

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP)



Resumen del seminario web de conceptos
septiembre 2020

Tabla de contenido

Tabla de contenido	i
Introducción	1
Glosario	1
Participación en el seminario web sobre los conceptos	2
Q+a tabla resumen	4
Activar la ciclopista	4
Planificación del transporte	4
Planificando para el empleo	5
Uso general del suelo, zonificación, estándares de desarrollo	8
Participación comunitaria	8
Asequibilidad de la vivienda	9
Gentrificación y Desplazamiento	10
Implementación	11
Gestión de proyecto	13
Estacionamiento y tráfico	14
Seminario web	16
Comunidades climáticas transformadoras (TCC)	16
Pista de Riel al Río para Peatones y Ciclistas	16

Introducción

El equipo del Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP, por sus siglas en inglés) recibió casi 200 preguntas y comentarios durante la parte de preguntas y respuestas del seminario web sobre los Conceptos que se llevó a cabo el 20 de mayo de 2020. La información se revisó y se consolidó en 13 categorías que contienen un total de 26 preguntas resumidas. Las respuestas a estas 26 preguntas se presentan en este documento de resumen. Si envió una pregunta o comentario durante el seminario web de Conceptos y necesita más aclaraciones, comuníquese con el equipo del [TNP](#).

Glosario

Vivienda asequible / unidad asequible: con respecto a los programas de incentivos, la vivienda asequible que se analiza aquí se refiere a los costos de vivienda por debajo del mercado destinados a personas con bajos ingresos, personas con discapacidades y personas de la tercera edad, según lo definido por los niveles de ingresos establecidos por el estado de California. La mayoría de las viviendas asequibles con escrituras restringidas tienen requisitos de asequibilidad a largo plazo de 55 años. El Departamento de Vivienda + Inversión Comunitaria de Los Ángeles (HCIDLA, por sus siglas en inglés) mantiene los [programas de ingresos por alquiler de uso de suelo](#) que establecen rangos de asequibilidad de la vivienda por tipo de proyecto.

Plan Comunitario: La Ciudad tiene 35 Planes Comunitarios que conforman el Elemento de Uso de Suelo del Plan General. El Sur de Los Ángeles tiene tres planes comunitarios recientemente actualizados: [West Adams-Baldwin Hills-Leimert \(2016\)](#), [Sur de Los Ángeles \(2017\)](#), [Sureste de Los Ángeles \(2017\)](#).

Distritos de Zonificación Sobrepuestos para la Implementación del Plan Comunitario (CPIO): Un CPIO es un documento reglamentario que impone regulaciones adicionales de uso de suelo en nuevos desarrollos para implementar los objetivos y políticas de los Planes Comunitarios. Algunos ejemplos de regulaciones en el CPIO incluyen: altura máxima, densidad habitacional, incentivos de viviendas para gente de bajos recursos, restricciones de uso de suelo y otras normas de desarrollo. Los tres Planes Comunitarios del Sur de Los Ángeles tienen sus propios CPIO respectivos: [West Adams-Baldwin Hills-Leimert](#), [Sur de Los Ángeles](#), [Sureste de Los Ángeles](#)

Bono de Densidad: De conformidad con la Sección 65915 del Código de Gobierno de California, la ordenanza sobre bonos de densidad de la ciudad establece un programa de incentivos mediante el cual se permite un aumento de densidad sobre la densidad residencial máxima permitida a cambio de la reserva de viviendas asequibles convenidas. El [bono de densidad](#) se aplicará a los desarrollos habitacionales que constan de cinco o más unidades de vivienda.

re:code LA: [re:code LA](#) es la marca del [nuevo sistema de zonificación](#) de Departamento de Planeación.

Comunidades Orientadas al Transporte Público (TOC): El [programa de incentivos TOC](#) fomenta la construcción de viviendas asequibles cerca de las estaciones de autobús y tren. Las nuevas viviendas creadas por los incentivos de TOC brindan opciones convenientes para los residentes de bajos ingresos, se suman a la oferta de vivienda de la ciudad y promueven alternativas a los viajes en automóvil.

