



Los resultados recomendados por el Plan mejorarán el río para todos los usuarios.



3

Resultados impulsados por la comunidad

Utilizando el proceso descrito en el Capítulo 2, el Grupo de Trabajo identificó proyectos de revitalización específicos del sitio para 155 ubicaciones a lo largo del corredor del río, con un enfoque en el espacio abierto público o tierras públicas para uso público. Además de los proyectos específicos del sitio, los miembros del Grupo de Trabajo identificaron una necesidad de plantillas para facilitar las mejores distribuidas a lo largo del corredor. Los proyectos, plantillas y políticas se denominan estrategias en el documento porque son formas en que las metas y objetivos se pueden implementar. Este capítulo hace hincapié en los proyectos, plantillas y políticas clave para la revitalización a lo largo del río.

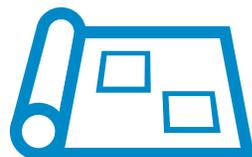


Estrategias impulsadas por la comunidad

A lo largo del proceso del Grupo de Trabajo, se pidió a los miembros de la comunidad que describieran cómo les gustaría ver la mejora de sus vecindarios y ciudades. Este documento se refiere a los diversos proyectos, plantillas y políticas solicitadas por los miembros de la comunidad y el grupo de trabajo como estrategias.



Los **proyectos** son oportunidades específicas para mejora con el apoyo de los comentarios recibidos durante el proceso de planificación. Para una lista completa de proyectos, consulte las páginas 26-33 y el Volumen 2, Capítulo 2.



Las **plantillas** son planos para mejoras rápidas y distribuidas a lo largo del corredor del río y las comunidades vecinas; estas cubren las brechas entre los proyectos identificados. Consulte la página 72 y el Volumen 2, Capítulo 2 para obtener detalles sobre las plantillas.



Las **políticas** brindan una orientación de guía para las ciudades y las personas que toman decisiones para seguir una vez que se inicia el Plan. Vea CST para una guía completa de política.



Estos resultados satisfacen los principios rectores establecidos por el Grupo de Trabajo (Capítulo 2) y brindan una variedad de oportunidades para ciudades, partes interesadas y defensores para revitalizar el río. El Capítulo 4 tratará sobre cómo tomar acción e implementar estos resultados.

Las estrategias que se describen en este capítulo fueron destacadas por el Grupo de Trabajo para su materialización de ejemplo del proceso de planificación de múltiples beneficios impulsado por la comunidad que es esencial para el Plan. Estas representan solo una pequeña selección de las

numerosas oportunidades identificadas por la comunidad y el Grupo de Trabajo, muchas de las cuales tienen el mismo potencial de promover los múltiples objetivos del Plan.

El Volumen 2, Capítulo 2 brinda una hoja de datos para cada oportunidad del proyecto que detalla datos sobre la ubicación y la variedad de posibles beneficios. Estas hojas de datos permitirán que los defensores identifiquen fácilmente proyectos candidatos adicionales cuando buscan abordar áreas adicionales de necesidades. Consulte la página 27 para una hoja de datos de ejemplo.

Políticas y programas de estabilización de la comunidad

Las inversiones en revitalización podrían causar aburguesamiento en las áreas de alto riesgo en el corredor. El Grupo de Trabajo determinó que prevenir el desplazamiento—tanto residencial como comercial—era un aspecto clave para la comunidad. El desplazamiento de las personas de sus hogares puede hacer que se muden a áreas más desfavorecidas en términos ambientales que se encuentran más alejadas de sus trabajos o puede hacer que se queden sin hogar. La pérdida de negocios locales puede afectar el tejido cultural de un barrio, y los nuevos negocios pueden no ser capaces de abordar las necesidades de las comunidades existentes. El Grupo de Trabajo creó un CST para hacer hincapié en algunas políticas y programas que pueden ayudar a apoyar a las comunidades existentes y permitirles beneficiarse de manera equitativa por los esfuerzos de revitalización del río. Estas políticas fueron desarrolladas sobre la base del espíritu de los Principios de Equidad del Río LA. Las ciudades y defensores dentro del corredor pueden utilizar este Kit de Herramientas para educar a los residentes y legisladores con respecto a las políticas que podrían ayudar a estabilizar a las comunidades. Las políticas que se destacan en el Kit de Herramientas son solo unos pocos de los programas y políticas que podrían ser beneficiosos, y las destacadas pueden no ser adecuadas para todas las comunidades. Sin embargo, el Grupo de Trabajo tiene el compromiso de proteger a las comunidades del corredor de los potenciales impactos negativos de la inversión en revitalización, e incluyó el Kit de Herramientas para brindar una guía y demostrar apoyo para este tipo de políticas.



