



CONSTRUYENDO COMUNIDADES QUE APOYEN EL TRÁNSITO

PLAN

GOLD COAST TRANSIT DISTRICT

ASOCIACIÓN DE GOBIERNOS DEL SUR DE CALIFORNIA

2019-2020



ACERCA DE GOLD COAST TRANSIT DISTRICT



GCTD es un distrito de tránsito con un propósito especial compuesto por cinco jurisdicciones miembro:

- Ojai
- Oxnard
- Port Hueneme
- Ventura
- County of Ventura

ACERCA DE GOLD COAST TRANSIT DISTRICT



Ruta Fija

61 autobuses

20 Rutas

4 am-10 pm (7-Días)

\$1.50 Full / \$0.75 Reducida

3.5 millones de pasajeros al año



Respuesta a la Demanda

Adultos Mayores 65+ & Discapacitados

24 camionetas de paratransito

\$3.00 tarifa viaje de ida

102 mil viajes al año

CONTENIDO DEL PLAN



1

Acerca de Este
Proyecto

p. 5



2

Condiciones Actuales:
Paradas & Áreas

p. 16 & 36



3

Estrategias

p. 60



4

Siguientes Pasos

p. 89

PARTE 1: ACERCA DE ESTE PROYECTO

OBJETIVOS Y PROPÓSITO DEL PROYECTO

- Compartir la misión y los servicios de GCTD con organizaciones asociadas
- Relacionarse con jurisdicciones, otros interesados y desarrolladores cercanos a las decisiones de uso de suelo
- Desarrollar herramientas de planeación para fortalecer el diseño y uso de suelo que apoyen el transporte público
- Mostrar las posibilidades para reducir VMR/GEI con medidas de uso de suelo/desarrollo que apoyen el transporte público



PROCESO DEL PROYECTO

- GCTD invitó a planificadores local, personal municipal, arquitectos, desarrolladores, líderes de organizaciones sin fines de lucro, y activistas comunitarios a dos Talleres Comunitarios para identificar áreas clave y priorizar estrategias.
- GCTD usará los materiales del taller para informar a otras comunidades dentro del distrito de transporte sobre los componentes clave y el apoyo al tránsito en las comunidades.



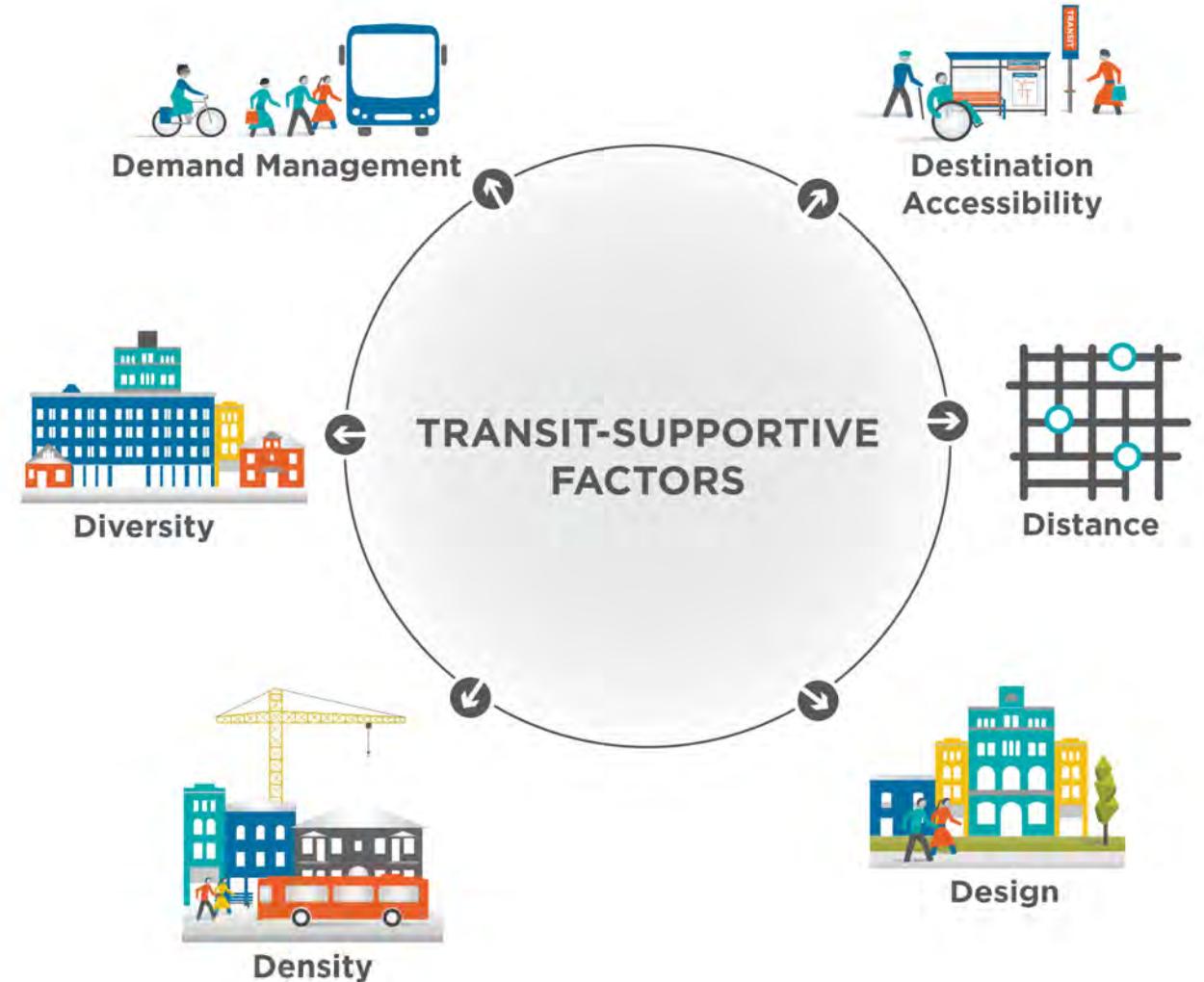
RETOS DE GCTD'S PARA CONSTRUIR COMUNIDADES QUE APOYEN EL TRÁNSITO

- Si bien las agencias de transporte público proveen servicios para la mayor parte del viaje de una persona, ésta debe completar la primera y última parte de su viaje hacia y desde una estación de transporte por su cuenta.
- Incluso cuando la distancia de viaje es corta, aspectos como la **comodidad y seguridad** pueden hacer la diferencia.
- Las agencias de transporte público (usualmente) no tienen el control del **derecho de preferencia de vía o uso de suelo.**



LA CONEXIÓN TRÁNSITO-USO DE SUELO

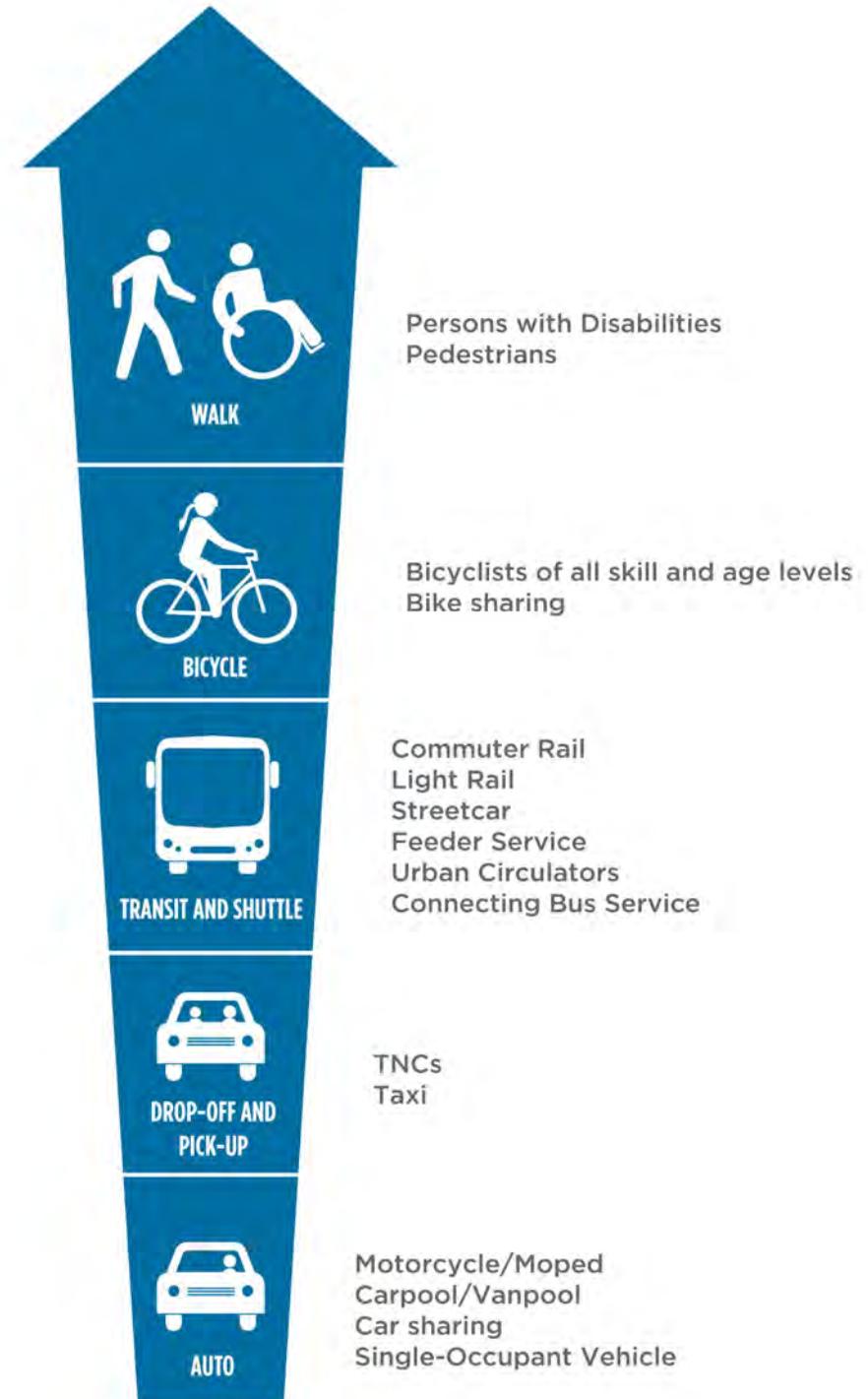
- Al menos seis importantes “factores de apoyo al tránsito” del entorno urbano, influirán en la decisión de una persona para usar transporte público.
- Estos factores se deben tomar en cuenta al momento de hacer cambios en el entorno urbano:
 1. **Diversidad** en el uso de suelo y edificaciones
 2. **Densidad** de la población
 3. **Diseño** de parques, calles y edificaciones
 4. **Distancia** para caminar o andar en bicicleta
 5. **Accesibilidad al Destino** en transporte público
 6. **Administración de la Demanda** que promueva caminar, la bicicleta y el transporte público



LA CONEXIÓN TRÁNSITO-USO DE SUELO

Por qué es importante crear políticas en este asunto:

- Establecen la prioridad de usuarios y modo de transporte para que GCTD apoye
- Recuerdan a los equipos de desarrollo incluir la seguridad y el acceso de todos los modos de transporte en sus diseños
- Fomentan una visión de vecindarios conectados a la red regional de tránsito, dónde todas las necesidades esenciales están dentro de una caminata de 15 a 20 minutos.



LA CONEXIÓN TRÁNSITO-USO DE SUELO

Por qué es importante la coordinación con varias agencias en este asunto:

- Uso eficiente del suelo y recursos naturales
- Incremento de los usuarios de tránsito
- Mejora en la calidad de aire y reducción en GEI
- Desarrollo económico positivo
- Atracción de la inversión privada
- Calles más seguras para todos los usuarios
- Mejora en la salud pública
- Fortalecimiento del sentimiento de comunidad



¿CÓMO CONTRIBUYE ESTE PLAN A LA PRÁCTICA?

Existen dos beneficios principales de un plan de instrumentos de apoyo al tránsito:

1. Apoyar a las agencias de tránsito para promover mejores decisiones que no siempre están en su control directo
2. Sensibilizar al público y organizaciones de la comunidad sobre cómo los factores de apoyo al tránsito pueden favorecer sus objetivos



¿CÓMO ES ESTE PLAN ESPECÍFICO A GCTD?

EL enfoque de Gold Coast Transit District en este plan incluye los siguientes atributos especiales:

- Análisis específico al área de servicio de GCTD, mismo que se traduce directamente en herramientas específicas al contexto y estrategias cuando se ponen en práctica
- La orientación de la comunidad fue tomada para ayudar a:
 - determinar las áreas prioritarias para desarrollo futuro
 - Asegurar que las estrategias cumplan con las necesidades locales al mismo tiempo que alcanzan las metas de reducción de VMR



“La responsabilidad de desarrollar comunidades que apoyen el tránsito recae en todas las partes involucradas: gobiernos locales, desarrolladores, y agencias de tránsito.”

Linking Transit Agencies and Land Use Decision Making Guidebook (Transportation Research Board, 2016)

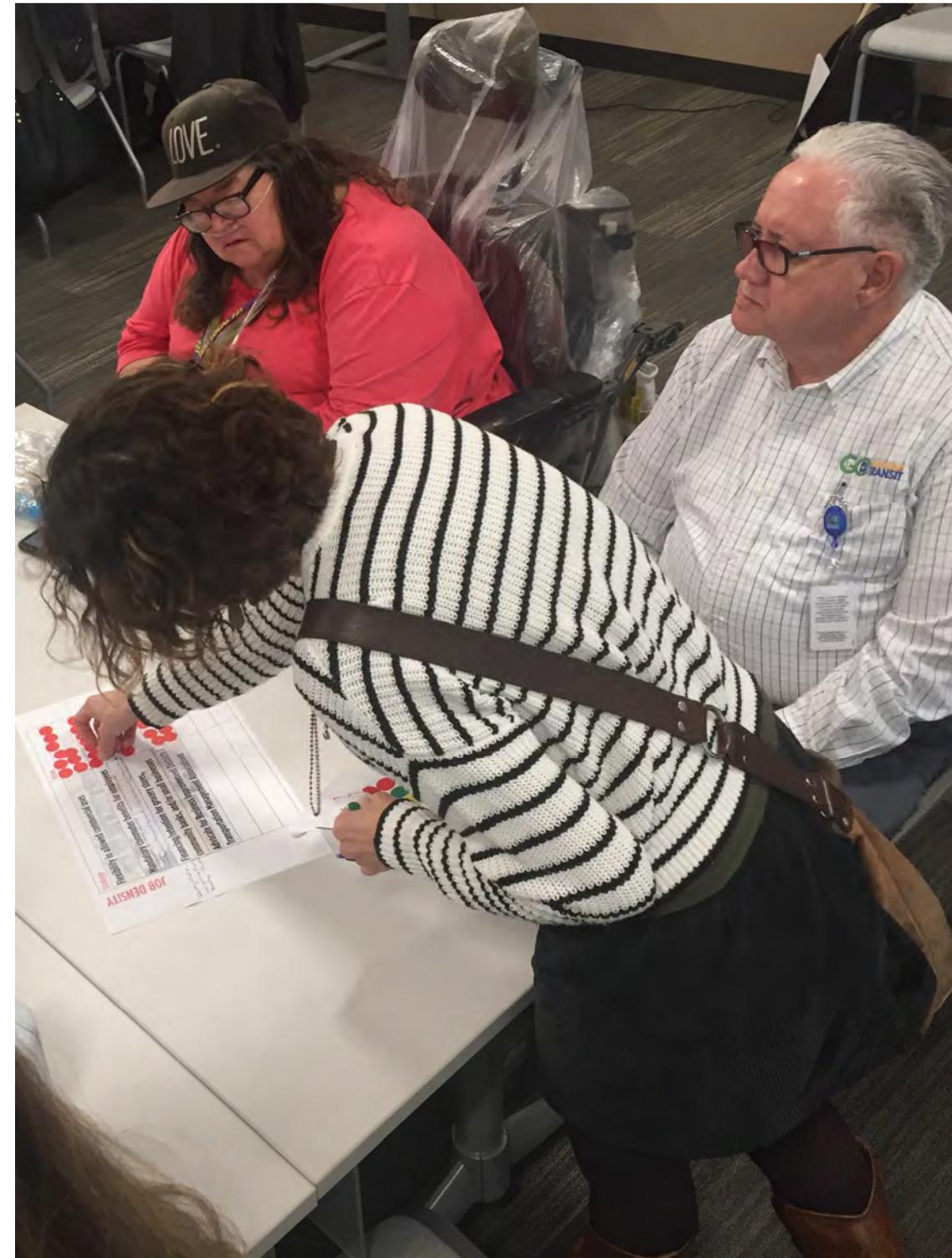


¿CÓMO SE PONE EN MARCHA ESTE PLAN?

“Los atributos clave de las comunidades que apoyan el tránsito son:

- Las agencias de tránsito proveen servicio de transporte de calidad, y los gobiernos locales son un socio activo y promueven el transporte público;
- Los gobiernos locales están convencidos de los beneficios del transporte público;
- La experiencia, beneficios derivados, y percepciones de la comunidad han creado un entorno donde los gobiernos locales, desarrolladores, y líderes sociales perciben y se guían por un valor colectivo al conectar tránsito y uso de suelo; y
- Los gobiernos locales trabajarán con el sector privado para superar problemas relacionados con el tiempo y costo”

*Linking Transit Agencies and Land Use Decision Making Guidebook
(Transportation Research Board, 2016)*



PARTE 2A: CONDICIONES ACTUALES (PARADAS)

ÁREAS DE ALTA CALIDAD DE TRÁNSITO (HQTA)

- Definidas en SCAG 2016 RTP como lugares dentro de ½ milla de servicio de tránsito de 15 minutos (o mejor) o una estación de tránsito de alta capacidad
- Se espera que reciban la mayoría del crecimiento futuro de los hogares
- **HQTAs en 2016 RTP:** Estaciones Metrolink y Amtrak
- **HQTAs en 2045 RTP:** Corredor de Ventura Avenue a Port Hueneme



CONDICIONES ACTUALES EN PARADAS CON MÁS PASAJEROS

- El equipo identificó todas las paradas de GCTD con ascensos y descensos combinados por arriba del percentil 90.
- Se analizó características relacionadas con las instalaciones de transporte, demografía y uso de suelo
- Cuando revise estas condiciones, considere:
 - ¿Cómo cambian las características en cada parada?
 - ¿Qué factores potencialmente contribuyen al mayor número de pasajeros?
 - ¿Qué áreas en su comunidad tienen características y oportunidades similares?



