

WEST SANTA ANA BRANCH

Plan de Implementación Estratégico de Desarrollo al Transporte Público

Mayo de 2019



“El Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (WSAB) conecta distintas comunidades que comparten un deseo común de proporcionar vecindarios seguros, transitables y compactos alrededor de sus estaciones, cada uno con una combinación de usos que refleja y mejora el área única de la estación, y da lugar a una vitalidad económica sostenible, equitativa e interdependiente”.

RESUMEN EJECUTIVO

DESTINOS DE ENLACE: EL CORREDOR DEL WSAB

Ante las jurisdicciones locales, las partes interesadas de la comunidad y los posibles inversionistas y desarrolladores en el Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch se presenta una oportunidad sin precedentes para colaborar y garantizar que el Corredor tenga éxito como todo integrado —**un corredor**—, y asegurarse de que todo sume a **distintas comunidades y destinos** que son más que la suma de sus partes. El proyecto de transporte ferroviario del Corredor está actualmente en proceso de limpieza ambiental. Ya se estableció la línea y se han identificado las posibles ubicaciones de las estaciones. Pero el sistema aún no está construido, por lo que todavía hay tiempo para planificar y prepararse para la evolución que inevitablemente se

producirá en las ciudades y terrenos del condado a lo largo del corredor, y dentro de las áreas de estación. Existe una oportunidad para que las comunidades a lo largo del corredor obtengan las mayores recompensas si las jurisdicciones colaboran en la política, la planificación y la implementación en las áreas de estación, de maneras en que las ciudades y condados de California normalmente no lo han hecho, para que cuestiones importantes, como el crecimiento sostenible y equitativo y el desarrollo económico, se aborden de manera coherente y efectiva.

Las características definitorias del corredor (descritas con más detalle en el Capítulo 2) incluyen sus 19 millas de longitud y 12 estaciones propuestas, así como las 13

ciudades y un condado que tienen jurisdicción local, con algunas áreas de estación divididas entre dos, tres o incluso cuatro jurisdicciones locales. El uso de la tierra, la base de empleos, el carácter físico, los datos demográficos de la población y la salud económica del Corredor varían considerablemente a lo largo de su extensión. Muchas de las comunidades del WSAB se identifican como comunidades desfavorecidas (o comunidades que más necesitan inversión económica, buenos empleos y aire limpio) según la Ley 535 del Senado de California. Estas comunidades desfavorecidas se caracterizan actualmente por la falta de oportunidades de empleo, bajas tasas de propiedad de viviendas y hogares de bajos ingresos.

Sin embargo, abundan las posibilidades de un mayor acceso a oportunidades (movilidad física y económica) para todos en el Corredor. Las 12 áreas de estación descritas en este Plan de Implementación Estratégico de Desarrollo al Transporte Público se encuadran en cinco tipologías de desarrollo diferentes (descritas más adelante en el Capítulo 4), basadas en la visión de las jurisdicciones locales para el futuro en esas áreas. En algunas estaciones, la oportunidad es construir a partir de una **calle principal**, un centro cultural o comercial local. En otros, existe un potencial de repoblación para satisfacer mejor las necesidades de las poblaciones en las **áreas residenciales** o en las **áreas industriales híbridas**. En algunas estaciones hay sitios de oportunidades estratégicas para el redesarrollo a **gran escala** y, en otras, seguirán emergiendo desarrollos peatonales de uso **mixto de alta densidad**.

- En definitiva, en las áreas de las estaciones, la inversión en tránsito se maximiza cuando:
- la gente conduce menos y utiliza más el transporte público;
- una combinación de usos en las áreas de estación brinda asistencia a usuarios de todos los niveles de ingresos con vivienda, empleo, comercio minorista, servicios y recreación;

- la densidad de usuarios del transporte público, las políticas de estacionamiento y el diseño urbano sustentan vecindarios compactos y accesibles conectados por sistemas de movilidad multimodales; y
- los beneficios equitativos favorecen a las comunidades existentes, que pueden ser comunidades desfavorecidas y subrepresentadas, y no solo a los nuevos inversionistas de las áreas de las estaciones.

¿QUIÉNES SE BENEFICIAN CON ESTE PLAN?