Participación en el seminario web sobre los conceptos

Asistencia e inscripción

Registrantes

395

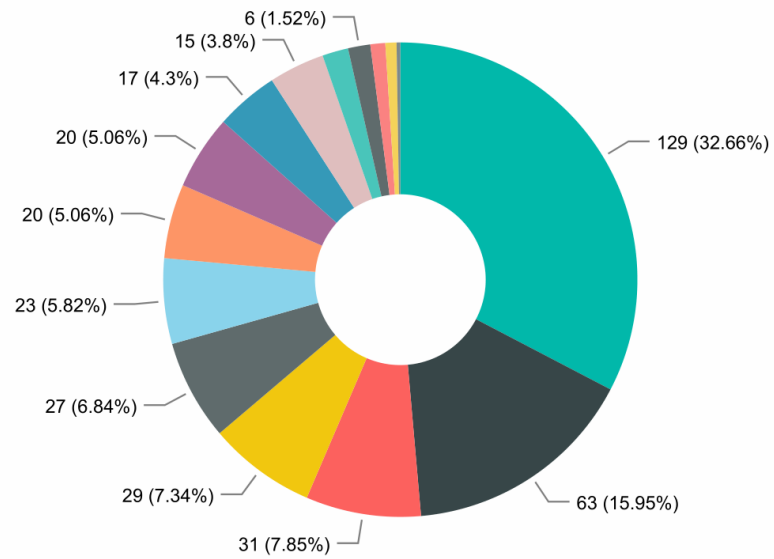
58.99% (233)

41.01% (162)

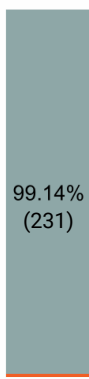
● Asistió a seminario web ● Inscrito pero no asistió

Afiliación

- Desconocido
- Sector público
- Desarrollo inmobiliario
- Desarrollo comunitario
- Arquitectura / Diseño Urbano
- Residente
- Consultora
- Organización comunitaria
- Institución educativa
- Consejo Vecinal
- Negocio familiar
- Construcción
- Salud pública
- Industria verde
- Medios de comunicación

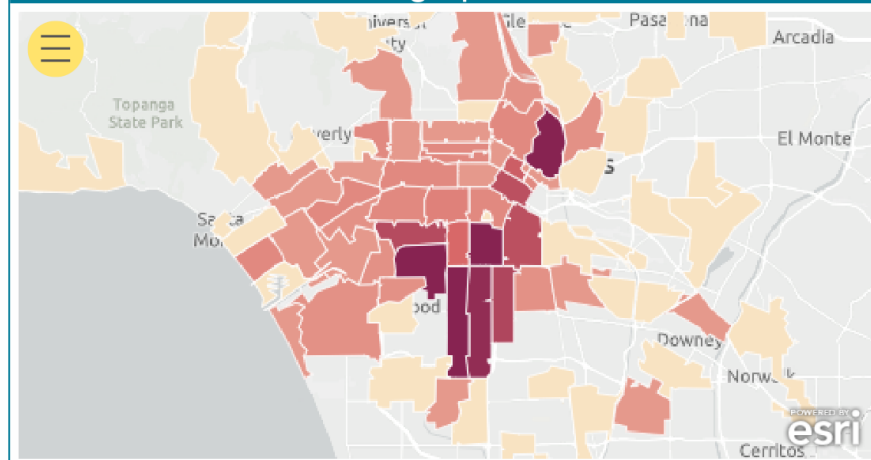


Idioma del seminario web



● Español ● Inglés

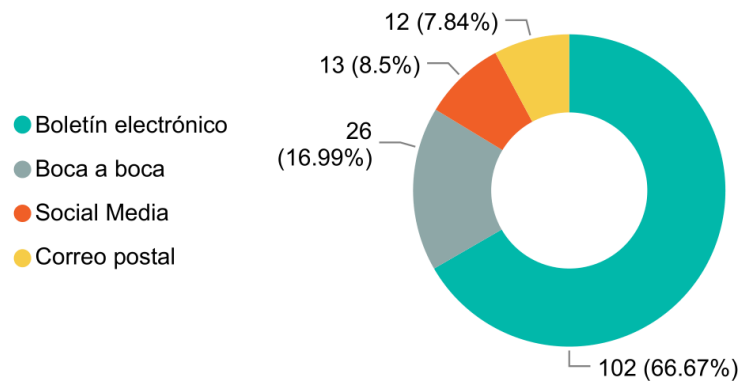
Código postal



Los cinco códigos postales principales: 90012 (26), 90037 (23), 90043 (19), 90047 (12), 90011 (9)
 Los siguientes códigos postales están excluidos para fines de visualización de mapas: 48103, 89134, 95050, 92123, 92101, 98144

Pregunta de encuesta 1

¿Cómo se enteró de este seminario web?