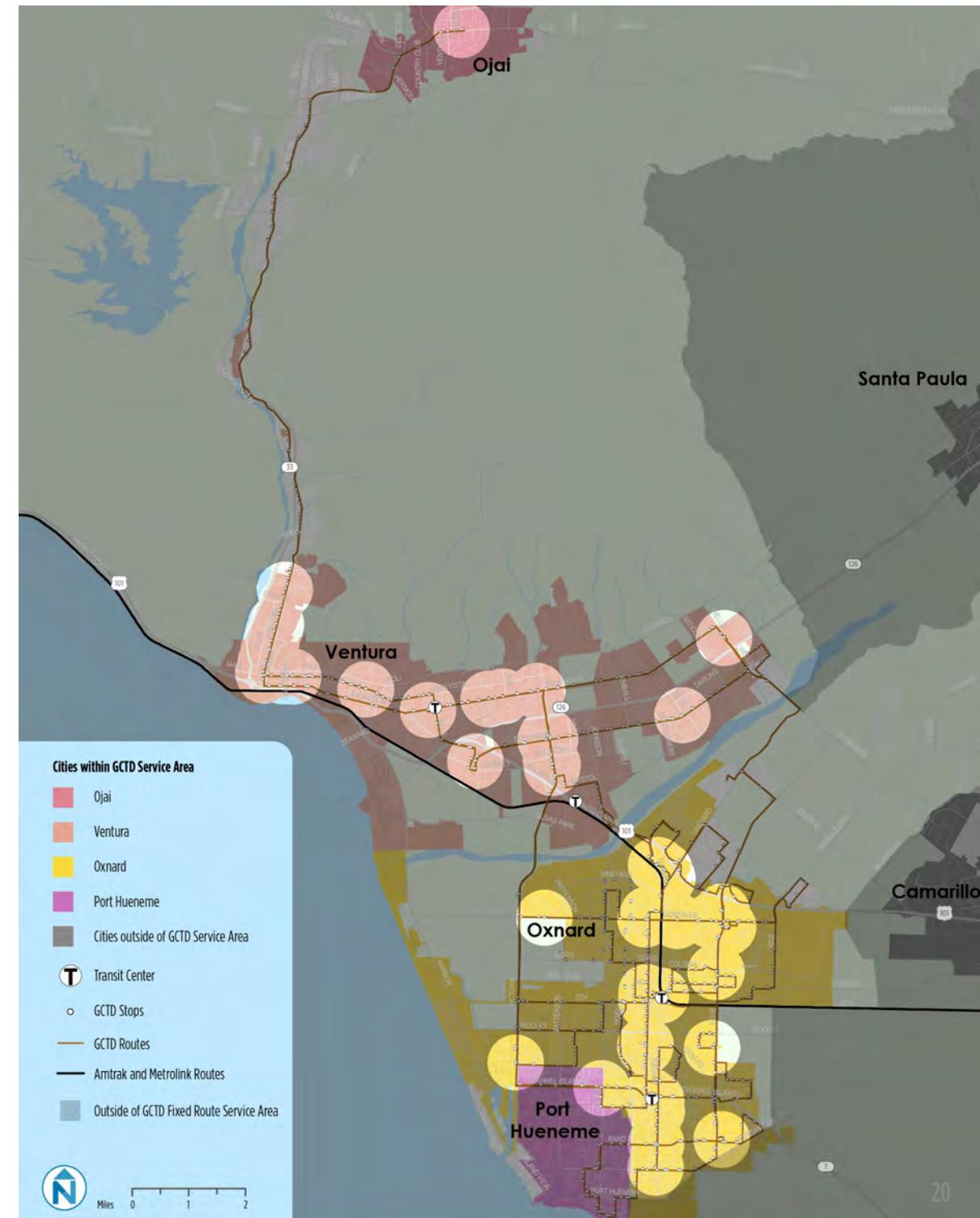
PARADAS CON MÁS PASAJEROS

- Todas las paradas con más pasajeros:
 - promediaron al menos 64 ascensos y descensos combinados en los años fiscales 2018-2019
 - Tuvieron el 57% de toda la actividad de las paradas
- Los centros de transferencia tuvieron el 23% de toda la actividad de las paradas



CIUDADES EN EL ÁREA DE SERVICIO GCTD

- Las paradas con más pasajeros se localizan en toda el área de servicio, afectando a las cuatro municipalidades
- GCTD tiene que asociarse con múltiples jurisdicciones para procurar que las decisiones de uso de suelo beneficien a los usuarios de transporte actuales y futuros



FRECUENCIA DE SERVICIO DE TRANSITO EN LAS PARADAS CON MÁS PASAJEROS

A mediodía en un día entre semana:

- Paradas con más pasajeros sobre Ventura Ave, Telegraph, Victoria y corredores en C Street, cuentan con al menos 4 autobuses por hora, ofreciendo a los pasajeros frecuencias de 15 minutos
- Dos paradas en Oxnard cuentan con 1 autobús por hora



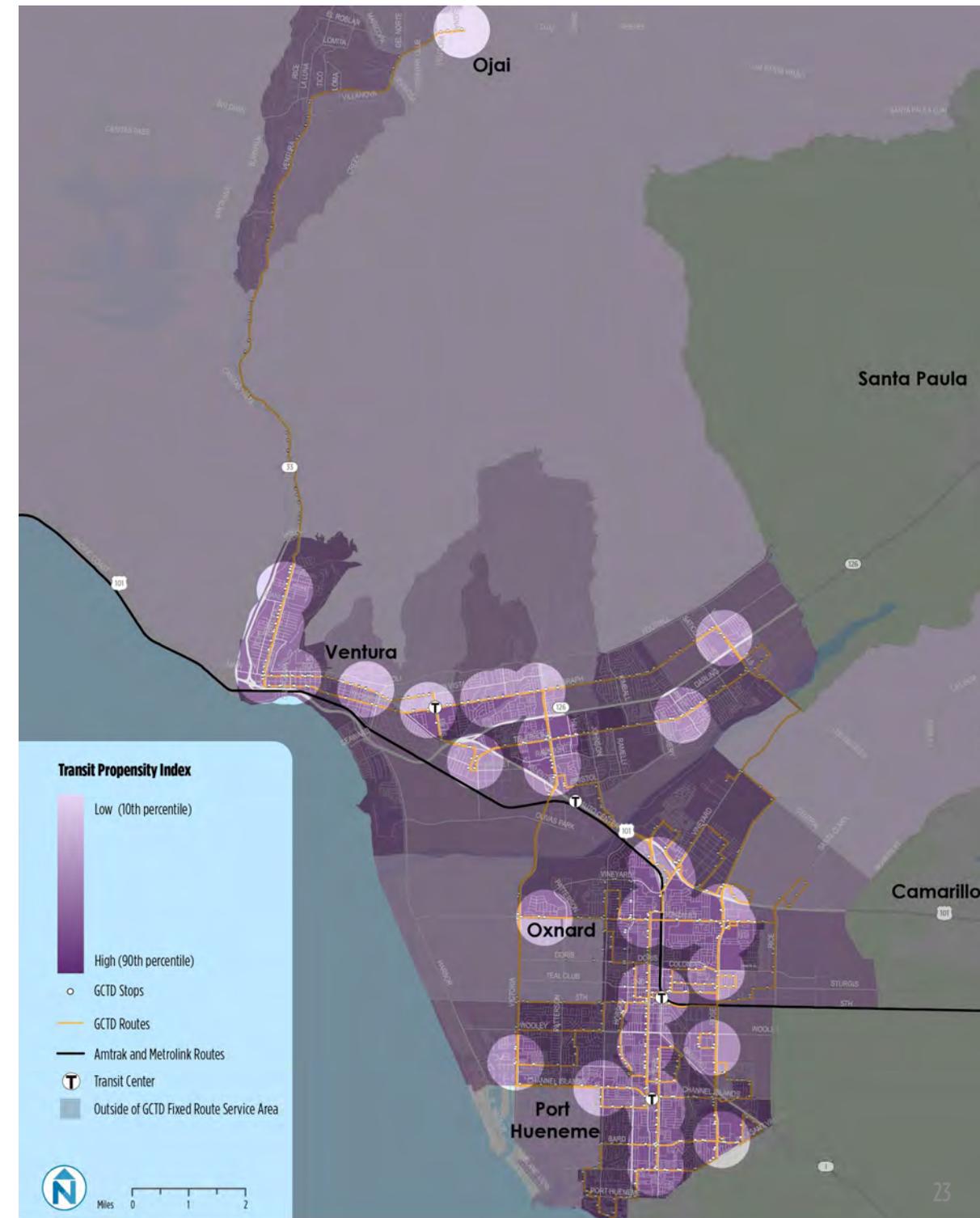
PROPENSIÓN AL TRÁNSITO

- La propensión al tránsito es una medida de los aspectos demográficos que indica qué tan posible es que las personas utilicen tránsito en un área determinada
- El índice de propensión al tránsito contiene 7 variables relacionadas con el uso de tránsito:
 - Población total
 - Personas de 65 años o más
 - Hogares sin acceso a coche
 - Conocimiento limitado del Inglés
 - Hogares de bajos ingresos
 - Individuos no blancos/de grupos minoritarios
 - Personas con discapacidades



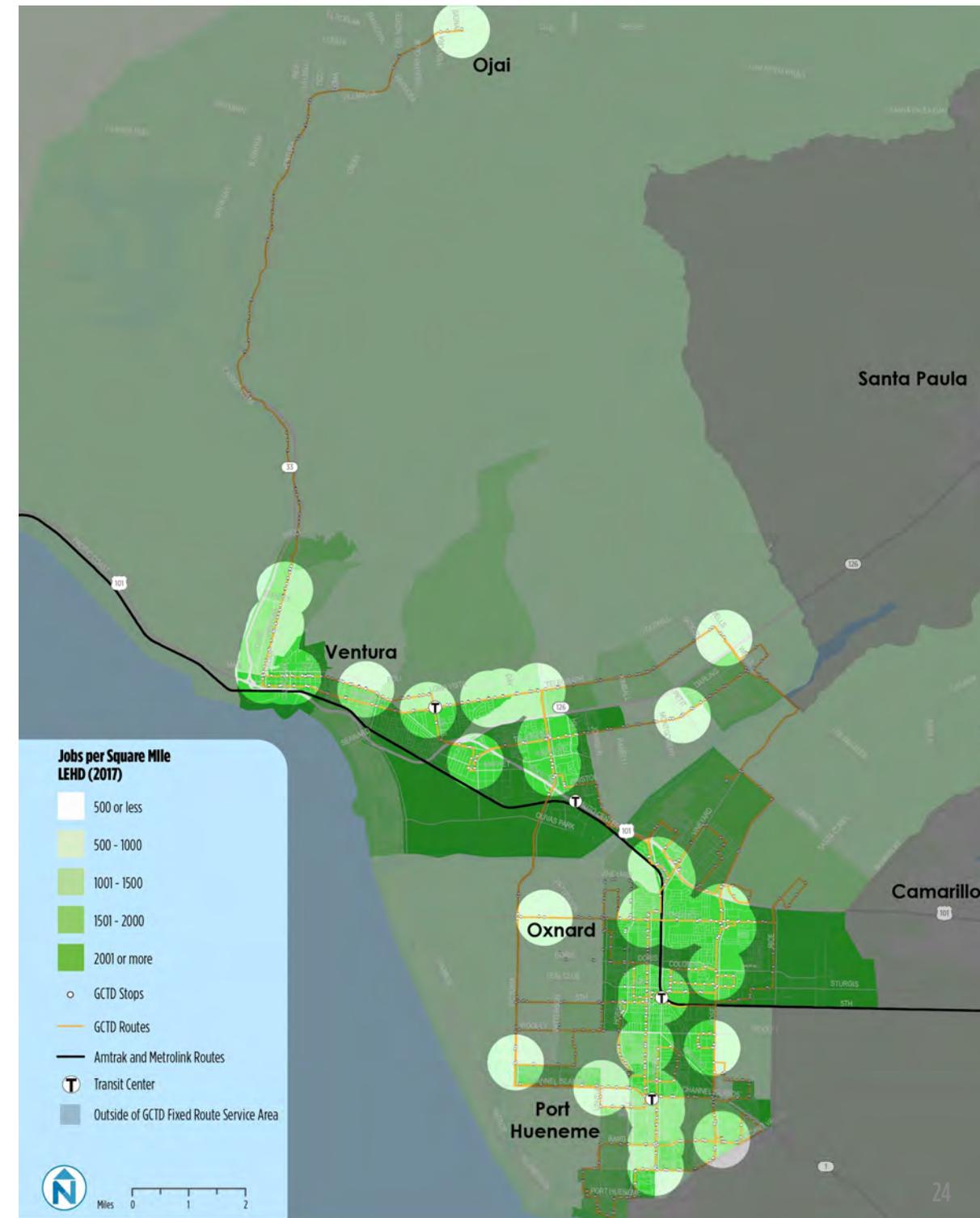
PROPENSIÓN AL TRÁNSITO

- Las paradas con más pasajeros se ubican en su mayoría en áreas con puntuaciones altas de propensión al tránsito, pero algunas destacan por su baja puntuación (ej., Ojai Park-and-Ride)



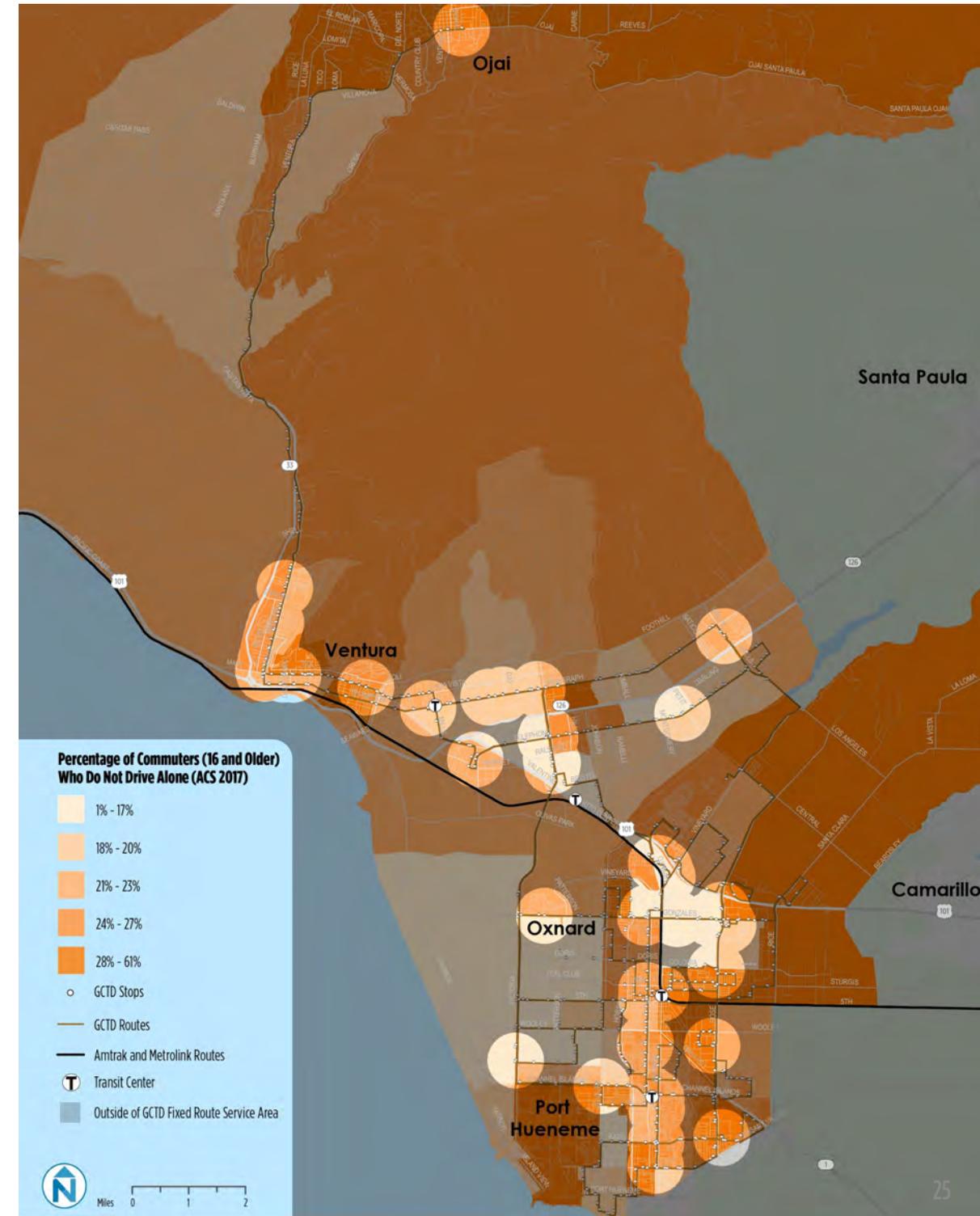
DENSIDAD DE EMPLEO

- Concentraciones más altas de empleo en Oxnard centro y este, downtown Ventura y el sur, y VC desincorporado al sur de la 101
- LEHD no incluye empleos Federales (lo que explica el bajo número en área Naval CBC)
- Las paradas con más pasajeros tiene niveles distintos de densidad de empleo



COMPORTAMIENTO DE LOS VIAJEROS AL TRABAJO

- Localidades con proporciones considerables de viajeros que no utilizan coche (individual) al trabajo incluyen:
 - Greater Ojai
 - Este de Downtown Ventura
 - Naval CBC Port Hueneme
 - East Oxnard



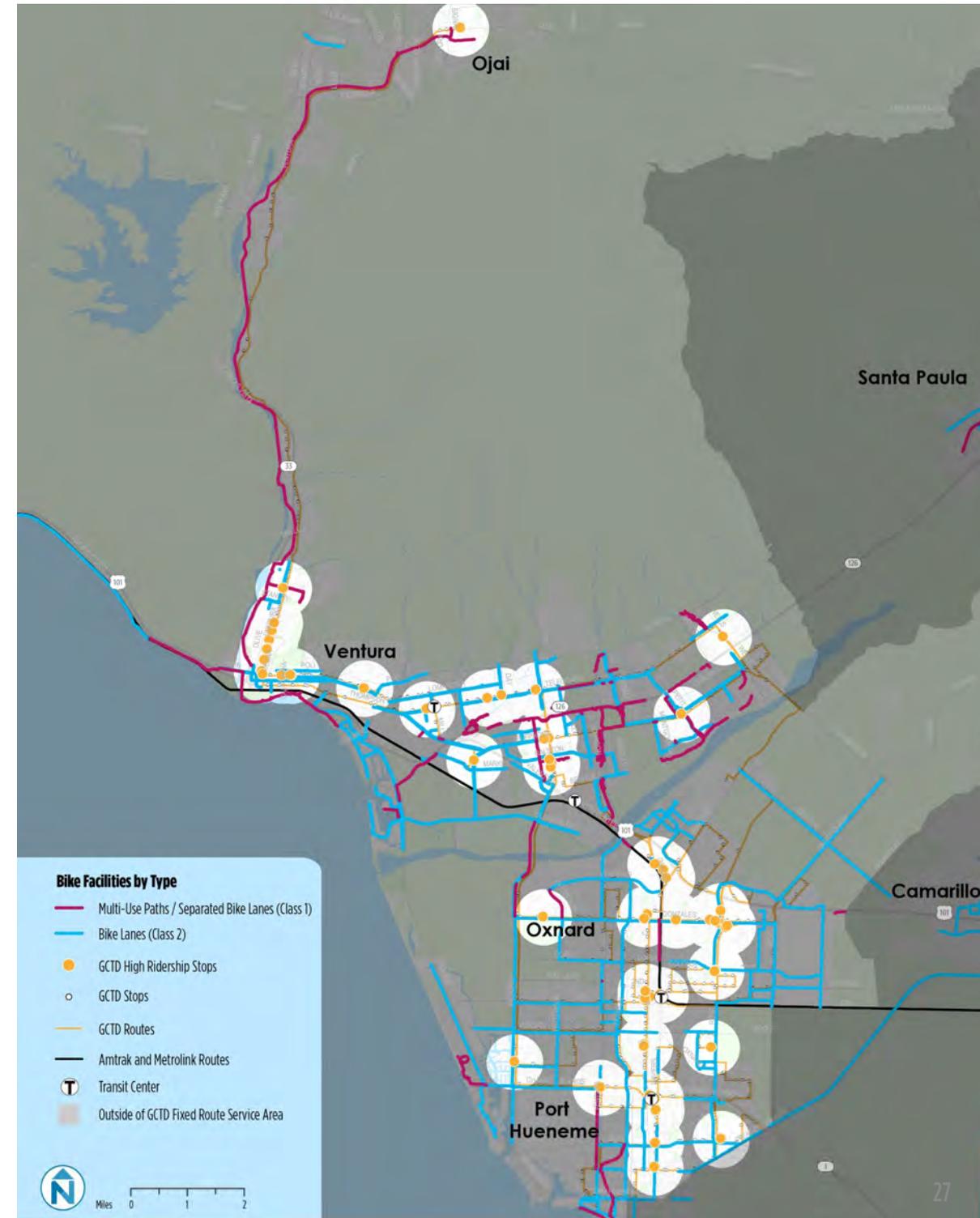
INFRAESTRUCTURA CICLISTA

- Continuidad sólida de la infraestructura entre las paradas con más pasajeros en Ventura
- Menos infraestructura Clase I (mayor separación con los coches) al sur de Santa Clara River



INFRAESTRUCTURA CICLISTA

- Las paradas con más pasajeros en Ventura tiene conexiones *hacia/desde las paradas*
- Las paradas con más pasajeros en Oxnard tienen más conexiones *a lo largo de las rutas de autobuses*



