

# ESTUDIO DE ACCESO Y TRANSPORTE A PARQUES | RESUMEN EJECUTIVO

COMISIÓN REGIONAL DE TRANSPORTE DEL SUR DE NEVADA (RTC, POR SUS  
SIGLAS EN INGLÉS)



Preparado por

**DESIGNWORKSHOP**



diciembre de 2025

Este reporte se hizo con un otorgamiento financiero de infraestructura del Departamento de Recreación y Esparcimiento de Nevada (NDOR, por sus siglas en inglés). La alianza entre el Departamento de Turismo y Asuntos Culturales de Nevada y la Agencia de Desarrollo Económico de EE.UU (EDA, por sus siglas en inglés) puso a disposición estos fondos como parte de la Ley del plan de rescate americano.

# ACCESO Y TRANSPORTE A PARQUES EN EL SUR DE NEVADA

## El Sur de Nevada alberga hermosos y diversos lugares de esparcimiento.

El acceso a áreas de esparcimiento y de naturaleza es elemental para los habitantes del Sur de Nevada y, sin embargo, son muchas las comunidades que no cuentan con ninguna forma o con formas sencillas para llegar a estos lugares. Casi la mitad de los habitantes no tienen un parque al que puedan llegar caminando en menos de 10 minutos. Para muchos, especialmente para aquellos que no cuentan con un carro, los parques simplemente parecen imposibles de acceder.

Aunque la Comisión regional de transporte del Sur de Nevada (RTC, por sus siglas en inglés) y organizaciones aliadas han mejorado la movilidad en la región con iniciativas recientes, el acceso a parques sigue estando dividido por raza o color de piel, lugar de vivienda, capacidades físicas o cognitivas e ingresos. Las brechas existen tanto en áreas rurales como en áreas urbanas, pero las brechas son más comunes y frecuentes en el suroeste y noreste de la ciudad de Las Vegas. También son frecuentes al sur de la autopista 215 en la ciudad de North Las Vegas. Estas áreas tienden a incluir comunidades y barrios que no se han beneficiado de inversiones de infraestructura en el pasado.

## Mejorar el acceso a los parques ayudará a que más personas experimenten los beneficios de la naturaleza.

### EL ESTUDIO

Durante un año, investigamos cómo llega la gente a los parques para crear recomendaciones que reduzcan las barreras y mejoren el acceso. El estudio de Acceso y transporte a parques (TAP, por sus siglas en inglés) planteó estas preguntas:

- ¿Cuáles **comunidades** quedan por fuera con respecto al acceso a parques?
- ¿A que **tipos de parques** quiere llegar la gente?
- ¿Que hace que el transporte hacia los parques se sienta **seguro** o **cómodo**?
- ¿Que debe cambiar en el Sur de Nevada para que **todas las personas** puedan llegar a las áreas de esparcimiento y disfrutarlas?

### POR QUÉ IMPORTA

Más que ser lugares para jugar, los parques son lugares esenciales para el bienestar físico y mental. Ellos nos ofrecen refugio del estrés y oportunidades para ejercitarnos físicamente y conectarnos socialmente. En una región donde hace tanto calor como en el Sur de Nevada, los parques son de los lugares más refrescantes que podemos encontrar. Por estas razones, es esencial que los parques sean diseñados y ubicados con el propósito de servir a todos los miembros de la comunidad.



### RESULTADOS CLAVE

Los habitantes del Sur de Nevada valoran mucho las áreas de esparcimiento y recreación, ya sea en la naturaleza o en medio de la ciudad.

El calor es una de las barreras más importantes para acceder a los parques.

La gente quiere ir a tipos de parques a los que muchas veces no llegan por distintas razones, y estas razones varían dependiendo del contexto demográfico y geográfico.

El 42% de los habitantes del Sur de Nevada viven en un área con falta de acceso o acceso inadecuado a los parques. Las brechas de acceso están por toda la región, tanto en áreas urbanas como rurales.

El 56% de los habitantes del Sur de Nevada pueden caminar hacia un parque y llegar en 10 minutos o menos.

### ¿QUÉ SIGUE?

El estudio TAP ofrece un esquema para expandir el servicio de autobús y las conexiones hacia los parques para que las personas puedan llegar a sus lugares de esparcimiento preferidos.

El estudio TAP incluye estrategias para que los trayectos hacia los parques en el Sur de Nevada sean más seguros y cómodos durante el verano.

El análisis en el estudio TAP fue hecho a nivel regional, pero igualmente ayuda a entender las necesidades de comunidades específicas.

