un centro comunitario y de recreo, viviendas unifamiliares y multifamiliares. La cercanía de las viviendas a estos servicios permite una reducción de las millas recorridas por los vehículos.



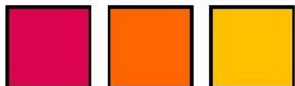
INTRODUCCIÓN

Mapa del estudio de caminabilidad de la ciudad de Las Vegas



Este mapa muestra la intensidad de los servicios comunitarios dentro de la ciudad de Las Vegas

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



CIUDAD DE LAS VEGAS

PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

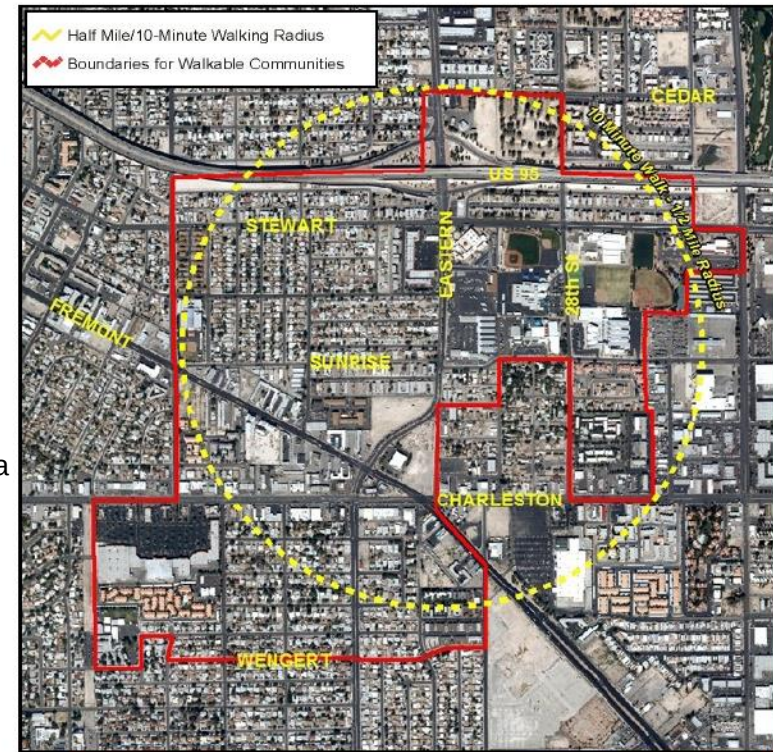
EL PLAN

El área del Plan está ubicada en el sector sureste de la ciudad. El centro del área del plan está ubicada en la intersección de la Avenida Eastern y la Avenida Sunrise. Desde la intersección, los límites del Plan se extienden aproximadamente media milla en en todas las direcciones. A la derecha hay un mapa con los límites del Plan indicados en rojo y un radio a la redonda de media milla o diez minutos de caminata indicado en amarillo. El área del Plan se encuentra al este de un área de alta puntuación de caminata y ha sido identificada como un lugar donde se pueden obtener los mayores beneficios con pequeñas mejoras y servicios adicionales. Esta ubicación combina elementos de las categorías de comunidades caminables del centro de la ciudad de adyacente al del centro de la ciudad suburbana descritas en "¿Qué es una comunidad caminable?" en la página 5.

Los servicios en el área incluyen el Centro Comunitario del Este de Las Vegas, el Complejo Deportivo Chuck Minker, tres escuelas primarias públicas, la Escuela Pública Variety para necesidades especiales y formación profesional, la escuela secundaria Roy Martin, residencias unifamiliares, residencias multifamiliares que van desde los complejos de cuatro en pequeña escala hasta los complejos tradicionales en gran escala, viviendas públicas, viviendas para personas mayores, varios moteles de lujo, edificios de venta al por menor en pequeña escala y múltiples líneas de tránsito que prestan servicio a la zona. El objetivo del Plan es recomendar mejoras que permitan a los residentes caminar fácilmente y con seguridad hacia, desde y entre estos servicios comunitarios y llevar a cabo sus actividades diarias normales. El Plan Maestro de Las Vegas 2020 dicta que la ciudad mantenga y renueve su infraestructura pública dentro de los vecindarios residenciales existentes según sea necesario.

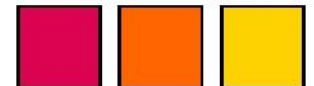
Las recomendaciones que se destacan en este Plan se centran en la infraestructura dentro del marco del derecho de paso y el desarrollo de servicios que contribuyen a una comunidad sostenible. Las mejoras recomendadas tienen por objeto fomentar tal comunidad aumentando las conexiones peatonales y el circuito existente dentro de la comunidad.

El Plan está dividido en cuatro secciones: Servicios comunitarios; Diseño comunitario; Calles completas y Aportaciones y Apoyo de la Comunidad. Los servicios comunitarios se dividen en cuatro categorías que incluyen negocios que proveen bienes y servicios, centros de empleo, oportunidades de vivienda y parques. El Diseño Comunitario se ocupa de la capacidad de los peatones para circular dentro de la comunidad sin ningún impedimento. Calles Completas se centran en calles mejor diseñadas que maximizan el uso del derecho de paso público para incorporar todos los modos de transporte. Las Aportaciones y el Apoyo de la Comunidad incluyen las comentarios o críticas de los residentes de la zona y apoyo.



El mapa ilustra la zona del plan y la distancia que se puede recorrer a pie en 10 minutos

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

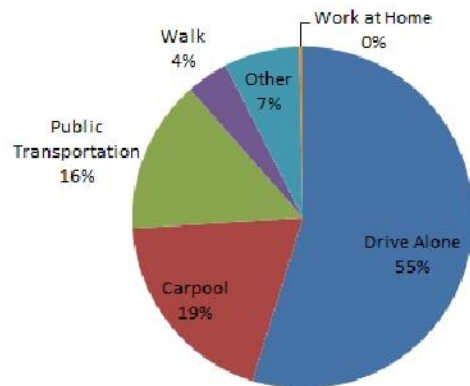


PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

Demografía

El vecindario del Plan Comunitario Caminable Rafael Rivera se desarrolló originalmente a finales de los años 40 y 50 como una comunidad adyacente al centro de la ciudad, con muchas de las estructuras comerciales y multifamiliares que le siguieron en los años 60. Dentro del área del Plan, el 36% de la población está sin un automóvil, casi cuatro veces la tasa de los de otras partes de la ciudad. Los residentes del área del Plan usan un vehículo privado para ir al trabajo el 75% del tiempo y el resto de los residentes dependen del coche compartido y del transporte público. El uso del transporte público, que es un 12.4% comparado con el promedio de la ciudad de 3.9%, es típicamente más alto en áreas cuyo ingreso familiar medio está por debajo del promedio de la ciudad. Además, los residentes con dificultades para caminar constituyen el 7.0% de la población, que es sólo ligeramente superior al 6.8% del promedio de la ciudad.

El desempleo en la región de Las Vegas está un poco más del 2% por encima del índice nacional, a 8.9% versus 6.5%.¹ Las oportunidades existen dentro de este vecindario urbano para crear una vibrante base de empleo apoyada por una mezcla de viviendas diversas. A medida que las parcelas vacías y los desarrollos obsoletos se desarrollan y reurbanizan, se debe poner énfasis en la creación de estructuras de uso mixto que refuercen las metas y objetivos de este Plan Comunitario Caminable.



¹ United States Department of Labor, Bureau of Labor Statistics. Recuperado el 6 de el Marzo de 2014, de el <http://www.bls.gov/web/metro/laummtrk.htm>

Población	
Unafamiliar	2,525
Apartamento	4,365
Casa adosada	54
Condominio	95
Multi-Plex	1,082
Total	8,121

Unidades de Vivienda	
Unafamiliar	1,060
Apartamento	1,796
Casa adosada	21
Multi-Plex	466
Total	3,380

Unidades de Vivienda Ocupadas	
Unafamiliar	903
Apartamento	1,528
Casa adosada	18
Multi-Plex	389
Total	2,870

Renta Media de los Hogares	
Rafael Rivera	
Walkable Community	\$25,343

Estado de la Discapacidad	
Dificultad Ambulatoria	7.0%
No Dificultad Abulatoria	93.0%

Edad		
Menos de 18 años	2,095	25.8%
18-64 años	5,019	61.8%
65 años o más	1,007	12.4%

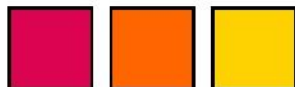
Carrera		
Negro	894	11.0%
Hispano	4,492	55.3%
Blanco	2,223	27.4%
Indio Americano	44	0.5%
Asiático	304	3.7%
Isleño del Pacífico	25	0.3%
Otros	12	0.1%
Más de una raza	127	1.6%

Vehículos Disponibles		
Ninguno	1,037	36.1%
Una	1,354	47.2%
Dos	393	13.7%
Tres or más	85	3.0%

Desplazamientos al Trabajo		
Conducir Solo	1,572	54.8%
Compartir Coche	551	19.2%
Transporte Público	417	14.5%
A Pie	114	4.0%
Otros	204	7.1%
Trabajar en Casa	12	0.4%
Tiempo Medio de Viaje (Minutos)	28.1	

Fuente de los datos de la table, proporcionados por el U.S. Census y CLV Dept. of Planning

CIUDAD DE LAS VEGAS



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

Aportaciones y apoyo de la comunidad

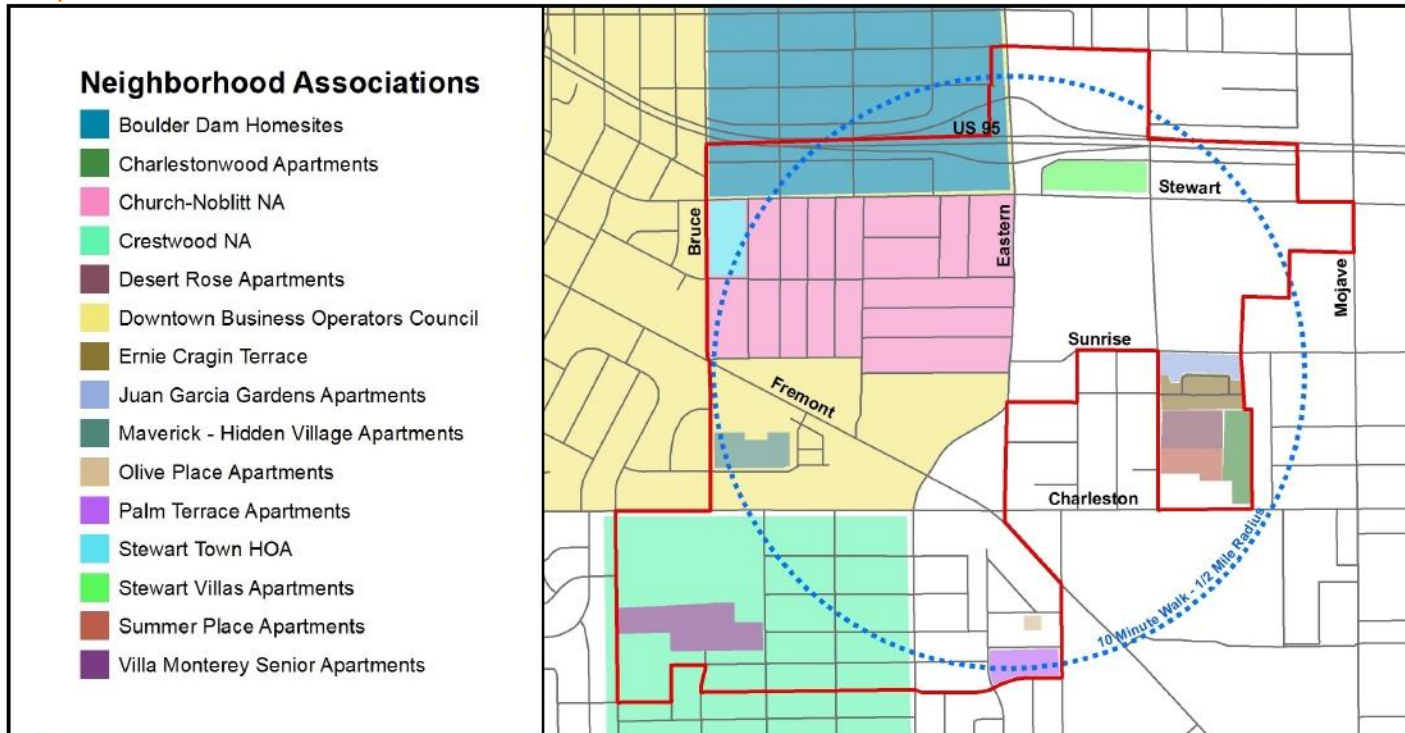
Los residentes del área del Plan son los más familiarizados con su comunidad. Recibir las aportaciones, los comentarios y el diálogo de estos residentes desempeñaron un papel integral en el desarrollo del Plan de la comunidad. Un foro abierto creado por el Departamento de Planificación permitió que el Plan se centrara en las necesidades de la comunidad y aprendiera cómo estos los residentes interactúan con los servicios de su vecindario. A través de la participación de la comunidad en el proceso de planificación, el Departamento de Planificación pudo reunirse con muchos de los residentes de la zona que compartieron ideas y sugerencias sobre cómo el Plan Comunitario Caminable de Rafael Rivera podría mejorar su comunidad.



Materiales de divulgación

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Mapa de las Asociaciones de Vecinos



Las Asociaciones de Vecinos están registradas en el Departamento de Parques, Recreaciones y Servicios de Vecinos

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Materiales de divulgación

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

REUNIONES DE LA COMUNIDAD

En septiembre y octubre de 2013 se celebraron reuniones comunitarias en toda la zona del Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera. La lista completa de reuniones se encuentra en la página 18. En estas reuniones se recibieron los siguientes comentarios de los residentes de la zona:

Reunión #1 - 09/11/2013

Centro Rafael Rivera/Cámara de Comercio Latina - 2900 Stewart Ave.

- Necesidad de luces en los callejones para hacer frente a la delincuencia; específicamente en Sunrise Avenue y el callejón de Isabel Avenue.
- En el cruce de Burnham Avenue y Charleston Boulevard (al otro lado de Charleston) hay que eliminarlo o hacerlo más seguro.
- Utilizar el control creativo en el desarrollo y el nuevo desarrollo - utilizar la naturaleza (cactus, grandes rocas, etc.) para crear barreras - paredes bajas, paredes de pantalla, etc. crear escondites / lugares para dormir para las personas sin hogar.
- En la avenida Stewart y la calle 21 hay mucho tráfico peatonal/de a pie que accede al mercado del barrio; se necesita una señal intermitente -pero no como la de la calle Sahara y la calle 15- para frenar el tráfico rápido.
- Se necesita más iluminación en los callejones.
- Se necesitan aceras a lo largo de la calle Cervantes.
- Hay demasiados teléfonos públicos en la vía pública; hay que eliminarlos.
- Ensanchar las aceras donde tenemos zonas de ocio; reducir el tamaño de las zonas de ocio para dar cabida a las jardineras y a los nuevos árboles tolerantes a la sequía, de esa manera la basura, los desperdicios y las inconsistencias pueden ser eliminados.
- No hay suficiente aplicación del código para abordar de forma proactiva los problemas/violaciones del vecindario.
- No necesitamos que la Aplicación del Código mire nuestras propiedades.
- La ciudad debería encargarse del mantenimiento de todas las zonas de ocio en las áreas residenciales.
- Las paradas de autobús deben estar ubicadas detrás de la acera.
- El callejón de Burnham Avenue y Ballard necesita iluminación.
- La falta de acceso ADA dentro del área del plan; se necesitan rampas en las aceras, postes de servicios públicos y todos los demás. Los postes de servicios públicos y todos los demás estorbos deben ser retirados de las aceras, ciertas áreas carecen de aceras.

Reunión #2 - 09/24/2013

East Las Vegas Community Center - 250 N. Eastern Ave.

- Las paradas de autobús deben estar situadas más atrás de la calle.
- Más paradas de autobús cubiertas, bancos, cubos de basura, aparcamientos para bicicletas.
- Facilitar la transitabilidad y el acceso ADA.
- Se necesitan aceras completas en toda el área del plan, faltan rampas en las aceras, eliminar obstáculos en las aceras.

Reunión #3 - 10/15/2013

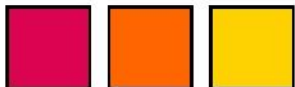
Escuela Primaria Howard Hollingsworth - 1776 East Ogden Ave.

- Plantar árboles en los lugares donde sea necesario y poner más iluminación para que sea más atractivo para la comunidad salir a caminar en beneficio de su propia salud.
- Las calles estrechas deberían ser de un solo sentido para poder ampliar las aceras.
- Es necesario recortar los árboles viejos y sustituirlos por otros nuevos.
- Aceras a lo largo de la Avenida Elm (lado norte de la I-515/US 95).
- Los bordillos de la calle Cervantes son demasiado altos.
- Se necesita más iluminación a lo largo de las calles para la seguridad.
- Construir aceras de 7 pies de ancho.
- Mantener el carril para bicicletas a lo largo del lado sur de la I-515/US 95.
- Necesitar una acera más ancha de 7 pies a lo largo de la calle Bruce al norte de Charleston Boulevard.
- La calle Bruce podría servir como la principal calle para caminar y andar en bicicleta de norte a sur.
- Las aceras son estrechas en Eastern justo al norte de la I-515/US 95.
- En la curva de la Avenida Eastern (Calle 25) se siente inseguro caminar necesita una barandilla o alguna medida de protección.

Reunión #4 - 10/23/2013

Escuela primaria Crestview - 1300 Pauline Wy.

- Pavimentar la acera en la avenida Wengert entre la calle 17 y Pauline Way.
- Hay que limpiar la servidumbre de Nevada Power.
- La avenida Wengert entre Pauline Way y la calle 17 no tiene iluminación; Se necesita acera, árboles, asientos para las familias y limpieza de la basura.
- No hay pasos de peatones en la Avenida Stewart entre la calle Bruce y la calle 21, se necesitan luces intermitentes para advertir a los conductores; Los vehículos conducen demasiado rápido en la Avenida Stewart.
- La zona de la calle 26 y la calle Valley necesita aceras, alumbrado público y pasos de peatones marcados.
- Los apartamentos de la calle 26 y la calle Valley utilizan el estacionamiento en la calle; asegurar que el estacionamiento en la calle se mantenga.
- Se necesita iluminación en los callejones de la calle 26 y la calle Valley.
- Preocupación por los árboles muertos/que se están muriendo en el Parque Jaycee.
- Extender el área del Plan hasta Oakey Boulevard en el sur.
- Se necesitan más árboles en el área del Plan.
- Mantener el paisaje que se encuentra a lo largo de la Avenida Burnham (Charleston Boulevard a la Avenida Franklin).

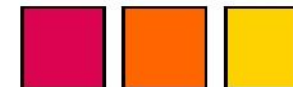


PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

REUNIONES DE LA COMUNIDAD

El Departamento de Planificación tuvo varias reuniones de divulgación en la zona acerca del Plan. La información de contacto del personal y la dirección del sitio web del Plan fueron proporcionan en esas reuniones, así como en los materiales de anuncio de divulgación. Las reuniones de divulgación proporcionaron la oportunidad de que el personal del Departamento de Planificación se reuniera con los residentes de la comunidad y proporcionara información sobre los planes de la comunidad y sus conceptos. Estas reuniones permitieron a los residentes expresar sus ideas sobre las prioridades en materia de servicios comunitarios, incluido el mejoramiento de las calles y las aceras. Las aportaciones y la información de la comunidad ayudaron a dirigir el Plan hacia las necesidades del vecindario, lo que fortaleció los objetivos del Plan.

<i>Eventos de divulgación</i>		
<i>Fecha de la reunión</i>	<i>Organización/Evento</i>	<i>Lugar de encuentro</i>
09/11/2013	Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera Casa Abierta Evento	La Cámara de Comercio Latina, Rafael Rivera Commu-
09/24/2013	Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera Casa Abierta Evento	Centro Comunitario del Este de Las Vegas 250 North Eastern Avenue
10/15/2013	Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera Casa Abierta Evento	La Escuela Primaria Howard Hollingsworth 1776 East Ogden Avenue
10/23/2013	Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera Casa Abierta Evento	Escuela Primaria Crestwood 1300 Pauline Way
04/22/2014	Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera Casa Abierta Evento	La Cámara de Comercio Latina, Rafael Rivera Commu-
04/29/2014	Plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera Casa Abierta Evento	La Escuela Primaria Howard Hollingsworth 1776 East Ogden Avenue



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

SERVICIOS COMUNITARIOS

Las comodidades comunitarias son parte integral de una comunidad caminable. Estas comodidades proporcionan bienes y servicios que se convierten en acciones y recursos para satisfacer las necesidades diarias de los residentes de la zona. Algunos de los servicios comerciales necesarios para la vida diaria incluyen tiendas de comestibles, bancos, restaurantes, farmacias, tiendas de ropa, complejos de viviendas, proveedores de entretenimiento, así como eventos comunitarios. De los servicios comerciales, una tienda de comestibles es el recurso más importante para una comunidad caminante, ya que proporciona los alimentos básicos esenciales para las necesidades de la rutina y la vida diaria.

Las escuelas y los lugares de trabajo también son una parte importante de una comunidad caminable. Tener una variedad de oportunidades de empleo dentro de una comunidad es importante preservar una distancia de 10 minutos a pie para los residentes. Tener escuelas o lugares de trabajo cerca de los residentes elimina la necesidad de viajar fuera de la comunidad y reduce el tráfico y la contaminación.

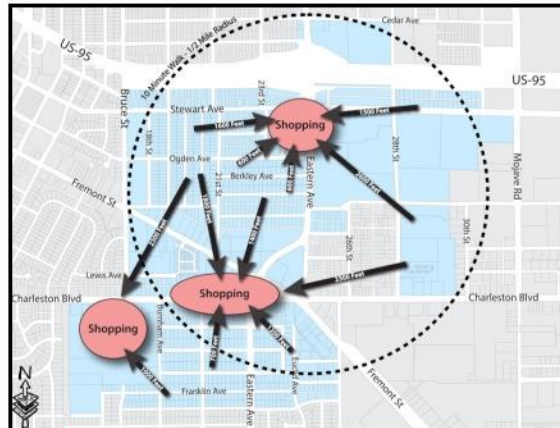
Las comunidades transitables necesitan una variedad de oportunidades de vivienda para diferentes niveles de ingresos. Tener diferentes tipos de vivienda en una amplia gama de precios proporciona diversidad en las opciones de vivienda. Esto a su vez proporciona a las personas una mayor oportunidad de vivir a poca distancia de su lugar de trabajo.