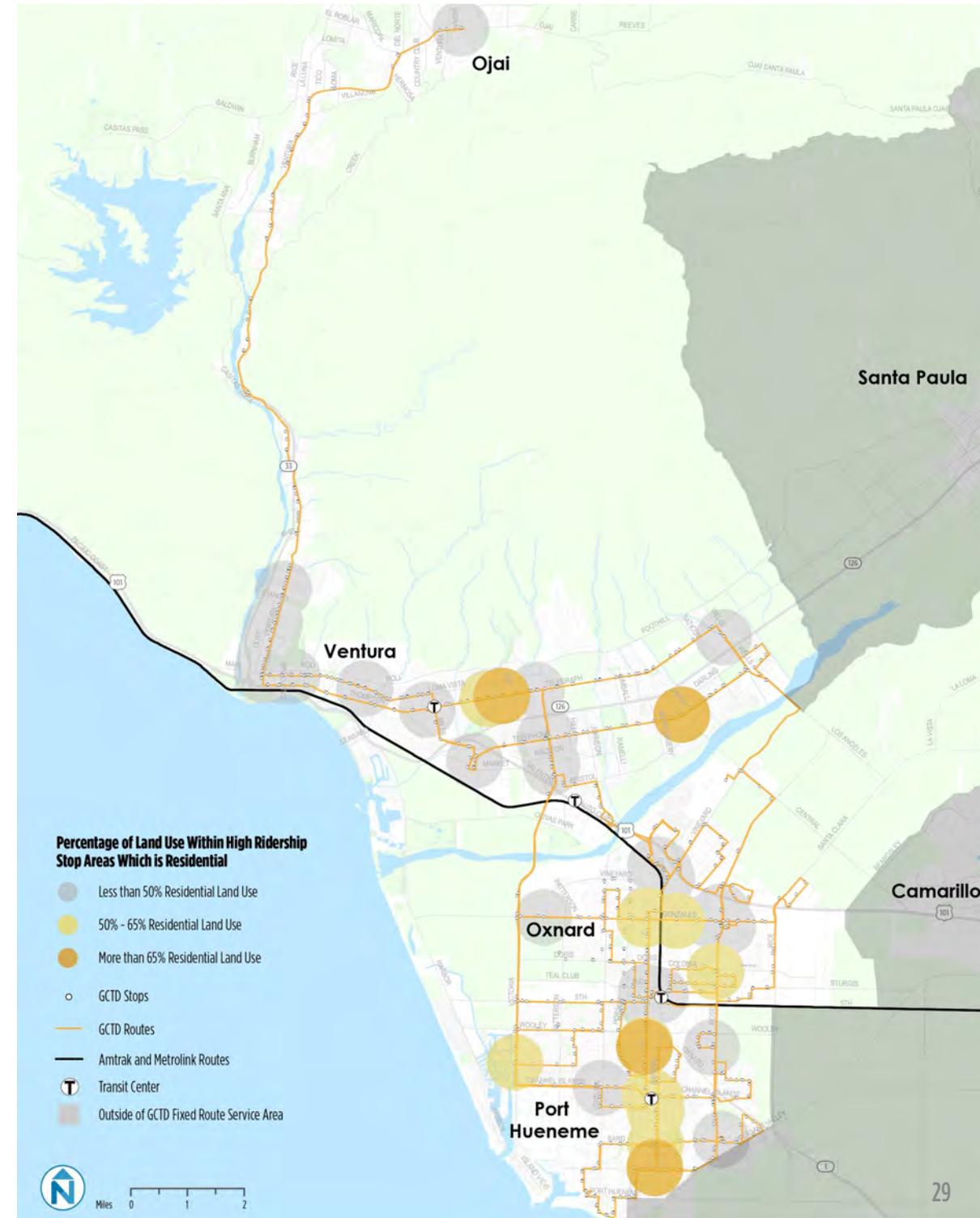
REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS

- El cobro de estacionamiento se aplica en Downtown Ventura, The Collection en Riverpark, y Ventura College Campus
- En otras localidades (ej., Downtown Oxnard) el estacionamiento es gratuito pero se aplican ciertos límites (ej., 2 horas)



USO DE SUELO RESIDENCIAL

- Cuando el uso residencial predomina alrededor de una parada, es con más frecuencia de baja densidad y se ubica en Oxnard
- El centro de transferencia en C Street es el único centro de transferencia que tiene más de 50% de uso de suelo residencial



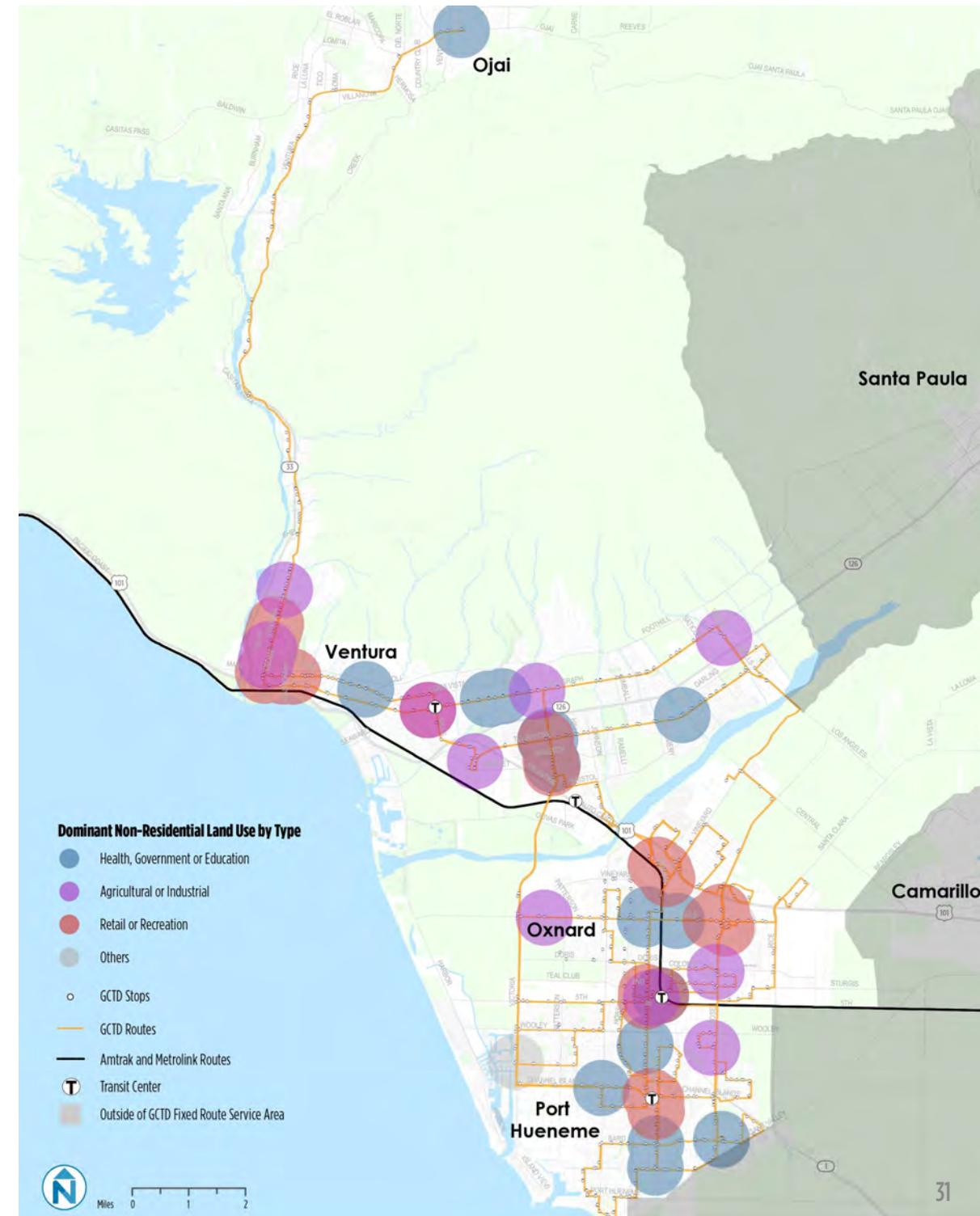
USO DE SUELO NO RESIDENCIAL

- 70% de las paradas están en áreas donde la mayoría de uso de suelo es no residencial
- El uso de suelo para agricultura e industrial predominan más que el uso de oficina



USO DE SUELO NO RESIDENCIAL DOMINANTE

- Las paradas usualmente están en las áreas donde el uso de suelo basadas en actividades (ej., ventas minoristas o recreación) es el uso no residencial dominante



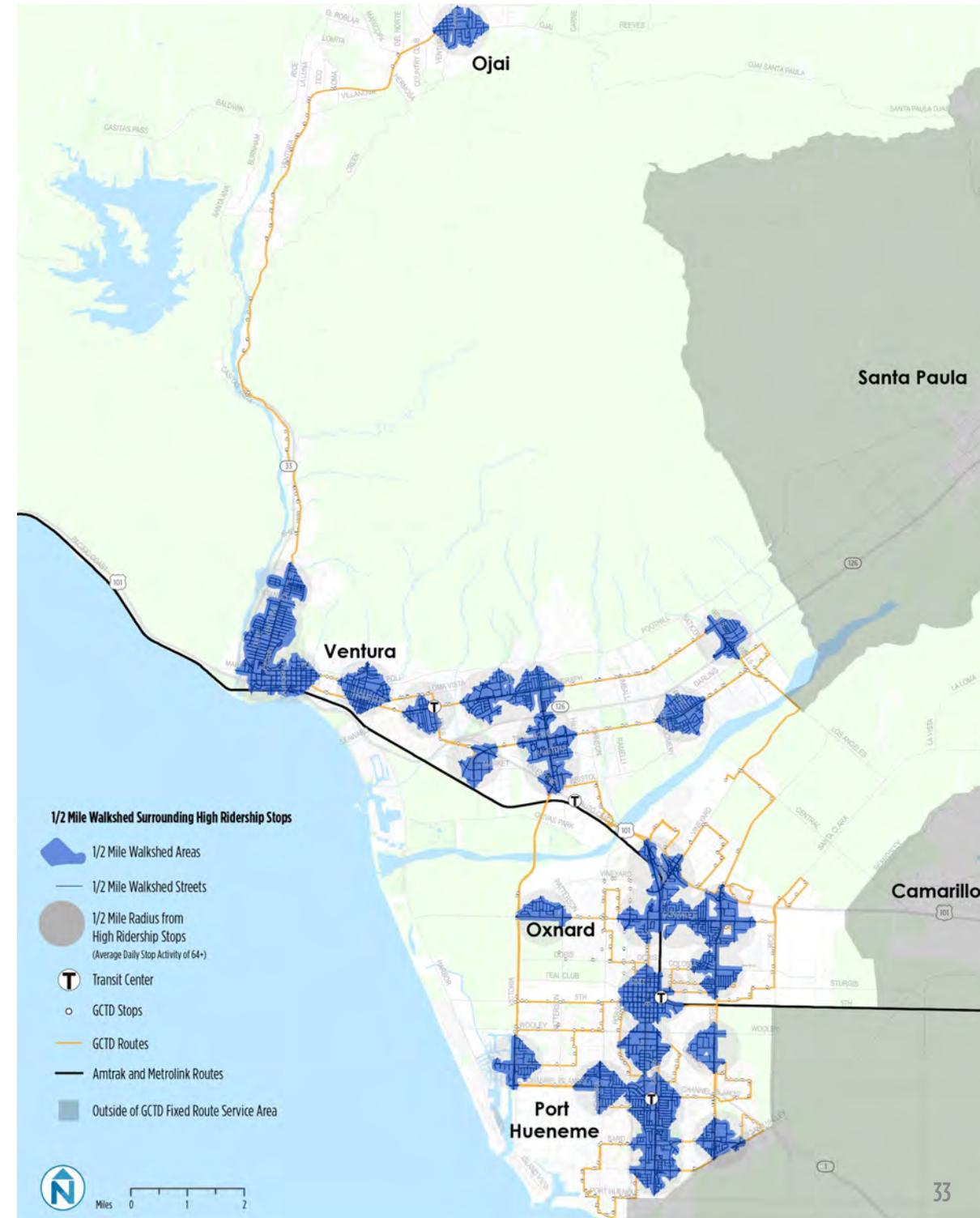
TERRENOS DESOCUPADOS

- 5% de terrenos desocupados brinda un rango de 20 a 30 acres para oportunidades de desarrollo
- Las tres paradas en áreas con más de 10% de terrenos desocupados están en Ventura



ALCANCE DE CAMINATA

- El alcance de caminata describe el área que es posible alcanzar caminando a ½ milla de distancia de las paradas con más pasajeros
- Downtown Ojai, Ventura Avenue, downtown Ventura, downtown Oxnard tienen un reticulado de calles bien conectado



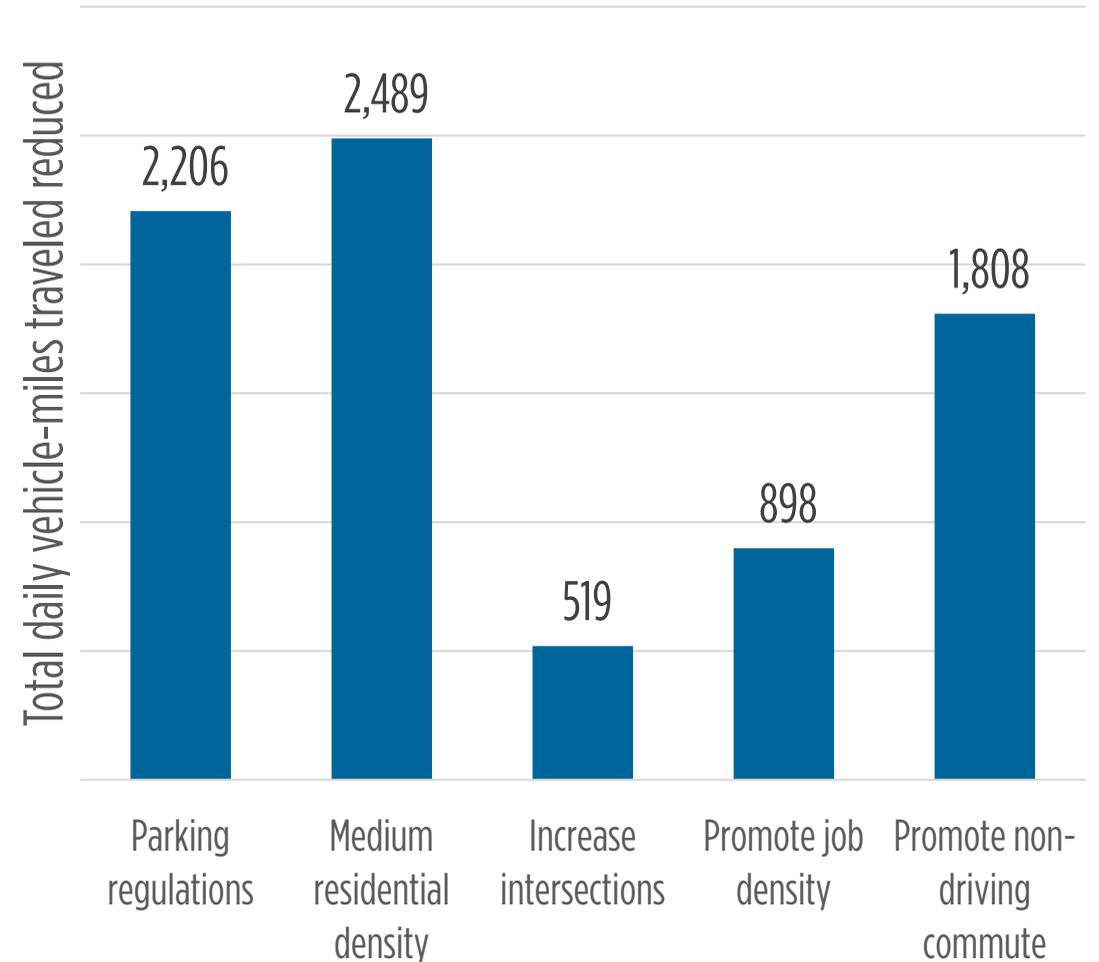
¿QUÉ FACTORES EXPLICAN MÁS PASAJEROS?

- Realizamos un análisis de regresión en el cual factores demográficos, de uso de suelo, entre otros tienen una correlación significativa con las paradas de GCTD con más pasajeros
- El análisis identificó las siguientes variables independientes con correlaciones significativas con el número de pasajeros
 - Número de intersecciones
 - Población (incluyendo personas sin coche, discapacitados y de grupos minoritarios)
 - Densidad de empleo
 - Presencia de zonas residenciales de media densidad
 - Regulación de estacionamiento
- Por favor, revise el Apéndice A con el análisis completo de la regresión.



¿CUÁL ES EL IMPACTO DE LAS ESTRATEGIAS DE APOYO AL TRANSITO EN VMR?

- La reducción de VMR se calcula con base en los pasajeros estimados que se ganarán de la implementación de estrategias de apoyo al tránsito en las paradas con más pasajeros que apliquen
- De cinco acciones evaluadas, las reducciones con mayor impacto en VMR se lograrían mediante el aumento de la densidad residencial y la regulación del estacionamiento en la calle (parquímetro o limitado por tiempo)
- Por favor, revise el Apéndice B con el análisis completo de VMR.



PARTE 2B: CONDICIONES ACTUALES (ÁREAS)

IDENTIFICANDO ÁREAS DE ENFOQUE

- Se pidió a los participantes del primer Taller Comunitario que identificaran las áreas más prometedoras para futuros usos de suelo que apoyen el tránsito
- Se pidió que tomaran en cuenta:
 - Ubicaciones 2045 HQTa (Corredores de Alta Calidad de Tránsito)
 - Las comunidades marginadas de CalEnviroScreen
 - Las Rutas GCTD
 - Las respectivas fortalezas, debilidades, retos y oportunidades
- Otras futuras áreas que apoyen al tránsito no identificadas en el taller pueden considerarse y analizarse en colaboración con GCTD (ej., área El Río).



ÁREAS DE ENFOQUE (VENTURA)