Acuerdos de beneficios de la comunidad

Los acuerdos de beneficios comunitarios son acuerdos contractuales entre desarrolladores y coaliciones de organizaciones comunitarias diseñados para abordar una amplia gama de necesidades de la comunidad, como empleos con salarios dignos y viviendas asequibles. Los acuerdos de beneficios de la comunidad pueden garantizar que las asociaciones públicas/privadas brinden un beneficio económico al área y prevengan el desplazamiento de residentes de bajos ingresos. Los acuerdos de beneficios de la comunidad se basan en la idea de que el desarrollo económico y la inversión pública deberían derivar en mejoras cuantificables y permanentes para la vida de los residentes afectados, en particular en los barrios con bajos ingresos. Se pueden negociar por proyectos financiados a nivel privado o público.



Políticas de vivienda inclusivas

La zonificación inclusiva es una política que se utiliza para el crecimiento económico y residencial y para mitigar el desplazamiento causado por el desarrollo. La zonificación inclusiva requiere o incentiva a los desarrolladores de nuevas viviendas construidas dentro de un área específica a incluir un determinado porcentaje para desarrollar como vivienda asequible. La estructura de una política de zonificación inclusiva varía y puede ser provocada por el tamaño, la altura, la ubicación de un nuevo desarrollo o algo como una restricción de densidad. Muchas políticas de zonificación inclusiva incluyen incentivos para los desarrolladores, como por ejemplo permisos de tramitación rápida o permitir que se construyan más unidades que en la zonificación tradicional.



Apoyo de los negocios locales

Es esencial el apoyo de negocios operados y de propiedad local para prevenir el desplazamiento comercial durante la revitalización del la Sección Baja del Río Los Ángeles, especialmente para las áreas comerciales, que son particularmente vulnerables debido a la desinversión histórica y las ubicaciones en relación con el transporte existente y los proyectos de revitalización propuestos. También es necesario un apoyo similar para que los residentes inicien nuevos negocios operados y de propiedad local dentro del la Sección Baja del Río Los Ángeles, que se beneficiarían de los esfuerzos de revitalización. Conectar los negocios locales con los recursos de asistencia existentes puede mantener a los negocios existentes saludables y permitirles beneficiarse de las inversiones en el corredor.

Políticas de vivienda de pérdida neta nula

La pérdida neta nula de las ordenanzas de vivienda asequible mantiene la disponibilidad de viviendas asequibles en un área en riesgo, y requiere a un desarrollador que elimine viviendas asequibles que las reemplace todas o un porcentaje de esas unidades ya sea en el sitio o fuera del sitio, o que realice un pago sustitutivo en un fondo de fideicomiso de vivienda para ser utilizado para proyectos de conservación de viviendas. Las regulaciones de pérdida neta nula también pueden controlar cómo las propiedades en alquiler de múltiples unidades se pueden convertir en condominios para vender. Este tipo de regulaciones pueden brindar un método consistente para mantener un nivel estable de viviendas asequibles en lugar de requerir que las ciudades tomen decisiones según el caso.

Ordenanzas de control de alquileres

Una de las principales causas del desplazamiento residencial durante el aburguesamiento es la falta de capacidad de los residentes existentes de pagar los alquileres más altos. Una manera que las municipalidades del corredor tienen para mitigar estos impactos es a través de la adopción o actualización de regulaciones de control de alquileres existentes. En general, las regulaciones de control de alquileres limitan el monto que los propietarios pueden aumentar lo que cobran por el uso y ocupación de su propiedad como residencia de inquilinos. Estas regulaciones también pueden incluir controles para limitar la frecuencia, regular el período de aumentos de alquiler y limitar las razones por las cuales un propietario puede desalojar a un inquilino.



Desarrollo de la fuerza laboral

El apoyo de los programas existentes de capacitación de la fuerza laboral y el desarrollo de nuevos programas enfocados en la capacitación de residentes para los nuevos puestos de trabajo generados por los esfuerzos de revitalización ayudará a garantizar que los beneficios de desarrollo económico en el área beneficien a la comunidad existente. Muchos de los proyectos de revitalización recomendados para el la Sección Baja del Río Los Ángeles requerirán personas con habilidades en ingeniería civil, diseño de paisajismo y construcción para su instalación e implementación. Y el trabajo no termina allí. Los proyectos también necesitarán ser operados y mantenidos adecuadamente. Este mantenimiento puede requerir habilidades especializadas en paisajismo, riego, actividades forestales urbanas y restauración del hábitat. Los nuevos activos del parque también deberán ser controlados para garantizar la seguridad de los usuarios. Se podrían mejorar los programas de desarrollo de la fuerza laboral tradicionales para incluir este tipo de capacitación y se podrían desarrollar nuevos programas de capacitación



específicamente para apoyar la capacitación laboral enfocada en el río. Se podrían establecer conexiones entre los programas de capacitación de la fuerza laboral existentes y el empleo en trabajos adicionales relacionados con el proyecto, por ej., proveedor de comida para eventos. También se puede integrar la fuerza laboral en acuerdos de beneficios de la comunidad relacionados con los proyectos de revitalización en LLAR.

