

Plano del corredor de Grand Avenue

Adoptado en marzo de 2025



Chicago Metropolitan
Agency for Planning

THE VILLAGE OF
FRANKLIN PARK ILLINOIS

Agradecimientos

El éxito de este proyecto se debe a los residentes, empresarios, empleados del municipio y funcionarios electos que ayudaron a crear este plan.

Miembros del Comité Directivo

April Arellano, secretaria del municipio de Franklin Park
Adam Eichenberger, planificador senior de Pace Suburban Bus
Jennifer Hamilton, directora ejecutiva de Leyden Family Services
David Katzin, superintendente del Distrito Escolar 84
Andrew Lang, residente
Patricia Letarte, miembro de la Comisión de Planificación de Franklin Park
Daniel LoCascio, director del Distrito de Parques de Franklin Park
Donald Olson, propietario de Olson's Ace Hardware
José Ramos, propietario de Doceo Real Estate
Thomas Robbins, representante de relaciones comunitarias de Pace Suburban Bus
Andy Smolen, arborista de Franklin Park
Walther J. Villacorta, propietario de Doceo Real Estate
Marcin Wrobel, subdirector de la biblioteca pública de Franklin Park

Personal de Franklin Park

Ryan Adriatico, planificador senior
Rudolph Repa, planificador del municipio
Nicholas Walny, director de desarrollo comunitario y zonificación

Personal del CMAP

Tony Manno, director y gerente de programa
Lily Brack, planificadora senior y gerente de proyectos

Victoria Barrett, planificadora senior
Brett Brown, planificador
Elizabeth Miller, planificadora asociada
Thomas Murtha, analista senior
Beatrix Yan, planificadora (ex)

Agradecimiento por financiamiento

Este proyecto fue apoyado por el programa de Asistencia Técnica de la Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP, por sus siglas en inglés), que está financiado por la Administración Federal de Carreteras, la Administración Federal de Transporte y el Departamento de Transporte de Illinois. El municipio de Franklin Park y CMAP les agradecen el apoyo financiero de este proyecto.

Tabla de contenidos

- 1 **Introducción**
- 7 **Objetivo:** Crear un corredor unificado que promueva la actividad peatonal, maximice la seguridad y mejore la vitalidad de Grand Avenue.
- 21 **Objetivo:** Asegurar que Grand Avenue resista los cambios en las condiciones del mercado.
- 31 **Objetivo:** Promover una comunidad próspera y equitativa en el corredor de Grand Avenue de Franklin Park con mejoras en el transporte.
- 56 **Objetivo:** Mejorar la seguridad de todos los usuarios a lo largo de Grand Avenue.
- 63 **Objetivo:** Diversificar la vivienda a lo largo de Grand Avenue y dentro de Franklin Park.
- 71 **Objetivo:** Aprovechar el corredor de Grand Avenue para promover la resiliencia climática en Franklin Park.
- 81 **Objetivo:** Mejorar la calidad y el acceso a los recursos naturales en Franklin Park.

Introducción

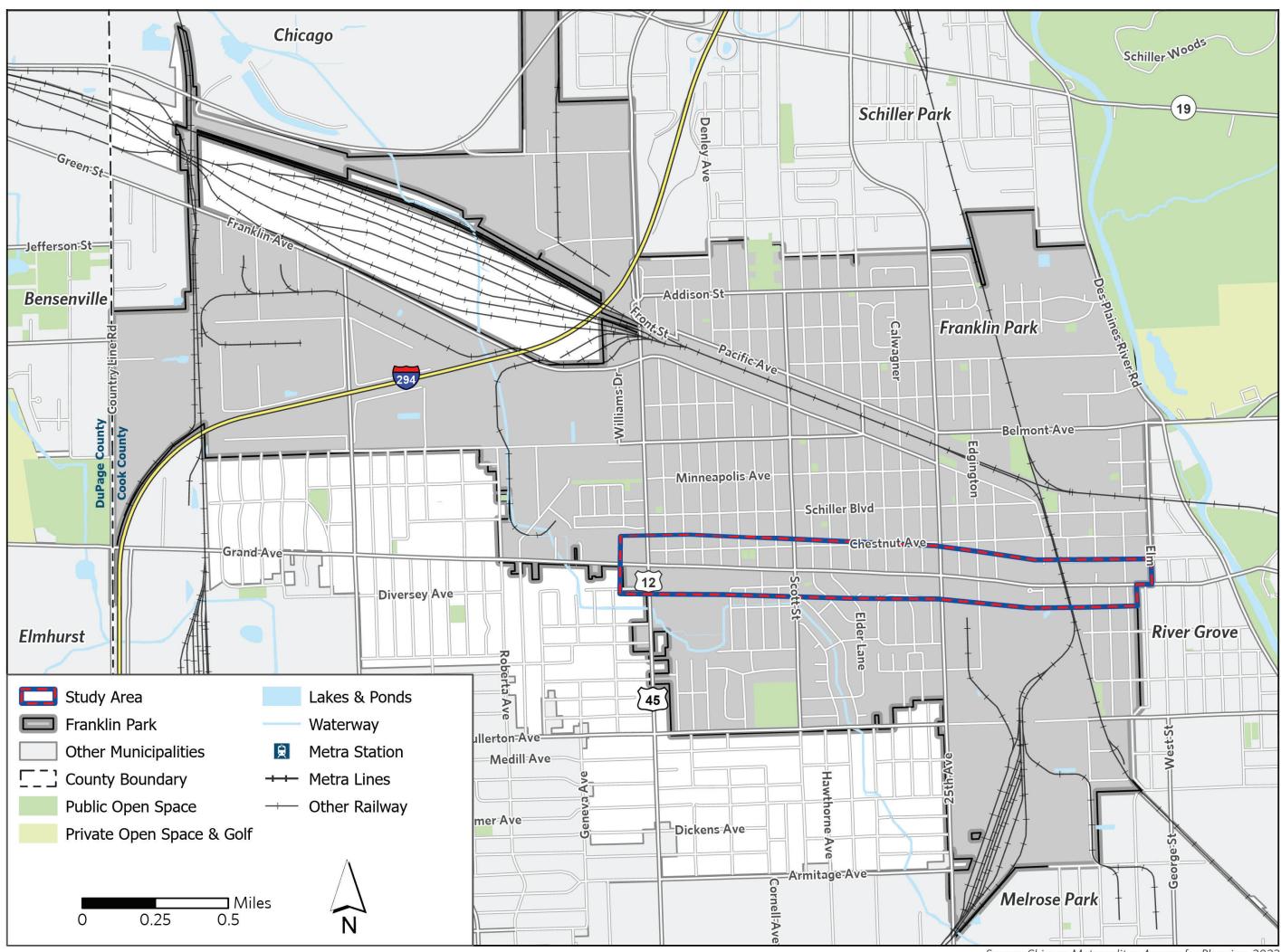
Descripción general del proyecto

El Plan del Corredor de Grand Avenue se creó a través de un proceso colaborativo que involucró a residentes, grupos de interés, personal del municipio y otras personas que consideran a Franklin Park como su hogar. La investigación, la recopilación de datos y la profunda participación de la comunidad dieron forma al proceso de planificación de este plan del corredor, que pretende guiar la visión de Grand Avenue durante los próximos diez a veinte años.

El plan es un documento de política y no es legalmente vinculante. El plan servirá como marco para que los funcionarios electos, el personal del municipio y los miembros de la comunidad tomen decisiones informadas sobre el uso del suelo, el transporte, el desarrollo económico y otras mejoras de infraestructura a lo largo de Grand Avenue en Franklin Park. El plan es flexible y deberá adaptarse a medida que se produzcan cambios.

ON TO 2050, el plan integral regional para el noreste de Illinois, sirve como modelo para los 7 condados y 284 municipios de la región sobre la mejor manera de adaptarse y prepararse para las condiciones futuras. El Plan del Corredor de Grand Avenue aborda consideraciones en materia de seguridad del transporte y desarrollo económico que se alinean con los principios ON TO 2050 de resiliencia, crecimiento inclusivo e inversión priorizada.

Figura 1: Mapa del área de estudio



Por qué Grand Avenue necesita un plan de corredor

Grand Avenue es un corredor comercial suburbano en Franklin Park con un gran potencial, cuenta con el respaldo de hogares con tamaños y niveles de ingresos estables, demanda de restaurantes y un cómodo acceso al transporte público y al Aeropuerto Internacional O'Hare. Sin embargo, la competencia de los distritos vecinos, la persistencia de las propiedades desocupadas, la infraestructura obsoleta y los limitados nuevos desarrollos han influido en las percepciones del corredor. Si bien el municipio está trabajando en una estrategia de desarrollo integral para el corredor, el diseño centrado en los automóviles y los usos fragmentados del suelo siguen siendo un desafío. Sin embargo, la creciente población de Franklin Park, compuesta por residentes mayores y adinerados y viajeros de negocios, presenta oportunidades para el desarrollo futuro.

El transporte es fundamental a lo largo de Grand Avenue, una vía regional muy transitada y con problemas de seguridad que afectan a conductores, peatones y ciclistas. La ruta 319 de autobús Pace proporciona acceso al transporte público, pero se necesitan mejoras en la caminabilidad para lograr un entorno más amigable para los peatones. Actualmente, Grand Avenue tiene pocas áreas adecuadas para caminar y divertirse, y las partes interesadas han solicitado un corredor visualmente más atractivo con elementos de creación de espacios, como maceteros, vegetación y arte público.

La sostenibilidad ambiental es otra prioridad para Franklin Park, especialmente dada la ubicación de Grand Avenue dentro de la cuenca del Silver Creek y su gran cantidad de superficie impermeable. Sobre la base de los recientes esfuerzos de sostenibilidad del municipio, existen oportunidades para mejorar la infraestructura verde, la cobertura del dosel arbóreo y la gestión de las aguas pluviales a lo largo del corredor.

Además de estos desafíos, Grand Avenue ofrece oportunidades para aprovechar la población cada vez más diversa de Franklin Park. La participación continua de los habitantes será crucial para alentar y guiar el desarrollo, y ayudar a hacer realidad todo el potencial y la visión integral de este importante corredor.

Segmentos y nodos del corredor

Grand Avenue es un corredor diverso con patrones de desarrollo variados en toda su extensión. CMAP definió cuatro segmentos del corredor en función de su carácter general, uso del suelo, escala y función dentro de la comunidad. El plan del corredor especifica cuáles son los segmentos relevantes para cada estrategia.



Comercial regional: Existen usos comerciales regionales de mayor tamaño en el extremo occidental del corredor, alrededor del nodo de Mannheim Road y Grand Avenue. Caracterizada por grandes áreas de estacionamiento y un diseño orientado al automóvil, esta área alberga comercios minoristas de alto tráfico y usos que atienden a un amplio público regional.



Comercial local: Alrededor de Scott Street comienzan a aparecer más establecimientos comerciales locales. Los comercios minoristas de menor escala dominan este tramo de la carretera hasta el nodo de 25th Street. Los patrones de desarrollo son más amigables para los peatones.



Clúster empresarial de infraestructura tecnológica: Al este de 25th Street es más común encontrar industrias livianas, como los centros de datos. Por su proximidad a la estación Franklin Park de la línea Milwaukee District West de Metra y a las empresas de infraestructura tecnológica existentes, esta área es un potencial centro de empleo a lo largo de Grand Avenue.



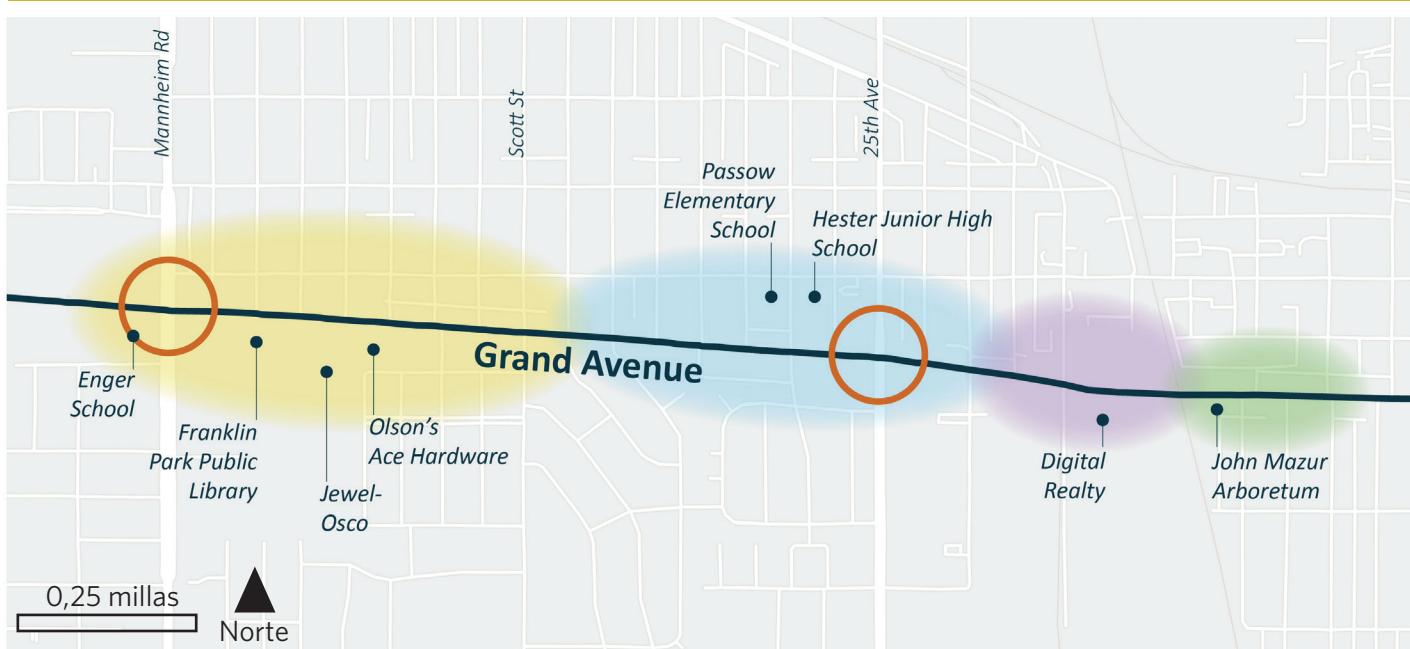
Transición: El límite oriental del corredor es una zona de transición entre los usos industriales y residenciales cercanos. Actualmente, esta área está compuesta por el arboreto John Mazur, viviendas unifamiliares y comercios inestables.



Nodos: Definido por el área que rodea las intersecciones clave y los centros de actividad a lo largo del corredor, cada nodo tiene características únicas y anclas que entrecruzan los usos del suelo. Existen dos nodos principales a lo largo del corredor de Grand Avenue:

- Nodo de Grand Avenue y Mannheim Road
- Nodo de Grand Avenue y 25th Avenue

Figura 2: Segmentos y nodos del corredor de Grand Avenue



Corridor segments

Regional commercial

Technology infrastructure business cluster

Asset

Local commercial

Transitional

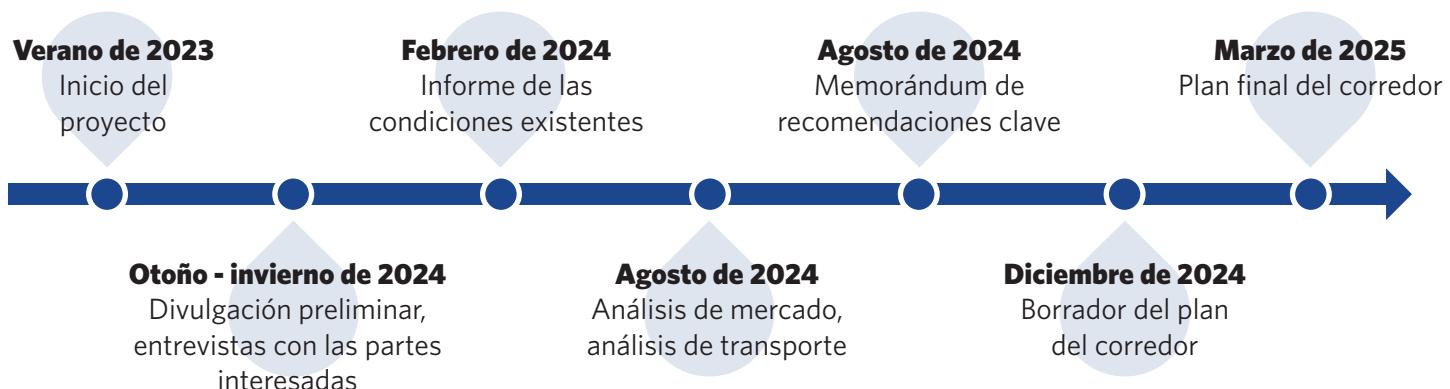
Node

Cronograma del proyecto

El proyecto comenzó en el verano de 2023, cuando el equipo del proyecto obtuvo más información sobre la comunidad a través de actividades de divulgación, entrevistas con las partes interesadas y un análisis de las condiciones existentes. Estos esfuerzos se resumieron en un informe de condiciones existentes publicado en febrero de 2024. Una vez que el equipo tuvo la oportunidad de conocer a la comunidad y comprender a las partes interesadas clave, se formó un comité directivo para revisar los resultados y guiar el proyecto.

El equipo continuó relevando opiniones de las partes interesadas de la comunidad a medida que el proyecto avanzaba hacia el desarrollo de recomendaciones clave en el verano de 2024, y la fase de redacción del plan tuvo lugar en el otoño de 2024. El plan se completó en marzo de 2025.

Figura 3: Cronograma del proyecto



Divulgación comunitaria

La participación de la comunidad es una parte fundamental del proceso de planificación. El equipo trabajó duro para conocer los desafíos y las oportunidades del corredor para garantizar que las recomendaciones reflejaran lo que recopilamos.

El equipo recogió los comentarios de un amplio conjunto de partes interesadas, incluidos residentes, personas mayores, usuarios del transporte público, propietarios y la comunidad empresarial, para garantizar que todas las voces tuvieran la oportunidad de dar su opinión. Las partes interesadas contribuyeron a través de entrevistas, reuniones del comité directivo, encuestas específicas, conversaciones, así como ideas y comentarios enviados a través del sitio web del proyecto.

Durante el proceso de revisión pública, el equipo recopiló comentarios adicionales a través de herramientas de participación en el sitio web del proyecto, así como en eventos presenciales. El equipo asistió a numerosos eventos comunitarios, incluidos la iluminación del árbol de Navidad, el Festival de Franklin Park, la Serie de conciertos de verano, la Jornada de puertas abiertas de la Escuela primaria Passow, el desfile del Festival de otoño y el Festival de la calabaza, talleres de desarrollo de visión en forma virtual y presencial, y más.



Iluminación del árbol de Navidad y
Fiesta de invierno Diciembre de 2023



Taller comunitario
Enero de 2024



Festival de Franklin Park
Junio de 2024



Baile callejero
Junio de 2024



Jornada de puertas abiertas de la Escuela primaria Passow
Agosto de 2024



Serie de conciertos de verano
Agosto de 2024



Desfile del Festival de otoño y Festival
de la calabaza Octubre de 2024



Taller de desarrollo de visión
Octubre de 2024

Grand Avenue hoy

Se realizaron tres estudios clave para comprender las condiciones actuales del corredor, cada uno de los cuales proporcionó información única sobre Grand Avenue tal como es hoy, y ayudó a conformar los temas clave del plan. *Para leer los análisis, consulte el Apéndice.*

Informe de las condiciones existentes: Proporciona una descripción general de las condiciones existentes en Franklin Park y en Grand Avenue, y resume los factores clave que influyen en las recomendaciones del plan del corredor. El informe incluye cuadros, mapas y otros gráficos de apoyo.

Ánalisis de mercado: Identifica oportunidades de desarrollo económico viables y estrategias para apoyar a las pequeñas empresas existentes y enfoques para propiedades vacantes y subutilizadas a lo largo del corredor.

Ánalisis de transporte: Proporciona un análisis de datos detallado sobre las condiciones de transporte que afectan al corredor de Grand Avenue para conformar las recomendaciones del plan.

Temas clave

De la participación de las partes interesadas y el análisis de las condiciones existentes surgieron varios temas clave que sirvieron de base para los objetivos generales para el futuro:

1. Crear un corredor unificado que promueva la actividad peatonal, maximice la seguridad y mejore la vitalidad de Grand Avenue.
2. Asegurar que Grand Avenue resista los cambios en las condiciones del mercado.
3. Promover una comunidad próspera y equitativa en el corredor de Grand Avenue con mejoras en el transporte.
4. Mejorar la seguridad de todos los usuarios a lo largo de Grand Avenue.
5. Diversificar la vivienda a lo largo de Grand Avenue y dentro de Franklin Park.
6. Aprovechar el corredor de Grand Avenue para promover la resiliencia climática en Franklin Park.
7. Mejorar la calidad y el acceso a los recursos naturales en Franklin Park.

Estructura del plan

El plan está organizado en objetivos generales, recomendaciones y estrategias.



Objetivos generales que reflejan las aspiraciones de la comunidad para el futuro del corredor.

Orientación detallada de los pasos para alcanzar los objetivos del plan.

Acciones específicas que materializan las recomendaciones, incluidas fuentes, recursos, cronogramas y aplicabilidad de los segmentos del corredor

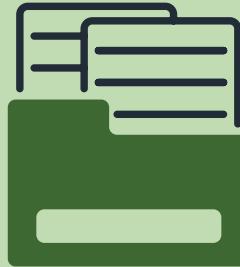
Matriz de implementación

Esta herramienta garantiza un enfoque estructurado para la implementación y organiza las recomendaciones y estrategias del plan en una matriz fácil de usar. La matriz también incluye un cronograma, oportunidades de financiación y recursos para cada estrategia, así como los segmentos aplicables del corredor. Cada sección del plan incluye una matriz de implementación.



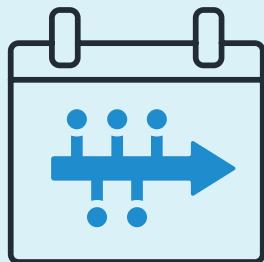
Fuentes de financiación

Posibles opciones de financiación a las que puede recurrir el municipio para apoyar la implementación del proyecto. Estas pueden incluir subvenciones, asistencia técnica, tiempo del personal u otros recursos financieros relevantes para cada estrategia.



Recursos

Guías, recursos en línea, artículos y otros materiales que brindan información adicional para apoyar la implementación de cada estrategia.



Cronograma

Tiempo estimado que tomaría implementar la estrategia. Este marco cronológico ayuda a seguir el grado de avance y garantizar que la implementación siga en curso. Corto plazo es menos de 5 años, mediano plazo es de 5 a 10 años y largo plazo es más de 10 años.



Aplicabilidad del segmento

Se alinea con el mapa de segmentos del corredor (figura 2) para identificar el área geográfica del corredor donde se debe implementar cada estrategia.

Objetivo:

Crear un corredor unificado que promueva la actividad peatonal, maximice la seguridad y mejore la vitalidad de Grand Avenue.



Recomendación 1

Incentivar desarrollos compactos que prioricen a los peatones y atiendan áreas residenciales cercanas.

Al reducir la necesidad de automóviles y fomentar la caminata, la bicicleta y el uso del transporte público, los desarrollos compactos pueden ayudar a reducir la contaminación del aire, mejorar la salud pública y fomentar una comunidad más animada. Además, los desarrollos compactos pueden conservar espacios abiertos al frenar la expansión urbana y fomentar un desarrollo más denso en áreas ya desarrolladas.

Los desarrollos compactos son áreas de uso mixto, de densidad media a alta, que priorizan a los peatones sobre los automóviles. A menudo se ubican en zonas desarrolladas, y normalmente incluyen una combinación de espacios residenciales, comerciales y de oficinas, lo que permite a los residentes vivir, trabajar y divertirse cerca. El [Plan integral de Franklin Park 2017](#) pone énfasis en la importancia de unificar el carácter de Grand Avenue, y las siguientes estrategias son la base de esas recomendaciones.

Un entorno compacto y transitable deberá incluir requisitos de estacionamiento reducidos debido a la menor demanda de estacionamiento. Los conductores pueden estacionar una vez y acceder a múltiples destinos a pie, y el acceso peatonal aumenta en las áreas vecinas. El exceso de estacionamiento tiene un efecto negativo en la caminabilidad y reduce el potencial económico del desarrollo.

Estrategia 1.1

Trabajar con los propietarios a lo largo del segmento comercial regional del corredor para idear soluciones que permitan reimaginar el uso de grandes estacionamientos, mejorar la movilidad peatonal y mejorar el paisajismo y el diseño del paisaje urbano.

Estudio de caso

Fases I y II de Montford Park

Montford, Charlotte, Carolina del Norte

Después de adquirir un antiguo complejo de oficinas en el vecindario Montford de Charlotte, Grubb Properties transformó los estacionamientos circundantes en una comunidad de uso mixto. Comenzaron con renovaciones de eficiencia energética en un edificio de oficinas de la década de 1970 y agregaron una estructura adicional de diez pisos de oficinas. El proyecto incluye un modelo de estacionamiento compartido entre inquilinos de oficinas y residentes, mejora la sostenibilidad y reduce los costos tanto para el desarrollador como para los consumidores.

Fuente del estudio de caso: [La transformación de un estacionamiento en una comunidad en Montford Park](#)

Construcción de Link Apartments en un estacionamiento recuperado.

Fuente de la fotografía: [Grubb Properties](#)





“Me encantaría ver que el municipio trabajara para crear una sensación de comunidad y vecindario en sus calles principales, en lugar de una vía principal congestionada a la que únicamente se puede acceder en automóvil”.

- Residente de Franklin Park

Estrategia 1.2

Proporcionar infraestructura de transporte que pueda ayudar a aumentar el tráfico peatonal y la clientela comercial en general, incluyendo: estaciones de carga de vehículos eléctricos; estacionamiento de bicicletas; carriles para bicicletas protegidos en la calle; senderos del vecindario; señalización y rutas designadas a senderos regionales y rutas principales para bicicletas; mejores paradas de autobús; servicio de tranvía o de transporte para días festivos; etc.

Un entorno bien conectado ayuda a atraer tráfico peatonal e impulsa los negocios locales. Al mejorar la infraestructura de transporte, Grand Avenue puede resultar más atractiva para los visitantes. Para obtener más detalles sobre las recomendaciones, las fuentes de financiación y los recursos para mejorar la infraestructura de transporte, consulte el Objetivo 3: Promover una comunidad próspera y equitativa en el corredor de Grand Avenue de Franklin Park con mejoras en el transporte.