El estudio TAP define barrios con grandes necesidades que serán priorizados a la hora de hacer inversiones en parques debido a las brechas de acceso existentes.

El estudio TAP aborda muchos factores que influyen el acceso a los parques a pie y proporciona estrategias para que los parques sean parte del día a día de los habitantes del Sur de Nevada.

# METAS



01.

INTEGRAR A LOS PARQUES EN EL DÍA A DÍA

Para muchas personas, pasar tiempo al aire libre es un lujo. Según la Asociación Nacional de Parques y Esparcimiento (NRPA, por sus siglas en inglés), la barrera más común para usar los parques a nivel nacional es la falta de tiempo. Sin embargo, así sean sólo 20 minutos lo que tenemos disponible, esos 20 minutos pueden ayudar a reducir niveles de estrés. La cantidad de tiempo que dura el traslado también puede ser una barrera importante para ir a los parques. El estudio TAP incluye estrategias para que las personas puedan ir a lugares al aire libre más fácilmente en su vida diaria. Además, el estudio proporciona estrategias para elevar el conocimiento de los habitantes sobre los parques que ya están disponibles y las formas de llegar a ellos. Es más probable que las personas disfruten el tiempo al aire libre si el acceso a los parques se vuelve cómodo y rutinario.



02.

CONEXIONES A LOS PARQUES MÁS PRECIADOS Y DE ESPARCIMIENTO

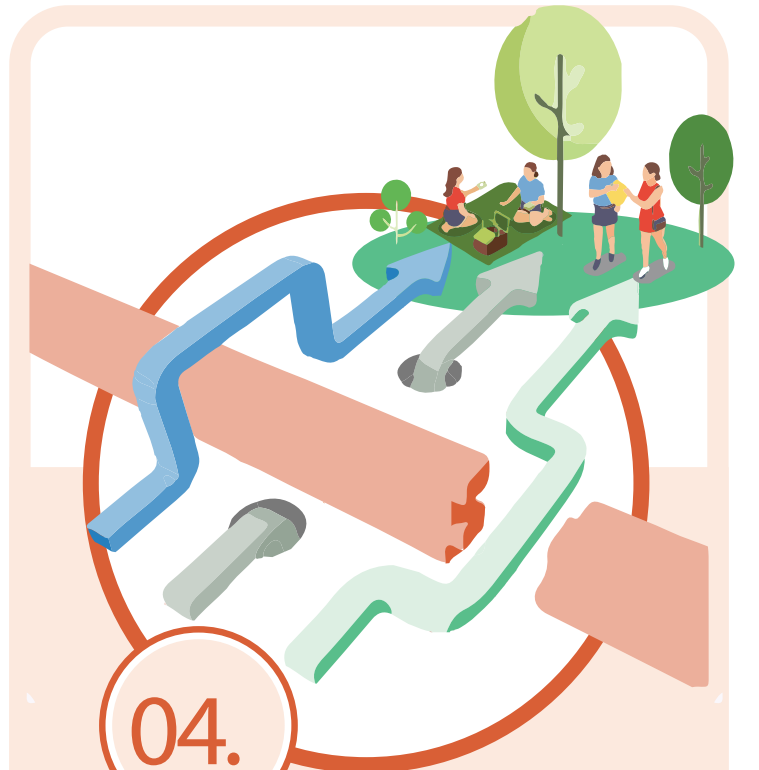
El Sur de Nevada ofrece un rango amplio de parques, resaltando áreas infantiles inclusivas, esparcimiento de aventura, y áreas naturales. De hecho, el Plan de recreación y esparcimiento del estado de Nevada estima que el 49% de todos los habitantes del estado se recrearon al aire libre por lo menos un día al año en el 2024. Sin embargo, el Sur de Nevada es grande y mucho de los parques más preciados están lejos de donde la gente vive. La distancia es un obstáculo importante para el 8% de los hogares puesto que no cuentan con un vehículo propio. Los jóvenes, adultos mayores y, especialmente, las personas con discapacidades podrían requerir nuevas opciones para usar las atracciones y espacios al aire libre sin tener que conducir. El estudio TAP incluye estrategias para que las personas puedan llegar a los parques más preciados.



03.

MEJORAS EN EL TRASLADO HACIA LOS PARQUES

La región del Sur de Nevada tiene uno de los climas más calurosos en los Estados Unidos y, de hecho, ha sido identificada como la región que con el nivel de calentamiento más acelerado. El estudio TAP incluye estrategias para que todas las formas de traslado hacia los parques sean más convenientes, especialmente para proteger a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público del calor.



