

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.



5

REDISEÑO DE STATE STREET

PRINCIPIOS DE DISEÑO « »

Diseño de las calles estatales

Un diseño flexible de las calles puede conciliar las prioridades contradictorias de la comunidad en materia de movilidad y uso, creando un lugar que sea útil, hermoso y agradable para todas las partes interesadas locales y los visitantes. La flexibilidad permite que la calle adapte su funcionalidad y dé prioridad a ciertos tipos de usuarios durante momentos específicos del día o del año, lo que permite que actividades como las entregas, la carga y descarga, las comidas al aire libre y los eventos se complementen o coexistan pacíficamente.

Horario de acceso claro

Un horario definido y predecible establecerá cuándo la calle da prioridad al movimiento de peatones y ciclistas y cuándo está abierta a los vehículos. Para mantener la claridad, el horario de acceso no debe cambiar según los días de la semana, salvo en el caso de eventos puntuales; más bien, el horario debe establecer horas específicas cada día para que cada tipo de usuario sea el usuario principal de la vía de 20 pies, de modo que el horario sea la única variable en

el horario. Un horario claro también brinda mayor certeza a los propietarios de inmuebles y negocios en cuanto a cuándo pueden recibir entregas, y los clientes interesados en disfrutar del centro de la ciudad según las opciones de movilidad tienen la certeza de que el espacio estará de cierta manera a una hora específica cada día. El horario podría alternarse según la temporada si los datos respaldan diferentes usos durante distintas épocas del año. Con base en el número de peatones y ciclistas que ha registrado State Street desde el cambio en el funcionamiento de la calle, el horario de acceso recomendado permitirá el paso de peatones en todo momento en las aceras, y debería dar prioridad a los ciclistas y a los vehículos de transporte público en los carriles de 20 pies de derecho de paso durante el día, al tiempo que ofrece un entorno vial adecuado para entregas, recolección de basura y servicios de construcción, así como para el acceso de vehículos privados durante la noche y las horas de la mañana. Los vehículos de emergencia tienen acceso las 24 horas a todas las partes de State Street.

Si bien la calle funcionará en general bajo un horario de acceso constante según la hora del día, se aplican ciertas excepciones limitadas. Los servicios de emergencia, en coordinación

con la Oficina del Administrador Municipal, tienen la autoridad de restringir o reducir el acceso de vehículos en State Street según lo requieran las circunstancias. Por ejemplo, las cuadras con una alta concentración de negocios de vida nocturna, como las del Distrito de Entretenimiento entre las calles Haley y Ortega, pueden requerir que se restrinja el acceso de vehículos más allá del horario estándar hasta después del cierre de dichos establecimientos, para evitar conflictos entre grandes multitudes de peatones y vehículos en una zona donde predomina el servicio de bebidas alcohólicas. Además, puede haber ocasiones en las que se requiera el acceso de entregas de gran volumen y/o equipo de construcción fuera de los horarios normales de servicio y entrega. Se puede crear un sistema de citas de la ciudad para estas situaciones.

Sin embargo, cualquier ampliación habitual del tránsito vehicular durante los horarios designados para dar prioridad a peatones y ciclistas —como modificaciones que permitan un mayor tráfico vehicular durante las horas pico del día— requeriría la revisión y aprobación del Concejo Municipal. Dado que dichos cambios podrían afectar significativamente la intención del diseño y la seguridad de la vía compartida para todos los usuarios, se tratan como decisiones políticas importantes en lugar de ajustes administrativos.

DISEÑO FLEXIBLE – PRINCIPIOS DE DISEÑO PARA UNA CALLE FLEXIBLE

Un nuevo diseño de calle flexible puede conciliar los conflictos comunitarios en torno a la movilidad y el uso, al tiempo que crea un lugar que sea útil, hermoso y agradable para todas las partes interesadas locales, así como para los visitantes.

Los principios clave de este diseño son:

- Horario de acceso claro
- Método de operación
- Fases para peatones, ciclistas y transporte público
- Fases para negocios y servicios
- Menos conflictos de tráfico
- Infraestructura preparada para eventos

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.



DEFINITIVO 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026



PLAN MAESTRO DEL ESTADO DE CREATE 105

DISEÑO FLEXIBLE - DETALLES

Operaciones diurnas: peatones, ciclistas, transporte público y vehículos de emergencia.

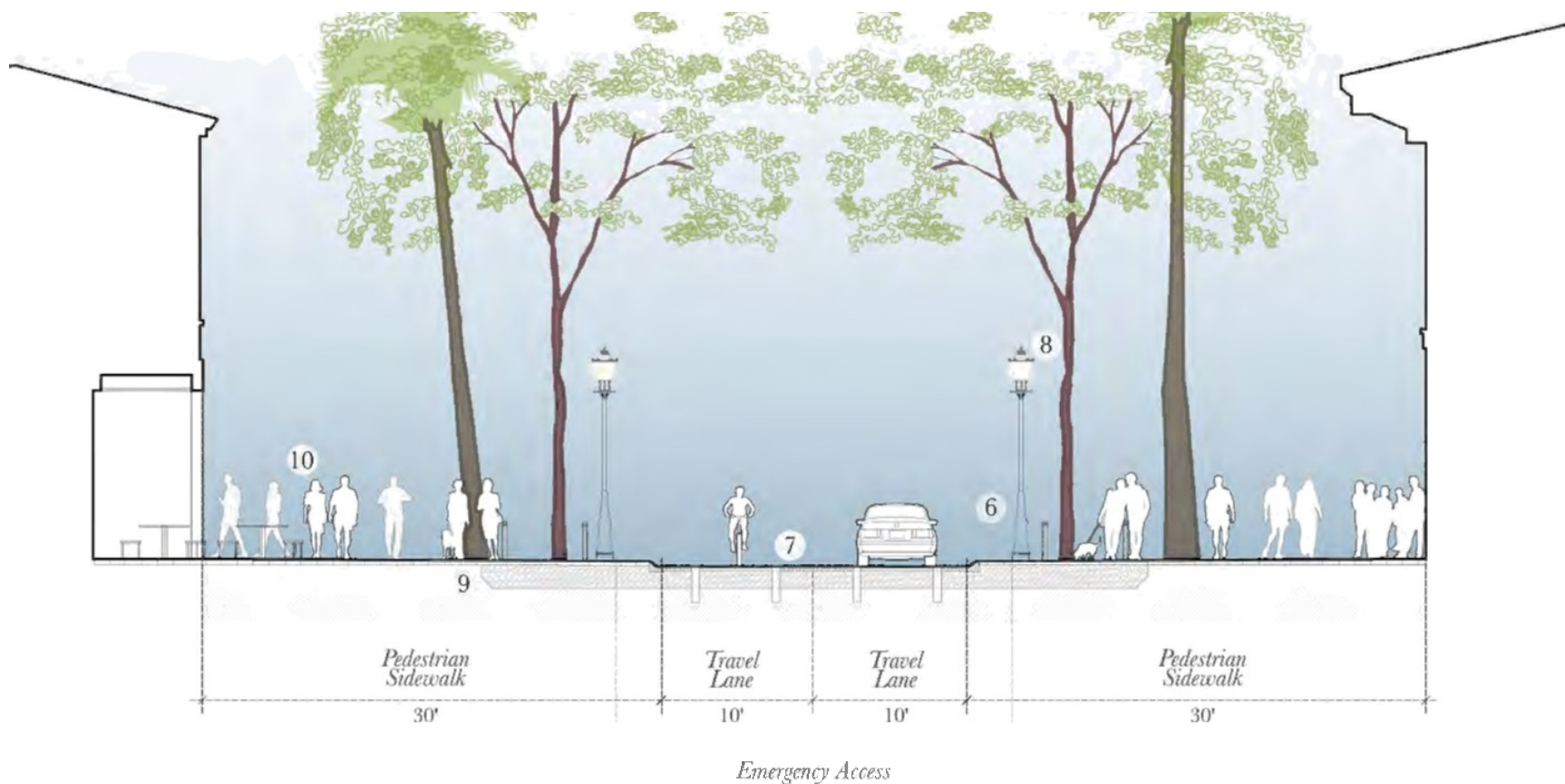
1. Aceras amplias
2. Seguridad de los peatones
3. Circulación de ciclistas y transporte público
4. Fachadas atractivas
5. Acceso de emergencia



DISEÑO FLEXIBLE - DETALLES

Operaciones nocturnas: vehículos de servicio, tráfico vehicular, ciclistas y vehículos de emergencia.

6. Servicio y bajada de pasajeros
7. Velocidades bajas
8. Iluminación
9. Drenaje de aguas pluviales
10. Eventos nocturnos y especiales





Infraestructura preparada para eventos

La configuración diurna permite la realización de mercados, festivales y otras actividades programadas con poca o ninguna preparación adicional. Dependiendo del evento y su tamaño, se pueden utilizar bolardos para acordonar zonas durante períodos más prolongados, de modo que la actividad pueda desarrollarse dentro de los 20 pies de derecho de paso y/o a lo largo de la acera ampliada.

Menos conflictos

Separar el tráfico vehicular de la actividad de peatones y ciclistas según la hora del día minimiza los conflictos de seguridad sin requerir una vigilancia permanente. Antes del cierre de la calle al tráfico vehicular, el número promedio de vehículos por día que circulaban por State Street en el centro de la ciudad era inferior a 10,000. Actualmente, State Street registra entre 8,000 y 11,000 cruces de peatones por intersección

al día y aproximadamente 2.500 ciclistas al día, con hasta un 20 % más de peatones y ciclistas los fines de semana.

Las aceras ampliadas y dos carriles de 10 pies para ciclistas durante las horas pico permitirán que continúe la tendencia a la disminución de colisiones entre vehículos y peatones o ciclistas y minimizarán la tensión existente entre peatones y ciclistas.

Prioridad para peatones y ciclistas

Las restricciones de circulación de vehículos durante el día y la noche crean un ambiente más seguro y cómodo para caminar, andar en bicicleta, salir a comer y realizar las actividades cotidianas. Con 12 estacionamientos públicos y garajes a una cuadra de State Street, State Street ofrece una experiencia única para los peatones, lo que anima a las personas a estacionarse una sola vez y caminar, o a usar el sistema público de bicicletas compartidas o el transporte público para llegar a su destino. El



cuenta con 3,215 espacios de estacionamiento público existentes, lo que proporciona aproximadamente un espacio de estacionamiento por cada 200 pies cuadrados de superficie comercial en el núcleo del centro de la ciudad.

En el entorno actual del centro de la ciudad, las personas suelen llegar con un destino ya en mente, utilizando aplicaciones de mapas y dispositivos móviles para localizar tiendas, restaurantes y servicios antes de llegar. Debido a que los visitantes dependen menos de conducir lentamente por las calles para descubrir negocios, estas pueden funcionar con éxito como entornos centrados en las personas, donde caminar, andar en bicicleta y reunirse se convierten en las principales formas en que la gente disfruta del centro. State Street funciona como uno de

los pocos lugares en Santa Bárbara donde personas de todas las edades se reúnen regularmente y pasan el tiempo con diferentes propósitos.

Acceso a negocios y servicios

El acceso de vehículos durante la noche y por la mañana facilita las entregas, el mantenimiento y los servicios sin interrumpir la actividad peatonal en las horas pico. Permitir el paso de vehículos fuera de las horas pico brinda a los negocios el acceso que necesitan. Para necesidades operativas que se salen del horario estándar de acceso, como vehículos de construcción, mantenimiento de equipos o entregas especializadas, la ciudad puede implementar un sistema de citas controladas, lo que garantiza que la actividad vehicular se mantenga controlada y predecible.



ESQUEMA DE DISEÑO FLEXIBLE DE LA CALLE « »

Las calles son los espacios públicos más omnipresentes y accesibles de cualquier ciudad. Acomodan la circulación multimodal de peatones, ciclistas, transporte público, vehículos y servicios. Los dibujos adjuntos ilustran una tipología de calle flexible diseñada para responder a las demandas actuales y futuras de State Street.

Las calles constituyen una infraestructura esencial, que facilita la circulación y al mismo tiempo da cabida a los sistemas y el mantenimiento necesarios para que los espacios públicos sean funcionales. Integran servicios públicos, gestión de aguas pluviales, alumbrado y acceso de servicios para garantizar que la calle se mantenga segura, duradera y operativa.

La tipología flexible de la calle está diseñada para abordar tanto las necesidades técnicas y operativas actuales como las previstas.

Sección transversal y vista en planta

La sección transversal ilustra la relación entre las zonas de fachada de los edificios, las aceras peatonales,

zonas de mobiliario urbano y el corredor central de circulación de 20 pies. Los espacios peatonales ocupan aproximadamente 60 pies del espacio de 80 pies entre los edificios, y cada acera se extiende hasta aproximadamente 30 pies desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera. Los dos carriles de circulación restantes de 10 pies en el centro de la calle están destinados a ciclistas, transporte público y vehículos de servicio y de emergencia, y podrían utilizarse ocasionalmente por vehículos privados.

Zonificación de la calle

Zona de fachada

La zona de fachada se encuentra entre la zona peatonal de paso y los edificios adyacentes o los límites de las propiedades. Proporciona una zona de amortiguación que crea un espacio cómodo entre los peatones y las fachadas de los edificios. Los usos temporales, incluyendo la comida al aire libre, están limitados a 12', siempre y cuando la zona de paso permanezca despejada. La zona de comida al aire libre puede estar cercada con vallas estándar de la ciudad cuando sea necesario para mantener despejada la zona peatonal de paso.



Zona de paso

La zona de paso es el área destinada al tránsito peatonal. Esta zona debe estar completamente libre de objetos permanentes y temporales. De acuerdo con el Plan Maestro Peatonal de la ciudad, la zona debe tener al menos 8 pies de ancho para una vía pública de 80 pies o más. Se debe proporcionar un espacio libre en un recorrido generalmente recto para la comodidad de todos los peatones, pero especialmente para las personas con discapacidad visual.

Cuando se conserven árboles existentes, la zona de fachada puede reducir su ancho según sea necesario para mantener una zona de paso de 8 pies, tal como se requiere. Se recomiendan rejillas para árboles y sistemas estructurales de celdas de suelo, especialmente en estas

condiciones, para permitir un desplazamiento seguro y sin obstáculos alrededor de los árboles. Este Plan establece una zona de paso de 11 pies

Zona de mobiliario urbano

La zona de mobiliario urbano actúa como una barrera de protección entre los peatones y la calzada, y alberga

elementos del paisaje urbano como árboles, postes de iluminación y de servicios públicos, señalización y otros servicios públicos. La zona garantiza un camino despejado para el movimiento de los peatones. El acceso al transporte público se proporciona en esta zona mediante rampas en los bordillos. Las características típicas incluyen el paisajismo propuesto, bancos, estacionamiento para bicicletas, quioscos y señalización de orientación. La señalización debe consolidarse en los postes o accesorios existentes para reducir el desorden visual.

Zona del bordillo

Los bordillos definen el entorno peatonal y evitan la infiltración de aguas pluviales en los edificios. Los bordillos existentes

El bordillo de 6 pulgadas se extenderá y se inclinará para que la transición hacia un bordillo de 4 pulgadas sea suave. En esta zona, se reservan tres pies adicionales adyacentes al bordillo para mantener un espacio libre de 26 pies para los vehículos de emergencia.



Detalles del Distrito Cívico y Comercial:

Las zonas propuestas se aplicarán a todas las cuadras contempladas en este plan.



DETALLES DEL DISEÑO FLEXIBLE « »

Bolardos

Los bolardos son un componente central de la estrategia de diseño flexible de State Street, ya que proporcionan el mecanismo físico para la transición de la calle entre configuraciones de prioridad peatonal y de acceso vehicular. El sistema de bolardos cumple múltiples funciones críticas: seguridad peatonal, flexibilidad operativa, acceso de emergencia, paso de transporte público y gestión de entregas.

Los bolardos retráctiles, instalados en cada intersección a lo largo de State Street, ofrecen un sistema confiable para cerrar de manera segura las calles al tráfico vehicular. Durante el período en que se restringe el paso de vehículos y se permite la actividad de ciclistas y peatones, los bolardos permanecen levantados para proteger a los peatones y ciclistas. Diseñados para resistir impactos de vehículos, ayudan a crear un

y acogedor, lo que permite a las personas moverse, reunirse y disfrutar de la calle con confianza.

Una de las ventajas clave de los bolardos retráctiles es su flexibilidad operativa. Las cuerdas individuales pueden cerrarse o abrirse según sea necesario para dar cabida a festivales, ferias y eventos comunitarios al aire libre, lo que permite que la calle se transforme entre el uso peatonal cotidiano y la programación de eventos especiales de mayor envergadura.

El sistema de bolardos permite el acceso de vehículos de emergencia las 24 horas del día, con tiempos de retracción típicos de aproximadamente 3 a 8 segundos, lo que permite una rápida respuesta ante emergencias. El espaciado y la configuración, con una separación de aproximadamente 5 pies, están diseñados para permitir el paso de vehículos de transporte público pequeños, lo que garantiza la continuidad del servicio de transporte público a lo largo del corredor. Los vehículos de transporte público más grandes también podrían atravesar el sistema de bolardos utilizando un control remoto o una etiqueta de identificación por radiofrecuencia (RFID).

Cantidades y configuración de los bolardos

La disposición de los bolardos se adapta a las necesidades operativas de cada cuadra, al tiempo que se mantiene la integridad visual y funcional del paisaje urbano. La siguiente configuración se aplica a cada intersección:

- 8 bolardos retráctiles por intersección (4 por lado)
- Hasta 16 bolardos estándar por intersección (8 por lado)

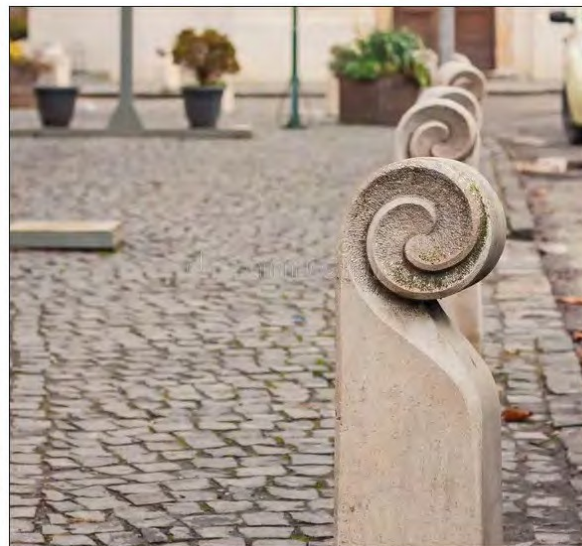
Total por intersección = 24 bolardos (8 retráctiles + 16 estándar)

Esta configuración se aplica en 8 intersecciones a lo largo del corredor, desde la cuadra 500 de State Street (State Street y Haley Street) hasta la cuadra 1200 de State Street (State Street y Victoria Street), además de la intersección con la calle De la Guerra, lo que suma un total de 8 intersecciones con configuración completa.

La cuadra 1300 de State Street, entre Victoria Street y Sola Street, presenta una condición especial debido a su proximidad al Teatro Arlington y a la necesidad de mantener el acceso a Arlington Street. Esta cuadra solo podrá cerrarse al tráfico vehicular para eventos especiales, en lugar de hacerlo de manera diaria. La configuración de bolardos para la cuadra 1300 ofrece dos opciones:

- solo bolardos estándar a ambos lados, o
- la combinación completa de bolardos retráctiles y estándar, tal como se utiliza en las cuadras 500 a 1200.

La configuración adecuada se determinará durante la etapa final de diseño previa a la construcción.



Tipos y ejemplos de bolardos

Se proponen dos tipos principales de bolardos para el Plan Maestro de State Street:

Bolardos retráctiles: bolardos retráctiles hidráulicos o neumáticos que pueden subirse o bajarse de forma remota por el personal municipal, el Cuerpo de Bomberos o la Policía. Estos bolardos se colocan en los puntos de entrada y salida de cada cuadra para controlar el acceso de vehículos.

