



PLANIFICACIÓN DE SUB-ÁREA DE SA TOMORROW:  
PLAN DEL CENTRO REGIONAL DEL ÁREA DE UTSA

ADOPTADO: 3 DE OCTUBRE DE 2019

## Agradecimientos

### Alcalde

Ron Nirenberg

### Consejo de la Ciudad

Roberto C. Treviño, Distrito 1  
Jada Andrews-Sullivan, Distrito 2  
Rebecca J. Viagran, Distrito 3  
Dr. Adriana Rocha Garcia, Distrito 4  
Shirley Gonzales, Distrito 5\*  
Melissa Cabello Havrda, Distrito 6  
Ana Sandoval, Distrito 7  
Manny Peláez, Distrito 8  
John Courage, Distrito 9  
Clayton Perry, Distrito 10

\* Presidente del Comité del Plan Integral

### Oficina del Administrador de la Ciudad

Erik Walsh, Administrador de la Ciudad.  
Lori Houston, Administradora Adjunta de la Ciudad  
Peter Zanoni, Ex-Viceadministrador de la Ciudad  
Sheryl Sculley, Ex-Viceadministradora de la Ciudad

### Comisión de Planificación

Christopher Garcia, Presidente  
Connie Gonzalez, Vicepresidente  
George Peck, Interino  
Michael Garcia, Jr.  
June Kachtik  
Julia Carrillo  
Jennifer Ramos  
Dr. Cherise Rohr-Allegrini

### Departamento de Planificación

Bridgett White, AICP  
Bobbye Hamilton  
Patricia Renteria  
Rudy Niño, Jr., AICP  
Chris Ryerson  
Priscilla Rosales-Piña  
Jacob Floyd, AICP  
Micah Diaz  
Garrett Phillips, AICP  
Clint Eliason, AICP

### Brenda V. Martinez – Administradora de Proyecto del Plan del Centro Regional del Área de UTSA

Sidra Schimelpfening  
Heather Yost  
Carlos Guerra  
Shepard Beamon  
Jana Punelli  
Channary Gould  
Sarah Serpas, AICP  
Kayla Leal  
Ana Villarreal

### Equipo Asesor

MIG, Inc.  
Economic & Planning  
Systems, Inc.  
MOSAIC  
Cambridge Systematics, Inc.  
Servicios Auxiliares de  
Marketing  
SJP|A  
BowTie

### Agradecimientos especiales

Personal del Distrito 8 del  
Consejo de la Ciudad  
Susan Guinn, Oficina del  
Abogado de la Ciudad  
Departamento de  
Transporte y Mejoras  
Estructurales  
Departamento de Desarrollo  
Económico  
Northside Neighborhoods  
for Organized  
Development (NNOD)  
VIA Metropolitan Transit  
San Antonio River Authority  
Departamento de  
Transporte de Texas  
Grupo de Trabajo Técnico de  
Planificación de Sub-área

## Índice

<b>1</b>	<b>Introducción.....</b>	<b>1</b>
	Proceso y Línea de Tiempo.....	1
	Interesados.....	2
	El Equipo de Planificación.....	3
<b>2</b>	<b>Condiciones Existentes.....</b>	<b>5</b>
	Historia del Área de UTSA.....	5
	Activos.....	5
	Desafíos.....	5
	Oportunidades.....	6
	Planes de Sub-área, y Planes Vecinales y Comunitarios Existentes.....	6
<b>3</b>	<b>Visión y Metas.....</b>	<b>7</b>
	¿Qué es una Declaración de Visión?.....	7
	Establecer la Visión y Metas.....	7
	Visión.....	9
	Metas.....	9
<b>4</b>	<b>Marco del Plan.....</b>	<b>12</b>
	Establecer el Marco del Plan y las Recomendaciones.....	12
	Resumen del Marco del Plan.....	14
	Uso del Suelo.....	15
	Áreas de Enfoque.....	25
	Movilidad.....	29
	Servicios e Infraestructura.....	37
	Proyectos Catalizadores.....	40
	Vivienda.....	44
	Desarrollo Económico.....	47
<b>5</b>	<b>Perfiles y Prioridades del Vecindario.....</b>	<b>50</b>
	¿Qué son los Perfiles y Prioridades del Vecindario?.....	50
	Panorama del Vecindario.....	50
	Prioridades del Vecindario.....	51
<b>6</b>	<b>Implementación.....</b>	<b>53</b>
	Próposito del Plan.....	53
	Intención del Plan.....	53
	Cómo usar este Plan.....	53
	Coordinación con los Planes Adoptados.....	53
	Requisitos Legales.....	54
	Implementación – Uso del Suelo.....	54
	Implementación – Áreas de Enfoque.....	56
	Implementación – Movilidad.....	57
	Implementación – Servicios e Infraestructura.....	60
	Implementación – Proyectos Catalizadores.....	62
	Implementación – Vivienda.....	64
	Implementación – Desarrollo Económico.....	65
	<b>Apéndice: Mapas, Figuras, e Ilustraciones.....</b>	<b>67</b>
	Lista de Mapas, Figuras, e Ilustraciones.....	67

# 1 Introducción

## Proceso y Línea de Tiempo

El proceso del desarrollo del Plan del Centro Regional del Área de UTSA tomó aproximadamente 2 años y medio, desde el plan de ejecución del proyecto hasta su adopción por parte del Consejo de la Ciudad. El personal del Departamento de Planificación trabajó con una amplia gama de miembros de la comunidad que incluyó a representantes del vecindario, propietarios de negocios e inmuebles, empleadores, instituciones educativas y culturales, organizaciones asociadas y departamentos de la Ciudad para crear un plan realista e implementable para este importante centro regional del norte.

### ***Fase 1: Establecimiento del Proyecto***

De abril a junio de 2017:

La primera fase del proyecto se centró en el establecimiento del proyecto, lo que incluyó determinar la composición del equipo de planificación y ultimar los límites del área del plan en detalle. La fase 1 también incluyó un análisis por parte del Equipo del Proyecto para refinar las estimaciones de captación del crecimiento en todos los centros regionales y para determinar cómo el crecimiento total proyectado para la ciudad debe asignarse a cada centro regional, y más generalmente a los futuros corredores de tránsito de alta capacidad conforme a lo detallado en el Plan Integral adoptado para San Antonio.

### ***Fase 2: Análisis y Visión***

De junio 2017 a enero de 2018:

La segunda fase del proyecto se centró en analizar las condiciones existentes y la capacidad de crecimiento del Centro Regional del Área de UTSA. El Equipo de Planificación y los miembros de la comunidad dieron indicaciones sobre la visión y el establecimiento de metas para el Área UTSA. El análisis y el refinamiento de las condiciones existentes ayudaron a asegurar que la visión y las metas para el Centro Regional del Área de UTSA se fundamenten en el contexto adecuado.

### ***Fase 3: Marco del Plan***

De octubre 2017 a enero de 2018:

La tercera fase del proyecto se centró en la colaboración con la comunidad y las partes interesadas para establecer el Marco del Plan. Los componentes del Marco del Plan incluyen el Uso del suelo, Vivienda, Desarrollo Económico, Movilidad, Servicios e Infraestructura, y Áreas de Enfoque/Corredores.

### ***Fase 4: Recomendación y Estrategias de Implementación***

De junio 2018 a febrero de 2019:

La cuarta fase desarrolló proyectos, programas y políticas específicas para provocar cambios en el Centro Regional del Área de UTSA. Esta fase también incluyó el desarrollo de estrategias de implementación específicas, enfocadas en medidas y recomendaciones para posibles fuentes de financiamiento.

## ***Fase 5: Documentación y Adopción***

De febrero a septiembre de 2019:

La última fase del proyecto se destinó a convertir este sitio web del proyecto en el ePlan final del Centro Regional del Área de UTSA, crear el Resumen Ejecutivo y guiar el plan por el proceso de aprobación y adopción. El Equipo del Proyecto se reunió con los departamentos de la Ciudad y otros socios para desarrollar los próximos pasos críticos para apoyar la implementación del plan.

## **Partes interesadas**

El proceso de planificación del Centro Regional del Área de UTSA incluyó una gama de actividades de intervención como entrevistas, grupos de enfoque, talleres y Reuniones Comunitarias con los participantes interesados de los siguientes grupos:

- Consejo de Autoridades de la zona del Alamo (AACOG)
- Organización de Planificación de la Zona Metropolitana del Alamo (AAMPO)
- American Institute of Architects (AIA)
- Big Red Dog
- Brown & Ortiz, PC
- Castle Hills Forest
- Asociación de Propietarios de Cedar Point
- Distrito 8 del Consejo
- Departamento de Aviación de la Ciudad de San Antonio
- Desarrollo y Operaciones de Center City de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Arte y Cultura de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Servicios de Desarrollo de la Ciudad de San Antonio:
- Departamento de Desarrollo Económico de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Servicios Vecinales y de Vivienda de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Transporte y Mejoras Estructurales de la Ciudad de San Antonio
- Distrito Metropolitano de Salud de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Conservación Histórica de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Innovación de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Asuntos Militares de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Sostenibilidad de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de San Antonio
- Departamento de Policía de la Ciudad de San Antonio
- Oficina de Patrimonio Mundial de la Ciudad de San Antonio
- Asociación Churchill Estates Homes
- Asociación de Propietarios de Deerfield
- Asociación Vecinal Dreamhill Estates
- Edwards Aquifer Authority
- Asociación de Propietarios de Elm Creek
- Great Northwest Community Improvement Association
- Asociación Vecinal Harmony Hills
- Base Conjunta de San Antonio
- Kaufman | Killen
- Cámara de Comercio del Norte de San Antonio
- Northside Neighborhoods for Organized Development (NNOD)

- Oak Meadow Homeowners Association, Inc.
- Asociación Vecinal Oakland Estates
- Asociación de Propietarios de Oakland Heights
- Asociación de Propietarios de Oakmont Downs
- Pape-Dawson
- Asociación de Apartamentos de San Antonio
- San Antonio Area Foundation
- Asociación de Vivienda de San Antonio
- San Antonio River Authority (SARA)
- Sistema de Aguas de San Antonio (SAWS)
- Departamento de Transporte de Texas (TxDOT)
- The RIM
- The Shops at La Cantera
- Asociación Comunitaria The Woods of Shavano
- TMI Episcopal School
- UT Health San Antonio (UTHSA)
- University of Texas at San Antonio (UTSA)
- Valero
- Vance Jackson Neighborhood Inc.
- VIA Metropolitan Transit
- WellMed Medical Group

## El Equipo de Planificación

- Terry Bilby
  - Asociación de Apartamentos de San Antonio
- Karen Bishop
  - San Antonio River Authority
- Pegy Brimhall
  - American Institute of Architects
- Brent Doty
  - Edwards Aquifer Authority
- Ashley Farrimond
  - Kaufman | Killen
- Michelle E. Garza
  - San Antonio River Authority
- James Griffin
  - Brown & Ortiz, PC
- Ernest Haffner
  - Planificación y Desarrollo de Instalaciones – UTSA
- Santiago Jaramillo
  - VIA Metropolitan Transit
- Mark Johnson
  - Cámara de Comercio del Norte de San Antonio
- Jordan Lindsey
  - Student Government Association – UTSA

- Thomas Marsalia
  - Edwards Aquifer Authority
- Nicholas Mohat
  - Asociación de Propietarios de Cedar Point
- Benjamin Perry
  - Planificación y Desarrollo de Instalaciones – UTSA
- Al Philippus
  - Valero
- Darcie Schipull
  - Departamento de Transporte de Texas (TxDOT)
- Lauren Simcic
  - VIA Metropolitan Transit
- Marcus Thomas
  - Student Government Association – UTSA
- Rey Villarreal
  - Asociación de Propietarios de Cedar Point
- Colleen Waguespack
  - Northside Neighborhoods for Organized Development (NNOD)
- Jay Renkens
  - Presidente en Funciones, MIG
- Mark De La Torre
  - Administrador de Proyecto, MIG
- Brenda V. Martinez
  - Administradora de Proyecto, Ciudad de San Antonio
- Micah Diaz
  - Administrador Interino de Proyecto, Ciudad de San Antonio

### ***El Proceso de Selección***

Cada uno de los Planes de Sub-Área de SA Tomorrow se elaboró con aportes y participación regular de residentes locales, dueños de negocios, propietarios, representantes de instituciones y otros socios e interesados clave. Además, se creó un Equipo de Planificación formal para cada subárea que proporcionó asesoramiento y orientación más frecuentes, detallados y consistentes a lo largo del proceso de planificación. La composición del Equipo de Planificación para cada área se obtiene de los representantes e interesados descritos anteriormente, y varía según los usos, activos, desafíos y oportunidades existentes en cada área. Si bien la lista del Equipo de Planificación del Área de UTSA no incluye a todos los invitados a participar, sí incluye a quienes actuaron como representantes alternos y de reemplazo de las organizaciones participantes.

## 2 Condiciones Existentes

### Historia del Área de UTSA

El Área de UTSA es una de las regiones más recientemente desarrolladas de la ciudad. Sin embargo, tiene una importante historia que ayudó a forjar la Ciudad de San Antonio que conocemos hoy día. Esta historia entrelaza los grandes temas de los recursos naturales, el ejército, la educación y el turismo.

Las canteras suelen servir como generadores económicos por décadas. Una vez agotadas, a menudo son reutilizadas para otros usos. En el Área de UTSA, la Cantera Beckmann comenzó a operar en 1933 y sigue siendo una de las mayores minas de agregados de la nación. A partir de la década de 1980, se explotaron completamente partes de la cantera cerca de la I-10 y la Carretera 1604, que se reutilizaron como nuevos desarrollos. La Cantera Resort & Spa y campos de golf, el parque de diversiones Six Flags Fiesta Texas, Shops at La Cantera, y el Centro Comercial The RIM con el tiempo crecieron a partir de las antiguas canteras y se han convertido en un faro para tanto locales y turistas.

Camp Bullis se encuentra al noreste del Área de UTSA. Aunque no se encuentra dentro de los límites del área del plan, la instalación militar tiene un impacto significativo en las propiedades que la rodean. Establecido en 1917, Camp Bullis continúa brindando importantes oportunidades de empleo, económicas y de asociación para nuestra ciudad.

Esta área del Plan tiene como base el campus principal de la University of Texas at San Antonio. El mismo fue desarrollado a mediados de la década de 1970 y fue la primera universidad pública al servicio de la Ciudad de San Antonio. A medida que la escuela ha crecido y evolucionado, también ha funcionado como un catalizador para el desarrollo de viviendas y servicios públicos dentro del Centro Regional del Área de UTSA.

[Ver **Anexo 1 – Atlas de Condiciones Existentes**]

[Ver **Figura 1 – Mapa del Área de Estudio**]

[Ver **Figura 2 – Mapa de Ubicación del Plan**]

### Activos

El Área de UTSA es un destino para muchas personas por sus tiendas, entretenimiento, educación e instalaciones naturales. El área tiene una importante población estudiantil y es una de las áreas de más rápido crecimiento de la Ciudad. El empleo depende de los grandes centros comerciales y de grandes empleadores, como la University of Texas at San Antonio, el centro comercial The RIM, The Shops at La Cantera, Six Flags Fiesta Texas, Valero Energy, Beckmann Quarry y Security Service Federal Credit Union. Camp Bullis, ubicado junto al Centro Regional del Área de UTSA, también brinda importantes oportunidades de empleo, económicas y de asociación para nuestra ciudad. Esta área también se caracteriza por un entorno natural único que incluye la Zona de Recarga del Acuífero Edwards y la Vía Verde Leon Creek.

### Desafíos

Un gran desafío para el área del plan de UTSA es la conectividad para todos los medios de transporte. Las carreteras conectan los grandes campus y las principales atracciones comerciales y de entretenimiento. Las carreteras de acceso para la I-10 y la Carretera 1604 proporcionan acceso a estos desarrollos, pero no conectan con los vecindarios residenciales ubicados en las porciones suroeste y



sureste del área. Se necesita un servicio de tránsito de Alta Calidad para abordar los problemas y limitaciones del actual servicio de autobuses en los corredores, así como prestar un mejor servicio a los pasajeros actuales y atraer a nuevos pasajeros al sistema. Los carriles para bicicletas existentes carecen de conexión con las instalaciones de tránsito y los senderos de recreo cercanos. Las aceras están presentes en gran parte del Centro Regional del Área de UTSA; sin embargo, en muchas carreteras, solo hay aceras a un lado de esta. La falta de aceras y carriles para bicicletas restringe el acceso a los servicios VIA, ya que muchos viajes de tránsito comienzan como viajes peatonales o en bicicleta.

El Área de UTSA también se ve afectada por la falta de diversidad de viviendas. Las opciones de vivienda que predominan son las casas unifamiliares independientes de densidad baja y los apartamentos de densidad media. El desarrollo de nuevas viviendas de uso mixto y de mayor densidad ampliaría la gama de opciones de vivienda disponibles, podría ayudar a abordar algunos de los problemas de movilidad y conectividad del área reduciendo la necesidad de vehículos privados y aumentando la propensión a utilizar medios de transporte alternativos como el transporte público, caminar y andar en bicicleta.

## Oportunidades

Los usos comerciales, industriales, institucionales y residenciales están bien equilibrados en el área del plan de UTSA. La cantidad de terreno vacante en este centro regional es una oportunidad, ya que muchos de los otros centros regionales de San Antonio ya están casi totalmente construidos y tienen un espacio limitado para absorber el crecimiento futuro. Sin embargo, gran parte de los terrenos clasificados como "vacantes" en el Área de UTSA no son realmente urbanizables debido a derechos de acceso a la propiedad de servicios públicos y aguas pluviales, llanuras aluviales y cambios extremos de elevación. Prestar apoyo a esta área mediante el desarrollo de una gama más amplia de opciones de vivienda para diferentes niveles de ingresos, la diversificación de las oportunidades de transporte para aliviar las carreteras y autopistas, y un mayor acceso y conectividad a los espacios verdes hará que la zona sea aún más atractiva para los visitantes y residentes como destino para vivir, trabajar y disfrutar.

## Planes de Sub-Área y Planes Vecinales y Comunitarios Existentes

Los planes de Sub-área como el del Centro Regional del Área UTSA tienen como objetivo proporcionar un enfoque coordinado, eficiente y efectivo para la planificación en San Antonio. A diferencia de otros Centros Regionales y Áreas Comunitarias, no hay ningún Plan Vecinal o Comunitario adoptado para incorporar al Plan del Centro Regional del Área de UTSA. Además, hay un número limitado de asociaciones vecinales y de propietarios registradas en el Área de UTSA, y sólo un par de representantes de las asociaciones pudieron participar directamente en el desarrollo del Plan. El personal del Departamento de Planificación trabajó con la coalición vecinal más amplia Northside Neighborhoods for Organized Development (NNOD), para identificar oportunidades generales, desafíos y prioridades para las áreas residenciales en el área del Plan.

## 3 Visión y Metas

### ¿Qué es una Declaración de Visión?

Una declaración de visión describe el estado deseado para un lugar a futuro. Con el apoyo de la comunidad, una visión efectiva puede influir en las decisiones e inspirar medidas para avanzar hacia ese futuro idealizado. Las metas describen además los resultados que sustentarán la realización de la visión. Éstas, a su vez, son respaldadas por estrategias y medidas más específicas que implementarán la visión y metas a gran escala. Estas estrategias involucrarán proyectos, programas, políticas y otros medios específicos propuestos para alcanzar la visión de la comunidad.

La Visión y Metas del Centro Regional del Área de UTSA fueron desarrolladas con el aporte del Equipo de Planificación, residentes y otros interesados de la comunidad a través de un proceso iterativo de desarrollo y refinamiento de estos conceptos. Durante las primeras reuniones del Equipo de Planificación y la primera Reunión Comunitaria, los participantes señalaron los activos, desafíos y oportunidades del Área de UTSA y articularon importantes valores y prioridades. Estos aportes de la comunidad se convirtieron en la base de la Visión y Metas del Área UTSA que se perfeccionaron con los comentarios adicionales del Equipo de Planificación y de los participantes en la segunda Reunión Comunitaria.

### Estableciendo la Visión y Metas

El éxito de los Planes de Sub-área de SA Tomorrow depende de la amplia participación de los interesados de la zona. Para garantizar este éxito, el Personal de la Ciudad trabajó con una amplia gama de miembros de la comunidad durante todo el proceso de planificación del Centro Regional del Área de UTSA. Estos incluían asociaciones vecinales, empresas y propietarios, residentes, empleadores, instituciones educativas y culturales, organizaciones públicas y sin fines de lucro y otros departamentos de la Ciudad para crear un plan realista e implementable para el Área de UTSA.

El proceso de planificación fue diseñado para crear un "circuito de retroalimentación" entre la Ciudad y la comunidad mientras se desarrollaba el plan. Este enfoque garantiza que el Plan refleje los valores y prioridades de la comunidad. Se utilizaron diversas herramientas y técnicas para asegurar que los interesados estuvieran bien informados sobre el Plan; se les alentó a participar en diversos eventos y actividades estimulantes; y se les invitó a brindar aportes constructivos sobre un futuro preferido.

Este documento describe por cada ejercicio de participación pública lo que se preguntó, la forma en que se presentaron los aportes a las partes interesadas, se realizaron otros ejercicios de participación y finalmente se incorporaron al plan.

Los resultados de los ejercicios y las encuestas pueden consultarse en la Biblioteca de Documentos del sitio web y como apéndice del Plan. En algunos casos, se resumieron los resultados.

Para facilitar la información pública y la participación de la comunidad, se creó el sitio web del Centro Regional del Área de UTSA y se puso a disposición del público general. El sitio web incluye una sección para dejar comentarios que se envían directamente al administrador del proyecto.

#### Ejercicio 1: Borrador de Activos, Desafíos y Oportunidades

En su reunión inicial de lanzamiento, el Equipo de Planificación debatió los activos, los retos y las oportunidades en el Área de UTSA, así como las estrategias para los esfuerzos de difusión. Además de

este debate en la reunión inicial, el personal envió por correo electrónico el Ejercicio 1 de una encuesta a los miembros del Equipo de Planificación que no pudieron asistir a la reunión en persona. Los resultados del ejercicio se publicaron en la Biblioteca de Documentos del sitio web. Esta información ayudó en la elaboración del borrador de los elementos, prioridades y metas de la visión del Plan.

### Ejercicio 2: Borrador de Elementos de la Visión

La segunda reunión del Equipo de Planificación incluyó una presentación del personal sobre las Condiciones Existentes en el Área de UTSA, incluyendo hallazgos relativos a demografía y empleo, uso del suelo, transporte y movilidad, inversión pública, instalaciones y acceso y sistemas naturales. La revisión de las Condiciones Existentes, así como el debate de los activos, retos y oportunidades anteriores, dieron al Equipo de Planificación un contexto importante para el siguiente ejercicio de "visionado".

Se pidió a los miembros del Equipo de Planificación que escribieran su propia visión de cómo debería ser el Área de UTSA en 20 años. Los participantes escribieron una declaración de visión y la pasaron a su vecino, quien destacó 2 o 3 palabras o frases clave que les interesaron. Nuevamente, se pasaron las declaraciones de visión a la siguiente persona, para que resaltara las palabras que le atraían. A través de este ejercicio, el Equipo de Planificación comenzó a identificar los temas de visionado y a priorizar los posibles elementos de visión para el Área de UTSA. Los temas de visión quedaron registrados en el gran gráfico de pared.

Los resultados del Ejercicio 2 se publicaron en el sitio web del Plan y se presentaron al Equipo de Planificación en la siguiente reunión. Este ejercicio contribuyó a informar el borrador de las declaraciones de visión y metas del Plan.

### Ejercicio 3: Desarrollar la Visión y Metas del Área

La primera Reunión Comunitaria del Área de UTSA se realizó el 18 de septiembre de 2017 en la Biblioteca John Igo. El objetivo de esta reunión era presentar el proceso de planificación a la comunidad general, recoger sus aportes respecto de las oportunidades y desafíos y continuar informando el borrador de visión y metas del Plan del Centro Regional del Área de UTSA.

Los miembros de la comunidad participaron en dos ejercicios de grupos pequeños organizados, similares a los realizados anteriormente por el Equipo de Planificación. Primero, los participantes utilizaron un mapa, etiquetas con códigos de color y notas adhesivas para identificar y documentar los elementos del área que les gustaría “Preservar, Añadir, Remover, o Excluir” lo que se conoce como ejercicio PARK. Luego se les pidió que miraran todos los elementos señalados en el ejercicio PARK y comenzaran a identificar temas y asuntos.

El segundo ejercicio pidió a los miembros de la comunidad que redactaran una declaración describiendo cómo vislumbran el futuro del Área de UTSA. Los facilitadores alentaron a los miembros de la comunidad a pensar en elementos como vivienda, conectividad, movilidad, parques y espacios abiertos, tiendas, restaurantes, empleo y otros servicios. Los miembros de los pequeños grupos identificaron temas y palabras en común entre las declaraciones de visión individuales del grupo. A partir de estos temas comunes, cada grupo completó un resumen de sus ideas que un vocero de cada grupo leyó posteriormente a toda la audiencia. Los resultados del Ejercicio 3 se publicaron en el sitio web del plan. Estos resultados informaron directamente el borrador de la declaración de visión y metas.

### Ejercicio 4: Revisar el Borrador de Visión y Metas

En la tercera Reunión del Equipo de Planificación, se presentó a los participantes el borrador inicial de la declaración de visión y metas elaborado a partir de los aportes tanto del Equipo de Planificación como de la comunidad. Los miembros del Equipo de Planificación discutieron el lenguaje del borrador, así

como las potenciales revisiones necesarias para capturar con precisión sus aspiraciones para el Área de UTSA. También se alentó a los miembros del Equipo de Planificación a que enviaran comentarios adicionales por correo electrónico.

Los resultados del Ejercicio 4 fueron incorporados al borrador revisado de la declaración de visión y metas, refinando aún más la declaración para el borrador del plan.

#### Ejercicio 5: Revisar y Confirmar el Borrador de Visión y Metas

Durante la Reunión #4 del Equipo de Planificación, se repasaron los cambios realizados a la visión y metas hasta la fecha y se discutieron los conceptos a incluir en la versión final. El lenguaje final se confirmó con el Equipo de Planificación a través de un correo electrónico tras la reunión. Se informó a los miembros del Equipo de Planificación que esta versión revisada de la visión y metas se presentaría al público para obtener aportes.

