

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP)



Resumen de la encuesta de conceptos
diciembre 2020

NIVEL DE ACUERDO GLOBAL CON CONCEPTOS

Leyenda



¿Estás de acuerdo con el concepto de una ciclopista integral?



¿Estás de acuerdo con el concepto de una ciclopista activada?



¿Está de acuerdo con el concepto de Centros para la Industria?



¿Está de acuerdo con el concepto del corredor industrial de Hyde Park?



¿Está de acuerdo con el concepto de Empleo a lo largo del corredor?



¿Estás de acuerdo con el concepto llamado industrial híbrido?



¿Estás de acuerdo con el concepto de corredores de uso mixto?



¿Estás de acuerdo con el concepto de viviendas multifamiliares de baja densidad?



¿Estás de acuerdo con el concepto industrial híbrido orientado al transporte?



¿Estás de acuerdo con el concepto del corredor industrial de Hyde Park orientado al transporte?



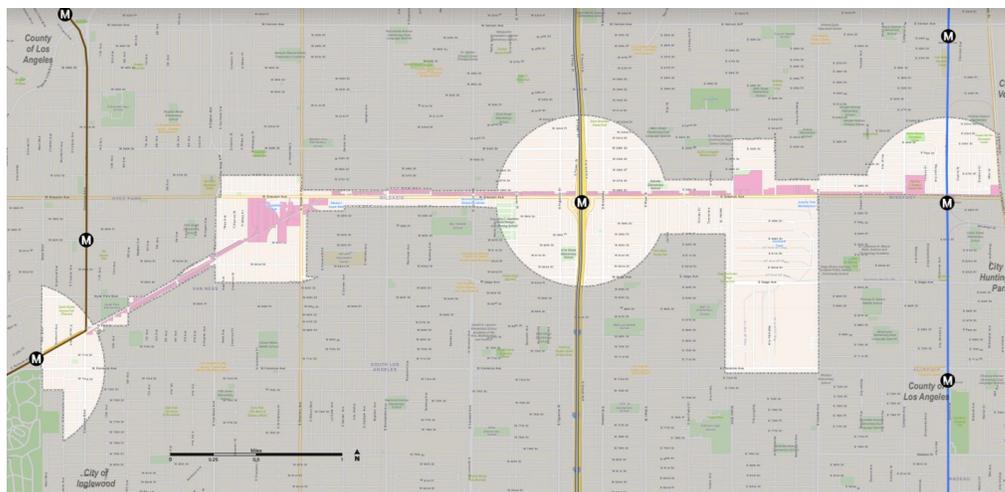
Total de respuestas a la encuesta

70

Comuníquese con el equipo del TNP del Corredor Slauson si envió comentarios, inquietudes o preguntas a través de la encuesta que no se abordaron en este resumen, o si desea compartir información adicional: Andrew Pasillas - andrew.pasillas@lacity.org | 213-978-1518

ACTIVAR LA CICLOPISTA A TRAVÉS DEL DISEÑO DE EDIFICIOS

Mapa de conceptos



Legenda

- Una ciclovía integral: Brindar acceso directo desde la ciclovía a la estación de Metro.
- Una ciclovía activada: Activar la ciclovía orientando los edificios cercanos para facilitar el acceso a los usos de suelo.

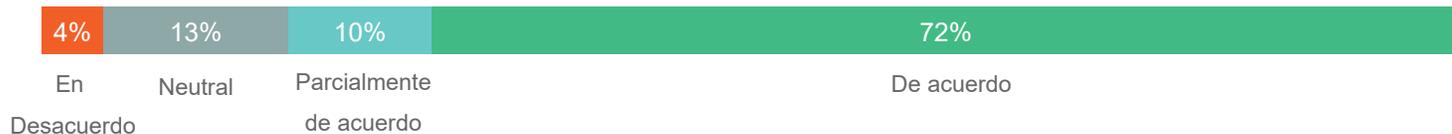
Concepto: Una ciclovía integral



Concepto: Una ciclovía activada



Acuerdo general con el tema del concepto



ACTIVAR LA CICLOPISTA A TRAVÉS DEL DISEÑO DE EDIFICIOS

Concepto: Una ciclopista integral

¿Estás de acuerdo con el concepto de una ciclopista integral?