1. Westview Village

2. Main Street

3. Ventura Mall/Transit Center

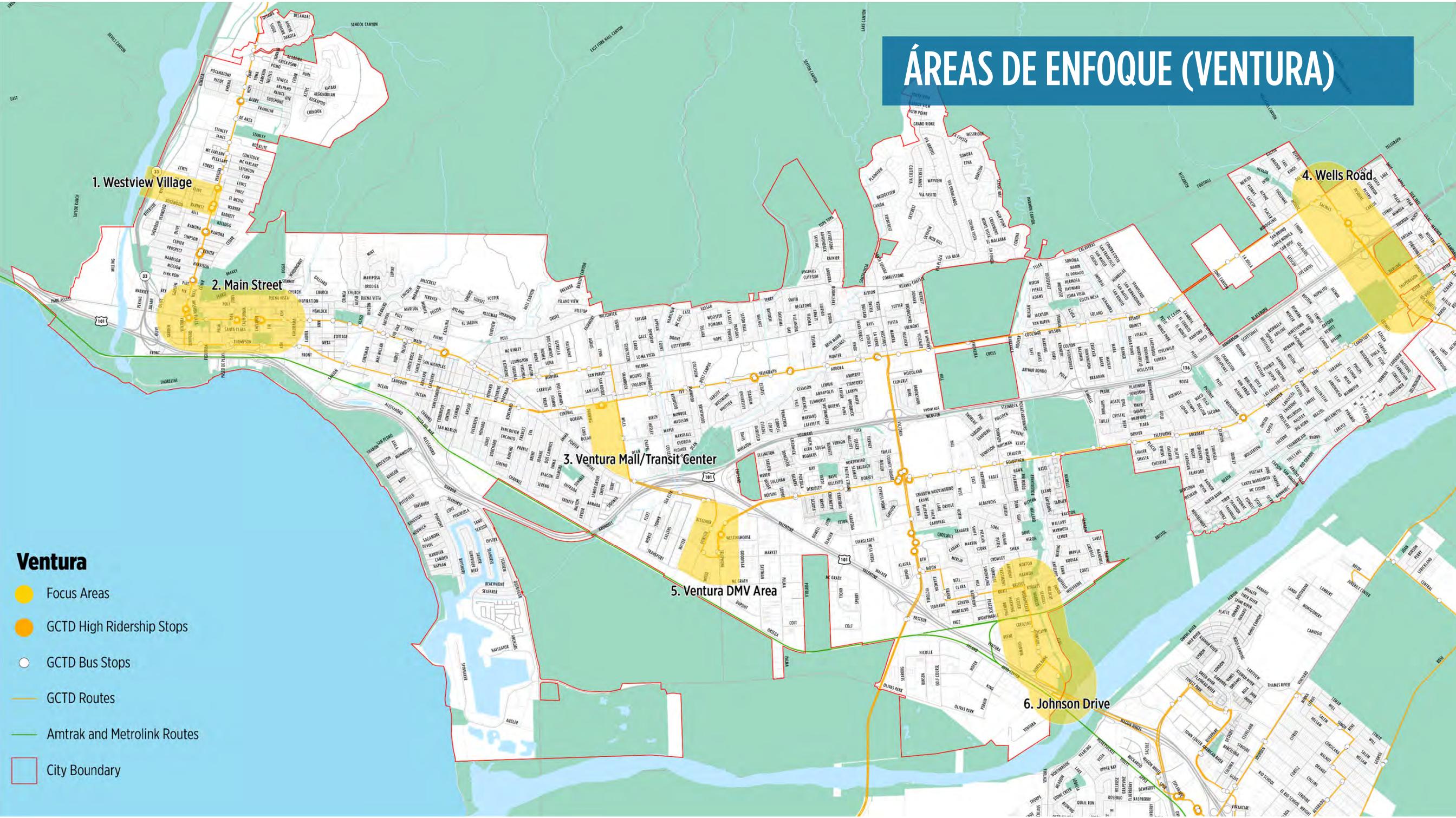
5. Ventura DMV Area

4. Wells Road

6. Johnson Drive

Ventura

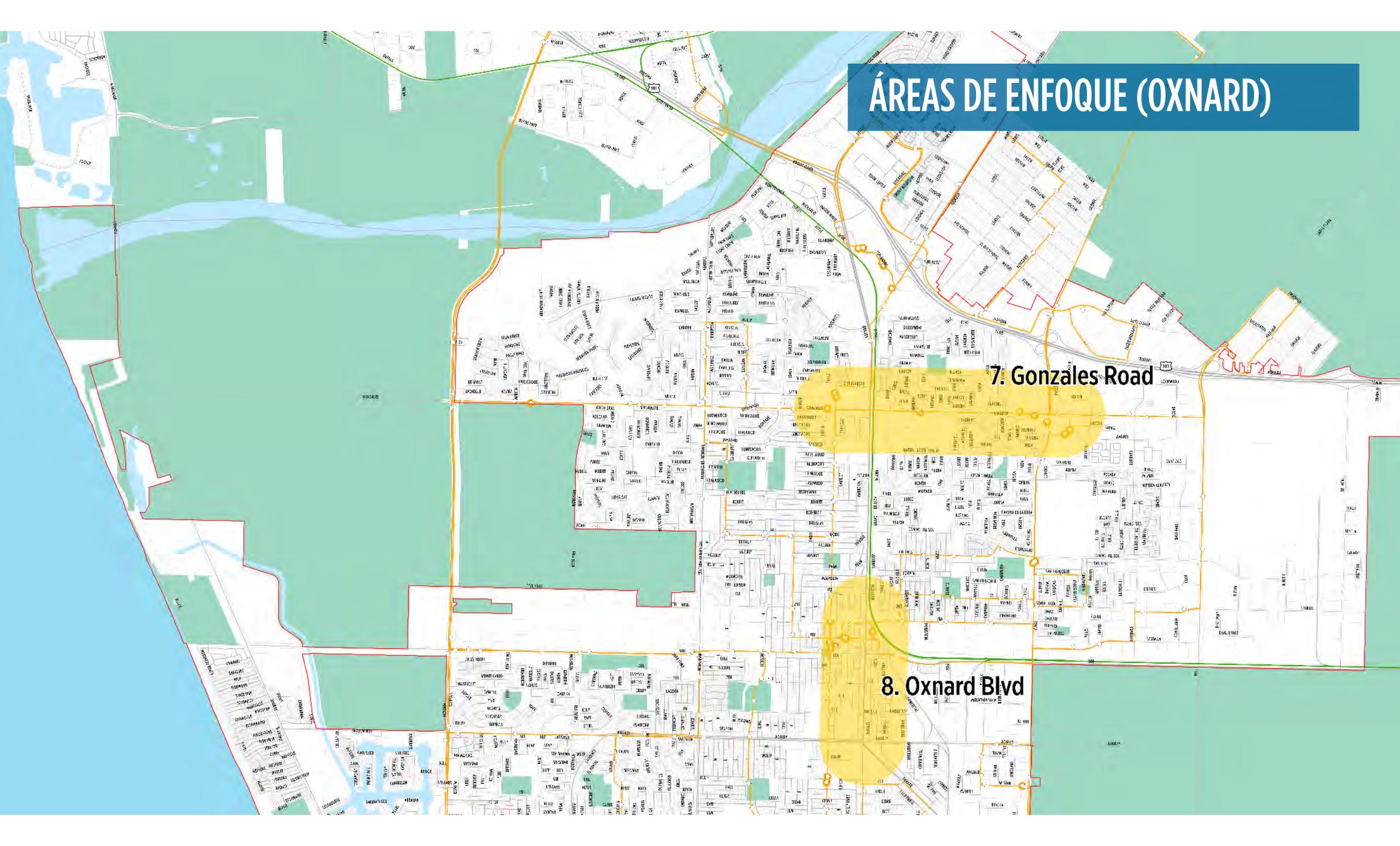
- Focus Areas
- GCTD High Ridership Stops
- GCTD Bus Stops
- GCTD Routes
- Amtrak and Metrolink Routes
- City Boundary



ÁREAS DE ENFOQUE (OXNARD)

7. Gonzales Road

8. Oxnard Blvd



ÁREAS DE ENFOQUE (OXNARD)

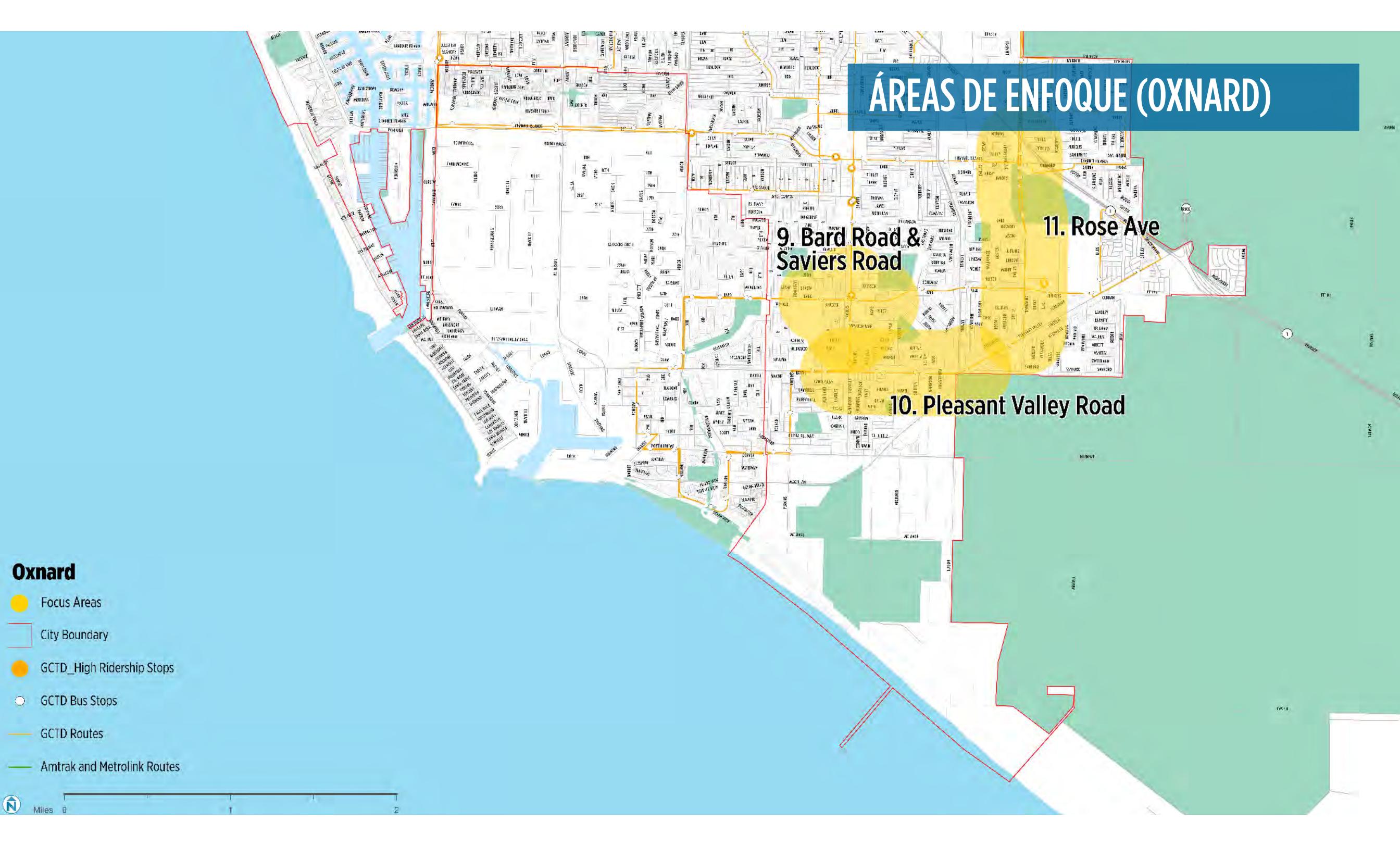
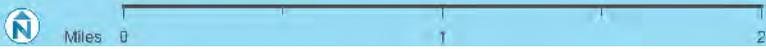
9. Bard Road & Saviers Road

11. Rose Ave

10. Pleasant Valley Road

Oxnard

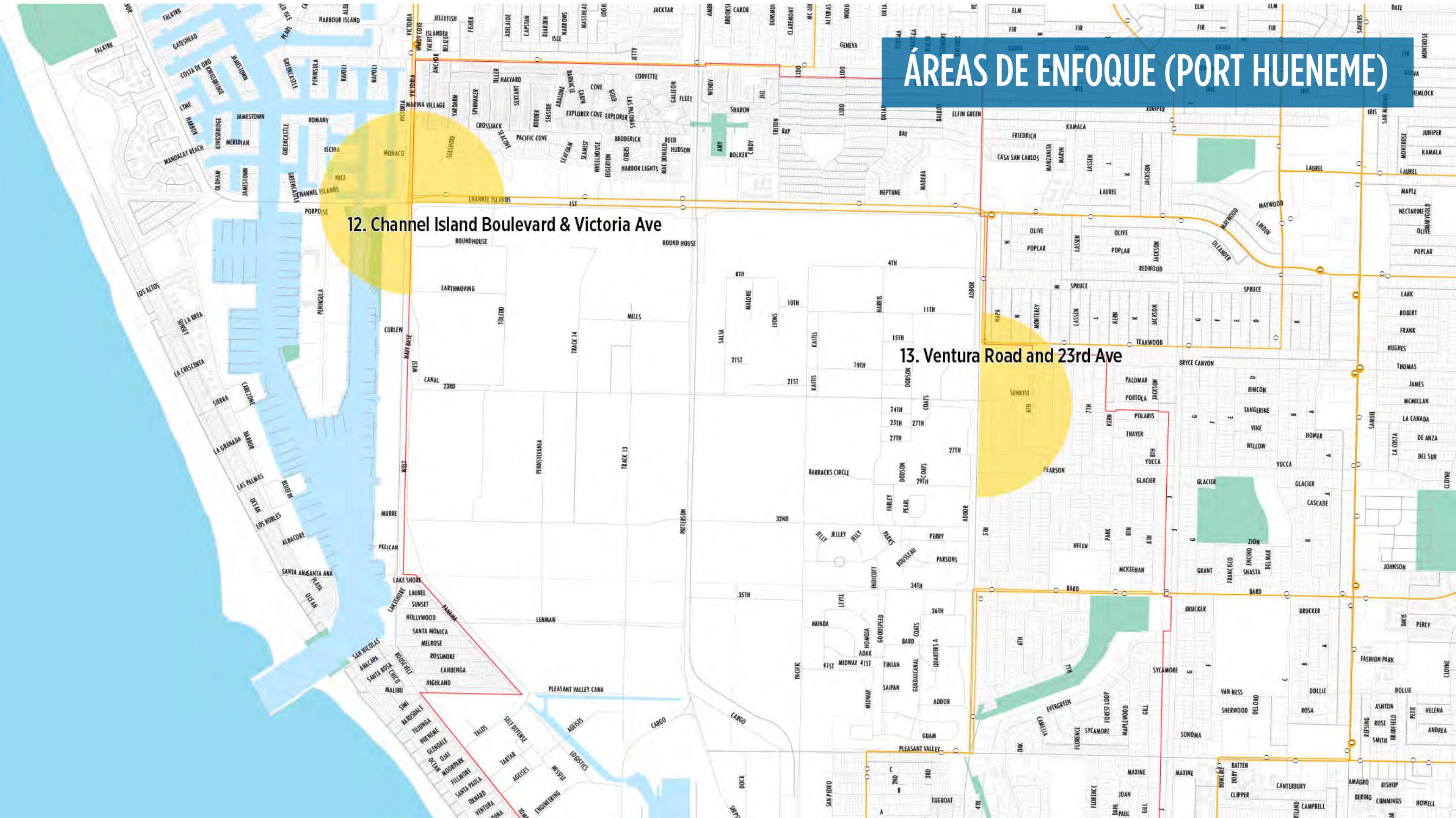
- Focus Areas
- City Boundary
- GCTD_High Ridership Stops
- GCTD Bus Stops
- GCTD Routes
- Amtrak and Metrolink Routes



ÁREAS DE ENFOQUE (PORT HUENEME)

12. Channel Island Boulevard & Victoria Ave

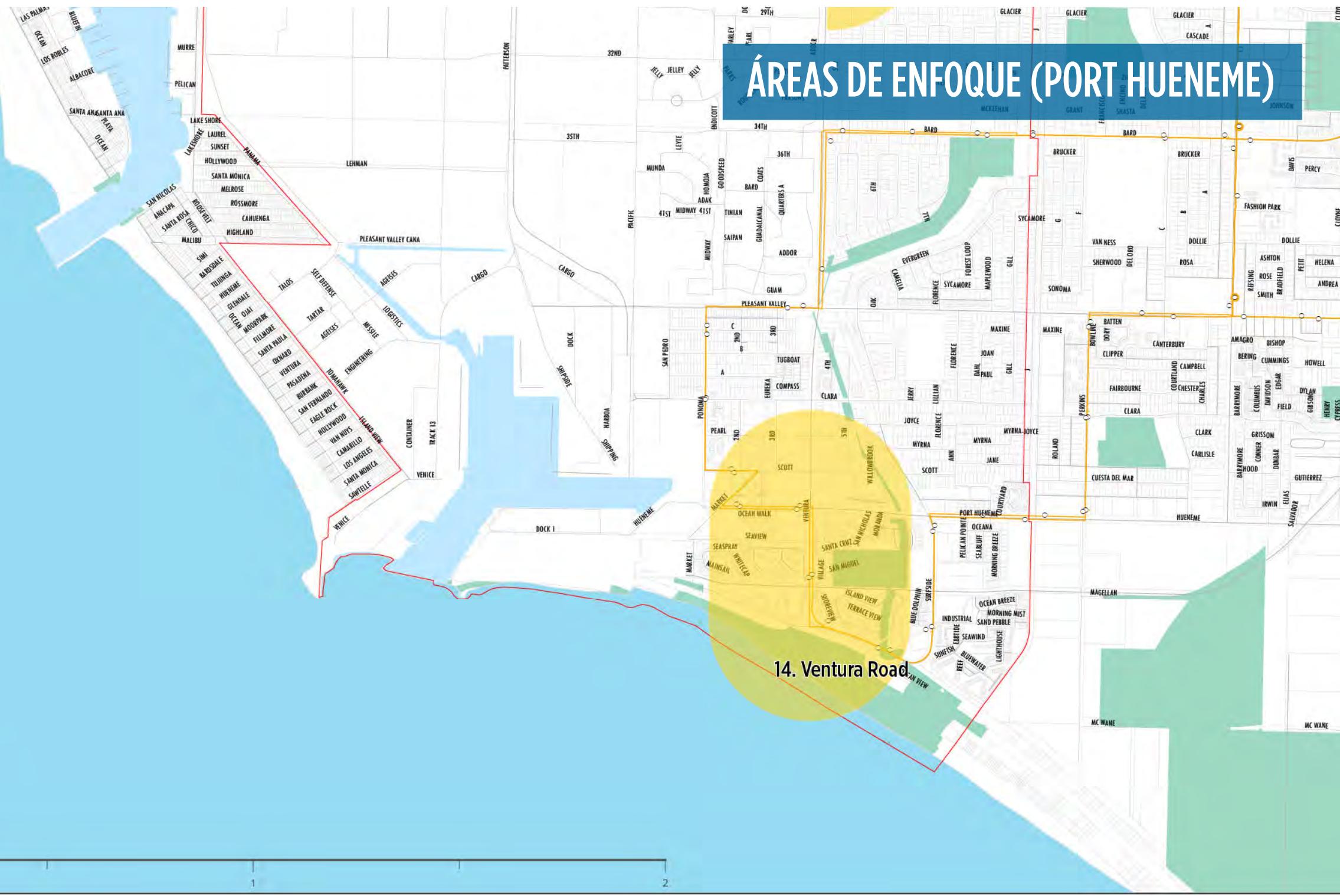
13. Ventura Road and 23rd Ave



ÁREAS DE ENFOQUE (PORT HUENEME)

Port Hueneme

- Focus Areas
- City Boundary
- GCTD Bus Stops
- GCTD_High Ridership Stops
- GCTD Routes
- Amtrak and Metrolink Routes



14. Ventura Road

LAS PARADAS DE TRÁNSITO VARÍAN SEGÚN EL ÁREA DE ENFOQUE

Existen diferentes tipos de paradas de tránsito, afectadas por las siguientes características de sus alrededores

- sectores de trabajos atendidos
- densidad de la población viviendo alrededor
- coincidencia de la actividad de desarrollo/uso de suelo existente con la zonificación/política/ regulaciones existentes



METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE USO DE SUELO

**USO DE SUELO ACTUAL + PARADAS DE
AUTOBÚS CON MÁS PASAJEROS**

**ARMONIZAR REGULACIÓN DE USO DE SUELO,
PLANES GENERALES/ESPECÍFICOS, ETC.**

POLÍTICAS DE LAS COMUNIDADES LOCALES

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES GENERALES DEL ANÁLISIS DE USO DE SUELO



Evaluar Barreras para el Desarrollo Residencial de Alta Densidad



Evaluar la Relación entre Empleo y Más Pasajeros de Tránsito



Evaluar la Relación Entre Uso Residencial de Baja Densidad y Más Pasajeros De Tránsito



Procurar Que los Usos de Suelo No Residenciales Permitan Una Amplia Combinación de Usos Mixtos

ÁREA DE ENFOQUE: WESTVIEW VILLAGE



Uso de Suelo

Residencial Media Densidad
Industrial



Puntos Destacados del Plan

Zonificación Multifamiliar,
Dos Familias e Industrial
(Plan General)



Zonificación Actual

Residencial Multifamiliar
Residencial Dos Familias
Industrial General



Recomendación

Mantener áreas planeadas
para uso residencial de alta
densidad



Paradas con más pasajeros:
Ventura Ave & Warner



ÁREA DE ENFOQUE: MAIN STREET



Uso de Suelo

Ventas Minoristas
Espacio al Aire Libre



Puntos Destacados del Plan

Código Basado en Forma
Parques y Espacio al Aire Libre
(Plan Específico)



Zonificación Actual

Parques
General Urbano
Centro de Barrio
Centro Urbano



Recomendación

Usos existentes compatibles con las políticas y regulaciones establecidas



Paradas con más pasajeros:
Main & Ventura, Main & Oak, Main & Chestnut

ÁREA DE ENFOQUE: VENTURA MALL/TRANSIT CENTER



Uso de Suelo

Ventas Minoristas
Educación



Puntos Destacados del Plan

Comercial
Público e Institucional
(Plan General)