Los resultados del Ejercicio 5 se publicaron en el sitio web del plan. Estos resultados permitieron refinar las declaraciones de la visión y metas del Área de UTSA para el borrador del plan.

#### Ejercicio 6: Finalizar el Borrador de Visión y Metas

La Reunión Comunitaria #2 se realizó el 29 de enero de 2018 en el Centro de Ecología Urbana Phil Hardberger Park, donde se presentó el borrador revisado de la visión y metas, además de recopilar comentarios de varios interesados del área. Los participantes en la Reunión Comunitaria #2 apoyaron mayoritariamente la visión y metas tal como fueron redactadas.

Estos resultados finalizaron el refinamiento de las declaraciones de visión y metas del Área de UTSA para el borrador del Plan, a menos que se reciban más aportes del público solicitando cambios adicionales.

## Visión

Para 2040, el Área de UTSA continúa siendo un destino principal para vivir, aprender, trabajar y divertirse. Las instituciones y entidades corporativas del área promueven un entorno económico próspero, diverso e innovador que atrae empleos y talento. Las opciones de vivienda son variadas y numerosas, respondiendo a las necesidades cambiantes de los residentes en cada etapa de su vida. Un distrito universitario dinámico tiene conexión y participación con la comunidad vecina, y los servicios educativos y cívicos prestan servicio a toda la región. Los corredores acogen todas las formas de movilidad y proporcionan acceso a los servicios y recursos del Área de UTSA. El transporte público de alta calidad fomenta el desplazamiento por toda el área y conecta con otros destinos regionales. El área se destaca como un centro regional reconocido por su sostenibilidad ambiental, con un enfoque en sus diversos parques y senderos y un nuevo desarrollo que respeta y mejora las vías fluviales de la región.

## Metas

### ***Meta 1: Vivienda: Apoyar opciones de vivienda diversas, accesibles y abundantes, con énfasis en el desarrollo de uso mixto seguro, cómodo y atractivo para los residentes actuales y futuros del Área de UTSA.***

- Fomentar el desarrollo de diversos tipos, tamaños, costos y densidades de vivienda.
- Fomentar el desarrollo de uso mixto con conexiones a las zonas residenciales existentes, empleo, servicios recreativos, tránsito y comercios minoristas.

- Fomentar una calidad de viviendas que refleje la diversidad económica de quienes trabajan y estudian en el Área de UTSA, y fomentar la densidad para mantener el entorno trabajo-vida-oocio-estudio y minimizar los tiempos de traslado.

***Meta 2: Carácter del Vecindario: Mantener y mejorar el carácter y el atractivo de los vecindarios residenciales establecidos dentro del Área UTSA con paisajes urbanos atractivos y un desarrollo y diseño compatibles.***

- Reconocer los vecindarios y subdivisiones residenciales existentes como áreas que brindan estabilidad al área.
- Fomentar el diseño residencial que refleje el carácter, clima y cultura únicos de San Antonio, de modo que se promueva e incentive la planificación, diseño y costos de ciclo de vida sostenibles y energéticamente eficientes en los criterios de diseño.
- Proteger el carácter desalentando la intrusión comercial y de alta densidad en los vecindarios.
- Utilizar amortiguadores adecuados entre los vecindarios residenciales existentes y los nuevos desarrollos de mayor densidad.

***Meta 3: Conectividad y Movilidad: Proporcionar una mejor conectividad dentro del Área de UTSA, con opciones de movilidad fuera del vehículo, a la vez que se aborda el manejo de la congestión y la eficiencia de recorrido en toda el área para todos los medios y usos.***

- Promover instalaciones seguras y convenientes para peatones y ciclistas en ubicaciones adecuadas para satisfacer la demanda actual y futura.
- Mejorar la conectividad y transitabilidad entre senderos, parques, áreas recreativas, instalaciones de tránsito y vecindarios aledaños.
- Promover el uso de calles completamente ecológicas en las que las carreteras estén diseñadas para permitir un acceso y desplazamiento seguros, atractivos y cómodos para todos los usuarios.
- Fomentar el transporte público como medio elegido por los residentes y empleados de la zona promoviendo mejoras en el servicio de transporte, la frecuencia, seguridad, comodidad e infraestructura.
- Garantizar que el tráfico vehicular fluya sin problemas en la red de carreteras y el sistema de señalización de tráfico existentes.

***Meta 4: Recreación: Proporcionar una variedad de lugares de encuentro, parques, recreación y oportunidades de entretenimiento accesibles y conectados para todas las edades.***

- Incorporar diferentes tipos de oportunidades recreativas y de parques, como la creación de instalaciones públicas o espacios cívicos en la comunidad.
- Evaluar las necesidades de instalaciones recreativas y considerar nuevas instalaciones, mejoras y/o adiciones que beneficien a toda la comunidad.

***Meta 5: Recursos Naturales: Proteger los recursos naturales sensibles permitiendo a la vez el crecimiento y desarrollo.***

- Aplicar prácticas de desarrollo innovadoras y sensibles al medio ambiente, como el Desarrollo de Bajo Impacto (LID).
- Revisar el Código de Desarrollo Unificado (UDC) para garantizar que el código de desarrollo apoye mejoras para proteger nuestro acuífero y arroyos.
- Fomentar el desarrollo que proporcione un acceso e interacción adecuados con las características naturales del Área de UTSA.

***Meta 6: Instalaciones e Infraestructura Pública: Proporcionar infraestructura y servicios públicos de primer nivel que se ajusten a los niveles de crecimiento esperados, salvaguarden la salud y la seguridad pública y mejoren la calidad de vida.***

- Planificar y coordinar cuidadosamente los nuevos desarrollos para garantizar una capacidad suficiente de servicios e infraestructura.
- Garantizar que las instalaciones de servicios públicos estén distribuidas uniformemente y ubicadas en lugares de fácil acceso.
- La infraestructura en el Área de UTSA debe incorporar un diseño urbano de alta calidad que apoye las características y activos clave del área.

***Meta 7: Empleo y Desarrollo Económico: Apoyar la expansión, desarrollo y retención de una serie de empresas, turismo y opciones de entretenimiento a fin de proporcionar oportunidades de empleo y una mejor calidad de vida que satisfaga las necesidades de una comunidad cada vez más diversa.***

- Crear un entorno favorable a las empresas que apoye a las pequeñas empresas y a las locales, siga atrayendo a las grandes corporaciones e instituciones y fomente la innovación y las asociaciones creativas.
- Proporcionar oportunidades económicas y de empleo que retengan a los graduados de la University of Texas at San Antonio.

***Meta 8: Compatibilidad con Camp Bullis: Promover y fomentar usos del suelo compatibles en las proximidades de Camp Bullis.***

- Proteger Camp Bullis y sus misiones limitando la invasión de usos incompatibles.
- Implementar y reforzar estándares de desarrollo que mitiguen tanto el impacto de las operaciones militares en las propiedades circundantes, como el impacto del desarrollo circundante en la instalación militar.

***Meta 9: UTSA como Servicio Local: Proteger y mejorar las cualidades únicas del campus de UTSA, que combinan la vida universitaria con la cultura local y servicios tanto para empresas como para residentes.***

- Mantener el campus de UTSA como un punto focal de la comunidad.
- Celebrar el carácter y cultura únicos de UTSA a través del arte público, la creación de lugares y proyectos creativos.

- Desarrollar el carácter de los vecindarios que rodean a la Universidad, buscando al mismo tiempo fortalecer la contribución que realiza el campus a la comunidad del Área de UTSA en su conjunto.

**Meta 10: Entrada: Proteger y mejorar los puntos y corredores de entrada.**

- Preservar y mejorar el corredor IH-10 a través de un diseño urbano adecuado.
- Fomentar patrones de uso del suelo compatibles que creen puntos focales comunitarios en todo el corredor.
- Revisar y actualizar, según corresponda, los estándares actuales del UDC sobre las superposiciones de corredor de entrada.
- Mantener el carácter visual distintivo de la zona fomentando la protección de las características y vistas únicas, e incorporándolas como servicios clave del desarrollo futuro.

## 4 Marco del Plan

### Establecer el Marco del Plan y las Recomendaciones

El mapa del Marco del Plan incluye mejoras físicas clave y conceptos estratégicos que influirán en el desarrollo del Centro Regional del Área de UTSA. Estos incluyen áreas de enfoque prioritario para la (re)urbanización; mejoras para peatones, bicicletas y calles; recomendaciones para parques y espacios abiertos; y áreas prioritarias para fomentar el desarrollo de uso mixto.

El Marco del Plan del Centro Regional del Área de UTSA fue desarrollado a partir de una combinación de análisis técnico y aportes de la comunidad. El Marco ilustra y describe la visión general a largo plazo del Centro Regional del Área de UTSA, incluyendo áreas en las que se pueden centrar nuevos desarrollos, recomendaciones clave para mejorar la movilidad, oportunidades para más lugares de encuentro y recreación, y otros "grandes cambios" que determinarán el futuro del área.

Al principio del proceso de planificación, el equipo del proyecto desarrolló un estudio y análisis a fondo del Centro Regional del Área de UTSA para comprender la historia, el desarrollo y las condiciones existentes del área. El Equipo de Planificación compartió sus aportes respecto a los activos, oportunidades y desafíos del área para desarrollar un entendimiento más preciso del Centro Regional. El personal de la ciudad organizó Reuniones Comunitarias y talleres para captar los valores y prioridades de la comunidad de quienes viven, trabajan y estudian en el Área de UTSA. Mediante una serie de sesiones de trabajo coordinadas y ejercicios interactivos, el Equipo de Planificación y los miembros de la comunidad brindaron aportes y pautas que se reflejaron en el Marco del Plan.

Durante varios meses, el personal del proyecto y el Equipo de Planificación trabajaron en colaboración para desarrollar el Marco, identificando prioridades clave, mejoras y estrategias para dar forma al Plan de Sub-Área, y guiar el crecimiento, desarrollo e inversión en el Centro Regional del Área de UTSA. Se elaboró una serie de recomendaciones provisionales sobre varios temas para que las partes interesadas dieran su opinión y se vieran reflejadas en el Plan.

#### *Marco del Plan*

En su primera reunión, el Equipo de Planificación analizó los activos, desafíos y oportunidades en el Área de UTSA. En la segunda reunión del Equipo de Planificación el personal presentó las condiciones existentes relacionadas con demografía y empleo, uso del suelo, transporte y movilidad, inversión pública, instalaciones y acceso, y sistemas naturales en el Área de UTSA. Esas conversaciones sirvieron de base para futuros debates relacionados con el Marco del Plan. La presentación de las condiciones existentes también se compartió en la primera Reunión Comunitaria del Área de UTSA, donde los presentes completaron un ejercicio de mapeo que se incorporó al diagrama del marco.

#### *Área de Enfoque*

Los objetivos de la tercera reunión del Equipo de Planificación del Área de UTSA incluyeron el desarrollo de conceptos clave del plan, como áreas de enfoque y corredores de uso mixto, así como identificar posibles ubicaciones para parques, espacios abiertos, plazas, senderos y entradas. Los participantes de la reunión se dividieron en dos grupos para crear sus propios diagramas de marco dibujando estos elementos en papel de calco sobre el mapa de transporte y servicios. Los diagramas del Equipo de Planificación fueron sintetizados por el personal de la ciudad para crear la base del diagrama del marco del plan.

En la Reunión #4 del Equipo de Planificación, el grupo refinó aún más las áreas de enfoque analizando el propósito preferido, el carácter futuro, la escala adecuada y las transiciones para las áreas de enfoque y



los corredores de uso mixto. Los debates de los grupos fueron ilustrados en mapas, y registrados en rotafolios. En la Reunión Comunitaria #2 se realizó un ejercicio similar, en el que los participantes pudieron revisar el trabajo del Equipo de Planificación y aportar sus propias ideas.

En su séptima reunión, el Equipo de Planificación volvió a examinar los temas de áreas de enfoque, corredores de uso mixto y sitios catalizadores. El debate incluyó la revisión de los aportes públicos recibidos en la segunda Reunión Comunitaria, así como cualquier otra idea final sobre las áreas de enfoque propuestas.

### *Movilidad*

En la Reunión #3 del Equipo de Planificación también se discutió la movilidad, como parte de la redacción del marco del plan. Se consideraron diversas opciones de transporte para la planificación del Área de UTSA. Se analizaron los senderos, rutas de tránsito, rutas para bicicletas, mejoras en el paisaje urbano, seguridad peatonal y congestión del tráfico como posibles medios para crear una red de transporte multimodal escalonada.

En la Reunión Comunitaria #2, se pidió a los participantes completar una actividad para ayudar al Personal de la Ciudad a priorizar diferentes rutas para diferentes tipos de tránsito. Se identificaron los principales corredores en el diagrama del marco de movilidad. Los participantes votaron luego utilizando etiquetas adhesivas con iconos de autobús, automóvil y bicicleta para simbolizar el modo de viaje que consideraban necesario priorizar en cada calle.

En la octava reunión del Equipo de Planificación se les presentaron borradores de recomendaciones sobre Movilidad, junto con un Mapa del Marco de Movilidad actualizado. Los participantes examinaron las recomendaciones del borrador y aclararon los conceptos a incluir en el borrador del Plan.

### *Servicios e Infraestructura*

El Equipo de Planificación debatió sobre los servicios e Infraestructura en su séptima reunión. En primer lugar, el personal informó a los participantes sobre los elementos que conforman un vecindario completo, como espacios sociales, acceso saludable a alimentos, seguridad peatonal, manejo de aguas pluviales, desarrollo de bajo impacto, señalización y arte público.

Tras ver ejemplos de los elementos que crean vecindarios completos, los miembros del Equipo de Planificación discutieron qué elementos eran más cruciales y debían priorizarse para crear vecindarios completos en el Área de UTSA. Tras discutir exhaustivamente y priorizar los servicios, los miembros del Equipo de Planificación trabajaron conjuntamente para crear un diagrama marco de servicios e infraestructura.

En la Reunión #8 del Equipo de Planificación, el grupo revisó su debate sobre los servicios e infraestructura. El personal presentó el diagrama creado a partir de la actividad de la reunión anterior y dirigió un debate grupal para determinar si el mapa y las recomendaciones reflejaban el consenso del Equipo de Planificación.

### *Uso del Suelo*

La sexta reunión del Equipo de Planificación se dedicó por completo al tema del Uso Futuro del Suelo. La reunión comenzó con una descripción general de las clasificaciones de uso del suelo propuestas para su uso en todo San Antonio, la metodología de los mapas provisionales y luego una presentación del borrador del mapa de uso del suelo creado por el personal de la Ciudad. El Equipo de Planificación

dedicó luego un tiempo a debatir los borradores de los mapas, y el personal registró sus comentarios y dudas.

En la Reunión # 7 del Equipo de Planificación se revisó nuevamente el uso del suelo, donde el personal presentó revisiones al mapa de uso del suelo basadas en los comentarios de la reunión anterior. El debate en torno a las revisiones del borrador del mapa de uso del suelo continuó en reuniones posteriores del Equipo de Planificación e incluyó una política de uso del suelo adicional para una visión a largo plazo del Área de UTSA. El personal y los miembros del Equipo de Planificación habían logrado un consenso sobre el mapa y las políticas de Uso Futuro del Suelo.

El borrador del mapa de uso del suelo se exhibirá al público para su comentario en la tercera y última Reunión Comunitaria a fines de marzo de 2019. Se invitará a los participantes a llenar tarjetas de comentarios sobre las designaciones, recomendaciones y estrategias de uso del suelo propuestas. También se invitará al público a examinar el mapa de uso del suelo propuesto y a presentar más comentarios a través del sitio web del proyecto del Área de UTSA.

### *Vivienda*

La Reunión Comunitaria #2 incluyó una estación relacionada al tema de la vivienda. Se informó a los presentes sobre los diferentes tipos de vivienda y se les pidió que identificaran dónde podrían incorporarse esas opciones de vivienda dentro del Área de UTSA.

El Equipo de Planificación también discutió conceptos y estrategias de vivienda durante su quinta reunión. Después de una presentación sobre las condiciones de vivienda existentes, como la accesibilidad y el costo, los miembros del Equipo de Planificación discutieron temas claves, desafíos, oportunidades y posibles estrategias relacionadas con la vivienda en el Área de UTSA. Se registraron las notas del debate en un gráfico de pared.

### *Desarrollo Económico*

En la Reunión #5 del Equipo de Planificación, el personal presentó información adicional sobre las condiciones existentes en relación con el desarrollo económico en el área de UTSA, como cifras de empleo y condiciones de los inmuebles. El grupo también discutió las fortalezas, debilidades, oportunidades y desafíos económicos, así como las potenciales políticas de desarrollo y estrategias de implementación. Los miembros del Equipo de Planificación exploraron temas y conceptos clave como las principales instituciones, las conexiones entre los generadores económicos, y la retención de empleadores, empleados y estudiantes. Se registraron las notas del debate en un gráfico de pared.

## **Resumen del Marco del Plan**

[Ver **Figura 3 – Mapa del Marco del Plan**]

El Mapa del Marco del Plan identifica y muestra la interrelación de las estrategias y conceptos físicos clave en el Plan del Centro Regional del Área de UTSA. Las áreas de enfoque prioritarias y los corredores de uso mixto para la (re)urbanización son lugares donde la gente puede vivir, trabajar, estudiar y disfrutar. Los espacios de encuentro públicos ofrecen oportunidades para realizar eventos y actividades comunitarias. Las mejoras en el paisaje urbano y en las intersecciones, junto con la mejora de los senderos y las rutas para bicicletas, permiten viajar de forma segura por el área del plan y aumentan el acceso a los numerosos parques, arroyos y senderos. Estas mejoras deberían protegerse mediante el uso de infraestructura ecológica de aguas pluviales y de las mejores prácticas de administración del desarrollo de bajo impacto para capturar y tratar la escorrentía de las aguas pluviales. Las oportunidades de entrada a lo largo de la I-10 y la Carretera 1604 destacan las comodidades del área como senderos y vías verdes, destinos de entretenimiento y comercios, y el Campus de UTSA.

## Uso del Suelo

[Ver Figura 4 – Mapa de Uso Futuro del Suelo]

### ***Uso Futuro del Suelo:***

El plan de uso futuro del suelo del Centro Regional del Área de UTSA respalda el [Plan Integral SA Tomorrow](#), el [Plan de Transporte Multimodal](#) y el [Plan de Sostenibilidad](#), toma recomendaciones del [Plan del Marco Estratégico de Corredores SA](#), e implementa la Visión, Metas y el Marco del Plan para el Área de UTSA. El plan de uso del suelo fomenta el crecimiento y una mayor densidad a varias escalas en centros de uso mixto y las áreas de enfoque, y a lo largo de los corredores comunitarios y de tránsito claves. Brinda la oportunidad de un desarrollo de uso mixto de mayor densidad asociado a las principales carreteras, pero también preserva el carácter y forma de los vecindarios existentes.

Las siguientes secciones describen los patrones de uso del suelo generales del Centro Regional del Área de UTSA. Seguidamente se presentan recomendaciones para implementar el plan de uso del suelo. Por último, se incluye el catálogo completo de categorías de uso del suelo (incluyendo descripciones y distritos de zonificación permitidos) adoptadas en el Código de Desarrollo Unificado (UDC) para su referencia.

### ***Áreas Residenciales.***

Las zonas residenciales del Centro Regional del Área de UTSA se encuentran generalmente en los alrededores del Centro Regional, con las mayores concentraciones situadas entre Hausman Road y De Zavala Road en el lado oeste de la I-10, y una gran área al norte de De Zavala Road entre la I-10 y el límite del plan cerca de Lockhill Selma Road. El suelo residencial en esta área del plan alberga el espectro de densidades, incluyendo Conjunto Residencial, Residencial de Densidad Baja, Residencial Urbano de Densidad Baja, y Residencial de Densidad Media.

Las propiedades residenciales en la parte noreste del área de planificación, cerca de Camp Bullis, están designadas como Conjunto Residencial, reflejando los patrones de uso existentes y el desarrollo adecuado próximo a la base. La mayoría de las áreas unifamiliares en el Centro Regional están designadas como Residenciales de Densidad Baja, lo que permite y fomenta que estas áreas conserven su actual carácter y forma.

Ciertos vecindarios al sur de Hausman y al norte de De Zavala se han designado como Residenciales Urbanos de Densidad Baja. Esto se debe a un patrón de desarrollo más compacto en estas áreas, y a la necesidad de una mayor variedad de opciones de vivienda en el Centro Regional del Área de UTSA. Las áreas Residenciales Urbanas de Densidad Baja acogen una gama más amplia de formas de desarrollo residencial, como dúplex, unidades unifamiliares en lotes compactos y zonas de bungalós. En esta área se ha identificado la necesidad de contar con más opciones de vivienda y de aumentar las oportunidades para los compradores de su primera vivienda.

En varios lugares del área de planificación se encuentran Residenciales de Densidad Media, incluyendo junto a las principales carreteras arteriales como Vance Jackson Road, JV Bacon Parkway, y De Zavala Road. Estas áreas ya cuentan con desarrollos multifamiliares, incluyendo casas tipo townhome, cuádruplex y complejos de apartamentos de mediana y gran escala. A menudo sirven como transición entre las vías principales o las áreas comerciales y los usos residenciales de menor densidad.

### ***Centros y Corredores de Uso Mixto***

Además de preservar el carácter de los vecindarios residenciales de menor densidad, el plan de uso del suelo también fomenta usos del suelo más densos e intensos en las áreas adecuadas, incluyendo centros

de uso mixto, áreas de enfoque designadas y corredores primarios. Cada área de uso mixto debe tener diferentes calidades, diseño e intensidad en función de los usos que la rodean, el tipo de carreteras del área y la cantidad de terreno disponible. El plan de uso del suelo contempla esto utilizando tres categorías diferentes de uso mixto, cada una de las cuales fomenta una mezcla diferente de usos permitidos, densidad e intensidad, promoviendo así los desarrollos que mejor sirven a las necesidades de las zonas circundantes y las complementan. Las áreas de uso mixto también pueden favorecer transiciones apropiadas a los vecindarios adyacentes, a la vez que estimulan la vitalidad económica local. Todas las áreas de uso mixto priorizan el acceso peatonal y ciclista, y la creación de grandes espacios públicos. Las áreas de uso mixto también están destinadas a apoyar varios niveles de servicio de tránsito basados en la densidad y el nivel de actividad esperado.

### *Uso Mixto Vecinal*

Uso Mixto Vecinal se designa principalmente en una pequeña zona al sur de UTSA Boulevard. Esto permite el desarrollo de uso mixto frente al campus, que es más apropiado para terrenos cercanos a vecindarios unifamiliares. Los niveles de densidad e intensidad serían menores, aunque se permitiría una mezcla más amplia de usos. Se prevé que estas áreas de uso mixto tengan edificios más pequeños y un nivel más bajo de actividad, servicios y tránsito. El enfoque está en el servicio a los vecindarios inmediatamente adyacentes, proporcionando áreas transitables a pie a una escala que complemente el desarrollo de los vecindarios circundantes.

### *Uso Mixto Urbano*

Puede hallarse uso mixto urbano en la Carretera 1604 al este de la I-10, entre Vance Jackson Road y Northwest Military Highway, también al sur y al oeste del Campus de UTSA en UTSA Boulevard, Babcock Road y Hausman Road. Se fomenta el uso mixto en estos corredores (en contraste con los usos puramente comerciales) para apoyar las inversiones de tránsito de VIA y crear áreas con una variedad de usos activos a lo largo del día. Esta categoría de uso mixto también ha sido designada para las zonas que rodean el perímetro de UTSA y que ofrecen importantes oportunidades para proyectos comerciales y residenciales integrados. Esta forma de desarrollo es ventajosa cerca de los campus universitarios, ya que vincula los elementos externos e internos de la vida en el campus, permitiendo a los estudiantes disfrutar de un estilo de vida más peatonal.

### *Uso Mixto Regional*

El Uso Mixto Regional es la categoría de uso del suelo predominante para el Centro Regional del Área de UTSA. Alberga La Cantera, The RIM, Fiesta Texas, y la mayoría de los terrenos frente a la I-10. Las áreas de Uso Mixto Regional pretenden ser centros con la mayor intensidad de usos y actividad, al servicio de los vecindarios cercanos y también de los intereses regionales. Los componentes residenciales de los proyectos en estas áreas generalmente tienen una mayor densidad, con usos comerciales y de venta minorista en la planta baja. Los nuevos desarrollos residenciales están aumentando el número de residentes en estas áreas, creando una comunidad más cohesionada y sosteniendo una mayor variedad de oportunidades comerciales, recreativas y de tránsito.

### *Áreas Comerciales*

Las áreas comerciales del Centro Regional del Área de UTSA están clasificadas como Comerciales Regionales o Comerciales Comunitarias. Estas áreas están designadas exclusivamente para usos comerciales, incluyendo usos existentes y potenciales de venta minorista, servicios y oficinas. Las áreas Comerciales Regionales se encuentran junto a la I-10, al sur de Hausman Road, y en la intersección de Hausman Road y la Carretera 1604. Estos son proyectos comerciales a gran escala que generan una mayor demanda de tráfico y tienen un mayor tamaño de lote.

Comercial Comunitario es la designación de áreas que permiten usos estrictamente comerciales, pero con menor intensidad de uso y generación de tráfico. Los terrenos ubicados aproximadamente entre Talavera Ridge y Eisenhower Park, en la parte noreste del área de planificación, han sido designados como Comercial Comunitario, a fin de mantener una zona de transición entre la instalación militar de Camp Bullis y las áreas de Uso Mixto Regional más intensas en la I-10. Los terrenos cercanos a la intersección de JV Bacon Parkway y De Zavala Road han sido designados como Comercial Comunitario, así como otras zonas varias de uso mixto dentro del área del plan.