Bolardos fijos estándar: bolardos permanentes o montados en superficie que proporcionan una separación física entre la zona peatonal y el corredor central de circulación. Se colocan para delimitar el espacio peatonal y reforzar el carácter visual de la calle. Los bolardos fijos pueden diseñarse a juego con los modelos retráctiles, o bien adoptar la forma de macetas o bancos que cumplan la misma función de barrera.



Material del pavimento

El material del pavimento desempeña un papel funcional y estético fundamental en el Plan Maestro de State Street, ya que contribuye a la seguridad de los peatones, la orientación, la gestión de las aguas pluviales y el carácter general del corredor. La gama de materiales debe equilibrar la durabilidad, la flexibilidad, la sostenibilidad y la compatibilidad con el patrimonio arquitectónico colonial español de Santa Bárbara.

La estrategia de pavimentación propuesta utiliza una jerarquía de materiales para diferenciar las zonas y guiar a los usuarios a lo largo del corredor. El carril central de circulación, de 20 pies de ancho, cuenta con una superficie lisa y duradera, adecuada para ciclistas, transporte público y vehículos de servicio. Las zonas de aceras para peatones cuentan con un material de mayor calidad que transmite prioridad y comodidad. Los cruces en las intersecciones extienden el pavimento peatonal a través del carril de circulación, lo que refuerza visualmente la prioridad de los peatones y reduce la velocidad de los vehículos.



Se incorporan adoquines permeables en todo el paisaje urbano, siempre que sea factible, para facilitar la infiltración de las aguas pluviales. Se podrían instalar canaletas de drenaje a lo largo de la calle para captar la escorrentía superficial, mientras que los adoquines permeables permiten que el agua se infiltre en una capa de reserva de tres pies de profundidad debajo de la calle. Este enfoque aborda tanto los objetivos de drenaje como los de calidad del agua, al tiempo que reduce el efecto de isla de calor urbana.

El bordillo se utiliza para marcar la transición entre la calzada y las áreas peatonales adyacentes, sustituyendo el bordillo vertical existente por un borde con una pendiente suave y/o un bordillo vertical más pequeño de 4". Esto favorece la flexibilidad operativa. Durante los períodos en que se permite la circulación de vehículos en la calle, estos pueden detenerse temporalmente a un costado para realizar entregas, dejar pasajeros, acceder a servicios o atender necesidades de emergencia, sin dejar de mantener un corredor central despejado para el tránsito.



Paisajismo

El paisajismo es un elemento definitorio de la identidad de State Street y cumple múltiples funciones: suaviza el entorno de elementos sólidos, brinda sombra y frescura, favorece la infiltración de aguas pluviales, contribuye a la biodiversidad y crea un corredor visualmente coherente y rico en cambios estacionales. La ubicación estratégica de zonas de plantación a nivel bajo mejora el entorno peatonal al tiempo que mantiene la visibilidad de los escaparates.

El enfoque paisajístico se rige por una jerarquía espacial. Las esquinas de las intersecciones y las entradas de los principales puntos de referencia cuentan con la vegetación de bajo perfil más llamativa y de colores más intensos, a modo de «signos de puntuación» que orientan a las personas a lo largo del corredor. Las plantaciones en la parte media de las cuadras repiten una versión más sencilla y discreta de la misma paleta para crear un flujo visual y atraer a las personas hacia el siguiente punto de referencia. A la altura de los escaparates, se fomenta el uso de plantas de textura fina, aromáticas o que inviten al tacto para atraer a los peatones.

que se desplaza lentamente por el espacio. Las oportunidades y ubicaciones para la biorretención se evaluarán durante la fase previa a la construcción y de ingeniería.

La selección de plantas aprovecha el clima mediterráneo de Santa Bárbara como un activo importante. A diferencia de la mayoría de los centros urbanos estadounidenses, que se vuelven marrones y desnudos en invierno, State Street puede mantener la floración durante todo el año utilizando especies nativas de California y especies adaptadas al clima mediterráneo, al tiempo que cumple con los requisitos de conservación de agua. El objetivo es una selección de plantas que se reconozca de inmediato como «el centro de Santa Bárbara».

El paisajismo incluirá áreas de jardín designadas, incluso a lo largo de las fachadas de los edificios que carecen de locales comerciales activos o que tienen largos tramos de pared en blanco, por lo general cuando hay más de 30 pies sin una puerta o punto de entrada. La eliminación de parte del paisajismo existente y de las jardineras elevadas mejora las líneas de visión a través de la calle, aumentando la visibilidad de los locales y fortaleciendo la conexión entre las tiendas y los peatones. Esta eliminación también pone mayor énfasis en la copa de los árboles en cada distrito.

Los árboles de la calle son un componente fundamental de la estrategia de paisajismo, ya que proporcionan sombra, capturan carbono y aportan continuidad visual. Las celdas de suelo debajo del pavimento crean espacio para suelo sin compactar y la infiltración de aguas pluviales, lo que mejora sustancialmente la salud y la longevidad de los árboles. Se plantan nuevos árboles en sistemas subterráneos para mantener espacios flexibles en las plazas y dar sombra a las superficies impermeables, mientras que los árboles importantes existentes se conservan en sus parterres actuales.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

Diferenciación de distritos

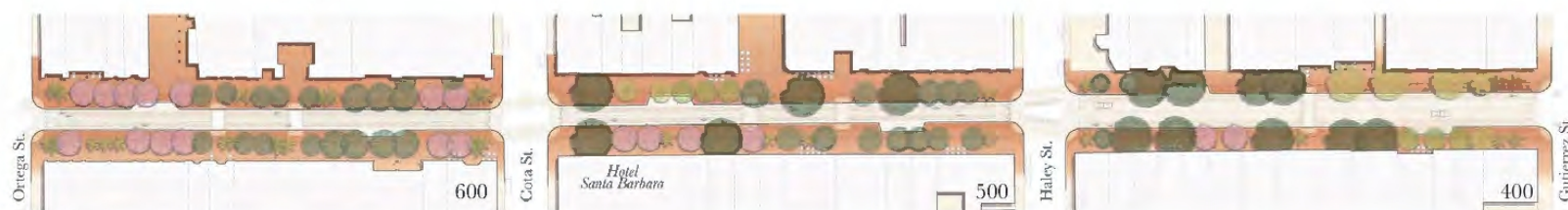
State Street es una secuencia de distritos distintos, cada uno con su propio carácter, puntos de referencia y comunidad de usuarios. El Plan Maestro de State Street refuerza y amplía estas identidades existentes a través de enfoques de diseño diferenciados, al tiempo que mantiene la continuidad visual y funcional a lo largo de todo el Paseo de State Street.

Los tres distritos principales son el Distrito del Entretenimiento (manzanas 400–600), el Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900) y el Distrito de las Artes (manzanas 1000–1300). Cada uno crea una variedad de espacios que atraen a un público diverso y animan a las personas a explorar lo que hay en la siguiente manzana.

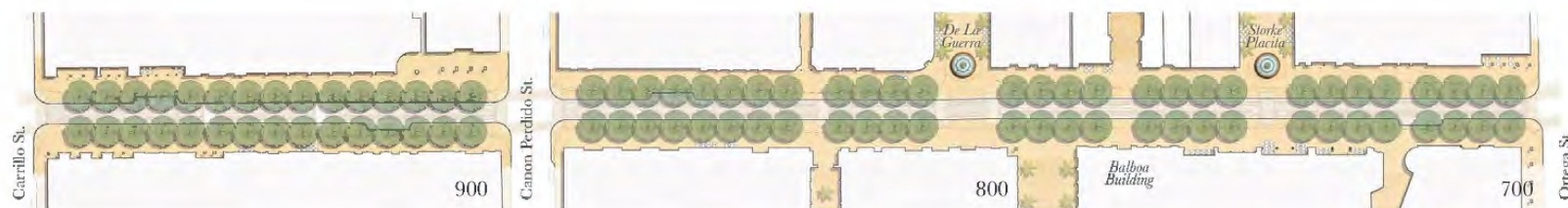
DIFERENCIACIÓN DE LOS DISTRITOS

Tres distritos: Un tramo de diez cuadras de State Street se divide en tres distritos distintos

DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL

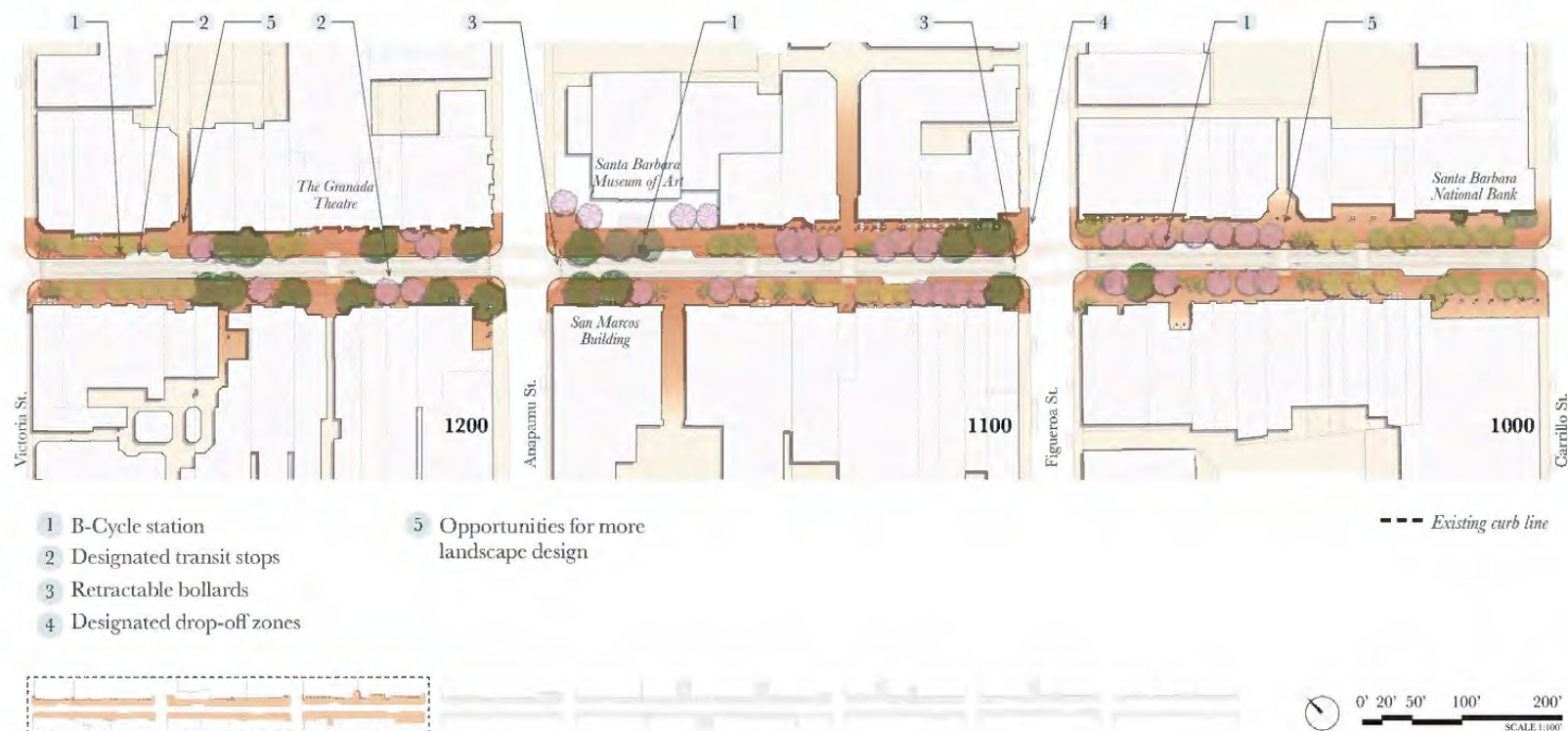


Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

DISTRITO DELAS ARTES



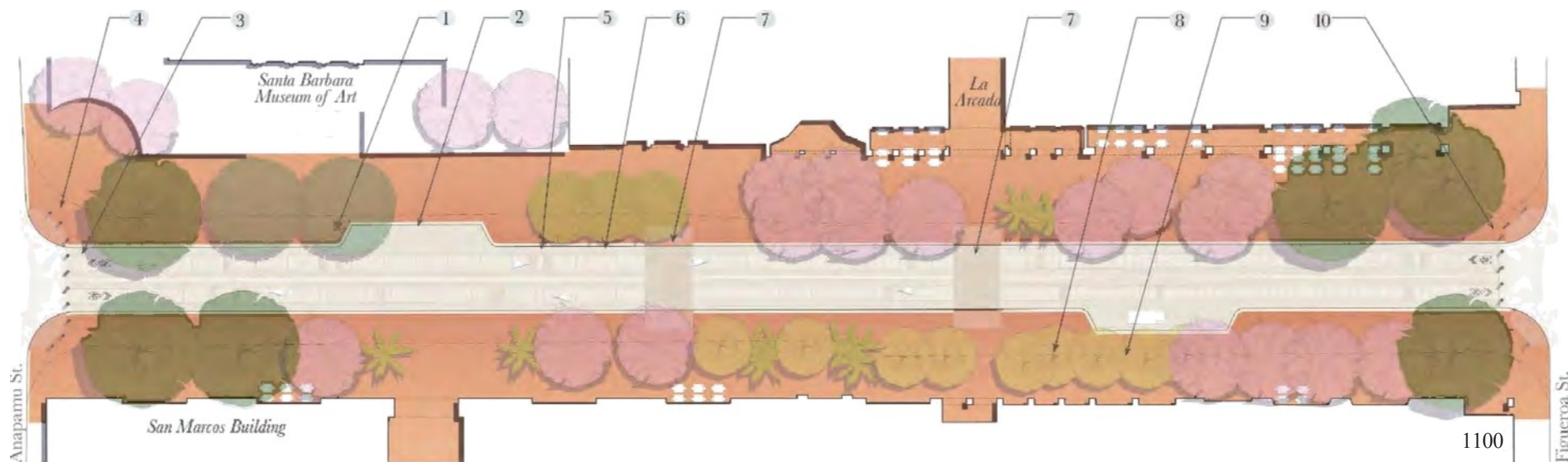
VISIÓN GENERAL DEL DISTRITO DE LAS ARTES



El Distrito de las Artes

El Distrito de las Artes es el centro neurálgico de la ciudad para las artes visuales y escénicas. Una variedad de galerías de pintura, escultura y fotografía ofrecen espacios creativos para los artistas y atraen a los visitantes a la calle State. El Teatro Granada (1924), el Teatro Arlington (1930) y el Museo de Arte de Santa Bárbara (1941) son hitos importantes que conforman el centro histórico y que constituyen el núcleo del Distrito de las Artes. El Teatro Lobero (1924) se encuentra justo al lado del distrito. El distrito acoge una variedad de eventos a lo largo del año, incluido el «Paseo del Arte del primer jueves», y ofrece oportunidades para presentaciones informales, instalaciones artísticas y exposiciones en la calle State.

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO DE LAS ARTES

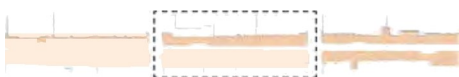


- Estación de B-Cycle
- 2 Paradas de transporte público designadas
- 3 Bolardos retráctiles
- ¢ Bolardos fijos

- Superficie lisa de 3' »4 de pagadores
- 6 Adoquines permeables
- 7 Cruce peatonal en el centro de la cuadra accesible según la ADA
- g Árboles nuevos para complementar los existentes

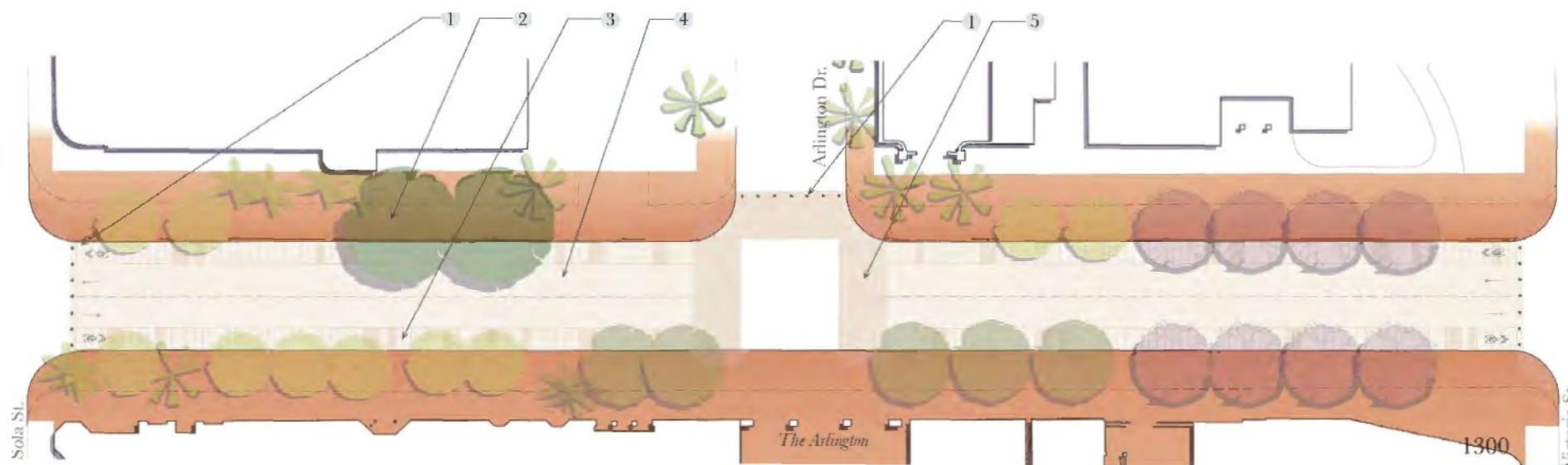
- 9 Árboles existentes de importancia notable
- 10 Ladrillo nuevo a juego con el existente

-- F bordillo de acera



0' 10' 30' m'

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO DE ARTS

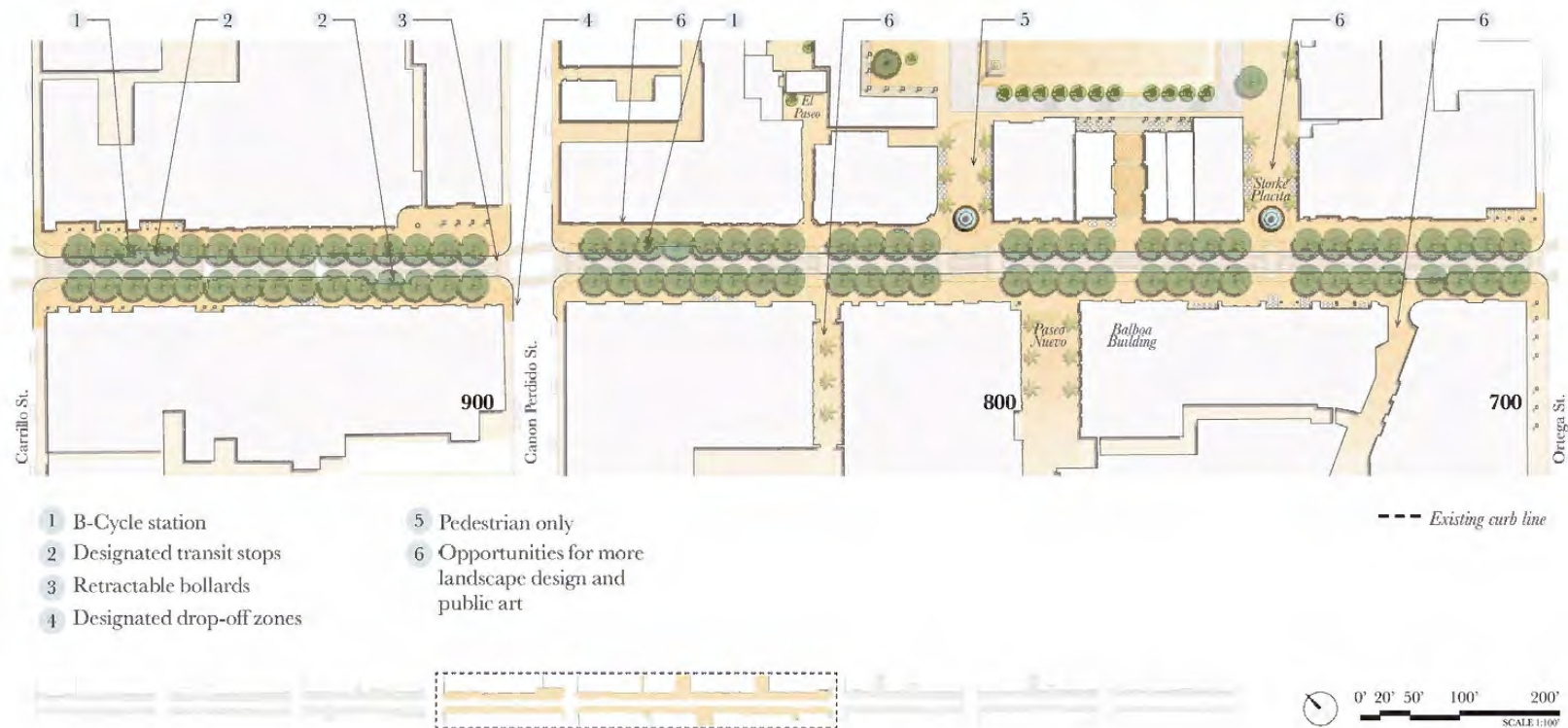


- 1 bolardos retráctiles
- 2 Nuevos árboles para complementar los ya existentes
- 3 Carriles para bicicletas de 7'
- 4 i j' 'I i"ai'el l una vez
- 5 Acceso accesible según la ADA en la acera a mitad de cuadra