Pregunta de encuesta 2

¿Sabías que se estaba planificando una ciclopista a lo largo de Slauson?



Respuestas

300

[Haga clic aquí para acceder al panel interactivo resumen del seminario web de conceptos](#)

Q+a tabla resumen

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen			
categoría	pregunta	resumen	respuesta
Activar la ciclopista	1.	¿Cómo y dónde se implementará el propuesto incentivo de espacios abiertos, y qué tipos de usos se esperan a lo largo de estas áreas de la ciclopista?	La Ciclopista Integral tiene como objetivo incentivar la inclusión de espacios abiertos de acceso público en un nuevo desarrollo a lo largo del Hyde Park Industrial Corridor entre Hyde Park Blvd y Southwest Dr. Al mismo tiempo, la ciclopista integral tiene como objetivo brindar una conexión directa de la ciclopista Riel a Riel de Metro con la estación Fairview Heights de la línea Crenshaw / LAX. El desarrollo en esta área del corredor industrial de Hyde Park está previsto para apoyar los usos de tecnologías limpias con oportunidades de espacios abiertos. La inclusión de espacios abiertos en el nuevo desarrollo adyacente a la ciclopista en otras áreas del área de estudio de TNP también se podría explorar a través de los estándares de desarrollo del sistema de zonificación actualizado de la ciudad. Como parte del concepto sobre la activación de la ciclopista, la propiedad adyacente a la ciclopista a lo largo del área de estudio del TNP podría potencialmente abrirse directamente a la ciclopista en el futuro, pero no todas las propiedades tendrán que hacerlo (por ejemplo, proyectos residenciales).
		¿Cuándo estarán disponibles para revisión pública las recomendaciones de posibles cambios de zonificación descritas por el TNP? ¿Incorporará el TNP el sistema de zonificación llamado re: code LA?	En este punto de la trayectoria del proyecto del TNP, solo se proponen conceptos de planificación y no se describen recomendaciones específicas sobre la zonificación. Actualmente, se prevé que un borrador del plan para revisión pública esté disponible en 2021.
Planificación del transporte	2.		

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			Sí, el TNP incorporará el nuevo sistema de zonificación de la ciudad, más comúnmente conocido como re: code LA .
	3.	¿Cuál es la intención del concepto sobre la vivienda intermedia faltante?	La "vivienda intermedia faltante" se prioriza como parte del concepto de viviendas multifamiliares de baja densidad, que permitiría viviendas multifamiliares de baja densidad dentro de un radio de media milla del transporte público. "Vivienda Intermedia Faltante" se refiere a una variedad de tipologías de vivienda que contienen más viviendas que una casa unifamiliar (por ejemplo, vivienda accesoria, dúplex, triplex y cuadrúplex), pero no se elevan a la escala de un gran desarrollo de apartamentos. El concepto de viviendas multifamiliares de baja densidad tiene como objetivo llenar las brechas en la oferta de vivienda, al tiempo que fomenta desarrollo que respecta la escala de vecindario existente.
	4.	¿Cómo abordará el TNP las viviendas unifamiliares existentes y las zonas R1?	El TNP ha introducido el concepto de "vivienda intermedia faltante" para poder recopilar comentarios de la comunidad. El área de estudio del TNP cuenta con una pequeña cantidad de propiedades actualmente divididas en zonas R1 en el vecindario de Hyde Park que se encuentran a media milla de la futura estación Fairview Heights de la línea Crenshaw/LAX.
	5.	¿Cómo planificará el TNP las futuras oportunidades de empleo que prioricen la fuerza laboral local? ¿Cómo apoyará el TNP el desarrollo de futuros negocios locales?	Se necesitará un enfoque múltiple para garantizar que los nuevos trabajos sean accesibles para los miembros de la comunidad local, más allá de lo que pueda controlar el Departamento de Planeación. El TNP sentará las bases del uso de suelo para lo que se puede construir y los tipos de usos de suelo que pueden ocupar un edificio, mientras que los tres Planes Comunitarios relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 3-40] , Sur de Los Ángeles [p. 3-21; 3-36] , Sureste de Los Ángeles [p. 3-17])
Planificando para el empleo			