Zonificación Actual

Comercial Intermedio
Residencial Unifamiliar

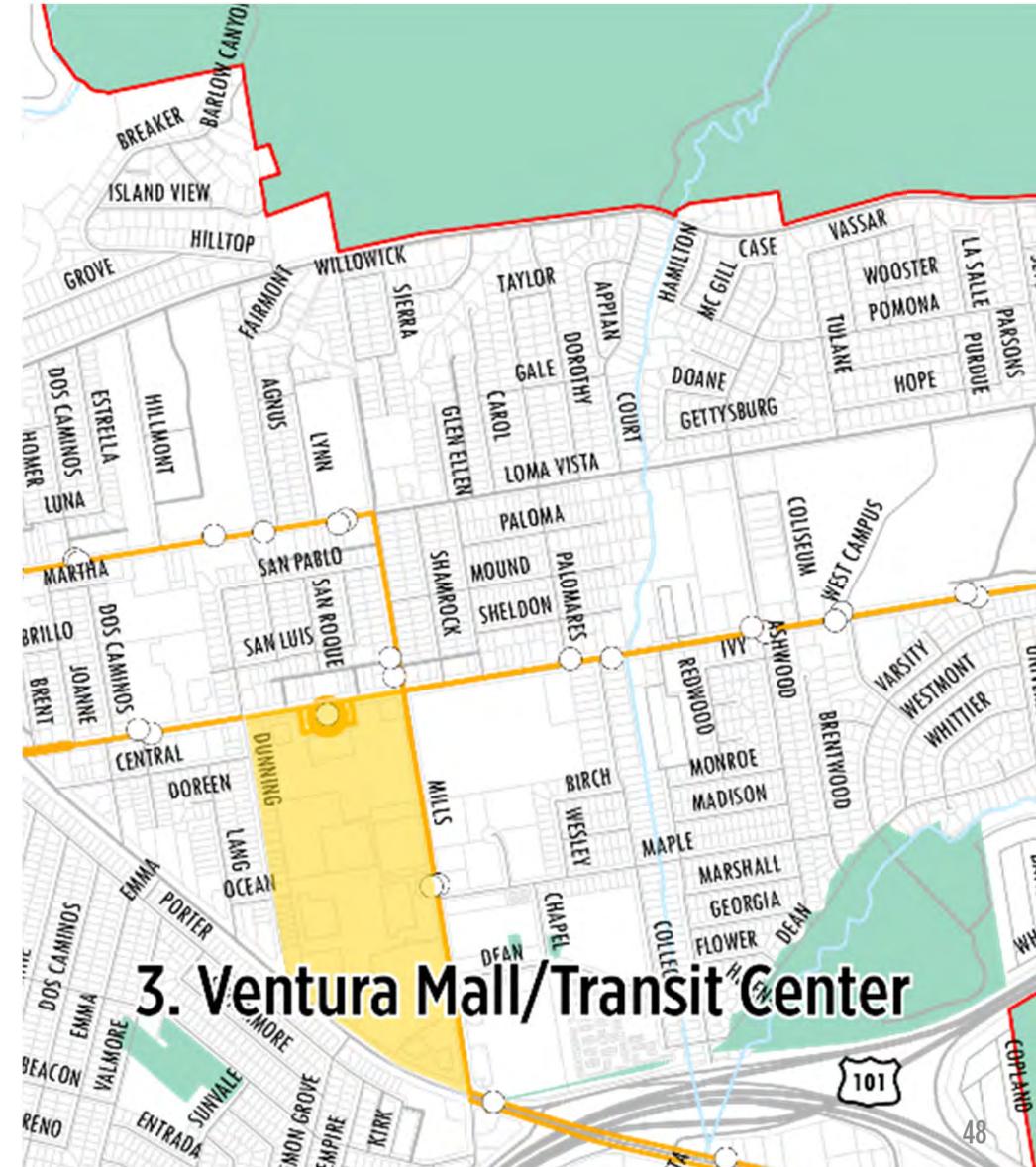


Recomendación

Cambiar porciones de zonificación R-1 para armonizar con carácter no residencial y las designaciones de uso de suelo del Plan General



Paradas con más pasajeros:
Ventura Transit Center



ÁREA DE ENFOQUE: WELLS ROAD



Uso de Suelo

Residencial Baja Densidad
Agricultura



Puntos Destacados del Plan

“Vivir cerca de tránsito”
“Fomentar varios modos de tránsito”
(Plan Comunitario Saticoy & Wells)



Zonificación Actual

Exclusivo Agricultura
Barrio General
Parques y Espacio al Aire Libre

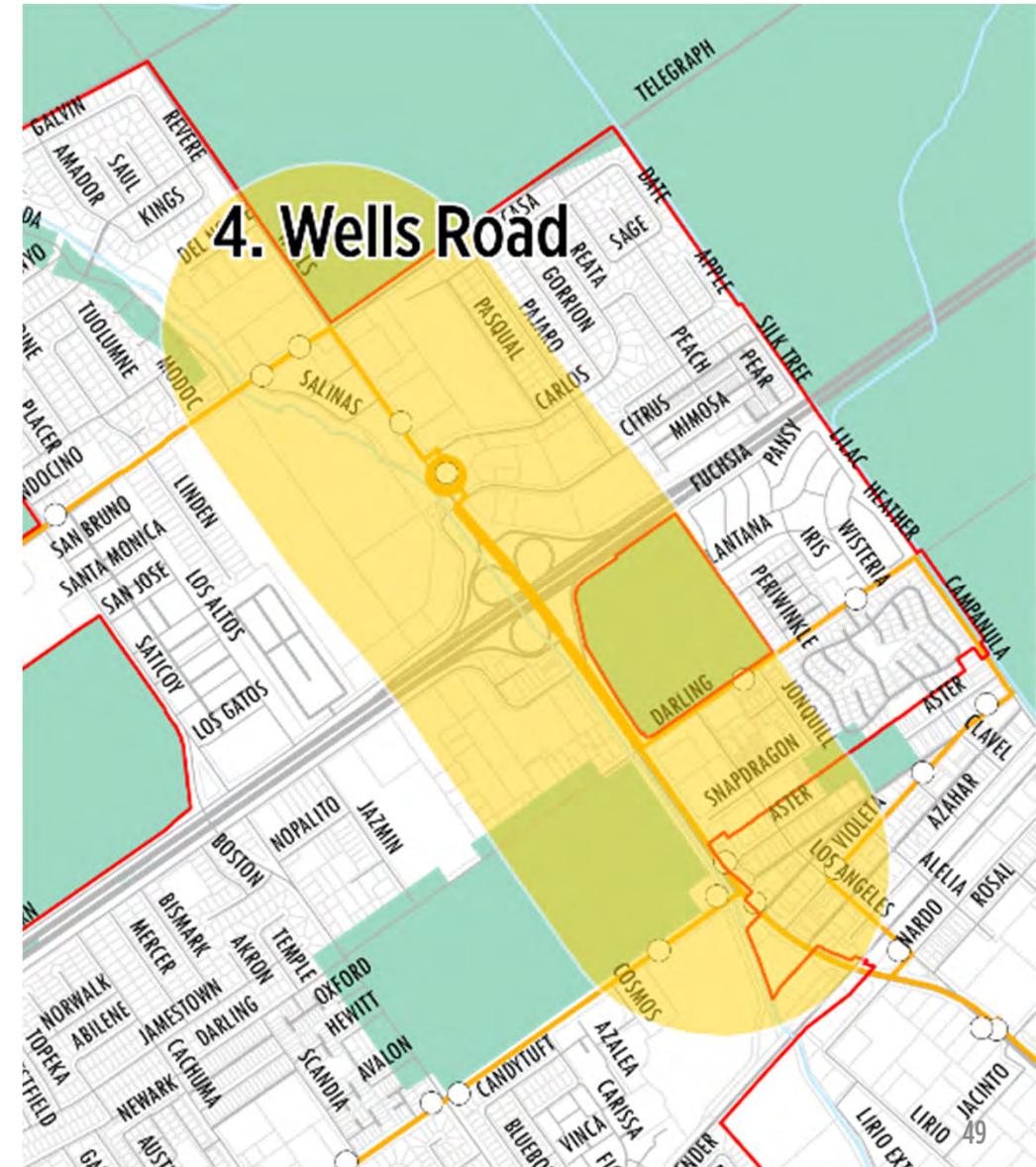


Recomendación

Revisar zonificación actual
Evaluar propósito de Plan Comunitario y Código de Desarrollo Saticoy & Wells



Paradas con más pasajeros:
Wells Center



ÁREA DE ENFOQUE: VENTURA DMV AREA



Uso de Suelo

Ventas Minoristas
Industrial
Uso Mixto



Puntos Destacados del Plan

Industrial
Comercial
(Plan General)



Zonificación Actual

Desarrollo Planeado de
Manufactura
Desarrollo Planeado
Comercial

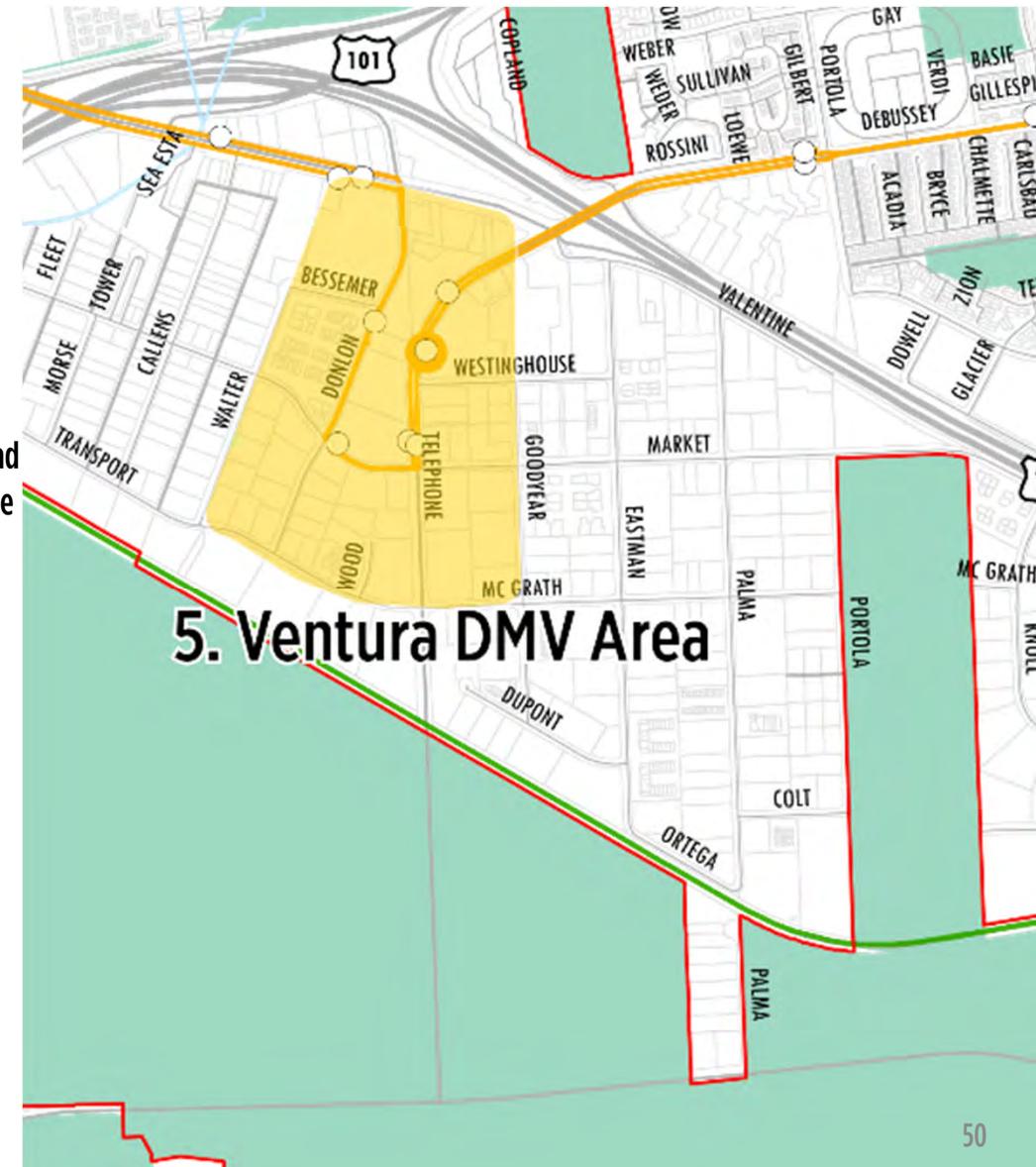


Recomendación

Limitar usos para que sean
compatibles con la actividad
comercial y de uso mixto de
alrededor.



Paradas con más pasajeros:
Telephone & Telephone Plaza



ÁREA DE ENFOQUE: JOHNSON DRIVE



Uso de Suelo

Agricultura
Áreas Protegidas
Servicios Públicos



Puntos Destacados del Plan

Espacio al Aire Libre
Agricultura
Comercial
(Plan General)



Zonificación Actual

Espacio al Aire Libre
Exclusivo Agricultura
Desarrollo Planeado
Comercial



Recomendación

Expandir actividad no residencial



Paradas con más pasajeros:

None



ÁREA DE ENFOQUE: GONZALES ROAD



Uso de Suelo

Residencial
Ventas Minoristas
Educación



Puntos Destacados del Plan

Residencial Baja Densidad
Comercial General
Residencial Medio-Bajo
(Plan General)



Zonificación Actual

Parque Empresarial y de Negocios
Reserva de la Comunidad
Residencial Unifamiliar



Recomendación

Revisar la regulación para flexibilizar usos para la educación, salud y venta minorista



Paradas con más pasajeros:
C & Gonzales, Rose & Lockwood, St. John's Hospital



ÁREA DE ENFOQUE: OXNARD BLVD



Uso de Suelo

Industrial
Ventas Minoristas
Residencial Baja Densidad



Puntos Destacados del Plan

Distrito Central Empresarial
Industrial Limitado
Comercial General
(Plan General)



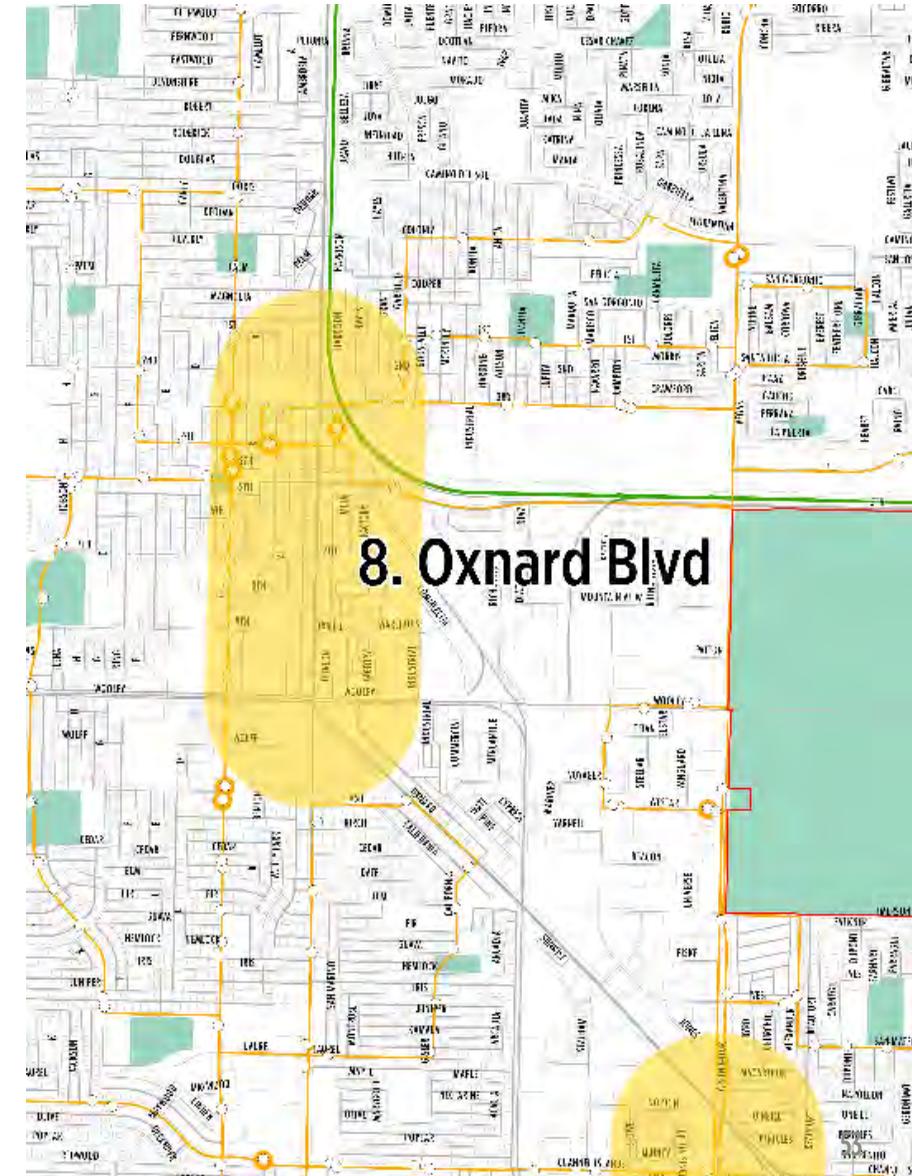
Zonificación Actual

Distrito Central Empresarial
Manufactura Pesada
Manufactura Ligera



Recomendación

Considera cambio a uso de suelo Industrial Limitado para incluir uso de Parques Empresariales y de Investigación



Paradas con más pasajeros:

C & 3rd, C & 4th, C & 5th, 4th & B

ÁREA DE ENFOQUE: BARD ROAD & SAVIERS ROAD



Uso de Suelo

Residencial Baja Densidad
Educación
Residencial Media Densidad



Puntos Destacados del Plan

Educación
Residencial Baja Densidad
Parque de Casas Móviles
(Plan General)



Zonificación Actual

Residencial Multifamiliar
Residencial Unifamiliar
Desarrollo Planeado para
Parque de Casas Móviles

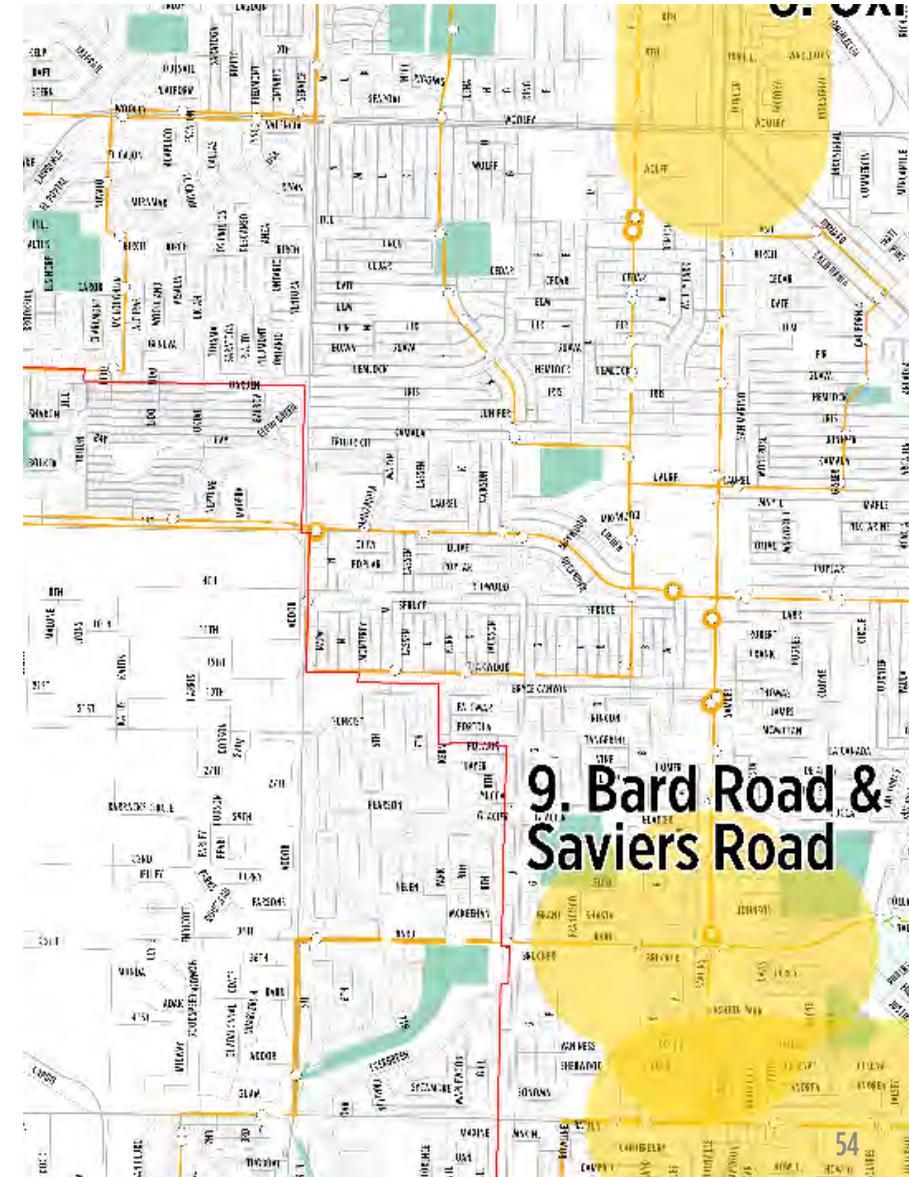


Recomendación

Ninguna, usos de suelo
actuales armonizados con
política de uso de suelo y
regulación establecida



Paradas con más pasajeros:
Saviers & Bard



ÁREA DE ENFOQUE: PLEASANT VALLEY ROAD



Uso de Suelo

Residencial Baja Densidad
Agricultura
Servicios Públicos



Puntos Destacados del Plan

Agricultura / Urban Reserve
Low and Residencial Media Densidad
(Plan General)