### *Áreas de Empleo*

Si bien las áreas designadas para uso mixto y comercial sustentarán una variedad de negocios y oportunidades de empleo, en el Centro Regional del Área de UTSA se han identificado varias áreas como especialmente importantes para los usos que generan empleo. Esto incluye usos Industriales, Uso Mixto de Empleo/Flexible, y usos del Gobierno de la Ciudad/Estado/Federal. El campus de UTSA, designado como Gobierno de la Ciudad/Estado/Federal, es un gran empleador en el Centro Regional. La Cantera Beckmann al norte de la Carretera 1604 está designada para Uso Industrial Pesado, y es probable que las operaciones de la cantera continúen a futuro por varias décadas.

El suelo designado como Uso Mixto de Empleo/Flexible busca posibilitar una amplia gama de usos permitidos, de modo que los usos industriales, comerciales y residenciales puedan integrarse de manera compatible en proyectos a pequeña y mediana escala. Esto permite la reutilización adaptativa de propiedades industriales o tecnológicamente flexibles más antiguas para espacios de trabajo creativo, usos industriales o de fabricación caseros, lofts de unidades mixtas limitadas con apartamentos por encima de los espacios de trabajo, así como viviendas para la fuerza laboral en las áreas de empleo y sus alrededores. Una de las áreas designadas como Uso Mixto de Empleo/Flexible es el área de enfoque delimitada aproximadamente por la Carretera 1604, Vance Jackson Road y Lockhill-Selma Road. Otra se encuentra entre Hausman y De Zavala, y sirve de transición entre las propiedades comerciales intensas de la I-10 y las áreas residenciales al oeste.

Hay dos áreas del Centro Regional del Área de UTSA designadas para Uso Agrícola. Una se encuentra al este de Babcock Road y al norte de la Vía Verde Leon Creek. El segundo sitio consiste en Marcos' Stables y el sitio contiguo a él, en la parte noreste del área de planificación, al norte de Old Camp Bullis Road.

### *Áreas de Parques y Espacios Abiertos*

Leon Creek y la Vía Verde Leon Creek proporcionan una red de parques y espacios abiertos conectados, que se extienden desde Eisenhower Park, justo al sur de la instalación militar Camp Bullis, pasando por The RIM y al suroeste hasta Bamberger Nature Park. Otras áreas designadas como Parques/Espacio Abierto incluyen Maverick Creek Park y Eisenhower Park. Estas propiedades cumplen propósitos recreativos y ambientales para el Centro Regional del Área de UTSA, pero no pueden ayudar a absorber el crecimiento futuro de este centro regional. Los usos incluyen senderos, parques y áreas ribereñas preservadas. El área de UTSA incluye senderos adicionales que no están designados como Parques/Espacio Abierto porque estos senderos están ubicados en parcelas más grandes bajo propiedad privada que no han sido registradas formalmente como espacio abierto.

### **Recomendaciones de Uso del Suelo**

Se identifican cinco recomendaciones de uso del suelo para apoyar el plan de uso futuro del suelo del Centro Regional del Área de UTSA. En la sección de implementación del plan, se proporcionan estrategias específicas para cada recomendación.

***Recomendación de Uso del Suelo #1: Mejorar el acceso a opciones de vivienda, incluyendo opciones para compradores de primera vivienda.***

Actualmente, hay muchas viviendas multifamiliares para estudiantes universitarios y jóvenes profesionales, así como vecindarios unifamiliares ya establecidos en el Centro Regional del Área de UTSA. A medida que esta área continúa creciendo en términos de empleo y desarrollo comercial, se necesitará una mayor variedad de opciones de vivienda para acoger a los residentes en cada etapa de la vida. Esto debería incluir usos Residenciales Urbanos de Densidad Baja, así como los tipos de viviendas unifamiliares de densidad media que suelen faltar en San Antonio.

***Recomendación de Uso del Suelo #2: Fomentar el desarrollo de uso mixto en el campus de UTSA y sus alrededores, incluyendo comercios y viviendas de mayor densidad que beneficien a los estudiantes y residentes de la zona.***

Las universidades suelen beneficiarse de los desarrollos comerciales y residenciales adyacentes al campus. Permite un mayor nivel de conectividad entre las actividades académicas y las necesidades de la vida diaria de los estudiantes. La mezcla de usos minoristas, de servicios y residenciales al sur y al oeste del campus en UTSA Boulevard y Babcock Road facilitaría este patrón de desarrollo de estilo de vida, integrando aún más el campus con los vecindarios circundantes. Esto se lograría mejor a través de las clasificaciones de Uso Mixto Urbano y Uso Mixto Vecinal.

***Recomendación de Uso del Suelo #3: Garantizar que el uso futuro del suelo y la actividad de desarrollo cerca de la instalación militar de Camp Bullis sean compatibles con las misiones y operaciones de la base.***

Camp Bullis es una base militar activa que sirve como área de entrenamiento y maniobras de campo para Fort Sam Houston y para formación médica multiservicio. Esto incluye entrenamiento nocturno y entrenamiento con aviones y helicópteros. En 2009, el Consejo de la Ciudad adoptó un Estudio de Uso Conjunto del Suelo (JLUS) para identificar, abordar y resolver los problemas de intrusión entre las fuerzas armadas y sus vecinos civiles, con el fin de promover usos del suelo compatibles y pautas de administración del crecimiento. A medida que continúe el crecimiento y el desarrollo en este centro regional, se debe consultar el estudio JLUS adoptado en relación con la compatibilidad del uso del suelo, así como las zonas de impacto del ruido y la iluminación. Aunque no se prohíbe ninguna de las categorías de uso del suelo, hay regulaciones adicionales en relación con el ruido y la iluminación en las zonas cercanas a la base. Éstas se designan por distritos superpuestos de zonificación: MSAO Distrito Superpuesto de Atenuación Sonora Militar y MLOD Distrito Superpuesto de Iluminación Militar. Los proyectos residenciales de mayor densidad y el desarrollo comercial con mayores niveles de tráfico o actividad nocturna son ejemplos de usos que no son adecuados para estas zonas.

Las propiedades ubicadas en la esquina suroeste de Camp Bullis, entre Eisenhower Park y The RIM, están designadas como una mezcla de Conjunto Residencial y Comercial Comunitario. Esta mezcla de designaciones de uso del suelo busca reconocer el estado de transición de la zona. Si bien algunas propiedades siguen siendo residencias de gran lote con carácter rural, otras han hecho la transición a industrias de servicios, como contratistas de la construcción e instalaciones de cuidado de niños, manteniendo su carácter rural. El plan de uso futuro del suelo del Área de UTSA fomenta la continuación de ambos tipos de usos, así como la conservación del carácter rural del área en un esfuerzo por minimizar el impacto del desarrollo alrededor de Camp Bullis y en cercanía a la Zona de Recarga del Acuífero Edwards.

***Recomendación de Uso del Suelo #4: Fomentar el desarrollo orientado al tránsito y las calles completas, en particular en UTSA Boulevard, Hausman Road, Babcock Road y Vance Jackson Road.***

Deberían desarrollarse nuevos distritos de zonificación de uso mixto orientados al tránsito y adoptarse en el Código de Desarrollo Unificado (UDC) como instrumentos adicionales para aplicar las designaciones de uso del suelo de uso mixto. Los nuevos distritos de zonificación orientados al tránsito y de uso mixto deberían fomentar el desarrollo vertical de uso mixto, con actividad comercial orientada al público en las plantas bajas, y oficinas y/o residencias en las plantas superiores. Deben desalentarse los usos y diseños de sitios orientados a los vehículos en estas categorías de zonificación. Esta forma de desarrollo sería especialmente adecuada en partes de UTSA Boulevard, Hausman Road, Babcock Road y Vance Jackson Road que tienen designaciones de uso mixto.

Además, Babcock Road y Vance Jackson Road se beneficiarían de la implementación de un Programa de Calles Completas, que proporciona soluciones de diseño para permitir que el espacio público de derecho de paso funcione más eficazmente para peatones, ciclistas y quienes utilizan otras formas de transporte. Las recientes adiciones de carriles para ciclistas y senderos multiusos en UTSA Boulevard y Hausman Road han mejorado las condiciones para los ciclistas, peatones y vehículos por igual. Las calles completas también ayudan en la creación de lugares y en la localización de caminos, ya que promueven un tratamiento de diseño uniforme del espacio de calle.

***Recomendación #5 de Uso del Suelo: Anticipar los impactos del ciclo de vida de las canteras en el Centro Regional del Área de UTSA.***

Las canteras suelen permanecer activas durante varias décadas, funcionando como un componente económico crucial de nuestras comunidades. Sin embargo, eventualmente son decomisadas una vez completado su ciclo de vida. Esto puede tomar hasta 100 años en algunos casos. Por este motivo, las canteras deben abordarse en términos de ciclo de vida, ya que el uso de estos sitios experimenta cambios a un ritmo muy lento. No se prevé que la Cantera Beckmann, ubicada en el cuadrante noreste del Centro Regional del Área de UTSA, complete su ciclo de vida en un futuro próximo. El sitio deberá ser reevaluado cada vez que se hagan actualizaciones o enmiendas al Plan del Centro Regional del Área de UTSA, pero el sitio seguirá siendo industrial para el panorama previsto del plan. Sin embargo, las operaciones de extracción han cesado en la porción sureste del sitio de la Cantera Beckmann. Estas áreas han hecho la transición a usos multifamiliares y comerciales que podrían servir de base para un futuro desarrollo de uso mixto. Cuando se terminen las operaciones restantes de la cantera, se debería considerar la posibilidad de destinar la propiedad a usos de suelo de uso mixto que incluyan espacios abiertos públicos y conectividad multimodal a los senderos y servicios del área.

La cantera Tradesman, ubicada en el cuadrante sureste del área del plan, no es una cantera activa, pero se utiliza actualmente en una función de apoyo a las operaciones en Beckmann. Dado su uso actual y los usos que la rodean, es más probable que la Cantera Tradesman sea reurbanizada dentro del plazo del Plan del Centro Regional del Área de UTSA. Ha sido designada con la categoría de uso de suelo de Uso Mixto de Empleo/Flexible, proporcionando orientación respecto a la reutilización y reurbanización cuando esto suceda.

***Categorías de Uso Futuro del Suelo:***

Como se describe anteriormente, el Plan del Centro Regional del Área de UTSA incluye una serie de designaciones de uso del suelo que representan el carácter único de la zona, al tiempo que fomenta y sostiene pautas de desarrollo que reflejan los objetivos del Plan Integral SA Tomorrow y las preferencias de la comunidad del Centro Regional del Área de UTSA. A continuación, figura la lista completa de categorías de uso del suelo adoptada por el Consejo de la Ciudad en el Capítulo 35 del Código de Desarrollo Unificado (UDC) el 11 de octubre de 2018. Cada categoría enumerada incluye una descripción, una orientación general sobre dónde es más apropiada la designación de uso del suelo y una lista de los distritos de zonificación permitidos.

### *Urbanización*

Urbanización incluye casas unifamiliares no adosadas en lotes individuales del tamaño de un conjunto o en subdivisiones de conservación. Esta forma de desarrollo debe ubicarse lejos de las arteriales principales, y puede incluir ciertos usos no residenciales como escuelas, lugares de culto y parques ubicados céntricamente para facilitar el acceso del vecindario. Distritos de zonificación permitidos: FR, R-20, RE, y RP.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo serían de entre 3 y 2 unidades de vivienda por acre.

### *Residencial de Densidad Baja*

Residencial de Densidad Baja incluye casas unifamiliares no adosadas en lotes individuales, incluyendo casas móviles y modulares. Esta forma de desarrollo no debería ubicarse generalmente adyacente a las arteriales principales. Esta categoría de uso del suelo puede incluir ciertos usos no residenciales como escuelas, lugares de culto y parques ubicados céntricamente para un fácil acceso del vecindario.

**Distritos de zonificación permitidos:** R-4, R-5, R-6, NP-8, NP-10, y NP-15.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo serían de entre 3 y 12 unidades de vivienda por acre.

IDZ y PUD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Urbano Residencial de Baja Densidad*

Urbano Residencial de Baja Densidad incluye una gama de tipos de vivienda, incluyendo casas unifamiliares adosadas e independientes en lotes individuales, residencias en lotes pequeños, dúplex, tríplex, cuádruplex, casas de campo, casas móviles, apartamentos estilo de jardín de baja altura y parques de casas móviles. Esta categoría de uso del suelo también puede albergar usos de venta minorista y de servicios a pequeña escala destinados a sustentar los usos residenciales adyacentes.

Otros usos no residenciales, entre otros, escuelas, lugares de culto y parques, son adecuadas dentro de estas áreas y deben ubicarse céntricamente para proporcionar un fácil acceso. **Distritos de zonificación permitidos:** R-3, R-4, R-5, R-6, RM-5, RM-6, MF-18, MH, MHC, MHP, y NC.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo serían de entre 7 y 18 unidades de vivienda por acre.

IDZ, PUD, MXD, y TOD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Residencial de Densidad Media*

Residencial de Densidad Media alberga una gama de tipos de vivienda, incluyendo casas unifamiliares adosadas e independientes en lotes individuales, casas móviles y modulares, dúplex, tríplex, cuádruplex, y apartamentos estilo jardín de baja altura con más de cuatro (4) unidades de vivienda por edificio. Las casas de campo y las casas unifamiliares de lotes muy pequeños también son adecuadas dentro de esta categoría de uso del suelo. Los usos multifamiliares de mayor densidad, cuando sea práctico, deben ubicarse en las proximidades de las instalaciones de tránsito. Ciertos usos no residenciales, entre otros, escuelas, lugares de culto y parques, son adecuadas dentro de estas áreas y deben ubicarse céntricamente para proporcionar un fácil acceso. **Distritos de zonificación permitidos:** R-3, R-4, RM-4, RM-5, RM-6, MF-18, MF-25, MF-33, MH, MHC, y MHP.



Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo serían de entre 13 y 33 unidades de vivienda por acre.

IDZ, PUD, MXD, y TOD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Residencial de Densidad Alta*

El Residencial de Densidad Alta incluye edificios de baja a media altura con cuatro (4) o más unidades de vivienda cada uno. El residencial de alta densidad proporciona un desarrollo compacto que incluye apartamentos, condominios e instalaciones de residencia asistida. Esta forma de desarrollo se encuentra generalmente en o cerca de las principales arteriales o vías secundarias. Los usos multifamiliares de alta densidad deben ubicarse en las proximidades de las instalaciones de tránsito. Ciertos usos no residenciales, entre otros, escuelas, lugares de culto y parques, son adecuadas dentro de estas áreas y deben ubicarse céntricamente para proporcionar un fácil acceso. Esta clasificación puede utilizarse como una amortiguación transitoria entre usos residenciales de menor densidad y usos no residenciales. Los usos residenciales de alta densidad deben ubicarse de manera que no desvíen el tráfico hacia usos residenciales de baja densidad. **Distritos de zonificación permitidos:** RM-4, MF-25, MF-33, MF-40, MF-50, MF-65, MH, MHC, y MHP.

Las densidades típicas en esta categoría de uso del suelo serían de entre 25 y 50 unidades de vivienda por acre.

IDZ, PUD, MXD, y TOD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Comercial Vecinal*

Comercial Vecinal incluye usos comerciales de menor intensidad, como la venta minorista u oficinas en pequeña escala, servicios profesionales, tiendas de conveniencia y servicios destinados a apoyar los usos residenciales adyacentes. Los usos comerciales vecinales deben ubicarse a poca distancia de las zonas residenciales del vecindario. Debe prestarse especial atención a las instalaciones para peatones y ciclistas que conectan los vecindarios con los nodos comerciales. **Distritos de zonificación permitidos:** O-1, NC, y C-1.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Comercial Comunitario*

Los usos comerciales comunitarios incluyen oficinas, servicios profesionales y usos minoristas accesibles para ciclistas y peatones, y vinculados a las instalaciones de tránsito. Esta forma de desarrollo debe ubicarse en proximidad a las principales intersecciones o donde se haya establecido un área comercial existente. Los usos comerciales comunitarios buscan atender a múltiples vecindarios, tienen un mayor atractivo de mercado que los usos comerciales vecinales y atraen clientes de las áreas residenciales vecinas. Todos los estacionamientos y áreas de carga contiguos a los usos residenciales deberían incluir amortiguaciones de paisaje y controles de iluminación y señalización. Los ejemplos de usos comerciales comunitarios incluyen, entre otros, cafés, oficinas, restaurantes, salones de belleza, tiendas de comestibles o mercados vecinales, talleres de reparación de calzado y clínicas médicas. **Distritos de zonificación permitidos:** O-1.5, NC, C-1, y C-2.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Comercial Regional*

Comercial Regional incluye usos de alta intensidad que atraen a clientes tanto de comunidades adyacentes como de la región metropolitana general. Los usos comerciales regionales están generalmente ubicados en cercanía general a nodos en autopistas o carreteras arteriales principales e incorpora instalaciones de transporte público de alta capacidad. Los usos Comerciales Regionales deben incorporar entradas bien definidas, circulación interna compartida, accesos a autopistas y calles arteriales limitados, aceras y árboles de sombra en los estacionamientos, jardinería entre los estacionamientos y las carreteras, y señalización de monumentos bien diseñada. Algunos ejemplos de usos comerciales regionales incluyen, entre otros, cines, viveros, talleres de reparación de automóviles, gimnasios, centros de reparaciones domésticas, hoteles y moteles, edificios de oficinas de altura media y alta, y concesionarios de automóviles. **Distritos de zonificación permitidos:** O-1.5, O-2, C- 2, C-3, L, y BP.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Uso Mixto Vecinal*

Uso Mixto Vecinal contiene una mezcla de usos residenciales, comerciales e institucionales a escala vecinal. Dentro de los edificios de uso mixto, se fomentan las unidades residenciales ubicadas por sobre el primer piso. Los usos típicos del primer piso incluyen, entre otros, pequeños espacios de oficinas, servicios profesionales y establecimientos minoristas y restaurantes a pequeña escala. La mezcla de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente, y no se requiere que un mismo edificio contenga más de un uso. Las opciones de vivienda/trabajo son admisibles en el Área de Uso Mixto Vecinal para garantizar el acceso a opciones de vivienda y servicios en cercanía para la fuerza laboral local. Cuando sea factible, los edificios se encuentran cerca del derecho de paso público, y el estacionamiento se encuentra detrás de los edificios. Los requisitos de estacionamiento pueden acotarse al mínimo utilizando diversos métodos creativos, como acuerdos de estacionamiento compartido o cooperativo, para maximizar los terrenos disponibles para viviendas y servicios comunitarios. Se fomenta que los espacios peatonales incluyan iluminación, señalización, y que se escale el paisaje urbano para los peatones, ciclistas y vehículos. Las propiedades clasificadas como de Uso Mixto Vecinal deben ubicarse en cercanía a instalaciones de tránsito. **Distritos de zonificación permitidos:** RM-4, RM-5, RM-6, MF-18, O-1, NC, C-1, MH, MHC, MHP, FBZD, AE-1, y AE-2.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Uso Mixto Urbano*

Uso Mixto Urbano contiene una mezcla de usos residenciales, comerciales e institucionales de intensidad media. El desarrollo de Uso Mixto Urbano suele ser de mayor escala que el de Uso Mixto Vecinal y de menor escala que el Uso Mixto Regional, aunque muchos de los usos permitidos podrían ser los mismos en las tres categorías. La huella de la construcción puede ser a escala de cuadra, pero podría ser más pequeña dependiendo de la configuración de las cuadras y de la densidad de desarrollo general. Los usos típicos de la primera planta incluyen, entre otros, servicios profesionales, oficinas, usos institucionales, restaurantes y venta minorista, incluyendo tiendas de comestibles. La mezcla de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente, y no se requiere que un mismo edificio contenga más

de un uso. Las opciones de vivienda/trabajo son admisibles en las áreas de Uso Mixto Urbano para garantizar el acceso a opciones de vivienda y servicios en cercanía para la fuerza laboral local. En la categoría de Uso Mixto Urbano se fomenta el estacionamiento estructurado, pero no se exige. Los requisitos de estacionamiento pueden cumplirse mediante acuerdos de estacionamiento cooperativo o compartido, lo que podría incluir estacionamientos externos al sitio. La categoría de Uso Mixto Urbano debe ubicarse en cercanía a instalaciones de tránsito. **Distritos de zonificación permitidos:** RM-4, RM-5, RM-6, MF-18, MF-25, MF-33, MF-40, O-1, O-1.5, C-1, C-2, MH, MHP, MHC, FBZD, AE-1, AE-2, AE-3, y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Uso Mixto Regional*

Uso Mixto Regional contiene una mezcla de usos residenciales, comerciales e institucionales a gran densidad. Los desarrollos de Uso Mixto Regional se encuentran por lo general dentro de centros regionales y cerca de instalaciones de tránsito, donde sean apropiados los edificios de altura media-alta. Los usos típicos de la planta baja incluyen, entre otros, servicios profesionales, oficinas, usos institucionales, restaurantes y venta minorista, incluyendo tiendas de comestibles. La mezcla de usos puede estar distribuida vertical u horizontalmente, y no se requiere que un mismo edificio contenga más de un uso. Las opciones de vivienda/trabajo son admisibles en las áreas de Uso Mixto Regional para garantizar el acceso a opciones de vivienda y servicios en cercanía para la fuerza laboral local. Donde sea práctico, el desarrollo se construye idealmente a escala de cuadra, con frentes mínimos en las construcciones. Los requisitos de estacionamiento pueden cumplirse mediante acuerdos de estacionamiento cooperativo o compartido, que pueden incluir estacionamientos externos al sitio. Si se cumplen los requisitos de estacionamiento en el sitio, se fomenta el estacionamiento estructurado. Se fomenta que los espacios peatonales sean bastante amplios e iluminados, con paisaje urbano y señalización escalados a los peatones. Los proyectos de Uso Mixto Regional fomentan la incorporación de instalaciones de tránsito en el desarrollo. **Distritos de zonificación permitidos:** MF-33, MF-40, MF-50, MF-65, O-1.5, O-2, C-2, C-3, D, ED, FBZD, AE-1, AE-2, AE-3, y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Uso Mixto de Empleo/Flexible*

Uso Mixto de Empleo/Flexible brinda un ambiente flexible de vida/trabajo con una mezcla urbana de usos residenciales e industriales ligeros. Los usos incluyen oficinas a pequeña escala, comercios, depósitos de estudios de arte, fabricación orientada al arte, empresas creativas y espacios de trabajo, y usos industriales o de fabricación caseros. Se fomentan los usos adaptativos de estructuras vacantes o infrautilizadas para proporcionar una repoblación urbana residencial y oportunidades de empleo adecuadas dentro o en cercanía a vecindarios. Los edificios tienen un impacto pequeño y pueden parecerse a desarrollos de campus separados en varios sitios o con varios edificios multifuncionales en un mismo sitio. **Distritos de zonificación permitidos:** RM-4, MF-18, MF-25, MF-33, O-1, O-1.5, C-1, C-2, L, AE-1, AE-2, AE-3, y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Uso Mixto Empresarial/Innovador*

Uso Mixto Empresarial/Innovador alberga usos industriales con usos de oficina, comerciales y

residenciales, todos dentro de un ambiente cohesivo, a gran escala y con mayores impactos que la categoría de Uso Mixto de Empleo/Flexible. Se permiten talleres industriales de arte, fabricación, procesamiento y ensamblaje de última tecnología, y otros usos industriales, además de usos comerciales. La formación vocacional, los centros de aprendizaje tecnológicos, universidades médicas e

instituciones de investigación/desarrollo también son adecuados para estos espacios. Deben aplicarse mayores estándares de rendimiento ambiental a las propiedades designadas como Uso Mixto Empresarial/Innovador, tales como horarios de actividad, carga, niveles de ruido e iluminación, para asegurar que la densidad de los usos industriales sea comparable a la de los otros usos no residenciales. La mezcla de usos puede distribuirse tanto de forma horizontal como vertical. Las opciones de vivienda/trabajo son admisibles en las áreas de Uso Mixto Empresarial/Innovador para garantizar el acceso a opciones de vivienda y servicios en cercanía a las áreas de innovación empresarial para la fuerza laboral local. Uso Mixto Empresarial/Innovador debería incorporar instalaciones de tránsito y bicicleta para atender a la base de empleo y capacitación. **Distritos de zonificación permitidos:** RM-4, MF-18, MF-25, O-1.5, O-2, C-2, C-3, L, I-1, MI-1, BP, AE-1, AE-2, AE-3, y AE-4.

IDZ, PUD, MXD, TOD y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Industrial Ligero*

Industrial Ligero incluye una mezcla de usos de fabricación, parques de negocios y algunos usos minoristas/de servicios destinados a los usos industriales. Los usos Industriales deben estar cubiertos y amortiguados de los usos no industriales adyacentes. Cualquier depósito exterior debe estar bajo techo y protegido de la vista pública. Algunos ejemplos de usos industriales ligeros incluyen laboratorios farmacéuticos, mayoristas de muebles, aserraderos, producción de alimentos y depósitos. **Distritos de zonificación permitidos:** L, I-1, MI-1, y BP.

IDZ, TOD, y MPCD pueden considerarse consistentes con esta categoría de uso del suelo, si los usos permitidos incluidos en el plan de sitio de zonificación y la ordenanza de zonificación son consistentes con los usos y densidades señalados anteriormente.

### *Industrial Pesado*

Industrial Pesado incluye fabricación pesada, procesamiento y empresas de fabricación. Los usos industriales pesados deberán concentrarse en autopistas, arteriales y ferrocarriles. Esta categoría no es compatible con categorías a escala vecinal o aquellas que permitan zonificación residencial. Industrial Pesado debería estar separado de usos no industriales por un uso de suelo permitido o una amortiguación importante. Los ejemplos de usos industriales pesados incluyen fabricación de vehículos, de baterías y almacenamiento de petroquímicos. **Distritos de zonificación permitidos:** I-1, I-2, MI-1, MI-2, QD, y SGD.