Un aspecto igualmente importante de una comunidad caminable son los parques y los espacios públicos. Estas áreas proporcionan lugares donde la gente puede reunirse y recrear. Los parques y espacios abiertos también proporcionan a los residentes lugares para celebrar eventos comunitarios y socializar con sus vecinos mientras exploran en su comunidad.



Charleston Plaza Shopping Center

Fuente: Ciudad de Las Vegas



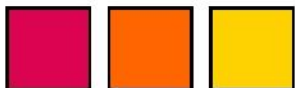
Mapa que ilustra la distancia media a pie hasta las tiendas

Fuente: Ciudad de Las Vegas



East Las Vegas Community Center

Fuente: Ciudad de Las Vegas

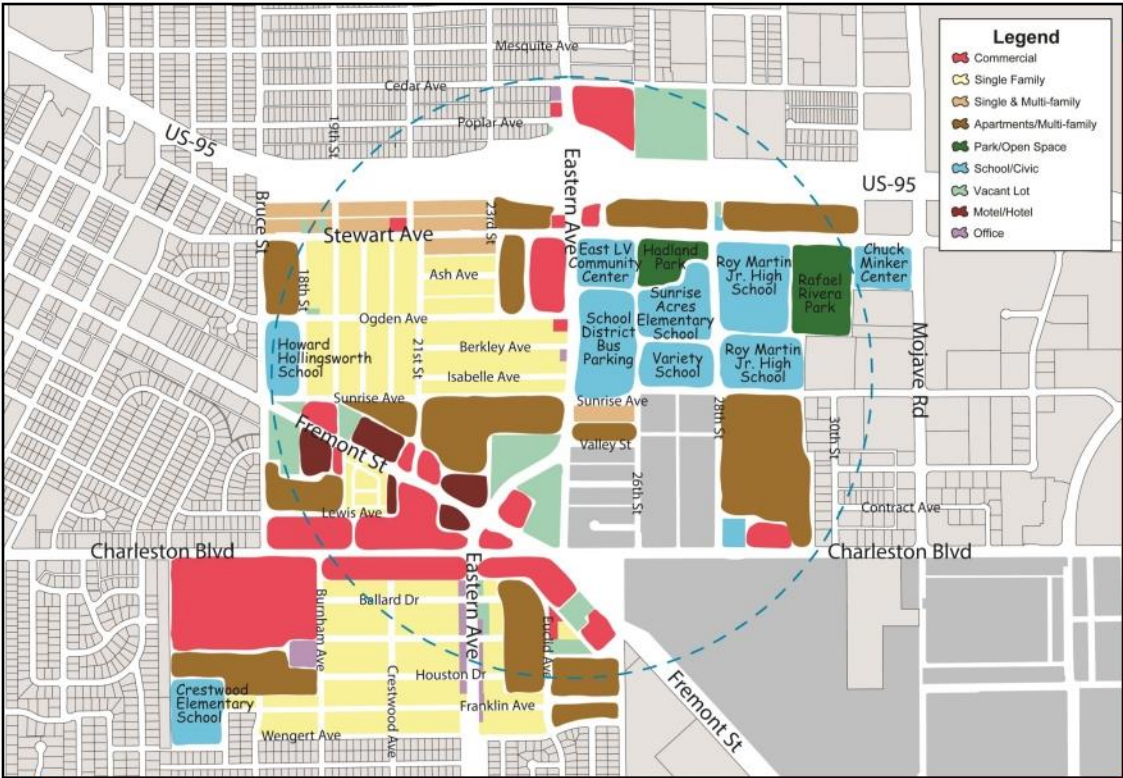


PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

COMODIDADES COMUNITARIAS

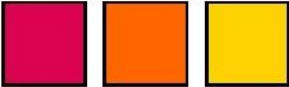
El área del Plan tiene aproximadamente 617 licencias comerciales activas y 8,121 residentes. Hacia la parte suroeste del área del Plan hay una gran concentración de propiedades comerciales. La Plaza Charleston es el mayor centro comercial tradicional, que está anclado por una tienda de comestibles, una farmacia y un mercado interior de intercambio. Una segunda y más pequeña concentración de servicios comerciales está ubicada en la parte norte-central del área del plan, incluyendo una tienda de comestibles del vecindario y una tienda minorista de apoyo general. Además, hay 52 usos de venta al por menor y 91 usos de oficina dentro del área del Plan. La zona del Plan también contiene tres parques y 25 paradas de transporte público.

Mapa de los servicios de la comunidad



Principales servicios en el Área del Plan Comunitario Transitable Rafael Rivera
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Activos de la comunidad	Cantidad
Parques	2
Escuelas Públicas/Privadas	5
Instalaciones Religiosas	6
Instituciones Financieras	6
Tiendas de Conveniencia	9
Servicios Comunitarios	7
Tienda Minorista General	52
Tienda de Comestibles	1
Restaurantes	27
Oficinas	91
Complejos de Apartamentos	75
Paradas de Tránsito (total)	25
Paradas de Tránsito (protegidas)	16



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

SERVICIOS COMUNITARIOS - COMERCIAL

Los usos comerciales se encuentran principalmente en la parte suroeste del área del Plan y cerca de la intersección de las Avenidas Stewart y Eastern. En la parte suroeste del área del plan hay tres centros comerciales distintos: Fremont Street, que consiste principalmente en moteles antiguos y usos residenciales de estancia limitada; Charleston Boulevard, que contiene un sinnúmero de pequeños centros comerciales de mediados de siglo, oficinas y restaurantes; y Charleston Plaza, un centro comercial tradicional de 279,000 pies cuadrados que contiene una tienda de comestibles, una farmacia, un Mercado de intercambio interior, tiendas de apoyo al por menor y restaurantes. En las Avenidas Stewart y Eastern está la Plaza Stewart, que contiene negocios minoristas y un pequeño supermercado/mercado del vecindario. Estos modelos de desarrollo comercial son representativos de un período en el que los viajes en automóvil eran convenientes, baratos y rápidos. A medida que la comunidad circundante ha evolucionado y aumentado en densidad, encontrar nuevas formas de asegurar el éxito y la longevidad de los centros comerciales se convierte en algo primordial. La incorporación de elementos de diseño de sitios del Código Unificado de Desarrollo, como la orientación de los edificios hacia las fachadas de las calles, la provisión de senderos para bicicletas y peatones que conecten con las urbanizaciones comerciales y residenciales adyacentes y la utilización de bancos, aparcabicycletas, pérgolas, pérgolas ajardinadas u obras de arte, dará como resultado un entorno bien conectado que sea utilizable, accesible y agradable para los peatones del área.



Centro Comercial Charleston Plaza

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Moteles de la Calle Fremont

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Centro Comercial Stewart Square

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



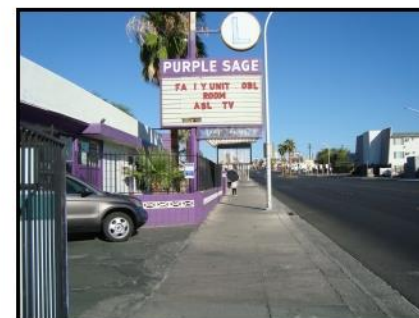
Centros Comerciales de Charleston Blvd.

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



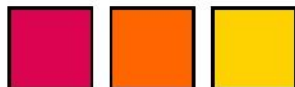
Centros Comerciales de Charleston Blvd.

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Moteles de la Calle Fremont

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

SERVICIOS COMUNITARIOS - COMERCIAL

El centro commercial de la Plaza Charleston ha sido un elemento básico del Este del BulevarvCharleston desde que se construyó a principios de los años 60. Originalmente construido por el promotor William Peccole, la mayoría de los residents de Las Vegas recuerdan este centro como la vivienda de la local Thriftmart, Woolco, American Furniture, Skaggs Drugs y Fox Theater. El centro comercial servía como punto de reunión de la comunidad, situado en el centro del sitio y era accesible al vecindario circundante por los cuatro lados con entradas bien conectadas.

En 1988 el Centro Comercial fue remodelado con la orientación del edificio cambiando significativamente. Los nuevos edificios fueron empotrada profundamente en la parte trasera de la propiedad, cerrada al vecindario y orientada al Boulevard Charleston. Las condiciones económicas, combinadas con una propiedad envejecida y una clientela minorista en evolución, han llevado a una mayor tasa de vacantes en el centro comercial. El centro comercial proporciona oportunidades de alquiler para tiendas departamentales y negocios pequeños; sin embargo, la configuración actual del sitio no aborda adecuadamente las grandes necesidades de la comunidad peatonal. Las aceras no conectan el centro comercial con el Bulevar Charleston, mientras que lo Apartado de los edificios dan la impression de que la propiedad está fuera del alcance de la mayoría de los residentes que caminan hacia el centro. Además, la ubicación del edificio cerrado crea preocupaciones de seguridad entre los vecinos, específicamente con la parte trasera de los edificios que dan a la Avenida Burnham y a los servicios eléctricos de NV Energy.



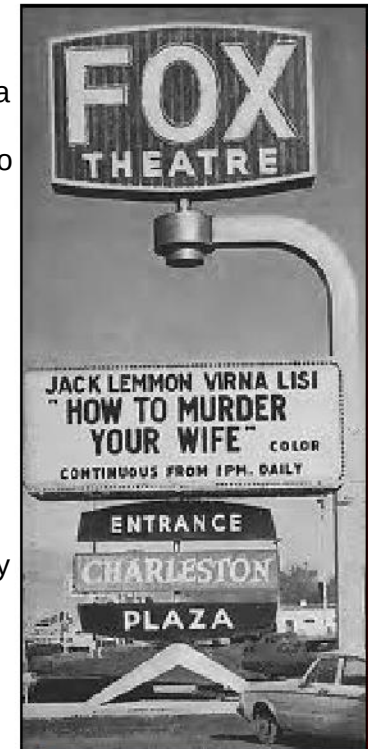
El Charleston Plaza Mall visto desde la Avenida Burnham

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



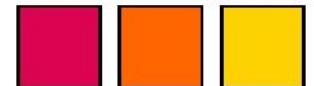
Charleston Plaza Mall visto desde la servidumbre de energía NV

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



El Charleston Plaza Mall c. 1965

Fuente: Classic Las Vegas



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

COMODIDADES COMUNITARIOS - COMERCIAL

La incorporación de los elementos de diseño del sitio del Código Unificado de Desarrollo, resultará en un entorno bien conectado que sea utilizable, accesible y agradable para los residentes y peatones de la zona. La creación de una ruta peatonal más segura también beneficiará tanto a la comunidad como a la propiedad del centro comercial Plaza Charleston. El cruce de media cuadra en el Bulevar Charleston y la Avenida Burnham es un cruce difícil ya que los peatones deben competir con vehículos entrantes. Si el centro comercial Plaza Charleston es reurbanizado en algún momento del futuro, se debería proporcionar una conexión peatonal, ciclista y/o vehicular entre la calle Bruce y la alineación de Ballard Drive y la avenida Curtis. Este fomentaría un nivel adicional de tráfico peatonal en el centro comercial Plaza Charleston y ayudaría a canalizar a los peatones y ciclistas que desearan cruzar el Bulevar Charleston hasta la intersección señalizada de la Calle Bruce.



Comercios vacíos en el centro comercial Charleston Plaza

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Posibles conexiones futuras en el centro comercial Charleston Plaza

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



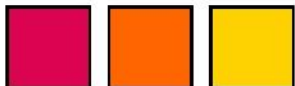
El Charleston Plaza Mall con grandes extensiones de estacionamiento

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Aceras incompletas no tienen vías de circulación para almacenar los frentes.

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

COMODIDADES - PARQUES, ESCUELAS, CASAS DE CULTO E INSTALACIONES DE LA COMUNIDAD

Una comunidad se define en parte por sus parques, escuelas, iglesias e instalaciones comunitarias. El área del Plan es el hogar de dos parques, cinco escuelas públicas, seis templos y siete instalaciones comunitarias. El Parque Rafael Rivera, la Escuela Variety, la Escuela secundaria Roy Martin, el Complejo Deportivo Chuck Minker y el Centro Comunitario del Este de Las Vegas son ejemplos de instalaciones que juegan un papel importante en el área del Plan. El elemento de parques del Plan Maestro de Las Vegas 2020 reconoce que la porción occidental del área del Plan (al oeste de Eastern Avenue, al norte del Bulevar Charleston) no cuenta con instalaciones de recreación. La recomendación #1 del Elemento de Parques busca construir parques de vecindario en las zonas que son crónicamente desatendidas, dando prioridad a la planificación y ejecución de parques en los lugares que han soportado los períodos más largos de tiempo con parques y servicios de recreación deficiente. Los parques, las escuelas y las iglesias proporcionan a los residentes lugares para celebrar eventos comunitarios y socializar entre ellos mientras exploran su comunidad. La ubicación de estos servicios en la zona del Plan reduce la necesidad de viajar al trabajo, con lo que se reduce la contaminación atmosférica relacionada con los automóviles. También deberían utilizarse portabicicletas en todos los parques, escuelas, iglesias e instalaciones comunitarias.



El complejo deportivo Chuck Minker

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Centro Comunitario del Este de Las Vegas

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Hadland Park

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



La Escuela Primaria Howard Hollingsworth

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



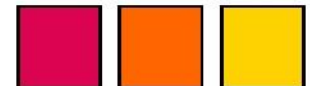
Cámara de Comercio Latina

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Escuela Secundaria Roy Martin

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

COMODIDADES - I-515/US 95 TRAIL

El sendero I-515/U.S. 95 es un sendero de transporte no ecuestre multiuso que recorre el lado sur de U.S. 95 durante la mayor parte del área del Plan. El sendero conecta el área del Plan Comunitario Caminable de Rafael Rivera con el centro de Las Vegas y las partes sureste del Valle del gas de Las Vegas. El sendero es generalmente sin paisaje, lo que hace que el camino sea una ruta incómoda y visualmente poco atractiva y sufre de la falta de mantenimiento adecuado. Además, la visibilidad y la falta de iluminación adecuada crean problemas de seguridad para los usuarios.

El mantenimiento adecuado del sendero existente debería ocurrir para permitir a los residentes la oportunidad de aprovechar esta conexión de transporte multimodal a otras áreas del Valle. Como la I-515/U.S. 95 puede estar sujeta a futuras ampliaciones o reconstrucciones, reestableciendo la alineación del sendero a través de el área del Plan puede ser necesaria. Es en ese momento en el que se debe prestar atención y consideración a la forma en que el sendero interactúa tanto con la comunidad como con su entorno. Árboles de sombra, señalización, bancos, iluminación adecuada y otras necesidades estéticas similares son una parte integral en la interacción de la comunidad con el sendero.

Las mejoras a corto plazo en el sendero existente puede que ayuden a proporcionar accesibilidad a los residentes de la comunidad y a crear conciencia del camino. La señalización direccional, la limpieza general y la repavimentación del pavimento de asfalto rugoso y desgastado serían posibles formas de mejorar este sendero y fomentar nuevos usuarios de la comunidad.



Chuck Minker Sports Complex

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



U.S. 95 Trail west of Eastern Ave.

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



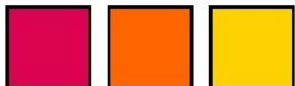
Howard Hollingsworth Elementary School

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Roy Martin Middle School

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

Diseño de la comunidad

El Diseño Comunitario se ocupa de los elementos que componen el aspecto y la circulación en toda la comunidad. La capacidad de los residentes para acceder las comodidades de la comunidad es la clave del éxito de una comunidad caminable. Actualmente los peatones que atraviesan la comunidad se ven obstaculizados por la falta de aceras y los obstáculos en el camino de la acera. Las instalaciones para peatones, como las aceras sin obstáculos protegidas de la calzada con un amortiguador paisajístico que proporciona sombra, mejoran el entorno para caminar y unen a los residentes con los servicios de la comunidad.

La mayor conectividad permite viajes más cortos y un acceso más fácil a los servicios. La conectividad permite mayores opciones para la dirección del viaje, en y la salida, haciendo así un barrio menos aislado y más transitable. Permite a los miembros de la comunidad una variedad de opciones sobre cómo viajar y utilizar su comunidad. Las rutas alternativas permiten a los viajeros caminar, andar en bicicleta o conducir a sus destinos.

El aspecto y el carácter de una comunidad se abordan mediante elementos de diseño que incluyen el paisajismo, el alumbrado y los accesorios (comodidades) del paisaje urbano. Una comunidad visualmente atractiva y cohesiva puede lograrse a través de opciones de paisajismo. Los derechos de paso públicos proporcionan la mayor oportunidad de definir una comunidad a través del paisajismo y los servicios de la calle. Las plantaciones recurrentes y los servicios de la calle como bancos únicos y paradas de tránsito dan a la comunidad su identidad.



Acera sombreada

Fuente: Austin Texas-<http://austintexas.gov>



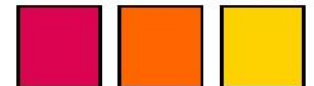
Acera con zona ajardinada

Fuente: SF Better Streets-<http://sfbetterstreets.org>



Paso de peatones claramente designado

Fuente: Grand Lake Guardian-<http://grandlakeguardian.org>



PLAN COMUNITARIO CAMINABLE DE RAFAEL RIVERA

Jardines Comunitarios

Mientras realizaba las comprobaciones sobre el terreno relacionadas con este Plan, el personal observó varios casos de terrenos públicos vacantes o subutilizados que ofrecen oportunidades para crear jardines comunitarios. Dado que los jardines comunitarios están fuera del ámbito de este Plan, estos lugares se presentan sólo con fines de discusión, y no deben considerarse ni como políticas ni como recomendaciones.

En el lado norte de la Avenida Franklin en la Calle Bruce, hay un aproximado una porción de 50 por 100 pies de exceso de derecho de paso que una vez sirvió como punto de acceso al centro comercial Plaza Charleston. Esta porción de la Calle Bruce actualmente sirve como un innecesario disipador de calor de asfalto, que atrae escombros e invita actividades no deseadas. Esta área crea una oportunidad para implementar un punto de encuentro comunitario que pueda beneficiar al vecindario circundante. A través de la eliminación de la calle, acera e instalaciones existentes, se podría crear un jardín comunitario que beneficie a la comunidad añadiendo más oportunidades para fomentar la interacción del vecindario y el caminar.



La alcaldesa Carolyn Goodman dedica un jardín comunitario en Las Vegas

Fuente: <http://www.examiner.com>



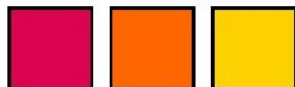
Exceso de derecho de paso en la calle Bruce y la Avenida Franklin

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Posible ubicación del jardín comunitario en la calle Bruce y la Avenida Franklin

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

JARDINES COMUNITARIOS

En la Avenida Sunrise y la Calle 26, hay un triángulo de aproximadamente 60 por 80 pies. de derecho de paso sobrante que está rodeada de calzada por todos los lados. Este terreno de 2.400 pies cuadrados en forma de isla está infrautilizado, acumulando escombros y maleza, y ofrece la oportunidad de crear un punto de orgullo para la comunidad. Mediante la instalación de un jardín comunitario, los residentes de las propiedades multifamiliares vecinas tendrán la oportunidad de crecer en fresco, alimentos asequibles a nivel local en un entorno cercano.

Además, cerca del lado sur del Complejo Deportivo Chuck Minker se encuentra una zona de aproximadamente 80 pies por 85 pies de zona ajardinada infrautilizada que actualmente alberga dos unidades de almacenamiento portátiles. Este lugar de 6,500 pies cuadrados ofrece la oportunidad potencial única de proporcionar un huerto comunitario en una instalación pública existente y dotada de personal que ya promueve el ejercicio y la vida sana.

Estas posibles ubicaciones para los huertos comunitarios cumplirían con la Política/Acción FP 1.2.1 de la Guía de política de acceso a los alimentos, que establece que "La ciudad apoyará el uso de los servicios públicos y privación de lotes vacíos, incluidos los patios de las escuelas, para huertos comunitarios, según sea factible o apropiado".



Posibles ubicaciones de jardines comunitarios en el Complejo Deportivo Chuck Minker

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Deportivo Chuck Minker



Sunrise Avenue a 26th Street

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



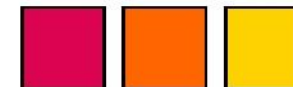
Posible ubicación del jardín comunitario en la calle 28 y la Avenida Sunrise

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Posibles ubicaciones de jardines comunitarios en el Complejo Deportivo Chuck Minker

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CONECTIVIDAD

La conectividad es la medida de la capacidad de una red de transporte para facilitar de viaje entre dos puntos. El "índice de conectividad" proporciona un método para juzgar la facilidad de circulación de los peatones en toda la comunidad. El índice es una relación de conectividad igual al número de enlaces dividido por el número de nodos dentro de un área de estudio. Los enlaces se definen como carreteras o caminos segmentos de camino entre dos nodos. Los nodos son intersecciones o el final de un callejón sin salida. Una red perfecta tiene un ratio de 2,5. La mayoría de las comunidades tienden a adoptar un ratio de conectividad de 1,4 como estándar, que representa un grado de conectividad de la red a medio camino entre los extremos de la red suburbana contemporánea y la red urbana tradicional.

El índice de conectividad del área del Plan es de 1.51. El trazado de las calles dentro del área del plan es, en general, un sistema de cuadrícula y no se ve obstaculizada por muchos callejones sin salida. Aunque el índice de conectividad supera la norma de índice de conectividad de 1.30 adoptado por la ciudad, hay zonas en las que la conectividad y la circulación peatonal pueden ser mejoradas, como las áreas que rodean los grandes bloques desarrollados cerca del centro del área del Plan.