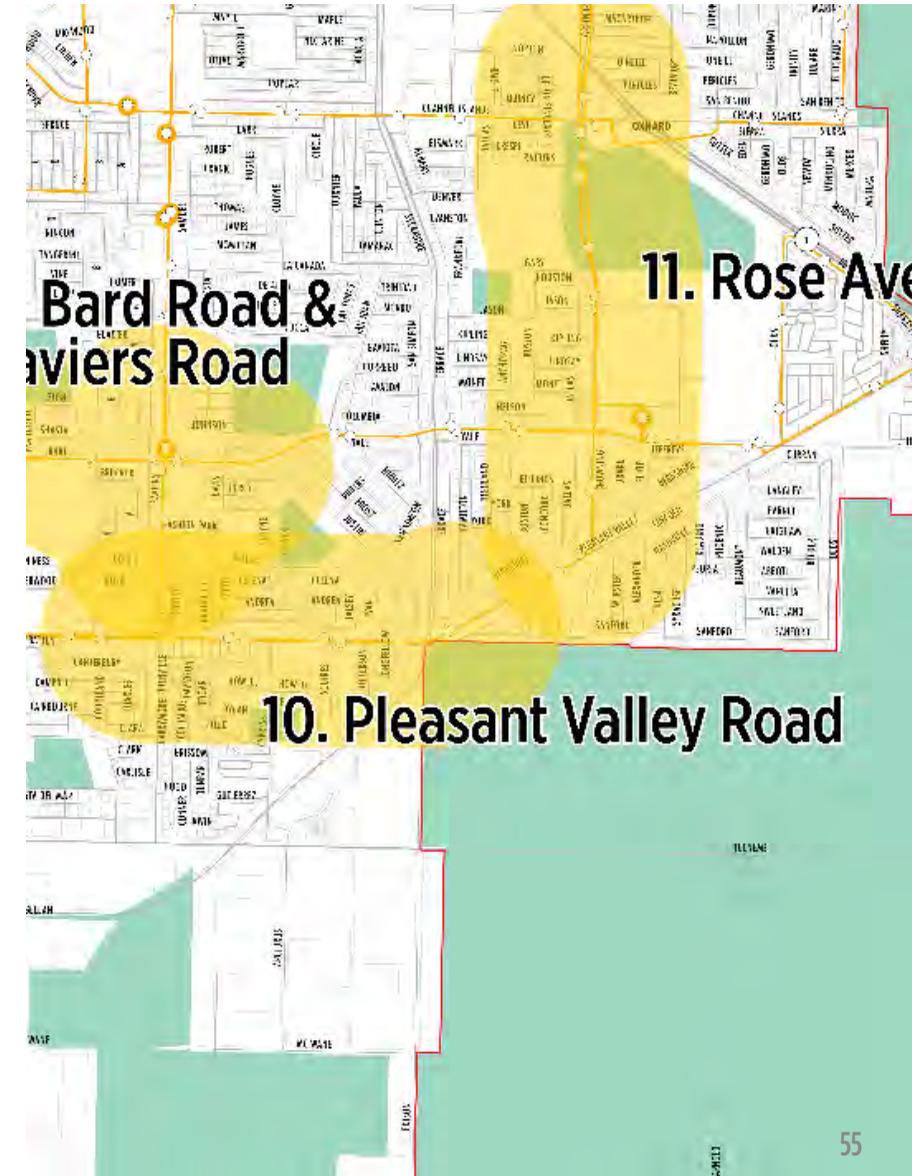
Zonificación Actual

Exclusivo Agricultura
Residencial Unifamiliar
Desarrollo Planeado Garden Apartment



Recomendación

Oportunidad para pasar algunos terrenos a usos residenciales, salud o de gobierno



Paradas con más pasajeros:
Saviers & Pleasant Valley

ÁREA DE ENFOQUE: ROSE AVE



Uso de Suelo

Educación
Residencial Baja Densidad
Espacio al Aire Libre



Puntos Destacados del Plan

Educación
Residencial Baja Densidad
Parques y Espacio al Aire Libre
(Plan General)



Zonificación Actual

Reserva de la Comunidad
Residencial Unifamiliar
Desarrollo Planeado
Familiar Múltiple

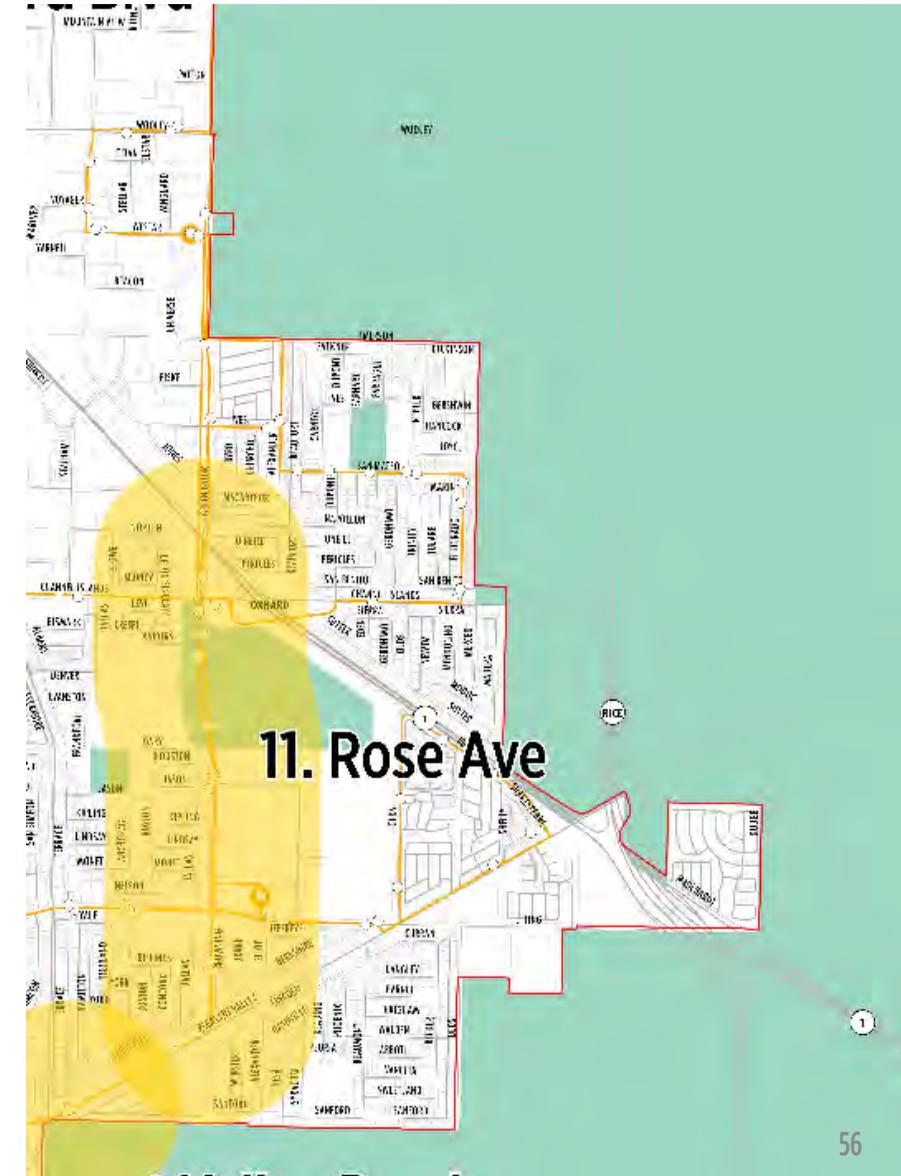


Recomendación

Permitir densidad residencial adicional apropiada y expandir los usos no residenciales en la parte norte del área (cerca de comercial)



Paradas con más pasajeros:
Rose & Bard



ÁREA DE ENFOQUE: CHANNEL ISLAND BLVD & VICTORIA AVE



Uso de Suelo

Transporte
Otro
Ventas Minoristas



Puntos Destacados del Plan

Zona Costera/
Coastal Zone/Islas de Canal
Muelle
Easement
Comercial
(Plan General)



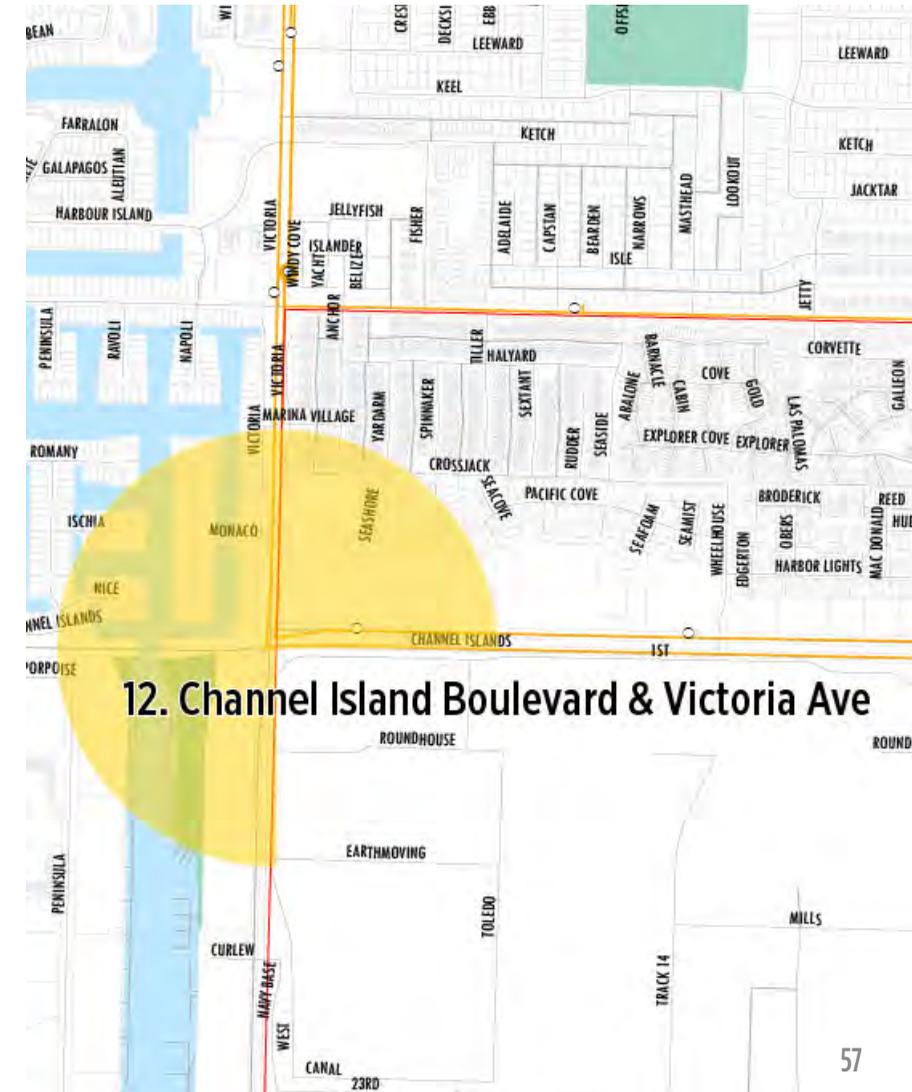
Zonificación Actual

Harbor Channel Islands
Comercial General
Unifamiliar orientado en Agua



Recomendación

No desarrollar áreas costeras. Considerar la expansión de usos permitidos en zona Comercial General del área



12. Channel Island Boulevard & Victoria Ave



Paradas con más pasajeros:

None

ÁREA DE ENFOQUE: VENTURA ROAD



Uso de Suelo

Residencial Media Densidad
Protegido y Espacio al Aire
Libre



Puntos Destacados del Plan

Parques y Espacio al Aire
Libre
Protección de Recursos
Residencial Media Densidad
(Plan General)



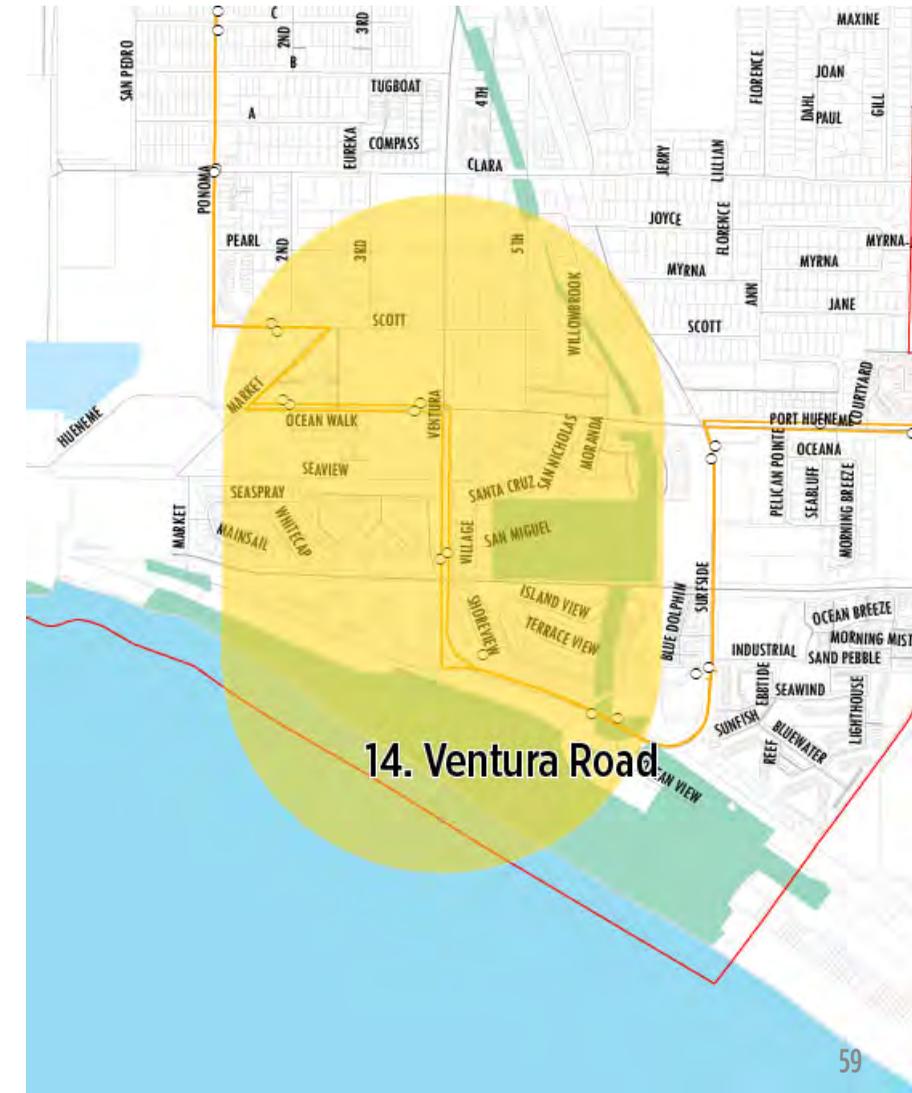
Zonificación Actual

Park Reserve
Residencial Multifamiliar
Limitado



Recomendación

Seguir recomendaciones del
plan general referentes al
uso residencial de media
densidad y tránsito con más
pasajeros



Paradas con más pasajeros:

None

PARTE 3: ESTRATEGIAS

¿QUÉ SON ESTRATEGIAS?

- Políticas que GCTD promueva
- Prioridades para los planes municipales y decisiones de Desarrollo
- Ideas de qué es cómo es una verdadera Comunidad que Apoya el Tránsito en Gold Coast Transit District



ACERCA DE ESTA SECCIÓN

Las estrategias fueron acotadas a cuatro categorías basadas en resultados clave en los análisis de regresión, VMR, y uso de suelo:

Calles Conectadas

Manejo de la Acera

Densidad Residencial

Densidad de Empleo



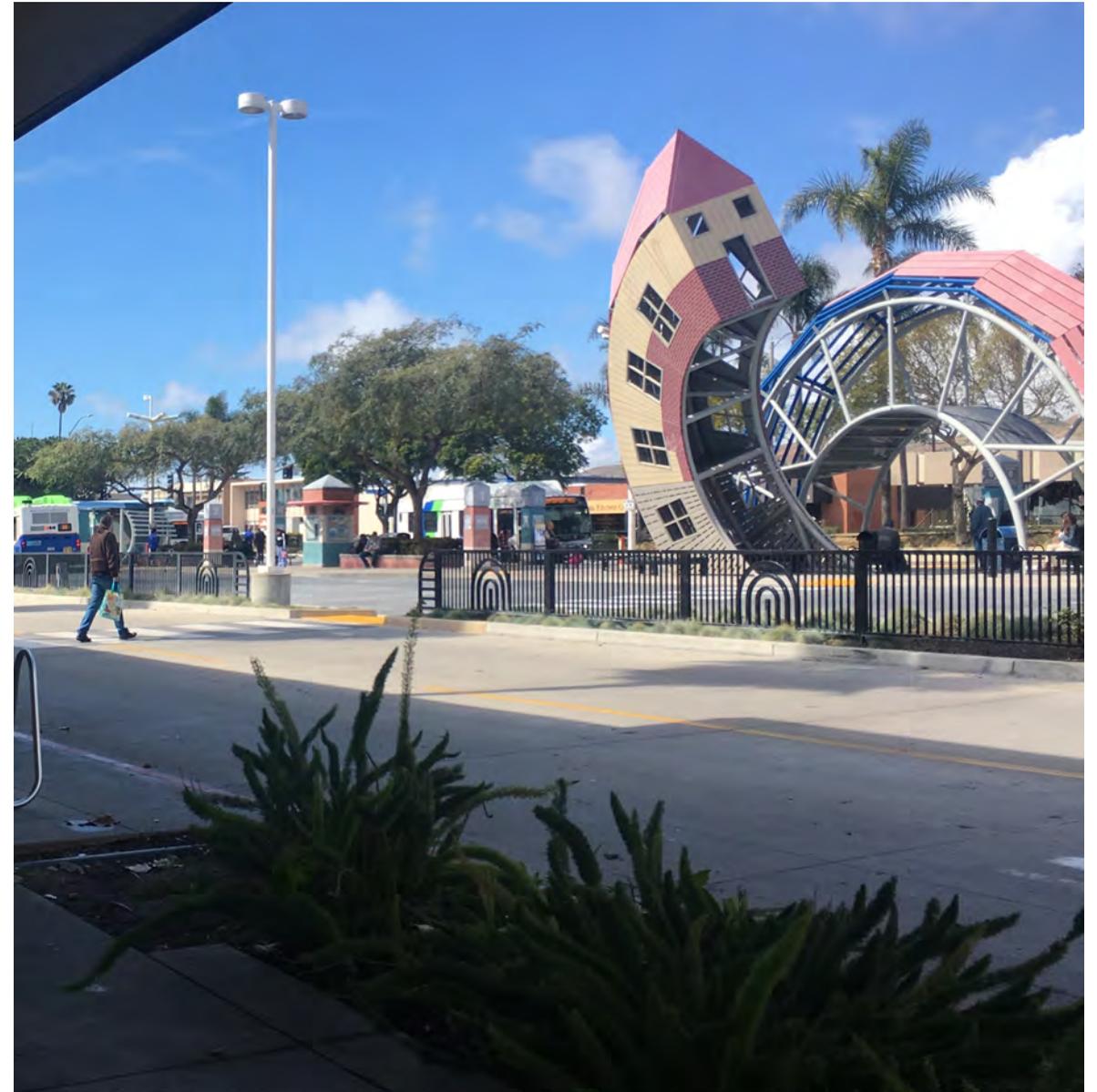
ACERCA DE ESTA SECCIÓN

Cada categoría es presentada con:

- Una lista de estrategias
- Un ejemplo de una estrategia actualmente puesta en práctica en el área de servicio GCTD

Cada estrategia es después detallada con lo siguiente:

- Una muestra visual de ejemplos implementados de la estrategia
- Líderes de implementación (ej., organizaciones y asociaciones cruciales para apoyar la estrategia)
- Definiciones clave acerca de la estrategia
- Mediciones importantes, estándares e indicadores para garantizar una aplicación exitosa de la estrategia



ESTRATEGIAS CALLES CONECTADAS



Las siguientes estrategias están enlistadas en orden descendente de prioridad (como fueron votadas por las partes interesadas):

- Instalaciones protegidas para personas en bicicleta
- Plantas bajas activas a lo largo de los corredores
- Mejora de infraestructura en banquetas/cruces peatonales
- Espacios públicos para la intersección



UNA ESTRATEGIA CALLES CONECTADAS EN ACCIÓN:

- La actualización del Plan General del Condado de Ventura ha creado nuevas políticas :
 - “El Condado se esforzará por eliminar las 'brechas' en calles, ciclovías y la red peatonal planificando y buscando fondos para construir las mejoras necesarias que eliminen las barreras y mejorar la conectividad del sistema de transporte, así como las conexiones que apoyan la accesibilidad al transporte público desde/hacia la primera y última milla.
 - El Condado considerará la seguridad y accesibilidad peatonal cuando prepare planes de transporte, estudios y reportes.”



INSTALACIONES PROTEGIDAS PARA PERSONAS EN BICICLETA



Long Beach, CA



Vancouver, Canada



Isla Vista, CA

Líderes implementadores:

Obras Públicas Locales



Activistas comunitarios



Acerca de

- Las instalaciones protegidas para ciclistas favorecen la comodidad y seguridad no solo de los ciclistas, también la de los peatones y personas en coche.
- En lugares donde no hay una ciclovía protegida las personas pueden elegir andar por la banqueta.