### *Agrícola*

Agrícola incluye agricultura de cultivos, cría de animales y prácticas agrícolas relacionadas. Las casas unifamiliares separadas y las unidades de vivienda accesorias separadas están permitidas en suelos agrícolas o ranchos en densidades muy bajas o en subdivisiones de conservación que no interfieran con las operaciones agrícolas. Se permiten los usos comerciales limitados que sirvan a los usos agrícolas y

ganaderos, como mercados de agricultores, enfermerías, establos, y posadas. Para conservar las cualidades escénicas, se prefieren amortiguaciones naturales de vegetación, mayores frentes, mayor control de señalización, canales de desagüe en tierra y estándares de administración de acceso más restrictivos junto a los principales corredores escénicos. La protección de la llanura aluvial y las zonas de amortiguación son instrumentales junto a ríos y arroyos para conservar el carácter rural. **Distritos de zonificación permitidos:** RP y FR.

### *Parques/Espacio abierto*

Parques/Espacio Abierto puede incluir, entre otros, terrenos grandes, o lineales, no mejorados donde se promueva la conservación y no se fomente el desarrollo debido a la presencia de restricciones topográficas o usos institucionales en el sitio. Parques/Espacio Abierto puede incluir corredores de servicios públicos, y usos públicos o privados del suelo que fomenten la recreación pasiva o activa al aire libre. Los ejemplos incluyen parques pequeños, regionales o lineales propiedad de la ciudad y/o operados por la misma, así como parques privados asociados a subdivisiones y asociaciones vecinales.

### *Gobierno de la Ciudad/Estado/Federal*

Gobierno de la Ciudad/Estado/Federal incluye áreas propiedad de y operadas por, una agencia de la ciudad, estatal o federal. Los ejemplos pueden incluir oficinas gubernamentales, instalaciones de servicios públicos como bibliotecas y comisarías, bases militares, universidades estatales y cortes federales. Esta categoría no aplica a propiedades de una agencia pública pero alquiladas y operadas por un tercero.

## Área de Enfoque

[Ver Figura 5 – Mapa del Marco de Área de Enfoque]

Las Áreas de Enfoque tienen potencial de desarrollo o reurbanización y ofrecen oportunidades únicas para concretar la visión de la comunidad para adaptarse al crecimiento y al cambio. El Área de UTSA incluye una cantidad significativa de terrenos vacantes; sin embargo, gran parte de ellos forman parte de planes de desarrollo por fases en los que la construcción ya está en curso. Por lo tanto, el equipo del proyecto del Área de UTSA se concentró en las áreas que probablemente cambiarán de uso y carácter a futuro, así como en los principales corredores que tienen potencial para el desarrollo de uso mixto y la mejora de la conectividad en toda el área del plan.

Se identificaron dos áreas de enfoque y dos grupos de corredores de uso mixto mediante debates entre el personal del proyecto, el Equipo de Planificación y la comunidad: el sitio de la Cantera Beckmann en el cuadrante noreste del área del plan; la Cantera Tradesman y el parque industrial/empresarial aledaño ubicado al sur de la Carretera 1604 en Lockhill Selma Road; los corredores UTSA Boulevard, Vance Jackson Road y Presidio Parkway entre Babcock Road y la Carretera 1604; y los corredores de Babcock Road y West Hausman Road desde la Carretera 1604 hasta la I-10.

### ***Área de Enfoque #1: Beckmann Quarry***

La Cantera Beckmann está ubicada en el cuadrante noreste del Área de UTSA, al norte de la Carretera 1604 entre The RIM y Northwest Military Highway. La mayor parte del sitio es una cantera activa y se espera que permanezca como tal durante los próximos años. La operación de la cantera no cesará completamente al mismo tiempo, sino que es probable que disminuya paulatinamente. La parte sureste del sitio ha sido reurbanizada recientemente con usos multifamiliares y comerciales, y se prevé que la reurbanización futura se extienda desde esta área.

#### *Visión*

La reurbanización de la Cantera Beckmann se ve como una oportunidad para crear un centro de uso mixto con espacio público, senderos y áreas naturales incorporadas. El área de enfoque serviría como una transición entre el intenso nodo de Uso Mixto Regional en la I-10 y la Carretera 1604, y los usos comerciales y residenciales de menor densidad al este. De manera similar, el desarrollo dentro del área de enfoque transicionaría de los usos de menor intensidad en el norte y el este, cerca de Eisenhower Park y Camp Bullis, a usos más intensos en el sur y el oeste, en la Carretera 1064, cerca de The RIM. Los edificios más altos tendrán de cinco a seis pisos y se construirán en las topografías más bajas; mientras que las elevaciones más altas se construirán con estructuras de dos a tres pisos.

Se usarían calles completas para proveer conectividad este/oeste entre la Carretera 1604 y Northwest Military Highway. Los caminos multiuso reducirían el tráfico dentro del desarrollo y permitirían que la gente camine y circule en bicicleta de manera segura y fácil en el área. El desarrollo incorporaría el acceso y las conexiones entre los sistemas de senderos junto a Leon Creek y Salado Creek, se preservarían las características naturales y se destacarían como instalaciones públicas. Los amortiguadores ecológicos protegerían la integridad de Eisenhower Park, y asegurarían la protección de las misiones y operaciones militares en Camp Bullis.

### ***Área de Enfoque #2: Tradesman Quarry y el cercano Industrial Park***

Hay un grupo de usos industriales y servicios ubicados en el cuadrante sureste del área del plan, generalmente delimitado por la Carretera 1604, el ferrocarril Union Pacific Rail y el vecindario Woods of

Shavano. La Cantera Tradesman, que ancla el extremo sur del área, no es un sitio de cantera activo, sino que funciona como un sitio de vertido de "relleno no contaminante" para otras canteras. Un número significativo de parcelas de esta área de enfoque están sin desarrollar. El área restante consiste en usos típicos de parques empresariales/industriales como a depósitos, centros de distribución, oficinas profesionales y sedes corporativas regionales, instalaciones de servicios públicos, fabricación y montaje, y proveedores de materiales.

Las empresas existentes se encuentran en estructuras independientes, en lugar de un gran complejo de parque industrial. Hay un número limitado de calles en esta área y algunas son mantenidas por privados. Como esas calles se mantienen de forma privada y se diseñan sin tener en cuenta los usos circundantes, hay una falta de conectividad en el espacio relativamente restringido. Además, si hay aceras, éstas son estrechas, colindan directamente con las calles y se ven constantemente interrumpidas por las entradas para vehículos. Este tipo de diseño crea un entorno peatonal inseguro y desconectado.

### *Visión*

La visión de la comunidad para la Cantera de Tradesman y sus alrededores es como un centro "de downtown" de uso mixto rodeado de espacios abiertos recreativos y senderos multi-uso atractivos y accesibles a los visitantes y clientes de las zonas residenciales cercanas. Los usos del terreno incluirían una mezcla de los usos industriales ligeros y de servicios que existen actualmente, pero también permitirían la reutilización adaptativa de propiedades industriales o flexibles más antiguas para espacios de trabajo creativo, usos de industria o fabricación casera, lofts de unidades limitadas de vida-trabajo con apartamentos situados sobre los espacios de trabajo, así como viviendas para la fuerza laboral en forma de condominios y pequeños edificios de apartamentos.

Los edificios tendrán entre uno y cinco pisos, con los edificios más cortos y las densidades más bajas facilitando la transición a las áreas residenciales unifamiliares vecinas. El área tendría un estilo único, posiblemente con elementos temáticos orientados al ferrocarril como reconocimiento a la línea de ferrocarril adyacente y al uso histórico del ferrocarril en las canteras de la zona. El área también administra la escorrentía de aguas pluviales en el sitio, disminuyendo la necesidad de uso de agua potable en el paisajismo nativo y protegiendo a Olmos Creek de los contaminantes de la escorrentía de aguas pluviales.

### **Área de Enfoque #3: UTSA Boulevard, Vance Jackson Road, y el Corredor de Uso Mixto Presidio Parkway**

Dentro del Centro Regional del Área de UTSA, UTSA Boulevard proporciona una de las pocas conexiones este-oeste a través de la I-10. El corredor une los cuadrantes sur del área del plan, desde el Campus de UTSA hasta el nodo de empleo y vivienda que se ha desarrollado recientemente en Vance Jackson Road y Presidio Parkway. El corredor extendido creado por UTSA Boulevard, Vance Jackson Road y Presidio Parkway contiene gran parte de la capacidad del área para un futuro desarrollo de uso mixto favorable al tránsito.

### *Visión*

El corredor de UTSA Boulevard, Vance Jackson Road y Presidio Parkway incluirá una serie de desarrollos de uso mixto favorables al tránsito. Los diseños de calles completas a lo largo de los tramos este del corredor, y las mejoras al paisaje urbano en los segmentos oeste mejorarían la experiencia de los peatones y ciclistas, además de aumentar la conectividad a través de la I-10.

Los desarrollos de uso mixto complementarán los vecindarios circundantes, ofreciendo una mezcla de usos y densidades que satisfagan mejor las necesidades de cada área. El Campus de UTSA albergará un

desarrollo más alto y de mayor densidad con una amplia gama de usos de venta minorista. El lado sur de UTSA Boulevard incluirá usos a menor escala y de menor intensidad que sirvan de transición adecuada a las zonas residenciales adyacentes. El desarrollo orientado a los senderos expondrá los arroyos y senderos del área como características destacadas, a la vez que los protegerá con restricciones al desarrollo.

Avanzando hacia el este por UTSA Boulevard y a través de la I-10, la escala de desarrollo aumenta con su proximidad a la interestatal, permitiendo mayores alturas de construcción de cuatro a seis pisos, así como una amplia mezcla de usos para servir a los vecindarios cercanos y a los intereses regionales. El mayor acceso al tránsito y la mejora del paisaje urbano hacen del circuito UTSA Boulevard/Vance Jackson Road/Presidio Parkway un centro de uso mixto caminable con fácil acceso a empleos, viviendas, comercios y recreación. El lado este de Vance Jackson Road marca la transición a usos residenciales de densidad media y las alturas de los edificios disminuyen a no más de tres pisos.

#### ***Área de Enfoque #4: Corredor de Uso Mixto Hausman Road y Babcock Road***

Además de UTSA Boulevard, el corredor de Babcock Road y Hausman Road ofrece oportunidades para el desarrollo de usos mixtos en el cuadrante suroeste del área del plan. El corredor está atravesado por parques, vías verdes, senderos, Maverick Creek y Leon Creek, y sus llanuras aluviales correspondientes. Los usos existentes albergan una amplia gama, desde terrenos vacantes, subdivisiones unifamiliares grandes y pequeñas, apartamentos y viviendas para estudiantes, hasta usos de oficina, minoristas e industriales. Aunque los usos son variados, un elemento común es la falta de interacción entre la carretera y el desarrollo junto a ella.

##### *Visión*

La visión para Hausman Road y Babcock Road es la de una comunidad de uso mixto dinámica que ofrezca diversas oportunidades a los residentes del área para vivir, trabajar, aprender y disfrutar. Los espacios de repoblación y reurbanización mejorarán los usos residenciales y de servicios existentes, a la vez que incorporarán protecciones de los arroyos y las llanuras aluviales en su diseño de sitio, creando y resaltando las características naturales accesibles.

Los edificios en los corredores de Babcock Road y Hausman Road estarán orientados a la calle y contarán con servicios para residencias y estudiantes que crearán una interfaz entre los espacios interiores y exteriores. La escala de desarrollo será de uno a tres pisos con respecto a los usos circundantes, con las alturas de los edificios disminuyendo a medida que se acercan a los vecindarios unifamiliares. Las instalaciones de estacionamiento deben consistir en pequeños lotes escondidos detrás y entre usos, con estacionamiento estructurado compartido para desarrollos más grandes.

En contraposición a su configuración actual, que prioriza los viajes en automóvil, el corredor vial de Hausman y Babcock debería incluir un servicio de tránsito ampliado, aceras anchas y caminos multiuso, así como un paisaje urbano mejorado con elementos paisajísticos funcionales nativos para proporcionar seguridad, sombra, tratamiento de la escorrentía de aguas pluviales y comodidad a los peatones y usuarios de tránsito. Estos elementos fomentarán el tránsito multimodal en los corredores, lo cual servirá a la vez para reducir el tráfico vehicular. Teóricamente, la culminación de estas características desalentará al tráfico vehicular de utilizar Hausman Road como ruta para evitar la intersección de la Carretera 1604 y la I-10.



## **Recomendaciones de Áreas de Enfoque:**

**Recomendación de Áreas de Enfoque #1: Actualizar los estándares de zonificación y diseño para apoyar la visión única para cada área de enfoque y corredor de uso mixto, crear lugares de alta calidad, apoyar las opciones de transporte y evitar impactos en elementos naturales sensibles.**

- Las regulaciones existentes de zonificación y desarrollo tienden a promover el desarrollo de un uso único, lo que no es compatible con las metas de los Planes SA Tomorrow. Donde se permite el uso mixto, tiende a ser a través de desarrollos en gran escala y por fases.
- Los distritos de zonificación y las regulaciones de desarrollo correspondientes que permiten proyectos de uso mixto de pequeña y mediana escala promoverán un desarrollo que proteja y complemente los vecindarios residenciales existentes, además de atender las necesidades de esos residentes.

**Recomendación de Áreas de Enfoque #2: Garantizar que las áreas de enfoque, los corredores de uso mixto y las instalaciones del área sean de fácil y seguro acceso para todos los medios de transporte, incluyendo opciones de transporte público, peatonal y en bicicleta.**

- Los principales corredores por toda el Área de UTSA favorecen los viajes en vehículo. Añadir paisajismo y árboles en las calles, aumentar el ancho de las aceras e incorporar carriles para bicicletas o caminos multiuso aumentará la viabilidad de otros medios de transporte.
- Aumentar la infraestructura peatonal y ciclista, segura y conectada, también apoyará la creación de oportunidades adicionales de tránsito dentro del área.

**Recomendación de Áreas de Enfoque #3: Garantizar que el desarrollo nuevo y de repoblación esté organizado en torno a los sistemas de espacios abiertos y senderos existentes y propuestos para preservar los espacios verdes, aumentar las oportunidades recreativas y aumentar la conectividad dentro del sistema de senderos.**

- Un objetivo clave del Plan del Centro Regional del Área de UTSA es aumentar las oportunidades y el acceso a los espacios recreativos, ya que los principales corredores, los actuales patrones de desarrollo y la topografía natural dividen el área actualmente.
- Las políticas de diseño deberían fomentar la incorporación de arroyos, amortiguación de llanuras aluviales y acceso público al sistema de senderos en los diseños de sitios como medio para crear y destacar características naturales accesibles e instalaciones recreativas públicas.

**Recomendación de Áreas de Enfoque #4: Fomentar que los nuevos desarrollos y proyectos de repoblación contengan una mezcla de usos que actúen como destinos residenciales, comerciales y de entretenimiento.**

- El Área de UTSA tiene muchos usos comerciales y residenciales existentes; sin embargo, cada uso es singular y está dividido de los demás usos. Es fundamental crear oportunidades de uso mixto dentro de las áreas de enfoque y en los corredores para aumentar la actividad de los usuarios, facilitar la accesibilidad y el crecimiento inteligente.
- Los desarrollos de uso mixto deben diseñarse con un carácter único para cada área de enfoque, a la vez que se complementan con los usos circundantes.
- El desarrollo de uso mixto debe incluir espacios de encuentro públicos, ya sean permanentes o temporales, como plazas, anfiteatros y mercados de agricultores.

## Movilidad

[Ver Figura 6 – Mapa del Marco de Movilidad]

### *Antecedentes y Visión*

En 2016, la ciudad de San Antonio adoptó el Plan de Transporte Multimodal SA Tomorrow, para hacer el sistema de transporte de nuestra ciudad "sostenible, seguro, conveniente, eficiente e inclusivo para todos los medios". El plan adoptado por el Consejo de la Ciudad estableció "un cambio de enfoque, pasando del movimiento vehicular al movimiento de personas", a fin de administrar la congestión del tráfico y mejorar las opciones de transporte. El plan señaló dos métodos principales e interdependientes para administrar la futura congestión del tráfico:

- Desarrollar un patrón de uso del suelo y una política para promover los viajes locales
- Brindar opciones de transporte además de vehículos para conectar los Centros Regionales

El Plan de Transporte Multimodal SA Tomorrow reconoció que no podemos salir de la congestión mediante la construcción, y que el Plan Integral y sus planes de uso del suelo asociados son una oportunidad principal para mejorar la movilidad en San Antonio. Al recibir más gente para vivir, trabajar y disfrutar en centros urbanos, centros regionales y corredores de tránsito, podemos acortar la duración de viaje, ofrecer más opciones de transporte y mejorar la calidad de vida.

Los costos combinados de vivienda y transporte (referidos comúnmente como H+T) siempre son una gran parte del presupuesto de un hogar, y los expertos recomiendan que el total combinado no sea mayor al 45% de los ingresos del hogar. En la Región Principal de San Antonio, el total en promedio es del 53%. Las comunidades transitables a pie que brindan buenas opciones de tránsito pueden reducir los costos de transporte del hogar para una persona promedio, ya que, de tener una alternativa a conducir solos, los costos de transporte pueden ser estables incluso cuando suben los precios de combustible. Al brindar opciones de transporte, y las personas elijan llegar a su destino a pie, en bicicleta o transporte público, se minimizará el número de automóviles en las calles, reduciendo el retraso por tráfico para quienes elijan conducir.

Como destino regional que presenta un conjunto de las instituciones y socios corporativos más importantes de la región, el Centro Regional del Área de UTSA está lleno de oportunidades económicas e innovaciones diversas. El Plan del Centro Regional del Área UTSA pretende priorizar las inversiones en la comunidad que brinden más oportunidades para envejecer en el lugar y vivir, aprender, trabajar y entretenerse en cualquier etapa de vida, aprovechando a su vez los atributos únicos del Área de UTSA. Se requieren inversiones en infraestructura multimodal para transformar las calles en grandes lugares públicos, como recursos peatonales y ciclistas adicionales, además de inversiones de tránsito rápido VIA Metropolitan Transit, para servir mejor a los residentes actuales, acomodar a nuevos residentes y conectar efectivamente el Área de UTSA a la Región Principal de San Antonio.

Apoyar un "distrito universitario dinámico" es central para la visión del Plan del Centro Regional del Área de UTSA. El enfoque previo en priorizar los vehículos aísla al distrito y deja muchas partes del área con aceras incompletas, pocas instalaciones ciclistas, pocos cruces de calle y acceso insuficiente a las instalaciones del área. Con un enfoque en mejorar las condiciones para peatones y ciclistas, el Área de UTSA podrá transformarse en una comunidad más saludable y conectada, donde los residentes locales puedan acceder a destinos cercanos a sus hogares sin necesidad de conducir. Una mejor conexión de los vecindarios con los senderos cercanos, como las ya existentes Vía Verde Leon Creek, Vía Verde Huesta Creek y las extensiones norteñas planificadas que conectarán la Vía Verde Leon Creek con la Vía Verde Salado Creek en Eisenhower Park, proporcionarán mejores conexiones entre los cuatro cuadrantes del

área del plan. El sistema de senderos proporcionará un acceso fácil y seguro para peatones y ciclistas dentro del Centro Regional del Área de UTSA y en el Área del Plan Comunitario Noroeste.

La infraestructura como las aceras, el paisaje urbano y las calles completas también favorecerán el uso del tránsito hacia y desde esta zona, permitiendo a los peatones conexiones de última milla entre las estaciones de tránsito y su destino. Se espera que los Corredores de Tránsito Rápido y Primo de VIA Metropolitan Transit presten un servicio frecuente y confiable, incluyendo una conexión norte-sur, para conectar mejor el Área de UTSA con la actividad económica de Downtown y el Centro Médico del Sur de Texas.

### ***Necesidades de Movilidad del Centro Regional del Área de UTSA***

El Centro Regional del Área de UTSA ha crecido hasta convertirse en un destino económico y educativo fundamental y continúa emergiendo como un centro de actividad, ofreciendo la oportunidad de enfatizar soluciones de acceso y movilidad. Las necesidades de transporte clave identificadas para esta sub-área incluyen las siguientes:

- Seguridad en la red de transporte para todos los usuarios, pero especialmente para peatones y ciclistas;
- Mejoras multimodales enfocadas en transformar la red de movilidad para servir mejor a las personas que elijan caminar, andar en bicicleta, utilizar transporte público, compartir vehículo o viajar en su propio vehículo;
- Conectar mejor el área del Centro Regional del Área de UTSA con el área general de San Antonio;
- Reducción de puntos clave de congestión para automóviles, carga y vehículos de tránsito.

Para abordar las necesidades de transporte en el Área de UTSA, se desarrollaron una serie de recomendaciones de alto nivel, y se identificó una serie de estrategias para implementar las recomendaciones mediante proyectos, políticas y asociaciones. Estas recomendaciones y estrategias están señaladas en el mapa de Recomendaciones del Marco de Movilidad. Estas recomendaciones de movilidad se refinarán aún más de manera coordinada con el Departamento de Transporte y Mejoras Estructurales (TCI) de la Ciudad y otros socios relevantes como el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT), VIA Metropolitan Transit (VIA), y la Organización de Planificación Metropolitana del Área de Alamo (AAMPO).

### ***Recomendaciones de Movilidad***

#### ***Recomendación de Movilidad #1: Continuar implementando el Plan de Acción San Antonio Vision Zero.***

La iniciativa Vision Zero de la Ciudad de San Antonio busca lograr cero fallecimientos en las calles de la comunidad y mejorar la seguridad vial para todos los usuarios, ya sean conductores, ciclistas o peatones. La iniciativa Vision Zero evalúa y hace recomendaciones para mejorar la seguridad en Áreas de Lesiones Graves de Peatones, ubicaciones donde dos o más accidentes cercanos han resultado en peatones gravemente heridos. Las potenciales herramientas para mejorar la seguridad peatonal en varias Áreas de Lesiones Graves de Peatones incluyen Intervalos Peatonales Iniciales, Camellones e Islas de Cruce Peatonal conforme al análisis de factores únicos que contribuyen a accidentes en cada ubicación y dependen de los resultados de las evaluaciones de ingeniería. Otro enfoque para mejorar la seguridad implica dedicar más espacio de las calles para ciclistas y peatones. Desde nuevas formas de proteger carriles para bicicletas con barreras separadoras como bolardos hasta paisajismo y plantas en camellones elevados, San Antonio cuenta con muchas herramientas para mejorar la seguridad ciclista y

peatonal. El Plan de Acción Vision Zero de San Antonio enumera herramientas adicionales para mejorar la seguridad ciclista y peatonal.

El Área de UTSA tiene varias oportunidades para mejorar la movilidad y la seguridad, especialmente para los peatones. Particularmente, el Informe 2018 de Áreas de Lesiones Graves de Peatones (SPIA) de San Antonio (páginas 39-40) identifica un Área de Lesiones Graves de Peatones en el Centro Regional del Área de UTSA que debería ser prioridad de estudio e inversión, UTSA Boulevard desde Roadrunner Way hasta Ximenes Avenue.

Un mayor análisis de los datos sobre accidentes de peatones, bicicletas y vehículos, junto con los aportes de la comunidad, también identificó otros puntos de conflicto entre personas y vehículos que deberían estudiarse para futuras mejoras. Las principales autopistas, como la I-10 y la Carretera 1604, y sus correspondientes carreteras de acceso, crean barreras para muchos peatones y ciclistas. El entorno inhóspito de velocidades rápidas y pocas instalaciones limita las opciones de viaje de peatones y ciclistas. Las principales carreteras, como Babcock Road, UTSA Boulevard y Vance Jackson Road, no tienen suficientes instalaciones ni condiciones ideales para que peatones y ciclistas viajen y crucen con seguridad. Además, las numerosas entradas para automóviles crean muchos puntos potenciales de conflicto entre vehículos, peatones y bicicletas. El empleo de estrategias para reducir esos puntos de conflicto puede aumentar la seguridad en el área de estudio.

Las inversiones enfocadas a la seguridad, como las herramientas de Vision Zero listadas anteriormente, pueden tener un impacto positivo significativo en toda el Área de UTSA, y especialmente en estas áreas de conflicto identificadas. Reducir la velocidad en los lugares adecuados también puede mejorar enormemente la seguridad de todos los usuarios, al reducir la probabilidad e intensidad de los accidentes.

***Recomendación de Movilidad #2: Completar la red multimodal por capas y el sistema de senderos y trabajar con los socios para establecer nuevas conexiones.***

Las redes multimodales y conectadas son aspectos clave para proporcionar movilidad a todos los usuarios, independientemente de su capacidad o situación económica. Las mejoras en el tránsito garantizan que las áreas sean accesibles, mientras que la infraestructura para ciclistas y peatones proporciona conexiones de última milla hacia y desde el tránsito y los destinos clave. Los elementos de diseño urbano, como la reubicación de las entradas para automóviles, la pacificación de las calles y las calles completas, sustentan también estas mejoras, a la vez que proporcionan espacios seguros y atractivos.

***Calles Completas***

Se contemplan calles completas para el Área de UTSA, proporcionando diseños viales seguros para vehículos, peatones y ciclistas por igual. Se recomienda a TCI el estudio de las siguientes calles para mejoras de calles completas:

- Babcock Road desde Carretera 1604 hasta De Zavala Road;
- UTSA Boulevard desde Babcock Road hasta Vance Jackson Road;
- Vance Jackson Road desde Carretera 1604 hasta De Zavala Road; y
- Hausman Road desde Babcock Road hasta la I-10. (Bajo el programa de bonos 2012 se completaron mejoras significativas a Hausman Road, con elementos de una calle completa que incluyen un camino multiuso, un carril para bicicletas, aceras y cunetas. El Equipo de Planificación del Área de UTSA y las partes interesadas de la comunidad quisieran ver mejoras en el paisaje urbano por este tramo de la carretera para fomentar el uso del tránsito y apoyar los desplazamientos a pie y en bicicleta).

Estas calles también se conectarán con senderos y parques recreativos, como la Vía Verde Leon Creek y la Vía Verde Huesta Creek ya existentes y las futuras extensiones norteñas que conectarán la Vía Verde Leon Creek con la Vía Verde Salado Creek en Eisenhower Park.

#### *Prioridad de Mejoras del Paisaje Urbano*

Se recomiendan mejoras al paisaje urbano para las carreteras utilizadas principalmente por residentes locales y estudiantes, como:

- Babcock Road desde Carretera 1604 hasta De Zavala Road;
- UTSA Boulevard desde Babcock Road hasta Vance Jackson Road;
- De Zavala Road desde la I-10 hasta Lockhill Selma Road;
- Vance Jackson Road desde Carretera 1604 hasta De Zavala Road; y
- La Cantera Parkway.