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			establecen la visión política de alto nivel para la promoción de empleos accesibles. Sin embargo, una vez que el TNP esté en su lugar, se necesitarán estrategias sólidas de desarrollo de la fuerza laboral de parte de otros departamentos de la ciudad, líderes políticos y grupos comunitarios que trabajen juntos para asegurarse que el crecimiento empresarial local pueda prosperar y los trabajos sean accesibles para la comunidad. Además, el equipo de TNP participa en un trabajo continuo con organizaciones comunitarias como parte de South LA Climate Commons. Este proyecto incluye un enfoque en la identificación de estrategias de desarrollo de la fuerza laboral, además de enfoques para abordar la evitación del desplazamiento y la resiliencia climática.
	6.	¿Permitirá el TNP el desarrollo residencial y minorista en Goodyear Tract y sus alrededores? ¿Cómo se asegurará el TNP que el desarrollo futuro en Goodyear Tract no esté encerrado y pueda estar conectado con los vecindarios circundantes?	Las designaciones actuales de uso de suelo y las Subáreas del CPIO a lo largo de Avalon Boulevard (en el límite occidental de Goodyear Tract) permiten el desarrollo residencial multifamiliar. Como parte del proceso de desarrollo del plan, el equipo del TNP podría considerar si los usos limitados de restaurantes dentro de Goodyear Tract podrían ser apropiados para satisfacer las necesidades futuras de la fuerza laboral. Hoy día, el TNP se alinea con la visión de política para conservar las designaciones industriales para usos industriales y oportunidades de trabajo de calidad en el Tracto Goodyear y proteger dichas áreas de la invasión de usos no industriales, como se describe en el Plan Comunitario Sureste de Los Ángeles (p. 3-30). Usos de suelo, como restaurantes independientes y desarrollos residenciales en Goodyear Tract, actualmente no se alinean con esta visión.

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			Los estándares de desarrollo en el Sureste de Los Ángeles CPIO (p. 75-77) , así como las pautas en las Pautas de diseño para toda la ciudad ayudarán a asegurar que el nuevo desarrollo en el Tracto Goodyear se conecte con la comunidad circundante. LADOT tiene proyectos de mejora de calles en curso en todo el sur de Los Ángeles, incluido el Proyecto de seguridad de Avalon Boulevard .
	7.	¿Qué tipos de industrias limpias y verdes intentará incentivar el TNP? ¿Requerirá el TNP que un nuevo desarrollo industrial siga a los estándares de mitigación de la contaminación?	El TNP tendrá como objetivo fomentar industrias y empleos verdes que produzcan bienes o servicios que beneficien al medio ambiente, como la energía renovable, el transporte limpio, el uso de agua y la reducción de agua. Estas industrias y trabajos también podrían incluir procesos dentro de otras industrias que utilizan procesos y prácticas amigables con el medio ambiente en su producción. El TNP se basará en los estándares de desarrollo existentes para garantizar que los usos potencialmente dañinos se examinen adecuadamente y se incluyan en los nuevos desarrollos, como se describe en los tres CPIO pertinentes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 89], Sur de Los Ángeles [p. 75-78], Sureste de Los Ángeles [p. 75-78]). Además, los CPIO tienen regulaciones de uso existentes en las Subáreas del CPIO para prevenir el desarrollo de usos tóxicos o para asegurar que dichos usos no estén demasiado concentrados. El equipo del TNP tomará en consideración las aportaciones de las partes interesadas y podría determinar las enmiendas apropiadas a los estándares del CPIO y las limitaciones de uso en una etapa posterior del cronograma del proyecto del TNP.