Estrategia 1.3

Permitir que los comercios nuevos y existentes creen elementos interactivos en sus instalaciones (por ejemplo, ventanillas de servicio, callejones activados, portones de garaje retráctiles decorados, murales o arte público, etc.).

Recomendación 2

Implementar proyectos de creación de espacios que transformen áreas libres en espacios comunitarios animados.

La creación de espacios genera espacios públicos animados y atractivos que reflejan el carácter y las necesidades únicas de una comunidad. Estos proyectos pueden ser instalaciones temporales o desarrollos permanentes que transformen áreas subutilizadas o descuidadas en espacios animados y funcionales donde la gente puede reunirse, jugar e interactuar. El corredor de Grand Avenue ofrece una oportunidad fantástica para revitalizar el área a través de proyectos de creación de espacios. En varios estacionamientos y lotes vacíos disponibles, el municipio puede crear espacios comunitarios atractivos y dinámicos para que todos disfruten.

Estrategia 2.1

Crear “terceros lugares”, como parques públicos, bibliotecas, cafés de vecindario y espacios comunes, que se incluirán en nuevos desarrollos públicos y privados a lo largo del corredor de Grand Avenue, o como parte de iniciativas de creación de espacios.

Estudio de caso

La Biblioteca y Centro de Aprendizaje Shafter como tercer lugar

Shafter, California

La Biblioteca y Centro de Aprendizaje Shafter sufrió una importante expansión y rediseño liderado por Project for Public Spaces con el apoyo de GAF, un fabricante de techos local. Las mejoras incluyen una nueva sala de lectura para niños, más aulas y una plaza al aire libre para reuniones y actividades comunitarias. El Centro de Aprendizaje ofrece recursos para todas las edades en alfabetización, preparación laboral para adultos, STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemática) y habilidades vocacionales a una comunidad predominantemente hispanohablante. La biblioteca recientemente transformada duplicó su capacidad para recibir usuarios y es un centro apreciado para actividades educativas y recreativas en la comunidad.

Fuente del estudio de caso: Project for Public Spaces

Se construyeron nuevas aulas para aumentar la capacidad de la biblioteca, así como una plaza pública al aire libre.

Fuente de la fotografía: Project for Public Spaces a través de GAF



Estrategia 2.2

El paisaje urbano puede incluir plazas con características interactivas, espacios para comer y hacer compras al aire libre, arte público, diseños creativos de cruces peatonales, marcado de intersecciones, características de acceso en los puntos de entrada de los corredores y más.

Estudio de caso

Festival de creación de espacios de Fairland y Briggs Chaney

Fairland, Maryland



Organizado a través de una asociación entre el Departamento de Planificación del condado de Montgomery y la fundación sin fines de lucro Better Block Foundation, el Festival de creación de espacios de Fairland y Briggs Chaney se llevó a cabo en una sección recuperada del Briggs Chaney Park and Ride en 2022. Este evento impulsado por la comunidad incluyó instalaciones de arte interactivas, vendedores de comida y actividades familiares. Los residentes colaboraron con el personal de planificación y el equipo de Better Block Foundation para crear espacios públicos temporales que fomentaran la participación social y mostraran posibles mejoras del Plan Maestro de Fairland y Briggs Chaney. El festival destacó soluciones a corto plazo para espacios públicos, involucró a la comunidad en el rediseño de calles locales y recopiló datos para futuros diseños permanentes.

Fuente del estudio de caso: [Departamento de Planificación del condado de Montgomery](#)

Se construyeron materiales como muebles y equipos de juego para el festival, y se pintaron partes del estacionamiento para crear un espacio peatonal temporal y seguro.

Fuente de la fotografía: [Departamento de Planificación del condado de Montgomery](#)

Estrategia 2.3

Involucrar activamente a los residentes en los procesos de planificación a través de encuestas, talleres u otras formas de participación para garantizar que los posibles proyectos de creación de espacios cuenten con el apoyo de la comunidad.

Estrategia 2.4

Colaborar con las partes interesadas para identificar posibles ubicaciones para proyectos de creación de espacios, proporcionar recursos para su implementación y garantizar que los proyectos reflejen los intereses de los residentes.

Estrategia 2.5

Analizar opciones de financiamiento externo para materiales, servicios de diseño u otros recursos para ayudar a facilitar proyectos de creación de espacios.

Estudio de caso



Rediseño de la intersección del vecindario Friendship

Pittsburgh, Pensilvania

The Friendship Community Group colaboró con la ciudad de Pittsburgh para mejorar una compleja intersección de cinco vías cerca de un popular espacio de reunión comunitaria. Este proyecto tuvo como objetivo mejorar la seguridad de peatones y ciclistas ampliando aceras, agregando cruces peatonales y cambiando la posición de las señales de pare, a la vez que se convirtieron superficies de asfalto en parklets (plataformas de asientos públicos).

Los residentes contribuyeron al diseño a través de talleres que generaron importantes mejoras de seguridad, como una reducción del 40 por ciento en el exceso de velocidad y del 61 por ciento en los conflictos entre peatones y vehículos. El diseño costó aproximadamente 15,000 dólares y los suministros costaron un promedio de 10,000 dólares.

Fuente del estudio de caso: [Bloomberg Philanthropies](#)

Una fotografía de antes y después del rediseño de la intersección de Baum Grove. Los residentes y diseñadores crearon múltiples esquemas.

Fuente de la fotografía: [Bloomberg Philanthropies](#)

Estrategia 2.6

Experimentar con conceptos de creación de espacios como parques emergentes e instalaciones de arte temporales antes de realizar modificaciones permanentes.

Estudio de caso

El parque de Forest-Audelia/Parque urbano de Audelia

Dallas, Texas

A través de una colaboración entre Better Block Foundation y el Departamento de Parques de Dallas, se creó un parque temporal en una parte poco utilizada del estacionamiento de un centro comercial. El espacio cuenta con un jardín comunitario, área de juegos, mercado de agricultores durante los fines de semana y asientos públicos. El parque es parte de una iniciativa más grande del Departamento de Parques de Dallas para desarrollar un área recreativa permanente que incluirá un parque más grande en el vecindario, una biblioteca y una estación de policía.

Fuente del estudio de caso: [Better Block Foundation Departamento de Parques de Dallas](#)

Fuente de la fotografía: [Better Block Foundation](#)

Estrategia 2.7

Instalar arte público a lo largo de Grand Avenue que represente y celebre la diversidad y la cultura de la comunidad. El arte público desempeña un papel crucial en la creación de espacios, contribuyendo a la creación de una identidad distintiva y fomentando un sentido de lugar.

Recomendación 3

Revisar y actualizar el código de zonificación del municipio para alinearlo con la visión futura de Grand Avenue.

Resulta esencial revisar y actualizar el código de zonificación del municipio, basándose en las recientes actualizaciones que han sentado una base sólida. Este proceso garantizará que los reglamentos de zonificación continúe apoyando la combinación deseada de usos, densidades y estándares de diseño que son clave para transformar Grand Avenue en un corredor animado y amigable para los peatones que atraiga inversiones.

Estrategia 3.1

Garantizar que las normas respalden el desarrollo de uso mixto, en particular estableciendo un distrito de uso mixto superpuesto a lo largo de Grand Avenue entre 25th Avenue y Scott Street. Esto puede incluir normas y políticas que permitan el estacionamiento compartido.

Para más detalles sobre el estacionamiento compartido, ver recomendación 2, estrategia 2.1.

Estrategia 3.2

Permitir los tipos de usos previstos a lo largo del corredor de Grand Avenue.

Estrategia 3.3

Revisar y modificar los requisitos de distancia mínima entre edificios y jardines a lo largo del corredor de Grand Avenue, posiblemente integrando requisitos especializados como parte del posible distrito de uso mixto superpuesto.

Estrategia 3.4

Permitir el desarrollo en lotes independientes y espacios vacíos en propiedades de centros comerciales existentes.

Estudio de caso



Plan de remodelación 2.0 del centro comercial Fox Valley

Shafter, California

Fox Valley es uno de los varios centros comerciales de todo el país que se han adaptado a las necesidades cambiantes del mercado renovando estacionamientos y edificios vacíos o subutilizados para convertirlos en viviendas. La fase 1 de la remodelación del centro comercial incluyó la construcción del complejo de apartamentos de lujo Lumen con 304 unidades, que reemplazó un antiguo edificio de Sears. La fase 2 del plan de remodelación del centro comercial incluye un complejo de apartamentos de lujo de 323 unidades y un desarrollo de viviendas para personas mayores de 212 unidades, cuya fecha de finalización está prevista para el otoño de 2025. La remodelación del centro comercial también incluirá dos nuevos espacios verdes públicos: Fox Yard y Center Park.

Fuente del estudio de caso: [Centro comercial Fox Valley](#)

Vista aérea de la propiedad de viviendas Lumen, la primera fase de remodelación en el centro comercial Fox Valley.

Fuente de la fotografía: [Chicago Business Journal](#)

Estrategia 3.5

Incentivar la reurbanización de terrenos subutilizados para convertirlos en desarrollos compactos de uso mixto ofreciendo incentivos de zonificación como bonificaciones por densidad y requisitos de estacionamiento reducidos a cambio de aspectos como diseño sustentable, diseño creativo de la obra, opciones de viviendas económicas, etc.

Matriz de implementación

Objetivo: Crear un corredor unificado que promueva la actividad peatonal, maximice la seguridad y mejore la vitalidad de Grand Avenue.

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
Recomendación 1: Incentivar desarrollos compactos que prioricen a los peatones y atiendan áreas residenciales cercanas.		
1.1 Trabajar con los propietarios a lo largo del segmento comercial regional del corredor para idear soluciones que permitan reimaginar el uso de grandes estacionamientos, mejorar la movilidad peatonal y mejorar el paisajismo y el diseño del paisaje urbano. Cronograma: Corto y mediano plazo, a medida que las propiedades se reurbanicen o cambien de propietario Aplicabilidad del segmento: Comercial regional	<p>Programa de alternativas de transporte Financia proyectos de transporte no motorizado, como mejoras para peatones y bicicletas, y proyectos de paisaje urbano.</p> <p>Programa de mejora del transporte de Illinois Se puede utilizar para mejoras del paisaje urbano, instalaciones para peatones y otras mejoras que aumenten la calidad de vida en los corredores comerciales.</p> <p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Bonos municipales</p> <p>Distritos de mejora empresarial local</p> <p>Subvenciones de corporaciones/fundaciones</p> <p>Asociación público-privada</p>	<p>Un caso de negocios a favor de la baja de los mínimos de estacionamiento</p> <p>Reforma de la política de estacionamiento (estacionamiento compartido)</p> <p>Innovaciones en la política de estacionamiento en Estados Unidos</p> <p>Guía de comunidades amigables con el transporte público de la RTA</p> <p>Pautas de apoyo de Pace Transit</p> <p>National Complete Streets Coalition</p> <p>Active Transportation Alliance</p> <p>Complete Streets: casos de estudio de la región de Chicago</p>
1.2 Proporcionar infraestructura de transporte que pueda ayudar a aumentar el tráfico peatonal y la clientela comercial en general, incluidos: vehículos eléctricos	<p>Programa de alternativas de transporte Disponible para infraestructura para bicicletas y peatones, senderos del vecindario y mejoras que aumenten el transporte no motorizado y el acceso a senderos regionales.</p> <p>Subsidios de fórmula para áreas urbanizadas (5307) Proporciona fondos a los sistemas de transporte público en áreas urbanizadas para proyectos de planificación de capital.</p>	<p>Guía de comunidades amigables con el transporte público de la RTA</p> <p>Pautas de apoyo de Pace Transit</p> <p>National Complete Streets Coalition</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>estaciones de carga; estacionamiento de bicicletas; carriles para bicicletas protegidos en la calle; senderos del vecindario; señalización y rutas designadas a senderos regionales y rutas principales para bicicletas; mejores paradas de autobús; servicio de tranvía o de transporte para días festivos; etc.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de autobuses e instalaciones para autobuses Se puede utilizar para construir instalaciones de autobuses y modernizar flotas.</p> <p>Programa de bicicletas y peatones (Administración Federal de Carreteras) Financiación de proyectos multimodales para peatones y ciclistas que prioricen la seguridad</p> <p>Programa de mejora del transporte de Illinois Puede financiar infraestructura para bicicletas y peatones, incluidos estacionamientos para bicicletas, senderos del vecindario y señalización para rutas regionales.</p> <p>Programa de acceso al tránsito de la Autoridad de Transporte Regional Apoya proyectos de infraestructura más pequeños que mejoran el acceso al transporte público, como mejores paradas de autobús y señalización para rutas peatonales y de bicicletas.</p> <p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois Financia proyectos que mejoran la seguridad de los niños de todas las capacidades que van caminando, en patines o en bicicleta a la escuela. Proveedores de carga de vehículos eléctricos (por ejemplo, ChargePoint, EVgo) Algunos proveedores de carga de vehículos eléctricos ofrecen asociaciones con gobiernos locales y empresas para instalar cargadores de vehículos eléctricos a bajo costo o sin costo alguno.</p>	<p>Active Transportation Alliance Complete Streets: Casos de estudio de la región de Chicago</p> <p>Programa de preparación para vehículos eléctricos de ComEd y el Metropolitan Mayors Caucus</p> <p>Kit de herramientas para auditorías peatonales de AARP</p> <p>Kit de herramientas para auditorías peatonales de AARP</p>
<p>1.3</p> <p>Permitir que los comercios nuevos y existentes creen elementos interactivos en sus instalaciones (por ejemplo, ventanillas de servicio, callejones activados, portones de garaje retráctiles decorados, murales o arte público, etc.).</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario Se puede utilizar para apoyar a las empresas locales y mejorar los espacios comunitarios, especialmente en zonas de ingresos bajos a moderados. Los fondos podrían utilizarse para mejorar las fachadas o instalaciones de arte público.</p> <p>Subvenciones de la Agencia del Consejo de las Artes de Illinois Se puede utilizar para financiar murales, esculturas interactivas u otras mejoras artísticas en locales comerciales.</p> <p>Distritos de mejora empresarial local Kresge Foundation Knight Foundation Patronicity</p>	<p>Programa de reembolso de fachadas de Grand Avenue Financiado con fondos de Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario, el Programa de Reembolso de Fachadas está destinado a ayudar a los empresarios a revitalizar los negocios locales a lo largo del corredor de Grand Avenue, incluidos los negocios comerciales e industriales.</p> <p>Activando callejones para una ciudad viva Callejones verdes: la oportunidad de Detroit para la innovación Ventanillas de servicio: una tendencia emergente Recuperación de espacios perdidos: activación de callejones Kit de herramientas para las artes y la cultura de la Agencia Metropolitana de Planeamiento de Chicago</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
	<p>In Our Backyards</p> <p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes</p>	<p>Las mejores ventanillas de servicio de Chicago</p> <p>Recuperación de espacios perdidos: activación de callejones</p> <p>Kit de herramientas para las artes y la cultura de la Agencia Metropolitana de Planeamiento de Chicago</p> <p>Las mejores ventanillas de servicio de Chicago</p>

Recomendación 2: Implementar proyectos de creación de espacios que transformen áreas vacías en espacios comunitarios animados.

2.1	<p>Crear “terceros lugares”, como parques públicos, bibliotecas, cafés de vecindario y espacios comunes, que se incluirán en nuevos desarrollos públicos y privados a lo largo del corredor de Grand Avenue, o como parte de iniciativas de creación de espacios.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario</p> <p>Se puede utilizar para el desarrollo de espacios públicos como parques, plazas y otros espacios comunes en áreas de ingresos bajos a moderados. Esta es una fuente versátil para financiar terceros lugares que promueven la interacción social y la vitalidad comunitaria.</p> <p>Programa de adquisición y desarrollo de tierras de espacios abiertos del Departamento de Recursos Naturales de Illinois</p> <p>Proporciona subvenciones a los gobiernos locales para el desarrollo y adquisición de terrenos para parques y espacios abiertos, que resultarían esenciales para crear espacios verdes accesibles y áreas comunes a lo largo del corredor.</p> <p>The Trust for Public Land</p> <p>Proporciona financiamiento y apoyo para la creación de parques y espacios públicos, particularmente en comunidades marginadas. Su programa Parks for People podría ser una buena opción para desarrollar nuevos parques a lo largo del corredor.</p> <p>Contribuciones de los desarrolladores</p> <p>Se puede incentivar o exigir a los desarrolladores, a través de zonificación o bonificaciones por densidad, que incluyan parques públicos, plazas o cafés como parte de sus desarrollos. Esto puede ser parte de un acuerdo negociado a cambio de una mayor densidad u otras concesiones de zonificación.</p> <p>Tarifas de impacto</p> <p>Los municipios pueden imponer tarifas de impacto sobre nuevos desarrollos, que pueden usarse para financiar espacios públicos como parques, plazas o áreas de reunión comunitaria como parte de desarrollos privados a lo largo del corredor.</p>	<p>La desaparición de terceros lugares y qué se puede hacer</p> <p>Los “terceros lugares” como constructores de comunidades</p> <p>Project for Public Spaces</p> <p>Recursos de creación de espacios de la Asociación Estadounidense de Planificación (APA)</p> <p>Recursos para la creación de espacios de AARP</p>
------------	---	---	--

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.1</p> <p>Utilizar el diseño del paisaje urbano para hacer del corredor de Grand Avenue un lugar memorable para comprar, comer y visitar.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario</p> <p>Calles y carreteras seguras para todos</p> <p>Subvenciones para la creación de espacios de la Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios</p> <p>Construyendo y apoyando el desarrollo equitativo de la Fundación Kresge</p> <p>Originalidad en la creación de espacios de Local Initiaves Support Corporation</p> <p>Patronicity</p> <p>In Our Backyards</p> <p>Subvenciones para la creación de espacios comunitarios de Project for Public Spaces</p> <p>Subvenciones de Better Block Foundation</p> <p>Desafío de arte público de Bloomberg Philanthropies</p> <p>Subvenciones a la iniciativa de Asphalt Art</p> <p>Subvención para el cambio comunitario de America Walks</p> <p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes</p>	<p>Festival de creación de espacios de Fairland y Briggs Chaney</p> <p>Proyecto de originalidad en la creación de espacios en Front and Schiller Park</p> <p>Proyecto de originalidad en la creación de espacios para la participación de los residentes del área de Richfield</p> <p>Kit de herramientas para la creación de espacios emergentes de AARP</p> <p>Guía para construir corredores saludables de ULI</p>
<p>2.3</p> <p>Involucrar activamente a los residentes en los procesos de planificación a través de encuestas, talleres u otras formas de participación para garantizar que los posibles proyectos de creación de espacios cuenten con el apoyo de la comunidad.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Tiempo del personal</p>	<p>Un manual para la creación de espacios inclusivos</p> <p>Participación de la comunidad a través de la planificación maestra del arte público y originalidad en la creación de espacios</p> <p>Creación de espacios, participación pública y desarrollo orientado al transporte público</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.4</p> <p>Colaborar con las partes interesadas para identificar posibles ubicaciones para proyectos de creación de espacios, proporcionar recursos para su implementación y garantizar que los proyectos reflejen los intereses de los residentes.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	Ver estrategia 2.3	Ver estrategia 2.3
<p>2.5</p> <p>Analizar opciones de financiamiento externo para materiales, servicios de diseño u otros recursos para ayudar a facilitar proyectos de creación de espacios.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario</p> <p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes</p> <p>Subvenciones de Kresge Foundation</p> <p>Desafío de arte público de Bloomberg Philanthropies</p> <p>Subvenciones de Better Block Foundation</p>	<p>Activate Mill Street</p> <p>"Ver Spartanburg desde una nueva perspectiva" Desafío de arte público de Bloomberg</p> <p>Proyecto Friendship de Asphalt Art</p> <p>Desafío de arte público de Bloomberg/Iniciativa de Asphalt Art</p>
<p>2.6</p> <p>Experimentar con conceptos de creación de espacios como parques emergentes e instalaciones de arte temporales antes de realizar modificaciones permanentes.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones de Better Block Foundation</p> <p>Subvenciones Community Challenge de AARP</p> <p>Desafío de arte público de Bloomberg Philanthropies</p> <p>KABOOM! Play Everywhere Challenge</p>	<p>El parque de Forest-Audelia</p> <p>Pogo Park #1 – Elm Playlot</p> <p>Placemaking Riverdale</p> <p>Metro McAllen Swing-and-Ride</p> <p>Mathieu Court Alley Play Street</p> <p>Kit de herramientas para la creación de espacios emergentes de AARP</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.7</p> <p>Instalar arte público a lo largo de Grand Avenue que represente y celebre la diversidad y la cultura de la comunidad. El arte público desempeña un papel crucial en la creación de espacios, contribuyendo a la creación de una identidad distintiva y fomentando un sentido de lugar.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario</p> <p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes</p> <p>Desafío de arte público de Bloomberg Philanthropies</p>	<p>Thriving Together</p> <p>"Ver Spartanburg desde una nueva perspectiva"</p> <p>Kit de herramientas para las artes y la cultura de la Agencia Metropolitana de Planeamiento de Chicago</p> <p>Recursos de arte público de APA</p>

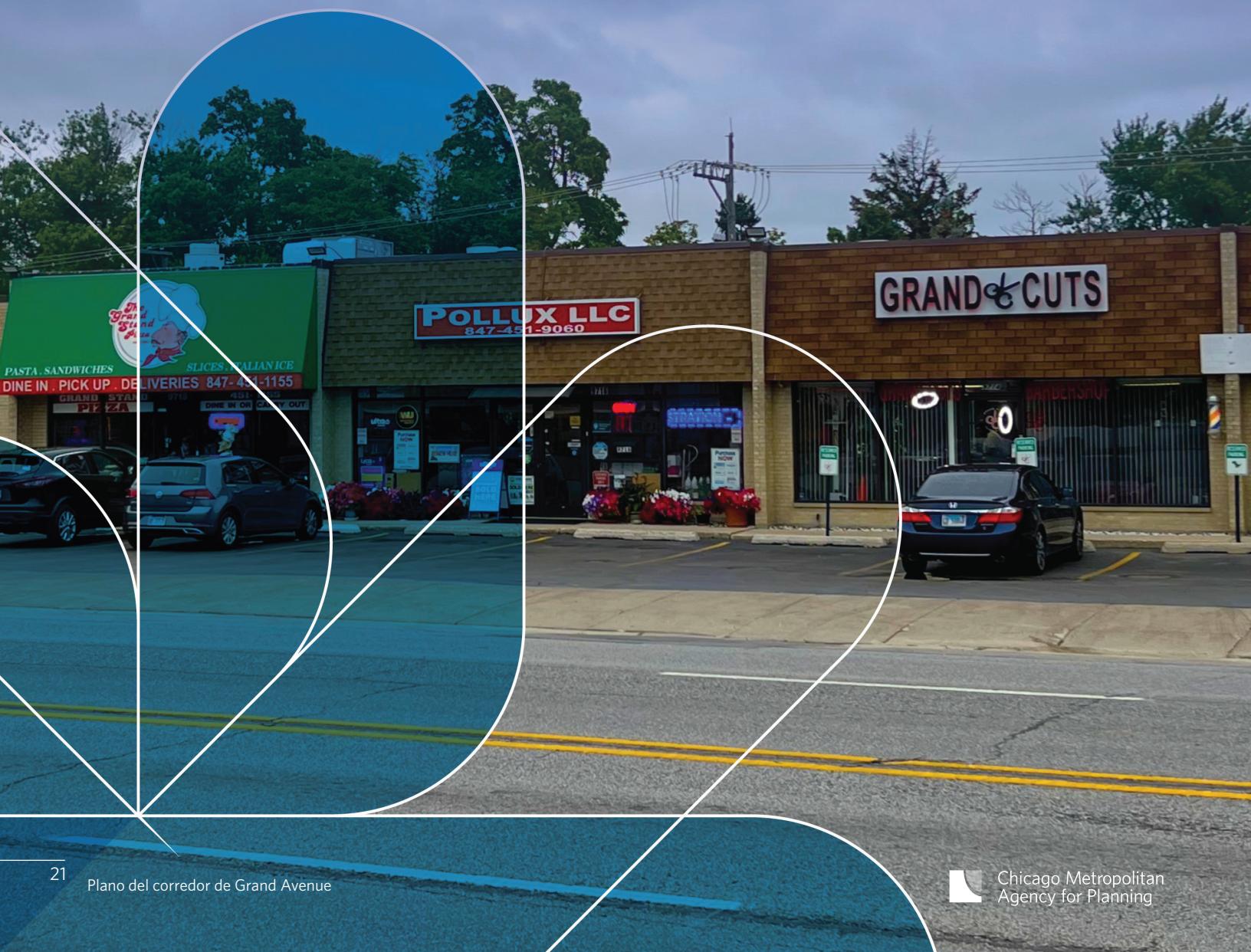
Recomendación 3: Revisar y actualizar el código de zonificación del municipio para alinearlo con la visión futura de Grand Avenue.