Una visión para estos corredores es aquella donde quienes caminan, andan en bicicleta, toman transporte público, comparten un vehículo, o conducen, introducen actividad a nivel de la calle para crear calles más seguras y vibrantes.

#### *Prioridad de Senderos*

Los senderos clave cercanos o dentro del Área de UTSA, como las actuales vías verdes de Leon Creek y Huesta Creek, y las extensiones norteñas planificadas que conectan la vía verde de Leon Creek con la vía verde de Salado Creek en Eisenhower Park, proporcionan arterias continuas cruciales de una red de infraestructura peatonal y ciclista independiente, que conecta numerosos parques, comercios, escuelas y bibliotecas. Los puntos de acceso clave a estos servicios regionales ofrecen oportunidades para mejorar las conexiones para personas que caminan, pasean o andan en bicicleta con senderos secundarios deliberadamente o infraestructura vial como cruces peatonales, aceras e instalaciones para bicicletas.

#### *Prioridad de Ruta en Bicicleta*

En muchas partes del Área de UTSA, los ciclistas circulan actualmente en forma contigua al tráfico mixto en carreteras de alto volumen. Se recomienda especialmente una mayor infraestructura para bicicletas, como carriles designados, cuando sea factible y como parte de calles completas y otros proyectos de mejoras. Estas medidas mejorarán las condiciones de conducción en los desplazamientos actuales y recibirán a ciclistas nuevos y menos experimentados, que de otro modo no estarían acostumbrados a circular junto a los vehículos.

La creación de estacionamientos para bicicletas, zonas donde dejarlas y bicicletas compartidas en el tránsito proporciona una conexión importante y ayuda a abordar el desafío de "última milla", ayudando a las personas a conectar desde sus destinos hasta el tránsito y desde éste.

En base a los aportes del Equipo de Planificación del Área de UTSA y otros interesados de la comunidad, el Plan identifica las mejoras de rutas en bicicleta preferenciales, incluyendo Babcock Road desde Bamberger Nature Park hasta el norte de la Carretera 1604, JV Bacon Parkway, Brenan y Brackenridge Avenue a través del Campus de UTSA, las carreteras de acceso a la Carretera 1604 en toda el área del plan, La Cantera Parkway, así como el circuito de Presidio Parkway/Vance Jackson Road/UTSA Boulevard en el lado este de la I-10. Los corredores identificados para calles completas en Babcock Road y Vance Jackson Road también incorporarían infraestructura para bicicletas como un componente del diseño en base a futuros estudios de TCI para determinar la viabilidad y los tipos de instalaciones necesarias. Las recientes adiciones de caminos multiuso y carriles para bicicletas a lo largo de UTSA Boulevard y Hausman Road han creado mejores condiciones para los ciclistas, peatones y vehículos por igual;

debería estudiarse la posibilidad de ampliar estos caminos como medio de aumentar la seguridad y conectividad del sistema en toda el área de UTSA.

***Recomendación de Movilidad #3: Aliviar la congestión con soluciones multimodales que incluyan intervenciones específicas para operaciones de tránsito más eficientes.***

Cambiar a los usuarios de conducir solos a usar medios de transporte alternativos puede aliviar la congestión a lo largo de un corredor o dentro de un área. Esto se hace más viable cuando las alternativas son convenientes, como mediante un mejor acceso al tránsito y a una infraestructura favorable a los peatones. Esta estrategia apoya directamente las metas y objetivos de la comunidad, la Ciudad y de VIA, mejorar el acceso a destinos clave, reducir la cantidad de millas viajadas en vehículos e incrementar la transitabilidad del área. Para apoyar el crecimiento y continuar la vitalidad de los centros económicos de la región, la comunidad necesita opciones fáciles, confiables y libres de congestión para viajar hacia y desde el trabajo, la escuela y los destinos clave.

Aunque la congestión puede verse como un signo de actividad económica, las demoras provocadas por la misma desperdician tiempo valioso y crean emisiones por transporte que reducen la calidad del aire. La industria del transporte ha aprendido que la construcción no es una solución para la congestión, sin embargo, una serie de intervenciones operativas y multimodales específicas pueden proporcionar más opciones de viaje y reducir la demanda en nuestras carreteras. Específicamente, pueden reducirse las demoras de tránsito con inversiones clave que reduzcan la congestión y las zonas de conflicto. Estas mejoras, junto con otras inversiones en curso de VIA Metropolitan Transit, pueden ayudar a transformar al transporte público en una opción de viaje más atractiva. Esta recomendación responde a la meta expresada por la comunidad de Conectividad y Movilidad, que es “Proporcionar una mejor conectividad dentro del Área de UTSA, con opciones de movilidad fuera del vehículo, a la vez que se aborda el manejo de la congestión y la eficiencia de viaje en toda el área para todos los medios y usos”.

Las mejoras clave que podrían mejorar la movilidad del tránsito incluyen carriles exclusivos para autobuses en zonas escolares o durante la hora de mayor tráfico; señales de tráfico para salto de la fila que le permitan a los autobuses adelantarse al tráfico; carriles prioritarios por eventos especiales para autobuses en horarios con mucho tráfico, y luces para autobuses que les permitan recoger pasajeros sin salir y reingresar al tráfico. Deberán realizarse estudios para determinar la idoneidad de cada estrategia para las áreas de congestión local.

Como se indica en el Mapa de Recomendaciones de Movilidad, las ubicaciones prioritarias para un mayor estudio incluyen:

- De Zavala Road desde Autumn Vista Street hasta Vance Jackson Road:
- I-10 Northbound Frontage Road en Carretera 1604; y
- Carreteras Frontales a la Carretera 1604 desde Vance Jackson Road hasta La Cantera Parkway.

***Recomendación de Movilidad #4: Apoyar el servicio del Corredor de Tránsito Rápido de Tránsito Metropolitano VIA priorizando políticas de apoyo al tránsito e infraestructura cerca de las estaciones de tránsito.***

Se espera que en el futuro un Corredor de Tránsito Rápido VIA funcione de norte a sur en la I-10 y en Fredericksburg Road, lo que requiere políticas e infraestructura de apoyo al tránsito priorizadas, como la reducción de los requisitos de estacionamiento y redes cohesivas de aceras, cruces peatonales y mejoras en las rampas de acceso para proporcionar conexiones seguras a la línea de tránsito para quienes caminen, anden en bicicleta o se bajen en un vehículo.

Proporcionar conexiones de última milla entre el tránsito y destinos clave, como empleos y espacios públicos, mejora la movilidad en toda la zona, al tiempo que favorece la transitabilidad y la seguridad de

todos los usuarios del transporte. Estas mejoras responden a las metas y objetivos de la comunidad para el Centro Regional del Área de UTSA y son aplicables al futuro corredor de tránsito rápido que va desde la Carretera Lateral de I-10 hasta UTSA Boulevard, a través del Campus de UTSA, y a lo largo de La Cantera Parkway hasta la entrada del Centro Comercial The RIM. Los componentes clave del enfoque de VIA para hacer de un lugar algo propicio para el tránsito son las calles diseñadas para los peatones, mejorando la seguridad de todos los usuarios, y el apoyo a desarrollos compactos de uso mixto que proporcionen acceso a una variedad de servicios accesibles a pie.

Toda persona que sube o baja de un autobús u otro vehículo de tránsito es un peatón. El acceso seguro, cómodo y directo al tránsito para personas que caminen o vayan en bicicleta a una estación o parada de tránsito mejorará su experiencia como usuario de tránsito y aumentará el número de personas que elijan caminar, montar en bicicleta y tomar transporte público como su opción de viaje predilecta. Estas mejoras también contribuyen a la calidad general de los vecindarios y comunidades.

### ***Conceptos de Movilidad***

Las recomendaciones en este plan ayudarán a crear una red multimodal intuitiva con acceso a servicios; que conectará a los residentes, estudiantes y empleados del Área de UTSA con la Región Principal de San Antonio; y respalda los usos del suelo y centros de actividades planificados. Los conceptos generales a continuación sirven como principios rectores para las Recomendaciones de Movilidad detalladas en el Plan del Centro Regional del Área de UTSA.

#### *Calles Completas*

En septiembre de 2011, San Antonio adoptó una Política de Calles Completas (Ordenanza 2011-09-29-0795) que fomenta diseños de calle que consideren a todos los usuarios y contemplen a todas las edades y capacidades incluyendo niños, adultos mayores y personas con discapacidades. Este enfoque de diseño de calles “apoya los vecindarios orientados a peatones y ciclistas; promueve un estilo de vida saludable, deportivo y activo; mejora la vitalidad económica de corredores y distritos comerciales; y maximiza los beneficios de la inversión en infraestructura pública”. No todas las calles completas deben ser iguales; la función de la calle, el nivel de tráfico por medio, uso del suelo adyacente y densidad serán utilizados para ayudar a determinar el tipo de calle y las características de diseño. Se prevén calles completas para el Área de UTSA, proporcionando diseños viales seguros para vehículos, peatones y ciclistas por igual, a la vez que se administra la escorrentía de aguas pluviales en el lugar para proteger los arroyos y el acuífero de los contaminantes.

Los estudios de calles completas y su posterior implementación deberían tener en cuenta las mejores prácticas de las Directrices de Diseño de la National Association of City Transportation Officials (NACTO), y la Guía de Diseño de Calles de Tránsito de NACTO para las carreteras que incluyan VIA Primo o Servicio de Corredor de Tránsito Rápido. Las Mejoras de Calles Completas también deberían incluir iluminación, paisajismo nativo funcional e infraestructura ecológica cuando sea posible, y otras características de creación de lugares como elementos artísticos. Implementar estas políticas y proyectos garantizará que todas las personas, independientemente de sus ingresos o capacidades, puedan acceder a servicios de transporte de alta calidad, puedan vivir sin vehículos y tengan acceso a servicios, empleos y recreación.

Los siguientes son recursos que los lectores pueden usar para visualizar o comprender la variedad de herramientas disponibles para mejorar la seguridad y comodidad de peatones y ciclistas:

- [Plan de Acción Vision Zero](#)
- [Guía de Diseño Urbano de Calles](#)
- [Guía de Diseño Urbano de Rutas para Bicicletas](#)

- [Herramienta para Reducir el Factor de Accidentes](#)

### *Prioridad de Ruta en Bicicleta y Mejoras al Paisaje Urbano*

Crear un Centro Regional que fomente caminar y andar en bicicleta con opciones convenientes, seguras y cómodas requerirá una red integrada de rutas peatonales y para bicicletas junto a calles bien diseñadas en áreas de actividad clave y los corredores más transitados. Hoy en día, existen carencias en el sistema multimodal que sirve al Área UTSA, especialmente para quienes desean caminar o andar en bicicleta. Este Plan se centra en completar o mejorar las redes de aceras y bicicletas, así como en recomendar nuevas conexiones que ayuden a las personas a acceder de forma más segura y cómoda a los servicios y destinos existentes, así como a las áreas de uso mixto planificadas y a los corredores mejorados.

### *Cruces Peatonales Mejorados*

La seguridad es indispensable al planificar el desarrollo del Área de UTSA como centro regional multimodal accesible. El análisis de los accidentes peatonales previos, junto a los aportes de la comunidad ha identificado intersecciones y segmentos de calles con la mayor necesidad de cruces peatonales adicionales u otras mejoras de seguridad. Un mejor acceso al servicio VIA también es un factor clave que orienta estudios e inversiones de seguridad peatonal.

Dedicar más espacio de la vía a los ciclistas y peatones al añadir aceras ajardinadas y amortiguadas a lo largo de la vía puede mejorar el nivel de comodidad de los usuarios vulnerables. Añadir espacio dedicado a las aceras resulta en una reducción del 65-89% de accidentes con peatones que caminan junto a las carreteras, según la FHWA.<sup>1</sup> El diseño y los materiales de las instalaciones para bicicletas y peatones han avanzado considerablemente en la última década. Muchos de los pares de San Antonio han probado e informado de los resultados de las nuevas aplicaciones. Desde nuevas formas de separar los carriles para bicicletas con bolardos iluminados con LED, hasta paisajismo y jardineras, o camellones o carriles elevados, San Antonio tiene muchas opciones para implementar las estrategias de seguridad de una manera que cumpla con las metas del Plan del Centro Regional del Área de UTSA para mejorar la seguridad en el sistema de transporte y la transitabilidad.

Los recursos para aplicar las estrategias para peatones y ciclistas pueden obtenerse del Plan de Acción Vision Zero de la Ciudad de San Antonio, así como de recursos nacionales como la Guía de Diseño de Corredores de Tránsito de NACTO. Para recursos sobre enfoques probados de reducción de accidentes, ver:

- La [Herramienta para Reducir el Factor de Accidentes de la FHWA](#);
- Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras. *Contramedidas que Funcionan: una guía de contramedidas de seguridad vial para las oficinas estatales de seguridad vial*, Octava edición, 2015. Washington, D.C.: Departamento de Transporte de los EE. UU. 2015;
- Informe 500 de NCHRP Volumen 18: Una guía para reducir las Colisiones que Involucran Bicicletas;
- [Oficina de Información de Factores de Modificación de Accidentes](#);
- FHWA Proven Safety Countermeasures. Administración Federal de Carreteras, Oficina de Seguridad, Washington, DC, 2012;
- Handbook for Designing Roadways for the Aging Population. Administración Federal de Carreteras, Oficina de Seguridad, Washington, DC, 2014;
- [Guía de Planificación y Diseño para Carriles Separados para Bicicletas](#); y,
- La Guía de Diseño de Ciclismo Urbano de NACTO (parte de la iniciativa Cities for Cycling).

<sup>1</sup> Fuente: <https://safety.fhwa.dot.gov/provencountermeasures/walkways/>



### *Tránsito Frecuente, Confiable y Accesible*

Prestar un gran servicio de tránsito y un entorno peatonal permite a los usuarios elegir opciones de viaje diferentes a conducir por sí solos, lo que alivia una de las principales causas de la congestión. El apoyo a los medios de transporte alternativos proporciona a la comunidad opciones fáciles, fiables y libres de congestión para viajar hacia y desde el trabajo, la escuela y los destinos clave, contribuyendo a cumplir la declaración de metas de Conectividad y Movilidad del Área de UTSA:

- “Garantizar que el tráfico vehicular fluya sin problemas en la red de carreteras y el sistema de señalización de tráfico existentes”; y
- “Fomentar el transporte público como medio elegido por los residentes y empleados de la zona promoviendo el servicio de transporte, la frecuencia, seguridad, comodidad e infraestructura”.

Estas estrategias también alivian la congestión en los corredores de la comunidad; esto se hace más viable cuando las alternativas son convenientes, como mediante un mejor acceso al tránsito y a una infraestructura favorable a los peatones.

Los Corredores de Tránsito Rápido de VIA crearán opciones de transporte adicionales en el área con nuevas inversiones en un servicio de tránsito muy frecuente que traslade rápidamente a las personas a sus destinos. Este servicio de tránsito adicional proporcionará conexiones más directas entre el Área UTSA, el Centro Médico del Sur de Texas y Downtown. Hay estudios buscando determinar el enrutado y las fases exactas para esta construcción.

Las inversiones de calles completas y creación de lugares cercanos a corredores de tránsito y puntos de acceso son importantes para mejorar la capacidad de la gente para acceder al tránsito utilizando conexiones comunitarias seguras y placenteras. Además, las futuras inversiones de tránsito deberán sustentarse en políticas e infraestructura de apoyo al tránsito, como la reducción de los requisitos de estacionamiento y una red cohesiva de aceras, cruces peatonales y mejoras en las rampas de acceso que puedan proporcionar conexiones seguras a la línea de tránsito para quienes caminen, anden en bicicleta o se bajen en un vehículo.

### *Movilidad Conectada y Uso del Suelo*

A medida que las comunidades crecen y evolucionan, también lo hacen las necesidades del sistema de movilidad. La ubicación y el tipo de crecimiento de un área o un corredor ayudan a determinar la demanda sobre la red de transporte y la viabilidad de distintas alternativas de transporte. De la misma forma, el transporte ayuda a moldear el atractivo y tipo de desarrollo de un área. Alinear esta relación da forma al desarrollo y patrones de crecimiento futuros, así como sustenta directamente las metas y objetivos de la comunidad de mejorar la transitabilidad, un mayor acceso al tránsito, y mejores accesos a zonas económicas y otros destinos clave. Dicho alineamiento de uso del suelo y movilidad también ayudará a implementar el Plan Estratégico 2040 de VIA para Áreas de Estaciones, que apoya el uso del suelo favorable al tránsito alrededor de estaciones de tránsito.

A medida que más gente resida y trabaje en el Centro Regional del Área de UTSA según el plan de uso del suelo actualizado, deberá considerarse el impacto sobre las necesidades de movilidad de estas nuevas personas y de los residentes actuales. Se recomiendan usos del suelo que fomenten los desarrollos de uso mixto y mayor densidad en UTSA Boulevard, La Cantera Parkway, Vance Jackson Road, Hausman Road y Babcock Road. Con estos usos del suelo más intensos, las principales calles pueden anticiparse a una mayor cantidad de peatones, ciclistas, usuarios de tránsito, automóviles y camiones de carga de diversos tamaños. Se necesitarán estudios para determinar caminos en común y volúmenes de peatones, ciclistas, vehículos, tránsito y transporte de cargas para asegurar que el área tenga una infraestructura suficiente y priorice cuidadosamente los medios para ayudar a que más gente llegue de forma segura a sus destinos.

### *Oportunidades de Entrada*

Las entradas presentan el orgullo en el área local y reciben a residentes y visitantes con arte y elementos arquitectónicos que reflejan la historia y la cultura del área. Para consolidar la fuerte identidad comunitaria ya asociada con el Campus de UTSA y los destinos regionales como La Cantera y The RIM, varios lugares dentro de esta subárea ofrecen oportunidades para entradas únicas. En la parte norte del área del plan, una entrada en la I-10 y en La Cantera Parkway podría recibir a los visitantes y residentes y proporcionar cohesión entre los cuadrantes del Centro Regional, ya que está dividido por dos grandes autopistas. Además, una entrada en la I-10 y UTSA Boulevard ayudaría a realzar la identidad del área.

## Servicios e Infraestructura

[Ver Figura 7 – Mapa del Marco de Servicios e Infraestructura]

### **Introducción**

Como una de las áreas de más rápido crecimiento en la ciudad, el Centro Regional del Área de UTSA ha atraído importantes inversiones en los últimos años. A lo largo del proceso de planificación, la comunidad expresó un fuerte deseo de asegurarse de que el nuevo desarrollo contribuya y esté bien conectado con los servicios del área como esparcimiento, espacios abiertos, empleo y comercios. La Ciudad ha apoyado el desarrollo existente y el nuevo desarrollo en el área con calles y espacios abiertos mejorados recientemente. Incluso con estas inversiones recientes, los miembros de la comunidad destacaron la necesidad de aumentar aún más el acceso a alimentos sanos, así como a la recreación activa y pasiva.

Las mejoras de movilidad ayudarán a fomentar la conectividad entre los cuadrantes desarticulados del Área de UTSA, a la vez que ofrecerán tremendas oportunidades para la creación de lugares. Tener caminos bien definidos, aceras anchas, un robusto dosel arbóreo, infraestructura ecológica, mejor iluminación, arte público, señalización de caminos y marcas ayudará a cultivar un mayor sentido del lugar y a fomentar una experiencia de usuario cohesiva. Se ha recomendado la adición de instalaciones de arte público como método para ayudar a definir los puntos de acceso a los senderos, destacar las rutas no motorizadas y señalar la entrada a un vecindario, distrito o campus.

El Área de UTSA es única en su variada y a veces pronunciada topografía. Las vías de drenaje natural, las pendientes pronunciadas y las zonas de vegetación densa caracterizan la región. El resultado ha sido una serie de desarrollos concentrados que aprovechan los terrenos altos, las secciones más planas de las parcelas y las áreas con menos vegetación nativa. Es probable que se produzcan inversiones concentradas adicionales siguiendo pautas similares y aprovechando los principales corredores. Se identificaron características de control mejorado de aguas pluviales, técnicas de desarrollo de bajo impacto (LID) y desarrollos agrupados que utilizan los desagües existentes para filtrar los contaminantes de la escorrentía de aguas pluviales y proteger y preservar los espacios verdes, arroyos y ríos como criterios apropiados para integrar mejor los desarrollos futuros en los servicios naturales de la zona.

### **Recomendaciones de Servicios e Infraestructura #1:**

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #1: Aumentar la cantidad y conectividad de la infraestructura ecológica natural y construida de manera que aumenten las oportunidades recreativas activas y pasivas.***

Los interesados del Área de UTSA han expresado un fuerte deseo de proteger, mejorar y aumentar el sistema de vías verdes, senderos y vías de drenaje natural. A medida que se produzcan nuevos desarrollos, estos sistemas naturales deberían aumentarse aún más con técnicas de desarrollo de bajo impacto e infraestructura ecológica integrada en parques, espacios abiertos y carreteras. Las necesidades de esparcimiento activo pueden satisfacerse en gran medida con senderos y caminos multiuso que conecten las oportunidades recreativas más pasivas con zonas naturales, lugares para sentarse y reunirse, zonas de picnic y lugares de contemplación/observación.

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #2: Mejorar la identidad y señalización con puertas de entrada, arte público, señalización y tratamientos excepcionales de diseño paisajístico y arquitectónico.***

La combinación de grandes infraestructuras de carreteras, grandes canteras activas, topografía variada y calles curvilíneas hacen del Área de UTSA una zona algo difícil de navegar. Además, no hay un sentido cohesivo de lugar en todo el Centro Regional. Los interesados que participaron en el proceso de planificación destacaron muchas oportunidades para fortalecer la identidad de la zona mediante la introducción de arte público adicional, elementos de entradas y señalización a fin de hacer frente a las barreras creadas por la infraestructura principal e integrar mejor el área

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #3: Mejorar las oportunidades para cultivar, comprar y compartir alimentos saludables.***

Las partes interesadas del Área UTSA expresaron fuertes deseos de una mayor variedad de opciones de alimentos saludables. Estas podrían incluir huertos y jardines comunitarios, mercados de agricultores, puestos de comida al lado de la carretera, cooperativas de alimentos, pequeñas tiendas vecinales y tiendas de comestibles más tradicionales de servicio completo. Otro concepto por buscar y promover es la agricultura sustentada por la comunidad (CSA), en la que los consumidores reciben alimentos frescos directamente de las granjas y ranchos a través de un servicio de suscripción.

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #4: Promover áreas de empleo y residenciales más activas y diversas con nuevos espacios de encuentro de la comunidad.***

A excepción del actual Campus de UTSA, la mitad sur del Centro Regional del Área de UTSA carece actualmente de espacios de encuentro comunes para albergar eventos y programas de la comunidad. Los interesados promovieron la idea de añadir al menos un espacio de reunión comunitaria al desarrollo existente en los cuadrantes suroeste y sureste del área del plan. Estos espacios de encuentro social deben apoyar el desarrollo existente y nuevo, e incluir parques, plazas y otros espacios al aire libre flexibles que puedan albergar reuniones y eventos comunitarios formales e informales.

## ***Componentes de Servicios e Infraestructura***

### ***Parques, Senderos y Espacio Abierto***

Si bien el Área de UTSA cuenta con varios parques y vías verdes naturales existentes, muchos de los parques y espacios abiertos más grandes se encuentran en el borde o fuera del área del plan, lo que hace que estos servicios sean de difícil acceso para muchos residentes.

Los lugares prioritarios específicos para los parques y espacios abiertos adicionales y mejorados son:

- Cuadrante Noroeste
  - Dosel arbóreo mejorado y desarrollo de bajo impacto en La Cantera Parkway
  - Mejores conexiones peatonales con los cercanos Medallion Park y Crownridge Canyon Park
- Cuadrante Noreste
  - Mejora de la conectividad peatonal y ciclista con Eisenhower Park
  - Consideración de futuros parques y espacios abiertos cuando se cierren las canteras
- Cuadrante Sureste
  - Dosel arbóreo mejorado a lo largo de Vance Jackson Road
  - Nuevo espacio de encuentro comunitario para servir a los residentes y empleados existentes
- Cuadrante Suroeste

- Desarrollo de bajo impacto y mejoras de las vías verdes a lo largo de Leon Creek y su conexión con él
- Nueva conexión de senderos y/o caminos multiusos a lo largo de Babcock Road/Maverick Creek
- Nuevo espacio de encuentro comunitario al sureste del Campus de UTSA

### *Arte y Servicios Culturales*

Las principales oportunidades identificadas para las artes los servicios culturales dentro del Área de UTSA están en las principales entradas al Centro Regional y a lo largo de la I-10 y la Carretera 1604. La comunidad expresó su deseo de más arte público, desde esculturas hasta monumentos de entrada y arquitectura icónica. Las partes interesadas del Área de UTSA quieren aprovechar las inversiones en arte público y combinarlas con mejoras en iluminación, paisajismo e infraestructura para mejorar la estética, seguridad y confort de una manera cohesiva e integrada.

### *Instalaciones Comunitarias*

La comunidad expresó un gran interés en nuevas opciones de alimentación sana, espacios de reunión al aire libre y mejores conexiones con el campus de UTSA, que se destacó como el rasgo definitorio de carácter más importante del Centro Regional, aparte de la topografía y el drenaje naturales que se extienden por todo el lugar. La mayoría de estas oportunidades fueron señaladas en la mitad sur del área del plan para servir a los residentes existentes, pero será importante que los nuevos desarrollos en las porciones norteñas del área de UTSA incluyan servicios comunitarios similares para mantener el ritmo de las crecientes demandas del nuevo crecimiento.