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
Uso general del suelo, zonificación, estándares de desarrollo	8.	¿Cuáles son los cambios anticipados en los estándares, como la densidad y la altura del edificio, que podrían resultar de los cambios de zona propuestos y las Enmiendas al Plan General?	En este punto del cronograma del proyecto TNP, solo se proponen conceptos de planificación y no se describen recomendaciones específicas de zonificación. Un borrador del plan para revisión pública podría estar disponible en 2021 como muy pronto.
	9.	¿Incorporará el TNP estándares de desarrollo para la sostenibilidad, específicamente sobre el paisajismo y diseño innovadora (por ejemplo, agricultura urbana, árboles, energía solar, estaciones de carga, infraestructura para ciclistas y peatones)?	El TNP apoyará los objetivos, las políticas y los programas de implementación existentes para fomentar el desarrollo sostenible y los enfoques de diseño innovadores, como se describe en los tres planes comunitarios relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 3-11 - 3-12; 3-27; 3-38; 3-42 - 3-43; 3-61; 3-72; 3-98], Sur de Los Ángeles [p. 3-27 - 3-28; 3-36; 3-38; 3-44; 4-8], Sureste de Los Ángeles [p. 3-17]) y los correspondientes CPIO (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 27-28; 88-89; 92], Sur de Los Ángeles [p. 34-37; 59-62; 77], Sureste de Los Ángeles [p. 34-35; 77]), Pautas de diseño para toda la ciudad, Plan para un Los Ángeles saludable y Green New Deal de Los Ángeles. Como parte del proceso de planificación del TNP, las posibles enmiendas a los CPIO y las estrategias que utilizan el sistema de zonificación actualizado de la Ciudad podrían incluir estándares de desarrollo para implementar estos objetivos del plan.
Participación comunitaria	10.	¿Cuántas actividades de divulgación pública se han llevado a cabo como parte del TNP del Corredor Slauson hasta ahora y quiénes son las partes interesadas que se han involucrado? ¿Cómo pueden las partes interesadas participar en el futuro?	El equipo del TNP ha organizado y asistido a múltiples actividades de participación pública, incluidas reuniones con organizaciones comunitarias y Consejos Vecinales, eventos comunitarios, reuniones comunitarias, talleres públicos y más. El equipo del TNP identifica con frecuencia nuevas partes interesadas con las que interactuar y se complace en organizar reuniones individuales para conversar

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			sobre las opiniones de las partes interesadas. Comuníquese con el equipo para hacer una sugerencia sobre las partes interesadas que deben participar o para programar una reunión. Visite el sitio web del proyecto en español o inglés para obtener más información sobre los eventos pasados, quiénes han participado y para inscribirse a la lista electrónica para recibir actualizaciones importantes.
	11.	¿Cómo pueden las partes interesadas dar comentarios sobre los conceptos propuestos?	Por favor comparta su opinión sobre los conceptos de planificación completando esta encuesta: español inglés.
Asequibilidad de la vivienda	12.	¿Cómo incentivará el TNP la vivienda asequible? ¿Qué niveles de asequibilidad de la vivienda tomaría en cuenta el TNP?	El TNP se basará en los programas de incentivos existentes para ayudar a producir nuevas viviendas asequibles, como se describe en los tres CPIO pertinentes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 93], Sur de Los Ángeles [p. 44 - 46; 50 - 51; 53; 56; 64 - 65; 73 - 74], Sureste de Los Ángeles [p. 31 - 32; 73 - 74]). Para ciertas áreas cercanas al transporte, los CPIO describen la cantidad de viviendas asequibles que se deben apartar en vez de describir otros programas de incentivos. Se pueden utilizar otros programas de incentivos de vivienda asequible en el área de estudio del TNP si la zonificación permite viviendas. Además, la tarifa de vinculación de viviendas asequibles es una herramienta que la ciudad también emplea para crear unidades asequibles. El TNP se basará en el existente Programa de Renta-Ingreso de Uso de Suelo de asequibilidad de vivienda establecido por el Departamento de Vivienda + Inversión Comunitaria de Los Ángeles (HCIDLA). Los horarios

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			varían según el tipo de proyecto y se actualizan anualmente.
	13.	¿Cómo funcionan las comunidades orientadas al transporte? ¿El Programa de Incentivos de Vivienda Asequible (TOC) y el TNP se cruzan? ¿Se esperan cambios en la elegibilidad del nivel TOC dentro del área de estudio de TNP?	Los programas TOC y bono de densidad seguirán existiendo como independientes programas de incentivos de vivienda asequible y no se modificarán como parte del TNP. Como parte del TNP, no habrá cambios directos en los niveles de TOC. Sin embargo, el equipo de Política de Vivienda del Departamento de Planeación evalúa continuamente los niveles de TOC a lo largo del tiempo y puede actualizar los niveles de TOC a medida que ocurren cambios en el sistema de transporte de Metro.
Gentrificación y Desplazamiento	14.	What strategies will the TNP utilize to address gentrification and displacement of community stakeholders?	El TNP se alinearán con la visión política de los tres planes comunitarios relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 3-25 - 3-26; 3-28; 5-25], Sur de Los Ángeles [p. 3-11; 3-18 - 3-19; 3-21; 3-26; 3-43; 5-15], Sureste de Los Ángeles [p. 3-11; 3-16; 3-34; 5-15]) que contienen políticas y programas de alto nivel y abordan estos gran temas. Con respecto a las regulaciones de zonificación actuales, el TNP dependerá de los programas de incentivos existentes que ayuden a producir nuevas viviendas asequibles. Esto incluye los tres CPIO relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 93], Sur de Los Ángeles [p. 44 - 46; 50 - 51; 53; 56; 64 - 65; 73 - 74], Sureste de Los Ángeles [p. 31 - 32; 73 - 74]), las cuales tienen disposiciones sobre viviendas asequibles más altas que otros programas de incentivos. Además, el equipo del TNP participa en un trabajo continuo con organizaciones comunitarias como parte