04.

MENOS BARRERAS PARA ACCEDER Y DISFRUTAR EXPERIENCIAS AL AIRE LIBRE

Tener la capacidad de llegar a lugares al aire libre (simplemente que la gente se traslade del punto de origen al destino final) es sólo el comienzo para entender niveles de acceso a este tipo de experiencias. Las barreras también pueden ser otros factores que limitan el disfrute o las ganas de pasar tiempo al aire libre, las cuales dependen de la capacidad y vivencia personal de cada individuo. El estudio TAP identifica barreras que limitan la participación de las personas en actividades al aire libre y la cantidad de tiempo que usan disfrutando el aire libre. El estudio considera las características de las instalaciones, la disponibilidad de espacios de estacionamiento, percepciones de seguridad y acogimiento, necesidades con respecto a costo y equipamiento.

## RESULTADOS CLAVE

### LA GENTE DEL SUR DE NEVADA QUIERE PASAR TIEMPO AL AIRE LIBRE.

Los miembros de nuestra comunidad reportaron un interés alto en ir y usar los parques, con 83% de los encuestados expresando que pasar tiempo al aire libre es importante o muy importante para ellos. El 89% de los encuestados dijeron que usan los parques en el Sur de Nevada. Los lugares favoritos para pasar tiempo al aire libre, además del patio propio, fueron parques grandes con muchas actividades o instalaciones, lugares con árboles o fuentes de agua para refrescar el aire, y también parques estatales o nacionales como Red Rock o Lake Mead.



89%

de los encuestados usan parques o senderos en el Sur de Nevada

### EL ACCESO A LOS PARQUES PÚBLICOS EN EL SUR DE NEVADA ESTÁ LIMITADO POR LA FALTA DE CONEXIONES QUE PERMITIRÍAN QUE LOS PEATONES Y USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO LLEGUEN A LOS DESTINOS PRIORITARIOS.

Los hogares sin vehículos tienen dificultades para llegar a muchos de los parques en el Sur de Nevada, especialmente los parques grandes, estatales, y nacionales. Los encuestados expresaron que usarían los parques más frecuentemente si contarán con acceso directo mediante el autobús, servicio de autobús más rápido, y acceso más seguro a pie.

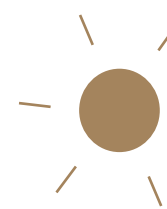


35%

de los habitantes del Sur de Nevada no cuentan con acceso adecuado a los parques

### NO TODAS LAS BARRERAS SON RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE.

Aunque el nivel de comodidad para llegar a pie, bicicleta o autobús son partes claves que influyen el uso de los parques, otros factores menos evidentes también son importantes. Durante el estudio, el impacto del calor extremo siguió siendo enfatizado como una razón primordial que impide que la gente se traslade y use los parques.



el calor

es el obstáculo más importante para acceder a los parques, además del transporte

### EL NIVEL DE USO DE PARQUES VARÍA DEPENDIENDO DE FACTORES SOCIALES Y GEOGRÁFICOS

Los tipos de parques y las experiencias que la gente prefiere tener en los parques, sumados a los obstáculos que existen para usar los parques, varían por comunidad. Rediseñar la región para que ofrezca acceso multimodal a parques excelentes requiere un conocimiento de las distintas experiencias vividas que tiene la gente llegando y usando los parques. Esto incluye las preferencias de la gente sobre cuáles actividades e instalaciones proveen comodidad, acogimiento y seguridad.



Algunos grupos de enfoque expresaron mayor interés en las **áreas naturales**, mientras otras prefieren **los parques en la ciudad**.

### LOS PARQUES RURALES Y URBANOS SE VEN DISTINTOS, PERO PODRÍAN TENER SOLUCIONES SIMILARES.

La red de transporte para los peatones, ciclistas, y usuarios del transporte público está concentrada en el área central del Valle de Las Vegas. Extender la red hacia las áreas rurales no conllevaría necesariamente la expansión del uso de estos modos de traslado. Sin embargo, los parques son una parte esencial de la infraestructura social en muchas comunidades rurales, y necesitamos soluciones creativas para asegurar que todos puedan acceder estos espacios.