Fideicomiso de tierras comunitarias

Un fideicomiso de tierras comunitarias es una organización sin fines de lucro que desarrolla y administra viviendas asequibles permanentes, jardines comunitarios, edificios cívicos, espacios comerciales y otros activos comunitarios en nombre de la comunidad. De acuerdo con National Community Land Trust Network [Red Nacional de Fideicomisos de Tierras Comunitarias], estos programas invierten “fondos públicos en una propiedad para que la compra de una vivienda sea asequible para una familia de medios modestos.

La organización ayuda a los residentes a obtener y mantener la posibilidad de tener una casa propia. A cambio, el propietario acepta vender la casa al precio asequible y de reventa a otro comprador de bajos ingresos en el futuro”. Existen más de 200 fideicomisos de tierras comunitarias en todo el país.

Cualquier vivienda que el fideicomiso adquiera, construya o rehabilite se mantiene asequible de manera permanente para las generaciones sucesivas de propietarios o inquilinos mediante el uso de un acuerdo de arrendamiento de tierras con el dueño de



las mejoras en la propiedad. Al conservar el derecho a la tierra, sin importar el tipo de titularidad legal de los edificios, el fideicomiso de tierras comunitarias podrá garantizar que el precio de venta es asequible, independientemente de los precios actuales del mercado.



Proyectos recomendados por el Grupo de Trabajo

El proceso de planificación identificó la necesidad de proyectos específicos para mejorar las condiciones a lo largo del río. Estos proyectos van desde mejoras a pequeña escala a transformaciones más grandes. (Se pueden obtener mapas que muestran las ubicaciones para cada uno en las páginas 28-33.) Se puede encontrar una lista completa de los 155 proyectos recomendados, incluso las hojas de datos para cada uno en el Volumen 2, Capítulo 2 y en este mapa en línea: <http://lowerlariver.org/the-plan/>.

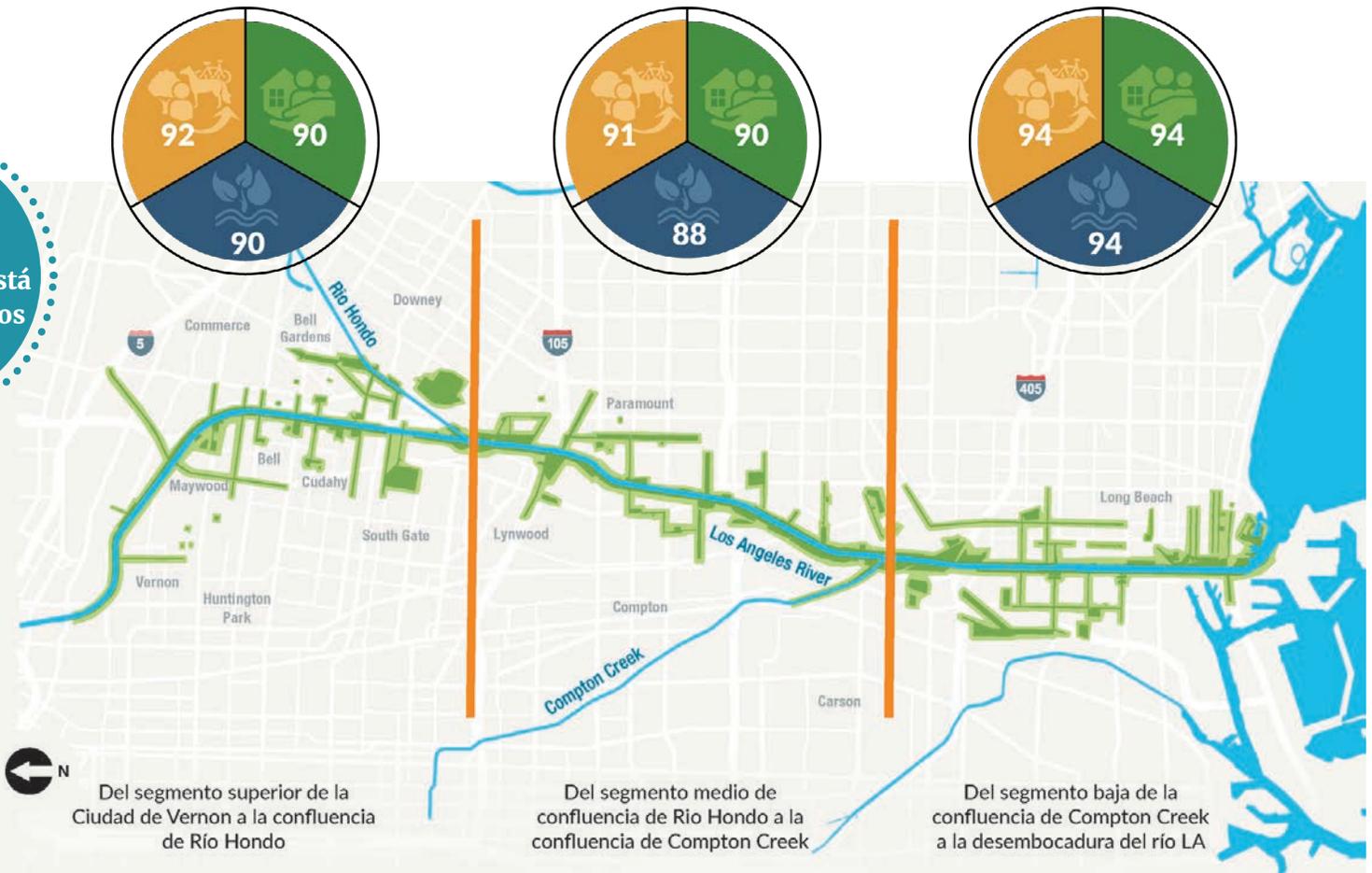
Los proyectos, plantillas y políticas impulsadas por la comunidad equilibraron los objetivos del Grupo de Trabajo a lo largo de tres segmentos del río