La falta de cruces a mitad de cuadra y de enlaces peatonales en torno a las grandes manzanas de las calles dificultan la circulación peatonal. Estas grandes manzanas albergan la mayor parte de la actividad comercial dentro del área del Plan, así como varios servicios cívicos, pero carecen de un acceso peatonal conveniente. Las conexiones peatonales con las propiedades comerciales permitirán una mejor circulación y un acceso más fácil a los servicios comunitarios. Los cruces a mitad de cuadra mejoran la circulación y la seguridad en los cruces de calles con cuadras largas o con mucho tráfico de automóviles.

Grandes propiedades con zonas comerciales, que atienden al automóvil restringen la conectividad, y que comparadas con las manzanas residenciales generalmente bien conectadas que carecen de conexiones completas con las aceras, ofrecen oportunidades excelentes para realizar pequeños ajustes que aumenten la vialidad y el acceso peatonal. Las mejoras en las aceras y en el paisaje urbano mejorarán la experiencia de los peatones y ofrecerán un nuevo acceso a las instalaciones existentes en el barrio.

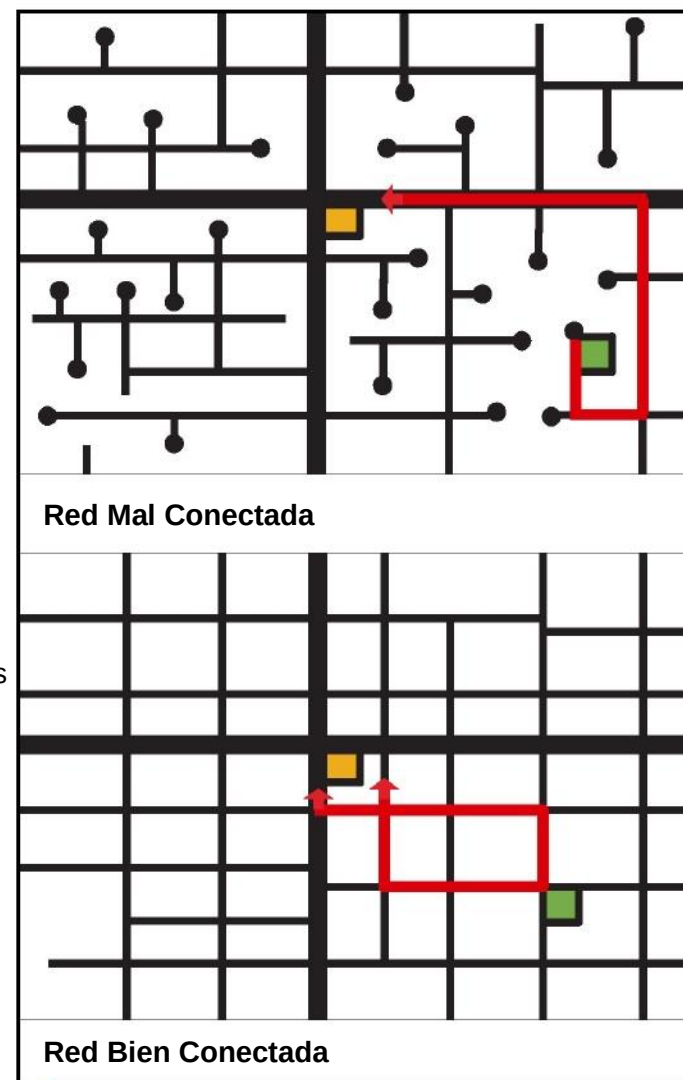
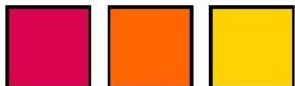


Diagrama de nodos de enlace

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

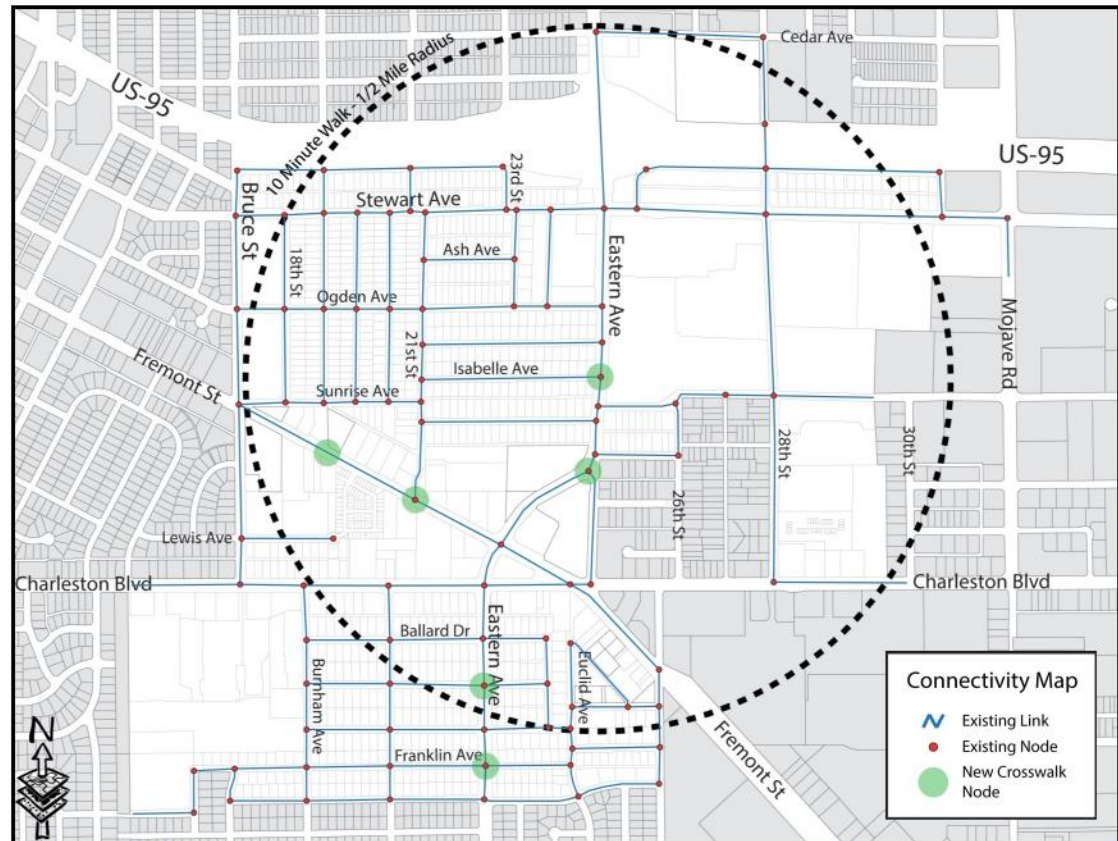
CONECTIVIDAD

Los cruces a mitad de cuadra son beneficiosos en zonas donde las grandes parcelas impiden el acceso peatonal de un lado a otro de la calle. Donde sea apropiado, un cruce a mitad de cuadra, o "enlace", ahorra tiempo al peatón y elimina cualquier acceso peligroso e ilegal a través de la calzada. Las grandes manzanas comerciales y cívicas dentro del área del Plan no tienen actualmente conexiones peatonales adecuadas. Existe cierta conectividad a mitad de cuadra en lugares limitados; sin embargo, la gran mayoría de los enlaces están situados hacia las esquinas de las zonas de grandes bloques en lugar de cercas de las entrada a las tiendas y otros puntos de acceso.

Enlaces peatonales a propiedades comerciales y cívicas permiten una mejor circulación y un acceso más fácil a las comodidades comunitarias. Los cruces a mitad de cuadra mejoran la circulación de los peatones y la conexión entre las zonas de tráfico de automóviles. Los nodos peatonales son puntos en los que se agrupan los servicios relacionados con los peatones para aumentar la percepción de un corredor urbano activo y fomentar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Los nodos propuestos se muestran en verde en el mapa de Conectividad a lo largo del corredor de la Avenida Eastern conectando a los residentes de la parte este y oeste de la zona del Plan. Los cruces propuestos se muestran en la Avenida Eastern y la Calle 25th, Avenida Eastern a la altura de Peyton Drive, Avenida Eastern a la altura de la Avenida Franklin, Calle Fremont y Calle 21 y en el bloque 1900 de la Calle Fremont.

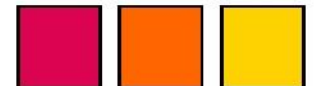
Además, los miembros de la comunidad han solicitado un cruce peatonal con luces intermitentes que se muestra en azul localizado en la Avenida Stewart y la Avenida Cervantes/ Calle 21, que sirve como punto de acceso a la tienda de abarrotes del vecindario, Stewart Market & Liquor.

El proporcionar conexiones lógicas en las zonas que reciben un alto volumen de actividad peatonal garantizará que la zona del Plan Comunitario Caminable Rafael Rivera siga siendo una zona bien conectada, segura y accesible.



Mapa de conectividad de la zona del plan. Cada punto rojo equivale a una nota y cada línea azul a un enlace

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

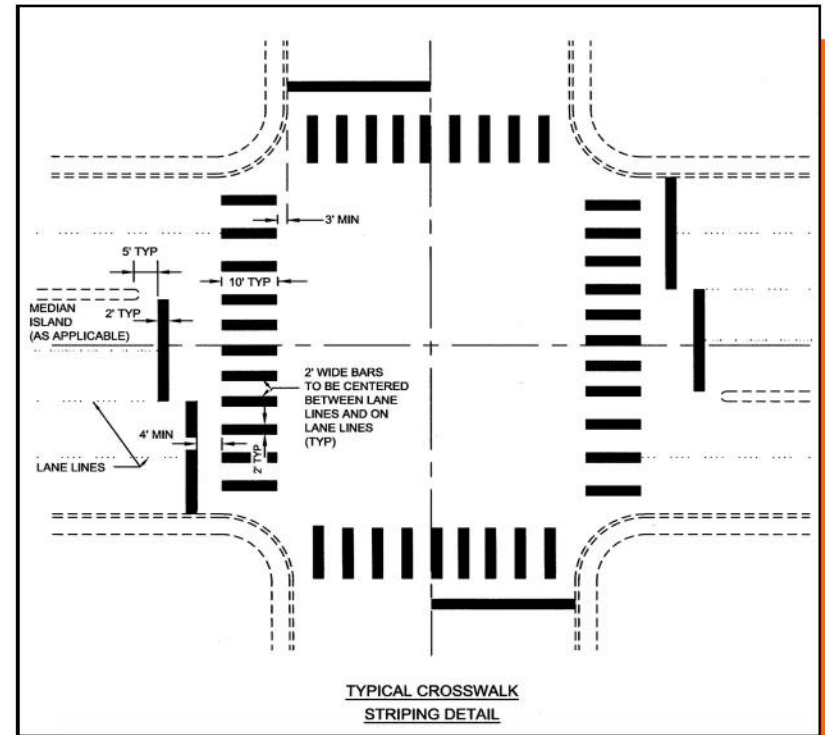
CRUCES PEATONALES

La imagen de la esquina inferior derecha es un diagrama del detalle de las rayas típicas en los cruces peatonales que utilizan el estilo Continental. La ciudad ha adoptado este estilo de rayado para la construcción de las intersecciones, ya que otros estilos de cruces peatonales no son tan duraderos. Cuando se reforman las intersecciones más antiguas en toda la ciudad, se instala este nuevo estilo de rayado.

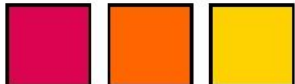
Los cruces peatonales que cuentan con un camellón a media cuadra proporcionan un refugio para los peatones. Este les permite a los peatones que quedan atrapados a mitad del cruce peatonal un lugar seguro para esperar hasta que el semáforo cambie a la fase de paso de los peatones. La creación de un refugio peatonal no siempre es posible con los cruces existentes. Los pasillos peatonales deben tener un mínimo de cuatro pies de espacio libre de cualquier obstrucción u obstáculo.



Un paso de peatones estilo Continental existente en la Avenida Wengert y la Escuela Primaria Crestwood
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



El detalle de rayado estándar para la ciudad que utiliza el estilo continental de paso de peatones
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CRUCES A MITAD DE CUADRA

Las partes centrales del área del Plan se caracterizan por sus parcelas comerciales y cívicas que limitan el acceso y la continuidad de las calles de paso desde los vecindarios residenciales circundantes. La Calle Fremont y el Bulevar Charleston son el centro de los negocios comerciales del vecindario, mientras que las grandes manzanas con usos cívicos en ellas se encuentran en las avenidas Eastern y Stewart. Dado el hecho de que más de un tercio de todos los residentes de la zona no tienen coche, es vital proporcionar rutas peatonales bien conectadas hacia y entre estos núcleos.

Los cruces peatonales a mitad de cuadra proporcionarán rutas directas a los lugares primordiales de la comunidad y así evitar el cruce ilegal de peatones en el centro de los negocios comerciales. En la actualidad, no hay cruces peatonales marcados en la calle Fremont entre la Avenida Eastern y la calle Bruce, a pesar del tráfico peatonal que se observa en la zona. Al colocar dos cruces adicionales a mitad de cuadra en el bloque 1900 de la Calle Fremont y en la Calle 21, las distancias que los peatones tendrían que recorrer entre los cruces marcados podrían acortarse una media milla. La colocación de cruces a mitad de cuadra en estos lugares servirá para unir ambos lados de la Calle Fremont y ofrecer a los residentes un acceso más fácil a los negocios existentes y futuros que se trasladen a la zona.



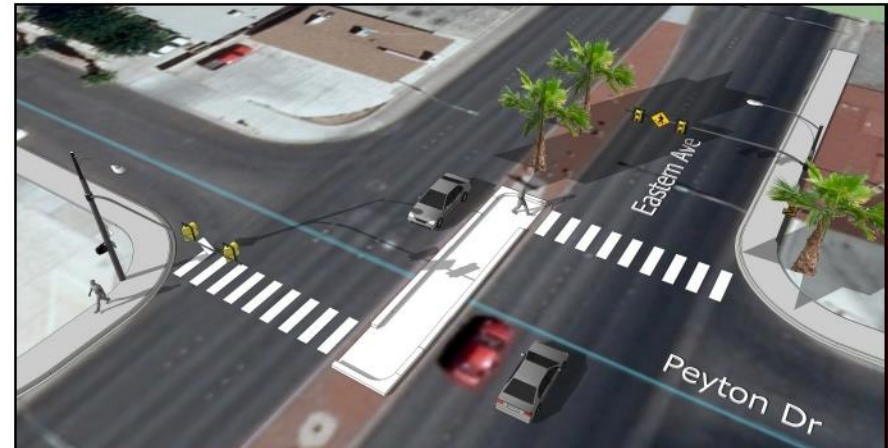
Un peatón cruzar la Avenida Eastern cerca de Peyton Drive

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



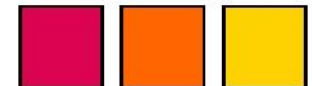
Simulación fotográfica de un cruce a mitad de cuadra en Eastern Avenue a la Altura de Franklin Avenue

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Simulación fotográfica de un cruce a mitad de cuadra en Eastern Avenue a la Altura de Franklin Avenue

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CRUCES A MITAD DE CUADRA

Hacer mejoras al acceso a través de la Avenida Eastern aumentará la conectividad en el área del Plan. La Avenida Eastern recibe una actividad peatonal significativa, con muchos peatones que optan por cruzar ilegalmente en lugar de buscar un cruce peatonal cercano. La necesidad de cruces peatonales en la zona debe ser evaluada, tomando en cuenta la posibilidad de colocar cruces adicionales en la Avenida Eastern en la Calle 25 y en la Avenida Eastern a la altura de la avenida Peyton. También debería considerarse la posibilidad de reubicar el cruce de la Avenida Eastern y la Avenida Wengert hacia el norte, hacia la Avenida Franklin para conectar mejor a los residentes con la escuela primaria Crestwood, así como proporcionar un refugio peatonal dentro del camellón existente. Estas modificaciones pueden conducir a una reducción en el cruce ilegal de peatones y proporcionar una comunidad mejor conectada. Cruces peatonales existentes en la Avenida Eastern a la altura de la Avenida Isabelle, Avenida Stewart en la Calle 21 y Bulevar Charleston a la altura de la avenida Burnham también deberían ser evaluadas para determinar si el volumen de tráfico peatonal justifica una señal de luz intermitente activada por un botón, lo que aumentaría la seguridad de los peatones en estos cruces. Estos cruces a mitad de manzana y peatonales ayudarán a aliviar el tráfico peatonal de las intersecciones congestionadas y proporcionarán rutas más directas a escala peatonal para facilitar aún más el acceso entre las residencias y los servicios en la zona.



La calle Fremong carece de conexiones peatonales dentro del área del Plan

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Simulación fotográfica de un cruce a mitad de cuadra en la cuadra 1900 de la calle fremont

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Simulación fotográfica de un cruce a mitad de cuadra en la calle Fremont a la Altura del la calle 21

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

ILUMINACIÓN

Proporcionar zonas peatonales bien iluminadas aumenta la seguridad y la visibilidad de los peatones. El área del Plan está bien iluminada con luces elevadas para los automóviles a lo largo de la mayoría; sin embargo, el tráfico peatonal que actualmente reciben las aceras en el área del Plan no siempre se beneficia directamente de esta iluminación. Una opción para ayudar a la iluminación de las aceras es el uso de la iluminación dirigida a los peatones. El alumbrado que se enfoca en los peatones tiende a estar más bajo que el alumbrado público tradicional, lo que proporciona más iluminación a los usuarios de las aceras y los carriles para bicicletas, creando una mayor visibilidad. Dispositivos de iluminación de escala pequeña, de entre 3 y 4 metros de altura, instaladas por pares a cada lado de todos los cruces de mitad de cuadra, así como en las extensiones de las aceras en las intersecciones, ayudaría a resaltar mejor a los peatones que esperan para cruzar las vías más transitadas. Se recomienda un estudio de iluminación para ayudar a determinar si ciertos cruces e intersecciones pueden justificar una iluminación adicional dentro del área del Plan.

Además de la iluminación peatonal, los callejones también pueden estar desatendidos por una iluminación poco adecuada. En la actualidad, los múltiples puntos de entrada y salida de los callejones están oscuros para los peatones, causando preocupación a los residentes de la zona. Realizar un estudio de iluminación para determinar si la colocación de luces en los puntos de entrada/salida de los callejones ayudará a crear un entorno más seguro para los residentes, los peatones y los usuarios de los callejones y permitirá la oportunidad de evaluar dónde se pueden hacer mejoras.



La iluminación para peatones crea un entorno Seguro para caminar en Tucson, AZ

Fuente: <http://www.wheatscharf.com>



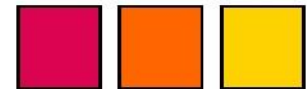
Iluminación aérea orientada a los peatones en la calle Primera

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Entrada/salida de callejón sin iluminación al sur de la Avenida Isabelle y la calle 23

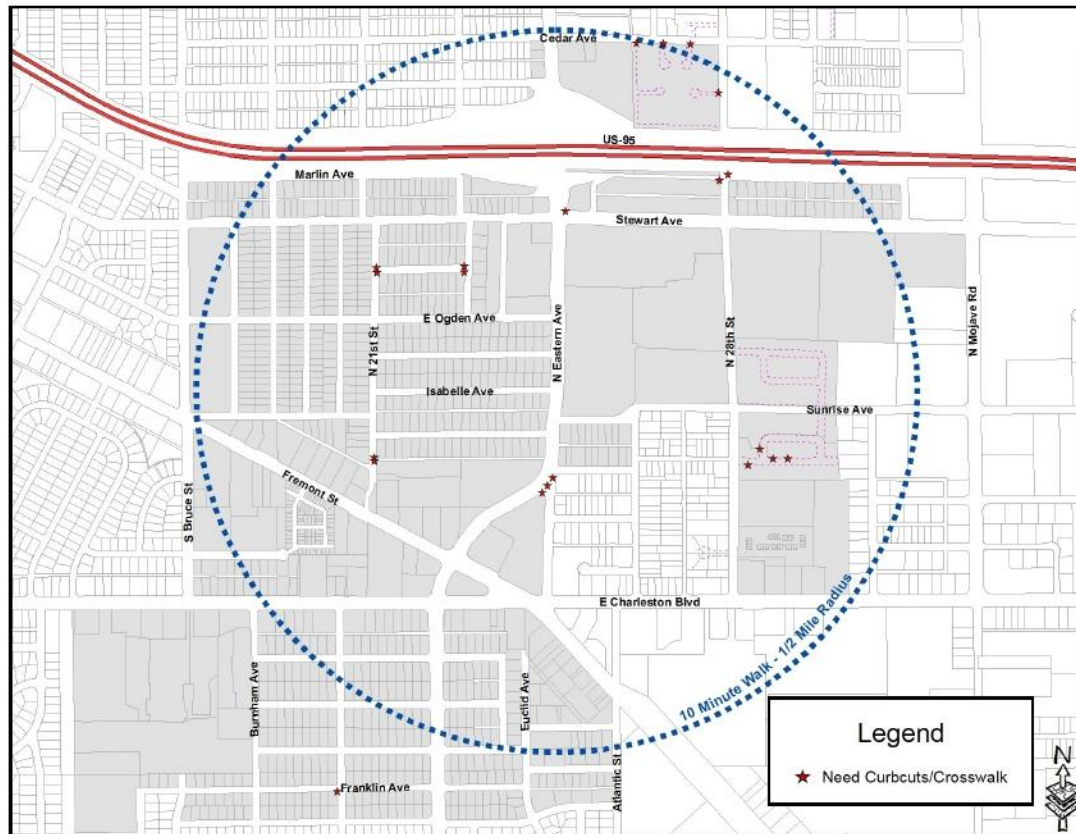
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

RAMPAS DE PASILLO

Las rampas en las aceras son un componente esencial que hace que una comunidad sea caminable y fácilmente transitable para los residentes. Estas eliminan los tropiezos y hacen que la comunidad este en cumplimiento con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Se revisaron las intersecciones, los callejones y los pasos peatonales para asegurarse de que las aceras disponen de rampas, y se anotaron en el mapa siguiente los lugares que no cuentan con rampas. Proporcionar rampas en las aceras es vital para completar la conexión entre el paso peatonal y la acera. Los proyectos actuales y futuros del Plan de Mejoras de Capital proporcionarán nuevas rampas para las aceras donde sean necesarias en toda el área del Plan.