¿Qué opinarías si las nuevas edificaciones fueran diseñadas para permitir una conexión directa de las ciclovías a la futura estación en Fairview Heights?

Oportunidades y consideraciones

Esta zona no es apta para bicicletas.

Sería fantástico si existiera un incentivo para crear una conexión directa. Sería genial si los nuevos edificios se diseñaran teniendo en cuenta el acceso a la ciclopista.

Tiene sentido crear una conexión atractiva entre la estación a comodidades cercanas.

Los edificios deben presentar un uso innovador de tecnología ecológica y un diseño centrado en la comunidad.

Tiene sentido y realmente ayudaría a crear un corredor económicamente más activo.

Totalmente de acuerdo: las bicicletas / peatones y los vehículos no deben coexistir sin una separación física.

Buena idea, pero es crucial considerar la seguridad y las operaciones de las que serían responsables los nuevos edificios. Los propietarios privados necesitan flexibilidad en cuanto a cómo pueden responder a tales requisitos.

Parece lógico, ya que serviría tanto a usuarios prácticos como recreativos.

Gran idea que lo hará más cómodo y fomentará el uso del transporte público.

Es una conexión necesaria.

Más personas optarían por andar en bicicleta en lugar de conducir con la conexión establecida.

Temas

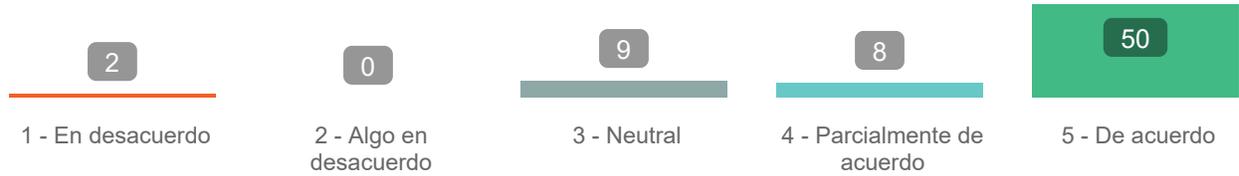
Dejen el área igual.

Podría crear un entorno que no incluyera a los residentes actuales y sería una monstruosidad.

ACTIVAR LA CICLOPISTA A TRAVÉS DEL DISEÑO DE EDIFICIOS

Concepto: Una ciclopista activada

¿Estás de acuerdo con el concepto de una ciclopista activada?



¿Qué opinas sobre las edificaciones que brindan acceso a la ciclopista y muestran diseños arquitectónicos como ventanas y espacios públicos?

Oportunidades y consideraciones

Los espacios públicos, los espacios verdes y la creación de lugares para ciclistas y peatones son buenas ideas.

Esto crearía un ambiente acogedor y protector, y una gran estética para la ciclopista.

La seguridad pública es importante.

Esto activaría el espacio, crearía una fuerte conexión a lo largo del corredor y colocaría "ojos en la calle" para ayudar a vigilar pasivamente el sendero.

Se necesitan medidas contra el desplazamiento para garantizar que las mejoras de embellecimiento no afecten negativamente a la comunidad.

Estas características serán fundamentales para el éxito de la ciclopista.

Las pequeñas empresas y tiendas locales en esta área beneficiarían a la economía local.

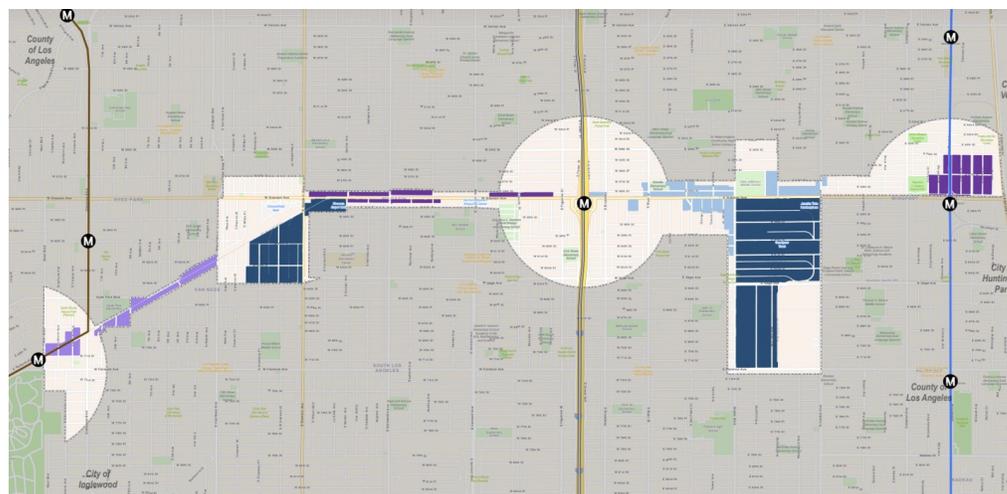
El espacio público abierto en el edificio que está integrado con la ciclopista es una buena idea.