88%

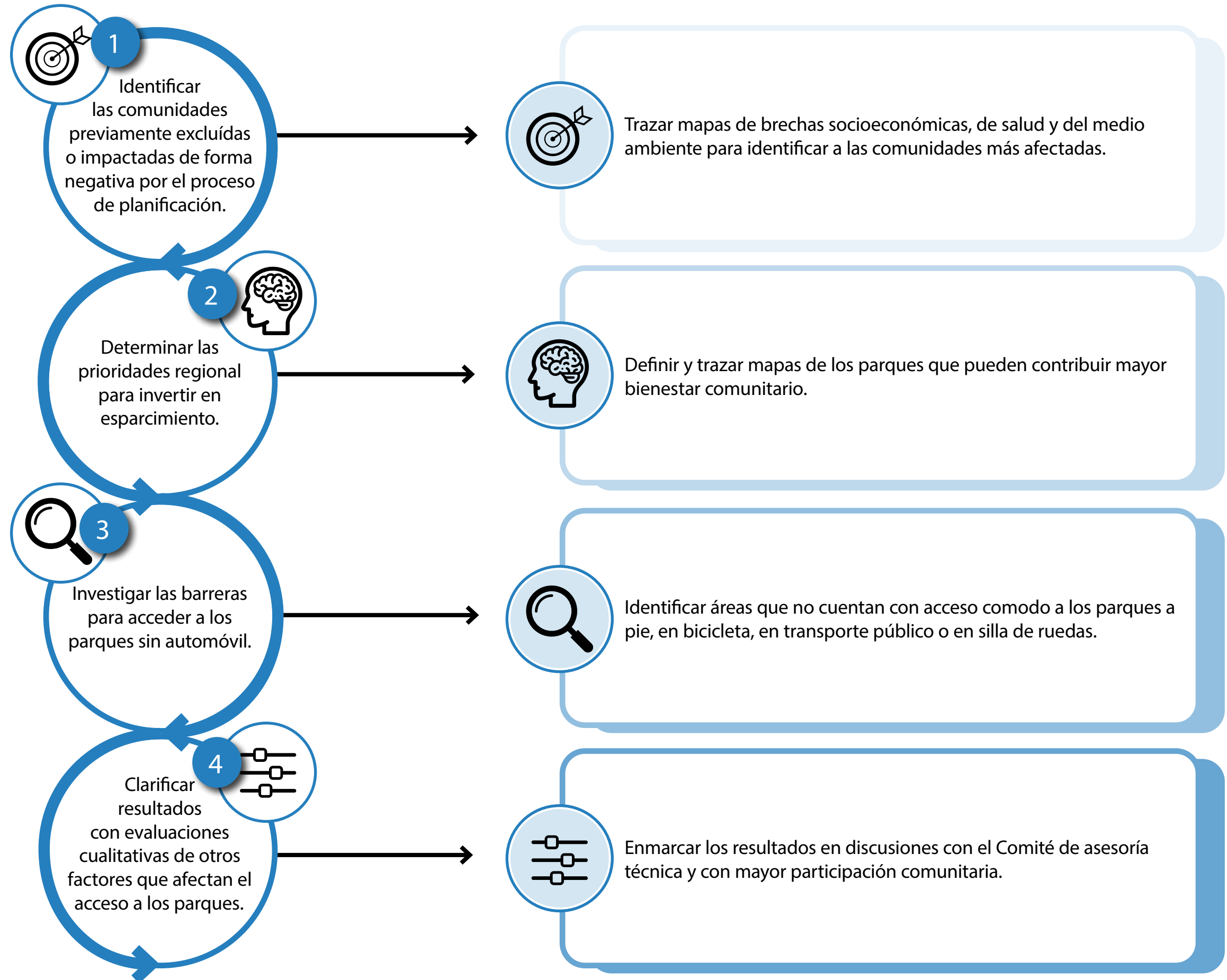
de las personas con brechas en el acceso a los parques viven en áreas urbanas

# METODOLOGÍA

Para comenzar el desarrollo de recomendaciones, el estudio de Acceso y Transporte a Parques busca identificar cuáles comunidades pueden acceder los parques, qué tipos de parques pueden acceder, y de qué forma. Esto requiere responder varias incógnitas importantes:

- ¿Quiénes viven en el Sur de Nevada, y en cuáles comunidades debería la RTC priorizar mejoras?
- ¿Qué tipos de parques existen en el Sur de Nevada, y cuáles son los más preciados para el acceso de la gente?
- ¿Qué tipos de acceso están disponibles en el Sur de Nevada, y qué tan fácil es llegar a los parques sin automóvil?
- ¿Cuáles otros factores impactan el acceso a los parques en el Sur de Nevada?