<p>3.1</p> <p>Garantizar que las normas respalden el desarrollo de uso mixto, en particular estableciendo un distrito de uso mixto superpuesto a lo largo de Grand Avenue entre 25th Avenue y Scott Street. Esto puede incluir normas y políticas que permitan el estacionamiento compartido.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial local</p>	<p>Programa de planificación comunitaria de la RTA Apoya las actualizaciones a los códigos de zonificación para que apoyen más el transporte público, lo que incluiría a Grand Avenue y su acceso a autobuses y proximidad a Metra.</p> <p>Tiempo del personal</p>	<p>Ejemplos de estacionamiento compartido del Consejo de Planificación del Área Metropolitana</p> <p>Estrategias de estacionamiento para TOD</p>
<p>3.2</p> <p>Permitir los tipos de usos previstos a lo largo del corredor de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de planificación comunitaria de la RTA Incluye paneles de desarrolladores que pueden discutir el potencial de TOD, que se aplicaría a Grand Avenue y su acceso a autobuses y proximidad a Metra.</p> <p>Servicios de asistencia técnica de ULI Chicago</p>	<p>Zonificación de uso mixto: Guía del planificador Consejo de Planificación del Área Metropolitana</p> <p>Zona de superposición de Bethesda</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
3.3 Revisar y modificar los requisitos de distancia mínima entre edificios y jardines a lo largo del corredor de Grand Avenue, posiblemente integrando requisitos especializados como parte del posible distrito de uso mixto superpuesto. Cronograma: Corto-mediano plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial local	Tiempo del personal	Pautas de diseño para proyectos residenciales de uso mixto
3.4 Permitir el desarrollo en lotes independientes y espacios vacíos en propiedades de centros comerciales existentes. Cronograma: Corto-mediano plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial regional	Tiempo del personal	La nueva política de centros comerciales ofrece grandes oportunidades de desarrollo de viviendas económicas Reconversión de centros comerciales subutilizados para crear viviendas multifamiliares Los centros comerciales como solución de vivienda Convertir los centros comerciales en vecindarios Ordenanzas de re-densificación urbana
3.5 Incentivar la reurbanización de terrenos subutilizados para convertirlos en desarrollos compactos de uso mixto ofreciendo incentivos de zonificación como bonificaciones por densidad y requisitos de estacionamiento reducidos a cambio de aspectos como diseño sustentable, diseño creativo de la obra, opciones de viviendas económicas, etc. Cronograma: Corto-mediano plazo Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario Fondo fiduciario de la Autoridad de Desarrollo de Vivienda de Illinois Fondo fiduciario de viviendas económicas de Illinois Programa de asociaciones de inversión de HUD HOME Programa de crédito fiscal para viviendas de bajos ingresos Programa de viviendas económicas Programa de evaluación de viviendas económicas del condado de Cook	Programa de unidades de vivienda de precio moderado del condado de Montgomery A los desarrolladores se les permite un aumento de densidad de hasta un 22% sobre la densidad normal permitida en la zona específica. Bono de zonificación para viviendas económicas Cómo un desarrollador está logrando la re-densificación urbana Programa de innovaciones de vivienda: Bonificaciones por densidad

Objetivo:

Asegurar que Grand Avenue resista los cambios en las condiciones del mercado.



Recomendación 1

Activar propiedades vacías y comercializar el corredor

Los bienes raíces comerciales a lo largo de Grand Avenue se componen principalmente de comercios minoristas. La pandemia fue particularmente desafiante para este mercado, provocando un aumento de las propiedades desocupadas en los últimos años. Estas propiedades desocupadas presentan una oportunidad para nuevos usos que puedan servir a los residentes y visitantes del corredor.

Estrategia 1.1

Apoyar a los propietarios en el uso de terrenos o espacios vacíos para usos temporales, como tiendas y restaurantes emergentes, cenas al aire libre, instalaciones de arte, parques emergentes, eventos comunitarios, espacios de inicio para emprendedores y más.

Estudio de caso



Berwyn Shops: un proyecto local

Berwyn, Illinois

Ubicado en el histórico corredor de Roosevelt Road, Berwyn Shops ofrece una plataforma de lanzamiento de apoyo para creadores, artesanos y emprendedores locales. Inspirado en Batavia Boardwalk Shops, esta incubadora cuenta con doce escaparates estilo cabaña de 12'x15' que permiten a los vendedores exhibir sus productos mientras acceden a recursos críticos para el crecimiento, que incluyen educación empresarial, promoción y soporte operativo. Las tiendas crean un valor económico duradero para Berwyn al desarrollar futuros inquilinos comerciales para la comunidad. Al atraer compradores y generar tráfico peatonal, esta incubadora fortalece los negocios locales cercanos y despierta un renovado interés en el corredor de Roosevelt Road.

Fuente del estudio de caso: Berwyn Shops

Estrategia 1.2

Coordinar con la Grand Chamber by O'Hare Airport para identificar tiendas, restaurantes u otros negocios en su área de cobertura que puedan estar buscando lugares para expandirse o trasladarse, así como nuevos negocios que puedan estar buscando ingresar al mercado del Aeropuerto O'Hare.

Estrategia 1.3

Crear un plan de diseño de corredor que incluya elementos como la marca del corredor, características de acceso, señalización de orientación, diseño del paisaje urbano y un enfoque de calles completas para crear un sentido de lugar único y embellecer a Grand Avenue.

Estrategia 1.4

Evaluar nuevas ofertas para ampliar los incentivos de desarrollo económico del municipio, incluidos los incentivos de Clase 7, subvenciones para mejora de fachadas, traslado de comercios, expansión comercial, modernización de interiores, exención o reducción de tarifas de permisos, etc.



“Me encantaría que hubiera cosas que atrajeran a los residentes a Grand Avenue un fin de semana, como una feria de arte y artesanía o un mercado de agricultores”.

- Residente de Franklin Park

Estrategia 1.5

Crear un portal de desarrollo económico de Franklin Park en el sitio web del municipio para promover los sitios disponibles con sus datos pertinentes, enumerar los incentivos de desarrollo disponibles, proporcionar enlaces a códigos y ordenanzas municipales y compartir mapas de activos para el corredor de Grand Avenue y la comunidad en general.

Estudio de caso

Portal de desarrollo de West Chicago

West Chicago, IL

Un innovador portal en línea agiliza el acceso a la información para los desarrolladores y atrae nuevas inversiones. Esta plataforma fácil de usar también consolida recursos, lo que facilita que los desarrolladores evalúen oportunidades en West Chicago y gestionen el proceso de desarrollo.

Las características principales del portal incluyen un perfil de la comunidad con información demográfica y un panel de datos. Los desarrolladores también pueden explorar las propiedades disponibles y la información sobre programas de incentivos, distritos comerciales y planes de desarrollo. El mapa de zonificación interactivo mejora aún más la facilidad de uso al permitir que los usuarios visualicen los límites y requisitos de zonificación.

Fuente del estudio de caso: [Portal de desarrollo de West Chicago](http://www.westchicago.com)

Estrategia 1.6

Agrupar desarrollos que generen empleo a lo largo de Grand Avenue en áreas que se encuentran a poca distancia de la estación de Metra del centro de la ciudad, particularmente al este del nodo de Grand Avenue y 25th Street.

Recomendación 2

Desarrollar objetivos alineados con las tendencias actuales del mercado.

Para maximizar el potencial del corredor de Grand Avenue, es importante apuntar a un desarrollo que esté alineados con las tendencias actuales del mercado. Este enfoque implica identificar y atraer empresas y desarrolladores que satisfagan las demandas emergentes de los consumidores. El análisis de mercado mostró que existe una oportunidad para las empresas que atienden a la creciente población de residentes mayores y adinerados de Franklin Park, así como a los viajeros de negocios. Al centrarse en un desarrollo que satisfaga estas tendencias del mercado, el municipio puede crear un corredor dinámico y competitivo que atraiga tanto a residentes locales como a visitantes.

Estrategia 2.1

Proporcionar espacios con servicios compartidos para usos de oficina a corto plazo (por ejemplo, espacios de coworking y oficinas con diseños abiertos para viajeros de negocios, emprendedores y empresas emergentes).

Esto deberá hacerse en forma coordinada con la búsqueda de asesoramiento de profesionales de desarrollo económico. Ver recomendación 3, estrategia 3.1

Estrategia 2.2

Evaluar la reutilización de edificios vacíos para crear incubadoras de empresas especializadas.

Esto puede incluir una cocina compartida con equipos e instalaciones comunes; espacio de salón compartido con espacio de alquiler de sillas individuales para emprendedores como peluqueros y estilistas de uñas; espacios de creación para artistas, artesanos y otros creativos; etc.

Estrategia 2.3

Trabajar en forma coordinada con Grand Chamber by O'Hare Airport y las universidades locales para identificar tendencias en las brechas laborales y las habilidades emergentes para orientar mejor las inversiones en la atracción de empresas y la capacitación en habilidades.

Estrategia 2.4

Considerar las necesidades de servicios comunes de los viajeros de negocios (por ejemplo, alojamiento, gimnasios, espacios de trabajo, restaurantes, entretenimiento, etc.) para incluirlas en futuros sitios de desarrollo u ocupar espacios vacíos a lo largo del corredor Grand Avenue, con un enfoque en el nuevo hotel Wyndham situado en el nodo Grand Avenue y Mannheim Road.

Estrategia 2.5

Desarrollar una infraestructura de soporte de banda ancha y tecnología para atraer nuevas empresas tecnológicas y centradas en datos, agrupándolas cerca de empresas similares ubicadas en el extremo este del corredor de Grand Avenue, cerca del nodo de Grand Avenue y 25th Street.

Estrategia 2.6

Ofrecer servicios y viviendas que apunten a la creciente población de residentes mayores y adinerados de Franklin Park, incluida atención médica especializada, gestión patrimonial y viviendas para personas mayores y familias que buscan viviendas de menor tamaño.

Recomendación 3

Involucrar de manera proactiva a la comunidad empresarial y de desarrolladores.

Al establecer relaciones sólidas con desarrolladores, inversores y empresarios locales, el municipio puede comprender mejor sus necesidades, desafíos y aspiraciones. Al fomentar la comunicación abierta y la colaboración, el municipio puede atraer desarrollos de calidad que estén alineados con la visión del corredor y el potencial de mercado. Involucrar a estas partes interesadas clave de manera temprana y frecuente será fundamental para el éxito y el dinamismo del corredor a largo plazo.

Estrategia 3.1

Contratar un panel de expertos en desarrollo económico, con el apoyo de CMAP y otras organizaciones como Urban Land Institute, para solicitar asesoramiento para la reurbanización de oficinas vacías y espacios comerciales clave, sitios subdesarrollados o sitios sujetos a reurbanización.

Estrategia 3.2

Organizar un “Día del desarrollador de Franklin Park” para mostrar las propiedades disponibles y los desarrollos potenciales a lo largo de Grand Avenue.

Estrategia 3.3

Promocionar Franklin Park en conferencias comerciales como el Consejo Internacional de Centros Comerciales.



Digital Realty, en la esquina sureste de Grand Avenue y Martens Street, remodeló su espacio en 2016 para acoger a empresas en crecimiento y anunció planes para adquirir y remodelar más propiedades cercanas.

Matriz de implementación

Objetivo: Asegurar que Grand Avenue resista los cambios en las condiciones del mercado.		
Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
Recomendación 1: Activar propiedades desocupadas y comercializar el corredor.		
1.1 Apoyar a los propietarios en el uso de terrenos o espacios vacíos para usos temporales, como tiendas y restaurantes emergentes, cenas al aire libre, instalaciones de arte, parques emergentes, eventos comunitarios, espacios de inicio para emprendedores y más. Cronograma: En curso Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	Distritos con financiación con aumento de impuestos Áreas de servicio especiales Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)	Recursos de reutilización y reurbanización de APA Grayfields Kit de herramientas para la creación de espacios emergentes de AARP Ejemplos locales: McHenry Riverwalk Shoppes Batavia Boardwalk Shops Berwyn Shops The Rustic Fox CloudKitchens Ghost Kitchens
1.2 Coordinar con la Grand Chamber by O'Hare Airport para identificar tiendas, restaurantes u otros negocios en su área de cobertura que puedan estar buscando lugares para expandirse o trasladarse, así como nuevos negocios que puedan estar buscando ingresar al mercado del Aeropuerto O'Hare. Cronograma: En curso Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)	Grand Chamber by O'Hare Oficina de Desarrollo Económico del condado de Cook Ejemplos locales: Subvenciones empresariales de Lombard Incentivos de desarrollo económico de West Chicago

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.3</p> <p>Crear un plan de diseño de corredor que incluya elementos como la marca del corredor, características de acceso, señalización de orientación, diseño del paisaje urbano y un enfoque de calles completas para crear un sentido de lugar único y embellecer a Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p>	<p>All Together Studio</p> <p>Guide Studio</p> <p>Locality Studio</p>
<p>1.4</p> <p>Evaluar nuevas ofertas para ampliar los incentivos de desarrollo económico del municipio, incluidos los incentivos de Clase 7, subvenciones para mejora de fachadas, traslado de comercios, expansión comercial, modernización de interiores, exención o reducción de tarifas de permisos, etc.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Desarrollo de un fondo común de financiación del municipio para apoyar los incentivos</p>	<p>Oficina de Desarrollo Económico del condado de Cook</p> <p>Incentivos fiscales sobre el impuesto a la propiedad del condado de Cook</p> <p>Ejemplos locales: Subvenciones empresariales de Lombard</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de West Chicago</p>
<p>1.5</p> <p>Crear un portal de desarrollo económico de Franklin Park en el sitio web del municipio para promover los sitios disponibles con sus datos pertinentes, enumerar los incentivos de desarrollo disponibles, proporcionar enlaces a códigos y ordenanzas municipales y compartir mapas de activos para el corredor de Grand Avenue y la comunidad en general.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio</p> <p>Tiempo del personal</p>	<p>Portal de desarrollo de West Chicago</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.6</p> <p>Agrupar desarrollos que generen empleo a lo largo de Grand Avenue en áreas que se encuentran a poca distancia de la estación de Metra del centro de la ciudad, particularmente al este del nodo de Grand Avenue y 25th Street.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Clúster empresarial de infraestructura tecnológica</p>	<p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p>	<p>Mapeo y estadísticas de Planes TOD de RTA</p>

Recomendación 2: Desarrollar objetivos alineados con las tendencias actuales del mercado.		
<p>2.1</p> <p>Proporcionar espacios con servicios compartidos para usos de oficina a corto plazo (por ejemplo, espacios de coworking y oficinas con diseños abiertos para viajeros de negocios, emprendedores y empresas emergentes).</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local</p>	<p>Ver estrategia 3.1</p>	<p>Ver estrategia 3.1</p>
<p>2.2</p> <p>Evaluar la reutilización de edificios vacíos para crear incubadoras de empresas especializadas.</p> <p>Cronograma: En curso</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local</p>	<p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p>	<p>Recursos de reutilización y reurbanización de APA Grayfields</p> <p>Kit de herramientas para la creación de espacios emergentes de AARP</p> <p>McHenry Riverwalk Shoppes</p> <p>Alquiler de espacios de trabajo</p> <p>Alquiler de sillas de trabajo</p> <p>Espacios de creación</p> <p>Ejemplos locales: Batavia Boardwalk Shops</p> <p>Berwyn Shops</p> <p>The Rustic Fox</p> <p>CloudKitchens Ghost Kitchens</p> <p>The Hatchery Chicago (incubadora de alimentos y bebidas sin fines de lucro)</p>

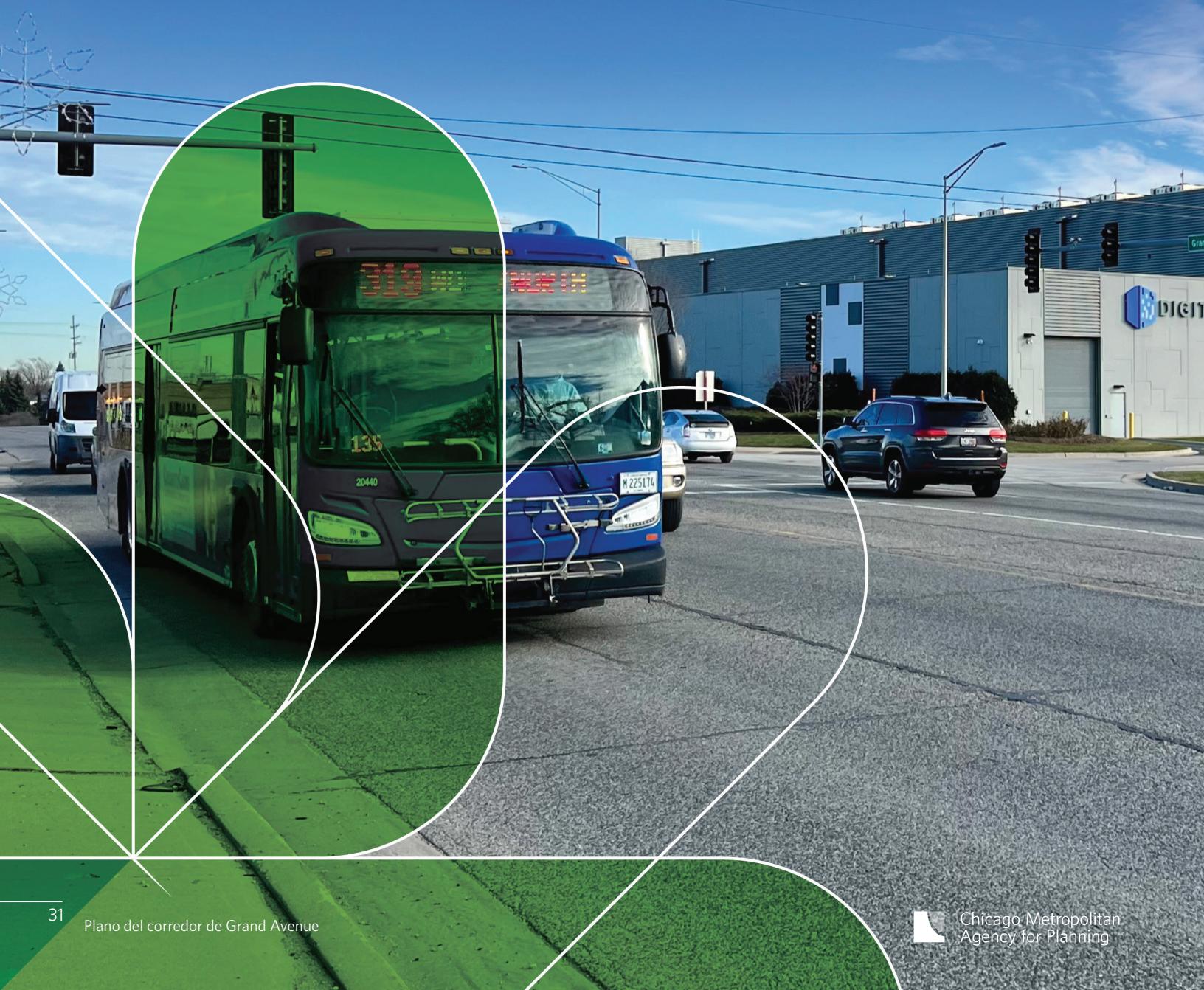
Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.3</p> <p>Trabajar en forma coordinada con Grand Chamber by O'Hare Airport y las universidades locales para identificar tendencias en las brechas laborales y las habilidades emergentes para orientar mejor las inversiones en la atracción de empresas y la capacitación en habilidades.</p> <p>Cronograma: En curso</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p>	<p>Grand Chamber by O'Hare</p> <p>Escuela de Negocios de Triton College</p>
<p>2.4</p> <p>Considerar las necesidades de servicios comunes de los viajeros de negocios (por ejemplo, alojamiento, gimnasios, espacios de trabajo, restaurantes, entretenimiento, etc.) para incluirlas en futuros sitios de desarrollo u ocupar espacios vacíos a lo largo del corredor Grand Avenue, con un enfoque en el nuevo hotel Wyndham situado en el nodo Grand Avenue y Mannheim Road.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional</p>	<p>Ver estrategia 3.1</p>	<p>Ver estrategia 3.1</p>
<p>2.5</p> <p>Desarrollar una infraestructura de soporte de banda ancha y tecnología para atraer nuevas empresas tecnológicas y centradas en datos, agrupándolas cerca de empresas similares ubicadas en el extremo este del corredor de Grand Avenue, cerca del nodo de Grand Avenue y 25th Street.</p> <p>Cronograma: Mediano-largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Clúster empresarial de infraestructura tecnológica</p>	<p>Oficina de subvenciones para banda ancha de Illinois</p> <p>Programa de acceso equitativo e instalación de banda ancha</p> <p>Programas de subvenciones para banda ancha</p>	<p>Oficina de banda ancha de Illinois</p> <p>Laboratorio de banda ancha de Illinois</p> <p>Mapa de equidad digital del condado de Cook</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.6</p> <p>Ofrecer servicios y viviendas que apunten a la creciente población de residentes mayores y adinerados de Franklin Park, incluida atención médica especializada, gestión patrimonial y viviendas para personas mayores y familias que buscan viviendas de menor tamaño.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local, transitorio</p>	<p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p> <p>Subvenciones Community Challenge de AARP</p>	<p>Recursos de AARP para comunidades habitables</p>

Recomendación 3: Involucrar de manera proactiva a la comunidad empresarial y de desarrolladores.		
<p>3.1</p> <p>3.1 Contratar un panel de expertos en desarrollo económico, con el apoyo de CMAP y otras organizaciones como Urban Land Institute, para solicitar asesoramiento para la reurbanización de oficinas vacías y espacios comerciales clave, sitios subdesarrollados o sitios sujetos a reurbanización.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de planificación comunitaria de RTA</p> <p>Incluye paneles de desarrolladores que pueden discutir el potencial de TOD, que se aplicaría a Grand Avenue y su acceso a autobuses y proximidad a Metra.</p> <p>Servicios de asistencia técnica de ULI Chicago</p>	<p>Mapeo y paneles de estadísticas para desarrolladores de RTA</p> <p>Servicios de asistencia técnica de ULI Chicago</p>
<p>3.2</p> <p>Organizar un "Día del desarrollador de Franklin Park" para mostrar las propiedades disponibles y los desarrollos potenciales a lo largo de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio</p> <p>Tiempo del personal</p>	<p>Día del desarrollador de Greater Muskegon</p> <p>Día del desarrollador del área metropolitana de Cadillac</p>
<p>3.3</p> <p>Promocionar Franklin Park en conferencias comerciales como el Consejo Internacional de Centros Comerciales</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio</p> <p>Tiempo del personal</p>	<p>Consejo Internacional de Centros Comerciales</p>

Objetivo:

Promover una comunidad próspera y equitativa en el corredor de Grand Avenue de Franklin Park con mejoras en el transporte.



Recomendación 1

Promover una comunidad equitativa proporcionando opciones de transporte a lo largo y cerca de Grand Avenue.

Hoy en día, Grand Avenue prioriza la movilidad y el acceso vehicular por sobre peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. Los residentes han expresado interés en un acceso más seguro y conveniente a pie y en bicicleta a los destinos a lo largo de Grand Avenue, ya sea para trabajar, estudiar, ir de compras, acceder a servicios o a la comunidad. Durante nuestra campaña de divulgación del proyecto, entendimos que las personas quieren tener una opción cuando viajan, pero se sienten obligadas a conducir, incluso sólo para cruzar Grand Avenue, debido a la seguridad y la falta de opciones. Tener una variedad de opciones de viaje atraerá más personas a Franklin Park y activará a Grand Avenue de manera equitativa.

Estrategia 1.1

Proporcionar cruces peatonales protegidos y de alta visibilidad con una distancia aproximada de 1/4 de milla entre sí para garantizar que las personas puedan llegar a negocios, transporte público e instalaciones comunitarias a pie, independientemente de dónde vivan.

Estudio de caso

Madison Street

Forest Park, Illinois

El municipio de Forest Park instaló un paso peatonal elevado accesible para personas con discapacidad. Este corredor muestra diversas medidas para mejorar la seguridad:

- Menor velocidad de vehículos
- Volúmenes de tráfico moderados
- Se construyen salientes en las aceras donde se permite estacionar en la calle para reducir las distancias de cruce.

El volumen de tráfico, el promedio anual de tráfico diario (AADT, por sus siglas en inglés), es de 12200 en esta sección de Madison Street. A lo largo de Grand Avenue es de 20800 al este de la Avenida 25, y de 23000 al oeste de la Avenida 25.

Otra estrategia eficaz son las islas centrales de refugio, que permiten que los peatones crucen de a una dirección de tráfico a la vez.

Fuente: CMAP



Estrategia 1.2

Trabajar con Pace para mejorar las paradas de autobús, transformando las paradas con bandera en paradas designadas con total accesibilidad para personas con discapacidad y ubicadas en cruces seguros a lo largo de Grand Avenue.

En las paradas con bandera, los pasajeros pueden subir o bajar del autobús en cualquier intersección a lo largo de la ruta donde el conductor considere que es seguro hacerlo. En las paradas señalizadas, los pasajeros pueden subir o bajar del autobús únicamente en las paradas de autobús señalizadas de Pace o en las estaciones Pulse.

El municipio debe asegurarse de que las paradas de tránsito estén adyacentes a cruces seguros en Grand Avenue marcados con cruces peatonales de alta visibilidad. Cada parada de autobús en Grand Avenue debe estar acompañada por un semáforo totalmente accesible activado por peatones, o una isla central de refugio con un dispositivo de seguridad como balizas rectangulares de destello rápido o balizas híbridas para peatones. El municipio debería participar en el proceso ReVision de Pace para actualizar la red de rutas de autobuses. Los mapas iniciales indican una posible extensión hacia el oeste del servicio de autobuses de Grand Avenue, en consonancia con el servicio a los viajeros de Grand Avenue con destino al condado de DuPage.



Un ejemplo de una parada de autobús con refugio de Pace

Las paradas de autobús de Pace deben tener un buen drenaje y estar libres de hielo, nieve y escombros. Las áreas de espera y los refugios deben ubicarse en la parte trasera de la acera para que los usuarios del transporte público estén alejados de las salpicaduras de los vehículos que circulan por la carretera durante las tormentas. Las paradas deben estar bien iluminadas para garantizar que los pasajeros que esperan y los peatones que circulan sean visibles para los conductores de autobuses y otros automovilistas. También se deben considerar las plataformas de hormigón para autobuses para evitar la formación de surcos y grietas en el pavimento.

Fuente: CMAP



Estrategia 1.3

Proporcionar ciclovías seguras y protegidas para llegar a destinos a lo largo de Grand Avenue, incluidas calles paralelas o un bulevar para bicicletas, a veces conocidas como senderos del vecindario, a lo largo de Chestnut Avenue.

El municipio debe desarrollar un plan más amplio para rutas de bicicletas para conectar las casas y los destinos dentro del área de estudio con otras instalaciones para bicicletas cercanas existentes y planificadas, como Franklin Avenue y Des Plaines River Trail; apoyar la orientación de rutas para bicicletas con señalización y semáforos para bicicletas en Grand Avenue en lugares designados; y garantizar que las bicicletas tengan instrucciones claras hacia las paradas de tránsito y que las paradas de tránsito incluyan estacionamiento para bicicletas.



Andar en bicicleta por un sendero del vecindario a lo largo de Chestnut Avenue, con mucho menos tráfico diario, será más cómodo que hacerlo en Grand Avenue. Scott Street ya tiene algunas marcas para bicicletas de uso compartido.

Estudio de caso



Sendero del vecindario de Dickens Avenue

Chicago, Illinois

El sendero del vecindario de Dickens Avenue transformó una calle ancha de sentido único en una ruta para bicicletas segura para familias y niños. El sendero ofrece una ruta alternativa y de bajo estrés hacia concurrencias calles cercanas como Armitage Avenue.