Temas

No debería haber restricciones de diseño para forzar el acceso a ciclovías. Ya existen demasiados desafíos de desarrollo.

PLANIFICANDO PARA EL EMPLEO

Mapa de conceptos



Leyenda

- Centros para la industria: "Priorizar los centros para los usos de empleo."
- "Corredor industrial de Hyde Park": Incentivar los empleos verdes y las oportunidades para espacios abiertos de acceso público.
- Empleo a lo largo del corredor: Priorizar las áreas para usos de empleo.
- Industrial Híbrida: Permitir una mezcla de usos, incluyendo los usos industriales y comerciales de bajo impacto, así como los usos residenciales.

Concepto: Centros para la industria



Concepto: "Corredor industrial de Hyde Park"



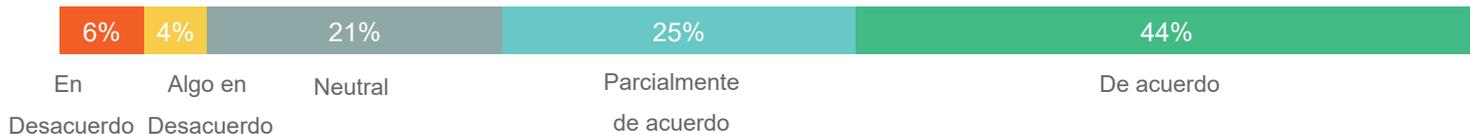
Concepto: Empleo a lo largo del corredor



Concepto: Industrial Híbrida



Acuerdo general con el tema del concepto



PLANIFICANDO PARA EL EMPLEO

Concepto: Centros para la industria

¿Está de acuerdo con el concepto de Centros para la Industria?



¿Qué opinas acerca de estos centros priorizados para el empleo?

Oportunidades y consideraciones

Es una excelente manera de priorizar el empleo. Concentrar el empleo en las áreas centrales podría brindar a la comunidad acceso a capacitación y empleos.

Debería incluirse la vivienda y el fomento de nuevas comodidades para apoyar a las empresas.

Los centros deben priorizar las necesidades de la comunidad, ya sean empleos, viviendas asequibles, espacios abiertos o centros culturales.

Se necesita una estrategia similar a Clean Up Green Up (CUGU) para proteger a la comunidad de usos industriales.

Son necesarios incentivos para las empresas que emplean a residentes locales. Las restricciones de uso no deben interferir con las tendencias del mercado y dónde quieren ubicarse las nuevas empresas industriales.

Los centros deben tener prioridad tanto para uso comunitario como para empleo.

En acuerdo que los centros deben tener prioridad para usos de empleo que ayuden a cumplir hitos e iniciativas sostenibles.

Se necesita información sobre los tipos de empleo previstos para los centros y cómo se incentivarán las nuevas empresas.

Se deben tener en cuenta consideraciones de zonificación para que puedan producirse el desarrollo orgánico y los puestos de trabajo. Es necesario que existan incentivos para la inversión local y la prosperidad económica.

Temas

Los nuevos negocios no se ubicarán en áreas donde los empleados no quieran ir.