--- Existing curb line

0' 10' 30' 60'
SCALE 1

RESUMEN DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL

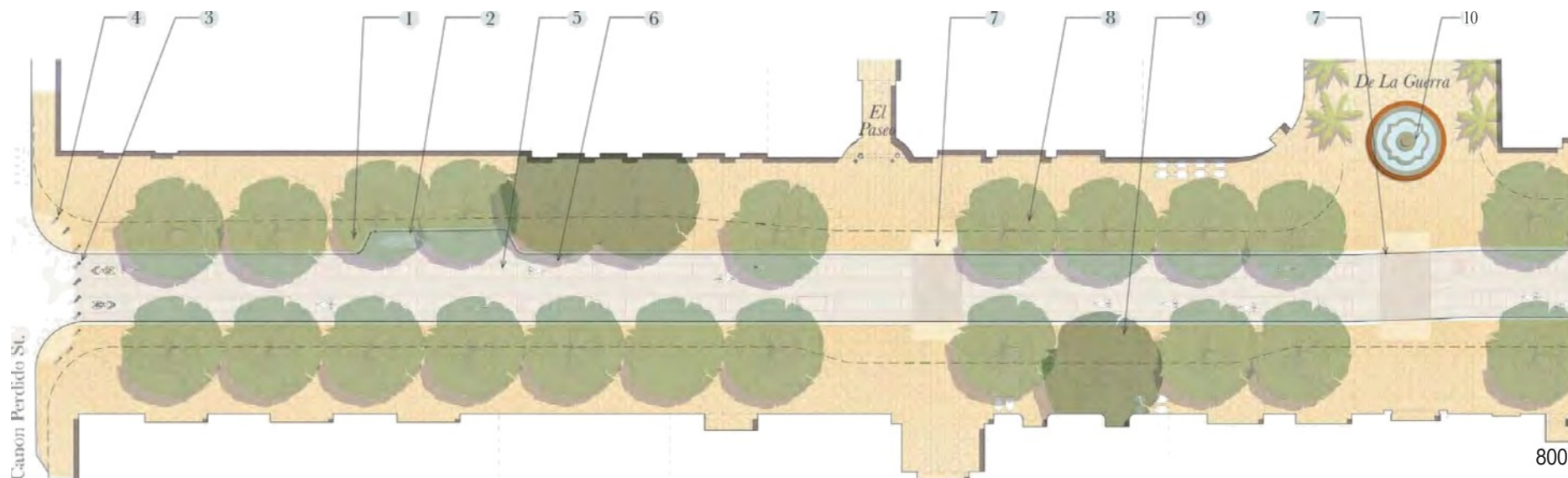


El Distrito Cívico y Comercial

En el corazón del centro de la ciudad, el Distrito Cívico y Comercial combina la arquitectura histórica con la vida cultural y cívica. La Casa de la Guerra, de 1828, es uno de los edificios más antiguos de California. Este histórico edificio de adobe, que forma parte del Paseo Viejo, junto con el Adobe de Orefia, fue el núcleo de la reconstrucción del centro de la ciudad tras el terremoto de 1925. La Plaza de la Guerra ofrece un espacio público de reunión, mientras que el Ayuntamiento y el Santa Barbara News-Press constituyen el núcleo institucional de la ciudad. Banderas coloridas, techos de terracota, arcadas enlucidas de blanco y azulejos españoles esmaltados tradicionales crean un ambiente vibrante para comer y hacer compras.

El Distrito Cívico y Comercial integra la red de paseos y los puntos clave en un distrito de prioridad peatonal que constituye el corazón de la vida cívica y comunitaria de Santa Bárbara. Se prevé que el distrito sea el principal escenario de Santa Bárbara para mercados, festivales y celebraciones comunitarias, con una plaza flexible en el extremo de la nueva calle peatonal De la Guerra; además, el distrito se distingue por cambios en el pavimento y una cubierta arbórea más densa.

PLANO DE MANZANAS DEL DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL



- 1 Estación de Il-Clyre
- 2 Paradas de tren designadas
- 3 Rectifiable sidewalks
- 4 Mixed sidewalks

- 5 Soft for pedestrians
- 6 Permanent permit
- 7 Existing trees of notable importance
- 8 Pulic fruitlain

- 9 Existing trees of notable importance
- 10 Pulic fruitlain

--- Existing curb line



DISTRITO CIVIL Y COMERCIAL – PLAZA DE LA GUERRA



DISTRITO CÍVICO Y COMERCIAL – PLAZA DE LA GUERRA



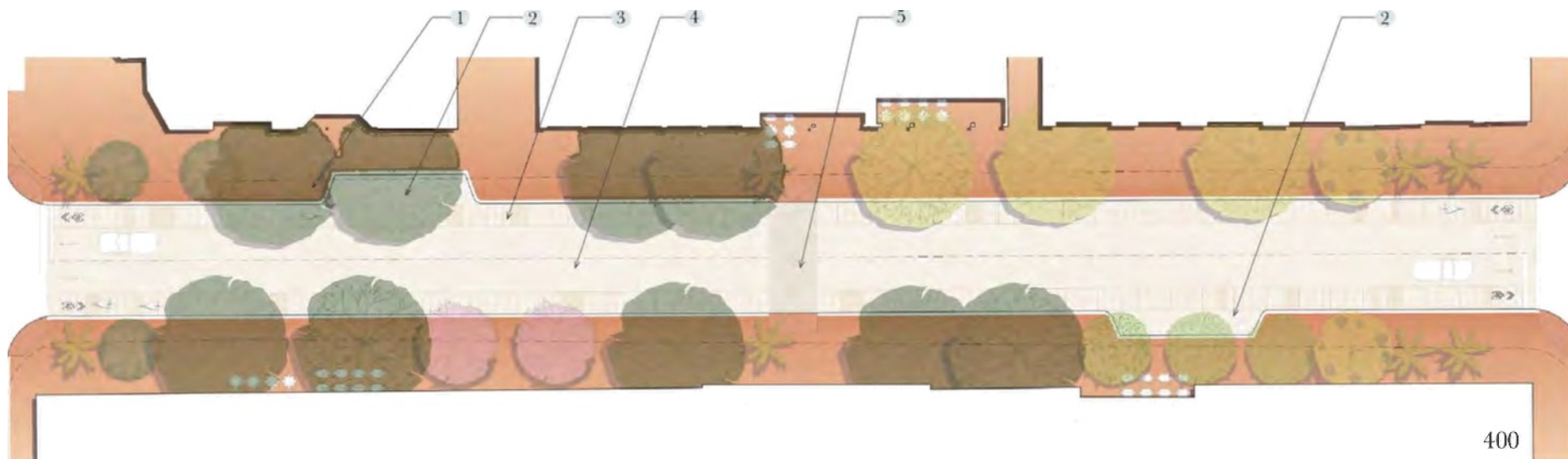
VISIÓN GENERAL DEL DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



El Distrito de Entretenimiento

Viendo desde la Funk Zone y el Waterfront, el Distrito de Entretenimiento es la puerta de entrada al Paseo de State Street y al centro de la ciudad. El Distrito de Entretenimiento ofrece una amplia variedad de actividades, que incluyen música en vivo, teatro, galerías de arte, cines, restaurantes, bares, degustaciones de vino y festivales de temporada. Estas experiencias tienen lugar en medio de una mezcla ecléctica de locales modestos, que albergan tanto negocios locales como de cadenas nacionales. Las tiendas y restaurantes de pequeño tamaño crean un telón de fondo visualmente atractivo para la vibrante oferta artística, gastronómica y de entretenimiento de la zona. Los restaurantes y bares dan vida al área tanto de día como de noche, y los artistas callejeros, los juegos y las terrazas ampliadas de los restaurantes aportan aún más vitalidad y actividad.

DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



- Estación de B-Cycle
- 2 paradas de transporte público designadas Carriles para bicicletas de 7'
- 4 Carriles de circulación de 10'

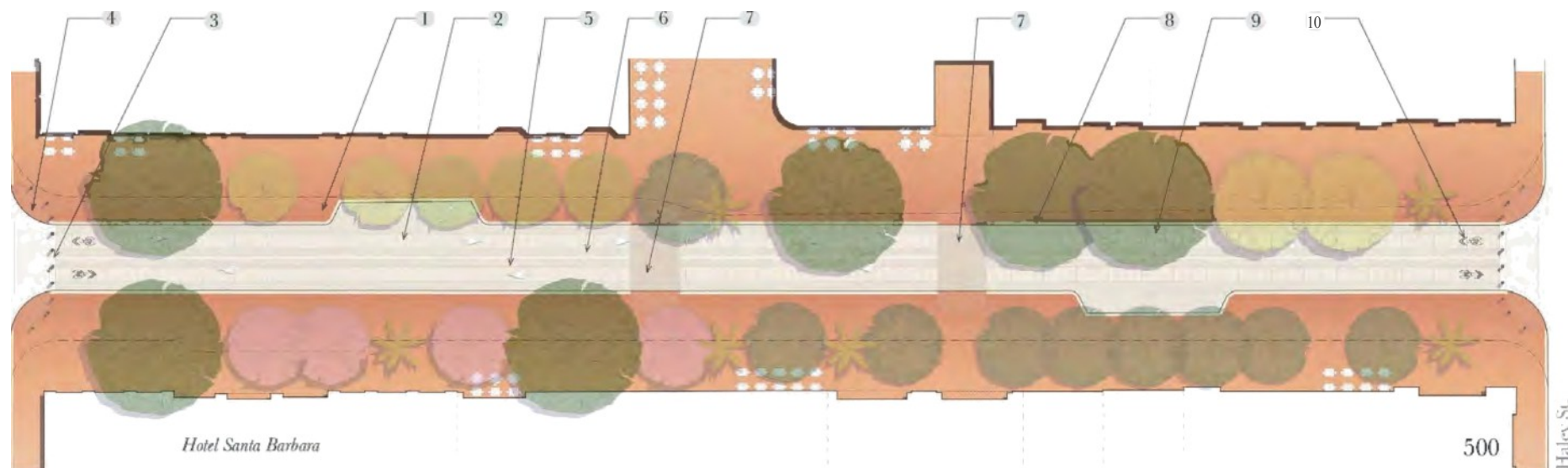
5 Cruce peatonal accesible según la ADA en medio de la cuadra

--- Existing curb line



0' 10' 30' 60'
SCALE 1" = 30'

PLANO DE BLOQUES DEL DISTRITO DE ENTRETENIMIENTO



Estación I 14-t•yclr
2 estaciones de transporte público con señalización
S Bolardos retráctiles
4 bolardos fijos

5 Pasos de peatones lisos
6 Barrera rodante
7 AU: cruces entre bloques, en la medida de lo posible
8 Nuevos cruces para complementar las vías existentes

9 Elementos existentes de importancia destacada
10 Ladrillo nuevo a juego con el existente

--- Línea de construcción

TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Ata Vista de State Street en dirección sureste hacia De La Guerra Street in the Civic
Gea and Commercial District



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Después: Calle State mirando hacia el sureste, en dirección a la calle De La Guerra, en el Distrito Cívico y Comercial



PERSPECTIVAS

TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Antes: Calle State, vista hacia el sureste en dirección al Teatro Granada, en el Distrito de las Artes



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Después de: rEstado de Street, mirando hacia el sureste en dirección a
the Granada Theatre in the Arts District



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Antes: State Street con vista hacia el mercado semanal de agricultores en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street con vista hacia el mercado semanal de agricultores en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Antes: State Street con vista hacia el Hotel Santa Bárbara en el Distrito del Entretenimiento



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: Calle State con vista hacia el Hotel Santa Bárbara en el Distrito del Entretenimiento



TRANSFORMACIÓN DE LAS CALLES

Antes: Calle State con vista hacia la intersección de las calles Carrillo y State en el Distrito Cívico y Comercial



TRANSFORMACIÓN DE LA CALLE

Después: State Street con vista hacia la intersección de Carrillo y State Street en el Distrito Cívico y Comercial





Ampliación del Paseo

La calle Anapamu sirve como un hilo conductor vital, que une el Paseo de la calle State con dos de los destinos cívicos más preciados de Santa Bárbara: la Biblioteca Pública de Santa Bárbara y el Palacio de Justicia de Santa Bárbara y sus jardines. Esta conexión eleva el papel de la calle Anapamu más allá de una simple calle transversal, posicionándola como una extensión de la propia experiencia del Paseo y una parte importante de la red peatonal más amplia del centro de la ciudad.

Existe la oportunidad de ampliar el Paseo de la calle State hacia la calle Anapamu durante una fase posterior del proyecto. Se pueden mantener dos carriles de circulación de 10 pies para preservar el acceso vehicular en ambos sentidos, mientras que las aceras ampliadas pueden crear un entorno más cómodo para quienes se desplazan a pie. La ruta para bicicletas existente en la calle Anapamu podría mejorarse para convertirla en un carril protegido para bicicletas ubicado en el lado oeste de la calle, lo que ofrecería una experiencia ciclista más segura y cómoda

que conecte a los ciclistas con el corredor más amplio de la calle State; sin embargo, esto requeriría la eliminación del estacionamiento en la calle Anapamu en el área del proyecto y deberá evaluarse más a fondo.

Se podría aplicar un enfoque similar a la calle Canon Perdido entre Chapala y Anacapa. Este tramo conecta Paseo Nuevo en su extremo occidental, donde se planean unidades de vivienda adicionales, el Teatro Lobero en la parte central del corredor y el barrio del Presidio al este. Aquí se podrían mantener dos carriles de circulación de 10 pies junto con aceras ampliadas e instalaciones protegidas para ciclistas.

Para reforzar el carácter y la continuidad del Paseo de la calle State, los materiales de pavimentación, consistentes con los utilizados en la calle State, pueden extenderse a las calles Anapamu y Canon Perdido, unificando visualmente los corredores. Los bordillos verticales podrían eliminarse y reemplazarse por bordillos más bajos, similares al diseño de la calle State.

¿CÓMO FUNCIONA « »?

El diseño flexible de State Street se basa en un conjunto cuidadosamente integrado de elementos operativos, físicos y programáticos. En esta sección se describen los detalles clave y las medidas que rigen el funcionamiento de la calle para todo tipo de usuarios, en cualquier momento del día y bajo cualquier condición.

Aceras

Se cuentan con aceras amplias para dar cabida a una amplia gama de actividades, incluyendo caminar, , juegos y reuniones sociales. Los espacios peatonales ocupan aproximadamente 60 pies del espacio de 80 pies entre los edificios a lo largo de State Street, y cada acera se extiende hasta aproximadamente 30 pies desde la fachada del edificio hasta el borde de la acera, lo que da como resultado dos carriles de circulación de 10 pies en el centro de la calle.

Cada cuadra está diseñada con aceras de doble acceso, lo que dinamiza tanto el borde del edificio como el borde de la acera de la zona peatonal. Existen diferentes servicios a cada lado de la acera peatonal. Por ejemplo, las comidas al aire libre junto al borde del edificio y la posibilidad de colocar esculturas, bancos o mesas públicas en el lado cercano a la zona de circulación crean una acera de doble acceso, ya que hay experiencias en ambos lados del espacio. El diseño mantiene un mínimo de aproximadamente 8 pies de espacio libre



para el tránsito peatonal, lo que garantiza el acceso a los negocios y un espacio acogedor y claro para todos los usuarios.

La acera se organiza en tres zonas principales: la Zona de Fachada (entre la zona de paso peatonal y los edificios adyacentes, que permite la instalación de mesas al aire libre de hasta 12 pies), la Zona de Paso (de al menos 8 pies, totalmente libre de objetos permanentes y temporales) y la Zona de Mobiliario (que alberga árboles, iluminación, señalización, bancos, estacionamiento para bicicletas y otros servicios públicos).

Prioridad peatonal

El corredor de State Street está diseñado para que las personas que caminan marquen el ritmo, el carácter y la experiencia de la calle.

Hay diez cruces a lo largo del Paseo de State Street que representan casi el 20 por ciento de su total



longitud. La experiencia en estos cruces influye considerablemente en la experiencia general del corredor. En todas las intersecciones con calles transversales se utilizan extensiones de acera, rampas direccionales y cruces peatonales decorativos para ampliar el espacio peatonal y acortar las distancias de cruce.

Los cruces a mitad de cuadra ofrecen lugares convenientes y predecibles para que los peatones crucen, y pueden incluir iluminación a nivel del suelo en el pavimento para fomentar cruces seguros y visibles durante las horas de la noche. Este Plan incluye dos cruces a mitad de cuadra en cada cuadra, lo que agrega un cruce adicional respecto a los que existen actualmente en cada cuadra de State Street.

La red de paseos es una parte esencial del espacio público. Siempre que sea posible, se da prioridad a los cruces peatonales a mitad de cuadra en las calles transversales para crear una red de paseos conectada en todo el centro de la ciudad.