### *Infraestructura Ecológica y Desarrollo de Bajo Impacto*

A medida que el Área de UTSA albergue a más personas y edificios, aumentará la importancia de los parques, espacios abiertos y senderos. Además de proteger las valiosas áreas naturales que existen hoy en día, las calles, los estacionamientos, las aceras y los caminos representan una oportunidad para utilizar el espacio para algo más que transporte y recreación. Son lugares que pueden albergar árboles, áreas verdes funcionales para absorber el agua de lluvia, e infraestructura de aguas pluviales que incluyen plantas nativas y potencialmente arte. La infraestructura ecológica y el desarrollo de bajo impacto deben incorporarse al paisaje del Área de UTSA a múltiples escalas, incluyendo el desarrollo de sitios individuales, en múltiples segmentos de calles como parte de las reconstrucciones de calles, o a través de inversiones coordinadas en todo un nuevo desarrollo. Los siguientes son algunos ejemplos de infraestructura ecológica y herramientas de diseño de bajo impacto que pueden utilizarse en el Área de UTSA. La Guía de Aguas Pluviales de Calles Urbanas de la National Association of City Transportation Officials (NACTO) proporciona orientación y ejemplos de infraestructura ecológica incorporada a calles como:

- Diseños alternativos de calles
- Árboles de calle
- Biocunetas y cunetas vegetales
- Jardines de Biorretención
- Prolongaciones de banquetas de biorretención y jardineras para aceras.
- Pavimento permeable
- Células de biorretención
- Canales de drenaje de calidad del agua
- Zonas de infiltración con césped
- Vías de flujo de escorrentía interrumpidas
- Árboles de acera y jardineras

## Proyectos Catalizadores

[Ver Figura 8 – Mapa de Proyectos Catalizadores]

### *Esquina Suroeste del Campus de UTSA cerca de UTSA Boulevard y Babcock Road*

La University of Texas at San Antonio (UTSA) está en el proceso de actualizar su Plan Maestro para su campus principal. Esto, en combinación con otras inversiones públicas y privadas cercanas, presenta una oportunidad para imaginar un perímetro del campus que sirva a los estudiantes, la facultad y el personal, así como a la población general del Centro Regional del Área de UTSA. El desarrollo en esta área debería aprovechar los corredores de vías verdes y la topografía naturales, construir sobre el patrón de desarrollo histórico del campus, y proporcionar una serie de servicios públicos y privados.

### *Esquina Sureste de La Cantera*

La intersección de la I-10 y la Carretera 1604 presenta tanto retos como oportunidades. Al explorar las posibilidades para la porción noroeste de esta intersección de autopistas, los interesados imaginaron un nuevo desarrollo para la esquina sureste de La Cantera que respete el paisaje natural y la llanura aluvial, que aproveche las oportunidades de altura y vistas, que se vincule al desarrollo existente al oeste y que cree nuevas conexiones al norte y al este. Es importante señalar que el ejercicio para concebir esta área tenía por objeto determinar una posible solución, pero de ninguna manera impide que se produzcan allí otros tipos y estilos de desarrollo. De hecho, la mayor novedad para los interesados fue la oportunidad de articular aspectos importantes del posible desarrollo de toda el área del Centro Regional.

### **Introducción**

Los sitios catalizadores fueron seleccionados para un trabajo de diseño conceptual más detallado y la priorización de sus potenciales inversiones. El plazo previsto para la implementación de proyectos catalizadores en estas áreas sería normalmente de tres a diez años. El Equipo de Planificación identificó y analizó las áreas donde la inversión es deseada, factible y donde hay una mayor probabilidad de retorno de la inversión pública. Los sitios también fueron seleccionados por su aplicabilidad a otras áreas del Centro Regional y la facilidad para transferir enfoques de desarrollo y la intención de diseño a otros sitios prioritarios.

La selección de los emplazamientos de proyectos catalizadores se basó, en parte, en un análisis de los terrenos disponibles para nuevos proyectos de desarrollo y reurbanización, así como en una evaluación de lugares con presión de desarrollo cercana. Además, el Equipo de Planificación del Centro Regional del Área de UTSA eligió centrarse en áreas con propietarios que posean un historial probado de implementación exitosa de desarrollo de calidad que proporcione beneficios públicos y privados.

Los dos sitios seleccionados son muy diferentes tanto en su contexto existente como en su visión a futuro. La esquina suroeste del Campus de UTSA tiene el potencial para desarrollarse de muchas maneras. Si bien el terreno debe utilizarse para satisfacer lo mejor posible las necesidades de la Universidad y sus estudiantes, el programa de desarrollo conceptual permitió a las partes interesadas (incluyendo a los representantes de UTSA) considerar y articular los objetivos clave y la intención de diseño que pueden aplicarse independientemente del programa de desarrollo real del sitio.

La esquina sureste de La Cantera presentó una oportunidad única para considerar una gran parte de propiedad no desarrollada, designada como Uso Mixto Regional en el proceso de planificación. Con la intención de incluir un desarrollo de mayor intensidad y con una mezcla diversa de usos, los interesados que participaron en el proceso de diseño conceptual utilizaron el ejercicio para explorar cómo el

desarrollo favorable a las metas de Uso Mixto Regional puede funcionar dentro de las limitaciones de las dramáticas restricciones topográficas e hidrológicas del área.

## ***Recomendaciones para Proyectos Catalizadores***

### ***Recomendación para Proyectos Catalizadores #1: Apoyar el establecimiento de un desarrollo de uso mixto residencial/minorista/servicio y un sendero de vía verde multiuso en la esquina suroeste del Campus de UTSA.***

Para satisfacer la creciente demanda de viviendas para estudiantes en el campus de UTSA y sus alrededores, desarrollar un proyecto residencial de uso mixto que proporcione algún espacio comercial en planta baja destinado al campus y a los vecindarios circundantes. Las características naturales deben preservarse y mejorarse con un espacio de aprendizaje al aire libre, caminos multiuso y conexiones de espacio abierto a las porciones desarrolladas existentes del campus. El desarrollo debe responder a su ubicación, e incorporar arte, señalización y arquitectura para celebrar la entrada al campus.

### ***Recomendación para Proyectos Catalizadores #2: Apoyar el desarrollo intensivo de uso mixto con una conectividad mejorada del transporte, la recreación y el sistema natural al área circundante en la esquina sureste de La Cantera.***

La intersección de la I-10 y la Carretera 1604 puede apoyar un desarrollo intensivo de uso mixto si se aborda de manera que se respete la topografía natural del área y los patrones de drenaje e inundación resultantes. El reciente desarrollo al oeste del sitio puede proporcionar fuertes indicios de desarrollo de oficinas y residencial con una relación más urbana con la calle y los usos cercanos. Los interesados consideraron que, a medida que el desarrollo se aproxima al intercambio de autopistas, la altura de los edificios más altos es adecuada, pero que sería necesario respetar las zonas naturales y preservar los corredores de vistas.

## ***Sitio Catalizador #1 – Esquina Suroeste del Campus de UTSA cerca de UTSA Boulevard y Babcock Road***

### *Descripción*

La esquina suroeste del Campus de UTSA está hoy en día en gran parte sin desarrollar, a excepción de viviendas para estudiantes más antiguas en la parte este del sitio. Maverick Creek atraviesa el límite oeste del sitio por Babcock Road, donde la propiedad tiene mucha vegetación y contiene una caída significativa en su altura. Un eje diagonal que remite a los paseos de los planos originales del campus de UTSA cruza el límite norte del sitio.

La intersección de UTSA Boulevard y Babcock Road es cada vez más importante para la red de transporte de esta área, ya que se producen más desarrollos en las cercanías. Las mejoras a lo largo de UTSA Boulevard proporcionan un límite sur atractivo para el sitio.

### *Visión*

La visión para el desarrollo de la esquina suroeste del Campus de UTSA combina elementos de una [calle principal](#), un [vecindario ecológico](#) y un [desarrollo orientado a los senderos](#). El Paseo Principal en el interior del campus podría extenderse a través del extremo norte del sitio, para honrar y aprovechar las fuertes conexiones tanto con el campus existente al noreste como con el nuevo sendero de vía verde mejorado al suroeste. Un jardín de mariposas mejorado y un espacio de clases al aire libre cerca del Jardín de Polinizadores de UTSA pueden puntualizar esta importante conexión. Debería crearse una entrada que incluya señalización y/o arte público en la intersección de Babcock Road y UTSA Boulevard.

Maverick Creek y la vía de drenaje del lado este de Babcock Road deberían utilizarse para crear un camino multiuso seguro y atractivo para peatones y ciclistas en la zona, al tiempo que se controla la escorrentía de las aguas pluviales y se protegen los arroyos y el acuífero.

El desarrollo de uso mixto de intensidad baja a media debería:

- Incluir viviendas multifamiliares (probablemente viviendas para estudiantes de posgrado o profesores temporales) que conecten con la calle y tengan suficiente conectividad interna;
- Alinear el punto de acceso principal con el acceso y la urbanización existentes en el lado sur de UTSA Boulevard;
- Incorporar espacio comercial en la planta baja para bienes, servicios, restaurantes y entretenimiento para estudiantes y el vecindario;
- Colocar pequeños estacionamientos de superficie y estacionamientos estructurados en todo el desarrollo para evitar un pequeño número de estacionamientos de superficie muy grandes;
- Incluir arquitectura que ayude a señalar la entrada principal y cree una experiencia de entrada al desarrollo y al campus general; y
- Integrar desarrollo de uso mixto que complemente el desarrollo a lo largo del corredor y se alinee con los planes de UTSA.

[Vea fotografía de las condiciones existentes e ilustraciones conceptuales en conjunto: **Figuras 9 y 10**]

## ***Sitio Catalizador #2 – Esquina Sureste de La Cantera***

### *Descripción*

La intersección de la I-10 y la Carretera 1604 es una parte importante de la infraestructura de transporte para el Centro Regional del Área de UTSA, la Ciudad y la región general. En parte debido a la dramática topografía que comienza en esta área, y en parte por las limitaciones creadas por la proximidad de autopistas y canteras, la esquina sureste de La Cantera permanece sin desarrollar.

Hay poca conectividad con el sitio desde el sur y el oeste debido a la alineación de las autopistas y a las limitaciones naturales. Hay una gran llanura aluvial que cubre la parte sureste del sitio examinado y una visión para una mejor conectividad de senderos a través del área que fue articulada anteriormente en el proceso de planificación.

### *Visión*

Se pretende que la esquina sureste de La Cantera incluya un desarrollo de uso mixto de alta intensidad que sirva a un público local y regional. El área se concibe como un vibrante nodo de uso mixto donde la gente pueda vivir, trabajar y disfrutar. La topografía natural, la vegetación y el drenaje se conservan en gran medida y el desarrollo se centra en una parte relativamente pequeña de la zona noroeste del área.

Los edificios tendrán una altura de al menos ocho a doce pisos e incluirán espacio para usos residenciales y/o de oficinas en los pisos superiores, con espacios comerciales y estacionamiento estructurado en los pisos inferiores. Se debe considerar cuidadosamente la posibilidad de proporcionar fachadas activas y atractivas de frente a nuevas vías de comunicación y a los espacios verdes existentes. Se prevé que los tejados incluyan espacios recreativos al aire libre y de encuentro social, así como un techo ecológico, solar y otras características sostenibles.

Independientemente del eventual programa de desarrollo del sitio, el desarrollo general debería considerar lo siguiente durante la planificación y el diseño.



- Conectar y ampliar la red de carreteras existentes inmediatamente adyacentes y cercanas al sitio;
- Tomar consideración de las viviendas multifamiliares existentes adyacentes al sitio del proyecto catalizador respecto a la forma general y la manera en que el desarrollo interactúa con las calles;
- Amortiguar el frente de la Carretera 1604 con usos activos en la planta baja, paisajismo y/o estacionamiento;
- Equilibrar el desarrollo denso con menor impacto, respetar y preservar los espacios verdes adyacentes y las áreas de inundación necesarias;
- Crear mejores conexiones este-oeste que conecten con las calles y autopistas existentes;
- Maximizar las vistas para los inquilinos sin bloquear las vistas para otros enteramente, explorando una variedad de estrategias que pueden incluir torres de punta o de aguja;
- Integrar podios dentro de los nuevos desarrollos con techos ecológicos y otras instalaciones;
- Diseñar líneas de vegetación que conecten a los espacios abiertos existentes y lleguen hasta y a través del desarrollo;
- Integrar las conexiones de senderos y caminos a través del espacio abierto existente, así como hacia y a través del sitio de desarrollo; y
- Utilizar la infraestructura de aguas pluviales para controlar la escorrentía a fin de proteger los arroyos y el acuífero.

[Vea fotografía de las condiciones existentes e ilustraciones conceptuales en conjunto: **Figuras 11 y 12**]

## Vivienda

### *Panorama de Vivienda*

[Ver **Figura 13 - Panorama de Vivienda**, y **Figura 14 - Hogares con Sobrecarga de Costos de alquiler según Ingresos**]

El crecimiento de los hogares del Centro Regional del Área de UTSA ha sido rápido en los últimos años, creciendo en un 5.7% por año desde 2000 a 2010, y en un 3.1% por año desde 2010 a 2016. Las características de los hogares del Área de UTSA varían considerablemente de la región en general; gran parte de esto se debe a la gran población estudiantil y educativa. Gran parte de la población (31%) tiene edad estudiantil y hay una concentración mayor que la media de jóvenes adultos. El tamaño medio de los hogares del área es de 2.29, inferior a la media de la ciudad, de 2.73. Cincuenta y seis por ciento de los hogares no son familiares, en comparación con sólo el 35% en la ciudad y el 31% en el Área Estadística Metropolitana (MSA) de San Antonio - New Braunfels. La población del Área de UTSA es mucho más joven que la de la región en general; la edad media en el área es de 24.7 años, en comparación con 33.7 en la ciudad. A pesar del elevado número de estudiantes que suelen tener ingresos más bajos, los ingresos de los residentes del Área de UTSA son más altos que los de la ciudad en general, y similares a los del MSA.

La composición del parque habitacional del Área de UTSA es significativamente diferente al de la región en general. Sólo el 40% de las unidades son casas unifamiliares no adosadas, comparado con el 64% de la ciudad. También hay grandes diferencias en la titularidad de la vivienda entre el Centro Regional y la ciudad. El sesenta y tres por ciento de las unidades de vivienda en el Área UTSA están ocupadas por inquilinos, comparado con el 47% en la ciudad.

El valor promedio de las viviendas en el Área UTSA es mayor que el promedio del condado. El valor promedio analizado de una vivienda unifamiliar está \$247,000, un 152% del valor promedio del condado de \$163,000. El precio promedio de venta de las casas en el Centro Regional en 2016 y 2017 fue de \$228,048, un poco más alto que el promedio del condado de \$221,274. La misma diferencia existe para las viviendas de alquiler. El alquiler promedio en el Área UTSA es de \$1,200 por mes, o \$1.28 por pie cuadrado, mucho más alto que el promedio del condado de \$921 por mes (\$1.11 por pie cuadrado). La diferencia es menos significativa para nuevos desarrollos de alquiler. Los nuevos proyectos (construidos en 2010 o más tarde) en el Área de UTSA tienen un alquiler promedio de \$1,388 por mes (\$1.42 por pie cuadrado), comparado con el promedio del condado de \$1,226 por mes (\$1.38 por pie cuadrado).

El veintiún por ciento de los propietarios en el Centro Regional de UTSA tienen sobrecarga de costos (pagan más del 30% de sus ingresos en vivienda), lo que es inferior al promedio del condado de 23%. La mitad de los inquilinos tienen sobrecarga de costos, lo que es más alto que el promedio del condado del 45%. Los hogares con ingresos más bajos (menos de \$35,000) tienen más probabilidades de tener sobrecarga de costos en el Centro Regional del Área de UTSA. Sin embargo, dada la gran población estudiantil, la tasa de sobrecarga de costos puede estar exagerando el impacto en los actuales hogares de inquilinos, ya que los ingresos de muchos hogares de estudiantes se complementan con préstamos y/o apoyo de los padres. El costo de la vivienda en el Área de UTSA es más alto que en otras áreas de la Ciudad, lo que probablemente ha limitado la capacidad de los trabajadores en los sectores de servicios para vivir cerca de sus trabajos en el área. Estos trabajadores predominantemente se desplazan hacia el área para trabajar. Si bien la accesibilidad a la vivienda puede no ser un problema importante para los actuales propietarios de viviendas en el Área de UTSA, probablemente sea una barrera para los posibles inquilinos y compradores dentro de la fuerza laboral local.

Las cuestiones y estrategias sobre vivienda fueron temas destacados de la contribución de la comunidad y los interesados durante todo el proceso de planificación. Los Resúmenes de la Reunión Comunitaria y de la Reunión del Equipo de Planificación están disponibles en la biblioteca de documentos de la web del Plan del Centro Regional del Área de UTSA.

## ***Desafíos de Vivienda en el Centro Regional del Área de UTSA***

El Área de UTSA crece rápidamente y está atrayendo una variedad de desarrollos de vivienda. Sin embargo, la mayoría son viviendas unifamiliares o grandes proyectos de apartamentos multifamiliares, dejando de lado opciones que podrían resultar atractivas o accesibles para una gama más amplia de hogares. Incluso teniendo en cuenta las limitaciones topográficas y de las llanuras aluviales, se estima que hay una capacidad de aproximadamente 3,800 acres para el desarrollo residencial en parcelas de oportunidad en el Centro Regional del Área de UTSA. Las previsiones de crecimiento para el área oscilan entre 16,000 y 35,000 nuevas unidades para 2040 que pueden ser fácilmente ubicadas dentro del Centro Regional.

Mientras la demanda continúe creciendo, hay una necesidad de crear opciones de vivienda accesibles junto con el desarrollo a precios de mercado, a fin de proveer vivienda a la fuerza laboral del área, en particular a los trabajadores de servicios y comercios. Hay tres grandes desafíos en el Centro Regional del Área de UTSA relacionados con la vivienda:

- 1. Integrar la vivienda con las áreas comerciales y de empleo:** Las tendencias nacionales de mercado impulsan más desarrollos de oficinas a áreas con una mezcla de usos. El área de UTSA tiene la oportunidad de integrar mejor la vivienda con los usos de empleo.
- 2. Diversificar las opciones de vivienda:** Las opciones de vivienda en el Área UTSA son predominantemente casas unifamiliares y complejos de apartamentos de mediana altura. Hay una variedad de tipos de vivienda como dúplex, apartamentos con patio, casas tipo townhomes y condominios, que son compatibles, aumentarían las opciones disponibles y mejorarían la transitabilidad.
- 3. Integrar las viviendas estudiantiles en los vecindarios circundantes y las áreas de uso mixto:** Hay una cantidad significativa de viviendas para estudiantes en el área, pero están predominantemente aisladas de los vecindarios y de otros usos. El patrón de uso del suelo que separa los proyectos de viviendas estudiantiles de las áreas minoristas y del propio campus aumenta la demanda de tráfico y concentra los problemas relacionados con las viviendas estudiantiles.

## ***Recomendaciones de Vivienda***

Las recomendaciones de vivienda fueron desarrolladas en base a la visión y metas del Área de UTSA y para abordar los desafíos de vivienda identificados durante el proceso de planificación. Pueden encontrarse estrategias específicas para implementar estas recomendaciones en la sección de Implementación del plan.

### ***Recomendación de Vivienda #1: Aumentar la diversidad de opciones de vivienda dentro del Centro Regional del Área de UTSA para apoyar a una población más diversa.***

El patrón de desarrollo residencial en el Centro Regional del Área de UTSA ha sido principalmente de casas unifamiliares de baja densidad en subdivisiones apartadas o complejos de apartamentos multifamiliares de mediana altura. El desarrollo de vivienda ha estado mayormente separado y aislado de los nodos comerciales y de empleo. Los desarrollos de vivienda recientes cercanos a los principales centros comerciales han introducido más viviendas en contextos de uso mixto, aunque típicamente en el nivel superior de los precios de mercado.

El Área de UTSA necesita una mayor variedad de opciones de vivienda para permitir una mayor diversidad de residentes, y que más personas vivan y trabajen en el Centro Regional. Hay una falta de opciones de vivienda de densidad media como casas unifamiliares adosadas, dúplex y casas tipo townhome. También hay una falta de diversidad entre las opciones multifamiliares, que deberían incluir tanto desarrollos más pequeños de apartamentos con patio como proyectos más altos y de mayor densidad cercanos e integrados a las áreas comerciales y de empleo. Una mayor diversidad de viviendas permitirá que más residentes de diversas edades, situación familiar y rango de ingresos vivan en el área, así como brindará oportunidades de vivienda más accesibles a los posibles residentes que no son estudiantes.

***Recomendación de Vivienda #2: Integrar las viviendas estudiantiles en la comunidad circundante para apoyar las zonas comerciales y mitigar los efectos de la población estudiantil disminuyendo la dependencia respecto de los vehículos para acceder a las zonas universitarias y comerciales.***

El Centro Regional de Área de UTSA tiene una alta concentración de viviendas para estudiantes debido al núcleo del Campus de UTSA. Las viviendas para estudiantes están generalmente ubicadas cerca del campus, principalmente al sur y al oeste. Estos apartamentos son generalmente grandes complejos de mediana altura en las carreteras arteriales, con poca conectividad con el campus o las áreas comerciales circundantes. Aunque algunos complejos ofrecen servicios de traslado, muchos estudiantes conducen hasta el campus a pesar de la proximidad. Una mejor integración de las viviendas para estudiantes con el campus y el aumento de las opciones de acceso multimodal ayudarían a fomentar el uso de medios alternativos, lo que puede ayudar a reducir la congestión general del tráfico en el área y las necesidades de estacionamiento del campus. La integración de las viviendas para estudiantes a las zonas comerciales también tiene el beneficio añadido de ayudar a añadir dinamismo a esas áreas.

## Desarrollo Económico

### *Introducción*

El Centro Regional del Área de UTSA tiene una base de empleo mixta con varias empresas e instituciones grandes, y uno de los mayores tamaños promedio de firmas (empresas) de los centros regionales de la Ciudad. El área es un importante núcleo comercial con dos grandes centros comerciales regionales, el Centro Comercial The RIM y The Shops en La Cantera. El área es un importante centro de entretenimiento y hotelero encabezado por Six Flags Fiesta Texas. El Área de UTSA también alberga las principales sedes corporativas, incluyendo la Security Services Federal Credit Union, NuStar Energy, y la Valero Energy Corporation, que es una empresa de la lista Fortune 500 y la mayor refinería de petróleo independiente del mundo. Por último, el nombre del área y su principal ancla es la University of Texas at San Antonio (UTSA).

- El Centro Regional del Área de UTSA tenía alrededor de 39,400 empleos en 2016.
- Las industrias más grandes son la manufactura, el comercio minorista, la hostelería y gastronomía, y la educación.

El Centro Regional del Área de UTSA tiene muchos activos económicos. Como uno de los principales destinos minoristas y de entretenimiento, el Área de UTSA atrae a visitantes de la región y la nación. Las sedes corporativas ubicadas en la zona son un gran atractivo para las empresas y los posibles residentes. Como resultado de las empresas existentes y de los principales destinos minoristas/de entretenimiento, se han desarrollado ampliamente nuevos espacios de oficinas en el área, y la misma cuenta con una gran cantidad de terrenos para su desarrollo a fin de sostener el futuro crecimiento económico. El alto nivel educativo de los residentes y la presencia del campus de UTSA son atractivos para las empresas que buscan ubicarse en un entorno de fuerza laboral de talento.

El Área de UTSA tiene algunas debilidades económicas que debemos abordar. El área depende en gran medida de los grandes empleadores y carece de una variedad de tamaños y tipos de empleadores. El Área de UTSA está dividida por la Carretera 1604 y la autopista I-10. El resultado son cuatro cuadrantes diferentes, con carreteras principales que impiden las conexiones entre los diversos nodos de empleo. La universidad y los principales usuarios de oficinas se encuentran principalmente en campus aislados y hay poca conexión entre los empleadores, u oportunidades de interacción entre los trabajadores, residentes y estudiantes. Por último, el Área de UTSA carece de organizaciones que coordinen las actividades empresariales y las interacciones entre los trabajadores. La Cámara del Lado Norte y la UTSA actúan como facilitadores, pero no se centran únicamente en el área o en la comunidad económica en general.

### *Desafíos Económicos a Enfrentar*

El Centro Regional del Área de UTSA aún se está desarrollando y tiene la oportunidad de cambiar rápidamente para abordar las necesidades y oportunidades incipientes. Además, hay una fuerte demanda del mercado y un crecimiento de los usos de empleo. Como resultado, hay algunos desafíos importantes para el área. Los dos principales desafíos de desarrollo económico en el Centro Regional de Área de UTSA son:

- **Diversificar los Tipos y Tamaños de Empleadores:** El área carece de empresas pequeñas y medianas, ya que la base de empleo del área está dominada por grandes empleadores y cadenas nacionales de minoristas. Es necesario enfocarse para ayudar a apoyar la creación y atracción de empresas más pequeñas para seguir estimulando la actividad económica en el área.
- **Nodos de Uso Mixto:** Los usos de empleo en el Centro Regional están en su mayoría aislados y separados unos de otros, y sólo hay unas pocas áreas donde existe una mezcla de trabajadores y residentes. Los cuatro cuadrantes del Centro Regional deberían tener cada uno un punto focal de uso mixto que sustente un patrón de uso del suelo más diverso e interconectado y que ofrezca destinos a pie y en bicicleta a residentes y empleados.

### ***Industrias Objetivo/Oportunidad***

En base al análisis de las condiciones existentes y la evaluación de las fortalezas y debilidades, se identificaron industrias objetivo y oportunidades económicas para el Área de UTSA. Las industrias objetivo y las oportunidades económicas están destinadas a ayudar organizar la geografía económica de la Ciudad y proporcionar orientación sobre el papel que el Área de UTSA podría desempeñar en los esfuerzos generales de la Ciudad. También orientan a la Ciudad y a sus socios económicos sobre qué áreas son las más adecuadas para ciertas oportunidades cuando se presenten. Las industrias objetivo y las oportunidades económicas para el Centro Regional del Área de UTSA son:

- **UTSA como ancla:** El campus de UTSA es un importante activo económico y tiene el potencial de generar actividad económica e inversiones adicionales. La presencia de la universidad debe crecer dentro del Centro Regional, y se necesita una mayor conectividad entre las áreas empresariales privadas y la universidad para aprovechar mejor las actividades de investigación en el campus y para conectar a los estudiantes con las oportunidades de trabajo.
- **Destino de venta Minorista y de Entretenimiento:** El Centro Regional del Área de UTSA es un destacado destino de compras y entretenimiento. La masa crítica y el atractivo del área pueden ayudar a impulsar la atracción adicional de usos de venta minorista, entretenimiento y hotelería, y continuar aumentando las visitas y actividades en el área.
- **Vida, Trabajo, Ocio:** El Centro Regional incluye una cantidad significativa de terrenos sin desarrollar, además de sitios como la Cantera Beckmann que probablemente serán reurbanizados en las próximas décadas. Esta capacidad de desarrollo conlleva el potencial de crear áreas de enfoque vibrantes y conectadas, más propicias para un ambiente de vida, trabajo y juego.