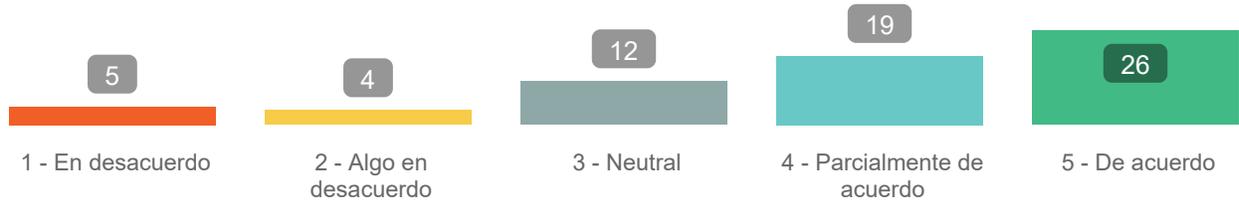
Los restaurantes y el entretenimiento deben integrarse en los centros. La infraestructura en las áreas centrales es antigua y requeriría mejoras significativas para atraer nuevas empresas.

Las industrias de almacenamiento o de uso intensivo de vehículos podrían hacer que el carril bici sea inseguro y empeorar la calidad del aire.

PLANIFICANDO PARA EL EMPLEO

Concepto: “Corredor industrial de Hyde Park”

¿Está de acuerdo con el concepto del corredor industrial de Hyde Park?



¿Qué opinas acerca de la idea que el Corredor Industrial de Hyde Park sea destinado para empleo en el sector de tecnología limpia y ecológica con oportunidades para espacios públicos?

Oportunidades y consideraciones

La comunidad amaría nuevas oportunidades de empleo para los residentes.

Depende menos de la demanda comunitaria y más de si los empleadores quieren o no ubicarse en el área.

Las nuevas oportunidades de empleo deben apoyar primero a los residentes del vecindario y brindarles acceso a empleos verdes.

Apoyaría e incluiría más área para nuevos negocios.

Debería haber más parques, árboles y activos que promuevan la salud en el área.

El espacio abierto debe ser de acceso público y debe incentivarse a lo largo de todo la ciclista.

Los centros de empleo deben tener una combinación de usos de apoyo, como comercios minoristas y restaurantes.

La inclusión de empleo de tecnología verde y el espacio público proporciona un equilibrio para los residentes.

La supervisión de nuevos negocios en el área es necesaria para minimizar el impacto en la comunidad.

Temas

La escala de un campus de trabajo tecnológico no se ajusta al área.

Las economías creativas más pequeñas y las empresas de emprendedores locales que benefician directamente a la comunidad encajan mejor.

Esta zona es residencial y la vivienda es una necesidad más urgente. Gran idea, pero escéptico de la realidad de la implementación.

PLANIFICANDO PARA EL EMPLEO

Concepto: Empleo a lo largo del corredor

¿Está de acuerdo con el concepto de Empleo a lo largo del corredor?



¿Qué opinas acerca de estas áreas que están ubicadas a lo largo de la futura ciclopista y se priorizan para el empleo?

Oportunidades y consideraciones

Es necesario que las oportunidades de empleo sirvan a los residentes locales.

El hecho de que una empresa esté ubicada a lo largo de la ciclopista no significa que todos los empleados usarán Metro o la ciclopista.

Se necesitan estructuras de estacionamiento para satisfacer la demanda laboral futura.

Debe haber una combinación de oportunidades de empleo y usos recreativos, residenciales y de entretenimiento. Se debe priorizar e incentivar el espacio abierto.

Se necesitan trabajos en la comunidad, pero también se necesita equilibrar otros recursos como el comercio minorista y la vivienda.

Los usos deben activar los edificios a lo largo de la ciclopista, sin importar el tipo de empleo.

Los usos residenciales no son ideales a lo largo de un corredor de calle concurrido que sea más adecuado para usos laborales.

El área debe ser flexible para el desarrollo. Fomente el uso mixto, pero no evite los usos 100% residenciales. Los usos residenciales densos y de oficina pueden coexistir. Se deben permitir elementos comerciales de uso mixto (especialmente al por menor).

Necesita aclaración sobre los tipos de negocios que se incluyen en la industria ligera.

Las áreas a lo largo del corredor deben ser más densas: edificios más altos (más de 2 a 3 pisos), con muchos parques y usos comunitarios e inclusivos a nivel de calle.

Se necesitan comodidades y viviendas que mantengan la vida de este corredor más allá de lunes a viernes, de 9:00 a.m. a 5:00 p.m.