Diseño de intersecciones y drenaje

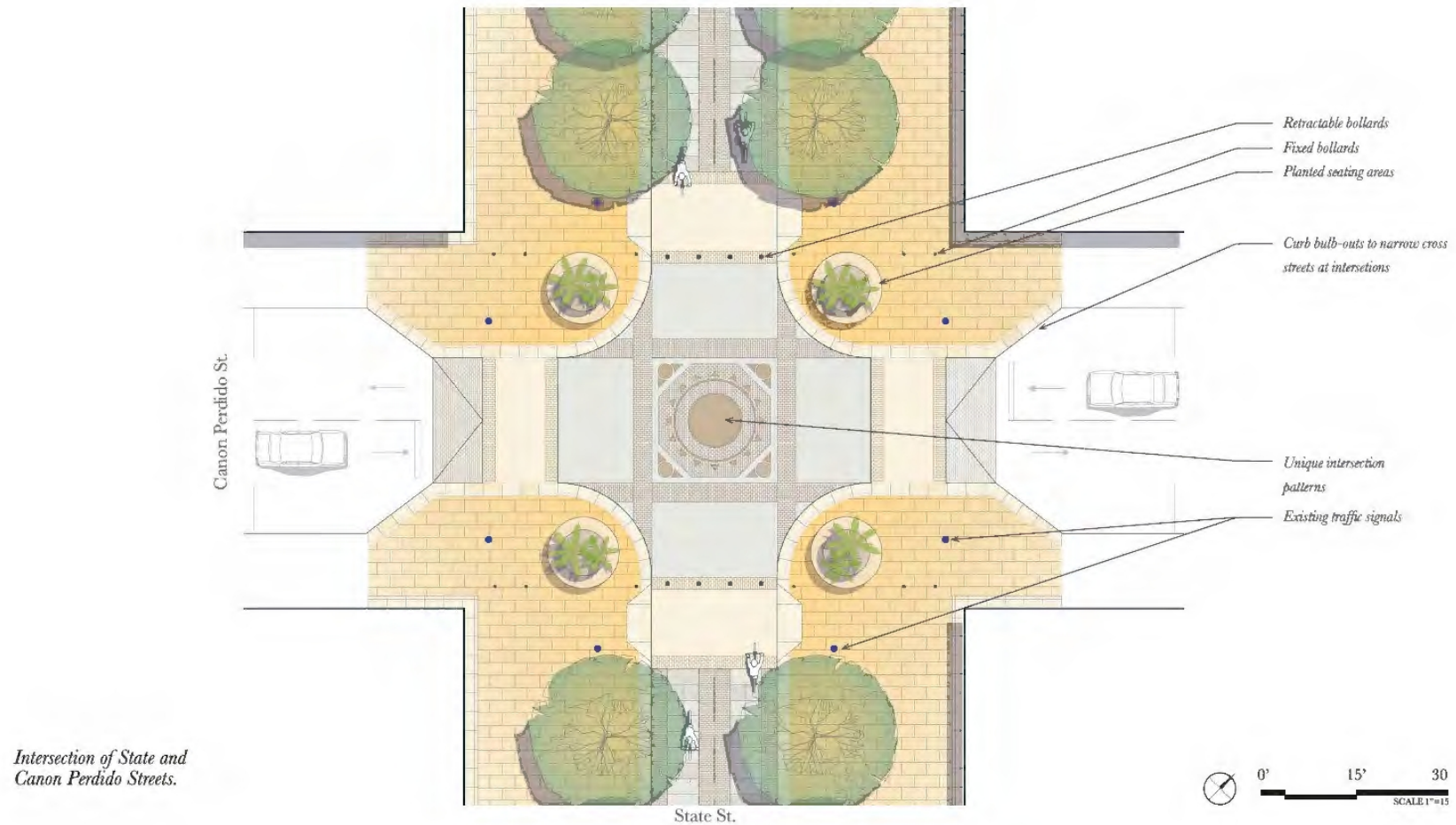
En las intersecciones a lo largo del corredor, la superficie de la calle tiene una pendiente cóncava, con el punto más bajo en el centro de la intersección. El agua pluvial se acumula hacia el centro en lugar de hacia la línea del bordillo, lo que permite que el drenaje se gestione en un solo punto, mientras que los bordes del cruce se mantienen a una elevación constante.

Los cruces peatonales que discurren paralelos a State Street están elevados al nivel de la acera y se ensanchan hacia afuera en sus bordes. Los peatones cruzan sin ningún cambio de nivel, y la acera continúa sin interrupciones a través de la calzada. Los ciclistas y los vehículos motorizados se encuentran con un cambio de nivel a cada lado de la intersección, lo que funciona como un elemento de control de velocidad y refuerza la idea de que están entrando a un espacio compartido.

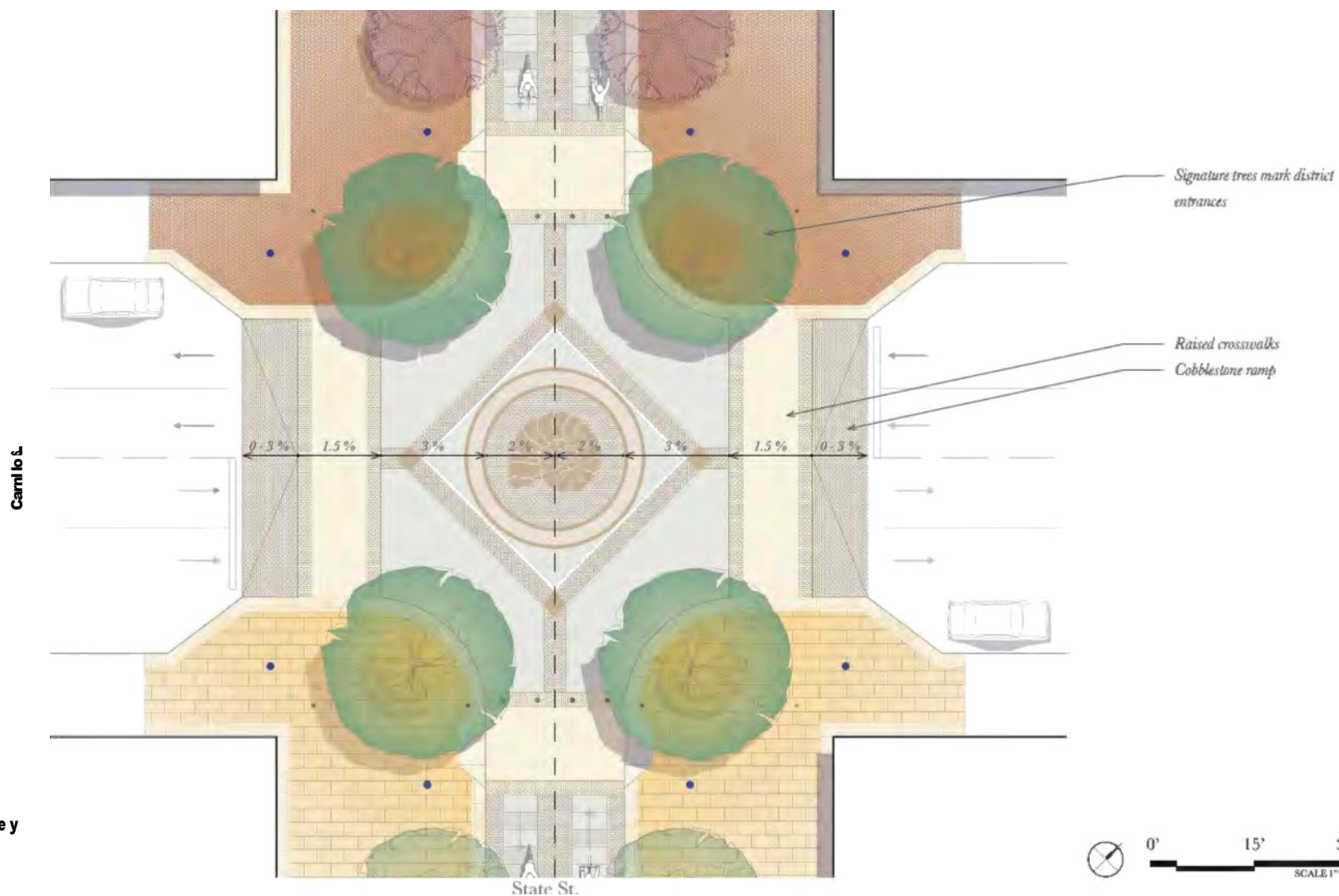
Dado que el cruce está al mismo nivel para los peatones, el límite entre la acera y la calzada no se percibe al pisarlo ni con el bastón. Se colocarán domos truncados o una superficie de advertencia detectable equivalente a lo largo del borde del cruce para que las personas con baja visión puedan identificar dónde están entrando a un área compartida con otros modos de transporte.

Los cruces peatonales que discurren perpendicularmente a State Street se tratan de manera diferente. Estos cruces incluyen una rampa que lleva la ruta peatonal hasta el nivel de la calle, lo que hace que la transición entre la acera y la calzada evidente tanto por el cambio de pendiente como por las señales de advertencia detectables.

DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN

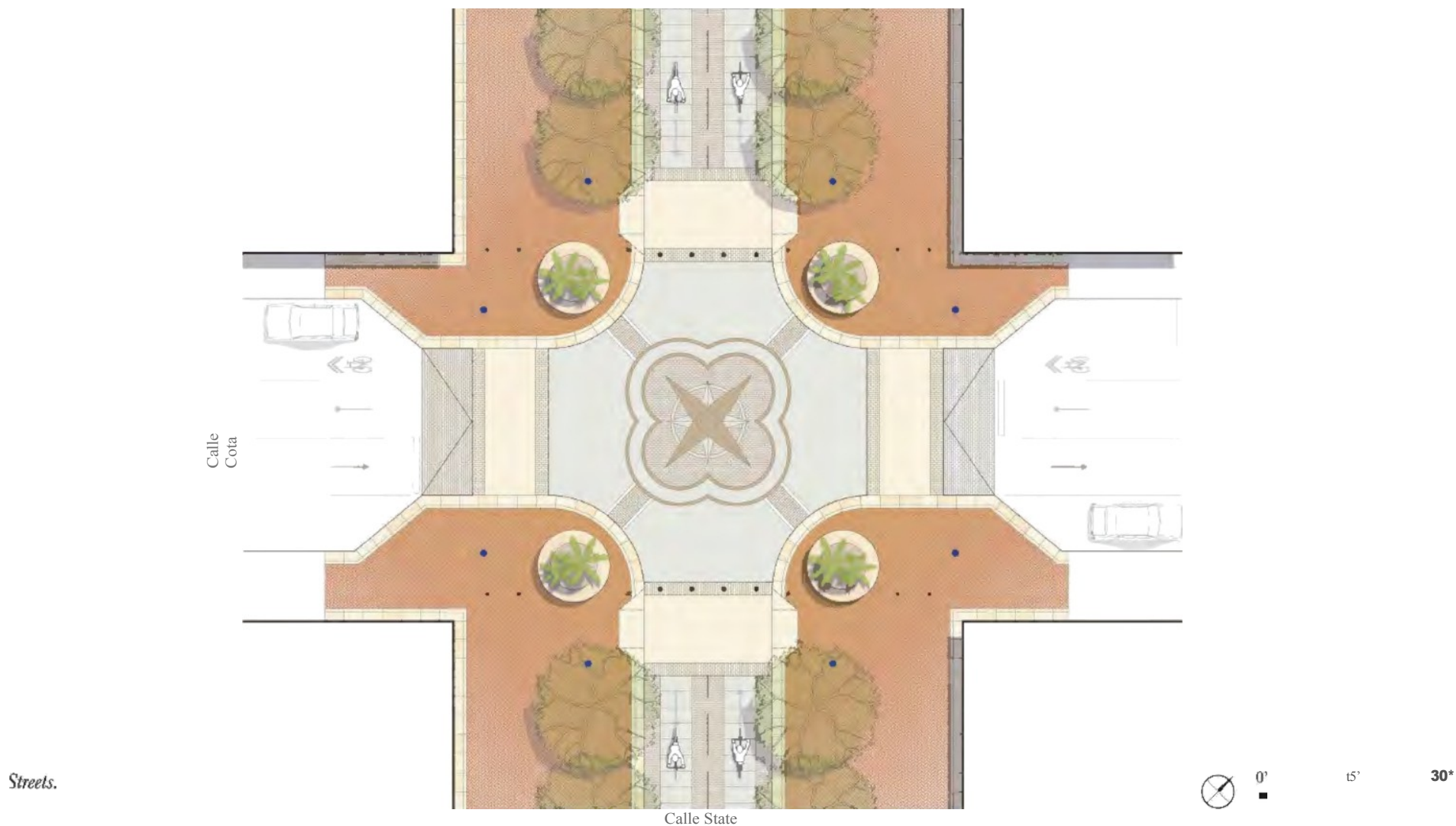


DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN



Intersección de las calles State y Carrilto.

DETALLES DEL DISEÑO DE LA INTERSECCIÓN





Circulación de bicicletas

La calle State permanece abierta a los ciclistas durante todo el proceso de rediseño. Dos carriles de circulación de 10 pies en el centro de la calle están disponibles para los ciclistas en todo momento. Los bolardos retráctiles en todas las intersecciones, desde la calle Haley hasta la calle Victoria, permiten el cierre flexible de cuadras al tráfico general de vehículos, limitando el acceso únicamente a las bicicletas y al transporte público.

Debido a los altos volúmenes de tráfico, al espacio limitado de vía pública en la calle Anacapa y a la frecuencia de conflictos en las entradas de garajes en las calles Anacapa y Chapala, no se recomienda crear infraestructura para bicicletas en esas calles por motivos de seguridad y debido a que la experiencia sería menos cómoda para ciclistas con menos experiencia o familias con niños. Se recomienda que el acceso para bicicletas se mantenga a lo largo del Paseo de la calle State, respaldado por mejoras en la red ciclista más amplia. Existen oportunidades futuras para estudiar carriles ciclistas protegidos en calles adyacentes que podrían complementar la infraestructura de la calle State; pero estos no deberían reemplazar la infraestructura de la calle State.

El uso de la bicicleta ofrece amplios beneficios públicos: casi no genera ruido, no produce emisiones y requiere mucho menos espacio que los vehículos. Es importante destacar que las calles adaptadas para ciclistas amplían la movilidad de muchos miembros de la comunidad, como los niños, las personas mayores y los residentes que no cuentan con un auto, y estos miembros de la comunidad suelen depender de la bicicleta para recorrer distancias cortas y realizar sus quehaceres diarios.

Mientras Santa Bárbara trabaja para cumplir con su Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) de aproximadamente 8,000 nuevas unidades de vivienda, la ubicación y el diseño de ese crecimiento cobran una importancia fundamental. Concentrar las nuevas viviendas en el centro de la ciudad, donde se permite la mayor densidad y los servicios son más accesibles, ofrece una oportunidad significativa para reducir la dependencia del automóvil, si se combina con una infraestructura ciclista segura, cómoda y conectada. Cuando los residentes pueden llegar con confianza a sus trabajos, tiendas, servicios, escuelas y transporte público en bicicleta, disminuye la necesidad de tener o usar un automóvil. Invertir en State Street como una ruta de bajo estrés es una estrategia esencial para gestionar las demandas de tráfico y estacionamiento que, de lo contrario, generarían miles de nuevos residentes del centro de la ciudad.

La cuadra 400 requiere una configuración específica: dado que State Street es la principal ruta de emergencia entre el centro y la zona costera a través del paso subterráneo de la autopista 101, la cuadra 400 incluye dos carriles para vehículos (uno en cada sentido) y carriles exclusivos para bicicletas a ambos lados. De manera similar, la cuadra 1300 mantiene dos carriles para vehículos a fin de preservar el acceso a la calle Arlington y carriles exclusivos para bicicletas a ambos lados. El extremo norte de la cuadra 1300 conecta a los ciclistas con el bulevar ciclista de la calle Sola, lo que une a los residentes con el centro oeste, Oak Park, Westside, Upper East, Laguna, Lower Riviera,



y Eastside. Las cuadras 400 y 1300 funcionan como transiciones entre el Paseo de State Street y la red vial circundante, y su diseño refleja esa función. La diferencia más significativa es que el tráfico vehicular está permitido en estas cuadras en todo momento.

Circulación del transporte público

Un servicio de transporte «experiencial» puede operar en el Paseo de la calle State, ofreciendo un servicio de transporte más pequeño y más a la demanda que complementa al Circulador del Centro-Malecón de MTD. Podría tratarse de bicitaxis, pequeños autobuses eléctricos u otro tipo de vehículo de transporte pequeño, y el diseño podría permitir que múltiples opciones de transporte operen al mismo tiempo en State Street. Además, el MTD podría operar en State Street, ya que se instalarán bolardos retráctiles en cada intersección y se establecerán zonas de carga y descarga o áreas de parada en cada cuadra, lo que permitirá a los pasajeros subir o bajar del transporte público. Cualquier servicio de transporte en State Street debe ofrecer opciones de vehículos accesibles según la ADA y operar de manera segura dentro del corredor de acceso de emergencia de 20 pies.

Acceso de emergencia y seguridad

El Plan Maestro de State Street garantiza un acceso sin obstrucciones para los vehículos de emergencia a lo largo de todo el corredor en todo momento. Se mantiene libre de obstrucciones un corredor de acceso de emergencia de 20 pies de ancho. Los bolardos retráctiles al final de cada cuadra permiten el acceso de los vehículos de emergencia en un plazo de 3 a 8 segundos. Los bordillos permiten que los vehículos de transporte público y las bicicletas se hagan a un lado, mientras que un espacio libre de 3 pies más allá del bordillo brinda espacio adicional de acceso de emergencia más allá del mínimo requerido de 20 pies para los Departamentos de Bomberos y Policía.

El sistema de bolardos puede ser controlado en cualquier momento por los Departamentos de Bomberos y Policía para el acceso de emergencia o patrullas de rutina. La cuadra 400 debe permanecer abierta a los vehículos en todo momento debido a su función como ruta principal de emergencia entre el centro de la ciudad y las zonas de la calle Cabrillo y el malecón a través del paso subterráneo de la autopista 101.

La seguridad de los peatones se ve reforzada además por cruces más estrechos, líneas de visión más despejadas e infraestructura peatonal visible en todas las intersecciones.

Las zonas de bordillo rojo en esquinas mantienen líneas de visión despejadas entre peatones, ciclistas y vehículos. La iluminación en los cruces y casi el doble de la cantidad actual de iluminación adaptada a los peatones a lo largo del corredor mejoran la seguridad y la visibilidad nocturnas.

Servicios, bajadas de pasajeros y acceso de vehículos

El acceso de vehículos durante la noche en la calle State permite operaciones como entregas, recolección de basura, mantenimiento y servicios a los edificios sin interrumpir el tráfico peatonal y ciclista durante las horas pico del día

actividad. Esta zona de acceso brinda a las empresas el acceso operativo que necesitan.

Las operaciones comerciales de carga y descarga, el descenso de pasajeros y las zonas de estacionamiento accesibles para carga tienen prioridad en todas las intersecciones transversales, lo más cerca

posible de State Street. Las zonas de bajada y carga en todas las calles laterales entre las calles Gutiérrez y Sola se extienden hasta la mitad de la cuadra e incluyen un mínimo de dos espacios accesibles en cada zona de intersección, idealmente uno a cada lado. Las longitudes y ubicaciones específicas varían según las condiciones existentes en cada calle transversal.

Los puntos de bajada se proporcionan como áreas de estacionamiento temporal en cada cuadra de State Street, diseñadas principalmente para que los vehículos de transporte público recojan y dejen pasajeros. Estas áreas también pueden utilizarse para que los vehículos en general recojan y dejen pasajeros durante las horas en que la calle está abierta al tráfico vehicular.

Para necesidades operativas fuera del horario estándar de acceso, la ciudad implementará un sistema de citas gestionado. Las empresas o los contratistas podrán coordinarse con el personal de la ciudad para programar un acceso limitado de vehículos durante franjas horarias designadas, asegurando que la actividad vehicular se mantenga minimizada, controlada y predecible, al tiempo que se preserva la seguridad y la facilidad de uso del corredor.

Velocidades reducidas

Los carriles de circulación tienen cada uno 10 pies de ancho, lo que mantiene un ancho de carril estrecho que reduce naturalmente la velocidad de los vehículos.

Los dos carriles de circulación de 10 pies en direcciones opuestas utilizan pintura y delineadores bajos (a no más de 12 a 18 pulgadas del suelo) para separar las direcciones de circulación.



Para dos carriles de 10 pies con separación mínima en un entorno del centro de la ciudad orientado a los peatones, una de 20 mph o menos es apropiada y está en consonancia con las directrices de la NACTO sobre diseño de calles urbanas.

Se espera que todos los usuarios, incluidos el transporte público, los vehículos de servicio y los ciclistas, circulen a velocidades de 20 mph o menos. Este enfoque de carriles flexibles se aleja de un diseño de calles con carriles segregados y, en cambio, permite que el corredor ajuste su función con el tiempo, con dos carriles que atienden a diferentes usuarios según la hora del día: ciclistas y transporte público durante las horas pico, y vehículos y servicios durante las horas de menor tráfico.