Se agregaron carriles para bicicletas pintados en sentido contrario al tramo de Dickens Avenue en el vecindario de Lincoln Park. El sendero también incluyó un nuevo límite de velocidad de 20 mph, salientes de concreto, cruces peatonales elevados y reductores de velocidad aptos para bicicletas para promover la seguridad de ciclistas y automovilistas.

Un punto de acceso al sendero estaba originalmente cerrado a los vehículos, pero luego volvió a abrirse.

Fuente del estudio de caso: [Ciudad de Chicago](#)

En Dickens Avenue se agregaron carriles para bicicletas pintados en sentido contrario con colores brillantes y cruces peatonales elevados.

Fuente de la fotografía: [Ciudad de Chicago](#)

Estrategia 1.4

Promover la accesibilidad para personas con discapacidad en la vía pública a través del proceso de autoevaluación y plan de transición, como lo exigen las normas federales.

El municipio deberá incorporar mejoras priorizadas en futuros proyectos de reconstrucción a lo largo de Grand Avenue, e implementar mejoras que sean fáciles de completar a medida que los fondos lo permitan.

La accesibilidad en los cruces es especialmente importante. Todas los semáforos incluyen semáforos peatonales accesibles. Los tiempos de cruce de los planes de tiempos de los semáforos deben ser adecuados para acomodar la velocidad de caminata de los peatones de todas las edades y habilidades.

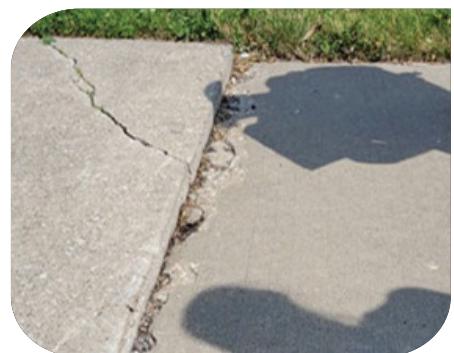
Ejemplos de derechos de paso públicos inaccesibles a lo largo del corredor de Grand Avenue.



Este cruce de acera tiene una pendiente transversal excesiva y está deteriorado, lo que puede dificultar el paso a pie o en silla de ruedas.



Esta parada de tránsito no cuenta con ningún espacio dedicado para que los pasajeros suban o bajen del autobús.



Este cambio de nivel de la acera es mayor a 1/4 de pulgada, no está biselada ni al ras, lo que puede ser peligroso para quienes caminan o ruedan sobre ella.



No se puede acceder a este botón de cruce peatonal desde la acera. El botón está demasiado lejos, orientado en la dirección incorrecta y obstruido por otro poste.



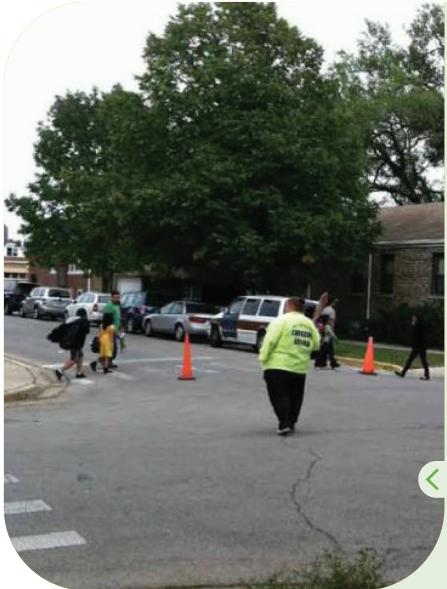
Varios tramos de la acera presentan obstrucciones que bloquean la ruta de acceso peatonal. Las pautas de accesibilidad al derecho de paso público establecen que los segmentos de acera deben tener 4 pies de ancho y estar libres de obstrucciones (las pautas del Departamento de Transporte de Illinois exigen aceras de 5 pies de ancho y 7 pies de ancho si la acera está detrás de un bordillo). Si la acera tiene menos de 5 pies de ancho, se aplican las reglas de espacios de paso.

Estrategia 1.5

Proporcionar a los niños rutas seguras y saludables a la escuela, ya sea caminando, en bicicleta, en autobús escolar eléctrico o en automóvil privado.

Este esfuerzo puede y debe incluir componentes programáticos, de políticas y de infraestructura que, en conjunto, puedan crear un programa integral de Rutas Seguras a la Escuela.

Estudio de caso



Plan de viaje escolar

Berwyn, Illinois

El Distrito Escolar de North Berwyn completó un plan de viajes escolares junto a Active Transportation Alliance. Las recomendaciones del plan combinaron iniciativas educativas, una mayor presencia de guardias de cruce y mejoras de infraestructura. Estas mejoras incluyeron instalaciones para bicicletas en la calle, iluminación nueva o mejorada y nueva señalización en las intersecciones. El programa de subvenciones Rutas Seguras a la Escuela del Departamento de Transporte de Illinois financió las mejoras de infraestructura y no infraestructura.

Fuente del estudio de caso: [Active Transportation Alliance](#)

Un guardia de cruce dirige a los niños a la escuela a lo largo de una de las rutas seguras del Distrito Escolar de North Berwyn.

Fuente de la fotografía: [Active Transportation Alliance](#)

Estrategia 1.6

Apoyar opciones de movilidad de bajo costo como bicicletas eléctricas, scooters, autos de alquiler y autos compartidos.



Estudio de caso

Bicicletas compartidas Koloni

Aurora, Illinois

La ciudad de Aurora se asoció con Koloni Fleets para agregar bicicletas compartidas en el centro de Aurora. La ciudad alberga tres estaciones de bicicletas compartidas para facilitar la navegación, fomentar el crecimiento económico y ofrecer opciones de recreación.

Fuente del estudio de caso: [Ciudad de Aurora](#)

Bicicletas Koloni estacionadas en una de las tres estaciones del centro de Aurora.

Fuente de la fotografía: [Ciudad de Aurora](#)

Estudio de caso



Pedalea Corvallis

Corvallis, Oregón

Corvallis lanzó un programa comunitario de bicicletas compartidas como una colaboración entre el proveedor de Medicaid de la región y Oregon Cascades West Council of Governments. Pedalea Corvallis se enfoca en objetivos de conectividad, salud y habitabilidad.

La red de bicicletas incluye actualmente 8 estaciones, más de 40 bicicletas y 2 triciclos para adultos. Los miembros pueden retirar y devolver las bicicletas en cualquier ubicación, y los miembros de Medicaid pueden obtener pases gratuitos.

Fuente del estudio de caso: [Calles abiertas Corvallis](#)

Los ciclistas conocen el programa de bicicletas compartidas Pedalea Corvallis y reciben cascos.

Fuente de la fotografía: [Calles abiertas Corvallis](#)

Mientras que la Escuela primaria Passow y la Escuela secundaria Hester se encuentran a poca distancia de muchas casas, CMAP descubrió que los padres a menudo llevan a sus hijos en automóvil para evitar inquietudes de seguridad cuando cruzan Grand Avenue.

Recomendación 2

Promover una comunidad próspera con acceso a opciones de transporte cuidadosamente administradas y que apoyen el desarrollo comercial y residencial.

Las empresas y los consumidores de Grand Avenue encontrarán un mercado preparado y de fácil acceso a través de múltiples modos de transporte. Para vincular a una comunidad local con el mercado local, a menudo menos es más: la excesiva capacidad de automóviles, el estacionamiento y los caminos de acceso impiden la activación de Grand Avenue. El acceso en automóvil es crucial, pero debe equilibrarse con opciones que complementen el mercado local de viajes. También hay que tener en cuenta las estrategias de uso del suelo, entre ellas centrar el desarrollo minorista y de servicios en nodos a lo largo del corredor que puedan contar con paradas de autobús en ambos lados, estacionamientos compartidos y acceso peatonal de alta calidad hacia y desde destinos como tiendas, restaurantes y estacionamientos.

Estrategia 2.1

Mejorar la conectividad de la red de transporte apoyando el estudio en curso de un nuevo cruce de carreteras separado para la línea Milwaukee District West de Metra, extendiendo Martens Street al otro lado de las vías del ferrocarril.

Para mantener un entorno más seguro con velocidades más bajas y reducir los costos de estructura y pavimento, la sección transversal debe minimizarse a un carril de circulación en cada dirección, con un carril central de giro donde se necesite acceso.

Las separaciones de niveles permiten que los caminos pasen por encima o por debajo de las vías del ferrocarril para conectar comunidades separadas por vías del tren.

Fuente: CMAP, creado con Dall-E 4o de Open AI.



El municipio podría alinear una nueva calle Martens separada por niveles debajo de las vías de la línea Milwaukee District West de Metra, brindando una alternativa a 25th Avenue, que a menudo está bloqueada por trenes.

Fuente: Ciudad de Chicago, Esri, TomTom, Garmin, SafeGraph, GeoTechnologies, Inc., METI/NASA, USGS, EPA, NPS, Oficina del Censo de los EE. UU., USDA, USFWS

Mejorar la conectividad de la red de transporte apoyando el estudio en curso de un nuevo cruce de carreteras separado para la línea Milwaukee District West de Metra, extendiendo Martens Street al otro lado de las vías del ferrocarril.



Chicago Metropolitan Agency for Planning

Estrategia 2.2

Mejorar la conectividad de la red de transporte iniciando un estudio de un nuevo cruce de calzada a desnivel del ferrocarril Indiana Harbor Belt en el corredor de Fullerton Avenue.



Una extensión de Fullerton Avenue proporcionaría una conexión local o de carretera colectora al otro lado de las vías para complementar el servicio arterial proporcionado por Grand Avenue. Al hacerlo, los modelos CMAP indican que los volúmenes de tráfico disminuirían en Grand Avenue, mejorando las perspectivas de opciones de viaje más seguras en Grand Avenue.

Extender Fullerton Avenue al otro lado de las vías crea accesibilidad adicional para la comunidad, desviando más viajes locales de Grand Avenue.

Fuente: Ciudad de Chicago, Esri, TomTom, Garmin, SafeGraph, GeoTechnologies, Inc., METI/NASA, USGS, EPA, NPS, Oficina del Censo de los EE. UU., USDA, USFWS

Estudio de caso

Reemplazo del puente de Oak Street

Hinsdale, Illinois

Hinsdale reemplazó un puente de sentido único de más de 100 años sobre el ferrocarril BNSF. Oak Street conduce al Hospital Hinsdale, lo cual representó un desafío para los vehículos de emergencia durante décadas, que a menudo eran obligados a esperar el paso del ferrocarril en intersecciones a nivel cercanas.

El nuevo puente mejoró el flujo de tráfico, desviando muchos vehículos de los cruces a nivel con altos niveles de actividad ferroviaria. La carretera reconstruida eliminó el control de semáforo del puente de sentido único e incluye intersecciones controladas por paradas que cumplen con la ley ADA.

El puente se destaca por estar orientado localmente y bien integrado en la comunidad vecina. El enfoque del proyecto es local, con calles arboladas, diseño cuidado y un único carril por sentido.

Fuente del estudio de caso: [HR Green Engineering](#)



Fuente de la fotografía: [Comisión de Comercio de Illinois](#)

Estrategia 2.3

Insistir con la necesidad de un semáforo, y las mejoras de seguridad y acceso asociadas, en la intersección de Grand Avenue y George Street.

El municipio debe garantizar que se incluyan instalaciones peatonales de alta calidad, como cruces peatonales de alta visibilidad, semáforos peatonales accesibles, tiempos de cruce adecuados para peatones y rampas y plataformas de llegada que cumplan con la ley ADA. Dado que George Street es una calle de sentido único en dirección sur, la construcción de un refugio para peatones frente al carril de giro a la izquierda en dirección este hacia el estacionamiento de Jewel-Osco presenta una oportunidad para mejorar sustancialmente la seguridad del cruce para usuarios no motorizados. A continuación se analizan otras estrategias relacionadas con la mejora de las operaciones de tráfico.



Esta imagen de las condiciones existentes muestra a un peatón con una bolsa de compras usando un bastón y cruzando Grand Avenue en George Street en 2024.

La fotografía demuestra el beneficio potencial de un refugio en la isla central del cruce como parte del proyecto de señalización.

Fuente: [Google Street View](#)



“Mis amigos y yo normalmente cruzamos Grand sin problemas, pero a veces un automóvil gira y no nos toca por un pelo, o simplemente tenemos la aterradora sensación de que un automóvil nos atropella”.

- Residente de Franklin Park

Estrategia 2.4

Considerar semáforos adicionales y otros controles de tráfico para facilitar cruces seguros en Grand Avenue y consolidar el acceso.

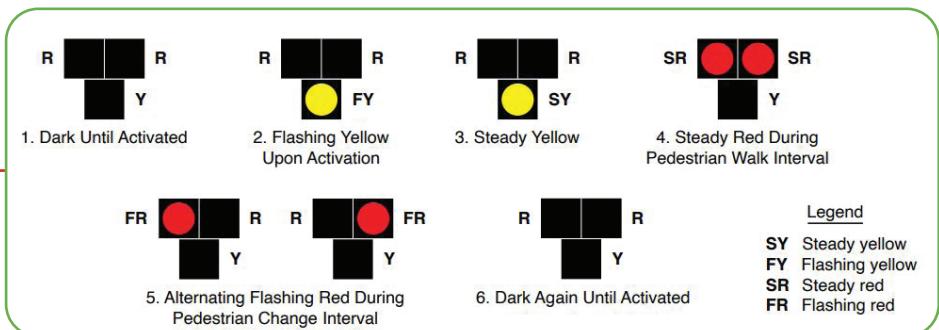
A medida que se implementen los elementos de este plan, el municipio debe monitorear los patrones de tráfico y los datos de seguridad, incluida la demanda de cruzar Grand Avenue en lugares cercanos a comercios minoristas, paradas de autobús y escuelas.

La distancia de visibilidad es un aspecto importante para la seguridad del cruce peatonal, y también para la seguridad de los automovilistas en las intersecciones. La iluminación natural es una estrategia para asegurar la visibilidad en las intersecciones para que los conflictos de tráfico no sorprendan a los usuarios. Se requieren líneas de visión claras para las interacciones entre ciclistas, peatones y automovilistas, y entre automovilistas.

Se recomiendan que los cruces peatonales se ubiquen en intersecciones con semáforo. Con la indicación verde, los semáforos también asignan derecho de paso a calles secundarias donde, de lo contrario, los vehículos que ingresan tendrían que esperar a que haya suficiente espacio en el tráfico, y los cálculos erróneos sobre los espacios son un problema grave. Los nuevos semáforos suelen ser ventajosos en calles urbanas con mayor volumen de tráfico. Sin embargo, el costo de un nuevo semáforo es sustancial, por lo que para los lugares donde el acceso de vehículos motorizados no genera inquietud, pero la seguridad del cruce no motorizado es un problema, las siguientes dos opciones pueden mejorar la seguridad y pueden ser apropiadas para evaluar como alternativa:



Las balizas híbridas para peatones son activadas por los peatones. Están montadas en un brazo de mástil sobre la calzada para aumentar la conciencia del conductor y proporcionar visibilidad adicional a un cruce.



Una baliza híbrida para peatones en Oak Park, en la intersección de Chicago Avenue y Harvey Avenue.

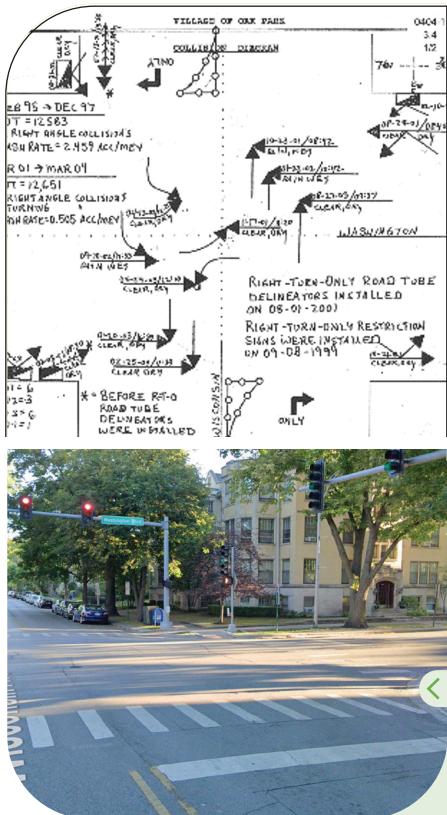
Fuentes: Administración Federal de Carreteras (FHWA)



Las balizas rectangulares de destello rápido también agregan visibilidad a un cruce de peatones y aumentan la conciencia del conductor. Las balizas rectangulares de destello rápido son mucho más simples que una baliza híbrida. Pueden ser intermitentes o no intermitentes, pero no hay ningún semáforo para caminar que ayude al peatón.

Fuente: CMAP

Estudio de caso



Washington Boulevard y Wisconsin Avenue

Oak Park, Illinois

Como parte de su estudio de tráfico, el municipio de Oak Park identificó la intersección de Washington Boulevard y Wisconsin Avenue como un lugar de alta ocurrencia de choques. Muchos de los choques fueron en ángulo recto, en forma de T. El municipio instaló restricciones de giro a la derecha con islas triangulares de concreto donde los peatones pueden esperar mientras los vehículos giran.

Los diagramas de colisión a la izquierda muestran que los cambios en la intersección redujeron el número de colisiones en ángulo recto de 30 en un período de casi 3 años (1995-1997) a sólo 5 (2001-2004). Sin embargo, a pesar del éxito en la mejora de la seguridad, existían inquietudes la reducción del acceso a un distrito comercial cercano. Los cruces peatonales también fueron una inquietud no abordada. Cuando la financiación estuvo disponible en 2016, una mejora adicional incluyó la instalación de un semáforo con acceso total para giro de vehículos y un cruce peatonal más seguro.

Fuente del estudio de caso: [Chicago Tribune](#)

La instalación de un nuevo semáforo transformó la intersección de Washington Boulevard y Wisconsin Avenue en una zona amigable para los peatones.

Fuente de la fotografía: Tom Murtha, registros de la Comisión de Tráfico y Estacionamiento de Oak Park; Google Street View

Estrategia 2.5

Considerar semáforos adicionales y otros controles de tráfico para facilitar cruces seguros en Grand Avenue y consolidar el acceso.

En coordinación con los cambios de zonificación y las decisiones sobre el uso del suelo, el municipio puede sustentar centros de actividad transitables que cuenten con transporte público, estacionamiento compartido y tiendas minoristas, restaurantes y servicios de alto uso.

Estudio de caso

Centro de Western Springs

Western Springs, Illinois

El centro de Western Springs está ubicado justo enfrente de una estación de trenes de cercanía de Metra muy utilizada. La oferta comercial incluye restaurantes, tiendas y servicios financieros y de salud. Si bien se ofrece estacionamiento en la estación de Metra y en varias ubicaciones comerciales, se fomenta la caminabilidad a través de calles estrechas y destinos de pequeña escala ubicados en un mismo lugar.

Los planes futuros para el centro de la ciudad incluyen un distrito de financiación con aumentos de impuestos para mejorar las fachadas de los edificios, reparar el pavimento deteriorado y abordar las propiedades comerciales desocupadas o la subutilización.

Fuente del estudio de caso: [Western Springs](#)

Ubicaciones comerciales en el centro de Western Springs con estacionamiento pago.

Fuente de la fotografía: [Western Springs](#)



Plano del corredor de Grand Avenue



Chicago Metropolitan
Agency for Planning

Estrategia 2.6

Establecer criterios de diseño urbano dentro de centros comerciales transitables, tales como líneas de edificación a lo largo de Grand Avenue y conexiones peatonales de alta calidad entre empresas.

Estudio de caso



Estándares de diseño de sitios y edificios

Davidson, Carolina del Norte

Davidson experimentó un crecimiento significativo de su población en 2013, lo que generó inquietudes acerca del carácter histórico de la ciudad y la expansión urbana. En respuesta, el municipio revisó su código de zonificación y sus pautas de diseño para fomentar la caminabilidad. Los principios de diseño clave en la ordenanza adoptada incluyeron requisitos de aceras, zonificación de uso mixto, arquitectura a escala humana e infraestructura verde.

Años después de que se adoptaran estas pautas de diseño, una evaluación del impacto en la salud y otros estudios revelaron varios resultados positivos del diseño orientado a la comunidad, como una mejor caminabilidad y un aumento de la actividad económica local. Los residentes también informaron un mayor nivel de satisfacción con la accesibilidad, la sensación de comunidad y el diseño.

Fuente del estudio de caso: [Ciudad de Davidson](#)

Edificios frente a un callejón peatonal en Davidson, que proporciona acceso peatonal entre edificios.

Fuente de la fotografía: [Ciudad de Davidson](#)

Estrategia 2.7

Evaluar oportunidades para enclaves de estacionamiento a lo largo de las calles laterales que acceden a Grand Avenue. Cuando resultan convenientes, los enclaves de estacionamiento pueden ser parte de un programa de gestión de acceso para crear calles sin salida en las calles secundarias locales que cruzan Grand Avenue.

Esta es una fotografía de un enclave de estacionamiento en Forest Park, Illinois, desarrollado para apoyar el distrito comercial de Madison Street. Este estacionamiento se encuentra en gran parte en el derecho de paso de Thomas Avenue, que se convirtió en una calle sin salida. Forest Park también estableció estacionamiento diagonal en el distrito comercial a lo largo de calles locales con bajo potencial de conflicto de tráfico.



Estrategia 2.8

Crear un modelo de acuerdo de estacionamiento compartido y apoyar su uso a lo largo del corredor de Grand Avenue.

Estrategia 2.9

Estudiar e implementar, según corresponda, una sección transversal de tres carriles totalmente reconstruida para reemplazar la sección transversal actual de cuatro carriles.

Estudio de caso



Dieta vial de la Ruta 31 de la ciudad de Batavia, Illinois

Batavia, Illinois

La ciudad de Batavia completó una dieta vial para la Ruta 31 de Illinois. El objetivo era mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera reduciendo el número de carriles e implementando un carril central de giro. Esta reconfiguración mejora el flujo del tráfico, reduce los accidentes y crea un entorno más seguro para los peatones y ciclistas que cruzan la carretera. El ingeniero del proyecto, TranSystems, estima que las colisiones se reducirán en un 27%.

Fuente del estudio de caso: [Ciudad de Batavia](#)

La nueva sección transversal de tres carriles en la Ruta 31 de Illinois en Batavia demuestra una reducción de la antigua sección transversal de cuatro carriles a dos carriles con un carril central de giro compartido.

Fuente de la fotografía: Ciudad de Batavia

Futuras secciones transversales de Grand Avenue

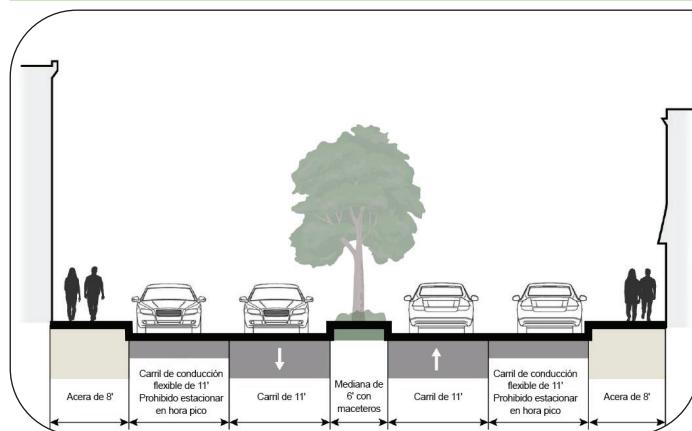
Este plan identifica recomendaciones y estrategias que reflejan un análisis de las condiciones del corredor y los aportes de las partes interesadas. A medida que se implemente el plan, incluidas recomendaciones como mejorar la conectividad de la red en Franklin Park y apoyar el acceso de bicicletas y peatones hacia y dentro del corredor, será posible considerar una sección transversal de tres carriles para Grand Avenue, ya que se espera que los volúmenes de tráfico estén muy por debajo de los umbrales apropiados. Una sección transversal de tres carriles consta de un carril de circulación en cada dirección y un carril central de giro, que puede ser una mediana en lugares donde el acceso se gestiona adecuadamente. Se pueden incluir usos y servicios adicionales en forma individual como paradas de transporte público, carriles de estacionamiento paralelos, árboles en la calle y aceras más anchas, dependiendo del derecho de paso disponible. Ver algunos ejemplos a continuación, y ver *Apéndice: Análisis de transporte* para obtener más detalles sobre los volúmenes de tráfico previstos para Grand Avenue.

Una sección transversal de tres carriles se alinea con los objetivos identificados por el municipio y las partes interesadas, que incluyen reducción de velocidad, cruces más seguros para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público y menos choques de automóviles. Además, una sección transversal de tres carriles respalda los objetivos relacionados con el desarrollo económico, la caminabilidad y la mejora de la accesibilidad y el cumplimiento de los requisitos de la ADA, ya que el exceso de capacidad de la carretera puede dedicarse a estos usos.

Mientras tanto, el municipio puede continuar con una sección transversal de cuatro carriles, especialmente en conjunto con las mejoras deseadas del paisaje urbano que se realizan antes de las mejoras de la red a largo plazo descritas anteriormente. A continuación, se muestran ejemplos de posibles secciones transversales a corto y largo plazo.

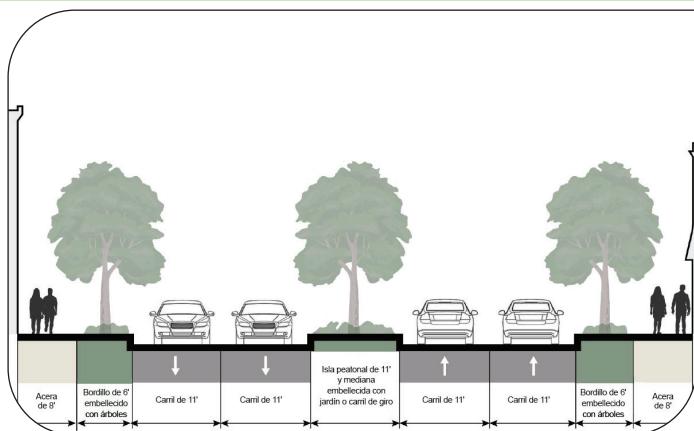
El derecho de paso público dentro del corredor varía entre 66' y 83' de ancho. Sin información sobre las servidumbres existentes, CMAP ha desarrollado posibles secciones transversales que funcionarán dentro de esos dos anchos existentes del derecho de paso.