Temas

No debe priorizarse únicamente para el empleo.

Podría desplazar a los residentes y priorizar intereses económicos depredadores, en lugar de aquellos que viven en la comunidad y quieren acceso a empleos

PLANIFICANDO PARA EL EMPLEO

Concepto: Industrial Híbrida

¿Estás de acuerdo con el concepto llamado industrial híbrido?



¿Qué opinas sobre las edificaciones que brindan flexibilidad en cuanto el diseño arquitectónico para el empleo y la vivienda que se prioriza a lo largo del corredor?

Oportunidades y consideraciones

Dar prioridad a los usos comerciales y residenciales asequibles y garantizar que la asequibilidad sea perpetua.

Se debe permitir la flexibilidad para la vivienda, especialmente si el mercado no es fructífero para las empresas industriales o de tecnología limpia.

El desarrollo alternativo y los modelos de construcción, como vivir / trabajar y cooperativas / colaborativas, son necesarios en un mercado en constante cambio.

Las oportunidades de empleo deben apoyar a todo tipo de trabajadores y adaptarse a las necesidades de los residentes.

La densidad debe ser lo suficientemente alta para satisfacer la demanda de viviendas asequibles para la comunidad, junto con un equilibrio de trabajos, servicios sociales, comodidades, alimentos saludables y otros usos.

Industrial Híbrido debería ser el estándar a lo largo de todo el corredor.

De acuerdo y debe incluir los requisitos de conectividad y espacios abiertos adyacentes.

Los usos industriales tradicionales satisfacen las demandas actuales del mercado, pero permitir que el mercado dicte cambios futuros con una zonificación definida más amplia permite flexibilidad.

Este enfoque fomenta la flexibilidad para adaptarse a las necesidades del mercado y la comunidad.

Temas

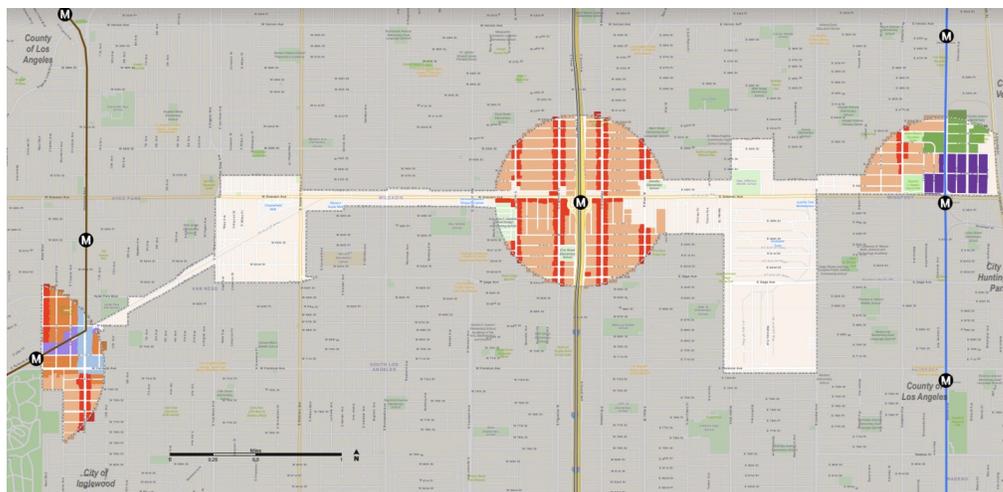
Las actuales reglamentaciones de desarrollo "industrial híbrido" no proporcionan incentivos adecuados para el desarrollo. El área alrededor de la estación Slauson de la Blue Line está actualmente ocupada por desagradables yonques, pero podría ser un importante centro de uso mixto si se proporciona suficiente capacidad de desarrollo.

No esté de acuerdo con la vivienda a lo largo del pasillo.

Forzar unidades en vivo / trabajo nunca ha funcionado.