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			del South LA Climate Commons. Este proyecto incluye un enfoque en la identificación de estrategias para evitar el desplazamiento, además de enfoques para abordar el desarrollo de la fuerza laboral y la resiliencia climática. A nivel de toda la ciudad, una moción reciente presentada por el Distrito 10 del Concejo y adoptada por el Concejo Municipal ha instruido al Departamento de Vivienda + Inversión Comunitaria de Los Ángeles (HCIDLA) a preparar y presentar un borrador de ordenanza que aplica tanto a los inquilinos existentes como a los nuevos, establece zonas anti-desplazamiento alrededor de los desarrollos de viviendas de lujo o a precio de mercado que no contienen viviendas asequibles y limitan los aumentos de alquiler dentro de un radio de dos millas durante tres años. Además, el alcalde Garcetti nombró recientemente al primer Director de equidad de la ciudad que dirigirá el desarrollo de un plan de acción de equidad racial para revisar las funciones departamentales pertinentes e identificar los esfuerzos para promover la equidad racial en nuestro gobierno local. Como parte de esta iniciativa y en respuesta a la Orden Ejecutiva No. 27 del alcalde Eric Garcetti, el Departamento de Planeación también nombró a su propio Director de equidad para supervisar el desarrollo de un Plan de Acción de Equidad Racial para guiar el Departamento de Planeación, así como para servir en Grupo de Trabajo de Equidad Racial de la Ciudad de Los Ángeles.
Implementación	15.	¿Cómo se aplicarán los estándares de desarrollo propuestos en el TNP a la propiedad existente y al desarrollo futuro? ¿Cómo serán los estándares de	Cualquier nuevo estándar de desarrollo y pautas de diseño descritas en el TNP solo se aplicarán a los edificios nuevos. Los edificios y usos existentes pueden continuar existiendo y operando como lo hacen hoy,

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
		mejora del sitio y el proceso de autorización para el desarrollo futuro?	asumiendo que cumplen con el código de zonificación o tienen derechos legales no conformes. El TNP no será un Plan Específico y el nuevo desarrollo no estará sujeto a los mismos procedimientos de revisión que un proyecto de Plan Específico. El TNP se incorporará a los CPIO existentes. Suponiendo que no se requieran derechos de uso de suelo, el TNP se alineará con los procedimientos de revisión administrativa existentes para obtener la aprobación del CPIO como se describe en los tres CPIO relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 11-16], Sur de Los Ángeles [p. 15 - 21], Sureste de Los Ángeles [p. 15 - 21]).
	16.	¿Cómo se conservarán las características de la comunidad (por ejemplo los murales y las características patrimoniales) a través del TNP en el desarrollo actual y futuro?	El TNP apoyará los objetivos, políticas y pautas de diseño existentes para preservar y fomentar la instalación de murales de arte originales, como se describe en los tres planes comunitarios relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 3-38], Sur de Los Ángeles [p. 3-26; Appendix B - 9, 25-26], Sureste de Los Ángeles [p. 3-22; Appendix B - 4, 20-21]). En general, el Departamento de Asuntos Culturales (DCA) es la autoridad a cargo de supervisar los murales. Además, el TNP apoyará los estándares existentes para proteger los recursos elegibles y patrimoniales, como se describe en los tres CPIO relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 12 - 14], Sur de Los Ángeles [p. 17 - 18], Sureste de Los Ángeles [p. 17 - 18]).
	17.	¿Obtendrá la ciudad de Los Ángeles propiedad privada como parte del TNP?	No, la Ciudad de Los Ángeles no comprará, tomará, demolerá ni construirá ninguna propiedad privada como parte del TNP.