Accesibilidad

El Plan Maestro de State Street aspira a superar los estándares mínimos de la ADA para crear una experiencia verdaderamente inclusiva para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad, los adultos mayores y las familias con niños.

Las aceras ampliadas, dos cruces a mitad de cada cuadra, los bordillos y un carril central de circulación de 20 pies claramente definido crean una organización espacial más clara. Mientras que

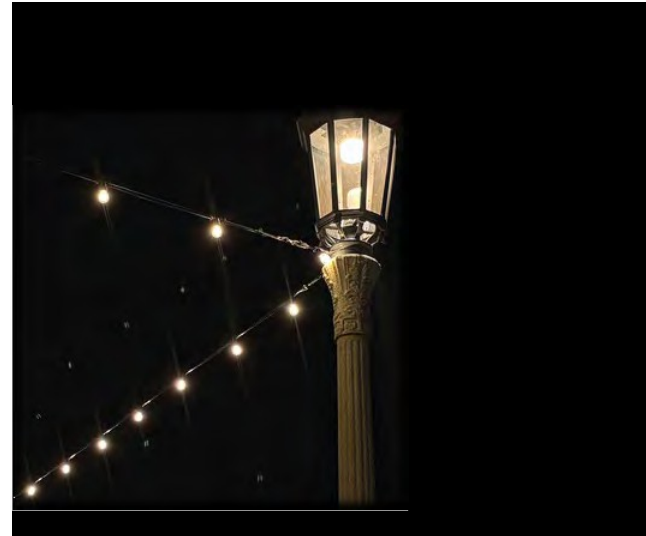
los entornos de calles compartidas sin bordillos pueden presentar desafíos para las personas con discapacidad visual, un bordillo de 4" proporciona una transición física y visual entre las áreas peatonales y el carril central de circulación, y crea una separación clara entre los peatones y los usuarios de otros medios de transporte, como ciclistas o el transporte público.

Las características clave de accesibilidad incluyen: extensiones de acera en los cruces de State Street para acortar las distancias de cruce y la exposición en la calzada; indicadores direccionales (marcas lineales ligeramente elevadas, detectables al pisarlas o con un bastón) que guían a los usuarios con discapacidad visual; puntos de cruce claramente señalizados con marcas de cruces peatonales que cumplen con el MUTCD; dos zonas de parada en cada cuadra donde se puede realizar la carga y descarga y los vehículos de transporte público pueden detener para facilitar el abordaje de pasajeros; asientos públicos en cada cuadra; y espacios de estacionamiento accesibles en la calle con una proporción mínima de uno por cada 25 espacios designados en cada frente de cuadra de las calles transversales.

Se añaden señales perceptibles a lo largo de los límites entre las zonas exclusivas para peatones y las de uso compartido, incluyendo bordes con textura perceptibles al pisar, colores contrastantes y cambios de nivel en la línea del bordillo. Las señales auditivas en los puntos de cruce definidos pueden alertar a los ciclistas que se acercan cuando hay peatones están presentes. Las rejillas para árboles u otros elementos similares alrededor de las plantaciones de árboles deben cumplir con los requisitos de la ADA, con aberturas de no más de 3/32 de pulgada de ancho.

Iluminación

La iluminación de las calles y las aceras se coloca para mejorar la visibilidad tanto en la calzada como en las zonas peatonales. La iluminación a escala peatonal crea un ambiente seguro y acogedor por la noche, mientras que la iluminación de los cruces peatonales, incluyendo



la posibilidad de iluminación a nivel del suelo en los cruces, resalta los lugares seguros para cruzar. La remoción de la vegetación existente que antes ocultaba los dispositivos de iluminación aumenta el radio efectivo de la luz a lo largo del corredor.

El diseño de la iluminación mantendrá las vistas del cielo nocturno y maximizará la eficiencia energética. Se da prioridad a las fuentes de luz de bajo consumo y a la energía solar. La iluminación también desempeña un papel importante en la realce de elementos culturales y arquitectónicos clave del corredor, lo que contribuye la atmósfera nocturna y la actividad de la vida nocturna. El plan prevé aproximadamente el doble de la iluminación a escala peatonal que existe actualmente a lo largo de State Street.

Señalización

La señalización a lo largo de State Street cumple múltiples funciones: orientación, comunicación normativa, representación cultural e identidad visual. Toda la señalización debe consolidarse en los postes o soportes existentes para reducir



el desorden visual y mantener el carácter del corredor. Cuando se requiera nueva señalización, esta debe ser coherente con el lenguaje de diseño general del paisaje urbano.

La señalización de orientación se actualiza para reflejar nuevos destinos y las distancias en bicicleta o a pie y/o los tiempos de viaje. Se debe en toda la señalización dirigida al público. Los quioscos informativos en el Distrito Cívico y Comercial ofrecen interpretación cultural e histórica, directorios de negocios e información sobre la programación de eventos.

Los indicadores direccionales, que pueden estar ligeramente elevados, o las marcas lineales detectables al pisarlas o con un bastón, guían a los usuarios con discapacidad visual a lo largo de la ruta peatonal segura y hacia puntos de cruce seguros, de acuerdo con las directrices de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) sobre calles compartidas accesibles.

Se debe seguir trabajando en el tamaño y la ubicación de ciertos letreros en el corredor, particularmente los letreros de «En alquiler» y «En venta». Los letreros grandes colocados en ventanas

llaman la atención sobre las vacantes y tienen un valor limitado como herramienta de mercadotecnia, dado que los espacios comerciales ahora se buscan principalmente en línea.

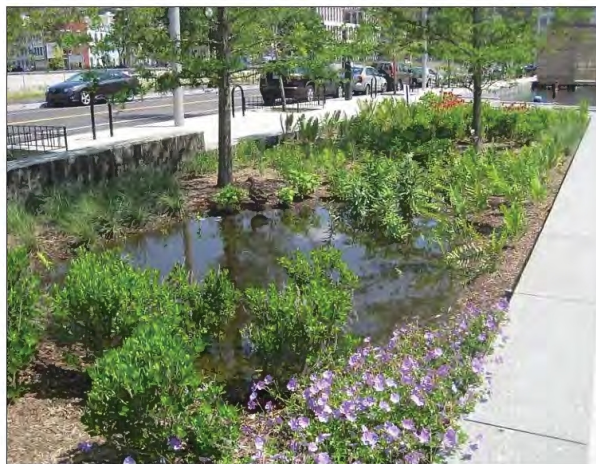
Paisajismo

El paisajismo a lo largo de State Street cumple múltiples propósitos interrelacionados: desempeño ambiental, comodidad de los peatones, identidad visual y gestión de aguas pluviales. Las áreas de plantación están estratégicamente ubicadas para mejorar el entorno peatonal, al tiempo que mantienen la visibilidad de los escaparates y respetan la ubicación de los servicios públicos debajo de la calle.

Los elementos verdes son más efectivos en las intersecciones, dentro de las áreas designadas para uso público y a lo largo de las fachadas de edificios que carecen de locales comerciales activos. Se sugiere que la paleta de plantas consista, en general, en lo siguiente: un 60 por ciento de follaje verde crea una base tranquila, un 30 por ciento de un color de flor dominante aporta identidad y un 10 por ciento de un acento contrastante genera interés visual. Este enfoque evita las plantaciones que incluyen una mezcla aleatoria de colores, lo cual se percibe como ruido visual y da una imagen de descuido.

Los colores cálidos, como los rojos, naranjas y amarillos, reducen de manera apreciable el ritmo de los peatones y aumentan el tiempo que pasan en una cuadra, lo cual se correlaciona con las ventas minoristas. State Street puede lograr una floración durante todo el año utilizando especies nativas de California y mediterráneas que complementen la arquitectura colonial española en blanco y terracota, al tiempo que se apoya la ecología y la biodiversidad locales.

Las áreas ajardinadas deben estar a un nivel más bajo que el de la plaza circundante para que funcionen como zonas de biorretención para la captación de aguas pluviales. Riego que ahorra agua



con controladores automáticos y sensores meteorológicos son obligatorios para todos los espacios ajardinados de nueva instalación y renovados, de conformidad con la Ordenanza de Paisajismo Eficiente en el Uso del Agua (MWELO). Los elementos paisajísticos podrían cumplir una doble función como espacios verdes de juego o zonas de descanso a lo largo del corredor.

Aguas pluviales y drenaje

El clima mediterráneo de Santa Bárbara requiere una estrategia de aguas pluviales que aborde tanto el transporte como la calidad del agua. El Plan Maestro de State Street brinda la oportunidad de mejorar significativamente la calidad del agua que se drena hacia Mission Creek y Laguna Creek, de acuerdo con el Manual de Orientación de Mejores Prácticas de Gestión (BMP) de Aguas Pluviales de la ciudad de Santa Bárbara.

La elevación más alta del área de estudio se encuentra en el noroeste y, por lo general, el agua se drena hacia el sureste, hacia los arroyos Mission Creek y Laguna Creek. La mayor parte el área de estudio se encuentra dentro de la cuenca hidrográfica de Mission Creek

. Al norte de la calle Carrillo, las cuerdas 1000 a 1200 de la calle State se encuentran dentro de la cuenca del arroyo Laguna. Las escorrentías existentes en la calle State se canalizan principalmente a través de la propia calle. Las aceras y la calzada, que tiene una coronación, se inclinan hacia el bordillo y la cuneta de seis pulgadas, lo cual dirige el agua hacia los sumideros al final de cada cuadra y la conduce a los desagües pluviales entubados.

Además de la lluvia que cae en la calle State, las aguas pluviales que llegan a esta calle provienen de dos áreas «afluentes» adicionales.

El primer afluente es el área de las calles transversales que se encuentra a una cuadra al noreste de la calle State, que drena desde la calle Anacapa hacia la calle State. Muchas de las calles transversales no cuentan con sumideros, por lo que la escorrentía fluye hacia la calle State.

El segundo afluente proviene de los edificios adyacentes. La mayoría de los edificios adyacentes cuentan con bajantes con recorrido interno que descargan principalmente a través de desagües en el bordillo. Esto se aplica tanto a los edificios adyacentes a la calle State como a los edificios a lo largo de las calles laterales adyacentes.

La escorrentía de aguas pluviales se desagua hacia el alcantarillado pluvial y luego hacia los arroyos Mission y Laguna sin ningún tipo de tratamiento de la calidad del agua. La reconstrucción de State Street brinda la oportunidad de mejorar la calidad del agua que se desagua hacia estos arroyos, de acuerdo con el Manual de Orientación de Mejores Prácticas de Gestión (BMP) de Aguas Pluviales de la ciudad de Santa Bárbara. Los contaminantes suelen ser arrastrados de los techos, las calles y las aceras durante la «primera descarga» de la lluvia.

Captar e infiltrar esta escorrentía en el suelo protege la calidad del agua en nuestros arroyos y océanos, y puede reducir la escorrentía general y los impactos asociados a las inundaciones.

Para el diseño de la calle State, se pueden instalar desagües en los bordillos a lo largo de la calle para captar la escorrentía superficial, mientras que los pavimentos permeables



permeables permitirían que el agua se infiltrara en una capa de reserva de tres pies debajo de la calle. Los bordillos ayudan a dirigir el flujo, lo que favorece un drenaje eficiente y protege la calzada y el área peatonal. El Paseo de State Street propone desagües pluviales subterráneos dimensionados para manejar los flujos de drenaje existentes, con tuberías de entre 36 y 42 pulgadas, según las condiciones existentes.

Las mejores prácticas de gestión (BMP) de calidad del agua aplicables al rediseño incluyen: áreas de biorretención (zonas ajardinadas que recogen, ralentizan e infiltran las aguas pluviales); pavimentos permeables (que reducen la escorrentía de aguas pluviales, aunque requieren mantenimiento adicional); y celdas de suelo (sistemas modulares subterráneos que sostienen los espacios de plazas en la superficie y crean espacio para suelo no compactado y la infiltración de aguas pluviales en el subsuelo).

El objetivo es que todas las cuadras capten todo el volumen de agua de la vía pública e identifiquen dónde existe capacidad adicional para tratar la escorrentía de las parcelas adyacentes. Esto podría aliviar los requisitos de tratamiento de la calidad del agua para las parcelas adyacentes y permitir la implementación de un programa alternativo de cumplimiento de normas de aguas pluviales que facilitaría una posible reurbanización para atender las necesidades de vivienda.

El objetivo de este análisis es proporcionar una orientación conceptual que sirva de guía para la elaboración del presupuesto y la toma de decisiones futuras. A medida que los bloques avancen hacia la etapa de diseño e implementación, se necesitarán análisis adicionales basados en el diseño específico de cada bloque.

Sustentabilidad

El Plan Maestro de State Street se alinea con el Plan de Acción Climática de la ciudad de Santa Bárbara y su meta de alcanzar la neutralidad de carbono para 2035. El Plan Maestro de State Street integra estrategias integrales que abordan el transporte, el agua, la energía, la naturaleza y la salud.

La sostenibilidad del transporte se promueve mediante infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público; la recarga de vehículos eléctricos en estacionamientos adyacentes; y programas para aumentar la participación de los modos de transporte activo al 6 por ciento para 2030 y al 10 por ciento para 2035. El plan apoya un aumento en la participación del transporte público al 7 por ciento para 2030 y al 8 por ciento para 2035.

Las estrategias de sostenibilidad ambiental incluyen aumentar la cobertura arbórea para dar sombra al 70 por ciento de las superficies impermeables, crear corredores para polinizadores utilizando California



, la reducción del consumo de agua en exteriores mediante plantaciones nativas y adaptadas al clima, la implementación de para la gestión de aguas pluviales y la utilización de materiales con un alto Índice de Reflectancia Solar (SRI) para reducir el efecto de isla de calor urbana. El plan tiene como objetivo un distrito con energía neta cero alimentado por energía solar distribuida.

El secuestro de carbono se promueve mediante la ampliación de la plantación de árboles en las calles y las celdas de suelo, el uso de materiales de construcción con bajas emisiones de carbono (incluidos el concreto de bajas emisiones de carbono y la madera maciza), y la exploración del biocarbón y los materiales de origen biológico. La ciudad tiene como objetivo lograr

el mayor secuestro de carbono posible, dadas las limitaciones y los servicios del corredor.

Servicios públicos

Bajo State Street se encuentran varias redes de servicios públicos, incluyendo sistemas de propiedad municipal (agua, alcantarillado sanitario, alcantarillado pluvial) y sistemas de propiedad privada (electricidad, gas, fibra óptica, telecomunicaciones). La ubicación de estas redes tiene un impacto significativo en el tipo y la ubicación de los elementos de equipamiento y las mejoras. Los servicios públicos requieren acceso para su mantenimiento y reparación, lo que limita la construcción permanente con cimientos subterráneos sobre las líneas principales de los servicios. Es probable que la infraestructura subterránea de servicios públicos de State Street, gran parte de la cual tiene más de 50 años, requiera modernización y con cualquier mejora futura del paisaje urbano para minimizar las interrupciones y controlar los costos.

La mayoría de las líneas principales de servicios públicos se encuentran en la mitad este de la calzada existente. Todos los elementos de equipamiento y mejoras ubicados sobre las líneas principales de servicios públicos deben ser móviles para mantener el acceso para el mantenimiento o las reparaciones. Los elementos aceptables incluyen mobiliario móvil (mesas y sillas), mobiliario fijo montado en superficie (bancos), macetas, quioscos independientes, y elementos de juego temporales o móviles.



La construcción del Plan Maestro de State Street ofrece a los proveedores de servicios públicos, tanto del sector público como del privado, la oportunidad de modernizar las redes existentes. La coordinación con los proveedores de servicios públicos para realizar las mejoras al mismo tiempo que la construcción reducirá los costos y minimizará las interrupciones. La instalación de conductos vacíos en ubicaciones estratégicas facilitará el aumento de la capacidad de los servicios públicos en el futuro, y la consolidación de los servicios compatibles en una zanja conjunta, o «utilidor», reducirá los conflictos con los árboles y las instalaciones públicas, además de hacer que el mantenimiento y la atención técnica sean más fáciles y menos molestos. También se debería considerar la posibilidad de aumentar el número de válvulas de aislamiento en cada intersección.

Se debe analizar más a fondo las alternativas durante la fase de planificación de la construcción para evaluar la viabilidad de reubicar los servicios públicos a calles adyacentes, como las calles Anacapa y Chapala. Hacerlo reduciría la probabilidad de que futuros trabajos de reparación afecten a los negocios de la calle State. Sin embargo, la reubicación de los servicios públicos representa un proyecto de gran envergadura. Trasladar las líneas de servicios públicos a calles adyacentes requeriría un gasto de capital considerable, y los propietarios a lo largo de la calle State enfrentarían costos adicionales asociados con la reubicación de sus conexiones de servicio individuales. Estas implicaciones financieras deberán sopesar cuidadosamente frente a los beneficios a largo plazo de una menor interrupción del tráfico antes de determinar el enfoque preferido. Un análisis exhaustivo de costo-beneficio, elaborado en coordinación con los proveedores de servicios públicos y los propietarios afectados, será un paso importante para avanzar en esta decisión durante la siguiente fase del proyecto.

Baños públicos

Ofrecer baños de uso público a lo largo de State Street es un componente importante para crear un entorno peatonal acogedor y funcional. Cada distrito a lo largo del corredor presenta una oportunidad para incorporar instalaciones sanitarias permanentes y bien diseñadas que atiendan a todo tipo de visitantes,



FINAL 1 DE SEPTIEMBRE DE 2026

compradores, comensales y asistentes a eventos que dan vida a la calle durante todo el día y la noche.

La instalación de baños públicos a lo largo de State Street requerirá la coordinación entre la ciudad, los propietarios de inmuebles y posibles operadores privados para identificar ubicaciones adecuadas dentro de cada distrito que sean accesibles, visibles y de tamaño adecuado. Las instalaciones deben integrarse cuidadosamente en el paisaje urbano o en los edificios adyacentes para evitar una apariencia utilitaria, y deben diseñarse para cumplir con las normas de accesibilidad de la ADA. La ciudad también podría explorar la posibilidad de aprovechar los baños privados existentes para uso público a través de un programa de reembolso del Distrito del Centro, como alternativa a la construcción de nuevas instalaciones en el lugar.

Una gestión eficaz es esencial para garantizar que los baños se mantengan limpios, seguros y acogedores para todos los usuarios. Las mejores prácticas de otras ciudades demuestran que los modelos de baños con personal, en los que un encargado a tiempo parcial está presente durante las horas pico, mejoran significativamente la limpieza, reducen el vandalismo y crean una sensación de seguridad que fomenta su uso por parte del público en general. Las unidades de baños automáticos con autolimpieza y temporizadores de uso son otro enfoque comprobado para las horas de menor afluencia. Los programas de mantenimiento regulares, la iluminación adecuada y las líneas de visión claras desde la calle contribuyen a que los baños se perciban como seguros y se utilicen de manera adecuada.



Será necesario evaluar más a fondo las ubicaciones y los detalles de la instalación de baños públicos adicionales a lo largo de State Street antes de que se puedan completar los detalles de diseño para este uso.

Eventos y festivales

El diseño del Plan Maestro de State Street está listo para eventos desde el primer día. Se prevé que el Distrito Cívico y Comercial sea el principal escenario de Santa Bárbara para mercados, festivales y celebraciones comunitarias. La plaza flexible y la plantación mínima a nivel del suelo permiten una amplia gama de eventos, desde mercados de agricultores semanales y ferias de arte hasta grandes festivales de temporada y celebraciones cívicas.

La equidad y la inclusión son fundamentales para el programa de eventos. Hacer que State Street sea acogedora para todos significa eliminar las barreras económicas y culturales que impiden la participación en la calle, y la ciudad debería priorizar contar con aproximadamente 100 días al año con eventos programados en State Street. Los usos de bajo costo o sin costo, incluyendo asientos públicos, arte público, fuentes, elementos de juego, y eventos públicos, deben tener prioridad junto con la programación de pago. La ciudad debe simplificar la tramitación de permisos para pequeñas presentaciones y actividades temporales, y permitir espacios comerciales temporales a través de un programa de permisos para eventos.