Secciones transversales provisorias para cada uno de los anchos del corredor



Sección transversal de 66' de ancho: mediana con carriles flexibles

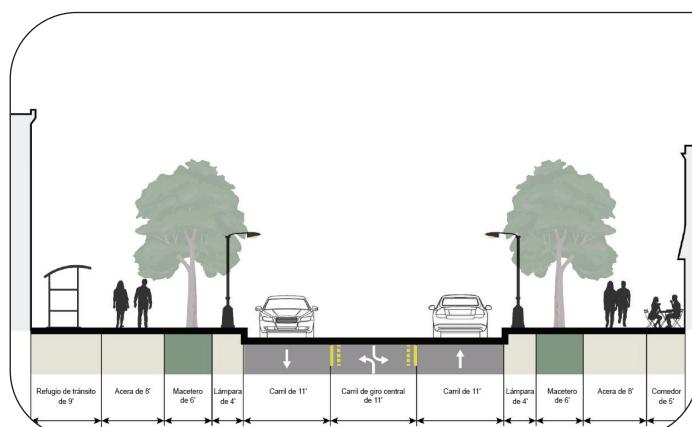
Esta sección transversal incluye cuatro carriles de circulación, una mediana plantada y una acera de 8' en ambos lados. También se muestra una mediana plantada que puede servir como refugio para peatones en los cruces a mitad de cuadra. Cuando están adecuadamente indicados, los cruces a mitad de cuadra pueden ser una opción de cruce más segura en comparación con las intersecciones de gran volumen ya que se eliminan los movimientos de giro. Los dos carriles exteriores que se muestran aquí podrían convertirse en carriles flexibles, lo que permitiría estacionamiento temporal en horarios de menor demanda, lo que ayudaría a guiar la sección transversal de tres carriles. El municipio debería considerar un servicio de remolque regular para hacer cumplir los carriles flexibles durante las horas pico de tráfico.



Sección transversal de 83' de ancho: mediana o carril de giro

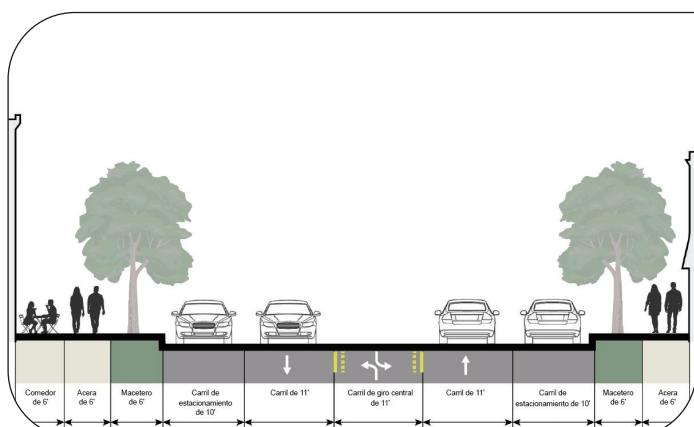
Esta opción incluye cuatro carriles de circulación, aceras de 8' de ancho en ambos lados, una franja plantada a cada lado de la calle, así como una mediana plantada de 11' en el centro, que podría estrecharse para facilitar un carril de giro a la izquierda en las intersecciones. Nuevamente, la mediana podría servir como refugio para peatones en lugares apropiados de cruce a mitad de cuadra.

Secciones transversales potenciales a largo plazo para cada uno de los anchos del corredor



Sección transversal del carril de 83' de ancho: orientación local

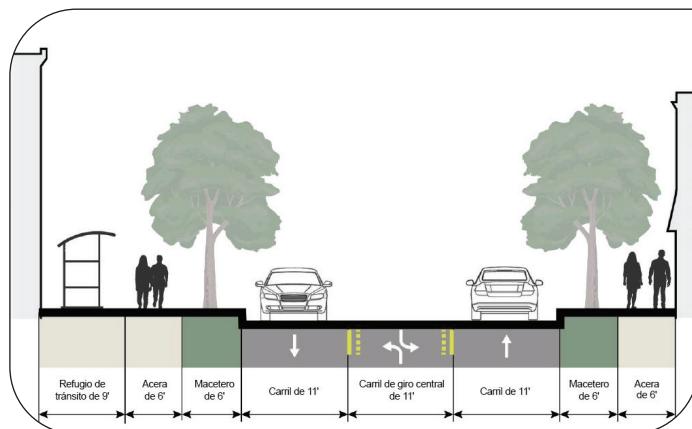
Esta sección transversal muestra la sección transversal de tres carriles. El derecho de paso más amplio tiene capacidad para el alumbrado público, árboles y una acera más ancha con lugar para cafés al aire libre y refugios de tránsito, dependiendo de la presencia de una parada de transporte público y restaurantes.



Sección transversal de carril de 83' de ancho: local y estacionamiento

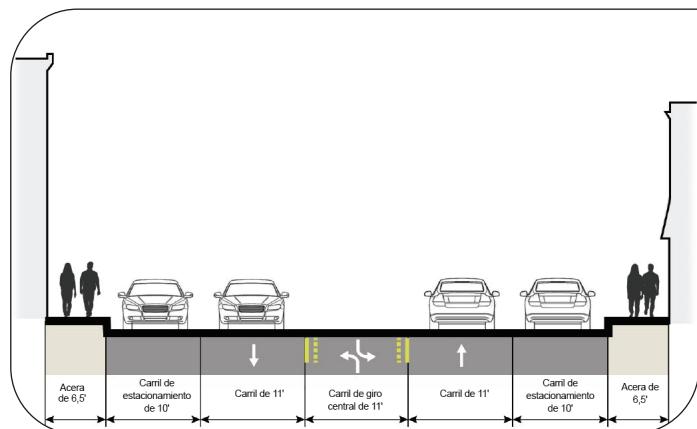
Esta sección transversal incluye un carril de estacionamiento de diez pies para apoyar a los negocios locales que no tienen estacionamiento propio. El carril de estacionamiento también funciona como mediador para los peatones que caminan a lo largo del corredor sobre una cómoda acera de seis pies de ancho. Aquí también se muestra una franja de plantación de árboles en la calle de seis pies y espacio para cenar al aire libre en un lado de la calle.

Secciones transversales provisionales para cada uno de los anchos del corredor



Sección transversal de 3 carriles de 66' de ancho: orientación local

Esta sección transversal admite aceras de seis pies de ancho a ambos lados de la calle y una franja de plantación de árboles de seis pies de ancho a ambos lados de la calle, pero sólo deja espacio para una parada de transporte público en un lado de la calle. El espacio de la franja de plantación se puede utilizar para incorporar un refugio de transporte público a ambos lados de la calle.



Sección transversal de 3 carriles de 66' de ancho: local y estacionamiento

Esta sección transversal tiene carriles de estacionamiento en la calle a ambos lados de la misma. Esta sección de la carretera no permitiría árboles en la calle ni paradas de transporte público designadas, y sólo debería usarse en secciones sin paradas de transporte público designadas.

Estrategia 2.10

Proporcionar instalaciones seguras, cómodas y acogedoras para los peatones que transitan a lo largo y ancho del corredor.

Considerar un sistema de zonas para aceras que consta de una zona frente al edificio (donde se pueden abrir puertas y pueden existir características del edificio como toldos y acceso para bomberos), una zona peatonal (libre para el tránsito a pie, en silla de ruedas, scooter, etc.), una zona de muebles y plantas y una zona de bordillo.

Estrategia 2.11

Buscar financiación para proporcionar estacionamiento para bicicletas en los comercios existentes a lo largo de Grand Avenue, basándose en los requisitos del municipio para instalar estacionamiento para bicicletas en nuevos desarrollos.

Además de apoyar los requisitos ampliados de estacionamiento de bicicletas dentro del código, el municipio también puede buscar financiación para estacionamiento adicional de bicicletas en destinos clave a lo largo del corredor. Estas ubicaciones pueden incluir destinos comunitarios como la biblioteca, estacionamientos compartidos, paradas de transporte público y áreas escolares.

Estudio de caso



Programa de estacionamiento de bicicletas

Forest Park, Illinois

El municipio de Forest Park recibió fondos del Programa de Mejora del Transporte de Illinois para proporcionar estacionamiento para bicicletas cerca de las estaciones de transporte público. El municipio recibió más de 100,000 dólares del estado y lo igualó en un 10 por ciento.

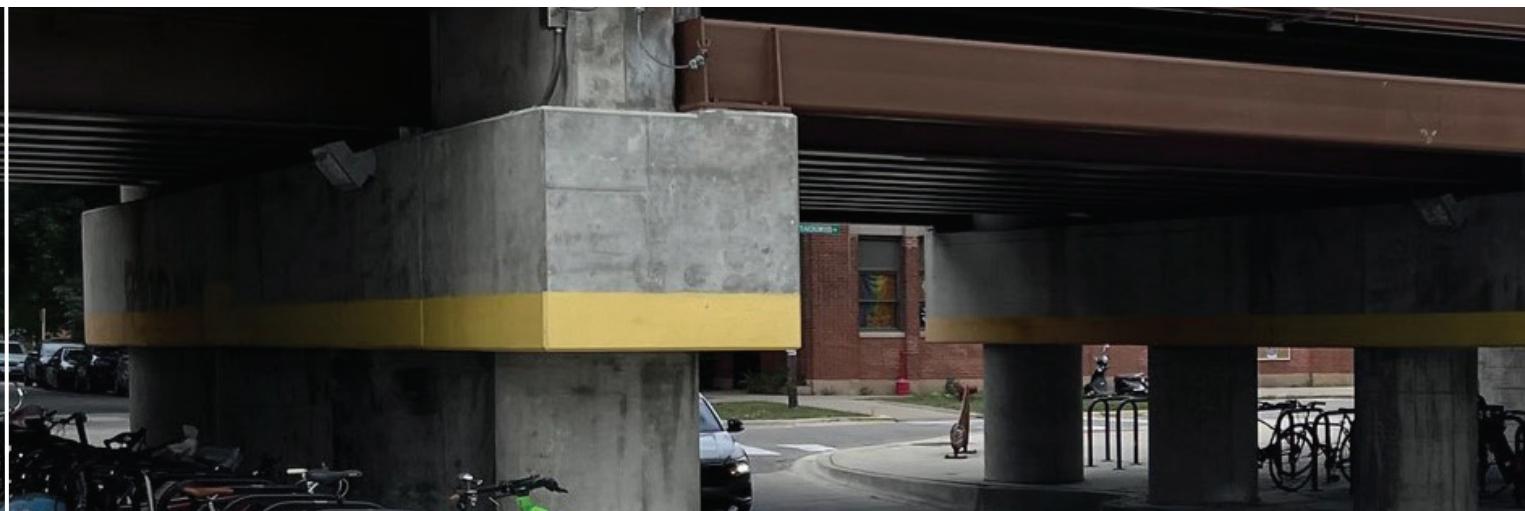
Fuente del estudio de caso: [Forest Park Review](#)

CMAP ha financiado numerosos proyectos de estacionamiento de bicicletas en toda la región, a veces como parte de proyectos más grandes, como la estación de Metra de Arlington Heights.

Fuente de la fotografía: CMAP

Estrategia 2.12

Trabajar con las jurisdicciones apropiadas en la identificación de rutas de camiones para garantizar el acceso de los camiones a las empresas locales. Para gestionar el tránsito de los camiones más grandes en Grand Avenue, actualizar las recomendaciones del anterior estudio de rutas de camiones de CMAP antes de que entren en vigencia las nuevas leyes sobre tamaño y peso de los camiones.



“Me encantaría ver más soportes para bicicletas a lo largo de Grand Avenue. Haría que fuera más fácil y seguro para los residentes ir en bicicleta a los comercios y tiendas locales”.

- Residente de Franklin Park

Matriz de implementación

Objetivo: Promover una comunidad próspera y equitativa en el corredor de Grand Avenue de Franklin Park con mejoras en el transporte.

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
------------	-------------------------	----------

Recomendación 1: Promover una comunidad equitativa proporcionando opciones de transporte a lo largo y cerca de Grand Avenue.

<p>1.1</p> <p>Proporcionar cruces peatonales protegidos y de alta visibilidad con una distancia aproximada de 1/4 de milla entre sí para garantizar que las personas puedan llegar a negocios, transporte público e instalaciones comunitarias a pie, independientemente de dónde vivan.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Federal:</p> <p>Calles y carreteras seguras para todos</p> <p>Programa piloto para volver a conectar comunidades</p> <p>Programa de transporte terrestre con programación local</p> <p>Programado a través del North Central Council of Mayors</p> <p>Programa de mejora de la seguridad vial</p> <p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p> <p>Fondo compartido del Programa de Transporte Terrestre Si esta estrategia se combina con otras recomendaciones de estrategias de transporte indicadas a continuación en un proyecto de reconstrucción de corredor de tamaño suficiente para acceder a este fondo; actualmente, el tamaño mínimo del proyecto es de 5 millones de dólares</p> <p>Estatal y regional (que no requiere un proceso de desarrollo de proyecto federal)</p> <p>Programa de mejoras en el transporte de Illinois</p> <p>Impuestos a los combustibles de motores</p> <p>Programa Invest in Cook</p> <p>Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p> <p>Local:</p> <p>Financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Fondos de bonos</p>	<p>Guía de Rutas Seguras a la Escuela, "Cruzando la calle"</p> <p>Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano (NACTO), Guía de diseño de calles urbanas, "Cruces y sendas peatonales"</p> <p>Síntesis del Informe 498 del Programa Nacional de Investigación Cooperativa sobre Carreteras, "Aplicación de tratamientos de cruces peatonales en calles y carreteras"</p>
---	---	--

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.2</p> <p>Trabajar con Pace para mejorar las paradas de autobús, transformando las paradas con bandera en paradas designadas con total accesibilidad para personas con discapacidad y ubicadas en cruces seguros a lo largo de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Todo el corredor: En paradas de autobús</p>	<p>Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa de reducción de emisiones de carbono</p> <p>Fondo compartido del Programa de Transporte Terrestre</p>	<p>ReVision: Proyecto de reestructuración de la red de Pace</p> <p>Pautas de apoyo para el tránsito</p> <p>con pautas para la infraestructura y las instalaciones de Pace Pulse (marzo de 2013, actualizado en agosto de 2024)</p> <p>NACTO Guía de diseño de calles de tránsito</p> <p>Centro Nacional de Transporte para Personas Mayores y con Discapacidad/Proyecto ACTION Easter Seals Kit de herramientas para la evaluación de la accesibilidad y seguridad en las paradas de autobús</p>
<p>1.3</p> <p>Proporcionar ciclovías seguras y protegidas para llegar a destinos a lo largo de Grand Avenue, incluidas calles paralelas o un bulevar para bicicletas, a veces conocidas como senderos del vecindario, a lo largo de Chestnut Avenue.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Federal:</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa de Alternativas de Transporte</p> <p>Programa de mejora del transporte de Illinois</p> <p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p> <p>Programa de transporte terrestre con programación local</p> <p>Estatal y regional:</p> <p>Programa Invertir en Cook</p> <p>Impuestos a los combustibles de motores</p> <p>Programa de asistencia técnica de la Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago</p>	<p>Guía de diseño de ciclovías urbanas de NACTO, Bulevares de bicicletas</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.4</p> <p>Promover la accesibilidad para personas con discapacidad en la vía pública a través del proceso de autoevaluación y plan de transición, como lo exigen las normas federales.</p> <p>Cronograma: Corto plazo: Comenzar apenas sea viable para el municipio.</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Federal: Programa de transporte terrestre con programación local</p> <p>Estatal y regional (que no requiere un proceso de desarrollo de proyecto federal)</p> <p>Impuestos a los combustibles de motores Programa Invest in Cook</p> <p>Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p> <p>Local: Financiación con aumento de impuestos Áreas de servicio especiales Fondos de bonos</p>	<p>Página web del Programa de Asistencia Técnica del CMAP con pautas y recursos adicionales sobre accesibilidad para personas con discapacidad</p> <p>Pautas de accesibilidad en el derecho de paso público</p>
<p>1.5</p> <p>Proporcionar a los niños rutas seguras y saludables a la escuela, ya sea caminando, en bicicleta, en autobús escolar eléctrico o en automóvil privado.</p> <p>Cronograma: En curso</p> <p>Aplicabilidad del segmento: A poca distancia de la Escuela primaria Passow y la Escuela secundaria Hester, idealmente en un radio de 1 milla de cada escuela</p>	<p>Federal: Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p> <p>Fuentes estatales y regionales (que no requieren un proceso de desarrollo de proyectos federal)</p> <p>Impuestos a los combustibles de motores Programa Invest in Cook</p> <p>Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p> <p>Local: Financiación con aumento de impuestos Áreas de servicio especiales Fondos de bonos</p>	<p>Rutas seguras a la escuela a nivel nacional para pautas y recursos</p> <p>Rutas recomendadas para caminar y andar en bicicleta en el municipio de Glencoe</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.6</p> <p>Apoyar opciones de movilidad de bajo costo como bicicletas eléctricas, scooters, autos de alquiler y autos compartidos.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Federal:</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa de reducción de emisiones de carbono</p> <p>Programa de Alternativas de Transporte</p> <p>Programa piloto para volver a conectar comunidades</p> <p>Estatal y regional (que no requiere un proceso de desarrollo de proyecto federal):</p> <p>Impuestos a los combustibles de motores</p> <p>Programa Invest in Cook</p> <p>Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p> <p>Local:</p> <p>Financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Fondos de bonos</p>	<p>El condado de Cook está evaluando la viabilidad de un programa suburbano de bicicletas compartidas. La participación en este programa sería beneficiosa para Franklin Park.</p> <p>Estudios de caso de programas de micromobilidad en todo el país de The Shared Use Mobility Center</p>

Recomendación 2: Promover una comunidad próspera con acceso a opciones de transporte cuidadosamente administradas y que apoyen el desarrollo comercial y residencial.		
<p>2.1</p> <p>Mejorar la conectividad de la red de transporte apoyando el estudio en curso de un nuevo cruce de carreteras separado para la línea Milwaukee District West de Metra, extendiendo Martens Street al otro lado de las vías del ferrocarril.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Clúster empresarial local de infraestructura tecnológica</p>	<p>Federal:</p> <p>Programa de eliminación de cruces ferroviarios</p> <p>Actualmente financiado para ingeniería</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa de transporte terrestre con programación local</p> <p>Fondo compartido del Programa de Transporte Terrestre</p> <p>Estatal y regional:</p> <p>Fondo de protección de pasos a nivel de la Comisión de Comercio de Illinois</p> <p>Actualmente financiado para ingeniería</p> <p>Programa Invest in Cook</p> <p>Los ferrocarriles suelen contribuir con aproximadamente el 5% del costo de una separación de niveles.</p>	<p>Este proyecto se encuentra en el TIP regional como proyecto 04-24-0028, pero será necesario revisar la representación de la nueva alineación en los mapas TIP. Para ello, se deberá trabajar con el ingeniero del proyecto y el enlace de planificación de North Central Council of Mayors.</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.2</p> <p>Mejorar la conectividad de la red de transporte iniciando un estudio de un nuevo cruce de calzada a desnivel del ferrocarril Indiana Harbor Belt en el corredor de Fullerton Avenue.</p> <p>Cronograma: Largo: Se espera que la separación de niveles de Martens Avenue se realice en primer lugar. Cualquier estudio del corredor de Fullerton Avenue debe seguir los avances del proyecto de Martens Avenue para permitir</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Este proyecto tendría beneficios para todo el corredor, aunque la ubicación del proyecto estaría al sur del corredor.</p>	<p>Federal:</p> <p>Programa piloto para volver a conectar comunidades</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa de transporte terrestre con programación local</p> <p>Fondo compartido del Programa de Transporte Terrestre</p> <p>Estatal y regional:</p> <p>Fondo de protección de pasos a nivel de la Comisión de Comercio de Illinois</p> <p>Programa Invest in Cook</p>	Igual que la estrategia 2.1
<p>2.3</p> <p>Insistir con la necesidad de un semáforo, y las mejoras de seguridad y acceso asociadas, en la intersección de Grand Avenue y George Street.</p> <p>Cronograma: Corto plazo: El TIP regional indica que la construcción está programada para el año fiscal 2027</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En la intersección de Grand Avenue y George Street</p>	<p>Este proyecto está financiado con fondos para proyectos comunitarios designados por el gobierno federal (una asignación legislativa) y está incluido en el programa regional. Programa de mejora del transporte como proyecto 04-24-0034</p>	<p>Medianas e islas de refugio para peatones en áreas urbanas y suburbanas</p>
<p>2.4</p> <p>Considerar semáforos adicionales y otros controles de tráfico para facilitar cruces seguros en Grand Avenue y consolidar el acceso.</p> <p>Cronograma: Mediano-largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En lugares apropiados donde aumenta la demanda de cruces, como nuevas paradas de autobús y otros centros de actividad peatonal.</p>	<p>Federal:</p> <p>Programa de mejora de la seguridad vial</p> <p>Programa de reducción de emisiones de carbono</p> <p>Programa piloto para volver a conectar comunidades</p> <p>Calles y carreteras seguras para todos</p> <p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p> <p>Estatal y regional:</p> <p>Programa Invertir en Cook</p>	<p>Síntesis del Informe 498 del Programa Nacional de Investigación Cooperativa sobre Carreteras: Aplicación de tratamientos de cruces peatonales en calles y carreteras</p> <p>IDOT TRA-23: Pautas para el establecimiento de cruces peatonales</p> <p>Balizas híbridas para peatones</p> <p>Balizas rectangulares de destello rápido</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.5</p> <p>Apoyar centros comerciales transitables en ubicaciones clave a lo largo del corredor, ubicados junto a paradas de transporte público y estacionamientos.</p> <p>Cronograma: Mediano-largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Federal: Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire Programa de reducción de emisiones de carbono Programa piloto para volver a conectar comunidades</p> <p>Estatal y regional: Programa Invest in Cook Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p>	<p>Como parte de ON TO 2050, CMAP desarrolló Recomendaciones para comunidades transitables</p>
<p>2.6</p> <p>Establecer criterios de diseño urbano dentro de centros comerciales transitables, tales como líneas de edificación a lo largo de Grand Avenue y conexiones peatonales de alta calidad entre empresas.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio Tiempo del personal</p>	<p>Ordenanza de zonificación del centro de Highwood Ciudad de Madison, Wisconsin Ordenanza de la Comisión de Diseño Urbano</p>
<p>2.7</p> <p>Evaluar oportunidades para enclaves de estacionamiento a lo largo de las calles laterales que acceden a Grand Avenue. Cuando resultan convenientes, los enclaves de estacionamiento pueden ser parte de un programa de gestión de acceso para crear calles sin salida en las calles secundarias locales que cruzan Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio Los enclaves de estacionamiento podrían integrarse en un proyecto de reconstrucción más amplio para Grand Avenue, cuya financiación se describe en otras estrategias.</p>	<p>Ejemplos locales: Municipio de Oak Park (apoyo a viviendas antiguas sin estacionamiento propio) Municipio de Forest Park (apoyo el distrito comercial de Madison Street)</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.8</p> <p>Crear un modelo de acuerdo de estacionamiento compartido y apoyar su uso a lo largo del corredor de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: En curso</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio</p> <p>Tiempo del personal</p>	<p>Estacionamiento compartido en la Enciclopedia TDM del Instituto de Política de Transporte de Victoria</p> <p>Saint Charles, Misuri Ejemplo de contrato de estacionamiento de uso conjunto</p> <p>Albuquerque, Nuevo México contrato de estacionamiento compartido</p>
<p>2.9</p> <p>Estudiar e implementar, según corresponda, una sección transversal de tres carriles totalmente reconstruida para reemplazar la sección transversal actual de cuatro carriles.</p> <p>Cronograma: Se podría iniciar un estudio en los próximos años. La construcción se realizaría a mediano o largo plazo.</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Federal:</p> <p>Programa de mejora de la seguridad vial</p> <p>Programa de mejora del transporte de Illinois</p> <p>Programa de transporte terrestre con programación local</p> <p>Fondo compartido del Programa de Transporte Terrestre</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa piloto para volver a conectar comunidades</p> <p>Calles y carreteras seguras para todos</p> <p>Estatal y regional:</p> <p>Programa Invertir en Cook</p>	<p>Administración Federal de Carreteras Guía informativa sobre dietas viales</p> <p>Contramedidas de seguridad comprobadas por la Administración Federal de Carreteras: Dietas viales</p> <p>Estudios de casos nacionales de dietas viales de la Administración Federal de Carreteras</p>
<p>2.10</p> <p>Proporcionar instalaciones seguras, cómodas y acogedoras para los peatones que transitan a lo largo y ancho del corredor.</p> <p>Cronograma: Mediano-largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>N/D</p>	<p>Módulo de Diseño para la seguridad de los peatones del Departamento de Transporte de Illinois</p> <p>La Administración Federal de Carreteras mejora la seguridad de los peatones en las arterias urbanas</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.11</p> <p>Buscar financiación para proporcionar estacionamiento para bicicletas en los comercios existentes a lo largo de Grand Avenue, basándose en los requisitos del municipio para instalar estacionamiento para bicicletas en nuevos desarrollos.</p> <p>Cronograma: A la brevedad, cuando se presenten oportunidades de desarrollo.</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de mejora del transporte de Illinois</p> <p>Reducción de la congestión y mejora de la calidad del aire</p> <p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p> <p>Programa Federal de Senderos Recreativos a través del Departamento de Recursos Naturales de Illinois</p> <p>Programa Invest in Cook</p> <p>Programa de transporte terrestre con programación local</p>	<p>CATS (ahora CMAP) Consejo de alcaldes/Ciudad de Chicago Estacionamiento de bicicletas para su comercio</p> <p>Asociación de Profesionales del Peatón y la Bicicleta Aspectos básicos del estacionamiento de bicicletas</p>
<p>2.12</p> <p>Trabajar con las jurisdicciones apropiadas en la identificación de rutas de camiones para garantizar el acceso de los camiones a las empresas locales. Para gestionar el tránsito de los camiones más grandes en Grand Avenue, actualizar las recomendaciones del anterior estudio de rutas de camiones de CMAP antes de que entren en vigencia las nuevas leyes sobre tamaño y peso de los camiones.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Fondos generales del municipio</p> <p>Programas en curso</p>	<p>Plan de rutas para camiones de la subregión O'Hare (requiere actualizaciones menores dirigidas por el personal para reflejar las nuevas leyes)</p> <p>Explicación de la ruta de los camiones</p> <p>OPER 753 presenta una representación gráfica de cómo se regulan los camiones en Illinois</p> <p>Mapa de rutas de camiones Clase I y Clase II designadas existentes</p>

Objetivo:

Mejorar la seguridad de todos los usuarios a lo largo de Grand Avenue.



