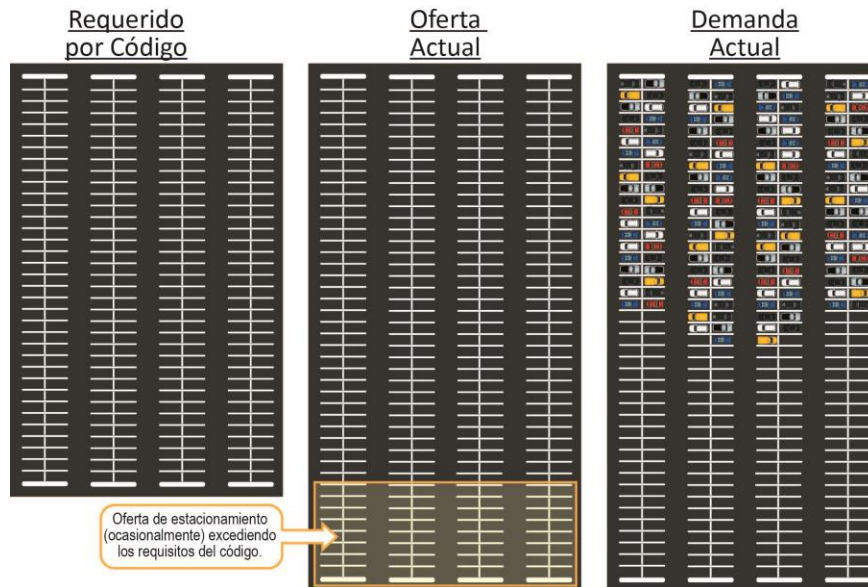


RESUMEN EJECUTIVO

La Fase 1 del Estudio de Estacionamiento del Condado Clark examinó la oferta y demanda de estacionamiento a través de encuestas de campo para tener una muestra de sitios comerciales, industriales, hoteles y lugares de culto en ciudades urbanas no incorporadas al Condado Clark. Las encuestas revelaron que las proporciones de estacionamiento estándar en el código de estacionamiento del Condado resultan en un exceso de oferta del mismo, excepto en los lugares de culto. Adicionalmente, a veces se proporciona el estacionamiento en exceso a los requerimientos del Código, lo que en algunos casos resulta en una sobreoferta.



El exceso de oferta de estacionamiento está en conflicto con las metas y políticas de crecimiento inteligente y desarrollo sostenible del Plan Integral del Condado, el Plan Regional de Transporte de la Comisión Regional de Transporte (RTC por sus siglas en inglés) y el Plan Regional de *Southern Nevada Strong*. La reducción de las proporciones de los códigos de estacionamiento para ciertos usos de la tierra, para alinear mejor la oferta de estacionamiento con la demanda real, y mejorar el diseño de los parques y jardines, tendría un impacto positivo en una variedad de preocupaciones económicas, sociales y ambientales como:

- Aumento del potencial económico de un sitio al permitir la construcción de más metros cuadrados;
- Reducción de la expansión y fomento de un diseño urbano más compacto;
- Acceso mejorado a los modos de transporte alternativos;
- Contribución a aliviar la congestión del tráfico;
- Mejores paisajes urbanos y accesibilidad;
- Mejora de la calidad del aire y del agua;
- Mejora de la seguridad y salud pública.

Basado en sus investigaciones y hallazgos, la Fase 1 concluyó que los cambios en el código de estacionamiento, incluyendo las reducciones de éste, están justificados. Los detalles de los cambios se determinan en este Estudio de Fase 2 mediante una investigación y evaluación más profunda de los temas, y por medio de la participación de las partes interesadas y del público.