Vida nocturna

La vida nocturna de State Street es un componente fundamental de la vitalidad y el dinamismo económico del corredor. El diseño fomenta una actividad nocturna acogedora a través del diseño físico y los protocolos operativos.

Las autoridades de seguridad pública pueden autorizar el cierre temporal de cuadras específicas durante las horas de mayor actividad nocturna para mejorar la seguridad de los peatones y apoyar los eventos públicos. El sistema de bolardos permite cierres cuadra por cuadra según sea necesario, y los horarios de circulación de vehículos permiten el acceso para entregas y servicios, así como el acceso de vehículos privados, sin crear conflictos con las horas diurnas en las que se da prioridad a los peatones.



Las cuadras con una vida nocturna significativa, como las del Distrito de Entretenimiento con bares y restaurantes animados, pueden funcionar de manera diferente para fomentar un comportamiento seguro, lo que podría implicar restringir el tráfico vehicular hasta después del cierre de los locales nocturnos. Esta flexibilidad operativa es una ventaja clave del sistema de bolardos retráctiles, que el Departamento de Policía puede configurar en tiempo real según lo requieran las condiciones.

El diseño de la iluminación, los asientos cómodos y un espacio público acogedor favorecen un uso nocturno seguro y agradable uso nocturno. La iluminación a escala peatonal y la iluminación de los cruces peatonales crean un ambiente nocturno que se percibe como seguro para una variedad de usuarios.

Oportunidades futuras de vivienda

La ciudad de Santa Bárbara ha previsto 8,001 nuevas unidades de vivienda para 2030 en el marco de su Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA). El núcleo del centro de la ciudad, donde ya existen servicios, comodidades y zonificación de mayor densidad, debería albergar una parte significativa de este crecimiento, con la expectativa y el respaldo de que se construyan, como mínimo, 2,000 nuevas unidades en el área del Plan Maestro.

Entre las oportunidades clave de reurbanización se incluyen el centro comercial Paseo Nuevo, que generará aproximadamente 100 unidades, y los estacionamientos del centro de la ciudad de propiedad municipal, que ofrecen potencial para viviendas destinadas a distintos niveles de ingresos. La reurbanización de los terrenos controlados por la ciudad puede traer un aumento sustancial de la oferta de vivienda en el centro, lo que sumará residentes y actividad diaria al corazón del corredor. Las mejoras en la infraestructura de servicios públicos deben coordinarse con el diseño de State Street para respaldar el crecimiento residencial y comercial previsto, con el objetivo de ampliar la capacidad de manera proactiva. Con más unidades de vivienda y una mayor densidad en el centro de la ciudad, se vuelven fundamentales el transporte público, las instalaciones para ciclistas y las aceras que conecten con otros barrios de la ciudad. La inversión en infraestructura para ciclistas, la circulación del transporte público y la conectividad peatonal apoya directamente el objetivo de reducir el tráfico vehicular y la congestión que, de lo contrario, acompañarían a un crecimiento significativo de la vivienda.



El Plan Maestro de State Street está diseñado para respaldar el aumento de la capacidad habitacional.

Desarrollo económico

State Street es la base de la salud económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de State Street apoya el desarrollo económico a través de mejoras físicas, programas y marcos operativos que atraigan a los visitantes, apoyen a los negocios existentes y generen nuevas oportunidades económicas.

La ampliación de la capacidad para comer al aire libre, mediante la eliminación de los parklets y la creación de nuevos espacios de patio donde sea factible, aumenta el número de asientos en los restaurantes y la vitalidad a lo largo de la calle. La programación y el diseño que atraen a

a familias, adultos mayores y visitantes de todos los orígenes amplían el público del centro de la ciudad, lo que genera más tráfico peatonal hacia los negocios a lo largo de todo el corredor.

La calle State es la base de la salud económica del centro de Santa Bárbara. El diseño de la calle State apoya el desarrollo económico a través de mejoras físicas, programas y que atraen a visitantes, apoyan a los negocios existentes y crean nuevas oportunidades económicas.

La ampliación de la capacidad para comer al aire libre, mediante la eliminación de los parklets y la creación de nuevos espacios de patio donde sea posible, aumenta el número de asientos en los restaurantes y la vitalidad a lo largo de la calle. La programación y el diseño que atraen a familias, adultos mayores y visitantes de todos los orígenes amplían el público del centro de la ciudad, lo que genera más tráfico peatonal hacia los negocios a lo largo de todo el corredor.

Los servicios de bajo costo o gratuitos, como asientos públicos, obras de arte, fuentes, elementos de juego y eventos públicos, hacen que State Street sea accesible para una amplia gama de niveles económicos y eliminan las barreras para interactuar con la calle. Facilitar la obtención de permisos para pequeñas presentaciones, artistas callejeros y actividades temporales atrae a un espectro económico y cultural más amplio de visitantes. Camiones de comida móviles

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

y los espacios comerciales temporales aportarán nueva actividad y energía emprendedora al corredor.

Al ampliar la variedad de actividades, servicios y públicos que la calle acoge, el diseño del

crea las condiciones para una economía del centro de la ciudad resiliente, capaz de adaptarse a la naturaleza cambiante del comercio minorista, la hostelería y la vida cívica.

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.



6 IMPLEMENTACIÓN

La implementación del Plan Maestro de State Street es un esfuerzo a largo plazo que requerirá inversión sostenida, liderazgo decisivo y participación continua de la comunidad.

A lo largo de su historia, Santa Bárbara ha demostrado la capacidad de imaginar la ciudad que quiere ser y de hacer realidad esas visiones. Este capítulo sobre la implementación establece las herramientas, las estrategias y los próximos pasos necesarios para avanzar en la visión del Plan Maestro de State Street.

COSTOS DE CAPITAL ASOCIADOS A LA CONSTRUCCIÓN

Hay una serie de factores que influirán en los costos de capital para la construcción del Paseo de State Street, entre ellos las decisiones sobre las fases de ejecución, la plantación de árboles y los sistemas de gestión de aguas pluviales, la selección de materiales para el pavimento y la coordinación de los servicios públicos.

Fases y alcance de la construcción

La construcción se beneficia de las economías de escala. Completar el rediseño en menos fases, pero de mayor envergadura, reduce los costos de movilización, mejora la eficiencia de los materiales y la mano de obra, y limita la infraestructura temporal de construcción requerida en cada etapa. La inflación también aumentará los costos de las fases que se pospongan más adelante, lo que refuerza la importancia de pasar de manera eficiente de la planificación a la construcción. La implementación de este Plan será más efectiva con un plazo general de ejecución corto, de no más de cinco años para completar las actividades de construcción, divididas por cuadradas para minimizar las interrupciones en las actividades comerciales.

Aguas pluviales y almacenamiento subterráneo de agua

Un programa alternativo de cumplimiento de normas de aguas pluviales ofrecería una vía para que los proyectos de reurbanización cumplan con los requisitos de la ciudad respecto a las aguas pluviales posteriores a la construcción fuera del sitio. En el marco de un programa de cuotas sustitutivas, la ciudad podría construir un proyecto centralizado de gestión de aguas pluviales, al que los desarrolladores podrían optar por adherirse, en lugar de instalar medidas de control de aguas pluviales individualmente en cada parcela. Si bien requiere una

inversión inicial de capital, este tipo de proyecto podría ayudar a impulsar el desarrollo de viviendas en el centro de la ciudad y ofrecer una vía flexible para que las empresas y los propietarios de edificios cumplan con los requisitos de aguas pluviales.

Para respaldar este «cumplimiento fuera del sitio», el volumen total de aguas pluviales que debe gestionarse es aproximadamente 300,000 pies cúbicos. Para manejar este volumen, este Plan sugiere el uso de adoquines permeables a lo largo de toda la extensión del proyecto. Estos adoquines se colocan sobre una capa base de grava que puede proporcionar espacio de almacenamiento para el volumen requerido de aguas pluviales. Los adoquines permeables suelen permitir que el agua se infiltre a más de 100 pulgadas por hora a través de los propios adoquines. Pueden manejar la escorrentía de las construcciones circundantes, absorbiendo un evento de lluvia de 1.0" que ocurra en el lapso de una hora. El suelo debajo de los adoquines y la grava absorbe posteriormente el agua almacenada, liberando espacio para tormentas posteriores. En las cuadradas con mayor pendiente, podrían ser necesarias jardineras de biorretención y otras soluciones de almacenamiento subterráneo para alcanzar la capacidad deseada.

El Plan Maestro también exige la instalación de celdas de suelo subterráneas debajo de las zonas peatonales para favorecer el crecimiento saludable y duradero de los árboles de la calle. Las mejores prácticas requieren un mínimo de 800 a 1,000 pies cúbicos de suelo sin compactar por árbol para favorecer el crecimiento de las raíces. Las celdas de suelo también favorecen la infiltración de aguas pluviales y el tratamiento de la calidad del agua. Si bien son más costosos que las jardineras tradicionales o las instalaciones de biorretención, estos sistemas son esenciales para alcanzar los objetivos de cubierta arbórea del Plan Maestro, entre ellos dar sombra al 70 por ciento de las superficies impermeables y permitir los espacios flexibles de plazas que definen el Distrito Cívico y Comercial.

Materiales de pavimento

El Plan Maestro propone una gama de pavimentos duraderos y permeables que se ajuste al patrimonio arquitectónico colonial español de Santa Bárbara. Los materiales de alta calidad, tales como los adoquines de concreto, la piedra natural o el ladrillo, dispuestos en un patrón coherente, mejoran la experiencia de los peatones y refuerzan el carácter distintivo del corredor. Se prevé que el Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900) utilice un material de pavimentación diferenciado para crear un mayor sentido de pertenencia en el corazón del centro de la ciudad. Además, se incorporarían patrones artísticos o símbolos en

el pavimento de las intersecciones utilizando un material de piedra. Estos materiales tienen costos iniciales más elevados que el concreto colado en sitio, pero ofrecen durabilidad a largo plazo y coherencia estética con el distrito histórico de El Pueblo Viejo.

Coordinación de servicios públicos

La construcción del Paseo de la calle State ofrece una oportunidad crucial para modernizar los servicios públicos subterráneos que están envejeciendo que quedarán totalmente expuestas durante la excavación, incluyendo agua, alcantarillado, desagüe pluvial, electricidad, gas y telecomunicaciones, al mismo tiempo que la reconstrucción de la calle. Las redes de servicios existentes también se están acercando al final de su vida útil y reemplazarlas ahora, mientras el derecho de paso está abierto, elimina la necesidad de futuras excavaciones repetidas que dañarían o dejarían marcas en las nuevas aceras, ciclovías y el sistema de pavimento permeable. La coordinación con los proveedores de servicios públicos durante la construcción reduce las molestias a largo plazo para

negocios y evita futuras excavaciones en la calle. La colocación estratégica de conductos vacíos y la consolidación de servicios públicos compatibles en una zanja conjunta (utilidor) simplificarán el mantenimiento futuro. Se debe realizar un análisis de alternativas durante el diseño para evaluar la viabilidad de reubicar los servicios públicos a las calles Anacapa y Chapala, lo que reduciría futuras interrupciones del servicio en la calle State, pero podría no ser viable debido al costo.

Costo total estimado del proyecto

El costo total estimado de los trabajos previos a la construcción, la ingeniería y la construcción de las cuadras 400 a 1300 de la calle State, a partir de 2026, es:

Costos totales de pre-construcción (PE + RW): \$17,508,000

Ingeniería de construcción: \$10,241,000

Subtotal de partidas de construcción: \$56,892,326

Contingencias de las partidas de construcción (20 %):

\$11,378,465

Reubicación y reemplazo de servicios públicos: Esto se incluye en el subtotal de los costos de las partidas de construcción y las contingencias, y se estima en alrededor de \$17,538,000.

Costo total de los elementos de construcción y contingencias: \$68,271,000

El costo típico por cuadra se estima en aproximadamente 9 millones de dólares.



ESTRATEGIA DE FASES

El Plan Maestro de State Street se implementa en tres fases, cada una de las cuales se basa en la anterior. La Fase 1, que se prevé que se complete dentro del primer año, se enfoca en la activación a corto plazo, los programas piloto y la evaluación del proyecto, incluyendo los trabajos previos a la construcción y oportunidades adicionales de transporte público. La Fase 2, que se prevé que ocurra entre los años 2 y 4, lleva a cabo las mejoras de infraestructura emblemáticas, incluyendo la mayor parte de la reconstrucción del Paseo de State Street, el sistema de aguas pluviales y la infraestructura de bolardos que definirán State Street para la próxima generación. La Fase 3, prevista entre los años 4 y 6, consolida los logros, extiende las mejoras a todo el corredor y establece los marcos institucionales y financieros a largo plazo para la administración continua.

Estrategia de fases

ENFOQUE	FASE 1 (INMEDIATA)	FASE 2 (A CORTO PLAZO)	FASE 3 (A MEDIO PLAZO)
Proyectos de inversión	Proyectos piloto de ampliación de aceras; señalización; alumbrado de aceras	Infraestructura de bolardos; reconstrucción del Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700-900); sistema de aguas pluviales; reconstrucción del Distrito del Entretenimiento (manzanas 400-600); puerta de entrada en la manzana 400	Puerta de entrada en la manzana 1200; reconstrucción del Distrito de las Artes (manzanas 1000-1200)
Programación	Evaluación y puesta en marcha de la Zona de Ocio; concesión de licencias a artistas callejeros; mercados semanales; instalaciones artísticas; programas de préstamos y subvenciones	Calendario anual de festivales; programa de incubadora de artes; ciclo de cine al aire libre; campañas de captación de empresas	Dotación para la programación; estrategia de eventos durante todo el año
Políticas y normativa	Ordenanza sobre el mantenimiento de inmuebles; normas sobre mobiliario de hostelería al aire libre; programa de máquinas expendedoras; actualización del Título 31	Modificaciones a la normativa urbanística; ampliación del distrito de valoración catastral; fondo de aguas pluviales en sustitución; plan de financiación a largo plazo; modificación de la ordenanza relativa a las tasas por impacto urbanístico	Inversión de los ingresos por aparcamiento
Desarrollo económico	Subvenciones para la dinamización de locales comerciales; tramitación acelerada de permisos; asistencia técnica a pequeñas empresas	Captación de comercios minoristas; estrategia de inquilinos clave; incentivos para la conversión de oficinas en viviendas; creación de un departamento o división municipal de desarrollo económico	Ampliación de los distritos de mejora comercial; reinversión del impuesto hotelero
Coste estimado de resultados en materia de infraestructuras	17 millones de dólares (capital municipal + subvenciones)	60 millones de dólares (bonos + fondos estatales/federales)	25 millones de dólares (TIF + inversión privada)
Coste estimado para programación, políticas y normativa, y desarrollo económico	500 000 dólares al año	1,5 millones de dólares al año	1 millón de dólares al año

Fase 1: Activación y estabilización (años 1 a 3)

La Fase 1 se basa en el impulso del plan de acción a corto plazo adoptado en septiembre de 2024 y en los proyectos puente que se prevé que el Consejo recomiende para finales de 2026. También pone a prueba los conceptos de diseño que guiarán la reconstrucción a largo plazo y obtiene financiamiento para el diseño final. Las características definitorias de la Fase 1 son la rapidez, la visibilidad, la reversibilidad y el financiamiento: las inversiones se realizan rápidamente, a la vista del público y en formatos que pueden perfeccionarse.

Enfoque de diseño

Las cuadras 700 a 900 (de Ortega a Carrillo) son la zona prioritaria para las mejoras físicas. El diseño «flexible» de la calle, que amplía las aceras para que la calle se perciba únicamente como una zona de 20 pies, puede ponerse a prueba con materiales temporales antes de la reconstrucción permanente en la Fase 2. Solicitar oportunidades de subvenciones estatales y federales también sigue siendo una prioridad para esta fase.

Los proyectos y acciones clave de la Fase 1 incluyen:

- Mejoras en la señalización de orientación y en la iluminación del paseo
- Continuación del servicio de transporte State Street Loop y evaluación de la ampliación del servicio (solicitud de propuestas para un operador a largo plazo)
- Lanzamiento oficial de la Zona de Entretenimiento con un programa de licencias para artistas callejeros
- Estudio de viabilidad sobre el cumplimiento de las normas de aguas pluviales para las cuadras 700 a 900 (en paralelo con el diseño)
- Análisis y puesta en marcha de las paradas de bicitaxis, las paradas del servicio de transporte eléctrico, la señalización de orientación y las conexiones accesibles
- Lanzamiento del programa de subvenciones para la mejora de negocios
- Ampliaciones de las aceras en el Distrito Cívico y Comercial y en el Distrito de las Artes, ya sea con pintura o con material de entarimado similar al de las plataformas peatonales en la cuadra 500 de la calle State
- Se completó el plan de financiamiento para la ingeniería previa a la construcción y durante la construcción



Fase 1: Puesta en marcha y estabilización (años 1-3)

La fase 1 se basa en el impulso del plan de acción a corto plazo adoptado en septiembre de 2024 y en los proyectos puente que se prevé que el Consejo recomiende a finales de 2026. Además, pone a prueba los conceptos de diseño que guiarán la reconstrucción a largo plazo y obtiene financiación para el diseño definitivo. Las

de la Fase 1 son la rapidez, la visibilidad, la reversibilidad y la financiación: las inversiones se realizan con rapidez, a la vista del público y en formatos que pueden perfeccionarse.

Enfoque de diseño

Las manzanas 700-900 (Ortega a Carrillo) constituyen la zona prioritaria para las mejoras físicas. El diseño «flexible» de la calle, que amplía las aceras de modo que la calle se perciba únicamente como una zona de 20 pies, puede ponerse a prueba con materiales temporales antes de la reconstrucción permanente en la Fase 2. Solicitar subvenciones estatales y federales sigue siendo también una prioridad para esta fase.

Entre los proyectos y acciones clave de la Fase 1 se incluyen:

- Mejoras en la señalización de orientación y en el alumbrado del paseo
- Continuación del servicio de lanzadera de State Street Loop y evaluación de la ampliación del servicio (solicitud de propuestas para un operador a largo plazo)
- Lanzamiento oficial de la Zona de Ocio con un programa de licencias para artistas callejeros
- Estudio de viabilidad sobre el cumplimiento de la normativa de aguas pluviales para las manzanas 700-900 (paralelamente al diseño)
- Análisis y puesta en marcha de las paradas de bicitaxis, las paradas del servicio de lanzadera eléctrico, la señalización orientativa y las conexiones accesibles
- Puesta en marcha del programa de subvenciones para la mejora de los negocios
- Ampliaciones de aceras en el Distrito Cívico y Comercial y en el Distrito de las Artes, ya sea con pintura o con material de entarimado similar al de las plataformas para bicitaxis de la manzana 500 de State Street
- Finalización del plan de financiación de la ingeniería previa a la construcción y de la construcción

- Aprobación del plan de financiación a largo plazo: ampliación del distrito de tasación inmobiliaria, programa de reinversión del impuesto hotelero, política de reinversión de los ingresos por aparcamiento; financiación a largo plazo para el mantenimiento
- Se ha creado un fondo de dotación para la programación de State Street (a través de donaciones, derechos de denominación y colaboraciones público-privadas)
- Trabajos de planificación y preconstrucción para la conversión de los aparcamientos municipales en espacios de uso mixto
- Estrategia de captación de inquilinos
- Fondo de incentivos para atraer comercios minoristas con un programa de tramitación acelerada de permisos (Ayuntamiento + DSBIA)
- Determinación de diferentes horarios de funcionamiento por modo de transporte para State Street
- Constitución de un equipo de ejecución a tiempo completo para el Plan Director de State Street, que incluya la redacción y gestión de subvenciones, y de la construcción, la supervisión arquitectónica y de ingeniería, y el diseño





Fase 2: Reconstrucción e inversión (años 2 a 4)

La Fase 2 lleva a cabo las mejoras de infraestructura transformadoras que constituyen el núcleo del Plan Maestro. Esta fase requiere el mayor compromiso financiero y la gestión de construcción más compleja, pero también produce los cambios físicos duraderos que definirán la identidad de State Street. La Fase 2 implementará una estrategia de secuenciación de la construcción bloque por bloque para mantener accesibles a todas las

negocios accesibles, con el respaldo de un programa específico de asistencia empresarial y una sólida estrategia de comunicación.