Recomendación 1

Apoyar velocidades operativas más bajas en todo el corredor.

El exceso de velocidad fue identificado como la causa principal de 176 choques en Grand Avenue entre 2017 y 2022, 10 de los cuales resultaron en lesiones fatales o graves. El exceso de velocidad aumenta los riesgos para conductores, peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. También disminuye el atractivo de Grand Avenue como destino para que la gente viva, trabaje, combre y cene a lo largo del corredor. El objetivo es limitar la velocidad estrechando física y visualmente la calzada, lo que debería considerarse en cualquier cambio futuro en Grand Avenue.

Estrategia 1.1

De acuerdo con la actividad económica planificada, determinar si un límite de velocidad reducido es apropiado para el corredor o una sección del mismo, y realizar un estudio de ingeniería para determinar un límite de velocidad que sea seguro para todos los usuarios de la carretera.

Esto puede servir de base para la futura infraestructura vial que respalde el cumplimiento obligatorio del menor límite de velocidad, como medianas, carriles de circulación más estrechos, señales de información de velocidad y otras características de diseño para crear fricción entre los conductores a lo largo de Grand Avenue. Para determinar si es apropiado un cambio en el límite de velocidad, es necesario realizar un estudio de ingeniería en el corredor. Las nuevas directrices de la Administración Federal de Carreteras apoyan límites de velocidad más bajos en áreas donde se espera y se fomenta caminar y andar en bicicleta.

Estrategia 1.2

Colocar señales de información de velocidad en lugares del corredor donde a menudo se observa exceso de velocidad.

Estudio de caso

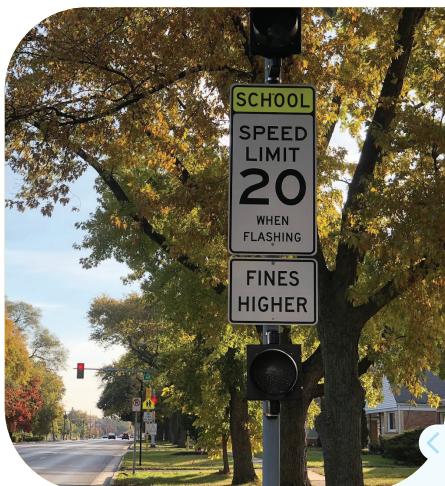
Programa de gestión de velocidad con señales de información

Evanston, Illinois

Evanston instaló señales de información de velocidad en varios lugares de la ciudad para ayudar a hacer cumplir los límites de velocidad en zonas residenciales y comerciales. Además, la ciudad financió señales de información de velocidad en zonas escolares para hacer cumplir el límite de velocidad de 20 millas por hora, incluida una baliza intermitente en la zona escolar. La ciudad también redujo su límite de velocidad mediante ordenanza de 30 a 25 millas por hora en 2012.

Fuente: [Daily Northwestern](#)

Fuente de la fotografía: CMAP



Estrategia 1.3

Trabajar con las jurisdicciones apropiadas en la identificación de rutas de camiones para garantizar el acceso de los camiones a las empresas locales. Para gestionar el tránsito de los camiones más grandes en Grand Avenue, actualizar las recomendaciones del anterior estudio de rutas de camiones de CMAP antes de que entren en vigencia las nuevas leyes sobre tamaño y peso de los camiones.



Estudio de caso

Programa de concientización sobre seguridad vial y velocidades seguras

Batavia, Illinois

La ciudad de Batavia se asoció con el distrito escolar, el distrito de parques y la biblioteca pública en la campaña "Conduzca con cuidado", que incluyó carteles en los jardines. Otras comunidades combinaron estos esfuerzos con publicaciones en las redes sociales, anuncios de servicio público y otras comunicaciones para promover mensajes consistentes sobre cuestiones importantes de seguridad vial. Estos programas pueden financiarse parcialmente a través del Plan de Seguridad Vial del Departamento de Transporte de Illinois, que incluye múltiples oportunidades de subvenciones relacionadas con la educación y el cumplimiento de la ley.

Fuente del estudio de caso: [Ciudad de Batavia](#)

Fuente de la fotografía: [Ciudad de Batavia](#)

Estrategia 1.4

Promover la concientización sobre seguridad vial (velocidades de conducción seguras, concientización de peatones y ciclistas y ceder el paso a vehículos que giran) en los programas y comunicaciones de los municipios y distritos escolares. Estos programas pueden implementarse dentro de los planes de estudio de la escuela, como campañas mediáticas y como parte de las comunicaciones regulares de los municipios a los residentes.

Estudio de caso

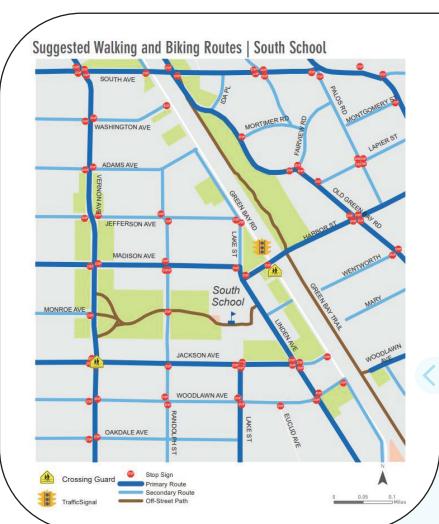
Programa Rutas Seguras a la Escuela

Glencoe, Illinois

El municipio de Glencoe recibió una subvención de Rutas Seguras a la Escuela del Departamento de Transporte de Illinois para desarrollar rutas seguras para ir caminando a todas las escuelas del municipio, y para crear una guía que se compartió para enseñar prácticas seguras para caminar a padres y alumnos y para apoyar un transporte más activo a las escuelas.

Fuente del estudio de caso: [Rutas Seguras a la Escuela de Glencoe](#)

Fuente de la fotografía: [Rutas Seguras a la Escuela de Glencoe](#)



Recomendación 2

Mejorar la infraestructura en intersecciones y caminos de acceso; administrar el acceso para garantizar la seguridad.

Más de una cuarta parte de los choques que se producen en Grand Avenue ocurrieron cuando los vehículos estaban girando, y cinco de esos choques resultaron en lesiones fatales y graves entre 2017 y 2022. Muchos conflictos ocurren en lugares como intersecciones y caminos de acceso, donde los automóviles entran o salen del corredor. Además de los choques entre automóviles y peatones, los que ocurren cuando los automóviles están girando son los más graves. Reducir la velocidad del vehículo es una contramedida eficaz contra los choques en ocasión de giro, ya que proporciona a los conductores más tiempo para reaccionar disminuyendo la velocidad o deteniéndose.

Estrategia 2.1

Cuando se planifica una mayor actividad económica y se anticipa un aumento de los cruces peatonales, diseñe las esquinas para ralentizar los movimientos de giro con curvas más cerradas (radios de acera pequeños).

Estrategia 2.2

Considere concentrar los comercios con servicio al automóvil en un área limitada a lo largo del corredor.

Los comercios con servicio al automóvil seguirían siendo parte del entorno comercial de Grand Avenue. Sin embargo, tienen un impacto negativo en la seguridad del tráfico. Los comercios con servicio al automóvil deberían ubicarse en terrenos que tengan mejor disponibilidad de acceso a los mismos, lo que garantizaría que las filas de vehículos en espera no se acumule hasta los carriles de tráfico arterial.

Estrategia 2.3

Consolide la cantidad de caminos de acceso utilizados para llegar a las empresas y asegúrese de que todos los caminos cumplan con ADA y sean lo más estrechos posible para brindar el acceso requerido, lo que puede mejorar la seguridad y la comodidad de los peatones.



"La gente suele tomar Grand® Avenue como ruta de paso. Sería bueno reducir un poco la velocidad porque, de lo contrario, Grand Avenue es 'algo borroso en el espejo retrovisor'. "Te pierdes todos los comercios importantes porque vas demasiado rápido".

- Residente de Franklin Park

Matriz de implementación

Objetivo: Mejorar la seguridad de todos los usuarios a lo largo de Grand Avenue.

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
Recomendación 1: Promover una comunidad equitativa proporcionando opciones de transporte a lo largo y cerca de Grand Avenue.		
1.1 <p>De acuerdo con la actividad económica planificada, determinar si un límite de velocidad reducido es apropiado para el corredor o una sección del mismo, y realizar un estudio de ingeniería para determinar un límite de velocidad que sea seguro para todos los usuarios de la carretera.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	Programa Invest in Cook	Límites de la ciudad de NACTO Vision Zero Network
1.2 <p>Colocar señales de información de velocidad en lugares del corredor donde a menudo se observa exceso de velocidad.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones para la gestión de la velocidad del Programa de Seguridad Vial (Departamento de Transporte de Illinois)</p> <p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p>	<p>Administración Nacional de Seguridad del Tráfico, Señales dinámicas de información de velocidad</p>
1.3 <p>Seguir aplicando las normas de velocidad de manera justa y utilizar técnicas de control de alta visibilidad, junto con iniciativas educativas a través de campañas en los medios y señalización, con mejor divulgación para los conductores que reciben multas por exceso de velocidad.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Lugares donde el exceso de velocidad presenta riesgos para los usuarios vulnerables de la carretera, como escuelas y lugares con mayor actividad peatonal.</p>	<p>Subvenciones para la gestión de la velocidad del Programa de Seguridad Vial (Departamento de Transporte de Illinois)</p> <p>Subvenciones STEP para una ejecución de alta visibilidad</p>	<p>Plan de seguridad vial de Illinois (Varias subvenciones)</p> <p>Reunión de orientación sobre las pequeñas subvenciones Speed 2024 del Departamento de Transporte de Illinois</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.4</p> <p>Promover la conciencia de la seguridad vial, incluyendo la conducción segura a velocidades seguras, estar atento a los peatones y ciclistas y ceder el paso a los vehículos que giran, en los programas y comunicaciones de los municipios y distritos escolares. Estos programas pueden implementarse dentro de los planes de estudio de la escuela, como campañas mediáticas y como parte de las comunicaciones regulares de los municipios a los residentes.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p>	<p>Programa de Rutas Seguras a la Escuela de Illinois</p> <p>Incluidos los premios anteriores en 2022 y en 2024</p> <p>Subvenciones del Plan de Seguridad Vial del Departamento de Transporte de Illinois para la gestión de la velocidad y la seguridad de los peatones</p>	<p>Plan de seguridad vial de Illinois (Varias subvenciones)</p> <p>Reunión de orientación sobre las pequeñas subvenciones Speed 2024 del Departamento de Transporte de Illinois</p>

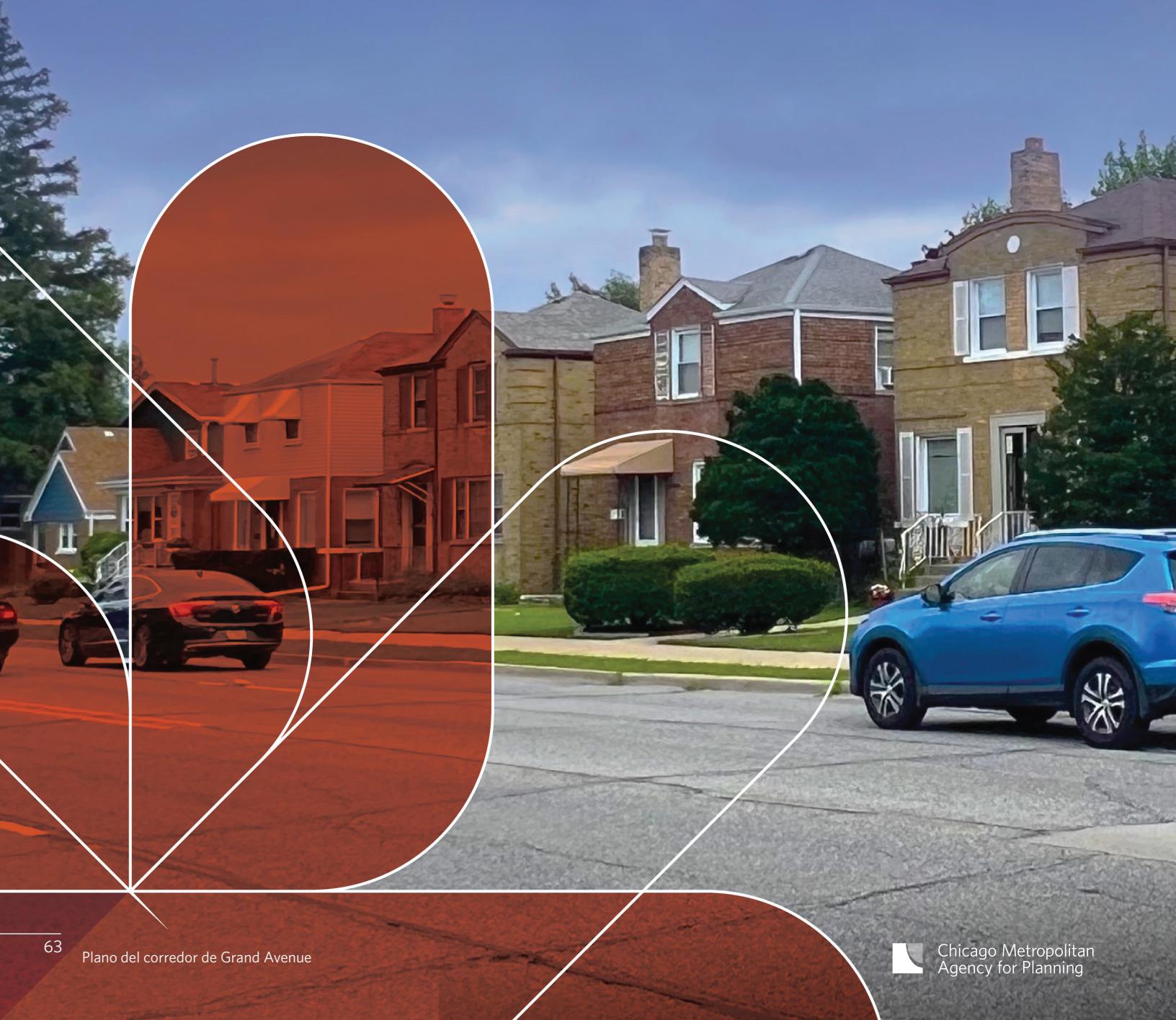
Recomendación 2: Mejorar la infraestructura en intersecciones y caminos de acceso; administrar el acceso para garantizar la seguridad.

<p>2.1</p> <p>Cuando se planifica una mayor actividad económica y se anticipa un aumento de los cruces peatonales, diseñe las esquinas para ralentizar los movimientos de giro con curvas más cerradas (radios de acera pequeños).</p> <p>Cronograma: En curso</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Esta estrategia se puede implementar de manera puntual con los impuestos a los combustibles de motores u otras fuentes de financiamiento locales, pero lo más probable es que se implemente como parte de una reconstrucción con fuentes de financiamiento como las señaladas en la sección anterior.</p>	<p>Guía de diseño de calles urbanas de NACTO, Radios de esquina</p>
<p>2.2</p> <p>Considere concentrar los comercios con servicio al automóvil en un área limitada a lo largo del corredor.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Considerar prohibir las instalaciones con servicio al automóvil en los segmentos comercial local y transitorio del corredor. Exigir que las filas de automóviles de las instalaciones con servicio al automóvil en los clústers regionales de empresas de infraestructura tecnológica se agrupen lejos de Grand Avenue.</p>	<p>N/D</p>	<p>Código de Desarrollo Sostenible, Prohibir o limitar el uso de servicio al automóvil</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.3</p> <p>Consolide la cantidad de caminos de acceso utilizados para llegar a las empresas y asegúrese de que todos los caminos cumplan con ADA y sean lo más estrechos posible para brindar el acceso requerido, lo que puede mejorar la seguridad y la comodidad de los peatones.</p>	<p>Esta estrategia se puede implementar de manera puntual con los impuestos a los combustibles de motores u otras fuentes de financiamiento locales, pero lo más probable es que se implemente como parte de una reconstrucción con fuentes de financiamiento como las señaladas en la sección anterior. La gestión de acceso y la revisión del diseño de entradas de vehículos también se pueden implementar durante todas las revisiones de desarrollo.</p>	<p>Guía de gestión de accesos de Michigan (2001)</p> <p>Junta de Investigación del Transporte Manual de gestión de accesos (2014) (pago requerido)</p> <p>Instituto de Transporte Texas A&M, Prioridades de inversión en movilidad de Texas: Estrategias de modificación del sistema, Gestión de accesos</p>

Objetivo:

Diversificar la vivienda a lo largo de Grand Avenue y dentro de Franklin Park.



Recomendación 1

Mejorar las opciones de vivienda de Franklin Park y el acceso a las comodidades ofrecidas en el corredor.

El corredor de Grand Avenue consiste principalmente en un desarrollo comercial, pero existen oportunidades para desarrollar más viviendas en el área, particularmente cuando se combinan con usos comerciales en la planta baja. Ampliar la vivienda cerca de corredores comerciales como Grand Avenue puede estimular la actividad económica al aumentar la base de clientes locales y fomentar la inversión local. Además, una mayor variedad de viviendas puede ayudar a abordar la creciente demanda de unidades de alquiler económico, viviendas multifamiliares y viviendas para personas mayores en Franklin Park. El municipio debería aprovechar a Grand Avenue para impulsar la actividad económica y satisfacer la creciente demanda de tipos de vivienda subrepresentados.

Estrategia 1.1

Asegurar un equilibrio entre los tipos y precios de las viviendas a lo largo y cerca del corredor de Grand Avenue.

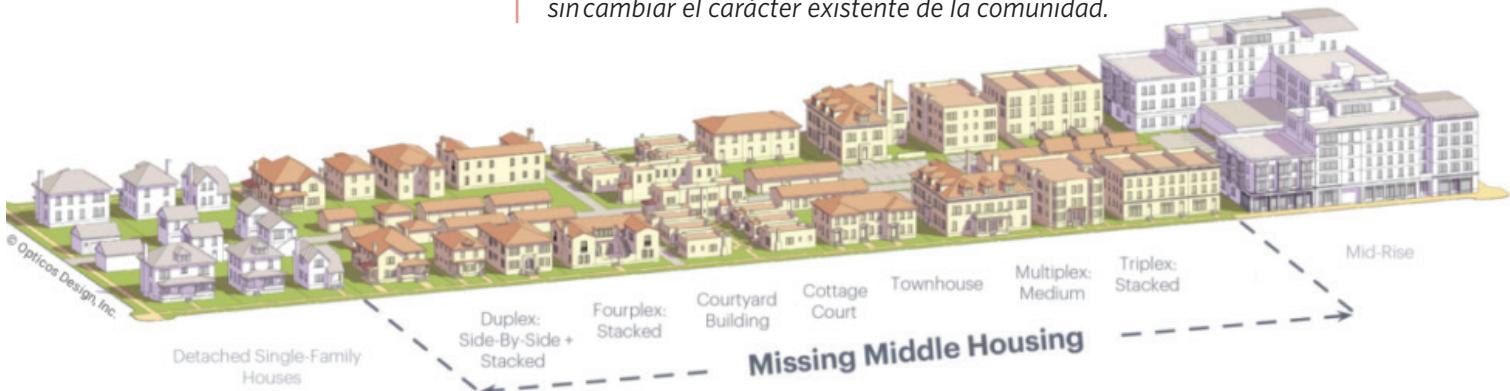
Estrategia 1.2

Ampliar la oferta de tipos de vivienda subrepresentados, incluidas unidades de vivienda unifamiliares adosadas y viviendas multifamiliares de pequeña escala, que sean coherentes con el carácter del diseño de Grand Avenue.

El marco de trabajo de Missing Middle identifica cinco características clave de las viviendas que Franklin Park puede utilizar como guía para analizar cuáles son las opciones de Missing Middle que podrían adaptarse mejor al contexto de desarrollo actual de Grand Avenue:

- *Ubicadas en comunidades habitables (contexto transitable)*
- *Compatible con viviendas unifamiliares*
- *Proporcionar unidades pequeñas y bien diseñadas*
- *Proporcionar menos espacios de estacionamiento privados*
- *Crear un fuerte sentido de comunidad*

Las partes interesadas valoran el carácter suburbano de baja densidad de Franklin Park. Utilizando el marco de trabajo de Missing Middle, se pueden implementar opciones de vivienda más diversas a lo largo de Grand Avenue sin cambiar el carácter existente de la comunidad.



Fuente: [Opticos Design, Inc.](#)

Recomendación 2

Incentivar nuevas viviendas en lugares estratégicos a lo largo de Grand Avenue.

El desarrollo estratégico de nuevas viviendas a lo largo de Grand Avenue maximizará su potencial como corredor de uso mixto. Hacer foco en las parcelas vacías y subutilizadas para futuros proyectos de uso mixto puede ayudar a promover la revitalización, apoyar a las empresas existentes y atraer otras nuevas. Priorizar la conectividad garantiza que los residentes tengan fácil acceso al transporte público, comercios, servicios y otros activos a lo largo de Grand Avenue.



Este es un ejemplo de viviendas Missing Middle a lo largo de Grand Avenue. Cada edificio contiene dos unidades de vivienda y se integra con el carácter de la zona residencial circundante.

Características y preferencias de vivienda

Se realizó una encuesta entre las partes interesadas sobre sus preferencias visuales para el desarrollo de viviendas a lo largo de Grand Avenue, y los resultados reflejaron un fuerte deseo de viviendas multifamiliares de menor densidad que combinen con el carácter existente de la comunidad. Los encuestados se inclinaron por los comercios minoristas en la planta baja, aunque existían inquietudes sobre cómo garantizar que esos espacios se ocuparan. Las preferencias se inclinan hacia los materiales de construcción tradicionales como el ladrillo y la piedra por sobre las alternativas industriales modernas. La caminabilidad y los “ojos en la calle” también se destacaron como características clave para promover la seguridad y mejorar el atractivo del vecindario.

Las tres imágenes más favorecidas se muestran a continuación. Además de los estándares de diseño existentes en el municipio, estas imágenes pueden servir como guía visual para futuras oportunidades de desarrollo de viviendas a lo largo de Grand Avenue.



Ubicación: Vernon Hills, Illinois
Fuente: CMAP



Ubicación: Beavercreek, Ohio
Fuente: Peter French, Flickr



Ubicación: Monte Prospect, Illinois
Fuente: Norwood Builders

Estudio de caso



Apartamentos Skyview Park

Irondequoit, Nueva York

Skyview Park Apartments transformó una parte del antiguo centro comercial Irondequoit en una animada comunidad de viviendas para personas mayores. La reurbanización incluyó la renovación de la antigua tienda departamental Sears para convertirla en 73 unidades de alquiler económico para personas mayores y la construcción de un nuevo edificio de cuatro pisos con 84 apartamentos adicionales para personas mayores en un estacionamiento abandonado adyacente. Estos dos edificios están conectados por un puente elevado, creando un espacio cohesivo y transitable. Skyview Park ofrece 157 unidades de alquiler para adultos mayores de 55 años, 78 de las cuales están reservadas para residentes mayores en riesgo de quedarse sin techo, quienes reciben servicios de apoyo a través del programa ElderONE del Hospital General de Rochester.

La reurbanización priorizó los espacios verdes y la conexión con la comunidad. La antigua tienda departamental ahora presenta tres patios al aire libre, que brindan a los residentes acceso a luz natural, aire fresco y áreas comunitarias para jardinería y relajación. Además, los apartamentos ofrecen fácil acceso a la programación para personas mayores en el cercano Centro Comunitario Irondequoit, construido en el antiguo sitio del centro comercial. El proyecto se financió a través de una combinación de fuentes de financiación pública, incluidos créditos fiscales para viviendas de bajos ingresos, financiación de subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario y apoyo del estado de Nueva York y el condado de Monroe.

Fuente del estudio de caso: [Enterprise Community Partners Christina Construction](#)

Estrategia 2.1

Identificar y reconvertir parcelas vacías para el desarrollo de viviendas de uso mixto para alojar a jóvenes profesionales y personas mayores que buscan una vivienda más pequeña o para el resto de su vida.

El acceso a servicios como tiendas, farmacias y supermercados a lo largo de Grand Avenue beneficia a los residentes cercanos, especialmente a los profesionales jóvenes y a las personas mayores. Las viviendas desarrolladas a lo largo del corredor pueden ser versátiles y atraer a una amplia gama de residentes.

El [Plan integral del parque Franklin 2017](#) recomienda un enfoque apto para las personas mayores en todas las viviendas que, a diferencia de las comunidades con restricciones de edad, está abierto a todas las edades pero prioriza la caminabilidad y la accesibilidad para satisfacer las necesidades de las personas mayores.

Estrategia 2.2

Apoyar la reurbanización de propiedades comerciales obsoletas para convertirlas en desarrollos de uso mixto con unidades residenciales.

A medida que evoluciona el panorama minorista, las comunidades están repensando los patrones de desarrollo a lo largo de sus corredores comerciales e integrando usos residenciales. Un informe de Enterprise Community Partners estima que la conversión de centros comerciales subutilizados podría generar más de 700,000 nuevas viviendas en todo el país. Agregar viviendas en los corredores comerciales no sólo aborda las necesidades de vivienda, sino que también crea áreas animadas de uso mixto donde los residentes pueden acceder fácilmente a tiendas, servicios y transporte.

Recomendación 3

Actualizar los reglamentos de zonificación para promover el desarrollo de viviendas multifamiliares y de uso mixto a lo largo de Grand Avenue.

La actualización de los reglamentos de zonificación ayudarán a que Grand Avenue se convierta en un corredor más adaptable y resistente que permita diferentes tipos de desarrollo que satisfagan las necesidades comerciales y de vivienda modernas. Al revisar las reglamentaciones locales, el municipio puede fomentar una amplia gama de desarrollos que combinen espacios abiertos residenciales, comerciales y públicos. Estos cambios promoverán una mayor inversión y contribuirán a un corredor más animado y económicamente sólido.

Estrategia 3.1

Incentivar el desarrollo de viviendas para personas mayores a lo largo de Grand Avenue modificando la ordenanza de zonificación para permitir instalaciones de cuidados residenciales en los distritos C-2 y C-3.