La metodología del estudio TAP fue derivada a través del replanteamiento de estas preguntas en forma de objetivos, cada una con datos confiables correspondientes. La metodología fue diseñada para basarse en análisis geográfico y de datos. Sin embargo, la participación comunitaria y de partes interesadas fue esencial para convertir estos resultados en recomendaciones que consideran otras dimensiones menos cuantificables relacionadas al acceso a parques (por ejemplo, los impactos del calor extremo y percepciones de comodidad y acogimiento).



# ACCIONES DE PRIORIDAD

Alcanzar las metas establecidas en el estudio TAP requiere de inversiones a largo plazo y coordinación regional. Las acciones de prioridad recomendadas pueden empezar a realizarse inmediatamente después de finalizar el estudio, permitiendo que la RTC trabaje mediante el grupo Regional de Espacios Abiertos y Senderos (ROST, por sus siglas en inglés) para avanzar la implementación.

## 1. IDENTIFICACIÓN DE ESTRATEGIAS DE FINANCIAMIENTO SOSTENIBLES

Las estrategias y acciones propuestas en este estudio no cuentan con fondos comprometidos y, en la mayoría de los casos, la falta de fondos sería el obstáculo más importante para la implementación. Sin embargo, es posible que hayan proyectos de leyes que identifiquen oportunidades adicionales en los próximos años. Como un siguiente paso, la RTC puede identificar costos, estrategias de financiamiento, y oportunidades para crear alianzas en cada uno de los proyectos incluidos en el Plan de mejoras al capital de infraestructura. Esto le permitirá a la RTC avanzar desde el punto actual de establecimiento de políticas hacia un punto de implementación.

## 2. DESARROLLO DE UN INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN DE TRASLADO REGIONAL

Para que la gente acceda los espacios al aire libre, primero deben saber cuáles parques están disponibles para ellos y cómo llegar. Actualmente no hay un instrumento centralizado para planificar traslados hacia los parques del Sur de Nevada, y hay brechas de información entre los gobiernos locales y los operadores del transporte público.

La RTC puede trabajar con el grupo ROST para actualizar y consolidar los instrumentos que ya existen y así desarrollar un inventario completo de instalaciones en los parques de la región que se integre con instrumentos de planificación de traslado. El nuevo instrumento puede incluir aspectos digitales y físicos, como letreros de orientación y señalización.

La parte digital debería incluir información sobre elementos importantes del parque, como baños y senderos. Los elementos que ayuden a contrarrestar el calor extremo, como fuentes de agua, son primordiales. El instrumento también debe incluir información sobre el nivel de acceso

para personas con discapacidades físicas, para saber si hay bordillos y rampas en las aceras, por ejemplo. Cuando se haya desarrollado el instrumento, las instrucciones para usarlo pueden estar incluidas en letreros de orientación y paradas de autobuses, adentro del mismo autobús, o en los parques.

## 3. MÁS PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

La RTC puede liderar más actividades de participación comunitaria y de mayor alcance para saber más de lo que hace falta en los parques. Estas actividades pueden incluir promoción dirigida específicamente a los usuarios del transporte público para saber si el acceso a parques es una de sus prioridades. También se podría incluir mayor participación de las áreas rurales. Uno de los resultados más importantes fue sobre la importancia del acceso a parques en comunidades rurales y los obstáculos específicos que estas comunidades enfrentan. La RTC puede promocionar oportunidades de participación en estas comunidades para construir sobre la base de estos resultados y así desarrollar recomendaciones específicas.

## 4. PROBAR UN PROGRAMA DE TRANSBORDADOR O SHUTTLE HACIA ESPACIOS NATURALES

El estudio propone varias ubicaciones para recoger y dejar a las personas mediante un Programa temporal de transbordador o shuttle hacia la naturaleza que tenemos en el Sur de Nevada. La RTC puede convocar un grupo de trabajo y alianzas estratégicas, incluyendo representación de organizaciones de esparcimiento sin fines de lucro, bibliotecas y centros comunitarios por su potencial como puntos de origen inicial y destino final, y organizaciones lucrativas como tiendas de ropa de esparcimiento para avanzar el programa.

## 5. SEGUIR IDENTIFICANDO Y COMPARTIENDO BUENAS PRÁCTICAS

Como organización regional, la RTC puede ayudar a coordinar el intercambio regular de información entre los gobiernos locales y publicar un documento de buenas prácticas sobre temas relacionados al acceso y transporte a parques.