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
Gestión de proyecto	18.	¿Cuál es el cronograma general del proyecto del TNP y se ha visto afectado por la pandemia de COVID-19?	El TNP se lanzó en septiembre de 2018 y, a partir del verano de 2020, actualmente apunta a 2021 para una audiencia pública, con un proceso de adopción formal (Comisión de Planeación, Comité de Planeación y Gestión de Uso de Suelo, Consejo de la Ciudad) en 2021/2022. La pandemia de COVID-19 ha detenido cualquier posible actividad de alcance comunitario en persona para el futuro previsible, lo que llevó a centrarse en formas de recopilar comentarios a través de otros formatos, incluidas reuniones virtuales u otras plataformas digitales. El equipo de TNP continuará involucrando a las partes interesadas a través de estos métodos y podría reanudar las actividades de participación en persona siempre que sea seguro hacerlo.
	19.	¿Cómo incorporará el TNP los resultados del estudio de mercado?	El TNP utilizará los hallazgos del estudio de mercado para informar los posibles cambios en los estándares de desarrollo y las regulaciones de uso de suelo, que pueden incluir aspectos como la altura, la proporción de área de piso y los beneficios públicos, entre otros. Los resultados del estudio de mercado no representan una dirección definitiva para el TNP y se crean con fines de evaluación.
	20.	¿Se considerará el límite del TNP para su expansión en el futuro? ¿El TNP es parte de la Zona de Empoderamiento de Tránsito Sur de Los Ángeles (SLATE-Z)?	El límite del TNP no se ampliará. El límite representa un área de estudio específica donde pueden ocurrir posibles cambios de uso de suelo o de zonificación. Sin embargo, el uso de suelo y la zonificación del Sur de Los Ángeles (incluidos otros vecindarios alrededor del transporte público) se actualizaron a través de los Planes Comunitarios para West Adams-Baldwin Hills-

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			Leimert (2016), Sur de Los Ángeles (2017), and Sureste de Los Ángeles (2017). El TNP del Corredor Slauson no es un proyecto bajo la Zona de Empoderamiento de Tránsito Sur de Los Ángeles (SLATE-Z). Sin embargo, la parte este del área de estudio TNP del corredor Slauson se cruza con el límite SLATE-Z.
Estacionamiento y tráfico	21.	¿Cómo abordará el TNP las necesidades de estacionamiento para las partes interesadas de la comunidad existentes y futuras (por ejemplo, empresas que enfrentan la ciclopista) y será sensible a los vecindarios circundantes y los usuarios de los carriles para bicicletas?	El TNP seguirá los estándares de Diseño de Estacionamientos existentes, como se describe en los tres CPIO relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 28 - 29; 64 - 65], Sur de Los Ángeles [p. 36 - 37; 61 - 62; 76], Sureste de Los Ángeles [p.36 - 37; 76; 83 - 85]). También se alentará a los nuevos desarrollos futuros a seguir los estándares descritos en las Pautas de diseño para toda la ciudad. El personal de planificación de la ciudad puede determinar enmiendas apropiadas a los estándares de desarrollo CPIO para estacionamiento en una etapa posterior del TNP. Las partes interesadas de la comunidad que potencialmente experimenten desafíos de estacionamiento en los vecindarios alrededor de la futura ciclopista podrían consultar con la oficina del distrito del consejo para explorar si los distritos de estacionamiento preferencial (PPD) o los distritos de estacionamiento nocturno (OPD) podrían ser soluciones viables.
	22.	¿Incluirá el TNP reducciones en la cantidad mínima de estacionamiento o la eliminación de los requisitos de estacionamiento? ¿El TNP fomentará el estacionamiento subterráneo o las estructuras de estacionamiento en lugar del estacionamiento requerido en el sitio?	Se ofrecen incentivos de estacionamiento para reducir el estacionamiento requerido para usos comerciales específicos (por ejemplo, supermercados, restaurantes para sentarse, instalaciones comunitarias) en subáreas específicas de CPIO en los tres CPIO relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 28; 90 - 92], Sur de Los