Ubicaciones identificadas dentro del área del plan que requieren rampas en las aceras

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



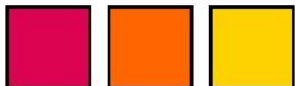
Esquina de las avenidas Crestwood y Franklin sin rampas en las aceras

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



No hay rampas de acera a lo largo de la Avenida Wenger ten la escuela primaria Crestwood

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

OBSTÁCULOS PEATONALES

Las comunidades transitables facilitan la circulación de todos los medios de transporte. Muchas de las aceras existentes en la zona del Plan tienen obstáculos que dificultan la movilidad de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad. Es posible que haya que remover de la acera obstáculos como los postes de señalización del tráfico y los refugios de tránsito. Las normas de la UDC exigen que las cajas de servicios públicos que estén por encima del suelo y que superen los 27 pies cúbicos se alejen un mínimo de tres pies del derecho de paso de la vía pública o de la acera cuando estas estén adyacentes a propiedades comerciales. Además, hay varios lugares en los que las aceras necesitan ser reparadas o faltan por completo. Los proyectos actuales y futuros del Plan de Mejora de Capital proporcionarán nuevas aceras donde sean necesarias en toda la zona del Plan.



Escombros, piedras y basura en el sendero multiuso adyacente a la U.S. 95

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Gabinete de servicios públicos y valla que se entromete en la acera en Eastern Avenue a la altura de Stewart Avenue

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Postes de servicios públicos, farolas y señalización en la acera a lo largo de Eastern Avenue

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



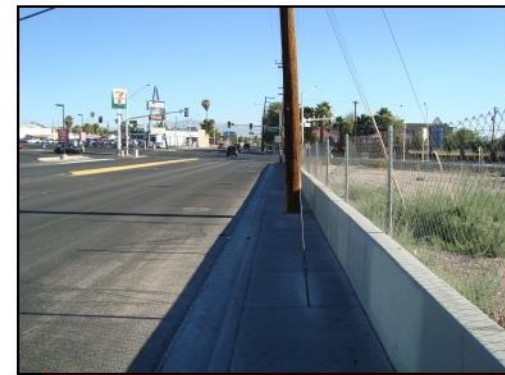
Intermitente de zona escolar en acera adyacente a jardinerías vacías

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



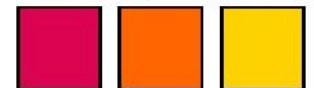
Botón de paso de peatones y parche sin pavimentar en el centro de la acera

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Los postes servicios públicos soportan los cables en el camino de la acera en Bruce Ave.

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

OBSTÁCULOS PEATONALES - ACERAS

Varias partes del área del Plan Comunitario Caminable Rafael Rivera tienen una red de banquetas incompletas o inexistentes. Una red de aceras bien conectada es la clave para fomentar la transitabilidad en la comunidad; y uno de los primeros pasos que debería darse al aplicar un Plan Comunitario para Caminar es garantizar que todos los residentes tengan acceso a una red de calles transitables.

Entre las zonas con redes de aceras incompletas se encuentra la Avenida Marlin entre la Calle Bruce y la Calle 23; la Avenida Stewart entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern; la Calle 18, 19, 20 y 21 y la Avenida Cervantes entre las Avenida Sunrise y Stewart; la Calle Ash entre la Calle 21 y 23; la Avenida Sunrise entre la Calle Bruce y 21; la Calle 21 entre la Avenida Sunrise y la Calle Fremont; la Avenida Olive entre la Calle Atlantic y Avenida Euclid; la Avenida Sunrise y la Calle Valley entre la Avenida Eastern y la Calle 26; y la Avenida Wengert entre la Calle 17th y Camino Pauline. En total hay 109,540 pies lineales, o 20.74 millas de aceras dentro del área del Plan, con un total de 16,338 pies lineales, o 3.09 millas de secciones de aceras sin pavimentar. Estas áreas deben ser identificadas como áreas prioritarias para completar la red de aceras. Donde el derecho de paso lo permita, debería instalarse una zona de ocio con jardines y árboles entre el bordillo de la calle y la parte posterior de la acera.



Avenida Wengert al este de la calle 17 mirando al este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Calle Cervantes al sur de la Avenida Stewart mirando hacia el sur

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



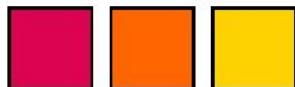
Avenida Stewart en la calle 21 mirando al este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



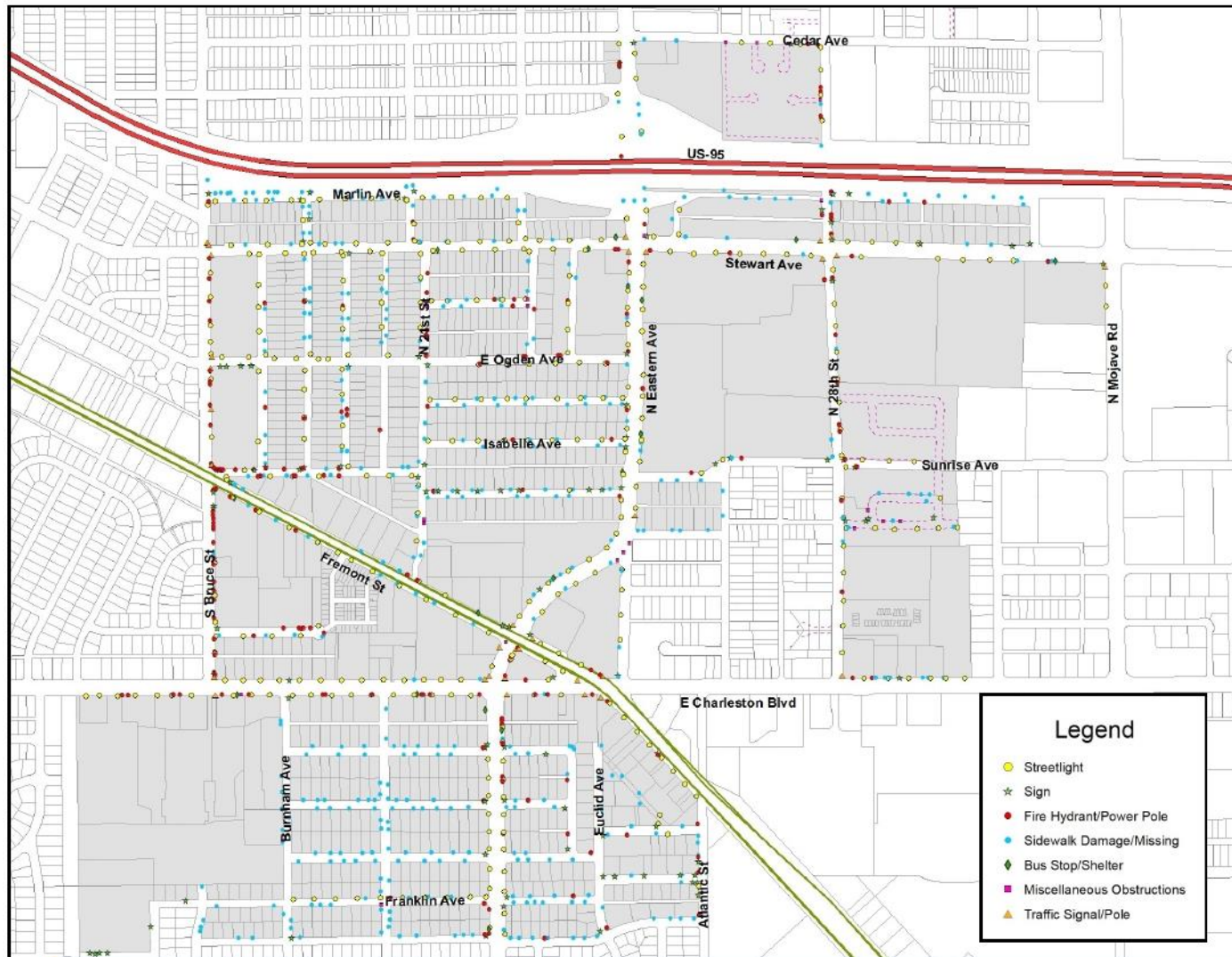
Olive Avenue en Russell Street mirando hacia el oeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



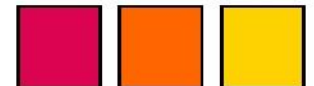
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

OBSTÁCULOS PARA LOS PEATONES



El mapa detalla los obstáculos para los peatones en la zona del Plan

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CAMINANDO EN GRUPO A LA ESCUELA

El programa de Rutas Sugeridas a la Escuela del Distrito Escolar del Condado de Clark ha identificado zonas escolares y cruces peatonales a escuelas primarias Crestwood, Howard Hollingsworth y Sunrise Acres y la secundaria Roy Martin Middle School. La escuela Variety está ubicada dentro del área del Plan; sin embargo, Variety es una escuela especial del CCSD en la que los estudiantes son transportados en autobús desde todas las partes de la comunidad. Las mejoras en las calles e intersecciones crearán un lugar más seguro para que los niños caminen a las escuelas del área. Los cruces peatonales de estilo continental deben ser proporcionados en todas las intersecciones de calles no residenciales para aumentar la visibilidad.

Hay la oportunidad para que los niños de las escuelas primarias de la zona se mantengan sanos caminando y montando en bicicleta. Los niños que caminan en grupo suelen estar más seguros que los que caminan solos. Los grupos de cuatro o cinco niños podrían reunirse en un lugar designado y caminar hasta la escuela en grupo. Si es necesario, un padre/madre que no trabajara podría ofrecerse para acompañar a los alumnos. Puede encontrar más información sobre el programa de Rutas Escolares Sugeridas en la página web del Departamento de Obras Públicas (www.lasvegasnevada.gov/PublicWorks).



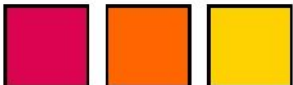
Los estudiantes caminan utilizando las rutas seguras designadas para ir a la escuela

Fuente: <http://saferoutepartnership.org>



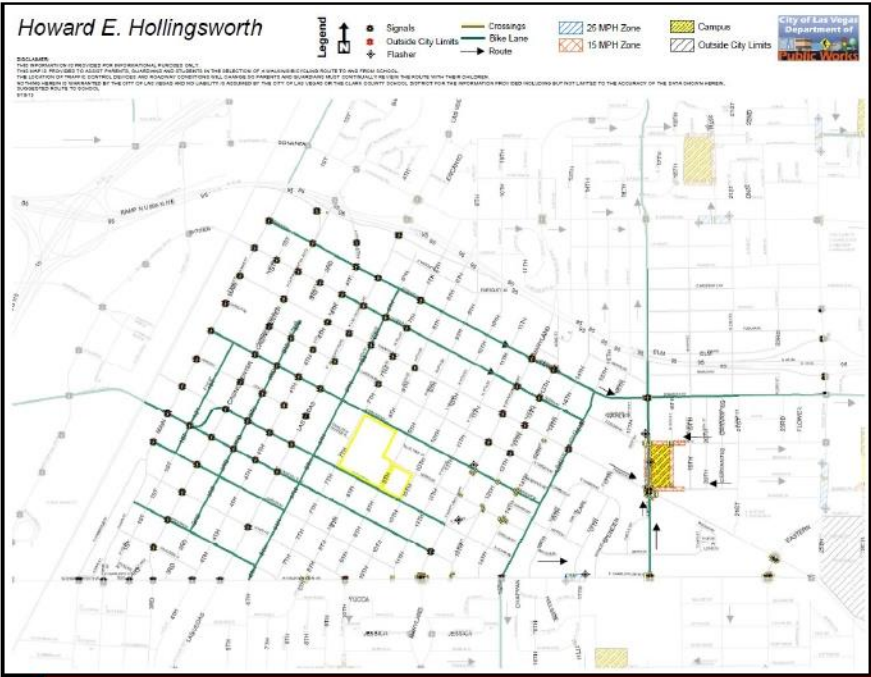
Ruta escolar sugerida por la escuela primaria

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



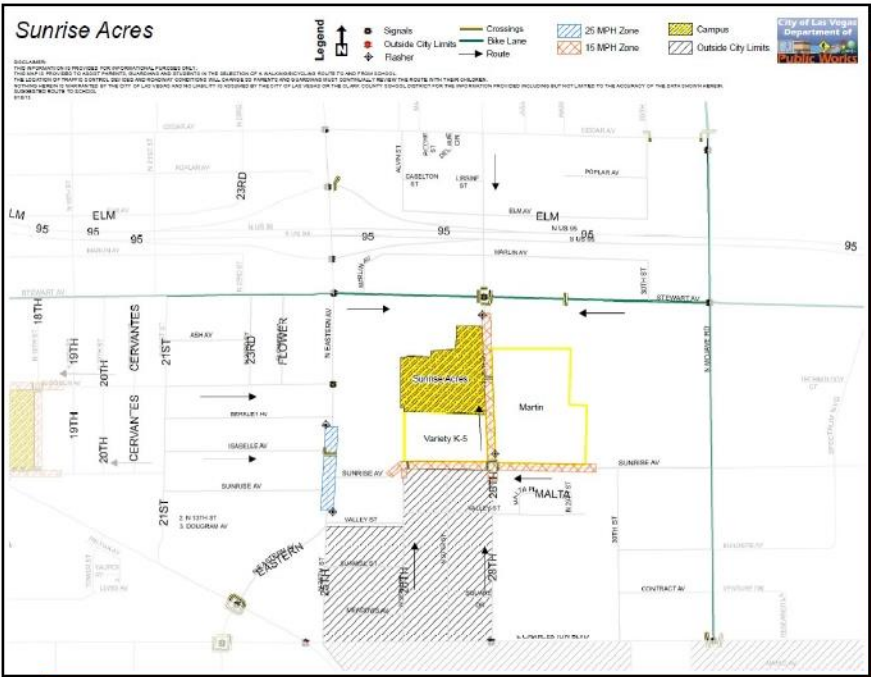
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

RUTAS SUGERIDAS A LAS ESCUELAS



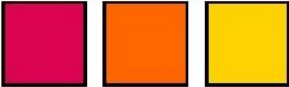
Ruta escolar sugerida por Howard Hollingsworth

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



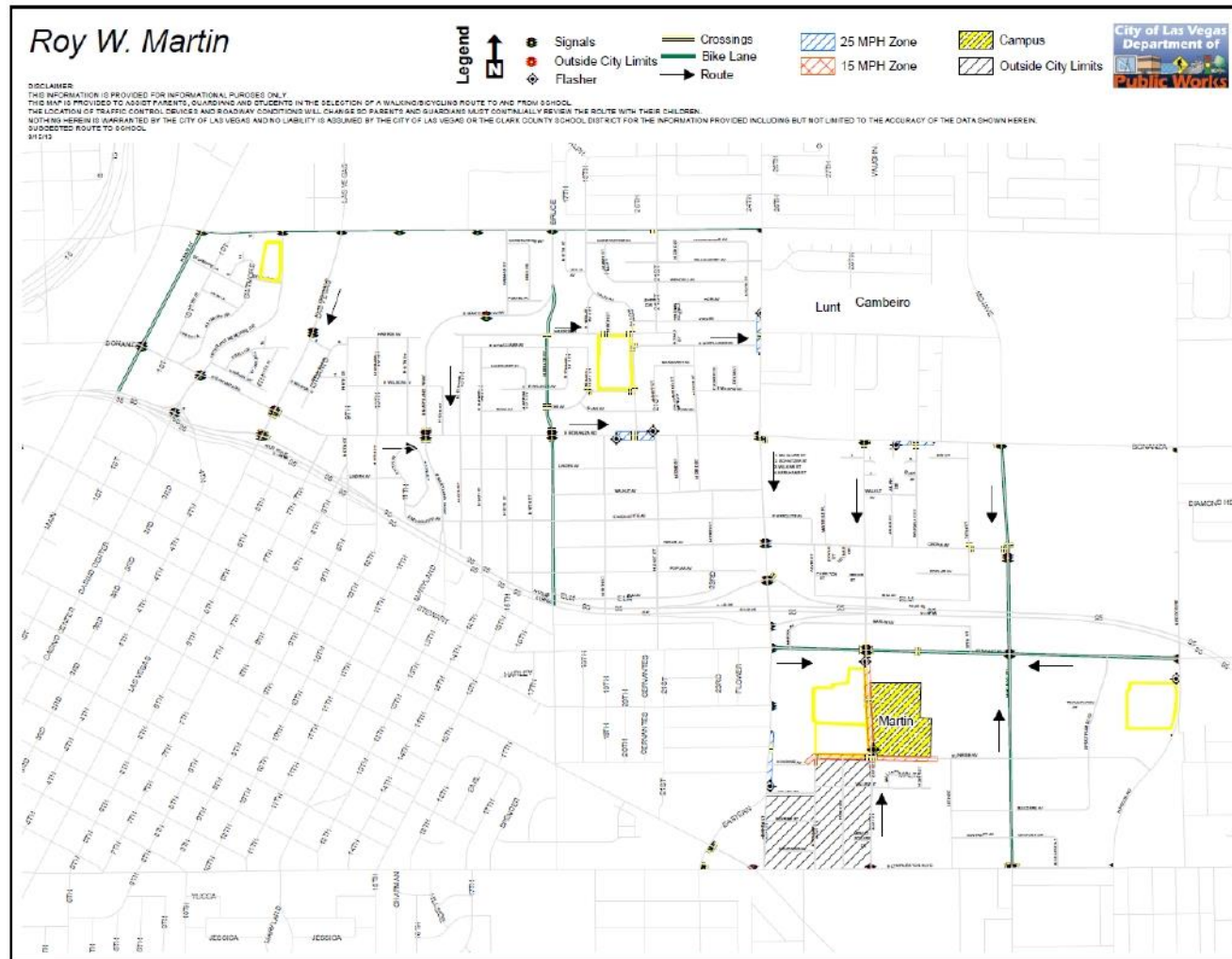
Ruta escolar sugerida por Sunrise Acres

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



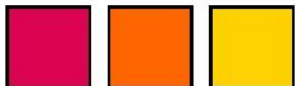
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

RTAS SUGERIDAS A LAS ESCUELAS



Ruta escolar sugerida por Roy Martin

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

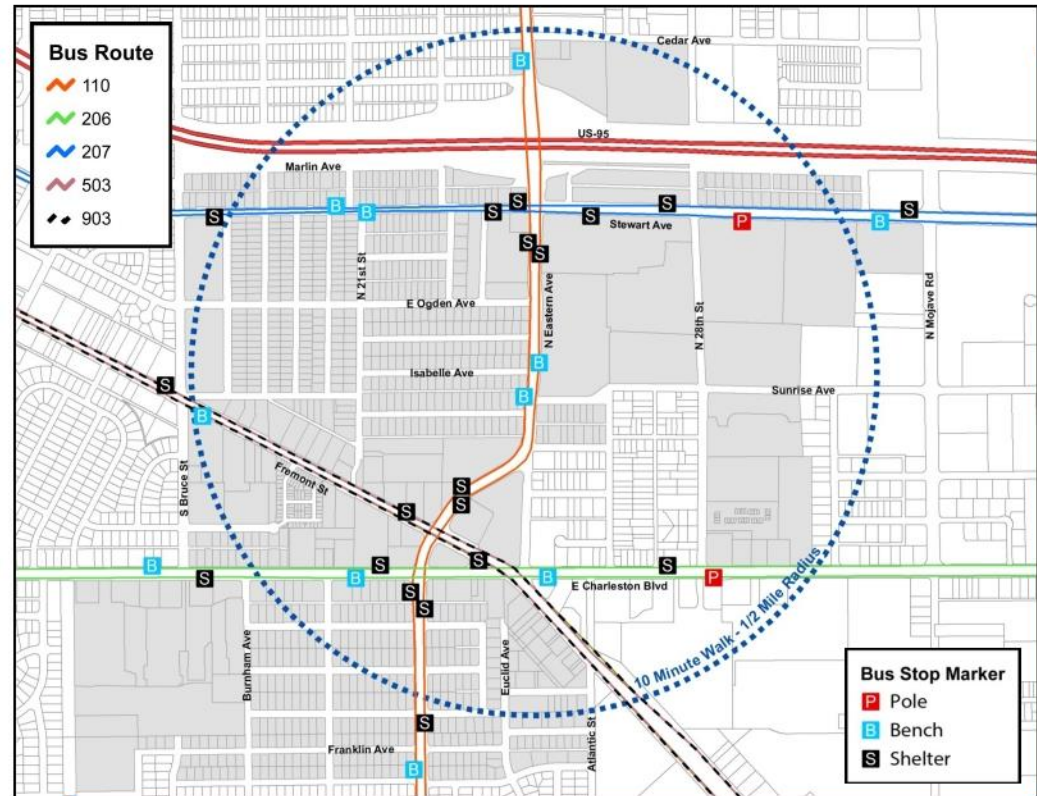


PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

PARADAS DE TRÁNSITO

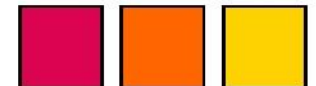
La provisión de paradas de tránsito dentro de una comunidad caminable proporciona acceso a recursos fuera del vecindario. Además de visitar amigos y familiares, los residentes pueden necesitar salir fuera de su vecindario para obtener bienes y servicios. Cuando hay paradas de transporte accesibles, los residentes no se limitan a su propio vecindario y pueden acceder a otras partes del valle.