PLANIFICACIÓN CENTRADO EN EL TRANSPORTE

Mapa de conceptos



Leyenda

- **Corredores de uso mixto:** Incentivar la producción de edificios de uso mixto con usos residenciales y comerciales.
 - **Multifamilia de baja densidad:** Introducir oportunidades para viviendas de baja densidad al lado del tránsito que considere la escala existente del vecindario.
 - **Híbrido Industrial:** Permitir una combinación de usos, incluyendo los usos industriales y comerciales de bajo impacto, así como los usos residenciales.
 - **"Corredor industrial de Hyde Park":** Incentivar los empleos verdes y oportunidades para espacios abiertos de acceso público.
 - **Multifamiliar existente:** Mantener la zonificación multifamiliar existente para el área.
- Para referencia:**
- **Plan Específico del Corredor Crenshaw:** El Plan Específico del Corredor Crenshaw existente permanecerá como está.
 - **Pueblo Del Rio:** La vivienda pública existente en Pueblo del Rio permanecerá como está.

Concepto: Corredores de uso mixto



Concepto: Multifamilia de baja densidad



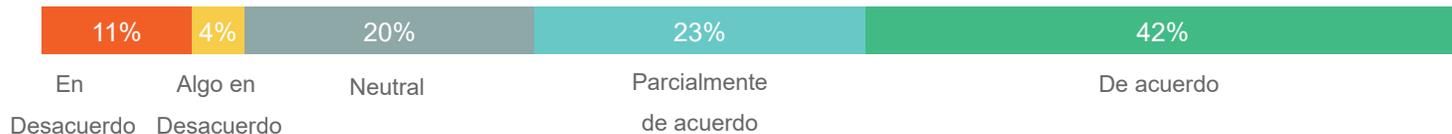
Concepto: Híbrido Industrial (1)



Concepto: Híbrido Industrial (2)



Acuerdo general con el tema del concepto



PLANIFICACIÓN CENTRADO EN EL TRANSPORTE

Concepto: Corredores de uso mixto

¿Estás de acuerdo con el concepto de corredores de uso mixto?



¿Qué opinas acerca de las edificaciones de uso mixto con viviendas para personas de diferentes niveles de ingreso y usos que brindan servicios a los vecindarios? ¿Sientes que tales construcciones encajan en tu vecindario?

Oportunidades y consideraciones

La relación entre viviendas asequibles y viviendas a precio de mercado debe responder a las necesidades y preferencias de la comunidad local.

Gran idea que promueve calles activas donde los residentes puedan acceder a las necesidades locales.

Los desarrollos deben proporcionar vivienda principalmente a residentes de bajos ingresos que enfrentan inseguridad habitacional.

Crítico para la equidad, apoya la densidad y la diversidad.

El 100% residencial no debe excluirse de estas áreas y se debe permitir una escala suficiente (5+ pisos, 3+ FAR, 180+ DU / acre).

Las viviendas para personas de ingresos mixtos deben ser asequibles y ayudar a los residentes de áreas de ingresos más bajos.

El concepto de uso mixto debe ir más allá de las parcelas adyacentes al corredor e incluir todas las parcelas en el radio de media milla de las estaciones. Más densidad alrededor del transporte y menos estacionamiento.

Tiene sentido y debería aplicarse de manera más amplia.

El desarrollo de uso mixto debe combinarse con la sensación de la comunidad y los edificios altos son inapropiados.

Sea cauteloso con su definición o con los usos que le dan al vecindario. Se preferiría una tienda local sin fines de lucro o de servicios, pero es posible que no sea viable o no pueda pagar el alquiler del espacio en un edificio nuevo sin subvenciones / incentivos.

Temas

Ya existen muchos espacios vacíos en el área y no se necesita espacio comercial adicional.

El modelo de uso mixto podría reducir la cantidad de viviendas que tanto se necesitan en la comunidad.

PLANIFICACIÓN CENTRADO EN EL TRANSPORTE

Concepto: Multifamilia de baja densidad

¿Estás de acuerdo con el concepto de viviendas multifamiliares de baja densidad?



¿Qué opinas sobre los tipos de viviendas "de mediana escala" que brindan más viviendas cerca del transporte? ¿Sientes que tales viviendas encajan en tu vecindario?

Oportunidades y consideraciones

Permiten densidades medias faltantes incluso más densas que las típicas inmediatamente alrededor de las estaciones de transporte multimodal, para igualar lo que el mercado y la inversión pública pueden soportar.

No hay suficiente densidad: no confíe únicamente en el potencial de las ADU y los multiplexes para resolver la crisis de la vivienda.