Estudio de Estacionamientos en El Condado Clark Fase 2

El proyecto de cambios propuestos al Código incluye las siguientes áreas clave:

- Reducir los requerimientos de estacionamiento para centros comerciales, usos industriales y hoteles turísticos.
 - Centro Comercial: Reducir la proporción actual de 4: 1,000 pies cuadrados de superficie bruta de piso (GFA por sus siglas en inglés) en un 25 por ciento a 3: 1,000 pies cuadrados de GFA.
 - Los restaurantes generalmente demandan más estacionamiento y son una fuente de preocupación en los centros comerciales más pequeños. Se propone que los restaurantes en centros comerciales de hasta 50,000 pies cuadrados de GFA se estacionen en su área de restaurante individual de 10: 1,000 pies cuadrados de GFA (más 4: 1,000 pies cuadrados para comer fuera) en lugar de la proporción de centro comercial único De 3: 1,000 pies cuadrados de GFA.
 - Resort Hotel: Reducir las radios actuales en un 30 por ciento.
 - Industrial: Reducir la proporción actual de 2: 1,000 pies cuadrados de GFA en un 25 por ciento a 1.5: 1,000 pies cuadrados de GFA.
 - Oficinas y Servicios Financieros: Reducir la proporción actual de 4: 1,000 pies cuadrados de GFA a 3: 1,000 pies cuadrados de GFA. No hay cambios en las oficinas médicas / dentales (es decir, mantener la proporción actual de 4: 1,000 pies cuadrados de GFA).
- Proveer reducciones a los créditos de estacionamiento para programas que califiquen y dar iniciativas incluyendo:
 - Proximidad al tránsito
 - Provisiones de corto y largo plazo para espacios de bicicleta
 - Crédito de estacionamiento en la calle (por ejemplo, una porción del estacionamiento en la calle cumple con la cuota de estacionamiento requerido)
 - Proveer elementos de diseño que faciliten el trabajo para la Red de Compañías de Transporte.
 - Estacionamientos con cargo al usuario.
 - Lugares de estacionamiento automatizado (robótico)

Estos créditos son más apropiados para zonas urbanas dentro del condado de Clark, y en lo general no aplicarían en zonas rurales.

- Introducir los requisitos para estacionamientos de bicicletas: Estacionamientos de corto plazo para bicicletas. Tener estacionamiento para bicicletas no es requerido para los hoteles. Adicionalmente, están exentos los municipios rurales.
- Modificar los requisitos del diseño para promover el crecimiento de la manera mas inteligente. Conexiones peatonales requeridas para desarrollos comerciales y de uso mixto; Diseño de instalaciones para bicicleta; y propuestas para el diseño del paisaje urbano dentro de los estacionamientos.
- Reconciliar casos de manera inteligente y sostenible donde el estacionamiento adicional deseado es 20 por ciento por encima de los requisitos del código. Esto no aplica a estructuras de estacionamiento. Adicionalmente, municipios rurales y hoteles son exentos de estas condiciones.
- Reducir los requisitos para espacios de carga en ciertos casos.

Estudio de Estacionamientos en El Condado Clark Fase 2

Las normas revisadas de estacionamientos aplicarían al desarrollo nuevo y a la reurbanización. No impactarían a desarrollos existentes. Para la reurbanización, los nuevos requisitos de diseño para los estacionamientos (zonas de tránsito peatonal, zonas verdes, etc.) aplicarían solamente en áreas de estacionamiento nuevas asociadas con extensiones de la estructura. Si el área de estacionamiento existente es adecuada para todo el sitio incluyendo expansiones nuevas, no habría necesidad para estacionamiento adicional ni cambios en el diseño.

Los cambios propuestos proporcionan más flexibilidad, permitiendo que los requisitos apliquen al contexto de cada situación en lugar de aplicar el mismo estándar a todas las situaciones. Proporciones reducidas de estacionamiento no limitan a los desarrolladores al construir la zona de estacionamiento que necesitan. Los cambios propuestos darán flexibilidad a los negocios para satisfacer su demanda de estacionamiento específica para operar sus negocios de manera exitosa, al mismo tiempo que permite un mejor balance entre desarrollo potencial de la propiedad y la verdadera demanda de estacionamiento.

Más comunidades están evaluando nuevas maneras para administrar la oferta y demanda siendo parte de la iniciativa de su crecimiento y metas. Los cambios propuestos acomodan las necesidades de estacionamiento de los desarrollos, balanceado por las necesidades de los peatones, ciclistas, sostenibilidad ambiental, y de esa manera promueve un crecimiento más inteligente.