En general, el área del Plan está adecuadamente proporcionada con paradas de tránsito a lo largo de las principales vías de transporte en un radio de aproximadamente 1/4 de milla, o unos 5 minutos a pie, entre ellos. Hay 32 paradas de tránsito ubicadas dentro del área del Plan. De las 32 paradas, 19 tienen refugios (paradas completas con un banco, botes de basura, techo sólido, iluminación en el techo y protección de la sombra). Once de las paradas sólo disponen de un banco para los usuarios del transporte público. Dos paradas consisten en una señal en un poste o una señal en un poste de luz que indica la ubicación de la parada. Ninguna de las paradas dispone de instalaciones para bicicletas. Es muy poca la distancia que existe entre las paradas de tránsito y el tráfico vehicular, con la excepción de algunas de las paradas más nuevas, como las ubicadas en la Calle Fremont y un refugio en la Calle Bruce y la Avenida Stewart. Todas las ubicaciones se encuentran en un estado regular o bueno, pero ninguna de las paradas refleja el carácter de la comunidad circundante. La integración de elementos de la zona circundante en las paradas de tránsito puede contribuir positivamente a la identidad de un vecindario.



Rutas y paradas de autobús en el área del plan de la Comunidad Caminable Rafael Rivera

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

PARADAS DE TRÁNSITO



Parada de tránsito en la avenida Steward y la calle 28

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Parada de tránsito en la calle Fremont y la calle Bruce

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



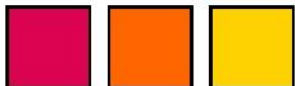
Parada de tránsito en Fremont Street y Charleston Boulevard

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Parada de tránsito en Stewart Avenue y Bruce Street

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

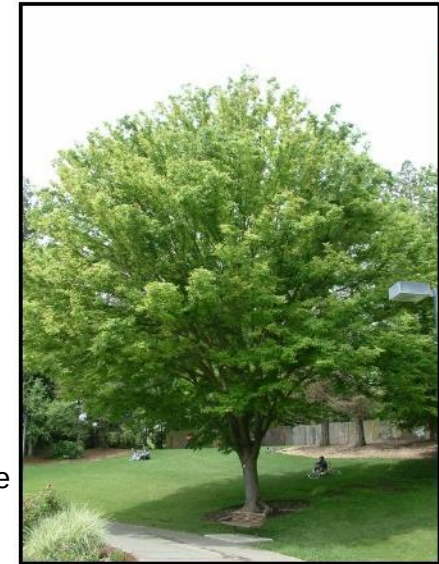


PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

JARDINES

La incorporación de jardines en el ámbito público y privado proporciona múltiples beneficios a una comunidad. Los árboles son un recurso valioso para cualquier propiedad y proporcionan beneficios que realmente le retribuyen al propietario con el tiempo. Según las investigaciones realizadas por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos - Servicio Forestal, los árboles pueden añadir hasta un 10% adicional al valor de la propiedad. Los árboles tienen la capacidad de reducir las facturas de la calefacción y el aire acondicionado en un 60% y pueden reducir hasta cinco grados la temperatura del aire.. Otros beneficios incluyen la reducción del caudal de las aguas pluviales, una disminución del tráfico y la creación de un entorno más agradable y seguro para caminar, además de reducir múltiples tipos de contaminación atmosférica.

Los árboles y arbustos también contribuyen a reducir el resplandor, suavizar el entorno construido y mejorar el entorno general estético del vecindario. La disponibilidad de variedad de materiales de jardinería tolerantes a la sequía garantiza que todos los propietarios puedan disfrutar de los beneficios que proporciona la jardinería adicional. Los residentes y propietarios de la zona del Plan tienen la oportunidad de aprovechar y mejorar los materiales existentes de jardinería. Estos materiales de jardinería complementarían las copas de los árboles que se encuentran en las calles residenciales del área del plan. En la lista de plantas (pág. 45) se han sugerido especies tradicionales tolerantes a la sequía que proporcionan sombra, elementos verdes y color de temporada. Todos los materiales de la lista de plantas sugeridas son de bajo mantenimiento y han demostrado ser exitosos para crecer en el clima de Las Vegas. El uso de las plantas de la lista sugerida creará un vecindario único que se distinguirá fácilmente de otras zonas del Valle de Las Vegas.



Zelkova japonesa/de hoja de sierra

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



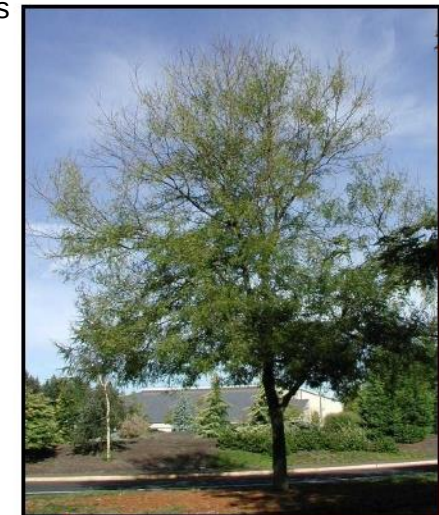
Damianita

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



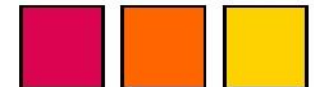
Yuca llorona

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



Langosta de la miel

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

LISTA DE PLANTAS SUGERIDA:

Nombre Común	Nombre Latino
Árboles: Acacia de la miel Mesquite nativo/de terciopelo Roble Shumard Pagoda japonesa Zelkova japonesa/de hoja de sierra	Gleditsia tricanthos Prosopis velutina Quercus shumardii Sophora japonica Zelkova serrata
Arbustos: Ave del Paraíso Mexicana Damianita Salvia de otoño Orange Jubilee Tacoma/Campanas naranjas Xylosma	Caesalpinia mexicana Chrysactinia mexicana Salvia greggii Tecoma x 'Orange Jubilee' Xylosma congestum
Cubierta vegetal: Matorral de coyote enano Myoporum prostrado Pyracantha de Santa Cruz/espino de fuego Planta de hielo púrpura Verbena de Gooding	Baccharis pilularis 'Pigeon Point' Acacia redolens 'Desert Carpet' Pyracantha fortuneana 'Santa Cruz' Drosanthemum cooperi Glandularia goodingii
Acentos: Agave cuerno de vaca Agave pulpo Flor Espada Gigante Yuca llorona	Agave bovicornuta Agave vilmoriniana Hesperaloe funifera Yucca recurvifolia



Árbol Pagoda Japonés

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



Planta de Hielo Púrpura

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



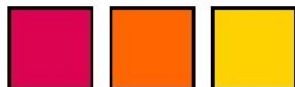
Campanas de Naranja

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



Ave del Paraíso Mexicana

Fuente: Autoridad del Agua del Sur de Nevada



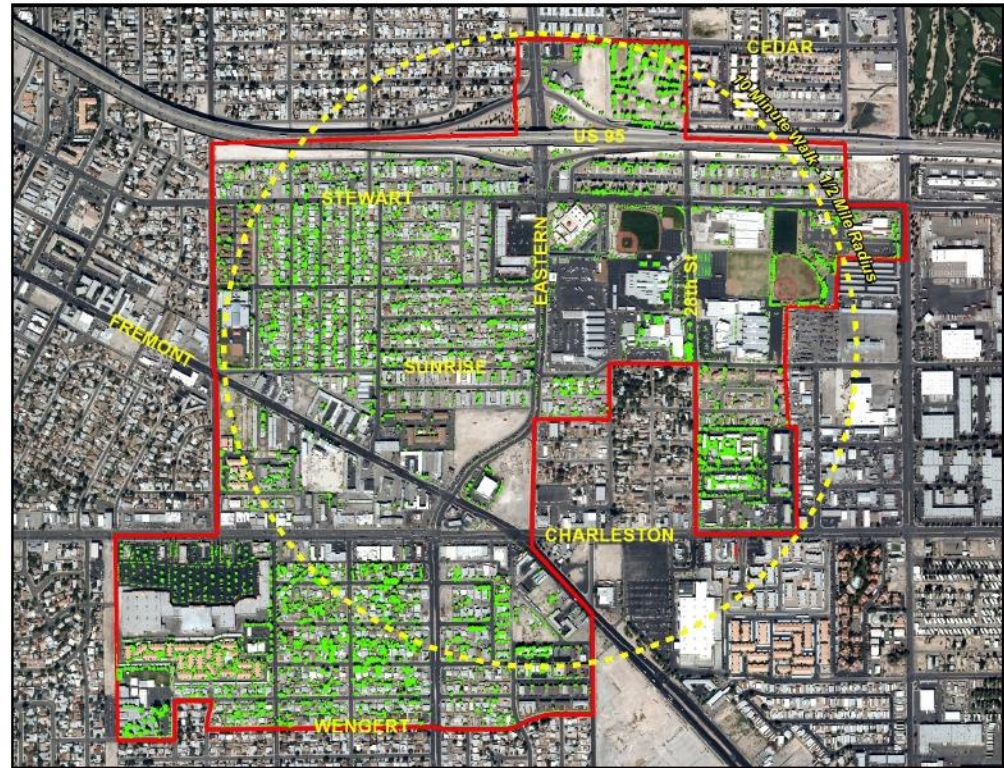
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

COBERTURA DE SOMBRA

El clima de Las Vegas es favorable para caminar durante la mayor parte del año. Para los meses más calurosos del verano los jardines con árboles de sombra proporcionan beneficios adicionales a los peatones, propietarios de viviendas y negocio de la zona.

El Ayuntamiento de Las Vegas adoptó una iniciativa de silvicultura urbana que reconoce los numerosos beneficios económicos, sociales y medioambientales de los árboles en el entorno urbano. Las comunidades transitables ayudan a cumplir los objetivos de la iniciativa que incluye la duplicación de la cubierta de árboles de la ciudad del 10% al 20% para el 2035. La iniciativa también busca utilizar los socios existentes y desarrollar nuevas asociaciones en un esfuerzo por promover la silvicultura urbana en la ciudad y el sur de Nevada.

La falta de sombra en los meses de verano hace que caminar sea difícil y puede influir negativamente en los hábitos de los peatones. La creación de un dosel de sombra mediante el uso de árboles adyacentes a las aceras es fundamental para un plan de comunidad transitable. La trayectoria del sol debe dictar la ubicación de la plantación de árboles para proporcionar una cobertura de sombra óptima a lo largo de las aceras.

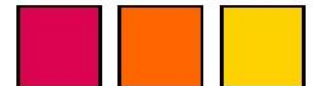


El mapa detalla la cobertura de sombra para el área del plan

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

El dosel de árboles del Plan de Comunidad Caminable Rafael Rivera proporcionan poca cobertura fuera de las zonas residenciales. Las principales arterias de la Calle Fremont, Boulevard Charleston, Avenida Eastern y la Calle Bruce ofrecen un alivio mínimo de la sombra, lo que, unido a los grandes estacionamientos, al paisaje duro y a otras superficies impermeables, aumenta el efecto de isla de calor urbano dentro del Área del Plan.

La adición de árboles tolerantes a la sequía y la jardinería mitigarán las islas de calor urbanas, la contaminación del aire y mejorarán la estética del paisaje urbano. Zonas existentes de esparcimiento planificadas son lugares lógicos para considerar la colocación de árboles de sombra adicionales. A lo largo del área del Plan, varias calles residenciales, incluyendo partes de Avenida Burnham, Avenida Crestwood, Ballard Drive, Peyton Drive, Houston Drive, Pauline Way y Avenida Sunrise contienen zonas de recreación de mantenimiento privado dentro del derecho de paso público. La colocación de árboles de sombra en estos lugares mejorará el entorno peatonal y facilitará la transitabilidad en la zona del Plan Comunitario Rafael Rivera. Estas acciones cumplirán la resolución de la ciudad de Las Vegas de ser responsable con el medio ambiente, promover el desarrollo sostenible reduciendo el consumo general de energía, apoyar los esfuerzos para mejorar la calidad del aire y conservar los recursos no renovables.



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

DESARROLLO PRIVADO

Las recomendaciones hasta ahora se han centrado en el ámbito público. Para las propiedades privadas dentro del área del Plan, de acuerdo con las normas de desarrollo del Código de Desarrollo (UDC) en caso de reurbanización o renovación, unificarán el diseño de la comunidad proporcionando un desarrollo transitable y a escala de los peatones.

El diseño de la comunidad dentro del área del Plan debe mejorar y promover las características de una comunidad transitable. Las características orientadas a los peatones deben tener en cuenta las siguientes características: diseño del emplazamiento, ubicación de los edificios, relación con la carretera, diseño de los estacionamientos y diseño de las fachadas de los edificios. Estas características se encuentran dentro de las normas de desarrollo de la UDC; sin embargo, el énfasis especial y la adhesión a estos elementos fortalecerá y mejorará la transitabilidad dentro del área del Plan.

Estas características incluyen la ubicación y la orientación de los edificios, que requieren que los edificios en los lotes de esquina estén orientados hacia la esquina y hacia los frentes de la calle, mientras que las entradas de los edificios y las aceras peatonales de los proyectos autónomos deben situarse en la parte delantera del emplazamiento con el mínimo retranqueo. Los exteriores de los edificios deben aliviarse con variaciones de masa o articulación, y relacionar la altura y el volumen con una escala humana.

Las propiedades necesitan integrar caminos para bicicletas y peatones con conexiones a las zonas comerciales y residenciales adyacentes. Deberían proporcionarse vías peatonales adicionales que se distingan por el uso de adoquines especiales, ladrillos y cemento estampado. Espacios abiertos para peatones y plazas deberán ser proporcionados en los desarrollos comerciales. Los servicios del sitio deben incluir bancos, pérgolas, pérgolas ajardinadas u obras de arte.

Deberá considerarse la posibilidad de una revisión adecuada de la ubicación de los servicios públicos, las zonas de carga y los estacionamientos en cada emplazamiento. Debe prestarse atención a la ubicación y compatibilidad arquitectónica del alumbrado peatonal. El diseño de los estacionamientos debe incorporar los requisitos mínimos del paisaje para proporcionar la mayor comodidad a los peatones. El cumplimiento de las normas de desarrollo de la UDC garantizará un desarrollo transitable y a escala de los peatones dentro del área del Plan. En el Apéndice de este Plan hay una lista de comprobación para garantizar que los nuevos desarrollos cumplan con la intención de diseño de una comunidad transitable, así como con las normas de desarrollo de la UDC.



Fremont al este de la calle Bruce

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Calle Parque Rafael Rivera

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



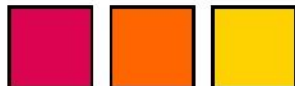
Charleston Blvd al oeste de Eastern Ave

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Centro comunitario de East Las Vegas

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



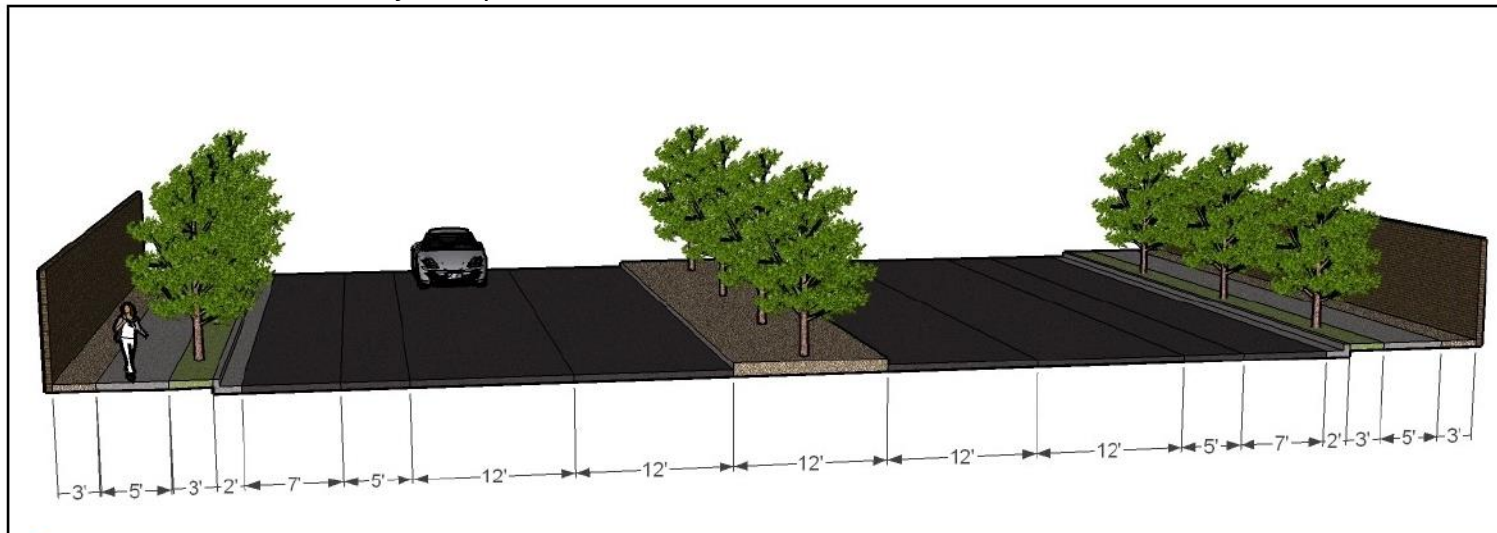
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

Diseño de calles completas

Históricamente, el derecho de paso público ha favorecido el tráfico de automóviles. A medida que las comunidades evolucionan, el derecho de paso público es utilizado por múltiples modos de transporte. Los corredores de transporte modernos incorporan un diseño de calle completa que incluye los modos de peatones, ciclistas, automóviles y transporte masivo. Este enfoque de diseño proporciona aceras protegidas, carriles para bicicletas, cruces peatonales, medianas de refugio y salidas de autobús. Estos modos están diseñados para que puedan acceder a ellos los peatones de todas las edades y capacidades.

Además del transporte, las calles completas promueven un mejor entorno para los peatones ya que proporcionan servicios estéticos que definen el paisaje urbano en forma de bancos, cubos de basura, aceras, árboles de la calle, jardines y alumbrado de la calle/acera. Los paisajes urbanos definen el carácter de un vecindario y crean el entorno visual en el que interactúan las personas. Al mejorar el paisaje urbano de un vecindario, el valor y la calidad de la comunidad en general mejoran. Estas mejoras proporcionan un mayor valor al vecindario que durará para siempre. La siguiente es una ilustración de los muchos componentes que se incorporan a una calle completa.

Es posible adaptar las calzadas dentro del área del Plan para que incluyan los componentes de una calle completa; sin embargo, dependerá en gran medida de las condiciones existentes y la disponibilidad de financiación.



Ejemplo que destaca los componentes típicos de una calle completa ideal que utiliza toda la extensión del derecho de paso

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

EJEMPLOS DE DISEÑO DE CALLES COMPLETAS



Ejemplo de calle completa en Los Angeles, CA

Fuente: www.sf.streetsblog.org



Ejemplo de calle completa en Tacoma, WA

Fuente: www.exit133.com



Ejemplo de calle completa en Bellingham, WA

Fuente: www.smartgrowthamerica.org



Ejemplo de calle completa en Lancaster, CA

Fuente: www.sdapa.com



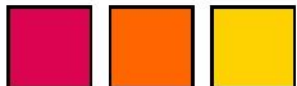
Ejemplo de calle completa en Sunnyvale, CA

Fuente: www.bellecci.com



Ejemplo de calle completa en Madison, NJ

Fuente: www.saferoutesnj.org



CIUDAD DE LAS VEGAS

PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE FREMONT

El diseño de la calle Fremont, al oeste de la avenida Eastern, se encuentra dentro de las Normas del Paisaje Urbano del Plan del Centro del Centenario. Estas normas exigen un zona de ocio de cinco pies y una acera de 10 pies de ancho sin obstáculos a lo largo de toda la calles. Al este de la Avenida Eastern, la calle Fremont se encuentra fuera del Plan del Centenario del Centro de Las Vegas y no tiene normas asociadas automáticas de paisaje urbano más allá de los requisitos mínimos existentes.

Para facilitar la transitabilidad por el área del Plan y ofrecer cohesión visual, la temática de las mejoras del paisaje urbano a lo largo de la calle Fremont al oeste de la Avenida Eastern deberían extenderse hacia el este hasta la calle Atlantic, el límite oriental del área del Plan. El paisaje coherente y otros tratamientos de las calles ayudarán a unir la parte oriental de la zona del Plan con el centro de la ciudad y servirán como puerta de entrada visual a la zona del Plan Comunitario de Comunidad Caminable Rafael Rivera.



La calle Fremont al oeste de Eastern Avenue mirando hacia el oeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



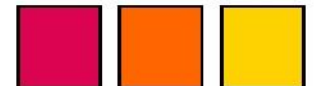
La calle Fremont al sur de Charleston Boulevard mirando hacia el noroeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



La calle Fremont al cruzar el bulevar Charleston mirando hacia el noroeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE FREMONT

Históricamente, la Calle Fremont sirvió como la principal conexión entre el centro de Las Vegas, Whitney, Pittman, Henderson, Boulder City y la Presa de Boulder. Por parte del original Las Vegas Townsite de 1905, la calle Fremont se extendió hacia el este en 1931 y finalmente se le asignó la designación de la Autopista U.S 93, que más tarde sirvió como principal conector entre el sur de Nevada y Arizona, hasta que se completó la actual autopista I-515/U.S. 93/95. Típico del sistema de autopistas pre-estatales, la Calle Fremont es fácilmente reconocida por su colección de moteles de paso, la llamativa señalización de mediados del siglo, y una serie de usos actuales y abandonados en relación al automóvil. El éxito de la transición de este paisaje urbano de sistema de autopista a un diseño que se adapte a las necesidades actuales y futuras del vecindario es clave para garantizar el éxito a largo plazo de esta parte del Área del Plan.

La Calle Fremont está clasificada como una arteria primaria en toda el Área del Plan. Entre el Bulevar Charleston y la Calle Atlantic, la Calle Fremont consta de tres carriles de circulación en cada dirección con una acera en la parte posterior del bordillo a cada lado de la calzada. Entre la Avenida Eastern y el Bulevar Charleston, la Calle Fremont se reduce a dos carriles en cada dirección, y proporciona un carril de giro a la derecha alargado para los viajeros en dirección oeste, conservando la acera de 1.5 metros en la parte posterior del bordillo en el lado norte de la calle y una acera de 3 metros en el lado sur de la calzada. Entre la Avenida Eastern y Bruce Street, Fremont Street ofrece cuatro carriles en cada dirección y una acera de 3 metros en la parte posterior del bordillo.