### ***Innovación***

La innovación es uno de los principales temas de los documentos de orientación de políticas para la ciudad de San Antonio, incluyendo SA Tomorrow y Forefront SA. La economía de la innovación es la conexión entre el conocimiento, la tecnología, el emprendedurismo y la innovación como medio para estimular el crecimiento económico. La meta es impulsar una mayor productividad e innovación. Para eso, se necesitan inversiones e intervenciones de políticas para crear asociaciones entre el sector público y privado para fomentar una mayor innovación.

Para entender las fortalezas y debilidades económicas del Centro Regional del Área de UTSA en términos de propiciar un entorno que apoye la innovación, se realizó una auditoría de innovación para inventariar y medir los atributos que contribuyen a esta cultura. El Centro Regional del Área de UTSA tiene un anclaje importante con la universidad y su diverso conjunto de actividades de investigación. El área también tiene una alta concentración de residentes con estudios, además de la población estudiantil, lo

que resulta atractivo para empresas nuevas y en expansión. La auditoría de innovación determinó que el entorno construido en el Área de UTSA puede apoyar mejor la innovación derivada de UTSA ayudando a desdibujar las divisiones entre el campus y las empresas privadas, tanto física como socialmente. Las oportunidades de integración de las actividades de investigación del campus en áreas donde se ubiquen empresas privadas pueden ayudar a llamar la atención sobre estos esfuerzos y atraer inversiones. Asimismo, una mayor conexión social de investigadores, empresas, trabajadores, estudiantes y residentes puede ayudar a estimular una mayor conectividad y productos e ideas nuevos.

## ***Recomendaciones para el Desarrollo Económico***

### ***Recomendación para el Desarrollo Económico #1: Continuar invirtiendo en infraestructura e instalaciones que apoyen el desarrollo de centros y corredores de uso mixto en el Área de UTSA.***

Es necesario crear áreas de empleo de uso mixto para proporcionar entornos y espacios de trabajo más atractivos y modernos en el Área de UTSA. Asimismo, esas áreas de uso mixto pueden ayudar a alcanzar las metas y estrategias identificadas para el Centro Regional del Área de UTSA, proporcionando lugares donde las actividades universitarias puedan interactuar más fácilmente con empresas privadas, y que atraigan nuevos usos comerciales y de entretenimiento, creen zonas residenciales más vibrantes para atraer y retener a la fuerza laboral más joven, y proporcionen una mayor mezcla de tipos y tamaños de espacios de trabajo para potenciales empresas.

### ***Recomendación para el Desarrollo Económico #2: Desarrollar una estrategia para atraer y retener a las pequeñas y medianas empresas y servicios de apoyo a las empresas en el Área de UTSA.***

El Centro Regional del Área de UTSA tiene una predominancia de grandes empleadores en comparación con las pequeñas y medianas empresas. Es importante que haya una mayor variedad de empresas en el área para ayudar a diversificar la base económica del Centro Regional, lo que apoyaría el crecimiento de empresas más pequeñas en uno de los lugares más atractivos para el empleo de la región.

### ***Recomendación para el Desarrollo Económico #3: Apoyar el crecimiento del Campus de UTSA y aprovechar los programas, la investigación y los estudiantes de la universidad para generar y atraer actividad económica.***

La UTSA es un activo económico importante para la Ciudad y el Centro Regional. Las actividades educativas y de investigación del campus tienen el potencial de atraer inversiones privadas y generar nuevas empresas. Se necesitan esfuerzos para sostener el crecimiento del campus, sus estudiantes y sus profesores. También se necesitan esfuerzos para generar un mayor crecimiento económico desde la universidad.

## 5 Perfiles y Prioridades del Vecindario

### ¿Qué son los Perfiles y Prioridades del Vecindario?

San Antonio es una ciudad de vecindarios, cada uno con su propia historia, cualidades y carácter únicos. Muchos vecindarios de la Ciudad han desarrollado Planes Vecinales que reflejan los valores y prioridades locales. Estos planes, adoptados por la Ciudad, han guiado las inversiones y mejoras locales durante muchos años y han ayudado a fortalecer la relación entre los residentes y la Ciudad.

Actualmente, la Ciudad está en proceso de crear Planes de Subáreas para implementar el Plan Integral SA Tomorrow. Estos Planes de Subárea buscan proporcionar una estructura más coordinada, eficiente y efectiva para la planificación de vecindarios. Los Planes de Subárea pretenden aumentar la equidad en toda la ciudad, garantizando que todos los vecindarios de San Antonio tengan un nivel base de directrices de políticas, ya que muchos carecen de un Plan Vecinal o de una organización vecinal registrada. De esta manera, cada Plan de Subárea integrará elementos clave de los Planes Vecinales existentes para aquellos vecindarios que cuenten con uno, a la vez que promoverá la consistencia de políticas en toda la ciudad y proveerá recomendaciones y estrategias clave para aquellos vecindarios que actualmente carecen de esa dirección.

Generalmente, la sección de Perfil y Prioridades del Vecindario de los Planes de Subárea pretende brindar especial atención a los esfuerzos previos de planificación del vecindario y reconoce a los grupos comunitarios e individuos que fueron instrumentales en su creación. Sin embargo, el Área de UTSA no alberga ningún área que tenga Planes Vecinales o Comunitarios previos. Por lo tanto, ajustamos nuestro enfoque para las subáreas que no tienen planes vecinales o comunitarios previos y que carecen de representación de asociaciones vecinales.

#### ***¿Cómo se desarrolló?***

Al momento de desarrollar el Plan del Centro Regional del Área de UTSA, el área del plan incluía más de 20 subdivisiones residenciales unifamiliares, un puñado de desarrollos dúplex y condominios, y más de 35 complejos de apartamentos de distintos tamaños. Pero en la Ciudad solo había registradas siete asociaciones vecinales, de propietarios, o de condominios dentro del área del plan.

Aunque se invitó a todas las asociaciones inscritas a participar en el proceso de planificación, la mayoría no pudo participar directamente en su desarrollo. Un grupo que sí participó a lo largo del proceso fue Northside Neighborhoods for Organized Development (NNOD), una coalición amplia de vecindarios que representa a grupos de todo el lado norte de San Antonio. Aunque su afiliación se extiende mucho más allá de los límites del plan del Área UTSA, pudieron ayudar a resumir las fortalezas, oportunidades, desafíos y prioridades de los vecindarios y residentes de toda el área del plan.

### **Panorama del Vecindario**

#### ***Carácter y Fortalezas del Vecindario***

Las áreas residenciales dentro del Área de UTSA comenzaron como grandes ranchos y usos agrícolas. A medida que el ejército, las canteras y los empleadores como UTSA, Valero y Six Flags Fiesta Texas se trasladaron a la zona, le siguieron más desarrollos residenciales. Los vecindarios unifamiliares compuestos por grandes lotes comenzaron a desarrollarse a finales de la década de 1950 y principios de la de 1960. Estos desarrollos estaban separados, relativamente aislados y eran de carácter rural. A lo largo de los años 70, 80 y 90 se construyeron subdivisiones más convencionales con lotes de tamaño medio y grande. A finales de los 90, los tamaños de los lotes comenzaron a disminuir dando lugar a vecindarios más compactos. Los desarrollos multifamiliares en el área han aumentado



significativamente desde finales de los 90, y continúan a un paso veloz hoy en día. En los últimos años, se han completado un pequeño número de proyectos de uso mixto que incorporan usos residenciales y comerciales dentro del mismo edificio.

**Fortalezas**

1. Los vecindarios unifamiliares establecidos crean estabilidad en el área.
2. Los sistemas en expansión de parques y Senderos de Vía Verde proporcionan acceso a actividades al aire libre para residentes, estudiantes y visitantes.
3. Las atracciones regionales van desde el entretenimiento y las compras hasta la educación y el empleo, proporcionando una base económica sólida para el área.

**Desafíos y Oportunidades del Vecindario**

**Oportunidades**

1. Mejorar las conexiones entre áreas residenciales y los Senderos de Vía Verde; así como mejorar la conectividad entre los cuadrantes del Área de UTSA.
2. Aumentar la accesibilidad de la vivienda mediante el desarrollo de diferentes tipos de vivienda.
3. Reducir el impacto del desarrollo futuro planificando el control de las inundaciones y la preservación de las características naturales.

**Desafíos**

1. Mejorar el sistema de transporte para incluir verdaderas opciones multimodales, incluyendo el aumento de la seguridad peatonal y ciclista en y entre vecindarios.
2. Mantener el dosel arbóreo y proporcionar una mayor cobertura arbórea en las rutas peatonales.
3. Crear vecindarios más completos que cubran todas las etapas de vida proporcionando una variedad de tipos de vivienda y servicios vecinales que atraigan a compradores de su primera vivienda y permitan a los residentes envejecer en el lugar.
4. Proteger la estética de Hill Country a medida que el desarrollo crezca hacia el norte a lo largo de la I-10.

**Prioridades del Vecindario**

Las sugerencias recibidas del NNOD fueron incorporadas y resumidas en las prioridades del vecindario.

<b>Prioridades</b>
<p><b>Carácter del Vecindario:</b> Preservar el carácter de los vecindarios mediante el uso de amortiguadores, espaciados y transiciones apropiadas entre los diferentes distritos de zonificación.</p>
<p><b>Resiliencia Ambiental</b> Proteger el medio ambiente planificando sobre el uso del agua y el impacto de la escorrentía de aguas pluviales, mantener y mejorar el dosel arbóreo y fomentar el uso privado de fuentes de energía renovable como los paneles solares residenciales.</p>
<p><b>Elección y Accesibilidad de la Vivienda</b> Proporcionar oportunidades de vivienda y accesibilidad mediante el desarrollo de una variedad de tipos de vivienda y una mayor aceptación de los programas de asistencia de vivienda.</p>

**Sistema de Transporte Conectado y Seguro**

Mejorar las opciones de transporte para vehículos, ciclistas y peatones facilitando la planificación y el desarrollo a largo plazo de los sistemas de transporte, incluyendo conexiones a senderos y la conectividad entre autopistas.

**Representación Vecinal**

Aumentar la participación vecinal y respaldar el sentido de identidad y propiedad comunitaria, capacitando a los residentes para crear una organización o asociación activa que defienda los intereses del vecindario. La Ciudad debe apoyar tal esfuerzo y reconocer a estos grupos para las notificaciones y otros asuntos de la Ciudad.

## 6 Implementación

### Propósito del Plan

Este Plan propone una visión a mediano plazo, recomendaciones y estrategias para mejorar y desarrollar el Centro Regional del Área de UTSA durante los próximos diez años. El Plan es un componente de implementación del Plan Integral SA Tomorrow de la Ciudad de San Antonio. Adoptado en 2016, el Plan Integral es el plan de políticas y uso del suelo a largo plazo de la Ciudad que pretende ser un plan para el crecimiento y desarrollo futuro hasta el año 2040. El Plan del Centro Regional del Área de UTSA es un Plan de Subárea orientado a la implementación que desarrollará adicionalmente las recomendaciones del Plan Integral SA Tomorrow para mejorar la calidad de vida de los residentes de San Antonio, guiar un crecimiento y desarrollo que se adapte a los incrementos proyectados de vivienda y empleo, y para cumplir con otras metas y políticas del Plan Integral mediante un proceso de planificación comunitario. El Plan de Centro Regional proporciona un camino equitativo para que todos los vecindarios participen en la planificación, creen prioridades y aboguen por la implementación de sus prioridades a futuro.

### Intención del Plan

El Plan del Centro Regional del Área de UTSA será la herramienta esencial para guiar el desarrollo futuro y la inversión de la Ciudad en el área del plan en base a la visión y las metas para el Área de UTSA. Un conjunto de diversas partes interesadas se congregó en una serie de diez reuniones del equipo de planificación durante 21 meses para formular recomendaciones que avalen tanto la dirección de políticas del Plan Integral como las aspiraciones de la comunidad. Esto culminó con recomendaciones y estrategias viables que serán utilizadas por los Departamentos de la Ciudad, agencias asociadas, entidades privadas y socios comunitarios para guiar políticas e inversiones que implementen patrones de desarrollo adecuados y deseados, así como la creación y el fomento de vecindarios completos y habitables.

### Cómo Usar Este Plan

La visión para el Centro Regional del Área de UTSA puede alcanzarse con la implementación del Marco del Plan, con recomendaciones y estrategias relacionadas con los siguientes temas: Uso del Suelo, Áreas de Enfoque, Movilidad, Servicios e Infraestructura, Vivienda y Desarrollo Económico. Estas recomendaciones y estrategias incluyen cuestiones de políticas y regulaciones, asociaciones e inversiones. Las recomendaciones del plan se elaboran para proporcionar una especificidad accionable, a la vez que permiten la flexibilidad necesaria para adaptarse a desafíos u oportunidades imprevistos.

### Coordinación con los Planes Adoptados

El Área de UTSA no alberga ningún área que tenga un Planes Vecinal o Comunitario adoptado previamente. Sin embargo, el Plan del Centro Regional del Área de UTSA fue desarrollado para complementar y contribuir a la implementación de los siguientes planes regionales y de la ciudad:

- Plan de Transporte Multimodal SA Tomorrow
- Plan de Sostenibilidad SA Tomorrow
- Plan Visión 2040 de VIA
- Marco del Plan Estratégico de Corredores SA
- Marco de la Política de Vivienda de San Antonio

Al implementar el Plan del Centro Regional del Área de UTSA, deben considerarse las recomendaciones de los procesos e iniciativas de planificación emergentes y en curso, incluyendo, pero no limitándose a:

- Planificación del Corredor de Tránsito Rápido VIA
- SA Climate Ready
- Programas de implementación del Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio
- Plan Estratégico del Sistema de Parques de San Antonio
- Plan Maestro de Aceras de San Antonio
- Iniciativa San Antonio Vision Zero
- Connect SA

## Requisitos Legales

Una vez adoptado por el Consejo de la Ciudad, el Plan del Centro Regional del Área de UTSA se convierte en un componente del Plan Integral SA Tomorrow de la Ciudad. Donde el plan de uso del suelo del Sector Norte previamente adoptado esté dentro o parcialmente superpuesto al Plan del Centro Regional del Área de UTSA, el Plan del Subárea será el plan de referencia para las designaciones de uso del suelo. Asimismo, cuando un plan anterior y el Plan del Centro Regional del Área de UTSA tengan políticas o prioridades en conflicto dentro de los límites adoptados del Plan del Centro Regional del Área de UTSA, el Plan del Subárea será la política de la Ciudad.

En virtud del proceso de adopción del plan, todos los proyectos propuestos deben ser consistentes con el Plan Integral SA Tomorrow, y como tal, debe consultarse el Plan del Centro Regional del Área de UTSA cuando se proponga una inversión pública o un proyecto de uso del suelo que requiera desviarse de las autorizaciones actuales.

## Implementación – Uso del Suelo:

***Recomendación de Uso del Suelo #1: Mejorar el acceso a opciones de vivienda, incluyendo opciones para compradores de su primera vivienda.***

*Estrategia 1.1 (Regulación y políticas)*

Fomentar la futura rezonificación y la aplicación de incentivos para una amplia gama de tipos de vivienda, desde residencias independientes de baja densidad hasta unidades multifamiliares de mayor densidad con opciones tanto de compra como de alquiler.

*Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Fomentar componentes residenciales fuertes dentro de los desarrollos de uso mixto orientados hacia, y que provean acceso a, los servicios adyacentes como senderos y parques.

*Estrategia 1.3 (Regulación y Políticas)*

Revisar el mapa de uso del suelo y la zonificación existente de las propiedades para identificar posibles rezonificaciones iniciadas por la ciudad para fomentar el desarrollo de nuevas opciones de vivienda.

***Recomendación de Uso del Suelo #2: Fomentar el desarrollo de uso mixto en el campus de UTSA y sus alrededores, incluyendo comercios y viviendas de mayor densidad que beneficien a los estudiantes y residentes de la zona.***

*Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas)*

Elaborar regulaciones de zonificación de uso mixto para implementar las categorías de uso del suelo de Uso Mixto Vecinal, Urbano, Regional, Empleo/Flexible, y Empresarial/Innovación.

*Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Apoyar la rezonificación a lo largo de UTSA Boulevard y Babcock Road para permitir proyectos de uso mixto de menor densidad y escala, de conformidad con el plan de uso futuro del suelo.

*Estrategia 2.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Apoyar la rezonificación para permitir usos minoristas y de servicios a escala vecinal cerca de los puntos de entrada clave del campus y las principales conexiones peatonales con el campus.

*Estrategia 2.4 (Regulación y Políticas)*

Revisar el mapa de uso del suelo y la zonificación existente de las propiedades para identificar posibles rezonificaciones iniciadas por la ciudad para fomentar el desarrollo de uso mixto alrededor del campus de UTSA.

*Estrategia 2.5 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Garantizar que el desarrollo del campus y de uso mixto sea armónico con los vecindarios y los usos residenciales existentes, desarrollando directrices para garantizar la compatibilidad y las transiciones apropiadas entre usos de diferente intensidad y escala. Mitigar el impacto de los usos no residenciales en las áreas residenciales aumentando las medidas de control de ruido, código y estacionamiento.

***Recomendación de Uso del Suelo #3: Garantizar que la actividad de desarrollo del uso futuro del suelo cerca de la instalación militar de Camp Bullis sea compatible con las misiones y operaciones de la base.***

*Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Continuar coordinando los esfuerzos entre la Ciudad de San Antonio y la Base Conjunta de San Antonio (JBSA) para garantizar la protección de las misiones y operaciones militares.

*Estrategia 3.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Colaborar con la Base Conjunta de San Antonio (JBSA) para revisar y actualizar, según sea necesario, el Estudio de Uso Conjunto del Suelo (JLUS) de Camp Bullis para garantizar que la zonificación de las propiedades cercanas a la base sea consistente con los esfuerzos de planificación conjunta. Las áreas particulares que serán examinadas deben incluir aquellas en Camp Bullis Road al este de la I-10, en la Autopista Militar NW al norte de la Carretera 1604, así como cualquier posible reurbanización de la Cantera Beckmann.

***Recomendación de Uso del Suelo #4: Fomentar el desarrollo orientado al tránsito y las calles completas, en particular en UTSA Boulevard y Vance Jackson Road.***

*Estrategia 4.1 (Regulación y Políticas)*

Respaldar y posiblemente iniciar la rezonificación de parcelas ubicadas en áreas de enfoque o en corredores de uso mixto según define el Plan del Centro Regional del Área de UTSA o en las áreas de las estaciones VIA Primo o de Tránsito Rápido, cuando dicha rezonificación se adecue a la visión de uso del suelo y al desarrollo del plan.

*Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas)*

Revisar el Distrito Especial de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) de acuerdo con las recomendaciones formuladas en el Capítulo 4 del Marco de Uso del Suelo Favorable al Transporte en los

Corredores SA para incentivar el uso del distrito en favor de áreas más densas, compactas y transitables en los alrededores de las estaciones de transporte VIA.

#### *Estrategia 4.3 (Regulación y Políticas)*

Garantizar que los nuevos proyectos se diseñen para promover comunidades transitables a pie y aliviar la congestión vehicular. Esto incluye generosos espacios peatonales, espaciados limitados en los edificios, configuraciones de estacionamiento menos intrusivas y un mejor acceso a las opciones de tránsito y al sistema de senderos.

#### ***Recomendación de Uso del Suelo #5: Anticipar los impactos del ciclo de vida de las canteras en el Centro Regional del Área de UTSA.***

#### *Estrategia 5.1 (Regulación y Políticas)*

Reevaluar el uso y los planes de reurbanización de la Cantera Beckmann siempre que se realicen actualizaciones y enmiendas a este Centro Regional. No se prevé que esta cantera sea desmantelada por algún tiempo, pero eventualmente será utilizada para otro propósito. A futuro será necesaria la planificación del uso del suelo y directrices de reurbanización para este sitio, pero no de momento.

#### *Estrategia 5.2 (Regulación y Políticas)*

Apoyar la rezonificación de la propiedad designada como de Uso mixto de Empleo/Flexible en torno a la Cantera Tradesman, a fin de albergar la mezcla deseada de usos industriales ligeros, residenciales, artesanales y comerciales a pequeña escala, garantizando al mismo tiempo la compatibilidad con la urbanización existente.

#### *Estrategia 5.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Apoyar los planes de rezonificación y desarrollo de las propiedades no desarrolladas ubicadas en la intersección de Lockhill Selma Road y la Carretera 1604 para crear una entrada al área de Uso Mixto de Empleo/Flexible.

#### *Estrategia 5.4 (Regulación y Políticas)*

Explorar el desarrollo de un distrito especial o un conjunto de normas de diseño para el área de Uso Mixto de Empleo/Flexible que incluya a la Cantera Tradesman. Las posibles mejoras de ubicación permitirían que esta área sirviera para los propósitos de "Downtown" deseados por los miembros de la comunidad.

## **Implementación - Áreas de Enfoque**

#### ***Recomendación de Área de Enfoque #1: Actualizar los estándares de zonificación y diseño para apoyar la visión única para cada área de enfoque y corredor de uso mixto, crear lugares de alta calidad, apoyar las opciones de transporte y evitar impactos en elementos naturales sensibles.***

#### *Estrategia 1.1: (Regulación y Políticas)*

Enmendar el Código de Desarrollo Unificado (UDC) para crear nuevos distritos de zonificación que apoyen una gama de tipos de desarrollo de uso mixto y permitan que estos tipos de desarrollos sean el estándar dentro de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto.

#### *Estrategia 1.2 (Regulación y políticas, Asociaciones)*

Codificar nuevos distritos de zonificación y estándares de desarrollo que permitan entornos peatonales y de uso mixto que favorezcan el transporte público.

***Recomendación de Área de Enfoque #2: Garantizar que las áreas de enfoque, los corredores de uso mixto y las instalaciones del área sean de fácil y seguro acceso para todos los medios de transporte, incluyendo opciones de transporte público, peatonal y en bicicleta.***

*Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas)*

Examinar y revisar, de ser necesario, los estándares existentes de manejo de aguas pluviales, plantación de árboles y administración de accesos para aumentar la presencia de paisajismo y árboles de calle a fin de mejorar las aceras y aumentar su uso por los peatones.

*Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas)*

Evaluar el plan de vías principales existente, los estándares de calles y las recomendaciones de desarrollo, e identificar aquellas políticas que cambien el enfoque de los requisitos orientados a los vehículos a los estándares de orientación multimodal.

*Estrategia 2.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Desarrollar un plan de transporte y tránsito multimodal para las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto.

***Recomendación de Área de Enfoque #3: Garantizar que el desarrollo nuevo y de repoblación esté organizado en torno a los sistemas de espacios abiertos y senderos existentes y propuestos para preservar los espacios verdes, aumentar las oportunidades recreativas, utilizar zonas verdes para el manejo de aguas pluviales y aumentar la conectividad dentro del sistema de senderos.***

*Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas, Inversión, Asociaciones)*

Invertir en la expansión y conexiones entre el sistema de vías verdes existentes de la Ciudad dentro del Centro Regional del Área de UTSA.

*Estrategia 3.2 (Asociaciones, Inversión)*

Identificar oportunidades para utilizar vías de drenaje, arroyos y derechos de acceso a la propiedad de servicios públicos infrautilizados para ampliar el sistema de senderos de vías verdes en el Área de UTSA.

*Estrategia 3.3 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Proponer nuevos lugares de acceso clave que aumenten la conectividad y crear iniciativas de mejoras estructurales para desarrollar estos lugares.

***Recomendación de Área de Enfoque #4: Fomentar que los nuevos desarrollos y proyectos de repoblación contengan una mezcla de usos que actúen como destinos residenciales, comerciales y de entretenimiento.***

*Estrategia 4.1 (Regulación y Políticas)*

Revisar el mapa de uso del suelo y la zonificación existente de las propiedades dentro de las áreas de enfoque y los corredores de uso mixto para identificar posibles rezonificaciones iniciadas por la Ciudad que fomenten el desarrollo de uso mixto. ‘

*Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas)*

Crear estándares de desarrollo y distritos de zonificación dentro del UDC que permitan el desarrollo de uso mixto y desalienten los desarrollos de uso único y de estilo suburbano.

## Implementación - Movilidad

[Ver Figura 15 – Mapa de Recomendaciones del Marco de Movilidad]

### **Recomendación de Movilidad #1: Continuar implementando el Plan de Acción San Antonio Vision Zero.**

#### *Estrategia 1.1 (Asociaciones, Inversión)*

Continuar evaluando e implementando estrategias probadas y buenas prácticas, potencialmente incluyendo principios de reducción de tráfico y Calles Completas, incluyendo el uso de biofiltración entre los peatones y/o ciclistas y el tráfico vehicular, que mejoran la seguridad vial de peatones, bicicletas y el tráfico, y contribuyen al logro de las metas San Antonio Vision Zero. El área de mayor prioridad es la identificada como Área de Lesiones Graves de Peatones (SPIA):

- UTSA Boulevard desde Roadrunner Way hasta Ximenes Avenue.

Un mayor análisis de los datos sobre accidentes de peatones, bicicletas y vehículos, junto con los aportes de la comunidad, también determinó que las siguientes intersecciones eran prioritarias, en particular porque esas áreas se desarrollan con mayor intensidad y atienden a un mayor número de usuarios:

- I-10 y La Cantera Parkway;
- Carretera 1604 y Chase Hill Boulevard;
- Carretera 1604 y Babcock Road;
- Carretera 1604 y Vance Jackson Road;
- Vance Jackson Road y UTSA Boulevard;
- UTSA Boulevard y la I-10;
- Babcock Road y Hausman Road;
- Hausman Road y JV Bacon Parkway; y
- De Zavala Road y Vance Jackson Road.