Cabrán en el vecindario ya que muchas de las viviendas en el corredor Slauson son similares.

La eliminación de los mínimos de estacionamiento será esencial para la construcción de proyectos fourplex "walk-up".

Debe responder a las necesidades de asequibilidad de la comunidad.

No es suficiente para satisfacer las necesidades actuales y futuras y el área debe dividirse en zonas para permitir una mayor densidad.

Demasiadas áreas a lo largo del corredor Slauson están divididas en zonas unifamiliares. La zonificación debe coordinarse con los fideicomisos de tierras de la comunidad local para asegurarse de que haya oportunidades de propiedad y para reducir la especulación.

Considere programas de apoyo para ayudar a los propietarios existentes a realizar mejoras en la vivienda.

Temas

Este enfoque no traerá densidad y resultará en proyectos poco atractivos.

Más densidad cerca del transporte, sin cambiar las viviendas unifamiliares existentes.

Las opciones de diseño son demasiado caras de construir.

Este tipo de oferta de viviendas satisfará las necesidades de las personas solteras más que de las familias.

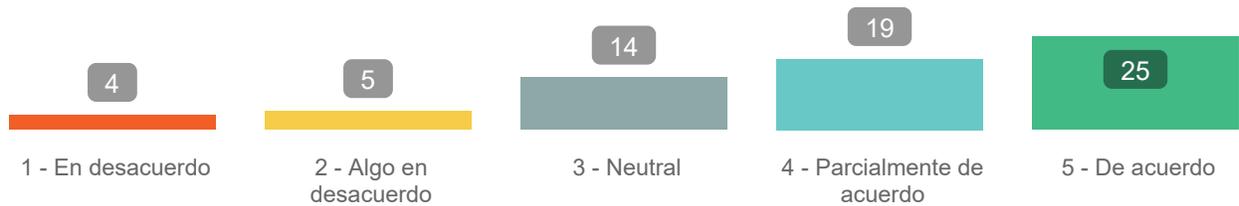
Esto podría causar gentrificación y desplazamiento.

El estacionamiento ya es un problema importante. Si se construyen más dúplex o triplex, será más difícil encontrar estacionamiento.

PLANIFICACIÓN CENTRADO EN EL TRANSPORTE

Concepto: Híbrido Industrial

¿Estás de acuerdo con el concepto industrial híbrido orientado al transporte?



¿Qué opinas sobre las edificaciones que brindan flexibilidad de diseño arquitectónico para el empleo y las viviendas alrededor del transporte? ¿Sientes que tales construcciones encajan en tu vecindario?

Oportunidades y consideraciones

Priorice la vivienda y las comodidades directamente en las estaciones sobre la industria. Se adapta al vecindario siempre que la vivienda sea asequible.

Esta es una buena manera de enfatizar el empleo de manera responsable y al mismo tiempo permitir flexibilidad para la vivienda.

También zona para edificios de oficinas que se pueden utilizar como centros / instalaciones comunitarios.

Debe beneficiar a los miembros de la comunidad a través de viviendas asequibles y oportunidades económicas.

Tener trabajos accesibles localmente podría minimizar el viaje de los miembros de la comunidad y disminuir su huella de carbono.

Temas

Las áreas industriales híbridas actuales no brindan suficientes incentivos para la vivienda o cualquier desarrollo real. Los usos residenciales multifamiliares deben priorizarse en estas áreas cercanas al transporte, pero la flexibilidad de uso es buena siempre que los incentivos de desarrollo sigan siendo lo suficientemente altos (por ejemplo, suficiente FAR).

Tiene sentido, pero se necesitan más salvaguardias comunitarias para evitar el desplazamiento.

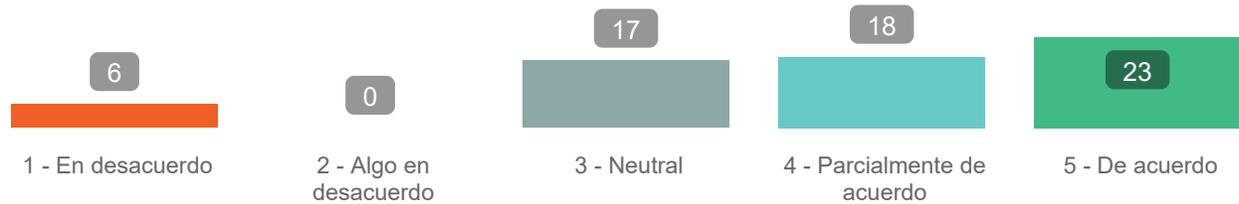
Las áreas de vida / trabajo no fomentan el desarrollo.