Las posibles mejoras a considerar para la Calle Fremont son la ampliación de las mejoras paisajistas que se encuentran al oeste de la Calle 15 hacia el este hasta la Calle Atlantic; la adición de cruces a mitad de cuadra entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern; y la adición de una acera de tres metros entre la avenida Eastern y la Avenida Atlantic. Estas mejoras mejorarían la conciencia de los automovilistas y la transitabilidad para los peatones.



La calle Fremont en la calle Bruce mirando hacia el este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



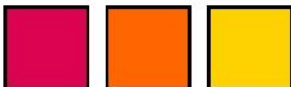
Fremont St, Eastern Ave a Charleston Blvd

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de las calles – Fremont (de la calle Bruce a la avenida Eastern)

Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0 a 5 pies
	Acera	3 metros
	Zona de ocio	0 a 5 pies
	Carriles de circulación	2; 12 y 14 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	Ninguno
Lado sur de la calle	Carril de giro central	Sí
	Isla mediana	Sí
	Carriles de circulación	2; 12 y 14 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	Ninguno
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	0 a 5 pies

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	35 mph al oeste de Charleston, 45 mph
Paradas de tránsito	Sí
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



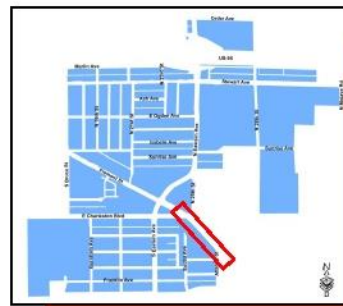
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

Composición de las calle – Fremont (Este a Charleston)		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	De 0 a 30 pies
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	2 a 11 y 14 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	Ninguno
	Carril de giro central	Sí
	Isla mediana	Sí
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	11 y 14 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	Ninguno
	Zona de ocio	5 pies
	Acera	5-10 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	0 a 10 pies



Fremont St, Eastern Ave a Charleston Blvd

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Fremont St, Eastern Ave a Atlantic St

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Fremont St al este de Eastern Ave mirando al oeste

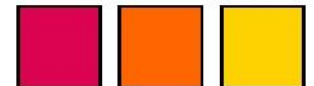
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de las calles – Fremont (Charleston a Atlantic)		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	De 0 a 10 pies
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	11, 12 y 23 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	Ninguno
	Carril de giro central	Sí
	Isla mediana	Sí
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	2-12 y 13 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	Ninguno
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	0 a 5 pies



Calle Fremont al este de Charleston Blvd mirando hacia el noroeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

BULEVAR DE CHARLESTON

El Bulevar Charleston es la principal arteria vehicular dentro del Área del Plan que conecta el este con el oeste del valle. Esta carretera está clasificada como una arteria primaria de 100 pies que proporciona dos carriles de circulación en cada dirección, un carril de giro central, un carril de estacionamiento/giro a la derecha y una acera de cinco pies a cada lado de la calle.

Las aceras a lo largo del Bulevar Charleston contienen un gran número de impedimentos (véase el mapa de obstáculos para los peatones en la página 38), incluyendo postes eléctricos, farolas, postes de señalización, postes de señales de tráfico, paradas de tránsito y bocas de incendio. También hay aceras y pasos de peatones dañados que podrían considerarse poco atractivos para los peatones.

Entre las posibles mejoras a tener en cuenta se encuentran la mejora del acceso de la ADA, la evaluación de si es factible añadir una mediana, ampliar las aceras y los desvíos de los autobuses, los árboles en las calles y colocar rejillas para los árboles. Estas mejoras mejorarían la calidad estética del Bulevar Charleston y la transitabilidad para los peatones.



Charleston Blvd en Burnham Ave

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

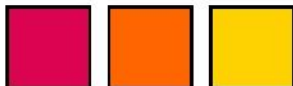


Mapa de ubicación de la Charleston Blvd

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0-10 pies
	Acera	5-10 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	12 y 13 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	11 pies
	Carril de giro central	15 pies
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	12 y 13 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	11 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5-6 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	0-15 pies

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	35 mph
Paradas de tránsito	Sí
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA STEWART

La Avenida Stewart sirve de conexión peatonal y vehicular de este a oeste para la parte norte del área del Plan. Hay una bajada notable que desciende de oeste a este entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern que facilita la velocidad de los viajes por encima del límite de velocidad de 30 MPH, causando preocupación a los residentes de la zona que cruzan regularmente la avenida Stewart. Esta carretera está clasificada como un colector principal y consta de dos carriles de circulación en cada dirección y una acera intermitente a cada lado de la calzada.

Las aceras a lo largo de la Avenida Stewart contienen varios impedimentos que incluyen una combinación de farolas, postes de señalización y paradas de tránsito. También hay porciones de aceras dañadas, cruces peatonales faltantes o descoloridos, así como porciones significativas de aceras incompletas en el lado norte de la Avenida Stewart entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern (ver el Mapa de Obstáculos Peadonales en la página 38). El lado sur de la Avenida Stewart está designado como Camino Peatonal por el Elemento de Senderos.

Las posibles mejoras a considerar aquí incluyen la eliminación de impedimentos, el aumento de la accesibilidad de la ADA, el estrechamiento de la calle a un carril de circulación en cada dirección, desvíos para autobuses, un carril para bicicletas resaltado y la adición de zonas de amenidad ajardinadas situadas en la parte posterior del bordillo y árboles de la calle. También se recomienda un carril para bicicletas con el fin de mejorar los medios de transporte alternos en la zona, mientras que el estrechamiento de la calle a un carril en cada dirección ayudará a calmar el tráfico y la adición de topes paisajísticos ayudará a mejorar la seguridad de los peatones y aumentar la capacidad de caminar.



Stewart Ave en la calle 19 mirando al oeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

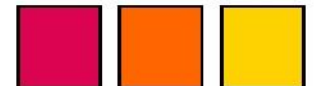


Mapa de ubicación de la Avenida Stewart
De la calle Bruce a la Avenida Eastern

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	De 0 a 20 pies
	Acera	5 pies/ninguno
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	10,5 y 11 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7 pies
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	13 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	30 mph
Paradas de tránsito	Sí
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA STEWART

Al este de la Avenida Eastern, la Avenida Stewart se ensancha hasta convertirse en una arteria primaria que incluye un carril central de giro, carriles de estacionamiento a ambos lados de la calle y un camellón de cemento en determinadas zonas que varía entre 5 y 15 pies de ancho. La acera frente a la recientemente reconstruida Escuela Secundaria Roy Martin se ensancha a 8 pies de ancho, serpentea ligeramente y todavía incluye algunos impedimentos a pesar de la provisión de una zona de amenidad.

Las posibles mejoras a considerar aquí incluyen la eliminación de impedimentos, el aumento de la accesibilidad ADA ampliar las aceras, colocar topes paisajísticos en la parte posterior de la acera con árboles, colocar material vegetal vivo en la mediana de la calzada y añadir desvíos para autobuses y carriles para bicicletas resaltados.

Las aceras más anchas con topes paisajísticos ayudarán a aumentar la seguridad de los peatones y promoverán la transitabilidad. Las plantas vivas en la mediana de la calle ayudarán a calmar el tráfico y a reducir el efecto de isla de calor urbana, mientras que los desvíos de autobús promoverán y facilitarán el uso del sistema de autobuses. También se recomienda un carril de bicicleta destacado para mejorar los medios de transporte alternos en la zona.



Stewart Ave en la calle 19 mirando al oeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

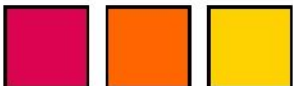


Mapa de ubicación de la Avenida Stewart
Eastern Ave a Mojave Rd

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle – Avenida del Este a Mojave Road		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	De 0 a 20 pies
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	12 y 13 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	12 pies
	Carril de giro central	12 pies
	Isla mediana	Ninguno a 5 pies
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	12 y 13 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	9 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 a 8 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	15 pies

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	30 mph
Paradas de tránsito	Sí
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



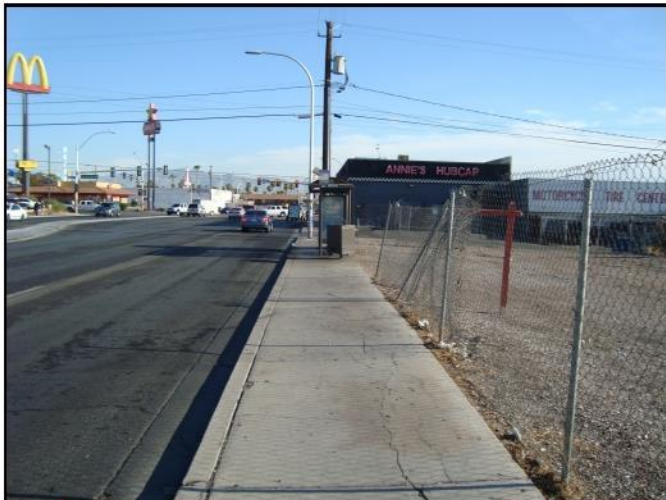
PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA EASTERN

La Avenida Eastern sirve como la principal conexión vehicular y peatonal de norte a sur para el área del Plan, así como para el Valle de Las Vegas. Esta calzada está clasificada como una arteria principal y consta de tres carriles de circulación en cada dirección, un carril central de giro o un camellón y una acera de metro y medio en la parte posterior del bordillo a cada lado de la calzada. Al sur de la Calle Fremont el camellón contiene hormigón, grava y esculturas metálicas interpretativas, mientras que al norte de Fremont la mediana contiene palmeras vivas y arbustos.

Las aceras a lo largo de la Avenida Eastern contienen un gran número de impedimentos (ver el Mapa de Obstáculos Peatonales en la página 38). Los impedimentos en las aceras de la Avenida Eastern incluyen una combinación de farolas, postes de señalización y paradas de tránsito. También hay aceras dañadas que podrían considerarse poco atractivas para los peatones.

El derecho de paso limitado y la poca profundidad de los lotes dificultan las oportunidades adicionales de ampliar o ensanchar las aceras. Las posibles mejoras a considerar aquí son la colocación de farolas y postes de señalización en la parte posterior de la acera, junto con bancos y paradas de autobús donde las propiedades adyacentes lo permitan y la adición de materiales vegetales vivos en el camellón para ayudar a reducir el efecto de isla de calor urbano, si la financiación lo permite, y extender temáticamente ese tratamiento paisajístico dentro de los camellones existentes al norte del Bulevar Charleston.



Eastern Ave en Ballard Drive mirando al norte

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

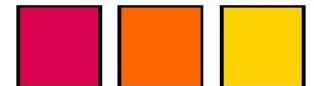


Mapa de ubicación de la Avenida del Este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0-15 pies
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	Ninguno
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	2 - 11,5 y 13 pies
Lado sur de la calle	Carril de giro central	12 pies
	Isla mediana	5-17 pies
	Carriles de circulación	Ninguno
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	11, 11 y 12 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	0-15 pies

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	En las paradas de autobús
Límite de velocidad	35 mph
Paradas de tránsito	Sí
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE BRUCE

La Calle Bruce sirve de conexión peatonal y vehicular de norte a sur en el extremo occidental del área del Plan. Esta vía está clasificada como colector principal y consta de un carril de circulación en cada dirección, aceras a cada lado de la calzada, carriles de estacionamiento y un carril para bicicletas de 1.5 metros.

Las aceras a lo largo de la calle Bruce contienen numerosos impedimentos (véase el mapa de obstáculos peatonales en la página 36). Esto incluye una combinación de postes de líneas de servicios públicos y cables de soporte, luces de la calle, semáforos, postes de luces intermitentes de la escuela, hidrantes, cajas de servicios públicos y postes de señales de tráfico. También hay aceras y pasos de peatones dañados que podrían considerarse poco atractivos para los peatones. El lado oeste de la calle Bruce está designado como sendero peatonal por el elemento de senderos.

Las posibles mejoras a considerar aquí son evaluar la viabilidad de añadir topes paisajísticos adicionales situados en la parte posterior del bordillo con árboles de calle, reubicar las instalaciones de servicios públicos del camino peatonal y resaltar los carriles para bicicletas. Esto mejoraría la seguridad de los peatones y de los ciclistas y contribuiría a mejorar la calidad estética general de la calle Bruce.



Bruce St al sur de Fremont St mirando al norte

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

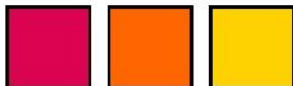


Mapa de ubicación de la calle Bruce

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0-15 pies
	Acera	4-8 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril bici	5 pies
	Carriles de aparcamiento	8-11 pies
	Carril de giro central	12,5 pies
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril para bicicletas	5 pies
	Carril de estacionamiento	8-11 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5-8 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	Ninguno
Límite de velocidad	35 mph
Paradas de tránsito	No
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE 28

La calle 28 sirve de conexión peatonal y vehicular de norte a sur para la parte oriental del área del Plan, uniendo las áreas residenciales unifamiliares y multifamiliares adyacentes con tres escuelas públicas que consisten en la Escuela Intermedia Roy Martin, la Escuela Primaria Sunrise Acres y la Escuela Variety. Esta vía está clasificada como colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera a ambos lados de la calle.

Las aceras a lo largo de la calle 28 contienen algunos impedimentos, principalmente consistentes en una combinación de farolas y postes de señalización. También hay algunas aceras dañadas y pasos de peatones descoloridos, principalmente al norte de la Avenida Stewart (véase el mapa de obstáculos para peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a considerar aquí son la adición de topes paisajísticos situados en la parte posterior del bordillo con árboles de calle adicionales, un carril para bicicletas resaltado, iluminación peatonal y bulbos con bancos en las intersecciones o cruces peatonales. Los topes paisajísticos adicionales situados en la parte posterior de la acera y los árboles de la calle proporcionarían sombra a los peatones y mejorarían la calidad estética general de la calle, las aceras más anchas facilitarían los desplazamientos a pie a las tres escuelas situadas en la calle 28, mientras que el alumbrado peatonal mejoraría la seguridad, y los resaltes en las intersecciones y los pasos de peatones con bancos proporcionarían distancias de cruce más cortas y alivio para los peatones y ayudarían a calmar el tráfico. Un carril de bicicleta marcado y resaltado también mejoraría los modos de transporte alternos en la zona.



La calle 28 en la Avenida Marlin mirando hacia el sur

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

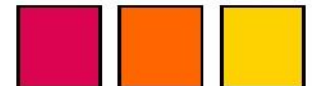


Mapa de ubicación de la calle 28

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0-15 pies
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	12-16,5 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	12 pies
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	12-16,5 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	12 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	0-15 pies

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	Ninguno
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	Ninguno
Cajas de servicios públicos con rejilla	Sí
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE 21

La calle 21 es una conexión menor peatonal y vehicular que corre de norte a sur dentro del área del Plan. Esta vía está clasificada como colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera intermitente a ambos lados de la calle.

Algunas partes de las aceras existentes contienen algunos impedimentos (véase el mapa de obstáculos para los peatones en la página 38), incluyendo una mezcla de farolas y aceras dañadas.

El estrecho derecho de paso limita los cambios importantes en el paisaje de la calle; sin embargo, las posibles mejoras a considerar aquí son la adición de salidas con bancos en las intersecciones de las calles y los cruces peatonales, la adición de la señalización de la ruta de la bicicleta y el cambio de las líneas de los cruces peatonales. Las salidas en las intersecciones de las calles y los pasos de peatones con bancos proporcionarían distancias de cruce más cortas y alivio para los peatones y ayudarían a calmar el tráfico, mientras que la señalización de las rutas para bicicletas y la remodelación de los pasos de peatones fomentarían un modo de transporte alternativo en la zona.



Calle 21 en la Avenida sunrise mirando hacia el norte

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

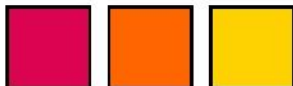


Mapa de ubicación de la calle 21

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	11 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7 pies
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	11 pies
	Carril para bicicletas	ninguno
	Carril de estacionamiento	7 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	No
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA CEDAR

La Avenida Cedar sirve de conexión local de este a oeste para peatones y vehículos en el límite norte del área del Plan. Esta calzada está clasificada como vía colectora local y un carril de circulación en cada dirección, un carril central de giro y una acera a cada lado de la calzada.

Las aceras a lo largo de la Avenida Cedar contienen algunos impedimentos, incluyendo una combinación de farolas, postes de señalización y falta de rampas en las aceras. También hay algunas aceras dañadas. También hay algunas aceras dañadas y cruces peatonales descoloridos (véase el mapa de obstáculos para peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a considerar aquí son incluir topes paisajísticos adicionales ubicados en la parte posterior del bordillo con árboles de la calle, volver a marcar los cruces peatonales y eliminar los obstáculos de las aceras.



Cedar Ave al oeste de la calle 28 mirando hacia el oeste

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

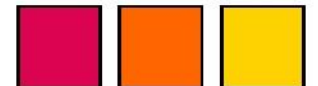


Mapa de ubicación de la Avenida del Cedro

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	11 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7 pies
	Carril de giro central	13 pies
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	11 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	Sí
Cajas de servicios públicos con rejilla	Ninguno
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA SUNRISE

La Avenida Sunrise, entre la Avenida Eastern y el borde oriental de la escuela secundaria Roy Martin, sirve de conexión local de este a oeste para peatones y vehículos en el área del Plan. Esta calzada está clasificada como vía colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera en el lado norte de la calzada, y proporciona acceso a las tres escuelas públicas que se encuentran en la calle 28.

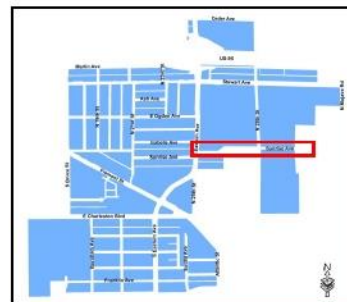
La Avenida Sunrise entre la Avenida Eastern y el borde oriental de la Escuela Intermedia Roy Martin sirve como una conexión local de este a oeste para peatones y vehículos en el área del Plan. Esta vía está clasificada como colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera en el lado norte de la vía, y proporciona acceso a las tres escuelas públicas que se encuentran en la calle 28.

Las posibles mejoras a tener en cuenta aquí son completar la red de aceras; añadir jardines en la zona de ocio existente que no está ajardinada; añadir bordillos con bancos en las intersecciones de las calles y en los cruces peatonales; añadir iluminación para los peatones y volver a marcar los cruces peatonales. Bordillos con bancos en las intersecciones y cruces peatonales proporcionarían distancias de cruce más cortas y alivio a los peatones y ayudarían a calmar el tráfico; los cruces peatonales rediseñados junto con una red de aceras completa, iluminación peatonal y árboles en las calles fomentarían los modos de transporte alternos dentro de la zona.



Sunrise Ave al este de la calle 26 mirando al este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

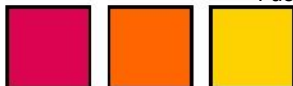


Mapa de ubicación de Sunrise Ave entre Eastern Ave y 28th St.

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0-15 pies
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7 pies
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona ajardinada de amortiguación	15 pies/Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	Ninguno
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	No
Cajas de servicios públicos con rejilla	Ninguno
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA SUNRISE

La Avenida Sunrise, entre las calles 21 y la Calle Bruce, sirve de conexión peatonal y vehicular secundaria de este a oeste para el área del Plan, proporcionando acceso y conectividad a la Avenida Isabelle y al cruce de mitad de cuadra a través de la Avenida Eastern, reuniéndose finalmente con la parte oriental de la Avenida Sunrise. Esta calzada está clasificada como vía colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera adjunta a ambos lados de la calle.

Las aceras a lo largo de la Avenida Sunrise contienen algunos impedimentos que consisten en farolas, postes de señalización y cajas de servicios públicos. Una parte de la acera a lo largo del lado norte de la calle contiene una zona de ocio sin ajardinar entre las calles 18 y 21. Además, algunas partes de las aceras están incompletas o dañadas (véase el mapa de obstáculos para los peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a considerar aquí son la adición de bordes con bancos en las intersecciones de las calles y en los cruces peatonales; la renovación de las líneas de los cruces peatonales; la provisión de árboles en las zonas de ocio existentes; la eliminación de obstáculos y la adición de iluminación para los peatones. La colocación de bancos en las intersecciones y cruces peatonales acortaría las distancias de cruce, daría alivio a los peatones y ayudaría a calmar el tráfico, mientras que marcar los cruces peatonales, los árboles en las zonas de ocio y la iluminación peatonal fomentarían el uso de medios de transporte en la zona.



Sunrise Ave en la calle 18 mirando al este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Mapa de ubicación de Sunrise Ave entre 21st St y Bruce St

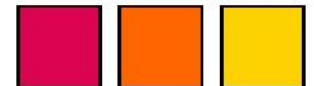
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle

Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7 pies
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle

Iluminación	Sí
Bancos	Ninguno
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	No
Cajas de servicios públicos con rejilla	Ninguna
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA ISABELLE

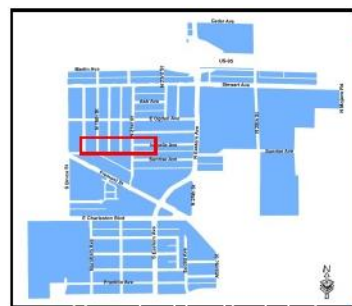
La Avenida Isabelle entre la Avenida Eastern y la Calle 21 sirve como una conexión secundaria de este a oeste para peatones y vehiculos en el área del Plan, proporcionando un acceso peatonal crítico al paso de peatones a mitad de cuadra a través de la Avenida Eastern hasta la Avenida Sunrise al este de la Avenida Eastern. Esta calzada está clasificada como vía colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera adjunta a ambos lados de la calle.

Las aceras a lo largo de la Avenida Isabelle contienen algunos impedimentos que consisten en farolas y postes de señalización. Además, algunas partes de las aceras están dañadas (véase el mapa de obstáculos para peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a considerar en este caso son la adición de salidas con bancos en las intersecciones de las calles y en los cruces peatonales; volver a trazar los cruces peatonales y añadir iluminación para los peatones. Las salidas de emergencia con bancos en las intersecciones de las calles acortarían las distancias de cruce y aliviarían los peatones y ayudarían a calmar el tráfico, mientras que los cruces peatonales rediseñados y la iluminación para peatones fomentarían los medios de transporte alternos en la zona.