Proyecto emblemático

El Distrito Cívico y Comercial (cuadras 700 a 900, de la calle Ortega a la calle Carrillo) se reconstruirá como un espacio cívico de primer nivel. El sistema de aguas pluviales, que se implementará simultáneamente, recogerá la escorrentía a través de una red en las calles, financiada en parte por un programa de contribuciones sustitutivas que permite a los propietarios participar en el sistema público compartido en lugar de construir instalaciones individuales de aguas pluviales.

- Emisión de bonos para financiar la infraestructura de la Fase 2
- Reconstrucción completa del paisaje urbano del Distrito Cívico y Comercial (manzanas 700–900): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, alumbrado y mobiliario adicional (por ejemplo, elementos de juego e infraestructura flexible para eventos)
- Sistema de recolección de aguas pluviales (manzanas 700–900): captación en la vía pública, elementos de biorretención, establecimiento de un programa de fondos de compensación
- Reconstrucción completa del paisaje urbano del Distrito de Entretenimiento (400 a 600 cuadras): nuevo pavimento, plantación de árboles, bancos, iluminación y mobiliario adicional (por ejemplo, elementos de juego e infraestructura flexible para eventos)
- Instalación de infraestructura de bolardos para permitir cierres temporales seguros
- Conversión de los estacionamientos de la ciudad en espacios de uso mixto, que incluyan estacionamiento y nuevas unidades de vivienda
- Continuar con las mejoras en los procesos de expedición de permisos, incluyendo normas de tramitación, modificaciones de zonificación y otros cambios en el código municipal

Fase 3: Sustentar y conectar (años 4 a 6)

La Fase 3 extiende los beneficios del Plan Maestro a todo el corredor de State Street y al centro de la ciudad circundante, establece marcos institucionales a largo plazo y posiciona a Santa Bárbara como un destino cultural regional.

La Fase 3 alinea las inversiones principales con eventos emblemáticos, incluyendo los puntos fuertes existentes de Santa Bárbara en las artes, el cine, las representaciones teatrales y la gastronomía.

- Distrito de las Artes (manzanas 1000–1200): mejoras en el paisaje urbano, incluyendo mejoras para los peatones, dinamización del paseo y nuevo paisajismo
- Instalación de uno o varios puntos de referencia culturales permanentes adicionales a lo largo del corredor de State Street (p. ej., un mercado cubierto)
- Elementos artísticos y mobiliario a lo largo de State Street
- Inicio de un informe anual de seguimiento y un ciclo de actualización del plan quinquenal por parte de la DSBIA y la ciudad
- Fondo de subvenciones para fachadas
- Continuar con las mejoras en el proceso de expedición de permisos, incluyendo las normas de tramitación, las modificaciones a la zonificación y otros cambios en el código municipal



IMPLEMENTACIÓN Y CRONOGRAMA

El papel de la ciudad

La ciudad es la principal entidad encargada de la implementación de este Plan. Es dueña y administradora de la vía pública de State Street, de los paseos y plazas que se conectan a ella, y de la mayor parte del estacionamiento público que da servicio al corredor. Ninguna otra entidad puede construir lo que se describe en los capítulos anteriores. Los propietarios de inmuebles, las organizaciones del centro de la ciudad y los inquilinos comerciales determinan cómo funciona el corredor una vez construido, pero el diseño, el financiamiento, la obtención de permisos, y la construcción del espacio público son responsabilidades de la ciudad que no pueden delegarse a nadie más.

La ciudad es la solicitante y administradora de los fondos externos, y la entidad que debe comprometer la contrapartida local. Es el organismo coordinador entre los departamentos cuyo trabajo incide en el corredor, incluyendo Obras Públicas, Desarrollo Comunitario, Parques y Recreación, Policía, Bomberos y Finanzas, así como entre agencias externas como MTD, SBCAG y el condado. Es el regulador responsable de las enmiendas al código y al Plan General que permiten la ejecución del Plan. También es la entidad que mantiene la intención del Plan durante un período más largo que cualquier asignación individual de personal, contrato de consultoría o mandato del Consejo.



A lo largo de este corredor, la reinversión privada generalmente ha seguido al compromiso público en lugar de precederlo. Los propietarios y arrendatarios toman decisiones basándose en lo que ven que hace la ciudad, lo que significa que el ritmo de la acción municipal marca el ritmo de todo lo demás.

Cronograma

La ciudad debería planificar el inicio de la construcción dentro de los 18 meses siguientes a la adopción del plan y completar la construcción en un plazo de seis años. La calle State ha estado en una situación temporal desde 2020, y el corredor ha estado operando bajo una configuración provisional y un plan pendiente durante tanto tiempo que una fecha firme de finalización tiene valor por sí misma.

Presupuesto y personal

El plan requiere un presupuesto específico y un equipo dedicado, que se identifiquen poco después de su adopción y durante la fase previa a la construcción, en lugar de formarse más adelante.

El trabajo que debe realizarse antes de la construcción es considerable y debe pagarse primero. El diseño, la ingeniería, la evaluación ambiental y la

preceden a la primera fase de construcción y a algunas solicitudes de subvenciones competitivas. Los programas de transporte estatales y federales otorgan financiamiento en función de la preparación del proyecto, por lo que la ciudad debe

invertir en la etapa inicial antes de poder atraer fondos externos. Los ciclos de subvenciones suelen tener duraciones de varios años, y perder un ciclo por falta de preparación retrasa el programa por todo ese intervalo.

La dotación de personal es la otra limitación. Si la implementación se distribuye entre personal que tiene otras responsabilidades de tiempo completo, avanzará al ritmo que permitan esas otras responsabilidades, y nadie será responsable del calendario en su conjunto. El corredor necesita un equipo cuya tarea asignada sea llevar a cabo este Plan, con autoridad para coordinar entre departamentos y garantizar la continuidad a lo largo de las fases.

El financiamiento debe establecerse como un compromiso de capital plurianual en lugar de una serie de asignaciones anuales. La ciudad no puede contratar personal, celebrar contratos de consultoría ni comprometer fondos locales de contrapartida con dinero que no haya sido programado.

PROYECTOS ESPECÍFICOS DEL PLAN MAESTRO DE

Los siguientes proyectos representan las principales inversiones de capital y programáticas del Plan Maestro de State Street. Cada proyecto se relaciona con su fase de implementación, la agencia a cargo y la fuente principal de financiamiento.





Reconstrucción del Paseo de State Street (manzanas 400–1300)

Todo el Paseo de State Street contará con un diseño unificado que podrá adaptarse para servir como espacio de reunión para peatones, restaurantes al aire libre, mercados, espectáculos y acceso limitado de vehículos.

- Sistema de bolardos retráctiles: permitirá dar prioridad a los peatones en ciertos momentos del día y habilitará el acceso de vehículos durante una parte del día, partiendo de la premisa de que al menos la mitad del tiempo del año se dedicará a un entorno que no incluya vehículos privados.
- Mobiliario urbano: asientos móviles, estructuras de sombra, fuentes y elementos de juego para niños
- Ampliación de la cubierta arbórea, especialmente en el Distrito Cívico y Comercial
- Programa de arte público integrado en el diseño del pavimento y en puntos clave, como las intersecciones del distrito

Las cuadras 700 a 900, que conforman el Distrito Cívico y Comercial, representan la máxima prioridad de inversión. Este tramo tiene como puntos de referencia el Paseo Nuevo, el Ayuntamiento, la Casa de la Guerra y la Plaza de la Guerra, pero actualmente carece de la animación nocturna que caracteriza a los Distritos de Entretenimiento y de las Artes. Revitalizar este tramo central es esencial para conectar los dos extremos del corredor y consolidar a la calle State como el principal lugar de reunión cívica de Santa Bárbara.

Existen dos opciones de fases, dependiendo del financiamiento:

- Fase completa de los distritos de entretenimiento, cívico y comercial (manzanas 400–900):
Comenzando en la cuadra 400 de State Street y se extiende hasta la calle Carrillo. Costo estimado de diseño y construcción: 60 millones de dólares.
- Fase prioritaria del Distrito Cívico y Comercial (solo manzanas 700–900): una estrategia a corto plazo para lograr un impacto significativo en tres manzanas. Sin embargo, es posible que se requieran mejoras en el sistema de alcantarillado pluvial en las manzanas 400–600 antes de la construcción en la manzana 700. Costo estimado de diseño y construcción: 40 millones de dólares.

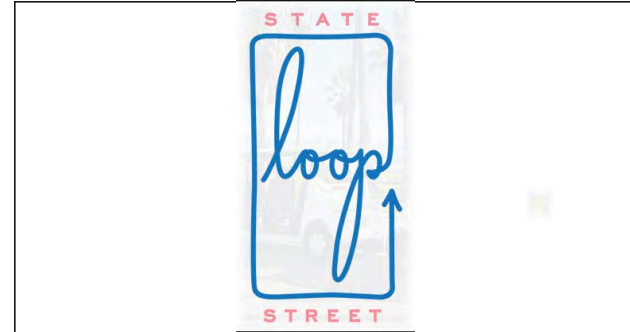
Las fases posteriores se centrarían en el Distrito de las Artes (manzanas 1000–1300) una vez completado el análisis de drenaje de la cuenca del arroyo Laguna y obtenida la financiación para la construcción.

Sistema de cumplimiento de normas de aguas pluviales (manzanas 700–900)

Las cuadras 600 a 900 de State Street carecen actualmente de un sistema de desagüe pluvial, lo que genera un desafío normativo y de infraestructura para los nuevos desarrollos y las mejoras del paisaje urbano. El Plan Maestro

propone un sistema público compartido de captación de aguas pluviales financiado mediante una combinación de fondos de capital de la ciudad, subvenciones estatales y un programa de contribuciones sustitutivas.

- Análisis de alternativas de retención de aguas pluviales (autorizado en octubre de 2025 por el Concejo Municipal)
- Fondo de compensación: las empresas contribuyen a un sistema compartido en lugar de construir instalaciones individuales en sus predios
- Costo estimado (en proceso de evaluación): 5–10 millones de dólares (diseño y construcción del sistema); el fondo de compensación cubre entre 2 y 5 millones de dólares del costo total
- El sistema podría ampliarse para incluir las 500 a 600 cuadras de State Street si se considera factible
- Fase: 2 (estudio de viabilidad en la Fase 1; construcción simultánea a la del Distrito Cívico y Comercial)



Servicio de transporte State Street Shuttle

El State Street Loop, que se lanzó originalmente como un programa piloto de seis meses en colaboración con Friends of State Street y Sweep Inc., ofrece transporte gratuito a lo largo de State Street desde el Waterfront hasta el Distrito de las Artes en State Street. Los datos de uso durante la fase piloto, incluyendo un notable uso por parte de personas con discapacidad, han demostrado que existe demanda para un servicio de transporte permanente.

- Acción inmediata: convocatoria de propuestas para un operador de servicio de transporte a largo plazo (Fase 1)
- Tipo de vehículo: transporte eléctrico, al aire libre o vehículos tipo carrito de golf; programa de bicitaxis como opción complementaria
- Financiamiento: reinversión del impuesto sobre hoteles y del impuesto sobre la ocupación turística (TOT); patrocinio privado; asociación con MTD si resulta seleccionado como operador
- Horario de servicio: diario, desde la costa hasta el Distrito de las Artes; horario ampliado de temporada para eventos importantes; evaluar la frecuencia para garantizar que el servicio pase regularmente con tiempos de espera inferiores a 10 minutos los fines de semana y a 15 minutos entre semana
- Se requieren normas de accesibilidad conforme a la ADA



Programa de activación e iluminación de los paseos

Los 16 paseos históricos de State Street son uno de sus activos más característicos: callejuelas íntimas que conectan State Street con calles paralelas y que se abren a patios y escaparates inesperados. Este programa transformará los paseos, actualmente con escasa iluminación y poco utilizados, en extensiones animadas y seguras de la experiencia de State Street.

- Instalación de guirnaldas luminosas en los paseos prioritarios (DSBIA, Fase 1)
- Diseño de pavimento «Asphalt Art» en las entradas clave de los paseos (Fase 1)
- Dinamización de los locales comerciales y de restauración a planta baja en los espacios adyacentes a los paseos
- Ampliación de la red de cámaras de seguridad (DSBIA)
- Programa de concesión de licencias para tiendas y galerías temporales
- Renovación del paisajismo
- Fase: 1–2

Dinamización de los escaparates y captación de negocios

Es esencial una estrategia proactiva de desarrollo económico, basada en programas de incentivos, la agilización de la concesión de permisos y la captación selectiva de empresas.

- Subvención para la dinamización comercial de State Street o programa de préstamos rotatorios: hasta 50 000 dólares por negocio para mejoras en el local, renovación de fachadas, señalización y acondicionamiento ; gestionado por el Ayuntamiento y la DSBIA
- Programa de tramitación acelerada de permisos: equipo de revisión especializado para nuevos proyectos de comercios y restaurantes en State Street (objetivo de 30 días para las aprobaciones) y aumento de los tipos de permisos de carácter administrativo
- Concesión de licencias para comercios pop-up: licencias de bajo coste y corta duración para quioscos y vendedores ambulantes en State Street y en locales comerciales vacíos
- Captación de inquilinos clave: viviendas, espacios artísticos, de ocio y culturales en ubicaciones estratégicas (p. ej., espacios en plantas superiores, locales comerciales vacíos de gran superficie)
- Ayuda con préstamos empresariales para nuevas empresas en State Street

Mejoras en la seguridad pública y la limpieza

La seguridad pública es un requisito previo para la vitalidad económica. En todos los planes comparables estudiados, las inversiones en seguridad y limpieza se priorizaron antes de las mejoras de infraestructura o de manera simultánea a estas.

- Ampliación del programa «Ambassador»: aumento de las patrullas diurnas y nocturnas en State Street y los paseos; evaluación del programa existente y del potencial para que la gestión del programa recaiga en la DSBIA o se realice conjuntamente con la ciudad y la DSBIA
- Instalación y monitoreo de una red de cámaras de seguridad (DSBIA + Departamento de Policía de Santa Bárbara)
- Aplicación regular de los límites de velocidad para bicicletas eléctricas y señalización de los mismos (en curso)
- Actividades de divulgación y servicios coordinados para personas sin hogar en colaboración con los servicios sociales del condado
- Mejora de las instalaciones de baños públicos integradas en el diseño del Paseo de State Street, con la opción de explorar y gestionar instalaciones de baños temporales hasta que se complete el diseño permanente
- Fase: 1–2

ESTRATEGIA DE FINANCIAMIENTO

El Plan Maestro de State Street requiere una estrategia de financiamiento diversificada y de múltiples niveles que combine con subvenciones estatales y federales, inversión privada, ingresos de los distritos de recaudación y nuevos mecanismos de financiamiento. El horizonte de inversión de 15 años del plan requiere crear y mantener múltiples fuentes de financiamiento en paralelo. La tabla a continuación incluye varias opciones de financiamiento para el Plan Maestro de State Street.

Acciones prioritarias de financiamiento (inmediatas)

- Presentar la solicitud de subvención para la construcción del Programa de Transporte Activo (ATP) para la reconstrucción del Paseo de State Street antes del próximo ciclo de financiamiento
- Solicitar el subsidio federal RAISE para la reconstrucción del Paseo de State Street (en coordinación con el Distrito 5 de Caltrans)
- Iniciar una sesión de estudio del Concejo Municipal sobre la creación de la Autoridad de Desarrollo del Centro y el financiamiento TIF
- Ampliar los límites de la evaluación de propiedades de la DSBIA y renovar el plan de evaluación quinquenal
- Negociar un acuerdo de reinversión del impuesto hotelero (TOT) para el servicio de transporte State Street Shuttle y la programación de eventos
- Buscar la subvención de la Asociación para el Legado de la Recreación al Aire Libre para elementos de plazas y parques en el Paseo de State Street
- Establecer el Fondo de Subvenciones para la Activación Comercial de State Street o un programa de préstamos rotativos utilizando la asignación del CDBG

Autoridad de Desarrollo del Centro de la Ciudad

La creación de una Autoridad de Desarrollo del Centro de la Ciudad (DDA) podría proporcionar una importante financiación a largo plazo para este plan. Una DDA puede captar el incremento de impuestos generado por el aumento del valor de las propiedades, emitir bonos con ese incremento como garantía y destinar capital a infraestructura y desarrollo catalítico que de otra manera no se llevaría a cabo.

Cronograma de la DDA

Sesión de estudio del Concejo Municipal (Fase 1, Año 1) → Estudio del plan de formación y los límites (Años 1–2) → Audiencia y aprobación por parte del Concejo (Años 2–3) → Primera emisión de bonos (Años 4–5, alineada con el programa de capital de la Fase 2)



Estrategia de financiación

FUENTE DE FINANCIACIÓN	IMPORTE ESTIMADO	FASE	USOS ADMISIBLES
Presupuesto de capital de la ciudad	8-10 millones de dólares	1-2	Reconstrucción del paisaje urbano, zonas peatonales u otros proyectos temporales, señalización, alumbrado
Opción 1: Bonos de ingresos por arrendamiento/emisión de deuda (Medida C, no requiere aprobación de los votantes)	60-70 millones de dólares	1-2	Infraestructura de State Street y Paseo, sistema de aguas pluviales
Opción 2: Bono GO; partida anual en la factura del impuesto sobre la propiedad para financiar el proyecto (requiere la aprobación de los votantes en futuras elecciones)	60-70 millones de dólares	1-2	Infraestructura de State Street y Paseo, sistema de aguas pluviales
Fondos estatales de transporte (ATP)	Hasta 80 millones de dólares	1-2	Infraestructura de transporte activo, carriles bici, seguridad peatonal
Subvenciones federales RAISE/BUILD (si están disponibles)	5-10 millones de dólares	2	Corredor multimodal, transporte público, reconstrucción de calles principales
Subvenciones para el arte, p. ej., Bloomberg Asphalt Art	100 000 dólares	1-3	Arte público, diseño de pavimentos, creación de espacios
Subvenciones del CDBG (Desarrollo Comunitario)	1-3 millones de dólares	1-2	Apoyo a las pequeñas empresas, mejoras según la ADA, comercio minorista asequible
Asociación para el Legado de las Actividades Recreativas al Aire Libre	1-5 millones de dólares	1-2	Mejoras en los parques, espacios abiertos, equipamientos públicos
BID del centro de la ciudad/Distrito de tasación inmobiliaria	1-2 millones de dólares al año (en curso)	1-3	Programación, mantenimiento, servicios de embajadores, marketing
Financiación mediante incremento de impuestos (TIF/DDA)	15-25 millones de dólares	2-3	Infraestructuras, concentración parcelaria, proyectos de desarrollo catalítico
Reinversión de impuestos hoteleros/TOT	2-4 millones de dólares al año	1-3	Promoción turística, grandes eventos, servicio de transporte de State Street
Fondo de compensación por aguas pluviales (empresas)	2-5 millones de dólares	2-3	Sistema compartido de aguas pluviales en 700-900 manzanas
Inversión privada/tasas de desarrollo	Más de 50 millones de dólares	2-3	Desarrollo de uso mixto, viviendas sobre locales comerciales, inquilinos principales
Subvenciones de la Propuesta 4	1-3 millones de dólares	1-3	Pavimentación permeable, cubierta arbórea, elementos de gestión de aguas pluviales, mitigación del calor; árboles en las avenidas, ampliación de la cubierta de sombra, reducción del efecto isla de calor
Calles seguras para todos	1 millón de dólares	2	Cruces en mitad de manzana, reducción de conflictos, alumbrado, gestión de bordillos, obras de seguridad en calles secundarias
FTA Baja-Nula	5-10 millones de dólares	1	Servicio de transporte eléctrico permanente (circulador o lanzadera), puntos de recarga e instalaciones de apoyo

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

Medida A – SBCAG: Bicicletas/Peatones	200 000–1,5 millones de dólares	1-3	Conexiones con calles secundarias, enlaces para ciclistas y peatones, cruces, señalización y mejoras de la red
Programa estatal de parques	1-9 millones de dólares	1-3	Mejoras puntuales en espacios cívicos, paseos o plazas, si la zona cumple los requisitos geográficos

MATRIZ DE ACCIONES

La siguiente matriz asigna acciones específicas a las partes responsables, los socios, los plazos y las fuentes de financiación. Las acciones se organizan por áreas temáticas y se clasifican en Inmediatas (0-12 meses), a Corto Plazo (1-3 años), a Medio Plazo (3-5 años) o a Largo Plazo (5-6 años).