Estudio de caso

Sheridan en River Forest

River Forest, Illinois

River Forest reconoció la necesidad de viviendas de alta calidad para personas mayores y colaboró con Senior Lifestyle Corporation y Kaufman Jacobs para desarrollar un moderno centro de vida asistida y cuidado de la memoria. Ubicado en 800-826 N. Harlem Avenue, el edificio de cuatro pisos ocupa 1,5 acres y refleja el carácter urbano del vecindario al tiempo que rinde homenaje a la cercana Casa Frank Lloyd Wright.

La instalación incluye 125 unidades, 91 para vida asistida y 34 para cuidado de la memoria, brindando a las personas mayores una vivienda cómoda y de fácil acceso a la animada comunidad de River Forest. Las unidades de vida asistida tienen un precio promedio de 5500 dólares por mes, mientras que las unidades de cuidado de la memoria cuestan aproximadamente 6800 dólares por mes. Los residentes tienen acceso a comodidades como una terraza al aire libre, centro de arte, gimnasio y salones de belleza y peluquería.

Además de satisfacer una necesidad vital de vivienda, el desarrollo tiene un impacto económico positivo en la zona. Las proyecciones de un estudio de impacto económico indican que el proyecto generaría 581,000 dólares en ingresos generales para los distritos fiscales locales, de los cuales el municipio de River Forest recibiría unos 68,000 dólares. A través de este proyecto, River Forest no sólo ha mejorado las opciones de vivienda para las personas mayores, sino que también ha fortalecido su economía local.

Fuentes del estudio de caso: [The Sheridan at River Forest, Senior Lifestyle Corporation, Wednesday Journal](#)

Fuente de la fotografía: [The Sheridan at River Forest](#)



Estrategia 3.2

Incentivar a los desarrolladores a incluir unidades residenciales económicas en desarrollos futuros a través de métodos como bonificaciones por densidad o requisitos de estacionamiento reducidos.

Estrategia 3.3

Implementar requisitos de estacionamiento más flexibles para facilitar el desarrollo residencial y de uso mixto en lotes pequeños existentes a lo largo de Grand Avenue.



“Necesitamos más apartamentos con alquileres razonables para los jóvenes que buscan su primera vivienda. ¡Nuestros suburbios son ideales para esto ya que estamos ubicados al lado de Metra!”

- Residente de Franklin Park

Matriz de implementación

Objetivo: Diversificar la vivienda a lo largo de Grand Avenue y dentro de Franklin Park.

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
------------	-------------------------	----------

Recomendación 1: Promover una comunidad equitativa proporcionando opciones de transporte a lo largo y cerca de Grand Avenue.

1.1 Asegurar un equilibrio entre los tipos y precios de las viviendas a lo largo y cerca del corredor de Grand Avenue. Cronograma: A largo plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local, transitorio	 Programa de créditos fiscales para viviendas de bajos ingresos del Autoridad de Desarrollo de Vivienda de Illinois Proporciona viviendas a personas mayores y a inquilinos de bajos ingresos que ganan por debajo de la media regional. La Autoridad de Desarrollo de Vivienda de Illinois otorga Crédito Fiscal para Viviendas de Bajos Ingresos a potenciales desarrollos de viviendas una vez al año de acuerdo al puntaje establecido en su Plan de Asignación Calificada. Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario Incentivos para el desarrollo económico local	 Making Room - Housing for a Changing America Aumentar la oferta de nuevas viviendas económicas: un manual básico Mapa de sitios de desarrollo de oportunidades El municipio puede considerar cómo se utilizarán los posibles sitios de desarrollo a lo largo de Grand Avenue para el desarrollo futuro de viviendas.
1.2 Ampliar la oferta de tipos de vivienda subrepresentados, incluidas unidades de vivienda unifamiliares adosadas y viviendas multifamiliares de pequeña escala, que sean coherentes con el carácter del diseño de Grand Avenue. Cronograma: A largo plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial local, transitorio	 Inversión privada	 Viviendas Missing Middle ¿Qué son las viviendas Missing Middle?

Recomendación 2: Incentivar nuevas viviendas en lugares estratégicos a lo largo de Grand Avenue.

2.1 Identificar y reconvertir parcelas vacías para el desarrollo de viviendas de uso mixto para alojar a jóvenes profesionales y personas mayores que buscan una vivienda más pequeña o para el resto de su vida. Cronograma: A largo plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local, transitorio	 Incentivos para el desarrollo económico local Inversión privada	 Creación de comunidades multi-generacionales
--	--	--

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.2</p> <p>Apoyar la reurbanización de propiedades comerciales obsoletas para convertirlas en desarrollos de uso mixto con unidades residenciales.</p> <p>Cronograma: A largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local, transitorio</p>	<p>Incentivos para el desarrollo económico local Inversión privada</p>	<p><u>Reconversión de centros comerciales subutilizados para crear viviendas multifamiliares</u> <u>Estados Unidos está repleto de centros comerciales abandonados. ¿Qué pasaría si los convirtiéramos en viviendas?</u></p>

Recomendación 3: Actualizar los reglamentos de zonificación para promover el desarrollo de viviendas multifamiliares y de uso mixto a lo largo de Grand Avenue.

3.1	<p>Incentivar el desarrollo de viviendas para personas mayores a lo largo de Grand Avenue modificando la ordenanza de zonificación para permitir instalaciones de cuidados residenciales en los distritos C-2 y C-3.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local, transitorio</p>	<p>Tiempo del personal</p>	N/D
3.2	<p>Incentivar a los desarrolladores a incluir unidades residenciales económicas en desarrollos futuros a través de métodos como bonificaciones por densidad o requisitos de estacionamiento reducidos.</p>	<p>Incentivos para el desarrollo económico local Tiempo del personal</p>	<u>Las personas sobre el estacionamiento</u>
3.3	<p>Implementar requisitos de estacionamiento más flexibles para facilitar el desarrollo residencial y de uso mixto en lotes pequeños existentes a lo largo de Grand Avenue.</p>	<p>Tiempo del personal</p>	<u>Un caso de negocios a favor de la baja de los mínimos de estacionamiento</u>

Objetivo:

Aprovechar el corredor de Grand Avenue para promover la resiliencia climática en Franklin Park.

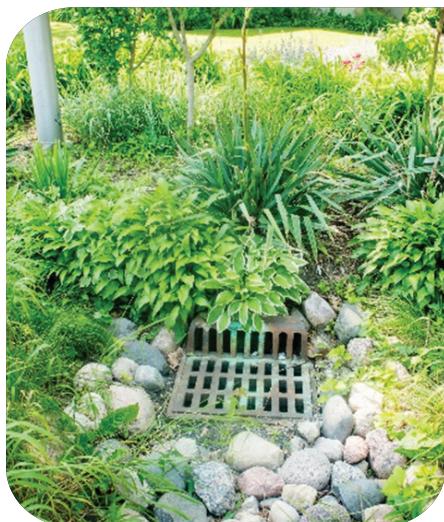
Recomendación 1

Incorporar infraestructura verde en renovaciones, mejoras viales y proyectos urbanos a lo largo de Grand Avenue.

La infraestructura verde, como jardines de lluvia, pavimentos permeables, zanjas de drenaje con cobertura vegetal y techos verdes, mitigan las inundaciones, mejoran la calidad del agua y combaten el calor extremo. Franklin Park ha avanzado en la incorporación de infraestructura verde a través de su asociación con el Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago a lo largo de Pacific Avenue y un próximo proyecto a lo largo de Washington Street. Agregar infraestructura verde al corredor de Grand Avenue es fundamental dada la concentración de superficies impermeables y el riesgo de inundaciones en el área de estudio.

Durante todo el proceso de participación comunitaria, los residentes a menudo expresaron su preferencia por mejoras de infraestructura verde, especialmente aquellas que también embellecerían el corredor.

Ejemplos de infraestructura verde que fueron populares entre los participantes del taller de visualización y la encuesta de preferencias visuales



Desagüe pluvial verde
Fuente: CMAP



Extensión del bordillo del jardín de aguas pluviales
Fuente: Ciudad de Grand Rapids



Árboles de la calle y sombra
Fuente: CMAP

Estrategia 1.1

Incorporar infraestructura verde como jardines de lluvia y alcorques para aguas pluviales en las mejoras de calles y medidas para calmar el tráfico a lo largo de Grand Avenue.

Estrategia 1.2

Continuar colaborando con el Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua en proyectos de infraestructura verde y analizar tipos de proyectos adicionales como callejones verdes y estacionamientos permeables.

Estrategia 1.3

Establecer incentivos de zonificación para fomentar la infraestructura verde.

Utilizar la zonificación para promover la resiliencia climática

Los planificadores tienen a su disposición varias herramientas de zonificación para fomentar o exigir infraestructura verde para aguas pluviales. Algunos ejemplos de comunidades que han implementado estos enfoques con éxito incluyen:

Lexington, Kentucky

El gobierno del condado urbano de Lexington-Fayette requiere varios niveles de cobertura de área con vegetación para sus distritos de zonificación, pero incentiva el uso de infraestructura verde al disminuir la cantidad de cobertura de vegetación requerida en función de la incorporación de infraestructura verde en los proyectos. Otros ejemplos de políticas de zonificación que podrían incentivar la infraestructura verde son los bonos por densidad o las reducciones de los mínimos de estacionamiento.

Fuente: [Código de Desarrollo Unificado de Lexington-Fayette](#)

Norfolk, Virginia

Norfolk utiliza distritos superpuestos, incluida una superposición de resiliencia costera que requiere el uso de especies de plantas nativas, preserva el espacio abierto y aplica un coeficiente de resiliencia en los nuevos desarrollos, basado en puntos asignados a actividades bajo tres componentes: reducción de riesgos, gestión de aguas pluviales y resiliencia energética.

Fuente: [Ordenanza de zonificación de la ciudad de Norfolk](#)

South Elgin, Illinois

South Elgin mantiene un distrito de superposición de planicies aluviales para restringir los usos en planicies aluviales y canales de derivación de crecidas. En las planicies aluviales, los usos permitidos se limitan a jardines comunitarios, parques, servicios públicos, espacios abiertos y caminos o senderos multimodales, muchos de los cuales favorecen la infiltración de aguas pluviales.

Fuente: [Código de ordenanzas de South Elgin](#)

Estrategia 1.4

Desarrollar una lista de especies de plantas para fomentar el uso de plantaciones nativas con sistemas de raíces profundas cuando sea apropiado.

La ordenanza municipal de zonificación requiere un plan de paisaje para nuevos desarrollos. El plan de paisaje debe incluir especies de plantas nativas del noreste de Illinois. El municipio también mantiene listas de árboles aprobados y prohibidos. Para apoyar aún más el uso de plantas nativas, el municipio debería proporcionar una lista recomendada de plantas nativas.

Estrategia 1.5

Asociarse con las escuelas y la biblioteca para desarrollar un programa Greener Grand de educación sobre infraestructura verde, que incluya la instalación de jardines de lluvia, árboles o barriles de lluvia.

Estrategia 1.6

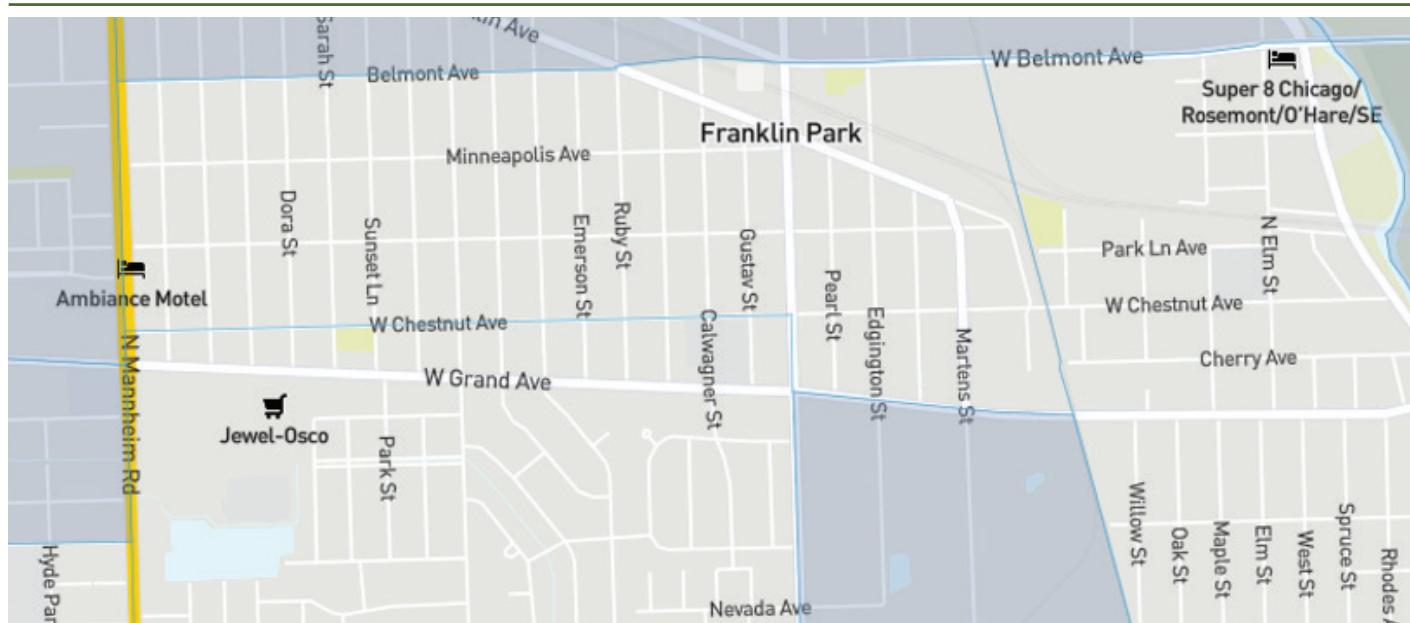
Analizar la viabilidad de agregar techos verdes a edificios existentes y nuevos desarrollos a lo largo de Grand Avenue, especialmente en grandes edificios industriales y comerciales.

Estrategia 1.7

Aprovechar la designación de Justice40 para acceder a inversiones federales para proyectos dentro de las áreas elegibles del corredor.

La zona entre 25th Avenue y el paso subterráneo a lo largo del corredor se encuentra dentro de una sección censal desfavorecida de Justice40. Esta zona alberga grandes edificios industriales y conforma el segmento del clúster empresarial de infraestructura tecnológica del corredor. Esta zona, y la sección censal que está al este de la misma, también se identifican como comunidades desfavorecidas según el [Programa de justicia ambiental y climática para comunidades desfavorecidas de la EPA](#). Estas designaciones mejoran el acceso a inversiones federales para proyectos en estas zonas.

Gráfica 4: La Herramienta de evaluación de justicia climática y económica destaca las áreas a lo largo de Grand Avenue que se encuentran dentro de una sección censal desfavorecida de Justice40 (mostradas en gris)



Estrategia 1.8

Usar pavimento permeable en los carriles de estacionamiento en la calle a lo largo de Grand Avenue.



La ciudad de Evanston, en asociación con el Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago, instaló adoquines permeables en lugares de estacionamiento en la calle en Main Street en septiembre de 2024. Un proyecto similar podría tener éxito a lo largo de Grand Avenue en Franklin Park.

Fuente: Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago

Estrategia 1.9

Incorporar recomendaciones de infraestructura verde en el Plan de Resiliencia Climática del municipio en asociación con el condado de Cook.

Franklin Park ha demostrado constantemente un compromiso con la salud y la cobertura de su dosel arbóreo. El municipio tiene una ordenanza de cuidado de árboles, mantiene la Comisión de Preservación de Árboles, estableció un arboreto en Grand Avenue y recibió una subvención de la Iniciativa de Árboles de la Región de Chicago del Morton Arboretum en el verano de 2024 para apoyar el trabajo en el municipio.

Sin embargo, el municipio tiene una menor cobertura de dosel arbóreo que el condado de Cook en su conjunto, y hay brechas significativas en la cobertura de árboles dentro del corredor. Los árboles pueden mitigar el calor extremo, que representa un riesgo para la salud de los usuarios del corredor. Además, los usuarios del corredor han expresado interés en que haya más sombra a lo largo de Grand Avenue para mejorar la experiencia peatonal.

Estrategia 2.1

Aprovechar el impulso y las redes de los programas existentes (como su ordenanza de cuidado de árboles, el arboreto, la Comisión de Preservación de Árboles, el estatus de Tree City USA, el arborista del municipio y una subvención reciente de CRTI) para aumentar la cobertura del dosel arbóreo a lo largo de Grand Avenue, priorizando el extremo occidental del corredor.

Estrategia 2.2

Exigir que cualquier estacionamiento de superficie fuera de especificación cumpla con los requisitos de espacios verdes y paisajismo con las ampliaciones del lote.

Estrategia 2.3

Establecer un requisito de sombreado de árboles para estacionamientos de gran superficie.

Estudio de caso

Sombreado de estacionamientos

Sacramento, California

La ciudad de Sacramento mantiene un requisito de sombreado de árboles para todas las instalaciones de estacionamiento en superficie, independientemente del tamaño del lote. Dentro de los 15 años siguientes al desarrollo del lote, como mínimo el 50% del mismo deberá estar sombreado.

Cuando se amplía un lote preexistente fuera de especificación, la ampliación o el lote completo debe cumplir con este requisito dependiendo del tamaño de la ampliación.

Las versiones alternativas de esta estrategia podrían requerir un porcentaje de cobertura diferente, o permitir que las estructuras de sombra o las marquesinas solares sean consideradas para el requisito de sombra. Lexington, Kentucky, incluso ha establecido estándares mínimos de dosel arbóreo para cada categoría de uso del suelo.

Fuentes del estudio de caso: [Ciudad de Sacramento, Gobierno del condado urbano de Lexington-Fayette](#)

Estrategia 2.4



Agregar árboles en la calle como parte de cualquier mejora en la acera, garantizando que la instalación no ponga en peligro la accesibilidad ni la calidad. Utilizar alcorques para aguas pluviales siempre que sea posible.

Ejemplo de árboles y jardineras correctamente ubicados a lo largo de Grand Avenue cerca de la Escuela primaria Passow.

Matriz de implementación

Objetivo: Diversificar la vivienda a lo largo de Grand Avenue y dentro de Franklin Park.		
Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
Recomendación 1: Incorporar infraestructura verde en renovaciones, mejoras viales y proyectos urbanos a lo largo de Grand Avenue.		
1.1 Incorporar infraestructura verde como jardines de lluvia y alcorques para aguas pluviales en las mejoras de calles y medidas para calmar el tráfico a lo largo de Grand Avenue. Cronograma: A largo plazo Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Programa de asistencia financiera para el control de la contaminación por fuentes difusas de la Sección 319(h) de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Programa de asociación para infraestructura verde del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago Programa Invest in Cook Oportunidades de financiación y asistencia técnica para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU.	Renovación de calles para el tratamiento de aguas pluviales Integración de la infraestructura verde
1.2 Continuar colaborando con el Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago en proyectos de infraestructura verde y explorar tipos de proyectos adicionales como callejones verdes y estacionamientos permeables. Cronograma: Corto plazo Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	Programa de asociación para infraestructura verde del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago	Asociación de aguas pluviales del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.3</p> <p>Establecer incentivos de zonificación para fomentar la infraestructura verde.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Tiempo del personal</p> <p>Asistencia técnica de ULI</p>	<p>Estudios de casos de infraestructura verde, Agencia de Protección Ambiental de EE. UU.</p> <p>Manual municipal, Agencia de Protección Ambiental de EE. UU.</p>
<p>1.4</p> <p>Desarrollar una lista de especies de plantas para fomentar el uso de plantaciones nativas con sistemas de raíces profundas cuando sea apropiado.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Tiempo del personal</p>	<p>N/D</p>
<p>1.5</p> <p>Asociarse con las escuelas y la biblioteca para desarrollar un programa Greener Grand de educación sobre infraestructura verde, que incluya la instalación de jardines de lluvia, árboles o barriles de lluvia.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial regional, comercial local</p>	<p>Proyecto de Escuelas Verdes de Illinois Un programa de Illinois Green Alliance que ayuda a las escuelas a diseñar e implementar una iniciativa de sostenibilidad personalizada, de bajo costo o sin costo.</p> <p>Subvención para la acción de hábitat en patios escolares del Departamento de Recursos Naturales de Illinois</p> <p>Programa de asistencia financiera para el control de la contaminación por fuentes difusas de la Sección 319(h) de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Los programas educativos son tipos de proyectos elegibles para subvenciones 319</p> <p>Subvención Green Region de ComEd</p> <p>Wild Ones of West Cook - Programa de subvenciones Garden for Nature</p>	<p>Programas educativos de Openlands</p> <p>Tree Campus K-12 Las escuelas a lo largo del corredor podrían considerar convertirse en escuelas Tree Campus K-12 reconocidas por la Arbor Day Foundation para complementar la designación de Tree City del municipio.</p> <p>Guía de actividades escolares de jardines de lluvia</p> <p>Actividad de plantación de árboles</p> <p>Unidad científica de aguas comunitarias</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.6</p> <p>Analizar la viabilidad de agregar techos verdes a edificios existentes y nuevos desarrollos a lo largo de Grand Avenue, especialmente en grandes edificios industriales y comerciales.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Clúster empresarial regional de infraestructura tecnológica</p>	<p>Préstamos para aguas residuales, aguas pluviales y agua potable de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois</p> <p>Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois</p> <p>Programa de asistencia financiera para el control de la contaminación por fuentes difusas de la Sección 319(h) de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois</p>	<p>Guía de políticas para techos y muros verdes</p> <p>Planificación comunitaria e infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU.</p>
<p>1.7</p> <p>Aprovechar la designación de Justice40 para acceder a inversiones federales para proyectos dentro de las áreas elegibles del corredor.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Clúster empresarial de infraestructura tecnológica, transitorio</p>	<p>Programa de subvenciones para comunidades florecientes en materia de justicia ambiental de los Grandes Lagos (próximamente)</p> <p>A través del Programa de subvenciones para comunidades florecientes en materia de justicia ambiental de los Grandes Lagos de la Agencia de Protección Ambiental, Minneapolis Foundation ha sido encomendada con la tarea de administrar subvenciones de justicia ambiental a organizaciones que prestan servicios en zonas desfavorecidas.</p>	<p>Guía de recursos de Justice40</p> <p>Buscador de financiación de Justice40</p> <p>Centros de asistencia técnica para comunidades florecientes en materia de justicia ambiental de Blacks in Green (BIG) (EJ TCTAC)</p> <p>La Agencia de Protección Ambiental ha seleccionado a BIG como EJ TCAC para brindar asistencia técnica a las comunidades con inquietudes sobre justicia ambiental a través de la ayuda para "entender los sistemas de solicitud de subvenciones federales, desarrollar propuestas de subvenciones sólidas y administrar eficazmente la financiación de las subvenciones", así como brindar orientación sobre participación comunitaria y servicios de traducción e interpretación.</p>
<p>1.8</p> <p>Usar pavimento permeable en los carriles de estacionamiento en la calle a lo largo de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Corto-mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial local</p>	<p>Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois</p> <p>Programa de asistencia financiera para el control de la contaminación por fuentes difusas de la Sección 319(h) de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois</p> <p>Programa de asociación para infraestructura verde del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago</p> <p>Programa de mejora del transporte de Illinois</p> <p>Programa Invest in Cook</p>	<p>N/D</p>

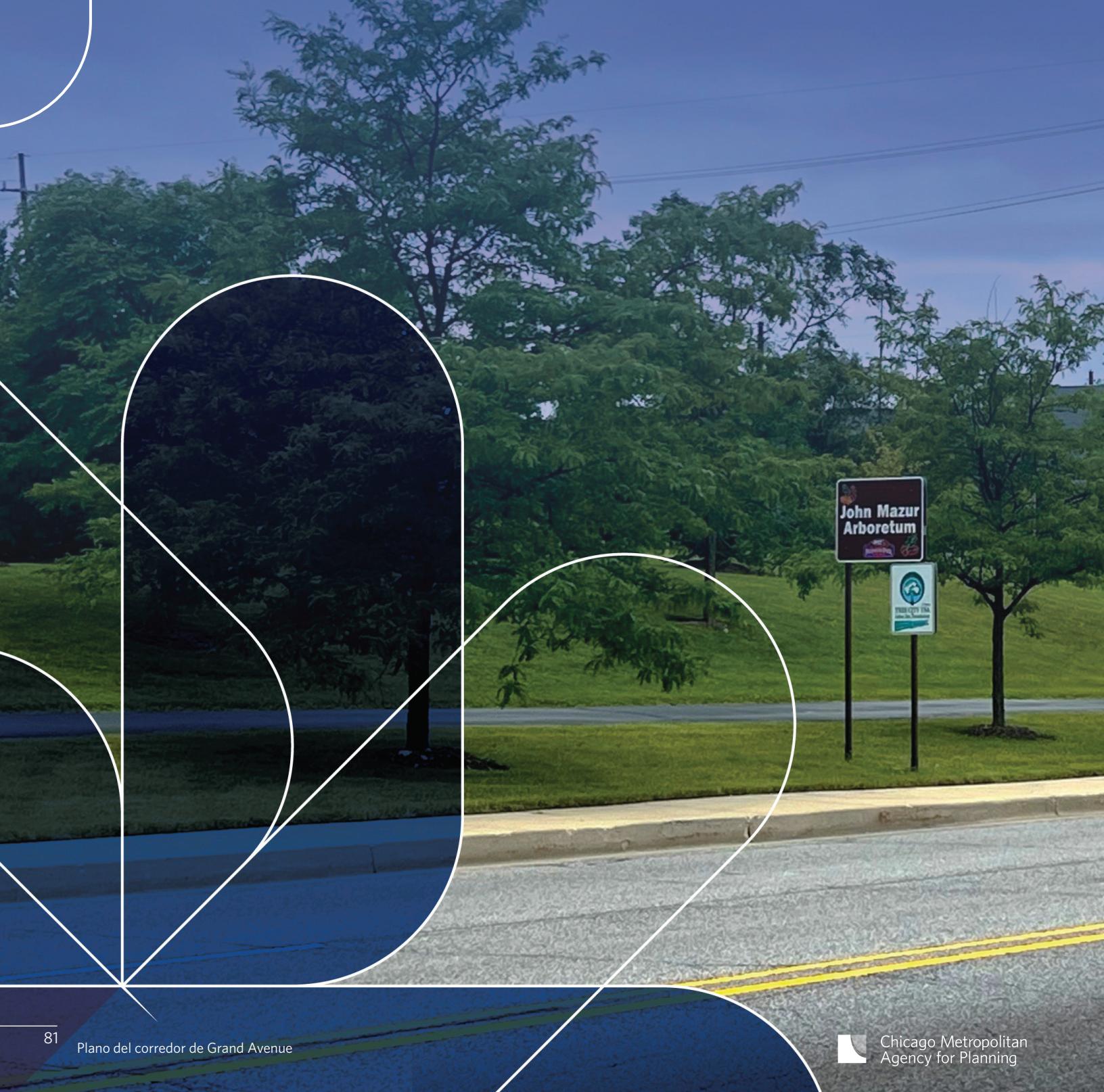
Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>1.9</p> <p>Incorporar recomendaciones de infraestructura verde en el Plan de Resiliencia Climática del municipio en asociación con el condado de Cook.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	Tiempo del personal	<p>Plan de resiliencia climática de Franklin Park</p>

Recomendación 2: Aumentar el dosel arbóreo a lo largo de Grand Avenue.		
<p>2.1</p> <p>Aprovechar el impulso y las redes de los programas existentes (como su ordenanza de cuidado de árboles, el arboreto, la Comisión de Preservación de Árboles, el estatus de Tree City USA, el arborista del municipio y una subvención reciente de CRTI) en el municipio para aumentar la cobertura del dosel arbóreo a lo largo de Grand Avenue, priorizando el extremo occidental del corredor.</p> <p>Cronograma: Mediano plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	Tiempo del personal	<p>Conservación de árboles del municipio de Franklin Park</p> <p>Resumen de forestación urbana de Franklin Park de la Iniciativa de árboles de la región de Chicago</p> <p>Conservación, Plantación y Mantenimiento de Árboles; Ordenanza de la Comisión de Preservación de Árboles</p>
<p>2.2</p> <p>Exigir que cualquier estacionamiento de superficie fuera de especificación cumpla con los requisitos de espacios verdes y paisajismo con las ampliaciones del lote.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	Tiempo del personal	<p>Árboles y estacionamientos</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.3</p> <p>Establecer un requisito de sombreado de árboles para estacionamientos de gran superficie.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	Tiempo del personal	N/D
<p>2.4</p> <p>Agregar árboles de la calle como parte de cualquier mejora a la acera, garantizando que la instalación no ponga en peligro la accesibilidad ni la calidad de la acera. Utilizar alcorques para aguas pluviales siempre que sea posible.</p> <p>Cronograma: A largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de alternativas de transporte Programa de mejora del transporte de Illinois Programa Invest in Cook Subvenciones para silvicultura urbana y comunitaria de la Iniciativa de árboles de la región de Chicago Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Subvención Green Region de ComEd</p>	<p>Árboles y aceras: Un abordaje estratégico de los conflictos Guía de aguas pluviales en calles urbanas: árbol de aguas pluviales</p>

Objetivo:

Mejorar la calidad y el acceso a los recursos naturales en Franklin Park.