Pasando a la implementación, las jurisdicciones locales pueden utilizar este plan y sus apéndices como recurso para desarrollar nuevas estrategias de administración del corredor, y estrategias y acciones para adoptar en los planes y programas locales. El TOD SIP también describe las mejores prácticas para involucrar de manera significativa a las partes interesadas de la comunidad a medida que avanza la planificación. Además, se incluye como apéndice el texto que puede utilizarse para redactar las resoluciones de las jurisdicciones locales como respaldo para los conceptos del Plan.

Los responsables de la toma de decisiones y las partes interesadas de la comunidad pueden utilizar el TOD SIP para comprender las visiones de las ciudades y el condado

respecto a los cambios que se producirán en las áreas de las estaciones, y los tipos de funciones de desarrollo que desempeñará cada estación en el corredor en su conjunto. Las partes interesadas pueden seguir defendiendo su papel en el proceso de planificación que se avecina, y en la adopción de las estrategias y acciones aquí esbozadas que son una prioridad para ellas. Además, se incluye la lista de los planos existentes de la ciudad y el condado que se consultaron en la elaboración de este plan y puede ser una buena referencia para que los miembros de la comunidad la usen para conocer más sobre la planificación implementada en sus comunidades.

Los inversores y desarrolladores potenciales del Corredor pueden utilizar el TOD SIP y sus anexos para comprender la visión y las características del corredor, como así también las visiones y los detalles de las áreas de las estaciones, sus condiciones actuales, las condiciones económicas y de mercado, y las prioridades para el acceso multimodal y la movilidad.



VISIÓN, ESTRATEGIAS Y ACCIONES

El TOD SIP ofrece una visión global y una orientación estratégica para que las jurisdicciones locales la utilicen como referencia a medida que desarrollan e implementan planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en sus áreas de estación, con el fin de garantizar que las áreas de estación se transformen de manera equitativa y sostenible y sean seguras y accesibles a través de múltiples modos de movilidad.

En el Capítulo 3 se describen seis estrategias y una serie de acciones relacionadas que las jurisdicciones pueden adoptar:

- establecer enfoques de **gobierno** compartidos dentro del corredor;
- garantizar que el **Desarrollo Equitativo y la Preservación de la Comunidad** vayan de la mano en las áreas de estación y las poblaciones actuales del corredor puedan permanecer en el corredor en el futuro;
- elaborar una Planificación de Apoyo del Transporte para permitir una densidad de usuarios adecuada e implementar estándares de desarrollo consistentes;
- **crear espacios** que garanticen que el ámbito público sea activo y atractivo en todo el corredor;

- movilidad, acceso y conectividad para los usuarios de todos los medios de transporte; y
- sostenibilidad y resiliencia para garantizar que se aborden los problemas actuales de justicia ambiental en el corredor y que se implementen infraestructuras del siglo XXI para atender las necesidades futuras al tiempo que se minimiza el uso de recursos.

Estas estrategias y acciones se describen en detalle en el conjunto de herramientas incluido en el Capítulo 5.

Con las bases comunes establecidas en el TOD SIP, cada comunidad puede dirigir de manera más eficaz los recursos públicos hacia la atracción de los tipos de desarrollo y empresas que se ajustan a sus necesidades particulares y a sus ventajas competitivas individuales. La adopción de estrategias y políticas de administración coordinadas, la orientación para el desarrollo y las estrategias de acceso generarán beneficios más equitativos, sostenibles y de mayor impacto para las comunidades del corredor. Además, la cantidad total de usuarios del transporte público será mayor que la que resultaría si las jurisdicciones locales actuaran de manera individual. Por otro lado, tomar una posición unificada para guiar e influenciar las políticas

regionales, estatales y federales, y abogar por una parte del capital regional generará más recursos para todos.

ÁREAS DE ESTACIÓN

En el Capítulo 4, se presentan las características de las 12 áreas de estación a lo largo del corredor WSAB por tipo o tipología. Se proporcionan los rasgos clave y las visualizaciones de las cinco tipologías de desarrollo en las que se clasifican las estaciones. Se ha articulado una visión para cada estación, así como un plan conceptual que representa el desarrollo que podría producirse en las áreas de estación, asumiendo que se toman las acciones prioritarias identificadas. Las estrategias y acciones prioritarias del Capítulo 3 también se identifican para cada tipología, con el fin de guiar la acción y ayudar a las jurisdicciones locales a concentrarse en los pasos siguientes más importantes. Se desarrollaron visiones y conceptos de las áreas de estación, basados en las aportaciones, la información y la revisión del personal de la ciudad y el condado, recabados a lo largo del proceso del proyecto TOD SIP descrito en el Capítulo 1.