Medidas de planificación y normativas

MEDIDA	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Aprobación del Plan Director de State Street (definitivo)	Ayuntamiento	SSAC, HLC, Comisión de Urbanismo	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Aprobación de la enmienda al elemento de circulación	Ayuntamiento; Oficina del Abogado Municipal	Comisión de Urbanismo	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Modificar el Título 31	Ayuntamiento; Oficina del Abogado Municipal	Oficina del administrador municipal	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Adoptar una configuración vial flexible y multimodal (con bolardos retráctiles, cuando estén instalados)	Ayuntamiento	DSBIA	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Aprobación de la actualización de la ordenanza sobre la estancia en la vía pública	SBPD, Oficina del Administrador Municipal, Oficina del Abogado Municipal	DSBIA	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Modificar la normativa urbanística para permitir una ampliación de los usos en el centro de la ciudad	Comisión de Urbanismo / Ayuntamiento / Desarrollo Comunitario, Oficina del Abogado Municipal	DSBIA, Cámara de Comercio, propietarios	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Adoptar las normas de diseño para la dinamización del paseo y el plan actualizado del paseo	Desarrollo Comunitario	DSBIA, Abogado municipal, Comisión de Monumentos Históricos	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Adoptar el programa de tasas sustitutivas por aguas pluviales para entre 700 y 900 manzanas	Sostenibilidad y resiliencia /Ayuntamiento	Promotores inmobiliarios, propietarios	A corto plazo	Medida B; presupuesto municipal
Iniciar el estudio para la creación de la Autoridad de Desarrollo del Centro de la Ciudad	Ayuntamiento/Administrador municipal	Finanzas, Oficina del Administrador Municipal	A corto y medio plazo	Presupuesto municipal; subvención
Aprobación de la ordenanza sobre mantenimiento de inmuebles	Oficina del administrador municipal, Oficina del abogado municipal	Propietarios, DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

Aprobación del plan de financiación a largo plazo para State Street	Oficina de Finanzas/Administración Municipal	Junta de la DDA, DSBIA	A corto plazo	TIF, distrito de tasación
---	--	------------------------	---------------	---------------------------

Proyectos de capital

PUNTO DE ACCIÓN	ORGANISMO LÍDER	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Instalación de la ampliación de la acera	Obra Pública / Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Amigos de State Street	Inmediato	Reducción de la superficie de la ciudad
Reducción de las jardineras, como en la manzana 1200	Obras Públicas	DSBIA	Inmediato	Reducción de la superficie de la ciudad
Instalaciones artísticas (entradas al paseo, puntos clave)	Oficina del administrador municipal	Oficina de Arte y Cultura del condado	A corto plazo	Subvenciones
Infraestructura temporal de bolardos	Obras Públicas	SBPD	Inmediato	Reducción de la superficie de la ciudad
Infraestructura de bolardos permanentes	Obras Públicas	SBPD	A corto plazo	Capital de la ciudad
Sistema de señalización y orientación (corredor completo)	Oficina del Administrador Municipal; Obras Públicas	DSBIA	A corto plazo	Capital de la ciudad; BID
Alumbrado de los paseos (paseos prioritarios)	DSBIA	Propietarios, Ayuntamiento	A corto plazo	Evaluación del BID
Proyecto de reconstrucción de State Street Paseo (manzanas 400–1300)	Obras Públicas/Moule & Polyzoides / Oficina del Administrador Municipal	SSAC, HLC, DSBIA	A corto plazo	Capital municipal; honorarios de diseño
Diseño del sistema de aguas pluviales (manzanas 700–900)	Obras Públicas	Ingenieros, propietarios	A corto plazo	Fondo de aguas pluviales
Reconstrucción de State Street y Paseo (obras)	Obras Públicas (diseño y construcción)	DSBIA, empresas, RTD/MTD	Corto a medio plazo	Bonos del Estado; RAISE; TIF
Sistema de aguas pluviales (construcción)	Obras Públicas	Propietarios (en sustitución)	Plazo medio	Ciudad
Reconstrucción del distrito de ocio entre las manzanas 400 y 600	Obras Públicas	DSBIA, propietarios	Plazo medio	Bonos del Gobierno; TIF
Paisaje urbano del Distrito de las Artes (manzanas 1000–1200)	Obras Públicas	Vecinos, empresas, DSBIA	A largo plazo	TIF; capital municipal
Mejoras en la entrada de la terminal norte	Obras Públicas	DSBIA, comunidad	A largo plazo	CDBG; capital municipal
Análisis de reubicación de servicios públicos	Obras Públicas	Propietarios de inmuebles y negocios, otros departamentos municipales	A corto plazo	Reducción de la superficie de la ciudad



Limitaciones de drenaje

El corredor de State Street drena hacia dos cuencas separadas. Al norte de la calle Carrillo, las aguas pluviales fluyen hacia el arroyo Laguna. Al sur de la calle Carrillo, las aguas pluviales fluyen hacia el arroyo Mission. Las mejoras a la infraestructura de aguas pluviales deben realizarse desde las partes más bajas de cada cuenca de drenaje hacia arriba para evitar el estancamiento de los flujos en los segmentos inferiores de capacidad insuficiente. Se debe realizar un estudio detallado de drenaje de cada

cuenca debe realizarse simultáneamente con el desarrollo del diseño para identificar las mejoras necesarias, las cuales pueden incluir el aumento del tamaño de las alcantarillas pluviales, instalaciones de retención y mejoras en los desagües de los arroyos Mission y Laguna.

Esta lógica de drenaje respalda dos fases principales de construcción: una fase inicial que aborde los bloques 400–900 (cuenca de Mission Creek) y una segunda fase que abarque las cuadras 1000–1300 (cuenca de Laguna Creek). Dentro de cada fase, la construcción debe comenzar en el punto más bajo de la cuenca y avanzar cuesta arriba.

Desarrollo Económico y Programación

MEDIDA A ADOPTAR	ORGANISMO RESPONSABLE	SOCIOS	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Poner en marcha el programa de subvenciones para la activación empresarial o el programa de préstamos rotatorios	Oficina del administrador municipal	Cámara de Comercio, DSBIA	Inmediato	CDBG; presupuesto municipal
Establecer un programa de tramitación acelerada de permisos para State Street	Desarrollo Comunitario / Oficina del Administrador Municipal	Obras Públicas, Sostenibilidad y Resiliencia, Cuerpos de Bomberos	Inmediato	Presupuesto del personal municipal
Publicar una solicitud de propuestas (RFP) para el operador a largo plazo del servicio de lanzadera de State Street	Administrador municipal	MTD, Amigos de State St., DSBIA	Inmediato	Reinversión total. Capital municipal
Establecer el calendario de programación de la Zona de Ocio	DSBIA	Organizaciones artísticas, productores de eventos	A corto plazo	BID; patrocinio
Desarrollar un programa de concesión de licencias para tiendas pop-up	Oficina del administrador municipal	Departamentos de Desarrollo Comunitario y de Parques y Ocio	A corto plazo	Presupuesto del personal municipal
Llevar a cabo la captación de inquilinos	Oficina del administrador municipal	Propietarios, agentes inmobiliarios, DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal; TIF
Puesta en marcha del Fondo Estatal de Incentivos para la Atracción de Comercios Minoristas	Oficina del administrador municipal	DSBIA, DDA (cuando se constituya)	A medio plazo	TIF; presupuesto municipal
Desarrollar la dotación para la programación de State Street	Oficina del administrador municipal	Donantes, departamentos municipales, Amigos de State Street	A largo plazo	Privado; derechos de denominación
Alinear los principales eventos con los hitos de State Street (SBIFF, etc.)	DSBIA/Eventos municipales	SBIFF, Museo de Arte de San Bernardino, Visit SB	A largo plazo	TOT; patrocinio
Establecer un programa de incentivos para que las empresas locales abran locales comerciales a lo largo de State Street	Oficina del administrador municipal	DSBIA, DDA (si se crea)	A medio plazo	TIF; presupuesto municipal
Crear un equipo sólido de desarrollo económico dentro de la organización municipal	Oficina del Administrador Municipal, Ayuntamiento	DSBIA, Cámara de Comercio	A medio plazo	Presupuesto municipal

Esta traducción ha sido generada por inteligencia artificial con el fin de facilitar el acceso público a los documentos de la Ciudad. No ha sido formalmente revisada y puede contener errores, omisiones o errores de gramática.

Crear un equipo de ejecución del Plan Director de State Street dentro de la organización municipal	Oficina del Administrador Municipal, Ayuntamiento	DSBIA, Cámara de Comercio	Inmediato	Presupuesto municipal
Actualizar la normativa sobre la concesión de permisos para eventos especiales en el centro de la ciudad y en las zonas situadas a lo largo de los corredores comerciales	Oficina del Administrador Municipal, Departamento de Parques y Ocio, Departamento de Policía	DSBIA	A corto plazo	Presupuesto municipal

Seguridad, mantenimiento y gestión

MEDIDA A TOMAR	ORGANISMO RESPONSABLE	COLABORADORES	PLAZO	FUENTE DE FINANCIACIÓN
Ampliar o maximizar el programa de embajadores	Oficina del Administrador Municipal/DSBIA	SBPD	Inmediato	Evaluación de la BID, presupuesto municipal
Ampliar la red de cámaras de seguridad (paseos y corredor)	DSBIA/SBPD	CityIT	Inmediato	BID
Continuar con la aplicación de la ordenanza sobre bicicletas eléctricas en State Street y comenzar la en State Street	SBPD	Ingeniería de Tráfico	A corto plazo	Fondo General
Coordinar la participación de las personas sin hogar	Oficina del Administrador Municipal	Departamento de Salud y Servicios Sociales del condado, organizaciones sin ánimo de lucro	A corto plazo	HUD; condado; ciudad
Establecer normas de mantenimiento para State Street	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA	A medio plazo	BID; presupuesto de funcionamiento y mantenimiento de la ciudad
Elaborar un informe anual de seguimiento de State Street (recuentos de peatones, impuesto sobre las ventas, tasas de desocupación, asistencia a eventos)	Oficina del Administrador Municipal, Finanzas	Otros departamentos municipales, DSBIA, Ayuntamiento	A medio plazo	Personal municipal; BID
Llevar a cabo la actualización del plan quinquenal (2031)	Desarrollo Comunitario, Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Ayuntamiento	A largo plazo	Presupuesto municipal
Evaluar la ubicación de los aseos públicos a lo largo de State Street e iniciar la fase de diseño o aprovechar el como alternativa	Oficina del Administrador Municipal	DSBIA, Ayuntamiento, Departamento de Desarrollo Comunitario	A largo plazo	Presupuesto municipal



Fondos disponibles

Los presupuestos de capital y los fondos de subvenciones determinarán cuántas cuerdas se podrán abordar en cada fase. Además de los costos directos de construcción, los presupuestos por fases deben incluir asignaciones para comunicaciones, participación comunitaria y apoyo directo a las empresas para las propiedades afectadas por la actividad de construcción. Se deben considerar las construcción y las de estabilización durante la construcción deben considerarse para proteger la economía del centro de la ciudad durante cada etapa de construcción.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE

La implementación exitosa del Plan Maestro de State Street requiere una rendición de cuentas clara entre los departamentos de la ciudad, la Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara, las organizaciones comunitarias y los propietarios de inmuebles. La siguiente tabla define las funciones principales:

Funciones y responsabilidades

ORGANIZACIÓN	FUNCIÓN
Consejo Municipal	Aprueba el Plan Maestro; autoriza los principales fondos; constituye la DDA; aprueba las enmiendas de zonificación; establece la dirección de políticas
Oficina del Administrador Municipal (Planificador Maestro de State Street)	Gestión diaria del plan; coordinación de consultores; apoyo al personal del Comité Asesor; solicitudes de subvenciones; coordinación interdepartamental; gestión general del proyecto; normas de mantenimiento
Departamento de Desarrollo Comunitario	Enmiendas a la zonificación; revisión de diseños; preservación histórica; cumplimiento de la CEQA; expedición de permisos
Departamento de Obras Públicas y Departamento de Sostenibilidad y Resiliencia	Ejecución de proyectos de inversión; diseño y construcción del paisaje urbano; aguas pluviales
Departamento de Finanzas	Estrategia de financiamiento; emisión de bonos; formación de la DDA; coordinación presupuestaria; supervisión de los ingresos fiscales; presentación de informes sobre el impuesto a las ventas
Desarrollo Económico de la Ciudad	Captación de empresas; programas de subvenciones; fondos de incentivos; tramitación acelerada de permisos
Departamento de Policía de Santa Bárbara	Vigilancia de la seguridad; ordenanza sobre bicicletas eléctricas; coordinación del programa de
embajadores; seguridad en eventos Oficina del Procurador Municipal	Actualizaciones y enmiendas a las ordenanzas; revisión legal de proyectos
Asociación para la Mejora del Centro de Santa Bárbara (DSBIA)	Operaciones cotidianas; programas de embajadores y limpieza; programación y eventos; dinamización del paseo; enlace con las empresas; mercadotecnia
Cámara de Comercio de la Costa Sur de Santa Bárbara	Enlace con las empresas
Comité Asesor de State Street (SSAC) u otro grupo asesor	Asesoramiento a la comunidad; supervisión de planes; participación pública
Amigos de State Street	Defensa de la comunidad; captación de donantes; programas de voluntariado; oportunidades piloto
Autoridad de Desarrollo del Centro (si se forma)	Financiamiento mediante incremento de impuestos; emisión de bonos; inversión en proyectos catalizadores; concentración de terrenos
Propietarios de inmuebles / Empresas	Inversión privada; contribuciones en lugar de sistemas de drenaje pluvial; mejoras en las fachadas; dinamización de la planta baja
Estudio de arquitectura / Moule and Polyzoides	Documento del plan maestro; diseño arquitectónico del Paseo de State Street; ; coordinación con la Comisión de Monumentos Históricos



SEGUIMIENTO Y ADAPTACIÓN

A medida que los programas piloto generen datos, los mercados evolucionen y cambie el panorama de la financiación, el plan deberá adaptarse. El siguiente marco de seguimiento ayudará a garantizar la rendición de cuentas.

Indicadores clave de rendimiento

- Recuentos de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (diarios, por manzana, por temporada): objetivo de un aumento del 20 % respecto al valor de referencia para el quinto año
- Tasa de desocupación comercial (objetivo: por debajo del 10 % para el año 5; por debajo del 5 % para el año 10)
- Ingresos por impuesto sobre las ventas (corredor de State Street): objetivo un 20 % por encima de los de 2019 para el año 8
- Número de eventos y actividades al año (objetivo: más de 200 eventos para el año 3)
- Número de usuarios del servicio de lanzaderas de State Street, incluyendo diversos tipos de transporte como autobuses, minibuses y bicitaxis (objetivo: más de 50 000 usuarios anuales para el año 2)
- Financiación mediante subvenciones obtenida: seguimiento de los objetivos establecidos en la estrategia de financiación
- Desembolsos del programa de subvenciones para la dinamización empresarial o de préstamos rotatorios y resultados de los beneficiarios
- Ejecución de proyectos de construcción: cumplimiento de los plazos y del presupuesto en los proyectos de inversión

Informes y actualizaciones

- Informe anual de seguimiento: elaborado por la Oficina del Administrador Municipal; presentado al Ayuntamiento cada primavera
- Actualización del plan quinquenal: actualización de 2031 para evaluar los resultados de la Fase 1, ajustar las prioridades de la Fase 2 y confirmar la estrategia de financiación a largo plazo



CONCLUSIÓN

El Plan Maestro comienza con la adopción del Plan y continuará con proyectos de construcción específicos basados en el financiamiento, el calendario de otros proyectos de construcción en el centro de la ciudad y una comprensión de los proyectos que pueden realizarse a corto, mediano y largo plazo. La implementación tal como se identifica en el Plan Maestro requiere que la ciudad se comprometa a destinar recursos, incluyendo el tiempo del personal para llevar a cabo los proyectos enumerados y la toma de decisiones de política, así como la priorización de los proyectos. Si bien la adopción del Plan Maestro es el primer paso para hacer realidad el futuro de State Street y el núcleo del centro de la ciudad, la visión del Plan Maestro es un esfuerzo que se prevé que continúe durante los próximos 50 años.

La implementación del Plan Maestro de State Street reconoce que la transformación del corredor requiere una visión audaz, así como un compromiso a largo plazo con medidas secuenciales y financiamiento sostenido.

Santa Bárbara cuenta con los activos urbanísticos y naturales, la voluntad de la comunidad y el talento en diseño necesarios para escribir su propia historia de éxito en State Street. Este capítulo proporcionó la estructura para hacerlo realidad. El siguiente paso es el primer paso: convertir el marco que se presenta en estas páginas en proyectos financiados, con los permisos necesarios y listos para construirse. A partir de las directrices del Concejo Municipal sobre financiamiento y áreas prioritarias, podrá comenzar la construcción de una State Street revitalizada.

NOTA DEL PERSONAL \:

Hace poco más de un siglo, un terremoto obligó a Santa Bárbara a reinventarse y nos dio la identidad arquitectónica que hoy atesoramos. Ciento un años después, nuestra ciudad se encuentra en otro momento decisivo.

State Street se cerró al tráfico de autos en 2020 como una medida temporal de salud pública. Ese cierre reveló algo que ninguno de nosotros esperaba: un verdadero interés por un centro de la ciudad diferente. La gente caminaba por el centro de la calle, cenaba donde antes estaba el carril de tráfico y enseñaba a sus hijos a andar en bicicleta frente a los escaparates. Las familias, los ciclistas, los restaurantes, los comerciantes, los propietarios de inmuebles y los residentes de toda la vida comenzaron a ver esta calle con nuevos ojos y a debatir, apasionadamente, en qué debería convertirse.

Muchas personas no estaban de acuerdo, y hemos pasado seis años escuchando sus opiniones: en reuniones del Consejo que se prolongaban hasta bien entrada la noche, en cartas al editor y en un buen número de correos electrónicos y mensajes de voz que hemos leído y escuchado de principio a fin. Las discusiones han sido largas y, en ocasiones, personales. Eso no es una mala señal. Nadie pasa tanto tiempo discutiendo por un lugar al que ya le ha perdido el interés.

Las inquietudes planteadas a lo largo del proceso —sobre las bicicletas eléctricas, los locales vacíos, la circulación y la seguridad— son señales de que esta comunidad aún siente un profundo sentido de pertenencia hacia su centro. Esa intensidad ha fortalecido este plan y nos ha impulsado hacia soluciones más inteligentes. También refleja la convicción duradera de que State Street puede volver a ser el corazón vibrante de la vida cívica en Santa Bárbara.

Este plan se centra en el Paseo de State Street, un diseño flexible que prioriza a los peatones para la milla de State Street entre Gutiérrez y Sola. El Plan Maestro es un rediseño de una calle. También es una oportunidad para crear de manera intencional un espacio cívico impulsado por la comunidad y un vecindario en el corazón del centro de la ciudad que se disfrutará durante los próximos cien años.

Con gratitud,

Tess Harris

Planificadora principal de State Street