Se fomenta la coordinación con los proyectos de Bonos, los proyectos regulares del Plan de Manejo de Mejoras (IMP) y las agencias asociadas como el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) y la San Antonio River Authority (SARA).

#### *Estrategia 1.2 (Asociaciones, Inversión)*

Aplicar estrategias comprobadas e invertir en cruces bien diseñados para mejorar la seguridad de peatones y bicicletas al reurbanizar intersecciones y segmentos de carreteras en el Área de UTSA, utilizando las buenas prácticas de reducción de choques en las mejoras a la seguridad. Priorizar las áreas de enfoque señaladas en la Estrategia 1.1, así como las áreas de reurbanización planificada y las áreas de enfoque donde se anticipa un mayor número de peatones y ciclistas.

#### *Estrategia 1.3 (Asociaciones, Inversión)*

Durante los proyectos de Bonos, reurbanización de propiedades y otros proyectos de reconstrucción de calles, trabajar activamente con propietarios y agencias asociadas en estrategias de administración de acceso y buenas prácticas para reducir y consolidar el número de calzadas y cunetas que puedan ser puntos potenciales de conflicto entre peatones, ciclistas y vehículos.

El Mapa de Recomendaciones de Movilidad indica los lugares prioritarios para la aplicación de esta estrategia, por ejemplo, De Zavala desde la I-10 hasta Vance Jackson Road y desde West Golden Lane hasta Cimarron Path; y las Carreteras Frontales de la I-10 desde University Heights Boulevard hasta De



Zavala Road. Estas carreteras de alta velocidad tienen numerosos cortes de bordillos, lo que crea condiciones inseguras para ciclistas y peatones.

***Recomendación de Movilidad #2: Completar la red multimodal por capas y el sistema de senderos y trabajar con los socios para establecer nuevas conexiones.***

*Estrategia 2.1 (Regulación y políticas, Inversión)*

Realizar estudios de Calles Completas y concentrar las inversiones prioritarias en corredores clave que tendrán mayores volúmenes de todos los modos de movilidad a medida que el Área de UTSA siga creciendo y desarrollándose. En particular, los estudios deberían encontrar oportunidades para reducir el tiempo de cruce peatonal, aumentar las oportunidades de cruce peatonal, reducir las velocidades operativas e identificar oportunidades para el manejo de aguas pluviales que cumplan múltiples funciones, incluyendo reducción del tráfico y promoción de barreras de seguridad entre peatones y/o ciclistas y el tráfico vehicular. Los siguientes segmentos de calles son ideales para su estudio e implementación:

- Babcock Road desde Carretera 1604 hasta De Zavala Road;
- UTSA Boulevard desde Babcock Road hasta Vance Jackson Road;
- Vance Jackson Road desde Carretera 1604 hasta De Zavala Road; y
- Hausman Road desde Babcock Road hasta la I-10.

*Estrategia 2.2 (Asociaciones, Inversión)*

Implementar proyectos de infraestructura vial para mejorar la conectividad de primera/última milla y reducir la demanda de estacionamiento en importantes cabeceras de senderos regionales, incluyendo las que conectan con las actuales Vía Verde Leon Creek y Vía Verde Huesta Creek, y las futuras extensiones norteñas que conectan la Vía Verde Leon Creek con la Vía Verde Salado Creek en Eisenhower Park.

*Estrategia 2.3 (Asociaciones, Inversión)*

Continuar expandiendo la red de bicicletas mediante la implementación de proyectos prioritarios y la adición de instalaciones a medida que las calles sean repavimentadas o reconstruidas. En base a los aportes del Equipo de Planificación del Centro Regional del Área de UTSA y de otros interesados de la comunidad, las mejoras prioritarias a evaluar deben incluir la implementación de rutas para bicicletas para proveer conexiones este-oeste en la Carretera 1604; en Babcock Road desde el norte de la Carretera 1604 hacia el sur hasta Bamberger Nature Park; las Avenidas Brenan y Brackenridge a través del Campus de UTSA; JV Bacon Parkway; La Cantera Parkway, y el circuito Presidio Parkway/Vance Jackson Road/UTSA Boulevard en el lado este de la I-10.

***Recomendación de Movilidad #3: Aliviar la congestión con soluciones multimodales que incluyan intervenciones específicas para operaciones de tránsito más eficientes.***

*Estrategia 3.1 (Regulación y políticas, Inversión)*

Evaluar el diseño de calles e intersecciones para lograr puntos críticos de fiabilidad de transporte y priorizar las inversiones multimodales para garantizar alternativas fiables a los viajes vehiculares. Las áreas con congestión recurrente que impacta directamente la fiabilidad del servicio de transporte incluyen:

- De Zavala Road desde Autumn Vista Street hasta Vance Jackson Road;
- I-10 Northbound Frontage Road en Carretera 1604; y
- Carreteras Laterales de la 1604 desde la I-10 hasta La Cantera Parkway.

Las posibles mejoras multimodales que requerirían un estudio antes de su implementación incluyen:

- Carriles exclusivos para autobuses en zonas escolares o durante la hora de mayor tráfico;
- Señales de tráfico de saltar la cola, para permitir a los autobuses la oportunidad de adelantarse al tráfico;
- Carriles prioritarios para autobuses por eventos especiales en picos de tráfico de eventos planificados;
- Pasos ferroviarios a desnivel; y
- Lúces de autobús que permitan a los autobuses recoger a los pasajeros sin salir/entrar en el tráfico.

***Recomendación de Movilidad #4: Apoyar el servicio del Corredor de Tránsito Rápido de Tránsito Metropolitano VIA priorizando políticas de apoyo al tránsito e infraestructura cerca de las estaciones de tránsito.***

*Estrategia 4.1 (Regulación y políticas, Asociaciones, Inversión)*

Implementar estrategias de primera/última milla, como aceras, rampas de cunetas, cruces peatonales, instalaciones para bicicletas, etc. en las áreas de Transferencia de Via Metropolitan Transit y en las áreas de estaciones Primo y del Corredor de Tránsito Rápido, a fin de promover el acceso al transporte público mediante la creación de espacios públicos atractivos y de calidad en las estaciones, donde un gran número de personas se beneficien de servicios como sombra, asientos e iluminación segura, así como de iniciativas de creación de espacios. Las inversiones centradas en las áreas de las estaciones deben considerar el cronograma de implementación y priorizar las áreas de los servicios de tránsito rápido y ruta fija. En base a los análisis actuales, estas áreas de estaciones podrían incluir:

- Carretera Lateral de la I-10 y Hausman Road;
- UTSA Boulevard en el futuro Desarrollo de la University Village;
- Campus de UTSA en Bauerle Road; y
- La Cantera Parkway y Carretera Lateral Norte de la I-10.

*Estrategia 4.2 (Regulación y políticas, Asociaciones, Inversión)*

Cuando se designen las Estaciones VIA del Corredor de Tránsito Rápido, deberán completarse estudios que determinen la solicitud de zonificación TOD. Los desarrollos futuros en estas áreas requerirán consistencia con las Directrices de Diseño Urbano VIA para las Áreas de Estaciones de Tránsito, incluyendo:

- **Densidad** – La mayor cantidad de servicios y destinos cerca de las estaciones y paradas influyen en el tipo de servicios de transporte público que se ofrecen en un área. La frecuencia del transporte depende directamente de la densidad, cuantas más personas y empleos haya en una zona se justificará una mayor frecuencia de transporte.
- **Diseño** – Los edificios diseñados para los peatones; ubicados y orientados al frente de la calle, con estacionamiento sobre la misma, situado detrás o estructurado, y con acceso directo a las actividades del primer piso del edificio, son componentes vitales del diseño favorable al tránsito.
- **Mezcla de usos** - Ofrecer una mezcla de usos residenciales, de empleo y de venta minorista a poca distancia de una parada o estación de transporte público es beneficioso para la comunidad y vuelve el transporte a pie y en bicicleta la opción más eficiente para satisfacer las necesidades cotidianas.
- **Transitabilidad** – Los lugares con un diseño agradable y transitables son áreas agradables donde la gente prefiere viajar a pie o con un dispositivo de movilidad. Las calles activas que tienen un desarrollo continuo a lo largo de muchas cuadras fomentan la actividad económica. Las

inversiones para mejorar el ámbito peatonal incluyen la mejora del paisaje urbano en espacios públicos, tales como superficies planas continuas, mobiliario urbano, iluminación, paisajismo y dispositivos de sombra, donde corresponda.

## Implementación - Servicios e Infraestructura

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #1: Aumentar la cantidad y conectividad de la infraestructura ecológica natural y construida de manera que aumenten las oportunidades recreativas activas y pasivas.***

### *Estrategia 1.1 (Inversión)*

Mejorar los espacios abiertos y las vías verdes existentes con servicios y características actualizadas y nuevas, protegiendo a la vez la llanura aluvial.

- Garantizar que todos los espacios abiertos existentes y nuevos cumplan dentro de lo posible con los estándares ADA para un diseño accesible y universal.
- Proporcionar características adicionales de recreación activa y pasiva, como bancos, miradores y áreas de picnic en los espacios abiertos existentes.
- Proporcionar sombra en y cerca de las áreas de picnic y las áreas de juego en los espacios abiertos existentes y nuevos.

### *Estrategia 1.2 (Regulación y políticas, Inversión)*

Explorar oportunidades para infraestructura ecológica dentro de los derechos de paso públicos.

- Desarrollar caminos de uso múltiple en los derechos de paso público cuando sea viable.
- Incluir plantas nativas, biofiltración, otros elementos paisajísticos y de sombra, e instalaciones recreativas en el diseño y la construcción del paisaje urbano.
- Mejorar las áreas donde se entrecruzan las "calles verdes" y las vías de drenaje natural para mejorar la calidad del agua y contar la historia de manejo de aguas pluviales integrado en San Antonio y el Centro Regional del Área de UTSA.

### *Estrategia 1.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Desarrollar un programa para integrar mejor los espacios abiertos de propiedad privada a la red general de parques y espacios abiertos de propiedad pública.

- Trabajar con la comunidad de desarrollo para establecer parámetros para los espacios abiertos de propiedad privada.
- Establecer un sistema de incentivos a cambio de beneficios comunitarios tales como la provisión de espacios abiertos privados, pero de acceso público.
- Investigar estrategias de mitigación de riesgos para los propietarios privados que conceden acceso público a sus espacios abiertos.

***Recomendación de Servicios e Infraestructura #2: Mejorar la identidad y señalización con puertas de entrada, arte público, señalización y tratamientos excepcionales de diseño paisajístico y arquitectónico.***

### *Estrategia 2.1 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Integrar el arte público, la señalización de monumentos y el paisajismo en todos los nuevos diseños de vías.

- Financiar árboles para calles y paisajismo para nuevos paisajes urbanos que fomenten el uso de plantas nativas.
- Incorporar "zonas de crecimiento" donde se evite el corte junto a los arroyos para mantener una protección que permita filtrar la escorrentía de las aguas pluviales antes de que entre en los arroyos.
- Actualizar los estándares de diseño de las calles para mejorar los requisitos del entorno peatonal, el arte, y las características identitarias a lo largo de las vías principales.

#### *Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas)*

Establecer requisitos y/o incentivos para que el desarrollo privado incluya arte público y paisajismo visibles desde los derechos de paso públicos, y espacios abiertos accesibles al público.

- Determinar los requisitos de ubicación para los proyectos elegibles.
- Explorar bonificaciones de derechos, compensaciones de infraestructura u otros incentivos apropiados

#### *Estrategia 2.3 (Regulación y políticas)*

Trabajar con propietarios y desarrolladores para la protección del dosel arbóreo y la vegetación nativa dentro de las zonas de amortiguación de corrientes, en las llanuras aluviales y adyacentes a ellas.

### ***Recomendación de Servicios e Infraestructura #3: Mejorar las oportunidades para cultivar, comprar y compartir alimentos saludables.***

#### *Estrategia 3.1 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Establecer nuevos jardines comunitarios en el Centro Regional del Área de UTSA.

- Identificar ubicaciones para jardines comunitarios.
- Comprar propiedades o establecer acuerdos de uso conjunto para su uso como jardines comunitarios.
- Trabajar con los interesados del Área UTSA para establecer un programa de voluntarios para administrar los jardines comunitarios.

#### *Estrategia 3.2 (Asociaciones, Inversión)*

Explorar la creación de una cooperativa comunitaria de alimentos.

- Encuestar a la comunidad para medir el interés en contribuir, ser voluntario y comprar en una cooperativa de alimentos.
- Determinar una ubicación para una cooperativa de alimentos.
- Involucrar a los miembros de una cooperativa exitosa para que brinden educación y orientación a un Área de UTSA.

#### *Estrategia 3.3 (Asociaciones)*

Establecer un mercado agrícola en el Centro Regional del Área de UTSA.

- Determinar si un mercado agrícola existente está dispuesto a aceptar una nueva ubicación y un día adicional.
- Identificar y obtener una ubicación temporal para el mercado agrícola del Área de UTSA.
- Desarrollar un espacio de encuentro social (ver Recomendación #4 a continuación) diseñado para albergar el mercado de agricultores del Área de UTSA y otros eventos comunitarios.

## ***Servicios e Infraestructura #4: Promover áreas de empleo y residenciales más activas y diversas con nuevos espacios de encuentro de la comunidad.***

### *Estrategia 4.1 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Establecer requisitos y/o incentivos para que el desarrollo privado incluya conexiones a senderos y espacios de encuentro públicos dentro de los planes de desarrollo futuros.

- Determinar los requisitos de ubicación para los proyectos elegibles.
- Explorar bonificaciones de derechos, compensaciones de infraestructura u otros incentivos apropiados.
- Trabajar con el Departamento de Parques y Recreación y con Transporte y Mejoras Estructurales (TCI) para programar conexiones de senderos y espacios de encuentro público como parte del Plan de Manejo de Infraestructura (IMP) y como candidatos a futuros proyectos de bonos.

### *Estrategia 4.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Identificar ubicaciones para espacios públicos dentro de áreas con una designación de uso futuro del suelo de uso mixto.

- Realizar un análisis de adecuación de terreno para el suelo designado como de uso mixto futuro.
- Mapear los espacios públicos potenciales e investigar los mecanismos para asegurar y mejorar los espacios públicos.

## **Implementación – Proyectos Catalizadores**

### ***Recomendación para Proyectos Catalizadores #1: Apoyar el establecimiento de un desarrollo de uso mixto residencial/minorista/servicio y un sendero de vía verde multiuso en la esquina suroeste del Campus de UTSA.***

#### *Estrategia 1.1 (Asociaciones)*

Colaborar con UTSA en el desarrollo y refinamiento de su actualización del Plan Maestro para asegurar que los aspectos críticos de la intención de diseño articulados en el proceso de diseño conceptual sean considerados en la planificación y diseño real de nuevos desarrollos en el campus.

#### *Estrategia 1.2 (Asociaciones)*

Brindar directrices de planificación y diseño a UTSA y potenciales socios desarrolladores para garantizar la consistencia con el Plan de Sub-Área del Centro Regional del Área de UTSA, incluyendo:

- Evaluar los posibles impactos del aumento de tráfico en los vecindarios circundantes;
- Colaborar con socios locales como la San Antonio River Authority (SARA) y otros departamentos de la Ciudad para desarrollar un plan de sitio que preserve los espacios verdes, proteja la calidad del agua, fomente la preservación de la llanura aluvial y promueva la recreación al aire libre, especialmente a lo largo de Babcock Road;
- Identificar e involucrar a asociados para continuar desarrollando el concepto de un espacio de educación al aire libre que pueda ser utilizado por la Universidad y la comunidad; y
- Promover una combinación adecuada de usos del suelo e instalaciones comunitarias.

#### *Estrategia 1.3 (Asociaciones)*

Implementar las recomendaciones y estrategias relevantes en el Área de Enfoque y los elementos del Plan de Movilidad para favorecer la transformación del sitio en un campus e instalación comunitaria.

- Realizar un análisis de mercado para determinar la escala factible de desarrollo comercial que pueda abastecer al público estudiantil y comunitario;
- Desarrollar estrategias integrales de administración de la demanda de estacionamiento y transporte (TDM) para el desarrollo a fin de optimizar la provisión de estacionamiento y asegurar que las tecnologías de transporte emergentes sean consideradas e integradas; y
- Fomentar la integración del arte público y las entradas al desarrollo.

***Recomendación para Proyectos Catalizadores #2: Apoyar el desarrollo intensivo de uso mixto con una conectividad mejorada del transporte, la recreación y el sistema natural al área circundante en la esquina sureste de La Canterera.***

*Estrategia 2.1 (Asociaciones)*

Colaborar con propietarios y posibles asociados para el desarrollo a fin de continuar debatiendo las prioridades del plan de desarrollo y el diseño de los proyectos individuales.

- Utilizar el ejercicio realizado durante el proceso de planificación para comunicar las prioridades de la comunidad respecto de este importante terreno;
- Identificar "beneficios rápidos" y proyectos a corto plazo que pueden implementarse, antes de que el plan general para desarrollo esté completo (por ej. infraestructura ecológica, senderos, etc.).

*Estrategia 2.2 (Asociaciones, Inversión)*

Proporcionar fondos y recursos para conectar mejor el sitio al norte y al este.

- Identificar los recursos necesarios para complementar el personal de la Ciudad y comprometer a los socios y consultores según sea necesario; y
- Identificar proyectos estructurales específicos y determinar el costo estimado y los mejores mecanismos para financiar los proyectos prioritarios o partes de proyectos.

*Estrategia 2.3 (Asociaciones)*

Trabajar para garantizar que el nuevo desarrollo en la esquina sureste de La Canterera sea un modelo para futuros desarrollos en el área y fomentar la inclusión de los aspectos críticos de la intención de diseño articulada en el proceso de diseño conceptual para el plan de desarrollo final, incluyendo:

- Adoptar ideas de los desarrollos cercanos existentes para asegurar transiciones adecuadas y atractivas, y un diseño sensible al contexto.
- Utilizar la planificación del sitio, la programación de la construcción, el paisajismo nativo y/o estacionamientos para mitigar los impactos de las autopistas;
- Utilizar un desarrollo denso con impactos menores para preservar la máxima cantidad de espacios verdes adyacentes y las áreas de inundación necesarias;
- Maximizar las vistas para los inquilinos sin bloquear las vistas para otros enteramente, explorando una variedad de estrategias que pueden incluir torres de punta o de aguja;
- Integrar podios dentro de los nuevos desarrollos con techos verdes y otras instalaciones;
- Garantizar que la escorrentía de aguas pluviales se administre utilizando las mejores prácticas de manejo de infraestructura de aguas pluviales verdes y de desarrollo de bajo impacto (LID); y
- Integrar las conexiones de senderos y caminos a través del espacio abierto existente, así como hacia y dentro del sitio de desarrollo.

## Implementación – Vivienda

### ***Recomendación de Vivienda #1: Aumentar la diversidad de opciones de vivienda dentro del Centro Regional de UTSA para apoyar a una población más diversa.***

#### *Estrategia 1.1 (Regulación y Políticas)*

Fomentar el desarrollo de productos de vivienda de densidad media y alta dentro y alrededor de los centros comerciales y de empleo.

#### *Estrategia 1.2 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Colaborar con otros departamentos de la Ciudad y con desarrolladores de viviendas accesibles para identificar e incentivar el desarrollo de proyectos residenciales de ingresos mixtos con unidades accesibles a propietarios que ganen menos del 120% del AMI y accesibles a inquilinos que ganen menos del 80% del AMI, como se recomienda en el Informe del Marco de Políticas de Vivienda de San Antonio - Acción #3.

#### *Estrategia 1.3 (Regulación y Políticas, Asociaciones)*

Identificar oportunidades y priorizar la creación de unidades de vivienda cerca de rutas de tránsito y centros comerciales/de empleo.

#### *Estrategia 1.4 (Regulación y Políticas)*

Identificar y eliminar las barreras regulatorias para el desarrollo de unidades de vivienda de densidad media para la venta en áreas designadas como urbanas residenciales de densidad baja, residenciales de densidad media o de uso mixto en el plan de uso del suelo del Centro Regional del Área de UTSA.

#### *Estrategia 1.5 (Asociaciones)*

Diseñar un programa para ayudar a capacitar a los desarrolladores sobre cómo construir vecindarios residenciales más compactos y transitables a pie. Utilizar los tipos de lugares desarrollados en SA Tomorrow, como los tipos de Vecindario Verde, Desarrollo Orientado a los Senderos y Corredor Comunitario, para fomentar nuevos diseños y enfoques de vecindario.

### ***Recomendación de Vivienda #2: Integrar las viviendas estudiantiles en la comunidad circundante para apoyar las zonas comerciales y mitigar los efectos de la población estudiantil disminuyendo la dependencia respecto de los vehículos para acceder a las zonas universitarias y comerciales.***

#### *Estrategia 2.1 (Asociación, Inversión)*

Trabajar con la UTSA para identificar formas de integrar mejor las áreas de vivienda en los alrededores del campus, y proporcionar nuevas y mejoradas conexiones multimodales al campus.

#### *Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas)*

Fomentar el desarrollo de viviendas para estudiantes cerca o dentro de las áreas comerciales, en estrecha proximidad a las paradas de tránsito y en las principales rutas de transporte. Desalentar el desarrollo de grandes complejos de apartamentos de viviendas estudiantiles aislados, especialmente cuando están adyacentes a vecindarios de viviendas unifamiliares.

## Implementación – Desarrollo Económico

### ***Recomendación para el Desarrollo Económico #1: Continuar invirtiendo en infraestructura e instalaciones que apoyen el desarrollo de centros y corredores de uso mixto en el Área de UTSA.***

### *Estrategia 1.1 (Regulación y Políticas)*

Establecer centros de uso mixto transitables dentro de las áreas de enfoque y a lo largo de los corredores de uso mixto identificados en el Diagrama del Marco del Plan.

### *Estrategia 1.2 (Asociaciones, Inversión)*

Invertir en calles completas, senderos y espacios públicos que ayuden a conectar los campus institucionales entre sí y con las áreas residenciales y de uso mixto cercanas.

### *Estrategia 1.3 (Asociaciones)*

Trabajar con propietarios y desarrolladores para identificar mejoras y servicios que atraigan a una amplia gama de empleados potenciales y que también puedan servir a la comunidad circundante.

### *Estrategia 1.4 (Inversión)*

Identificar herramientas de financiamiento de captura de valor para ayudar a financiar la infraestructura y otras mejoras y servicios públicos deseados que contribuyan al desarrollo y al éxito de los centros y corredores de uso mixto.

## ***Recomendación para el Desarrollo Económico #2: Desarrollar una estrategia para atraer y retener a las pequeñas y medianas empresas y servicios de apoyo a las empresas en el Área de UTSA.***

### *Estrategia 2.1 (Asociaciones)*

Identificar pequeñas y medianas industrias y empresas auxiliares de soporte de la universidad y grandes empleadores que podrían ser objetivo para ubicar en el área.

### *Estrategia 2.2 (Regulación y Políticas, Inversión)*

Fomentar e incentivar pequeñas y medianas empresas que prestan servicios a la comunidad y a los estudiantes en las nuevas áreas de uso mixto del Área de UTSA.

### *Estrategia 2.3 (Asociaciones)*

Atraer y asociarse con proveedores de espacio de oficina compartido y de espacio de trabajo conjunto para aumentar la cantidad y disponibilidad de pequeños espacios de oficina.

### *Estrategia 2.4 (Regulación y Políticas, Asociaciones, Inversión)*

Continuar apoyando a los grandes empleadores actuales y futuros y anclar las instituciones coordinando las decisiones de desarrollo de uso del suelo con las actividades del Departamento de Desarrollo Económico para planificar y satisfacer las necesidades educativas, de empleo y de desarrollo económico de la comunidad.

## ***Recomendación para el Desarrollo Económico #3: Apoyar el crecimiento del Campus de UTSA y aprovechar los programas, la investigación y los estudiantes de la universidad para generar y atraer actividad económica.***

### *Estrategia 3.1 (Asociaciones)*

Colaborar con UTSA para identificar oportunidades de apoyo a las actividades de investigación y atraer inversiones, destacando y ubicando las actividades universitarias en áreas de uso mixto.

### *Estrategia 3.2 (Asociaciones)*

Asociarse con UTSA y la Cámara de Comercio del Norte para conectar a los estudiantes con orientación profesional, las pasantías y las oportunidades de empleo dentro del Centro Regional.



### *Estrategia 3.3 (Regulación y Políticas)*

Apoyar el desarrollo y la implementación del Plan Maestro del Campus de UTSA e identificar oportunidades de asociación entre la Ciudad y la universidad.

## Apéndice: Mapas, Figuras, e Ilustraciones

Los Mapas, Figuras y Anexos referenciados a lo largo de este documento se incluyen en el Apéndice que comienza en la página siguiente.

### Lista de Mapas, Figuras, e Ilustraciones

**Figura 1:** Mapa de Ubicación del Plan

**Figura 2:** Mapa del Área de Estudio

**Figura 3:** Mapa del Marco del Plan

**Figura 4:** Mapa de uso futuro del suelo:

**Figura 5:** Mapa del Marco de Áreas de Enfoque

**Figura 6:** Mapa del Marco de Movilidad

**Figura 7:** Mapa del Marco de Servicios e Infraestructura

**Figura 8:** Mapa de Proyectos Catalizadores

**Figura 9:** Sitio Catalizador – Esquina Suroeste del Campus de UTSA cerca de UTSA Boulevard y Babcock Road

**Figura 10:** Sitio Catalizador – Ilustración Conceptual de Esquina Suroeste del Campus de UTSA cerca de UTSA Boulevard y Babcock Road

**Figura 11:** Sitio Catalizador – Esquina Sureste de La Cantera

**Figura 12:** Sitio Catalizador – Ilustración Conceptual de Esquina Sureste de La Cantera

**Figura 13:** Panorama de Vivienda

**Figura 14:** Hogares de inquilinos con Sobrecarga de costos por Ingreso

**Figura 15:** Mapa de Recomendaciones del Marco de Movilidad

**Anexo 1:** Atlas de Condiciones Existentes del Centro Regional del Área de UTSA