Avenida Isabelle al este de la calle 21 mirando al este

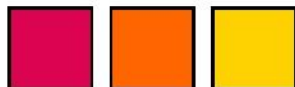


Mapa de ubicación de la Avenida Isabelle

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	0-15 pies
	Acera	5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7 pies
Lado sur de la calle	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
	Carriles de circulación	10,5 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies/Ninguna
	Zona ajardinada de amortiguación	15 pies/Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	Ninguno
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	No
Cajas de servicios públicos con rejilla	Ninguno
Obstáculos en la acera	Sí



Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE 25

La calle 25 sirve de conexión peatonal y vehicular secundaria de norte a sur para el área del Plan, abarcando la distancia entre la curva de la Avenida Eastern y el Bulevar Charleston. Este pequeño tramo de aproximadamente 800 pies está clasificado como vía colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera en el lado oeste de la calzada. El lado este de la calzada se encuentra en la zona no incorporada del condado de Clark y contiene una red de aceras inconsistente.

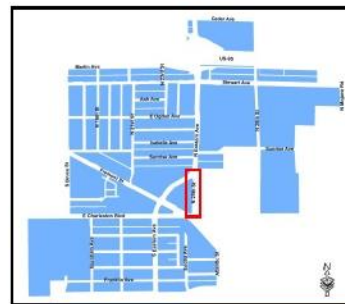
La Calle 25 sirve como un conveniente y popular atajo/desvío de las intersecciones de la calle Fremont y el Bulevar Charleston con la Avenida Eastern, tanto para vehículos como para peatones. La acera a lo largo de la Calle 25 contiene algunos impedimentos que consisten principalmente de farolas. También hay algunas aceras dañadas y pasos de peatones sin franquear (véase el mapa de obstáculos para peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a considerar aquí, que beneficiaría a los múltiples usuarios de esta vía, son la adición de topes paisajísticos con árboles de calle, la adición de un carril para bicicletas marcado y resaltado y el estrechamiento de la intersección de la Calle 25 con la Avenida Eastern. Los topes paisajísticos adicionales con árboles de calle situados en la parte posterior del bordillo proporcionarían sombra para los peatones y mejorarían la calidad estética de la calle, mientras que el estrechamiento de la intersección de la Avenida Eastern permitirá acomodar a los peatones y ayudar a calmar el tráfico de paso.



en la calle Sunrise mirando hacia el sur

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Mapa de ubicación de la calle 25

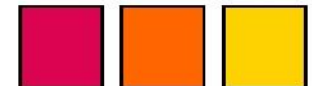
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle

Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	5 Pies/Nada
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	12 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	12,5 pies
Lado sur de la calle	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
	Carriles de circulación	12 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	12,5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle

Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	Ninguno
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA BURNHAM

La Avenida Burnham sirve de conexión local de norte a sur para peatones y vehículos en la parte sur del área del Plan. Esta calzada está clasificada como vía colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera a cada lado de la calzada. Su extremo norte proporciona un cruce a mitad de cuadra a través del Bulevar Charleston mientras que la sección sur de la calzada proporciona acceso al barrio residencial circundante.

Las aceras a lo largo de la Avenida Burnham contienen varios impedimentos, incluyendo una combinación de farolas, postes de señalización y paneles de acera levantados. En el lado este de la calle se encuentra una zona de recreo de 1.5 metros con una barrera paisajística parcial. También hay aceras dañadas y falta de señalización de los cruces peatonales (véase el mapa de obstáculos para los peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a tener en cuenta aquí son la restauración de los árboles de la calle y el paisaje de nuevo a la zona de amenidad a lo largo del lado este de la Avenida Burnham, la adición de bordillos en las intersecciones de la calle y los cruces peatonales, la colocación de la señalización de la ruta de la bicicleta a lo largo de la calzada y volver a trazar los cruces peatonales en las intersecciones. El paisaje adicional y los árboles de la calle proporcionarían sombra a los peatones y mejorarían la calidad estética general de la calle. Los bordillos en las intersecciones de las calles y en los cruces peatonales proporcionarían distancias de cruce más cortas para los peatones y ayudarían a calmar el tráfico al cruzar, mientras que la señalización para las bicicletas y los pasos de peatones rediseñados fomentarían los medios de transporte alternos.



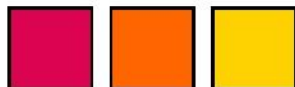
Avenida Burnham en la avenida Franklin mirando hacia el norte



Mapa de ubicación de la Avenida Burnham

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	4-5 pies
	Zona de ocio	5-6 pies
	Carriles de circulación	11 pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7.5 pies
Lado sur de la calle	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
	Carriles de circulación	11 pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7,5 pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 pies
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno/9-15 pies

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	Ninguno
Cajas de servicios públicos con rejilla	No
Obstáculos en la acera	Sí

PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

AVENIDA FRANKLIN

La avenida Franklin sirve de conexión peatonal y vehicular secundaria este/oeste para el área del Plan, proporcionando acceso a la escuela primaria Crestwood al oeste y terminando al este en la avenida Euclid. Esta calzada está clasificada como vía colectora local y consta de un carril de circulación en cada dirección y una acera a cada lado de la calzada.

Las aceras a lo largo de la Avenida Franklin contienen algunos impedimentos que dificultan la transitabilidad, incluyendo una combinación de farolas y postes de señalización. También hay aceras dañadas y pasos de peatones sin franquear (véase el mapa de obstáculos para los peatones en la página 38).

Las posibles mejoras a considerar en este caso son la adición de resaltos con bancos en las intersecciones de las calles y en los pasos de peatones, la colocación de señalización de rutas para bicicletas a lo largo de la calzada y la renovación de las bandas de los pasos de peatones en las intersecciones. Las salidas con bancos en las intersecciones de las calles y los cruces peatonales acortarían las distancias de cruce y aliviarían a los peatones y ayudarían a calmar el tráfico al cruzar, mientras que la señalización para las bicicletas y la renovación de los cruces peatonales fomentarían los medios de transporte alternativos.



Franklin Ave al oeste de Eastern Ave mirando al este

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

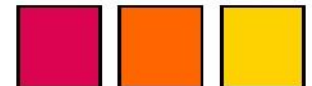


Mapa de ubicación de la Avenida Franklin

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	5 Pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	10 Pies
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	7.5 Pies
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	10 Pies
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	7.5 Pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	5 Pies
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Sí
Bancos	No
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	Ninguno
Cajas de servicios públicos con rejilla	Ninguno
Obstáculos en la acera	Sí



PLAN DE COMUNIDAD CAMINABLE RAFAEL RIVERA

CALLE CENIZA / CALLE CERVANTES / AVENIDA OLIVA / VALLE CALLE / AVENIDA WENGERT / CALLE 18 / CALLE 19 / CALLE 20 CALLEJ

La avenida Ash, la calle Cervantes, la avenida Olive, la calle Valley, la avenida Wengert, la calle 18, la calle 19 y la calle 20 sirven como conexiones peatonales y vehiculares secundarias para el área del Plan, proporcionando acceso a muchos de los barrios residenciales unifamiliares. Todas estas vías están clasificadas como vías colectoras locales y, por lo general, constan de un carril de circulación en cada dirección con aceras parciales o incompletas a ambos lados de la calzada.

Las aceras y los derechos de acera sin desarrollar contienen impedimentos que dificultan la transitabilidad, incluyendo una combinación de farolas y postes de señalización. También hay aceras dañadas y pasos de peatones sin franquear (véase el mapa de obstáculos para los peatones en la página 38).

Cuando faltan aceras en algunas zonas de estas calles, la servidumbre de paso pública existente en la parte posterior de la calle no es suficiente. -de la acera, el derecho de paso público existente en la parte posterior del bordillo de la calle permitirá la instalación de aceras. Completar la red de aceras y arreglar las aceras rotas, agrietadas o astilladas a lo largo de estas calles mejorará la comunidad y promoverá la transitabilidad para todos los residentes.



Cervantes Ave mirando al norte desde la Avenida Ogden

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

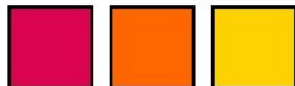


Mapa de ubicación de las calles residenciales señaladas

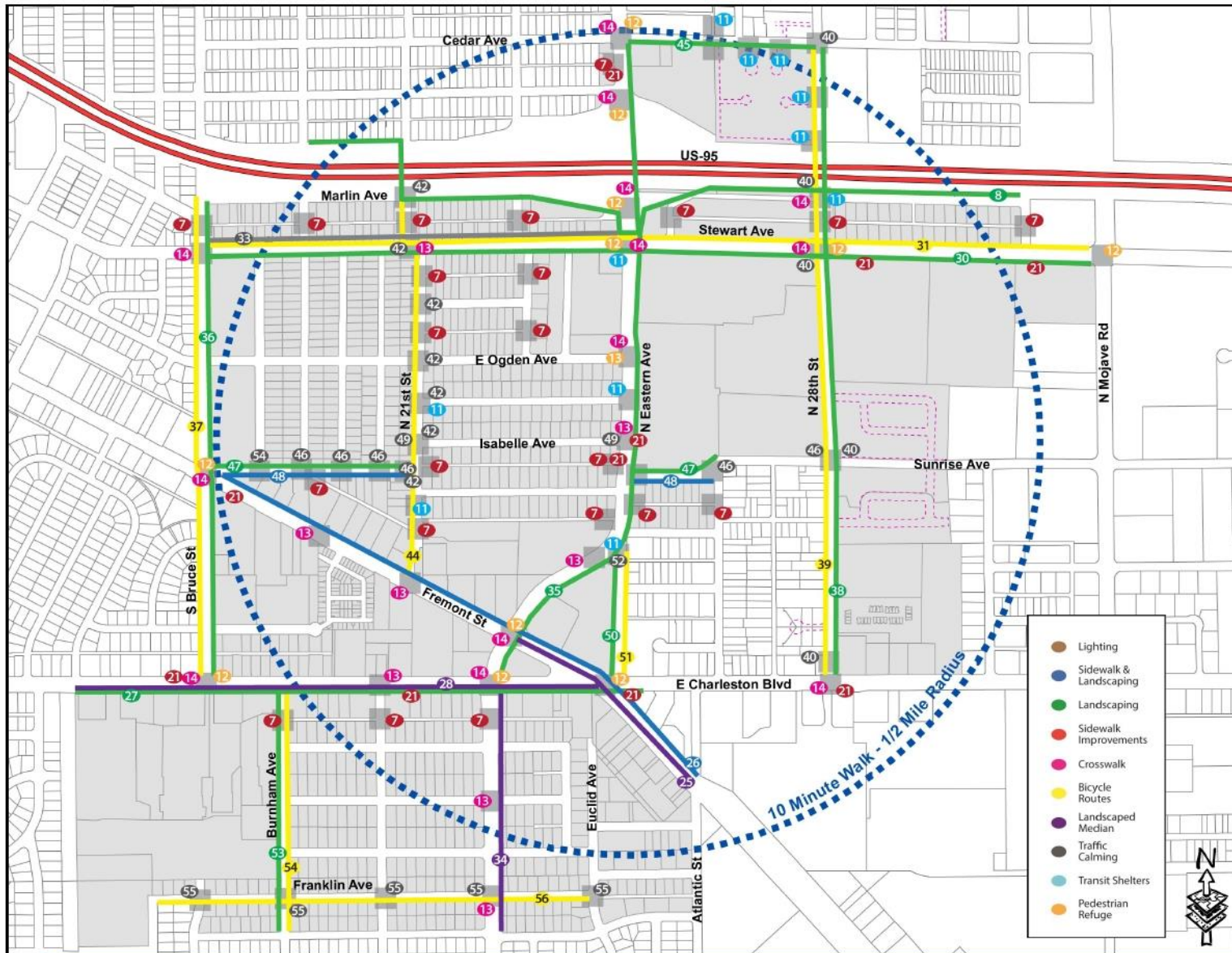
Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada

Composición de la calle		
Lado norte de la calle	Tampón paisajístico	Ninguno
	Acera	0-5 Pies
	Zona de ocio	Ninguno
	Carriles de circulación	Varía
	Carril bici	Ninguno
	Carriles de aparcamiento	Varía
	Carril de giro central	Ninguno
	Isla mediana	Ninguno
Lado sur de la calle	Carriles de circulación	Varía
	Carril para bicicletas	Ninguno
	Carril de estacionamiento	Varía
	Zona de ocio	Ninguno
	Acera	0-5 Pies
	Zona ajardinada de amortiguación	Ninguno

Servicios de la calle	
Iluminación	Varía
Bancos	No
Límite de velocidad	25 mph
Paradas de tránsito	Ninguno
Cajas de servicios públicos con rejilla	Ninguno
Obstáculos en la acera	Sí

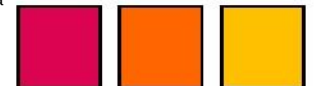


APLICACIÓN DEL PLAN



El mapa indica las ubicaciones de las recomendaciones de mejora para el área del Plan

Fuente: Ciudad de Las Vegas, Nevada



APLICACIÓN DEL PLAN

Recomendaciones

Esta sección del plan ofrece recomendaciones para mejorar la comunidad y proporcionar un entorno más seguro y agradable para caminar y montar en bicicleta para acceder a los servicios de la comunidad y realizar las actividades diarias normales, más seguro y agradable para acceder a los servicios de la comunidad y llevar a cabo las actividades diarias normales. Estas recomendaciones se basan en las aportaciones de los residentes en las reuniones de la comunidad. Todo nuevo desarrollo deberá ajustarse a la UDC. Todas las recomendaciones son conceptuales y requerirán estudio antes de su aplicación. Las posibles fuentes de financiación incluyen, entre otras, las siguientes:

- Proceso de desarrollo estándar: A medida que el terreno se va reurbanizando, las mejoras son instaladas por el promotor como parte de la apde la urbanización, el promotor instalará las mejoras como parte de la solicitud del proyecto.
- Subvenciones federales: El Departamento de Transporte dispone periódicamente de fondos para las mejoras para bicicletas y peatones.
- Distritos especiales de mejora: A todas las parcelas adyacentes a la calle se les asigna un porcentaje del coste de las mejoras en función de su de la calle (como norma general), siempre que los propietarios estén de acuerdo con la creación del distrito.
- Fondo General: A medida que se disponga de fondos, las mejoras podrían ser financiadas por la ciudad individualmente o como parte de mejoras de capital más amplias dentro del área del Plan.

Equipamiento comunitario

Recomendación nº 1: Fomentar una mezcla de usos y tipos de vivienda para aumentar la transitabilidad y el carácter autosuficiente de la zona del Plan (véase la página 19).

Recomendación nº 2: Fomentar los usos que faltan en la zona, como oficinas, gimnasios, tiendas de artículos para el hogar, farmacias, cafeterías o panaderías (véase la página 19).

Recomendación nº 3: Fomentar el desarrollo futuro del centro comercial Charleston Plaza para promover un desarrollo transitable que conecte fuertemente con el resto del área del Plan (véanse las páginas 22 y 23).

Recomendación nº 4: Proporcionar bastidores de bicicletas en Charleston Plaza Mall, Stewart Square, East Las Vegas Community Center, Hadland Park, Rafael Rivera Park, el Chuck Minker Sports Complex, Variety School, Roy Martin Middle School, Sunrise Acres Elementary School, Howard Hollingsworth Elementary School y Crestwood Elementary School (ver páginas 21 y 24).

Recomendación nº 5: Cualquier reemplazo del alumbrado público deberá utilizar el estándar de la ciudad (ver página 26).

Recomendación nº 6: Realizar un estudio de nivel de luz para determinar dónde es apropiado aumentar los niveles de luz en los lugares de paso de peatones para aumentar la seguridad y visibilidad de los peatones durante la noche (ver página 34).

Recomendación nº 7: Realizar un estudio del nivel de iluminación dentro del área del plan para determinar si se puede colocar iluminación adicional en cada callejón entrada/salida dentro del área del plan para aumentar la seguridad y visibilidad de los peatones durante la noche (ver página 34).



APLICACIÓN DEL PLAN

Recomendación nº 8: Asegurar que el sendero multiuso no ecuestre junto a la I-515/U.S. 95 sea mantenido de manera limpia y satisfactoria por la Ciudad de Las Vegas y trabajar con el NDOT para asegurar que las futuras mejoras al corredor existente de la I-515/U.S. 95 a través del área del Plan incluyan paisaje, señalización, bancos y una iluminación adecuada (ver página 25).

Diseño comunitario - Conectividad

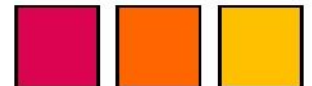
Recomendación nº 9: Como parte de la financiación del Proyecto de Mejora de Capital o cuando se produzca un nuevo desarrollo, eliminar todos los obstáculos que dificulten el de los peatones y las personas con discapacidades a lo largo de la acera dentro de los derechos de paso existentes, incluidas las cajas de servicios públicos, los postes de señales de tráfico y los refugios de tránsito. Estos elementos pueden colocarse en topes paisajísticos o en servidumbres de paso si es necesario (véanse las páginas 36 y 37).

Recomendación nº 10: Trabajar con los propietarios adyacentes para arreglar todas las partes dañadas, agrietadas, astilladas, faltantes y desiguales de la red de aceras existentes dentro del área del Plan aceras existentes dentro de los derechos de paso del área del Plan (ver páginas 36 y 37). Áreas notables con redes de aceras incompletas identificadas como prioritarias:

- Avenida Marlin entre las calles Bruce y 23
- Avenida Stewart entre la calle Bruce y la avenida Eastern
- Calle 18 entre la Avenida Sunrise y la Avenida Stewart
- Calle 19 entre la Avenida Sunrise y la Avenida Stewart
- Calle 20 entre la Avenida Sunrise y la Avenida Stewart
- Calle 21 entre la Avenida Sunrise y la Avenida Stewart
- Calle Cervantes entre la Avenida Sunrise y la Avenida Stewart
- Calle Ash entre las calles 21 y 23
- Avenida Sunrise entre la calle Bruce y la calle 21
- Calle 21 entre la avenida Sunrise y la calle Fremont
- Avenida Olive entre la calle Atlantic y la avenida Euclid
- Avenida Sunrise entre la Avenida Eastern y la calle 26
- Calle Valley entre la avenida Eastern y la calle 26
- Avenida Wengert entre la calle 17 y Pauline Way

Recomendación nº 11: Hacer que todos los botones de cruce, las alfombras de advertencia, las aceras y las rampas cumplan con las normas actuales de la ADA y proporcionar rampas de acera para los cruces ubicados en las siguientes intersecciones (ver páginas 36 y 37):

- Eastern Avenue y Stewart Avenue
- Eastern Avenue y 25th Street
- Marlin Avenue y la calle 28
- Lado oeste de la calle 28, entre la avenida Cedar y la avenida Elm (o eliminar el camino de entrada no utilizado)
- Lado sur de la avenida Cedar, entre la calle 28 y la calle Alvin
- Street (o eliminar el camino de entrada no utilizado)
- Ash Avenue en la calle 23
- Ash Avenue en la calle 21



APLICACIÓN DEL PLAN

Recomendación nº 12: Donde la mediana es lo suficientemente ancha, trabajar con NDOT y Coty de Obras Públicas de Las Vegas para mover los cruces peatonales a permitir un refugio para peatones dentro de la isla de la mediana en las siguientes intersecciones (véase la página 31):

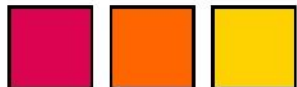
- Stewart Avenue y 28th Street
- Stewart Avenue y Mojave Road
- Eastern Avenue y US 95 Southbound ramps
- Eastern Avenue y US 95 rampas en dirección norte
- Eastern Avenue y Cedar Avenue
- Eastern Avenue y Stewart Avenue
- Eastern Avenue y Ogden Avenue
- Eastern Avenue y Fremont Street
- Eastern Avenue y Charleston Boulevard
- Charleston Boulevard y Fremont Street
- Charleston Boulevard y Bruce Street
- Bruce Street y Fremont Street/Sunrise Avenue

Recomendación nº 13: Proporcionar un cruce marcado a mitad de cuadra e instalar luces intermitentes activadas por un botón en los siguientes lugares; si es peatonal se cumplen las garantías de volumen (véase la página 33):

- Charleston Boulevard en Burnham Avenue
- Eastern Avenue en Franklin Avenue
- Eastern Avenue en Peyton Drive
- Eastern Avenue en la calle 25
- Eastern Avenue en Isabelle Avenue
- Stewart en la calle 19
- Stewart Avenue en la calle 21
- Stewart en la calle 23
- Calle Fremont en la calle 21
- Bloque 1900 de la calle Fremont

Recomendación nº 14: Señalizar o volver a señalar las siguientes intersecciones con pasos de peatones estilo Continental (ver páginas 31 y 67):

- Eastern Avenue y Cedar Avenue
- Eastern Avenue y la rampa de salida de la US 95 en dirección norte
- Eastern Avenue y la rampa de salida de la US 95 en dirección sur
- Eastern Avenue y Stewart Avenue
- Eastern Avenue y Ogden Avenue
- Eastern Avenue y Fremont Street
- Eastern Avenue y Charleston Boulevard
- Charleston Boulevard y la calle 28
- Stewart Avenue y la calle 28
- La calle 28 y la avenida Marlin
- Bruce Street y Stewart Avenue
- Charleston Boulevard y Bruce Street
- Bruce Street y Fremont Street
- Charleston Boulevard y la calle 28



APLICACIÓN DEL PLAN

Recomendación nº 15: Facilitar una discusión para los padres, estudiantes y el distrito escolar para desarrollar un programa de "Compañeros Caminantes" que promueva el ir caminando a la escuela en grupos para los estudiantes de la Escuela Primaria Sunrise Acres, la Escuela Primaria Howard Hollingsworth, la Escuela Primaria Crestwood y la Escuela Intermedia Roy Martin (ver página 39).