Recomendación 1

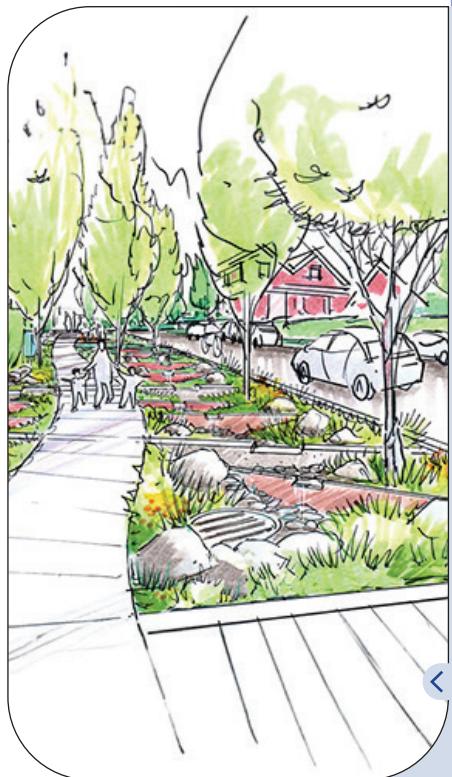
Reducir el impacto de Grand Avenue en la calidad del agua de los cuerpos de agua cercanos.

La escorrentía de Grand Avenue y las superficies impermeables circundantes contamina los cuerpos de agua cercanos, dañando la calidad de los cursos de agua locales como Silver Creek. Además de reducir la cobertura de la superficie impermeable en el corredor, el municipio podría tomar medidas para proteger la salud de los arroyos y los hábitats acuáticos a través de las recomendaciones descritas en el [Plan basado en la cuenca hidrográfica de Silver Creek](#) y el Plan Maestro de Aguas Pluviales del municipio.

Estrategia 1.1

Proteger el centro comercial Jewel-Osco and Grand Plaza de las inundaciones, convirtiendo los canales de concreto a lo largo de Silver Creek en corredores de arroyos naturalizados con conexiones a planicies aluviales y plantaciones nativas.

Estudio de caso



Canal de lluvia de St. George

Vancouver, Canadá

En Vancouver, Canadá, un arroyo subterráneo provocó inundaciones en calles y sótanos de viviendas a lo largo de St. George Street. A pedido de la comunidad, y como no era posible desenterrar el arroyo, la ciudad de Vancouver diseñó un canal de lluvia que sigue el recorrido del arroyo subterráneo. El canal de lluvia está formado por guijarros, tierra y plantas y, una vez terminado, el proyecto podrá drenar casi 4,5 millones de galones de agua al año. El canal de lluvia también filtrará el agua de escorrentía de la calle y embellecerá el corredor. Las lluvias de octubre de 2024 pusieron a prueba el canal de lluvia, que evitó con éxito las inundaciones en las calles.

Un canal de lluvia podría ser una forma apropiada de infraestructura verde para aguas pluviales en las áreas de Franklin Park más propensas a inundaciones, particularmente en lugares a lo largo de Silver Creek, adyacente a Jewel-Osco, y a lo largo de Riverside Street y Parker Avenue.

Fuentes del estudio de caso: [Ciudad de Vancouver, CBC News](#)

Ilustración del canal de lluvia de St. George.

Fuente de la fotografía: [Ciudad de Vancouver](#)

Estrategia 1.2

Trabajar con el propietario para instalar zanjas de drenaje en el estacionamiento al oeste de Riverside Street.

Estrategia 1.3

Incorporar infraestructura verde en todo el corredor, tanto en la vía pública como en las propiedades privadas.

Estudio de caso

Green Business Award

Niles, Illinois

Una forma de fomentar la sostenibilidad ambiental en el sector privado es mediante un premio o designación que celebre el compromiso de las empresas con las prácticas sostenibles. El municipio de Niles tiene un premio que las empresas pueden recibir en función de su compromiso con la reducción de residuos y el reciclaje; la conservación del agua y la prevención de la contaminación de las aguas pluviales; la conservación de la energía; la educación y concientización pública; y el transporte.

Los ganadores son homenajeados en una reunión de la junta del municipio y en un almuerzo de la cámara de comercio, son destacados en las comunicaciones del municipio y reciben una placa y calcomanías para vidrieras que los distinguen como ganadores del Green Business Award.

[Skokie](#), [Gurnee](#) y [Lake Zurich](#) también tienen programas similares.

Fuente: [Green Business Award del municipio de Niles](#)

Recomendación 2

Mejorar la conectividad de bicicletas y peatones con los parques municipales y la reserva forestal aledaña desde Grand Avenue.

Los residentes a menudo comentan que los parques del municipio son uno de sus aspectos favoritos de vivir en Franklin Park. Aún así, muchos deben conducir para visitar los parques. Hay 1,65 acres de parques accesibles por cada 1000 residentes, menos de la mitad de la superficie de parques accesibles por cada 1000 residentes del condado de Cook.

El municipio está trabajando para desarrollar un sendero para bicicletas al norte del corredor, a lo largo de Franklin Avenue y Belmont Avenue, pero también debe priorizar la seguridad de bicicletas y peatones a lo largo de Grand Avenue. Garantizar el acceso de bicicletas y peatones a los espacios verdes existentes y nuevos a lo largo de Grand Avenue brindará a los residentes mayores oportunidades de recreación, conexión con la comunidad y la naturaleza.

Estrategia 2.1

Ubicar los cruces peatonales en áreas que promuevan un acceso más seguro a parques y espacios abiertos cercanos.

Estrategia 2.2

Incluir señalización de parques y rutas y orientación para bicicletas a lo largo de Grand Avenue.

Estrategia 2.3

Trabajar junto al municipio de River Grove y el Departamento de Transporte de Illinois para garantizar una experiencia segura y cohesiva para peatones y ciclistas en Grand Avenue hasta Des Plaines River Trail.

Estrategia 2.4

Modificar la ordenanza de zonificación para exigir espacios abiertos en desarrollos multifamiliares y de uso mixto, con exenciones si el desarrollo está dentro de una distancia específica de un parque, vía verde o reserva forestal a través de una ruta transitable.

Estudio de caso



Zonificación para apoyar espacios abiertos

Lexington, Kentucky

Lexington reformó su código de zonificación para garantizar un acceso equitativo al parque para sus residentes, exigiendo espacios abiertos comunes en sus distritos de zonificación residencial y de uso mixto con más de 25 unidades de vivienda. Se pueden otorgar exenciones para áreas comunes si los desarrollos se encuentran a una distancia específica a pie de parques, senderos u otros espacios públicos abiertos.

Esta medida garantiza que los nuevos desarrollos residenciales no empeoren las desigualdades en los espacios abiertos y promueve el desarrollo alrededor de los parques existentes para aumentar el acceso.

Fuentes del estudio de caso: [Trust for Public Land](#), [Condado urbano de Lexington-Fayette](#)

El Parque Jacobson en Lexington es un ejemplo de espacios comunes remodelados por los requisitos de zonificación.

Fuente de la fotografía: [Element Design](#)

Recomendación 3

Incorporar espacios verdes públicos a lo largo de Grand Avenue.

Existen oportunidades para aumentar los espacios verdes en el municipio a través de intervenciones a pequeña escala a lo largo de Grand Avenue. El espacio verde público adicional reduciría las superficies impermeables a lo largo del corredor y mitigaría el calor extremo, lo que ayudaría al municipio a adaptarse al cambio climático y, al mismo tiempo, proporcionaría espacios de reunión para los usuarios del corredor. Los espacios verdes públicos pueden impulsar la actividad económica a lo largo de los corredores comerciales atrayendo más visitantes y alentándolos a gastar tiempo y dinero en la zona. Una intervención de este tipo también ayudaría a embellecer el corredor, un deseo que muchos residentes expresaron durante la participación comunitaria.

Estrategia 3.1

Evaluar la transformación de uno o más lotes vacíos a lo largo de Grand Avenue en pequeños parques.

Estudio de caso



Miniparque de Westmont

Westmont, Illinois

Gracias a la asociación entre el municipio de Westmont y el Distrito de Parques de Westmont, un terreno vacío que estaba previsto reurbanizar se ha transformado en un miniparque temporal. Los elementos reciclados, como un antiguo cartel de arco, mesas y bancos reutilizados y árboles que habían sido reubicados desde otra propiedad, permitieron embellecer el espacio con una mínima inversión. No había planes inmediatos para el lote, por lo que podría haber permanecido vacío y desocupado indefinidamente, pero en cambio se transformó en otro espacio público para el disfrute de residentes y visitantes.

Fuentes del estudio de caso: [Municipio de Westmont](#)

Fotografías de antes y después del lote vacío que se convirtió en un miniparque temporal en el centro de Westmont.

Fuente de la fotografía: [Municipio de Westmont](#)

Estrategia 3.2

Trabajar con la biblioteca para activar las áreas cubiertas con césped a lo largo de Grand Avenue con paisajismo de pradera, bancos y mesas de picnic.

Estudio de caso



Estudio de caso: Activación del jardín de una biblioteca

Traverse City, Michigan

Ante la necesidad de una programación innovadora durante la pandemia de COVID-19, la Biblioteca del Distrito de Traverse City trasladó la programación de verano al aire libre. Esto, sumado a los comentarios de la comunidad que expresaban el deseo de ofrecer más programas al aire libre, impulsó a la biblioteca a repensar el espacio de su jardín delantero.

La biblioteca financió mejoras en su jardín mediante una exitosa campaña de financiación colectiva de 25,000 dólares y fondos de subvención equivalentes de la Corporación de Desarrollo Económico de Michigan. Las mejoras incluyeron un nuevo letrero de biblioteca, bancos, paisajismo, una fuente de agua y electricidad para el jardín y un nuevo letrero. Esto permitió que la biblioteca ampliara los programas existentes y albergara otros nuevos, como narración de cuentos al aire libre y yoga.

[Michigan Economic Development Corporation](#), [Campaña de financiación de Patronicity](#) y [The Traverse Ticker](#)

Estrategia 3.3

Desarrollar parklets (plataformas de asientos públicos que convierten los espacios de estacionamiento en las aceras en espacios comunitarios animados) y salientes que reducen la velocidad del tránsito.



Este ejemplo de parklet con maceteros coloridos, asientos y pavimento decorativo fue popular entre los miembros de la comunidad.

Fuente: Urban Design Studio



¡Me encantaría que Grand Avenue luciera más acogedora! Con vegetación y bancos a lo largo del camino para que las familias puedan caminar, conducir o andar en bicicleta por esta zona y aumentar la prosperidad empresarial de nuestra comunidad.

- Residente de Franklin Park

Muchos residentes expresaron el deseo de que Grand Avenue sea un destino comercial más transitado, enfatizando la importancia de una experiencia estética agradable para los peatones. Algunos señalaron que el corredor podría ser un punto de entrada más acogedor al municipio. Actualmente, el ruido del tráfico, los cruces inseguros y la falta de asientos y jardines en algunas partes del corredor desalientan a las personas a caminar por Grand Avenue.

La orientación estratégica, los elementos de diseño, el paisajismo urbano, el arte público, los comercios orientados a los peatones y los esfuerzos de creación de espacios pueden ayudar a lograr esta visión comunitaria.

Estrategia 4.1

Desarrollar un sistema de orientación para Grand Avenue, que incluya señalización hacia los servicios del corredor, como parques, escuelas, restaurantes y la biblioteca.



Los residentes respondieron positivamente a los carteles y pancartas de orientación de menor tamaño, como este ejemplo en Evanston, Illinois.

Fuente: [All Together](#)

Estrategia 4.2

Coordinar con el comité de embellecimiento del centro y los distritos de parques para garantizar una señalización y una estética coherentes en toda la orientación del municipio.

Estrategia 4.3

Instalar iluminación adicional en todo el corredor y arte público en la parte inferior del paso subterráneo.

Las partes interesadas han expresado su deseo de que haya más iluminación y arte en todo el corredor. En las condiciones actuales, los usuarios informaron que se sienten inseguros en áreas poco iluminadas. El alumbrado público y el arte no sólo embellecerían Grand Avenue, sino que también harían sentir más seguros a los peatones y contribuirían a una mayor sensación de lugar.

Estrategia 4.4

Colocar árboles en la calle en forma estratégica para amortiguar el ruido del tráfico.

Estrategia 4.5

Establecer un programa de murales en Grand Avenue, basándose en el arte público existente a lo largo de Grand Avenue.

Estrategia 4.6

Colaborar con los propietarios de restaurantes para difundir el conocimiento de los requisitos del municipio para obtener permisos para comer en cafeterías al aire libre.

Los residentes enfatizaron repetidamente su deseo de tener más oportunidades de cenar al aire libre en Franklin Park, y eligieron las imágenes a continuación como ejemplos de los tipos de cenas al aire libre que les gustaría ver.



Fuente: Dan Burden Photo Library



Fuente: Municipio de Franklin Park

Estrategia 4.7

Invertir en mejoras del paisaje urbano en la vía pública, en particular bancos, soportes para bicicletas, contenedores de basura, árboles en la calle y vegetación colorida.



Ejemplos de mejoras en el paisajismo urbano, como mayor iluminación y vegetación, en el centro de Franklin Park.
Fuente: Municipio de Franklin Park



Matriz de implementación

Objetivo: Diversificar la vivienda a lo largo de Grand Avenue y dentro de Franklin Park.		
Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos

Recomendación 1: Incorporar infraestructura verde en renovaciones, mejoras viales y proyectos urbanos a lo largo de Grand Avenue.

1.1 Proteger el centro comercial Jewel-Osco and Grand Plaza de las inundaciones, convirtiendo los canales de concreto a lo largo de Silver Creek en corredores de arroyos naturalizados con conexiones a planicies aluviales y plantaciones nativas. Cronograma: A largo plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial regional	Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Programa de asistencia financiera para el control de la contaminación por fuentes difusas de la Sección 319(h) de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Programa de asociación para infraestructura verde del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago Préstamos para aguas residuales, aguas pluviales y agua potable de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois	Renovación de calles para el tratamiento de aguas pluviales Integración de la infraestructura verde
1.2 Trabajar con el propietario para instalar zanjas de drenaje en el estacionamiento al oeste de Riverside Street. Cronograma: Mediano plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial regional	Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Programa de asistencia financiera para el control de la contaminación por fuentes difusas de la Sección 319(h) de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Programa de asociación para infraestructura verde del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua del Gran Chicago Préstamos para aguas residuales, aguas pluviales y agua potable de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois	El valor de la infraestructura verde: Una guía para reconocer sus beneficios económicos, ambientales y sociales Guía de estrategia de valores verdes: Vinculación de los beneficios de la infraestructura verde con las prioridades de la comunidad Comunicar el valor de la infraestructura verde a las empresas y a los propietarios de viviendas será importante para aumentar la aceptación de la comunidad y del sector privado.

Recomendación 2: Mejorar la conectividad de bicicletas y peatones con los parques municipales y la reserva forestal aledaña desde Grand Avenue.

2.1 Ubicar los cruces peatonales en áreas que promuevan un acceso más seguro a parques y espacios abiertos cercanos. Cronograma: Corto plazo Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	N/D	Rutas seguras a los parques
--	-----	---

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>2.2</p> <p>Incluir señalización de parques y rutas y orientación para bicicletas a lo largo de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p> <p>Programa de alternativas de transporte</p> <p>Programa de mejora del transporte de Illinois</p> <p>Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional</p>	<p>Guía de diseño de ciclovías urbanas: Sistema de orientación y marcación de rutas para bicicletas</p>
<p>2.3</p> <p>Trabajar junto al municipio de River Grove y el Departamento de Transporte de Illinois para garantizar una experiencia segura y cohesiva para peatones y ciclistas en Grand Avenue hasta Des Plaines River Trail.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Tiempo del personal</p>	<p>Mejoras en el sendero del río Des Plaines</p>
<p>2.4</p> <p>Modificar la ordenanza de zonificación para exigir espacios abiertos en desarrollos multifamiliares y de uso mixto, con exenciones si el desarrollo está dentro de una distancia específica de un parque, vía verde o reserva forestal a través de una ruta transitable.</p>	<p>Tiempo del personal</p>	<p>N/D</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
Recomendación 3: Incorporar áreas verdes públicas a lo largo de Grand Avenue.		
3.1 Evaluar la transformación de uno o más lotes vacíos a lo largo de Grand Avenue en pequeños parques. Cronograma: Mediano plazo Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor	Próximo programa de subvenciones para la originalidad en la creación de espacios de Cook County Arts Programa de subvenciones AIB/CN EcoConnexions From the Ground Up Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario Programa de Adquisición y Desarrollo de Tierras en Espacios Abiertos del Departamento de Recursos Naturales de Illinois Subvención Green Region de ComEd	Kit de herramientas para miniparques de Trust for Public Land
3.2 Trabajar con la biblioteca para activar las áreas cubiertas con césped a lo largo de Grand Avenue con paisajismo de pradera, bancos y mesas de picnic. Cronograma: Corto plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial regional	Proyecto de subvenciones para la creación de espacios públicos La Biblioteca pública de Marion en Marion, Indiana, recientemente recibió esta subvención para transformar un espacio al aire libre que pueda "albergar oportunidades educativas ampliadas y más visibles y una programación para toda la comunidad". Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes Requiere la asociación con una organización artística sin fines de lucro Subvención para la acción de hábitat en patios escolares del Departamento de Recursos Naturales de Illinois Programa de subvenciones AIB/CN EcoConnexions From the Ground Up Subvención Green Region de ComEd	Kit de herramientas para la creación de espacios emergentes de AARP Las activaciones temporales emergentes pueden servir como programas piloto para iniciativas de creación de espacios y paisajismo más permanentes. La Asociación Americana de Bibliotecas sobre la importancia de la originalidad en la creación de espacios para las bibliotecas.
3.3 Desarrollar "parklets" en los salientes que reducen la velocidad del tránsito. Cronograma: Mediano plazo Aplicabilidad del segmento: Comercial local	Inversión privada En Filadelfia y en la ciudad de Nueva York, los empresarios privados que invierten en parklets a menudo recuperan sus inversiones en cinco años (fuente: UCLA Luskin School of Public Affairs)	Varias jurisdicciones han publicado pautas para parklets para facilitar el desarrollo de parklets por parte de los comerciantes: Pautas para parklets de la ciudad de Aurora Manual de parklet de San Francisco Programa de parklets de Springfield, Illinois

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
	<p>En Toronto, los parklets que reemplazaron el estacionamiento en la calle generaron "ingresos 49 veces superiores a los que habrían generado las tarifas de estacionamiento (fuente: Strong Towns)</p> <p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes</p> <p>Subvenciones de Kresge Foundation</p>	<p>La ciudad de Springfield tiene una guía clara de diseño de parklets y otorga subsidios de hasta 10,000 dólares a restaurantes y bares para el desarrollo de un parklet.</p> <p>Recuperando el derecho de paso: Un conjunto de herramientas para crear e implementar parklets</p> <p>Parklets: Mejores prácticas de diseño e implementación</p>

Recomendación 4: Mejorar la experiencia peatonal mediante mejoras en la orientación y el paisaje urbano.

4.1	<p>Desarrollar un sistema de orientación para Grand Avenue, que incluya señalización hacia los servicios del corredor, como parques, escuelas, restaurantes y la biblioteca.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Distritos con financiación con aumento de impuestos</p> <p>Áreas de servicio especiales</p> <p>Incentivos para el desarrollo económico de los municipios (incentivos existentes y futuros potenciales)</p>	<p>Guía global de diseño de calles: Orientación</p> <p>Plan maestro de orientación del centro de Naperville</p>
4.2	<p>Coordinar con el comité de embellecimiento del centro y los distritos de parques para garantizar una señalización y una estética coherentes en toda la orientación del municipio.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Tiempo del personal</p>	<p>N/D</p>
4.3	<p>Instalar iluminación adicional en todo el corredor y arte público en la parte inferior del paso subterráneo.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de mejora del transporte de Illinois</p> <p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes</p> <p>Subvenciones del Consejo de las Artes de Illinois</p>	<p>Fuentes de financiación para el arte público</p> <p>Kit de herramientas para las artes y la cultura de CMAP</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>4.4</p> <p>Colocar árboles en la calle en forma estratégica para amortiguar el ruido del tráfico.</p> <p>Cronograma: A largo plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Programa de alternativas de transporte Programa de mejora del transporte de Illinois Programa Invest in Cook Subvenciones para silvicultura urbana y comunitaria de la Iniciativa de árboles de la región de Chicago Oportunidades de subvenciones para infraestructura verde de la Agencia de Protección Ambiental de Illinois Subvención Green Region de ComEd</p>	<p>Uso de árboles y arbustos para reducir el ruido Amortiguamiento de conservación: Pautas de diseño para zonas de amortiguamiento, corredores y senderos</p>
<p>4.5</p> <p>Establecer un programa de murales en Grand Avenue, basándose en el arte público existente a lo largo de Grand Avenue.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: En todo el corredor</p>	<p>Subvenciones Our Town del Fondo Nacional para las Artes Subvenciones del Consejo de las Artes de Illinois Fondos generales del municipio</p>	<p>El papel de las artes y la cultura en la práctica de la planificación Fuentes de financiación para el arte público Kit de herramientas para las artes y la cultura de CMAP Programa de murales públicos de la ciudad de DeKalb La ciudad de DeKalb anuncia posibles sitios para murales que los artistas interesados pueden incluir en su solicitud de mural. De manera similar, el municipio de Franklin Park podría mantener una lista pública de sitios disponibles para arte público. Americans for the Arts Criterios de diseño y revisión para el arte público Iniciar un programa de arte público con murales Guía de asociaciones entre municipios y artistas</p>

Estrategia	Fuentes de financiación	Recursos
<p>4.6</p> <p>Colaborar con los propietarios de restaurantes para difundir el conocimiento de los requisitos del municipio para obtener permisos para comer en cafeterías al aire libre.</p> <p>Cronograma: Corto plazo</p> <p>Aplicabilidad del segmento: Comercial local</p>	Tiempo del personal	<p>Esta colaboración podría implicar el desarrollo de una guía de recursos con una sección de preguntas frecuentes. La información también podría incluirse en un conjunto de herramientas, lo cual se recomendó en el plan integral del municipio de 2017.</p> <p>Otro ejemplo es la Guía de negocios del municipio de Niles.</p> <p>El municipio y Grand Chamber by O'Hare podrían actuar en coordinación para ayudar en la comunicación con las empresas.</p>
<p>4.7</p> <p>Invertir en mejoras del paisaje urbano en la vía pública, en particular bancos, soportes para bicicletas, contenedores de basura, árboles en la calle y vegetación colorida.</p>	<p>Programa de alternativas de transporte Programa de mejora del transporte de Illinois El programa puede financiar mejoras como bancos, alumbrado público, etc. como parte de proyectos de transporte más importantes. Programa de acceso al transporte público de la Autoridad de Transporte Regional Calles y carreteras seguras para todos</p>	N/D

Apéndice

[Informe de las condiciones existentes](#)

[Ánalisis de mercado](#)

[Informe técnico de transporte](#)

La Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (CMAP) es la organización de planificación integral de la región.

La agencia y sus socios desarrollaron ON TO 2050, un plan a largo plazo que actualmente se encuentra en su etapa de implementación, para ayudar a los siete condados y 284 comunidades del noreste de Illinois a implementar estrategias que aborden el transporte, la vivienda, el desarrollo económico, los espacios abiertos, el medio ambiente y otros temas de calidad de vida.

Visite cmap.illinois.gov para obtener más información.

433 West Van Buren Street
Suite 450
Chicago, Illinois 60607

cmap.illinois.gov
312-454-0400



Chicago Metropolitan
Agency for Planning

THE VILLAGE OF
FRANKLIN PARK ILLINOIS