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			Ángeles [p. 39; 63 - 65], Sureste de Los Ángeles [p. 39]). La restauración o rehabilitación de un recurso patrimonial designado o un recurso patrimonial elegible también puede ser elegible para exenciones de requisitos de estacionamiento en subáreas específicas del CPIO, según los pies cuadrados agregados o demolidos. Parte del proceso de desarrollo del TNP incluirá el examen de estos incentivos de estacionamiento existentes para identificar posibles áreas de mejoras. Además, el área de estudio del TNP se encuentra dentro de la Zona empresarial estatal en Los Ángeles, en la que las oficinas comerciales, los negocios, las tiendas minoristas, los restaurantes, los bares y usos relacionados, las escuelas de oficios o los proyectos de investigación y desarrollo pueden utilizar una proporción de estacionamiento más baja (2 espacios de estacionamiento por cada 1000 pies cuadrados de área de piso). Los tres CPIO relevantes (West Adams-Baldwin Hills-Leimert [p. 28 - 29; 92 - 93], Sur de Los Ángeles [p. 36 - 37; 61 - 62; 76], Sureste de Los Ángeles [p. 36 - 37; 76; 83 - 85]) tienen estándares de desarrollo existentes solo para garantizar que las estructuras de estacionamiento y el estacionamiento subterráneo en el nuevo desarrollo estén bien diseñados y orientados a la comunidad.
	23.	¿Cómo abordará el TNP los impactos del tráfico derivados del desarrollo futuro? ¿Hay planes para mejorar la frecuencia de transporte en toda el área de estudio de TNP?	Un enfoque principal del TNP es la planificación de trabajos y viviendas alrededor del transporte en un esfuerzo por aprovechar la red de transporte existente y futura y reducir la necesidad de conducir. El transporte público puede no ser la rutina de transporte ideal para todos, pero para aquellos que dependen del transporte público para llegar al trabajo y trabajar, significará

Plan Vecinal Orientado al Transporte del Corredor Slauson (TNP) | Seminario web sobre los conceptos - q+a resumen

categoría	pregunta	resumen	respuesta
			menos automóviles en la carretera para todos los demás y menos emisiones de gases de efecto invernadero. El Departamento de Planeación y el TNP no tienen la autoridad para abordar la frecuencia del transporte público u otras mejoras. Consulte el plan de autobuses NextGen de Metro para obtener más información sobre las actualizaciones integrales de la cobertura y frecuencia del sistema.
Seminario web	24.	¿Está disponible la grabación del seminario web de conceptos de planeación para ver de nuevo y cómo pueden las partes interesadas aportar información?	Se puede encontrar una grabación completa del Webinar de Conceptos de planeación , además de las diapositivas de presentación , StoryMap , información de contacto y la encuesta sobre los conceptos de planeación en el sitio web de Slauson Corridor TNP en español y inglés .
Comunidades climáticas transformadoras (TCC)	25.	¿Quiénes son los grupos miembros de la coalición South LA Climate Commons? ¿Cómo pueden las partes interesadas aprender más e involucrarse?	Los miembros de la coalición South LA Climate Commons incluyen: Brotherhood Crusade, LA Neighborhood Land Trust (LANLT), Strategic Actions for a Just Economy (SAJE), Strategic Concepts in Organizing & Policy Education (SCOPE), Sur de Los Ángeles Transit Empowerment Zone (SLATE- Z) y TRUST South LA. Complete el formulario de interés de South LA Climate Commons para obtener más información.
Pista de Riel al Río para Peatones y Ciclistas	26.	¿Dónde pueden los interesados de la comunidad aprender más sobre la ciclopista Riel a Riel de Metro?	Metro lidera el diseño y la construcción la ciclopista Riel a Riel. El Departamento de Planeación de la Ciudad de Los Ángeles no está involucrada en esta parte. Para obtener más información sobre el proyecto de Metro, incluida una descripción general del área del proyecto, los antecedentes, los procesos y las reuniones de alcance comunitario, visite el sitio web del proyecto de Metro.

Nota: La tabla anterior resume las preguntas y comentarios enviados durante el seminario web sobre conceptos de planificación en vivo el 20 de mayo de 2020. Si envió una pregunta o comentario y necesita más aclaraciones, comuníquese con [equipo de Slauson Corridor TNP](#): Andrew Pasillas - andrew.pasillas@lacity.org | Steven Katigbak: steven.katigbak@lacity.org.