Mediciones útiles

- Se recomienda un ancho de ciclovía de 5 pies de la acera o guarnición a la línea de la ciclovía.
- El área de amortiguamiento de la ciclovía deberá tener una diagonal transversal o marcas de chevron si tiene 3 pies de ancho o más.

PLANTAS BAJAS ACTIVAS A LO LARGO DE LOS CORREDORES



Oakland, CA



Burlingame, CA



Santa Barbara, CA

Líderes implementadores:

Desarrolladores



Planificadores locales



Acerca de

- Las personas que caminan experimentan los edificios más íntimamente y a velocidades más bajas que las personas que conducen. La experiencia de caminar al tránsito depende de la comodidad de los lugares por lo que se camina antes.
 - Con una fachada con jardín hacia la calle y ventanas visibles y espacios artísticos o abiertos junto a la línea del edificio, la banqueta puede convertirse en una experiencia cómoda e interesante.
 - Las plantas bajas activas pueden ser flexibles, con barreras temporales y de bajo costo para fomentar la venta minorista. También pueden incluir acceso a información del área.

Mediciones útiles

- Si bien el nivel de transparencia puede variar con base en el uso específico y estilo arquitectónico, las fachadas de plantas bajas activas deben incluir entre un 40% y 60% de área de ventanas.

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA EN BANQUETAS Y CURCES PEATONALES



St. Petersburg, FL



Seattle, WA



Fortaleza, Brazil

Líderes implementadores:

Obras Públicas Locales



Acerca de

- En lugares donde las personas que caminan hacia/desde el autobús deben cruzar la calle, es imprescindible maximizar la visibilidad de ellas y su vulnerabilidad al tráfico.
- La aplicación estratégica de pintura de alta visibilidad es una medida de bajo costo para delimitar el espacio para las personas que caminan.
- Las conexiones para las personas que caminan pueden tratarse identificando y cerrando brechas en la red de banquetas.

Mediciones útiles

- Los diseños de cruce de peatones deben elegirse en función de su visibilidad para los conductores, con patrones de "escalera" o "cebra" más notorios que solo líneas paralelas
- En instalaciones fuera de la vía pública y calles pequeñas, los cruces peatonales elevados y los adoquines de diferentes texturas también pueden aumentar la conciencia del conductor sobre las personas que caminan
- Se deben identificar las brechas en las banquetas

ESPACIO PÚBLICOS EN INTERSECCIONES



Brooklyn, NY



Oakland, CA



Philadelphia, PA

Líderes implementadores:

Obras Públicas Locales

Distritos comerciales
de mejoramiento



BID

Acerca de

- Las estrategias intencionales como el mobiliario urbano y el paisajismo pueden lograr entornos caminables.
- Los entornos caminables inspiran a las personas a caminar y permanecer más tiempo tanto en el ámbito público como en las tiendas y comercios locales del barrio.
- Los accesorios para bicicletas como bastidores y estaciones de recarga también pueden ayudar a mejorar el espacio subutilizado en las intersecciones con diseño más antiguos

Mediciones útiles

- Las plazas públicas provisionales se construirán con franjas táctiles de advertencia que cumplan con ADA en los cruces peatonales.
- Se debe prestar especial atención en cómo se moverán las personas con discapacidad visual en estos espacios.
- Se debe procurar que las plazas tengan un tamaño de al menos 2,000 pies cuadrados.

ESTRATEGIAS DE MANEJO DE LA ACERA



Las siguientes estrategias están enlistadas en orden descendente de prioridad (como fueron votadas por las partes interesadas):

- Aceras con zonas flexibles de uso múltiple
- Programas de Micromovilidad
- Extensiones de la acera para paradas
- Extensiones de la acera con parques de bolsillo
- Tasas de ocupación de estacionamiento objetivo
- Programas y eventos con cierre de calles

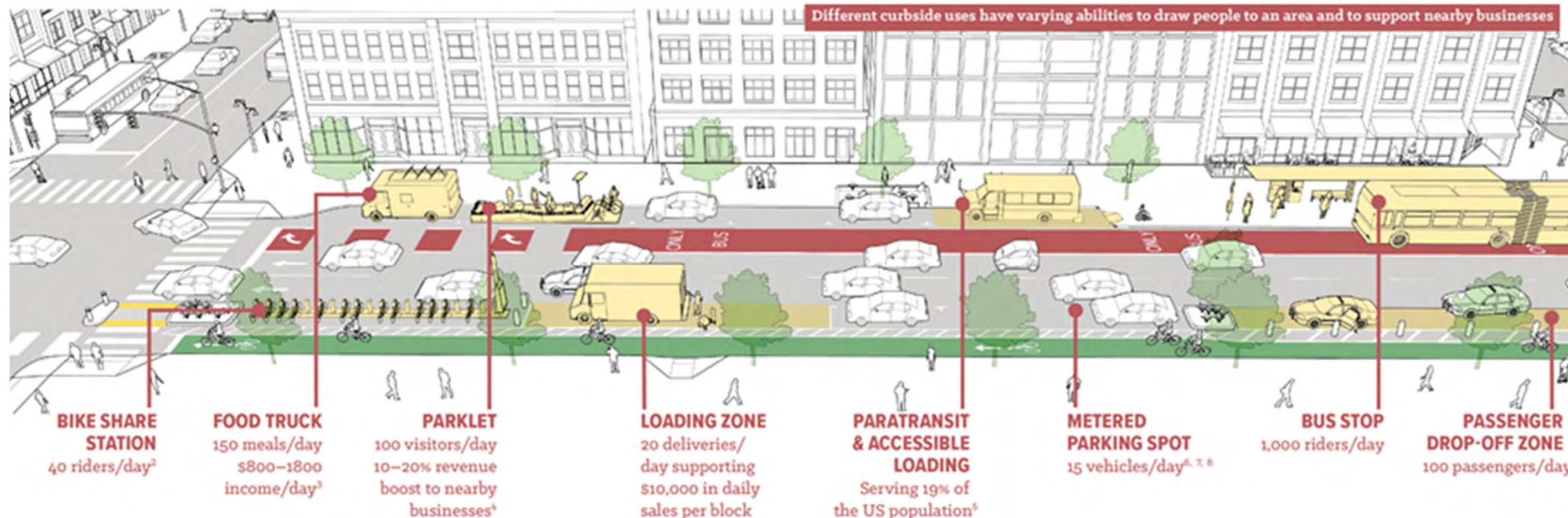


UNA ESTRATEGIA DE MANEJO DE LA ACERA EN ACCIÓN:

- El código de Ventura establece que una tasa de ocupación de estacionamiento del 85% “es necesaria y deseable para facilitar el uso de los recursos de estacionamiento por la mayor cantidad de personas posibles.”
- Al mantener el estacionamiento disponible a través de medidores/regulación, los ingresos pueden destinarse a financiar programas de transporte alternativos



ACERAS CON ZONAS FLEXIBLES DE USO MÚLTIPLE



Acerca de

- El carril de la acera es un segmento valioso de infraestructura; se utiliza para paradas de autobús, estacionamiento, carga/descarga y circulación.
- Aceras con zonas de uso flexible permiten diferentes usos (derecho de paso) a lo largo de segmentos de calle.
- Al permitir diferentes propósitos como carriles exclusivos para autobuses escolares y servicios esenciales de recojo/entrega las aceras con zonas de uso múltiple responden a diferentes demandas a través del tiempo

Mediciones útiles

- Restricciones durante el día: carga y descarga fuera de horario pico

Implementation Leads:

Obras Públicas Locales



Districtos comerciales de mejoramiento

BID

Tránsito



PROGRAMAS DE MICROMOVILIDAD (BICICLETAS Y MONOPATINES COMPARTIDOS)



Santa Monica, CA



Santa Monica, CA



Austin, TX

Implementation Leads:

Obras Públicas Locales



Planificadores locales



Distritos comerciales de mejoramiento

BID

Acerca de

- Los programas de micromovilidad complementan la infraestructura de transporte local y completan brechas de movilidad; los beneficios incluyen acceso más rápido a los destinos, estilos de vida activos y mejoras en la calidad del aire.
- Igualmente importantes son la orientación clara sobre la seguridad del usuario, la obstrucción de las banquetas y la asequibilidad.
- A medida que aumenten los volúmenes, será imprescindible una infraestructura protegida para bicicletas, monopatines y pequeños vehículos motorizados para la seguridad de las bicicletas y peatones en dirección al transporte público.

Mediciones útiles

- La distribución modal de las personas llegando a un lugar a la parada de transporte en medios no motorizados es un indicador útil
- Estaciones de reparación de bicicletas junto con servicios de valet cerca del transporte público hacen accesible estos lugares durante el día

EXTENSIONES DE LA ACERA PARA PARADAS



Oakland, CA



San Francisco, CA



Los Angeles, CA

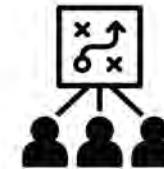
Implementation Leads:

Obras Públicas Locales

Planificadores locales

Desarrolladores

Tránsito



Acerca de

- Las extensiones a la acera aumenta el área de la parada de autobús desde la banqueta hacia la calle
- Estas extensiones liberan espacio para paradas de autobuses accesibles para discapacitados, y su alineación con el carril de viaje ahorra tiempo (reduce el tiempo en el que el conductor entra y sale de carril de viaje)
- Las extensiones pueden ser construidas usando material de bajo costo y diseñadas para ser usadas por los ciclistas de manera segura

Mediciones útiles

- Las extensiones de la acera pueden ser una forma de reducir el espacio requerido para las paradas de autobús (no se necesita espacio para maniobrar)
- Las extensiones a la acera pueden ser tan cortas como 15 pies, pero para servir todas las puertas del autobús deberían medir 30 pies para autobuses estándar y 50 pies para autobuses articulados

EXTENSIONES DE LA ACERA CON PARQUES DE BOLSILLO



San Francisco, CA



São Paulo, Brasil



San Mateo, CA

Implementation Leads:

Obras Públicas Locales



Planificadores locales



Desarrolladores



Acerca de

- Los parques de bolsillo son áreas publicas para sentarse reconvertidas de espacios de estacionamiento. Normalmente incluyen plantas y racks para bicicletas para servir la demanda de espacio público en áreas comerciales y de minoristas con mucha actividad

Mediciones útiles

- Para asegurar que sean vistos por los vehículos en movimiento y estacionados, los parques de bolsillo deben incorporar una zona de amortiguamiento que detenga la llanta del vehículo a una distancia de 4 pies
- Es deseable que los parques de bolsillo tengan un ancho mínimo de 6 pies (o el ancho de un carril para estacionamiento)

TASAS DE OCUPACIÓN DE ESTACIONAMIENTO OBJETIVO



Arlington, VA



Redwood City, CA



Santa Monica, CA

Implementation Leads:

Planificadores locales



Obras Públicas Locales



Distritos comerciales
de mejoramiento

BID

Acerca de

- Desde la perspectiva de la gente que quiere estacionarse tan cerca de su destino como sea posible, los lugares de estacionamiento pueden ser percibidos como un recurso escaso
- Una tasas de ocupación de estacionamiento objetivo intenta mantener espacios de estacionamiento en calle disponibles en los lugares de alta demanda
- Si se usan tarifas, el objetivo debe ser la tasa de ocupación (no la recaudación) de tal forma que el precio sea ajustado para que haya disponibilidad de espacios a toda hora

Mediciones útiles

- 85% es una tasa de ocupación objetivo típica para estacionamiento en calle. Aproximadamente uno o dos espacios deben estar siempre libres en cada calle
- 90% es una tasa de ocupación objetivo típica para estacionamiento fuera de la calle (lotes y garajes)

PROGRAMAS Y EVENTOS CON CIERRE DE CALLES



Milwaukee, WI



Memphis, TN



San Francisco, CA

Implementation Leads:

Activistas comunitarios



Obras Públicas Locales



Planificadores locales



Districtos comerciales de mejoramiento

BID

Acerca de

- Los peatones están restringidos a las aceras y tienen barreras psicológicas y físicas con las calles. Cuando algunas veces se eliminan estas barreras y el espacio es devuelto a aquellos que caminan, con el tiempo se puede normalizar el acto de caminar en los barrios.

Mediciones útiles

- Personal y voluntarios trabajando durante los eventos de cierre de calle pueden medir el éxito:
 - Contando el numero de personas caminando y en bicicleta en una ubicación específica
 - Registrando el numero de coches cediendo el paso a las personas
 - Preguntando a las personas que están caminando, en bicicleta y en coche sus satisfacción con el programa

ESTRATEGIAS DE DENSIDAD RESIDENCIAL



Las siguientes estrategias están enlistadas en orden descendente de prioridad (como fueron votadas por las partes interesadas):

- Eliminar/reducir requisitos de estacionamiento mínimos
- Vivienda asequible en corredores de tránsito
- Incrementar la altura límite en corredores de tránsito



UNA ESTRATEGIA DE DENSIDAD RESIDENCIAL EN ACCIÓN:

- El proyecto de desarrollo Wagon Wheel & Parklands incrementa la densidad residencial, viviendas y en general la población
- Mayor densidad residencial en el Distrito de Transito está relacionado con mayor número de pasajeros





ELIMINAR/REDUCIR REQUISITOS DE ESTACIONAMIENTO MÍNIMOS



Lancaster, CA



Sacramento, CA



San Diego, CA

Acerca de

- Municipalidades de California de diferentes tamaños han analizado el uso del estacionamiento en áreas cercanas al tránsito y han eliminado o reducido los requisitos mínimos de estacionamiento
- Los requisitos máximos de estacionamiento también brindan una guía útil para los equipos de desarrollo
- Los requisitos de estacionamiento podrían tener otros arreglos, como incentivos para compartir espacios entre parcelas adyacentes o financiar programas de gestión de demanda de transporte (TDM)

Mediciones útiles

- La ciudad de San Diego encontró la siguientes medidas de impacto de estacionamiento
 - La demanda máxima de estacionamiento cerca de paradas de transito promedió 1.05 espacios por unidad
 - Cada espacio de estacionamiento puede aumenta entre \$35,000-\$90,000 el costo de construcción de la vivienda

Implementation Leads:

Planificadores locales



Obras Públicas Locales



Desarrolladores



Activistas comunitarios



VIVIENDA ASEQUIBLE EN CORREDORES DE TRÁNSITO



Portland, OR



San Jose, CA



Boulder, CO

Implementation Leads:

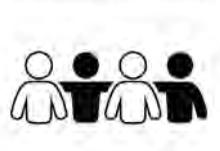
Planificadores locales



Desarrolladores



Activistas comunitarios



Acerca de

- Se debe alentar el desarrollo de viviendas a precios razonables en los corredores que actualmente cuentan con rutas de tránsito y en áreas de alta calidad de tránsito (HQTAs)
- Los equipos de desarrollo deben ser informados de cualquier incentivo o concesión disponible para el desarrollo de viviendas asequibles, como modificaciones de los requisitos de zonificación

Mediciones útiles

- La Ley de Bonos de Densidad del Estado de California otorga hasta un aumento de hasta 35% en la densidad residencial si se proporcionan ciertas condiciones de vivienda asequible y un hasta 80% para proyectos que son completamente asequibles

INCREMENTAR LA ALTURA LÍMITE EN CORREDORES DE TRÁNSITO



Pedestrian and Transit Oriented Development District, Palo Alto, CA



Del Mar Station, Pasadena, CA



Wilshire & Western, Los Angeles, CA

Implementation Leads:

Planificadores locales



Desarrolladores



Acerca de

- Los límites de altura aumentados adecuadamente a lo largo de los corredores de tránsito y áreas de alta calidad de tránsito pueden atraer desarrollos de uso mixto y pasajeros con un conjunto diverso de orígenes y destinos
- Un mayor número de personas que caminan por la acera (debido al aumento de la densidad) puede aumentar la percepción de seguridad y protección cerca del tránsito

Mediciones útiles

- En South Gate, CA, la Transit Village Zone establece:
 - Los edificios deben ser mixtos o de un solo uso, formando una fachada de 2 a 4 pisos, con volúmenes superiores de hasta 8 pisos y bonificaciones hasta los 10 pisos
 - El 65% del edificio debe incluir un retroceso de 0 pies y construir en la línea de propiedad
- Los límites de altura por sí solos no necesitan ser una medida de densidad. Aproximadamente 12 unidades de vivienda por acre pueden justificar el servicio de tránsito regular

ESTRATEGIA DE DENSIDAD DE EMPLEO



Las siguientes estrategias están enlistadas en orden descendente de prioridad (como fueron votadas por las partes interesadas):

- Beneficios para empleados en viajes al trabajo
- Promover los Distritos Comerciales de Mejoramiento/Asociaciones de Administración de Transporte
- Flexibilidad en usos comerciales permitidos
- Financiamiento/retención de tiendas de comestibles, bancos comunales, y/o negocios locales



UNA ESTRATEGIA DE DENSIDAD DE EMPLEO EN ACCIÓN:

- El Ordenamiento #2334 de The City of Oxnard requiere que los siguientes desarrollos industriales y comerciales con al menos 50 empleados:
 - Proporcionen información de transporte público dirigida al público en general
 - “Provea adecuada administración de la demanda de transporte y reducción de viajes como lo requiera el gerente de tráfico y transporte de la Ciudad”



BENEFICIOS PARA EMPLEADOS EN VIAJES AL TRABAJO



TDM Commuter Campaign Example



Los Angeles, CA



Acerca de

- Desarrollos que incentive el uso de la bicicleta y caminar y que resalten la proximidad y accesibilidad de los servicios de tránsito cercanos pueden atraer residentes al mismo tiempo que reducen VMR y la demanda de estacionamiento
- Para los empleadores, puede ayudar a incrementar la satisfacción del empleador si se subsidia directamente el costo de los pases de transporte al trabajo
- Los gobiernos deben promover activamente la disponibilidad de programas de subsidios para transporte al trabajo como parte de derechos de construcción y/o procesos de ocupación inmobiliaria

Mediciones útiles

- Las plataformas en línea permiten a los empleados dar seguimiento a su saldo para transporte y, tras rebasar su subsidio, pueden redireccionar ingreso pre-impuestos para obtener saldo adicional



PROMOVER LOS DISTRITOS COMERCIALES DE MEJORAMIENTO/ ASOCIACIONES DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE



Los Angeles, CA



Sacramento County, CA



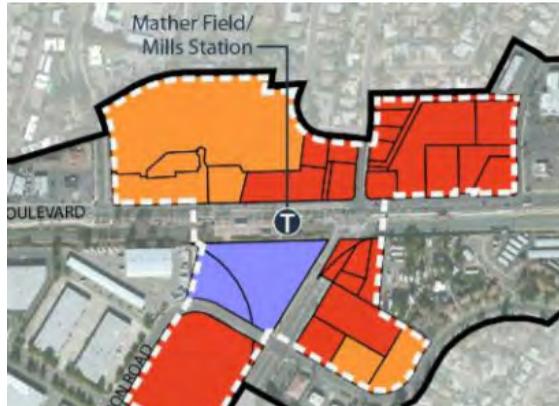
Acerca de

- Distritos Comerciales de Mejoramiento (BID) son socios para apoyar el embellecimiento y mantenimiento de aceras, espacios públicos y otras áreas adyacentes a las paradas de tránsito
- Con fuerte apoyo organizacional, las Asociaciones de Gestión de Transporte (TMA) han promovido satisfactoriamente caminar y andar en bicicleta, así como han apoyado el transporte público en áreas de empleo previamente ignoradas

Mediciones útiles

- Las Organizaciones pueden usar las siguientes métricas para rastrear la efectividad:
 - Proporción de personas usando transporte público para llegar a su trabajo vs. Proporción de personas manejando en auto solos al trabajo
 - Conocimiento y uso de servicios/programas de TMA/BID en el área de empleadores

FLEXIBILIDAD EN USOS COMERCIALES PERMITIDOS



Rancho Cordova, CA



Elk Grove, CA



Acerca de

- Con correlaciones significativas entre densidad de empleos y uso de transporte público -independientemente de si el empleo es en tienda minoristas, oficina o industria – puede valer la pena asegurar flexibilidad en términos de qué tipos de usos no-comercial pueden ocupar ciertos distritos
- Códigos basados en la forma son una medida para flexibilizar el uso de suelo y asegurar predictibilidad en el diseño de dominio público

Mediciones útiles

- Algunas zonas mixtas de uso comercial más direccionadas a la forma, como Rancho Cordova, permiten usos que van desde hoteles y tiendas hasta manufactura a pequeña escala
- Otros planes, como Elk Grove’s Shoutheast Policy Area, identificados con el concepto de “desarrollo orientado al empleo” promueven oportunidades sin limitarlas a un solo uso de suelo

FINANCIAMIENTO/RETENCIÓN DE TIENDAS DE COMESTIBLES, BANCOS COMUNALES, Y/O NEGOCIOS LOCALES



San Diego, CA



Atlanta, GA

Acerca de

- Las comunidades orientadas al tránsito necesitan una tienda como ancla que pueda proporcionar acceso a bienes y servicios esenciales mientras generan una actividad considerable

Implementation Leads:

Distritos comerciales de mejoramiento

BID

Principales Empleadores



Desarrolladores



Activistas comunitarios



Mediciones útiles

- Esto puede ser fomentado por las agencias de tránsito a través de asociaciones con pequeños empresarios y con acuerdos de concesión.