El estacionamiento es un problema. No estoy seguro de incluir la vivienda.

PLANIFICACIÓN CENTRADO EN EL TRANSPORTE

Concepto: “Corredor industrial de Hyde Park”

¿Estás de acuerdo con el concepto del corredor industrial de Hyde Park orientado al transporte?



¿Qué opinas acerca de la idea de que el Corredor Industrial de Hyde Park sea destinado para empleo en el sector de tecnología limpia y ecológica con oportunidades para espacios públicos al lado del transporte?

Oportunidades y consideraciones

El área también necesita más espacios verdes y oportunidades para la expresión cultural.

La flexibilidad es clave y también se debe permitir la vivienda.

Esta área está justo en el medio de usos residenciales y debe dividirse en zonas residenciales multifamiliares.

Genial si los mercados laborales se abren para capacitar a los miembros de la comunidad.

Debe haber flexibilidad en el uso: se necesitan trabajos y servicios comunitarios.

También zonifiquen para edificios de oficinas que se pueden utilizar como centros e instalaciones comunitarios.

Temas

Esta es ahora una zona residencial, por lo que los usos industriales ya no son apropiados.

La escala no es apropiada para la comunidad y la arquitectura debe ser receptiva.

Simplemente no me complace que esto sea solo industrial.

Otras áreas a lo largo del corredor con la infraestructura adecuada tienen más sentido.

Bien pero no suficiente vivienda.

COMENTARIOS ADICIONALES

Opportunities and Considerations

Los resultados de este proyecto podrían dar un precedente a un desarrollo equitativo y sostenible similar en todo Los Ángeles.

La eliminación de los requisitos mínimos de estacionamiento, especialmente en las áreas de densidad "media que faltan", será absolutamente esencial para que se produzca el efecto deseado (número de pasajeros en tránsito).

Incentivar el desarrollo que tiene un requisito de asequibilidad más alto que lo que se requiere actualmente.

Considere los incentivos fiscales para las empresas de tecnología verde que se ubiquen dentro del corredor y dé prioridad a los trabajos para los miembros de la comunidad.

Considere reducciones en el estacionamiento requerido.

El énfasis en las tecnologías limpias y los espacios abiertos es válido, pero no debería haber una zonificación donde la vivienda esté prohibida, dada la actual crisis de vivienda. La zonificación flexible/híbrida, combinada con el uso mixto y la vivienda media faltante, se sienten como una forma mesurada de abordar estas necesidades duales.

Continuar involucrando y educando al público y fortaleciendo el compromiso con la tecnología ecológica e innovadora.

Crear densidad de viviendas y caminos amigables para peatones y ciclistas. No más baja densidad y flexibilidad en la zonificación.

Este corredor ahora es solo una carretera, pero tiene un gran potencial para alinearse con los planes de vivienda del alcalde.

Asegúrese de que el nuevo desarrollo use materiales de calidad y sea congruente con el diseño del edificio existente.

Dar prioridad a los espacios abiertos, viviendas asequibles, árboles de sombra y centros e instalaciones comunitarios.

Temas

No se puede confiar en que los propietarios, negocios y propietarios implementen una visión comunitaria porque su motivación es maximizar los márgenes de ganancia.

Es preocupante que este plan pueda provocar el desplazamiento de personas que han vivido aquí durante generaciones.

El área está altamente contaminada y necesita protección ambiental y de aire limpio.

Tenga cuidado con las restricciones de zonificación o los requisitos que limitan el desarrollo del corredor según las demandas del mercado.

Comuníquese con el equipo del TNP del Corredor Slauson si envió comentarios, inquietudes o preguntas a través de la encuesta que no se abordaron en este resumen, o si desea compartir información adicional: Andrew Pasillas - andrew.pasillas@lacity.org | 213-978-1518