Recomendación nº 16: Restringir y agregar cruces peatonales estilo Continental en las intersecciones a lo largo de las rutas designadas sugeridas a la escuela a la Escuela Primaria Sunrise Acres, la Escuela Primaria Howard Hollingsworth, la Escuela Primaria Crestwood y la Escuela Intermedia Roy Martin (ver páginas 39-41).

Recomendación nº 17: Trabajar con los propietarios existentes dentro del área del Plan para asegurar que las propiedades sean renovadas y reurbanizadas con los principios de diseño y a las normas de Calles Completas del UDC (ver página 47).

Recomendación nº 18: Todo nuevo paisaje urbano deberá ajustarse a las normas de Calles Completas de la UDC según lo permitan las condiciones (ver página 47).

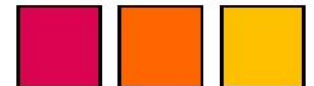
Paradas de tránsito

Recomendación nº 19: Trabajar con RTC para proporcionar al menos un banco y un receptáculo de basura en cada parada de tránsito dentro del área del Plan donde sea posible (ver página 42).

Recomendación nº 20: Trabajar con RTC para reubicar todas las paradas de tránsito (refugios y bancos) en la parte posterior de la acera donde sea posible (ver página 42).

Recomendación nº 21: Trabajar con la RTC para determinar si existe derecho de paso para construir paradas de tránsito completas y protegidas con bancos, pantallas con bancos, pantallas, cubos de basura e iluminación en los siguientes lugares (véase la página 42):

- Stewart Avenue al este de la calle 28
- Stewart Avenue y Mojave Road
- Stewart Avenue y la calle 21
- Charleston Boulevard en la calle 28
- Eastern y Cedar Avenue
- Eastern y la Avenida Isabelle
- Fremont Street y Bruce Street
- Charleston y la calle Bruce
- Charleston y Crestwood Avenue
- Charleston y la calle Fremont
- Eastern Avenue y Franklin Avenue



APLICACIÓN DEL PLAN

PAISAJE

Recomendación nº 22: Utilizar los materiales de jardinería de la Lista de Plantas Sugeridas dentro del área del Plan y requerir que el nuevo paisajismo se ajuste a la UDC (ver página 45).

Recomendación nº 23: Trabajar con las compañías de servicios públicos a medida que se realicen mejoras en las calles para que las cajas de servicios públicos cumplan con las normas de apantallamiento de la UDC (véase la página 36).

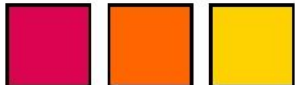
Recomendación nº 24: Agregar árboles en las medianas y zonas de amortiguación existentes y de nueva creación para dar sombra a las aceras y a los peatones (ver página 46).

Recomendación nº 25: Explorar la posibilidad de colocar árboles en las zonas de recreación existentes ubicadas a lo largo de Burnham Avenue y Crestwood Avenue entre Charleston Boulevard y Wengert Avenue; Ballard Drive, Peyton Drive y Houston Drive entre Burnham Avenue y Eastern Avenue; y a lo largo del lado sur de Pauline Way entre Pauline Way y 17th Street (ver página 46).

CALLES COMPLETAS

Calle Fremont

Recomendación nº 26: A medida que se reconstruyan las propiedades a lo largo de Fremont Street, proporcionar una acera de diez pies con árboles de 24 pulgadas o más grandes plantados a 30 pies en el centro en la parte posterior de la acera existente a lo largo de la calle Fremont entre la calle Bruce y la avenida Atlantic, sujeto a la ubicación de cualquier línea subterránea de servicios públicos existente (ver páginas 50-52 y 67 - Gráfico 1).



APLICACIÓN DEL PLAN

Bulevar de Charleston

Recomendación nº 27: Trabajar con el NDOT para proporcionar una zona de amenidad paisajística de tres pies de ancho dentro del derecho de paso existente adyacente a las aceras de cinco pies plantadas con árboles de 24 pulgadas o más grandes espaciados 45 pies en el centro a lo largo de Charleston Boulevard entre Bruce Street y Fremont Street, sujeto a la ubicación de cualquier línea de servicios públicos subterránea existente (ver páginas 53 y 67 - Gráfico 1).

Recomendación nº 28: Evaluar la factibilidad de proveer una mediana ajardinada elevada en el medio de Charleston Boulevard entre Bruce Street y Fremont Street (ver páginas 53 y 67 - Gráfico 2).

Recomendación nº 29: Proporcionar salidas de autobús en todas las paradas de autobús a lo largo de Charleston Boulevard entre Bruce Street y Fremont Street dentro del derecho de vía existente (ver páginas 53 y 67).

Avenida Stewart

Recomendación nº 30: Proporcionar una zona de amenidad paisajística de tres pies de ancho adyacente a las aceras existentes de cinco pies, plantada con árboles de 24 pulgadas o árboles más grandes con una separación de 40 pies en el centro a lo largo de Stewart Avenue entre Eastern Avenue y Mojave Road dentro del derecho de paso existente (ver páginas 55 y 67 - Gráfico 1).

Recomendación nº 31: A medida que la propiedad a lo largo de Stewart Avenue entre Bruce Street y Eastern Avenue sea reconstruida, obtenga servidumbres para proporcionar una zona de amenidad paisajística de tres pies de ancho plantada con árboles de caja de 24 pulgadas o más grandes plantados a 40 pies en el centro.

Recomendación nº 32: Dedicar un carril para bicicletas en la Avenida Stewart entre la Avenida Eastern y Mojave Road para facilitar los viajes en bicicleta; si existe la posibilidad de reducir la Avenida Stewart a un carril vehicular en cada dirección, dedicar un carril para bicicletas entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern para facilitar los viajes en bicicleta (ver páginas 54-55 y 67 - Gráfico 1).

Recomendación nº 33: Proporcionar salidas de autobús en todas las paradas de autobús a lo largo de Stewart Avenue entre Eastern Avenue y Mojave Road dentro del derecho de paso existente (ver páginas 54-55 y 67).

Recomendación nº 34: Explorar la posibilidad de reducir la Avenida Stewart entre la Calle Bruce y la Avenida Eastern a un carril vehicular en cada dirección (ver páginas 54 y 67).

Avenida Eastern

Recomendación nº 35: Colocar un paisaje dentro de la mediana elevada en la mitad de Eastern Avenue entre Charleston Boulevard y Wengert Avenue (ver páginas 56 y 67 - Gráfico 2).

Recomendación nº 36: Extender temáticamente los materiales paisajísticos añadidos en Eastern Avenue entre Charleston Boulevard y Wengert Avenue a la mediana existente en Eastern Avenue entre Charleston Boulevard y Cedar Avenue (ver páginas 56 y 67).

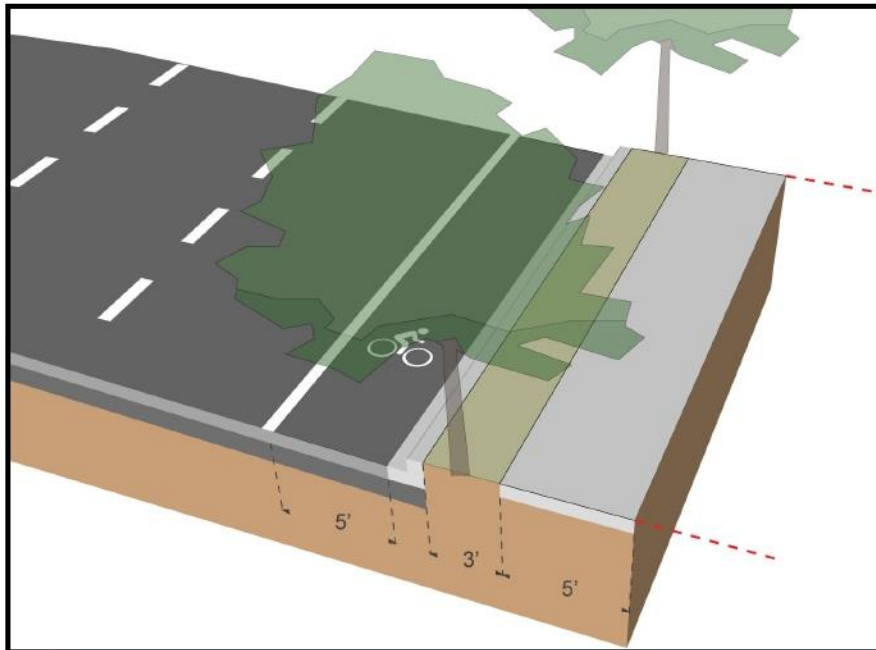


APLICACIÓN DEL PLAN

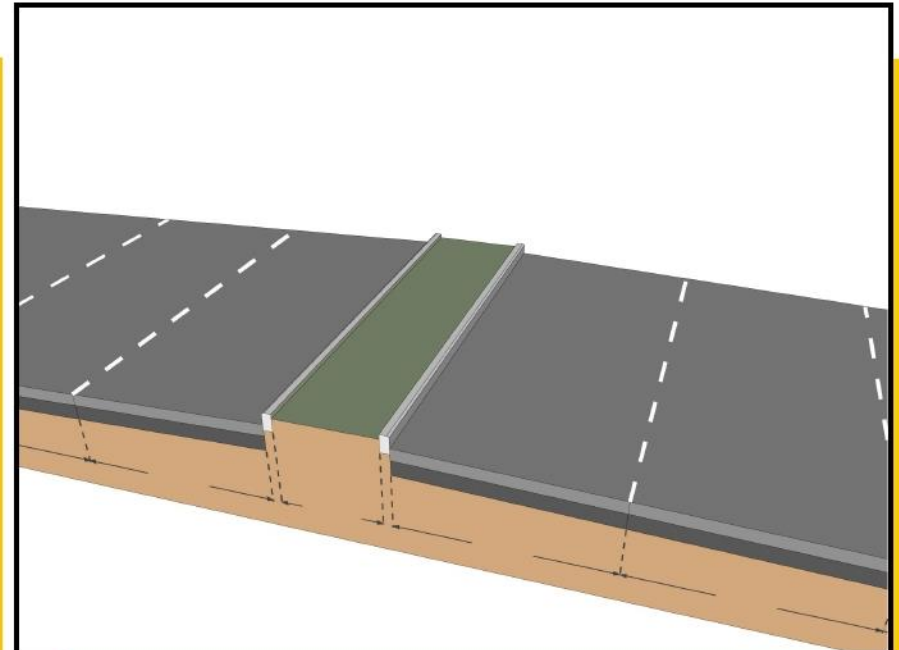
Calle Bruce

Recomendación n° 37: Evaluar la factibilidad de proporcionar una zona de amenidad paisajística de tres pies de ancho adyacente a las aceras existentes de cinco pies de aceras plantadas con árboles de 24 pulgadas o más grandes espaciados 40 pies en el centro dentro del derecho de vía existente a lo largo de Bruce Street entre Charleston Boulevard y Marlin Avenue (ver páginas 57 y 67 - Gráfico 1).

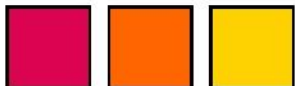
Recomendación n° 38: Resaltar el carril para bicicletas existente entre Charleston Boulevard y Marlin Avenue para que sea más reconocible para los automovilistas (ver páginas 57 y 67 - Gráfico 1).



Calles completas - Gráfico 1



Calles completas - Gráfico 2



APLICACIÓN DEL PLAN

Calle 28

Recomendación nº 39: Cuando se reconstruyan las propiedades a lo largo de la calle 28, obtenga servidumbres para proporcionar un espacio de tres pies de ancho para la jardinería zona de los neumáticos plantada con árboles de caja de 24 pulgadas o más grandes plantados a 40 pies en el centro (ver páginas 58 y 67 - Gráfico 1).

Recomendación nº 40: Dedicar un carril bici destacado en la calle 28 para facilitar los desplazamientos en bicicleta (ver páginas 58 y 67 - Gráfico 1).

Recomendación nº 41: Proveer de bulbos con bancos a lo largo de todas las esquinas de la calle 28 en Sunrise Avenue, Marlin Avenue, Elm Avenue y Cedar Avenue. Explorar la factibilidad de proporcionar salidas de la calle 28 en Charleston Boulevard y en Stewart Avenue (ver páginas 58 y 67-Gráfico 3).

Recomendación nº 42: Realizar un estudio del nivel de iluminación para determinar si es necesario el alumbrado a escala peatonal en todos los puntos de luz de nueva construcción (ver páginas 34, 58 y 67).

Calle 21

Recomendación nº 43: Proveer de búnkeres con bancos a lo largo de todas las esquinas de la calle 21 en Marlin Avenue, Ash Avenue, Ogden Avenue, Berkley Avenue, Isabelle Avenue y Sunrise Avenue. Explorar la viabilidad de proporcionar una salida de la calle 21 en la Avenida Stewart (ver página 59-Gráfico 3).

Recomendación nº 44: Realizar un estudio del nivel de iluminación para determinar si es necesario el alumbrado a escala peatonal en todos los puntos de luz de nueva construcción (ver páginas 34, 59 y 67).

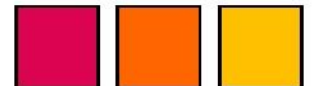
Recomendación nº 45: Proporcionar señalización de rutas para bicicletas a lo largo de la calle 21 para facilitar los viajes en bicicleta (ver páginas 59 y 67-Gráfico 1).

Avenida del Cedro

Recomendación nº 46: A medida que la propiedad a lo largo de la Avenida Cedar es reurbanizada, obtener servidumbres para proporcionar un paisaje de tres pies de ancho zona de amenidad plantada con árboles de caja de 24 pulgadas o más grandes plantados a 40 pies en el centro (ver páginas 60 y 67 - Gráfico 1).

Avenida Sunrise

Recomendación nº 47: Proveer de búnkeres con bancos a lo largo de todas las esquinas que dan a la Avenida Sunrise en las calles 28, 26 y 21, Calle Cervantes, calle 20, calle 19 y calle 18 (ver páginas 61, 62 y 67-Gráfico 3).



APLICACIÓN DEL PLAN

Avenida Sunrise

Recomendación nº 48: Proporcionar un paisaje dentro de las zonas de ocio existentes situadas en el lado norte de Sunrise Avenue entre Eastern Avenue y 26th Street y en el lado norte de Sunrise Avenue entre 20th y 21st Street (ver páginas 61, 62 y 67).

Recomendación nº 49: Completar la red de aceras a lo largo del lado sur de Sunrise Avenue donde hay parches entre Eastern Avenue y 26th Street, así como en los lados norte y sur de la calzada entre Bruce Street y 21st Street (ver páginas 61, 62 y 67).

Avenida Isabelle

Recomendación nº 50: Proporcionar bordes con bancos a lo largo de todas las esquinas de las calles que dan a la Avenida Isabelle en la Avenida del Este y la 21 Calle (ver páginas 63 y 67-Gráfico 3).

Calle 25

Recomendación nº 51: Proporcionar un amortiguador de paisaje de tres pies de ancho adyacente a las aceras existentes de cinco pies con caja de 24 pulgadas o más grande árboles plantados a 25 pies en el centro a lo largo de la parte de la calle 25 mantenida por la ciudad entre Eastern Avenue y Charleston Boulevard (ver páginas 64 y 67 - Gráfico 1).

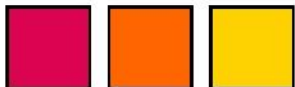
Recomendación nº 52: Dedicar un carril bici destacado en la calle 25 para facilitar los desplazamientos en bicicleta (ver páginas 64 y 67 - Gráfico 1).

Recomendación nº 53: Explorar la posibilidad de instalar semáforos a lo largo de las esquinas de la calle 25 en la avenida Eastern (ver páginas 64 y 67-Gráfico 3).

Avenida Burnham

Recomendación nº 54: Proporcionar un paisaje dentro de las zonas de ocio existentes situadas en el lado este de la Avenida Burnham entre Charleston Boulevard y 26th Wengert Avenue (ver páginas 65 y 67).

Recomendación nº 55: Proporcionar señalización de rutas para bicicletas a lo largo de la Avenida Burnham para facilitar los viajes en bicicleta (ver páginas 65 y 67-Gráfico 1).



APLICACIÓN DEL PLAN

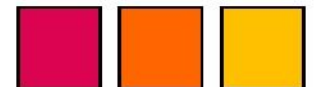
Avenida Franklin

Recomendación n° 56: Proveer de bulbos con bancos a lo largo de todas las esquinas frente a Franklin Avenue en Euclid Avenue, Eastern Avenue, Crestwood Avenue, Burnham Avenue, Bruce Street y Pauline Way (ver páginas 66 y 67-Gráfico 3).

Recomendación n° 57: Proporcionar señalización de rutas para bicicletas a lo largo de la Avenida Franklin para facilitar los viajes en bicicleta (ver páginas 66 y 67-Gráfico 3).



Calles completas - Gráfico 3



Lista de comprobación del desarrollo

Esta lista de control ayudará a los nuevos desarrollos a cumplir con la intención de diseño de una comunidad transitable, así como las normas de desarrollo de la UDC. La lista de comprobación que figura a continuación resume los elementos deseados para los nuevos desarrollos dentro del área del Plan:

Capitaliza el diseño del edificio, la escala, la arquitectura y la proporcionalidad para crear experiencias visuales interesantes, vistas u otras cualidades:

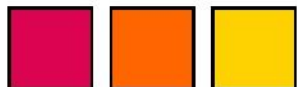
- La arquitectura es estéticamente compatible con el desarrollo existente para perpetuar el sentido del lugar.
- Los edificios de esquina están orientados a los frentes de las calles para crear un paisaje urbano activo con puertas que dan a la acera
- Los edificios individuales se sitúan en el retranqueo frontal mínimo para crear un paisaje urbano activo
- Los servicios públicos, las zonas de carga y descarga, los estacionamientos y los elementos conexos están situados de manera que permitan una protección visual adecuada desde el derecho de paso adyacente
- Se utilizan adoquines especiales, ladrillos o cemento estampado para mejorar la experiencia de los peatones
- Se incluyen bancos, pérgolas, cenadores ajardinados u obras de arte en los espacios abiertos peatonales y las plazas

Acomoda a múltiples usuarios y proporciona acceso (a pie, en bicicleta o en transporte público) a múltiples destinos que sirven a sus residentes:

- Las vías ciclistas y peatonales están conectadas con las urbanizaciones comerciales y residenciales adyacentes.
- Las subdivisiones proporcionan acceso a caminos y carreteras.
- Los servicios públicos, las zonas de carga, los estacionamientos y los elementos relacionados se sitúan de forma que no obstruyan la acera.
- El diseño de los estacionamientos incorpora una jardinera adecuada para proporcionar la mayor comodidad a los peatones.

Fomenta la interacción social y crea un sentido de comunidad y buena vecindad:

- Proporciona plazas ajardinadas u otros espacios abiertos que incorporan bancos, pérgolas, pérgolas ajardinadas u obras de arte.
- Las vías ciclistas y peatonales están conectadas con las urbanizaciones comerciales y residenciales adyacentes.
- Las subdivisiones proporcionan acceso a caminos y carreteras.



Promueve la seguridad frente a la delincuencia y se hace segura para los niños y otros usuarios mediante la pacificación del tráfico y otras medidas:

- Los cruces a mitad de cuadra, las chicanas, los camellones ajardinados y los anchos de terreno más estrechos se proporcionan cuando es factible.
- Las calles dan cabida a múltiples usuarios mediante carriles más estrechos, carriles para bicicletas y aceras separadas con una barrera paisajística entre los peatones y la calle.
- Se proporciona iluminación peatonal en los estacionamientos y a lo largo de las calzadas.
- Utiliza, protege y mejora el medio ambiente y las características naturales.
- Los árboles existentes y el paisaje maduro se incorporan a los nuevos diseños cuando es posible.
- El paisajismo es compatible con el desarrollo circundante para promover un sentido de lugar.

Refleja el carácter local de la comunidad y se diferencia de otros barrios:

- La arquitectura es estéticamente compatible con el desarrollo existente para perpetuar el sentido del lugar.
- Los servicios, como la iluminación peatonal, están diseñados para ser compatibles con la arquitectura.

Conserva, interpreta y utiliza la historia local para ayudar a crear un sentido de lugar:

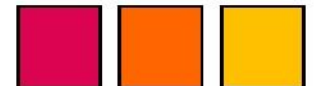
- La arquitectura y el paisajismo son estéticamente compatibles con el desarrollo existente para perpetuar el sentido del lugar.

Promueve o protege la calidad del aire y del agua:

- Incorpora cortes de bordillo en el jardín del estacionamiento para filtrar la escorrentía del mismo.
- Los árboles sirven para filtrar las partículas del aire y atrapar el carbono.

Utiliza formas de "infraestructura verde" como la cubierta arbórea local para mitigar la ganancia de calor:

- Los árboles existentes y el paisaje maduro se incorporan a los nuevos diseños cuando es posible.
- Entre el bordillo y la acera se han colocado topes paisajísticos con árboles de 24 pulgadas para dar sombra a los peatones.



APÉNDICE

CLAVE DEL ACRÓNIMO

ADA - Ley de Estadounidenses con Discapacidades

APA - Asociación Americana de Planificación

ARRA - Ley de Recuperación y Reinversión de Estados Unidos

BRT – Tránsito de Autobús Rápido

FAST - Sistema de Transporte de Autopistas y Arterias

HOA - Asociación de Propietarios de Viviendas

ITS - Sistema de Transporte Inteligente

NDOT - Departamento de Transporte de Nevada

OMC - Comité de Gestión de Operaciones

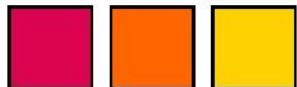
RTC - Comisión Regional de Transporte

TIGER - Inversión en Transporte que Genera Recuperación Económica

UDC - Código de Desarrollo Unificado

UMC - Centro Médico Universitario

VMT - Millas recorridas por vehículos





Ayuntamiento de Las Vegas

Carolyn G. Goodman, Alcaldesa

Stavros S. Anthony, Alcalde Pro Tem

Bob Beers

Lois Tarkanian

Ricki Y. Barlow

Bob Coffin

Steven D. Ross

Elizabeth N. Fretwell, Directora de la Ciudad