PARTE 4: SIGUIENTES PASOS

IMPLEMENTANDO ESTRATEGIAS

- Sea un voluntario. Conviértase o apoye a un defensor de una estrategia que pueda coordinar regularmente a los demás líderes de implementación enlistados en este plan.
- Sea ingenioso. Comuníquese con los gobiernos locales, regionales y estatales para obtener datos útiles adicionales y mejores prácticas.
- Sea accesible. Los talleres se deben programarán en horarios accesibles para todo el público que viaja en tránsito y se debe tratar a todos los asistentes respetuosamente.
- Sea pragmático. Por ejemplo, interrumpir las regulaciones existentes sin proveer alternativas o incentivos puede no ser la forma más fácil de persuadir a los tomadores de decisiones e inversionistas.



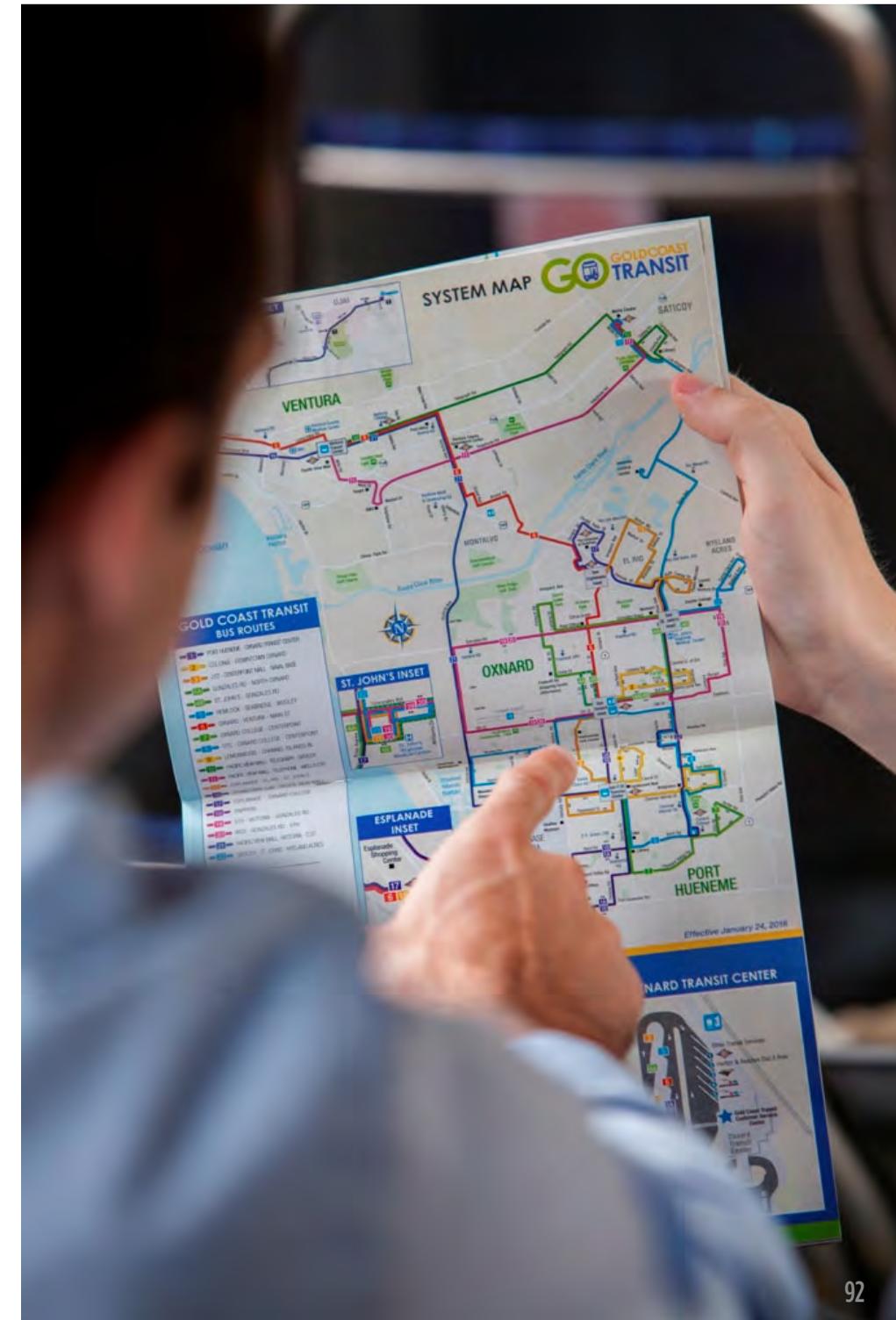
MANTENIENDO LA RESILIENCIA

- Reconocer a las personas que conducen nuestros autobuses, mantienen nuestras instalaciones limpias y protegen a todos
- Monitorear las condiciones en las aceras y cerca de las paradas de tránsito con la vista puesta en el bienestar actual y futuro
- Identificar y contactar a las comunidades vulnerables que experimentan disparidades en los recursos y el acceso
- Abogar por un futuro con mejor calidad del aire y más formas de moverse; elevar y apoyar a los líderes de su comunidad que ya estén trabajando en estos temas



MANTENERSE INVOLUCRADO

- Envíe comentarios y sugerencias a la dirección planning@gctd.org
- Visite www.gctd.org para
 - Revisar el Plan Comunidades que Apoyen el Tránsito
 - Asistir a las reuniones de la Junta Directiva o del TAC
- ¡Continúe involucrando a su agencia de tránsito en proyectos de desarrollo y planificación desde el principio!
 - Monitoree las publicaciones en persona y en línea en el sitio del gobierno municipal/local
 - Busque en los recursos de esta guía



INFORMACIÓN Y RECURSOS ADICIONALES

AGRADECIMIENTOS

Gold Coast Transit District

Steve Brown, Cynthia Duque, Beatris Megerdichian, Matt Miller, Austin Novstrup, Vanessa Rauschenberger

Community Stakeholders

County of Ventura (Treena Gonzalez)

Ventura County Transportation Commission (Martin Erickson, Amanda Fagan, Claire Grasty)

City of Oxnard (Earnel Bihis, Scott Kolwitz, Jeff Lambert, Kathleen Mallory)

City of San Buenaventura (Sergio Albaran, Chandra Chandrashaker, Cary Glenn, Jeff Hereford, Jared Rosengren, Derek Towers)

City of Port Hueneme (Will Berg)

Ventura Housing Authority (Krystalin Bullicer)

Bike Ventura (Joey Juhasz-Lukomski)

Central Coast Alliance United for a Sustainable Economy (Nadia Bello)

Many Mansions (Luis Hernandez)

Oxnard Community Planning Group (Roy Prince)

Westside Community Council Board (Liz Campos)

Westside Community Development Corporation (Jackie Pearce)

Southern California Association of Governments

Joseph Cryer

Consulting

Nelson\Nygaard

Ayaka Habu, Ulises Hernandez-Jimenez, Ezra Pincus-Roth, Hazel Scher, Emily Yasukochi

Lisa Wise

Adam Pisarkiewicz, Henry Pontarelli, Kathryn Slama

ACRÓNIMOS Y GLOSARIO

Actividad por parada consiste en la suma de los ascensos y descensos en una sola parada de tránsito.

ADA: Americans with Disabilities Act. Ley de discapacitados de Estados Unidos de 1990 requiere instalaciones accesibles en el ámbito público, incluidas aceras y paradas de tránsito.

BID: Distritos Comerciales de Mejoramiento

CalEnviroScreen: Herramienta de Detección de Salud Ambiental de las Comunidades de California

Comunidades Marginadas se identifican en CalEnviroScreen como aquellos census tracts con calificación en el 25% más alto en un análisis demográfico y de salud pública.

HQTA: High-quality transit áreas. Las Áreas de Tránsito de Alta Calidad están identificadas por SCAG como aquellas zonas que se encuentran a menos de media milla de una estación de tren y/o un corredor de autobús fijo con una frecuencia máxima de 15 minutos durante las horas pico de viaje. Las HQTA se identifican para el día de hoy y para el año 2045.

GCTD: Gold Coast Transit District

GEI: Gases de Efecto Invernadero se mencionan en este informe como referencia a las emisiones de gases vinculadas a los viajes en automóvil (ej., dióxido de carbono).

Primera y última milla se refiere al viaje que uno toma antes y después de su viaje de tránsito. Puede haber diferencias en

que tan seguro y cómodo es esta primera y última milla dependiendo de la ubicación y el modo de transporte utilizado.

RTP: Regional Transportation Plan (Plan Regional de Transporte)

SCAG: Southern California Association of Governments (Asociación de Gobiernos del Sur de California)

TAC: El Comité Técnico Asesor de GCTD brinda servicios de asesoramiento y recomendaciones al personal y Junta Directiva del GCTD con respecto a cuestiones técnicas y de políticas. Está compuesto por representantes de cada una de las jurisdicciones miembro.

TDM: Transportation Demand Management. Gestión de la Demanda de Transporte es un conjunto estratégico de programas, políticas y/o inversiones diseñados para reducir los impactos de un desarrollo y uso de suelo en el viaje de vehículos y la generación de uso de estacionamiento.

TMA: Transportation Management Association. Asociación de Gestión de Transporte es un término para una organización compuesta por líderes en la administración de propiedades, el empleo y otros sectores en un lugar determinado. Las TMA generalmente buscan resolver problemas de transporte y calidad del aire. Algunas TMA son organizaciones sin fines de lucro.

TNC: Transportation network company. Las Compañías de Redes de Transporte se refieren a aquellas que hacen

coincidir pasajeros con conductores de alquiler (Uber y Lyft son los ejemplos más destacados) a través de una aplicación o sitio web en línea.

TOD: Transit-oriented development. Desarrollo Orientado al Transporte puede incluir desarrollos conjuntos (generalmente desarrollo privado en terrenos públicos) y desarrollos que hacen intentan mejorar el acceso al tránsito cercano a través del diseño y / o programación.

Transporte Público o Tránsito consiste en el transporte colectivo de pasajeros en la mayoría de casos sujeto a horario y rutas fijas. En este reporte se utilizan ambos términos de manera indistinta.

VMT: Vehicle miles traveled. VMR: Vehículo Milla Recorrido es una medida estándar de ley 743 del Senado de California para la evaluación de los impactos del transporte según el proyecto. Otras métricas específicas incluyeron vehículo milla recorrida per cápita, tasas de generación de viajes en automóvil o viajes en automóvil generados.

MATERIALES Y PRESENTACIONES

Por favor vea el Apéndice D.

WHAT ARE STRATEGIES?

- Policies for GCTD to advocate for
- Priorities for municipal plans and development decisions
- Ideas for attributes most true to a **Transit-Supportive Community** in the Gold Coast Transit District



RESIDENTIAL DENSITY	Strategy	Votes
	Eliminate minimum parking restrictions <small>REDUCE - effect of secured bicycle, etc. space FLEXIBLE / NOV-RSD620</small>	18
	Mandatory commuter benefits for tenants <small>not mandatory, but encouraged to have minimum 3 days of parking reserved New - lease bonus - permitting more flexibility, increase on-site applicability</small>	12
	Increase height limits <small>- location matters - increased heights in cores/corridors</small>	10
	Affordable housing <small>- location matters - increased number in cores/corridors</small>	18

Reminder...Workshop Tomorrow!

Building Transit Supportive Communities | Stakeholder Workshop

Tuesday, November 19, 2019
9:30 a.m. – 12:00 p.m.

Location
Gold Coast Transit District
Operations & Maintenance Facility (Board Room)
1901 Auto Center Drive
Oxnard, CA 93036

You're invited to participate in an important effort being led by Gold Coast Transit District (GCTD) in partnership with the Southern California Association of Governments (SCAG), to help our community thrive.

RECURSOS

Quantifying Greenhouse Gas Mitigation Measures, California Air Control Officers Association (CAPCOA), 2010

Acceso via <http://www.capcoa.org/wp-content/uploads/2010/11/CAPCOA-Quantification-Report-9-14-Final.pdf>

Transit Supportive Guidelines, Pace Suburban Bus, 2013

Acceso via http://www.pacebus.com/guidelines/Pace_Design_Guidelines.pdf

Urban Street Design Guide, National Association of City Transportation Officials (NACTO), 2013

Acceso via <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>

Transit Supportive Planning Toolkit, Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro), 2016

Acceso via <https://www.metro.net/projects/tod-toolkit/overview/>

Linking Transit Agencies and Land Use Decision Making Guidebook, Transit Cooperative Research Program Report 182, 2016

Acceso via <http://www.trb.org/Publications/Blurbs/173473.aspx>

State of California Governor's Office of Planning and Research Technical Advisory on Senate Bill 743, 2018

Acceso via http://opr.ca.gov/docs/20190122-743_Technical_Advisory.pdf

Transit-Oriented Development Parking Study, North Central Texas Council of Governments, 2019

Acceso via <https://www.nctcog.org/trans/plan/land-use/tod/planning-studies/fta-pilot>

Bus Stop Guidelines, Gold Coast Transit District, 2019

Acceso via http://www.goldcoasttransit.org/images/Planning_Page/GCTDBusStopGuidelines2019.pdf

Flex Zone/Curb Use Priorities, City of Seattle, 2020

Acceso via <https://www.seattle.gov/transportation/projects-and-programs/programs/parking-program/parking-regulations/flex-zone/curb-use-priorities-in-seattle>

PLANES EXISTENTES

Ventura County 2040 General Plan, 2020 (Draft)

Acceso via <https://vc2040.org/review/documents>

City of Oxnard 2030 General Plan, 2011

Acceso via <https://www.oxnard.org/city-department/community-development/planning/2030-general-plan/>

City of Ojai General Plan, 1997

Acceso via <https://ojaicity.org/ojais-general-plan/>

City of Port Hueneme General Plan, 2015

Acceso via <https://www.ci.port-hueneme.ca.us/DocumentCenter/Index/133>

City of San Buenaventura General Plan, 2005 (Currently Being Updated)

Acceso via <https://www.cityofventura.ca.gov/485/General-Plan>

City of San Buenaventura Downtown Specific Plan, 2007

Acceso via <https://www.cityofventura.ca.gov/DocumentCenter/View/9833/Downtown-Specific-Plan-PDF>

City of San Buenaventura Saticoy & Wells Community Plan, 2009

Acceso via <https://www.cityofventura.ca.gov/DocumentCenter/View/1823/Saticoy-and-Wells-Community-Plan-PDF>

City of Oxnard Riverpark Specific Plan, 2012

Acceso via https://www.oxnard.org/wp-content/uploads/2016/08/Riverpark_Specific_Plan_Rev_Aug_2012.pdf

CRÉDITOS DE FOTOGRAFÍAS

Todas las imágenes fotográficas en este informe se acreditan a SCAG y GCTD con excepción de las siguientes:

p. 66

- Long Beach (Flickr user Cherie Walkowiak via <https://www.flickr.com/photos/28495512@N00/16021346776/>)
- Vancouver (Flickr user pwkrueger via <https://www.flickr.com/photos/pwkrueger/5134405164>)
- Isla Vista (Nelson\Nygaard)

p. 67

- Oakland and Burlingame (Nelson\Nygaard)
- Santa Barbara (Flickr user la-citta-vita via <https://www.flickr.com/photos/la-citta-vita/5659573482/in/album-72157626586861028/>)

p. 68

- St Petersburg (Beth Reynolds via <https://www.tribune.com/progettazione/architettura/2019/12/asphalt-art-parte-dagli-usa-il-grande-progetto-di-rigenerazione-urbana-arrivato-anche-a-milano/attachment/st-petersburg-artist-cecilia-lueza-photo-credit-beth-reynolds-case-study-pg-14/>)
- Seattle (City of Seattle via https://www.seattle.gov/Images/Departments/SDOT/NSF/2018/41105792495_67bf143d94_o.jpg)
- Fortaleza (Fortaleza City Hall via <https://www.itdp.org/2019/01/07/fortalezas-transport-progress/>)

p. 69

- Oakland (Nelson\Nygaard)
- Brooklyn and Philadelphia (NACTO via <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/interim-public-plazas/>)

p. 70

- California Strawberry Festival (Flickr user clotee_allochuku via https://www.flickr.com/photos/clotee_allochuku/7252520624)

p. 71

- Ventura (Flickr user skinnylawyer via <https://www.flickr.com/photos/skinnylawyer/5611869989/>)

p. 72

- Curbside (NACTO via <https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/11/NACTO-Curb-Appeal-Curbside-Management.pdf>)

p. 73

- Santa Monica (City of Santa Monica via <https://www.smgov.net/Departments/PCD/Programs/Santa-Monica-Bike-Share/>)
- Austin (Nelson\Nygaard)

p. 74

- Oakland (Twitter user fineplanner via <https://twitter.com/SanJoseDOT/status/1050508622076116993/photo/2>)
- San Francisco (NACTO via <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/curb-extensions/bus-bulbs/>)
- Los Angeles (Nelson\Nygaard)

p. 75

- San Francisco (Flickr user tomhilton via <https://www.flickr.com/photos/tomhilton/3933603821>)
- São Paulo (EMBARQ Brasil via <https://www.flickr.com/photos/embarqbrasil/with/15379468356/>)
- San Mateo (Nelson\Nygaard)

p. 76

- Arlington (Nelson\Nygaard)
- Redwood City (iStock)
- Santa Monica (Flickr user coastermatt via <https://www.flickr.com/photos/coastermatt/33231017083/>)

p. 77

- Milwaukee (Nelson\Nygaard)
- Memphis (Flickr user dherholz via <https://www.flickr.com/photos/dherholz/8243780930>)
- San Francisco (Flickr user dpworks via <https://www.flickr.com/photos/dpworks/6277807952/>)

p. 78

- City of San Buenaventura (via <https://www.cityofventura.ca.gov/DocumentCenter/View/2421/Final-Westside-Parking-Study-PDF?bidId=>)

p. 79

- Wagon Wheel (VC Star via <https://www.vcstar.com/story/money/business/2018/11/29/oxnard-apartments-wagon-wheel-new-development/2081924002/>)

p. 80

- Lancaster (Wikimedia user Pedro Xing via https://en.wikipedia.org/wiki/File:Lancaster_Metrolink_station_2145_06.JPG#/media/File:Lancaster_Metrolink_station_2145_06.JPG)
- Sacramento (Flickr user Robert Couse-Baker via <https://www.flickr.com/photos/29233640@N07/5593696853>)
- San Diego (Wikimedia user Visitor7 via https://commons.wikimedia.org/wiki/File:North_Park_Theatre,_San_Diego.jpg)

p. 81

- Portland (Flickr user chasqui via <https://www.flickr.com/photos/chasqui/2996950463/in/album-72157608606205171/>)
- San Jose (Flickr user wbuckner via <https://www.flickr.com/photos/willbuckner/45376170792/>)
- Boulder (Nelson\Nygaard)

p. 82

- Palo Alto (Wikimedia user Sanfranman59 via https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ramona_Street_Architectural_District,_Palo_Alto,_CA_5-27-2012_2-48-37_PM.JPG)
- Pasadena (Flickr user smart_growth via https://www.flickr.com/photos/smart_growth/2241566711/in/photostream/)
- Los Angeles (Flickr user kkanouse via <http://www.flickr.com/photos/kkanouse/4412574987/sizes/z/in/photostream/>)

p. 84

- Collection at Riverpark (Wikimedia user Drewrx via <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=33709616>)

p. 85

- TDM Campaign Example (Nelson\Nygaard)

p. 87

- Rancho Cordova (APA CA Chapter via <https://www.apacalifornia.org/wp-content/uploads/2012/09/CalPlanner-Vol-16-Issue-2-Planning-Codes-Issue.pdf>)
- Elk Grove (City of Elk Grove via https://www.elkgrovecity.org/city_hall/departments_divisions/planning/southeast_policy_area)

p. 88

- Atlanta (Perkins&Will)
- San Diego (Flickr user prayitnophotography via <https://www.flickr.com/photos/prayitnophotography/14878684806>)

INFORMACIÓN Y RECURSOS ADICIONALES

CONTENIDO DE LOS APENDICES

Apéndice A: Análisis de Regresión

Apéndice B: Análisis VMR

Apéndice C: Análisis de Uso de Suelo

Apéndice D: Presentation-in-a-Box