El estudio propone temas que el grupo ROST puede coliderar al corto y largo plazo. Los temas de prioridad inidentificados en este estudio incluyen: obstáculos para andar a pie, construcción de rutas seguras para llegar a parques, estándares de diseño para crear protección del calor en las vías públicas, rediseño de parques y actividades en comunidades impactadas por la desinversión, y la incorporación de estrategias de reducción del calor en parques en los planes generales de cada localidad.

## 6. AUDITORÍA DE PLANES EXISTENTES Y DESARROLLO DE LISTAS DE PROYECTOS PRIORITARIOS

Implementar las recomendaciones del estudio TAP requiere de coordinación y consistencia entre documentos importantes de planificación y políticas públicas que guían las inversiones en parques y vías de transporte de la región. La RTC puede auditar los planes generales, planes de recreación y parques, planes de mejoras al capital de infraestructura, y el Plan de coordinación de transporte regional para identificar cuáles políticas existen y cuáles faltan. Donde hayan brechas de implementación, la RTC puede utilizar los resultados del estudio TAP para identificar prioridades para mejorar el acceso a parques a nivel local.

# ESTRATEGIAS



INTEGRAR A LOS PARQUES EN EL DÍA A DÍA

## 01. HACER QUE EL TRAMO CAMINANDO O EN SILLA DE RUEDAS SEA MÁS SENCILLO.

Mejoremos el acceso a pie eliminando las barreras físicas e introduciendo más infraestructura peatonal.

## 02. PARQUES MÁS CERCA DE LA GENTE.

Incorporemos áreas verdes en vías de transporte, aumentemos el conocimiento acerca de los parques que ya cuentan con conexiones multimodales, y promovamos experiencias diversas de recreación y esparcimiento.

## 03. MEJORAS AL ACCESO A PARQUES DONDE MÁS SE NECESITA.

Desarrollemos prioridades regionales de inversión en parques, de transporte en comunidades, de barrios con mayores necesidades, e incluyámoslas en listas de proyectos de infraestructura.



CONEXIONES A LOS PARQUES MÁS PRECIADOS Y DE ESPARCIMIENTO

## 04. AÑADIR CONEXIONES DE TRANSPORTE A PARQUES PRIORITARIOS.

Desarrollemos una lista de proyectos prioritarios de inversión en transporte para mejorar el acceso a los parques más preciados y de esparcimiento.

## 05. FOMENTAR SERVICIO DE MICROTRANSPORTE DONDE NO HAYA SERVICIO MAYOR DE TRANSPORTE.

Exploremos y adoptemos soluciones de movilidad alternativas fuera del área de servicio de la RTC para mejorar las brechas de acceso a parques, especialmente en áreas rurales.

## 06. INCLUIR EL ACCESO A PARQUES COMO PRIORIDAD EN LA PLANIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Adaptemos los métodos actuales de planificación del servicio de transporte público para que el acceso a los parques sea considerado a la par de otras prioridades.



MEJORAS EN EL TRASLADO HACIA LOS PARQUES

## 07. INCORPORAR INSTALACIONES QUE REFRESQUEN EL AIRE EN VÍAS PÚBLICAS.

Distribuyamos los beneficios del aire fresco que ofrecen los parques a través de la instalación de infraestructura esencial como fuentes de agua, sombra, y árboles en vías públicas.

## 08. HACER QUE EL TRASLADO EN BICICLETA Y A PIE SEA MÁS SEGURO Y CÓMODO

Abordemos las preocupaciones de seguridad de peatones y ciclistas que usan vías públicas para llegar a los parques. Incorporemos instalaciones dentro de los parques y sobre las vías para facilitar el traslado multimodal.

## 09. MEJORAS AL ACCESO A INFORMACIÓN

Aseguremos que la información importante relacionada al acceso a parques sea centralizada, actualizada frecuentemente, y accesible para audiencias generales.



MENOS BARRERAS PARA ACCEDER Y DISFRUTAR EXPERIENCIAS AL AIRE LIBRE

## 10. AÑADIR ELEMENTOS EN LAS RUTAS DE RTC QUE FACILITEN EL ACCESO A LOS PARQUES

Identifiquemos y mejoremos los factores que disuaden el uso del transporte público en las rutas que ya conectan a los usuarios con los parques.

## 11. PROVEER SERVICIO DE TRANSPORTE ADICIONAL DONDE HAY CONEXIONES A LOS PARQUES.

Aumentemos el conocimiento público sobre los beneficios y oportunidades que ofrecen los parques y ubiquémoslos junto a servicios complementarios de salud pública, por ejemplo.