22 cruces de puentes identificados para mejorar

155
proyectos

El **98%** de la población está a 1/2 milla de todos los proyectos

81 millas de senderos y calles identificados para mejorar



Componentes de la hoja de datos (consulte Volumen 2, Capítulo 2)

Área de oportunidad

Nombre y número de identificación

Conductor

Origen del área identificada

Descripción de la oportunidad

Qué implica la oportunidad

Escala

La ubicación a escala regional y del sitio del área de oportunidad

Objetivos

Cuáles se tratan en los Componentes Básicos recomendados

Potencial de la oportunidad

Hasta qué punto un potencial proyecto puede ser de múltiples beneficios

LOWER LOS ANGELES Opportunity Assessment

Opportunity Area
Compton Creek Confluence Area

Opportunity ID
201

ID	Building Block	Applied
1	Active space	
2	Additional permanent homeless shelters	
3	Bioswales	
4	Boardwalks and overlooks	
5	Brownfields remediation	X
6	Climbing wall	
7	Commercial zone access	
9	Community garden	
10	Community gateway	
12	Continuous park space	X
13	Curb cuts/street eddy basins	
14	Destination stops	X
15	Diversion to sanitary sewer	X
16	Drinking fountains	
17	Dry wells	
18	Elevated paths	
20	Equestrian trails	
21	Bike hubs	
22	Floodplain expansion	X
23	Green infrastructure	
24	Habitat area	X
25	Habitat corridor	X
26	Historical, cultural, environmental education/assets/signage	X
27	Homeless space sharing	
28	Infiltration basins and trenches	
29	In-river access and safety	X
30	Leverage planned regional water recycling projects	
31	Leverage pump stations to convey stormwater	
32	Lighting	
36	Loop and spur trails	
37	Low income access	
38	Low water crossings	X
39	Low-flow channel modifications	X
40	Multi-use publicly-owned properties	
41	Onsite water recycling	X
42	Open space access	X
44	Overcrossings	
45	Oyster beds	
46	Passive spaces	
47	Pedestrian access	
48	Permeable paving	
49	Plazas	
50	Pop-up parks	
52	Property access	
53	Public art	
54	Recreational facilities	
55	Regional trails	
56	Regraded landscaped restoration	
58	Residential development	
59	Restrooms	
60	River access	
61	Rubber mulch	
62	Safe crossings	
63	Seating	X
64	Security	
65	Shallow groundwater banking	
67	Signage	X
68	Stream restoration	

LOWER LOS ANGELES Opportunity Assessment

Opportunity Area
Compton Creek Confluence Area

Opportunity ID
201

Opportunity Driver
Working Group Recommendation, Open Space

Opportunity Description
Opportunity for new park with water recreation, bridge, horse facilities, habitat restoration. Potential multi-use trail connections and access. Metro identified as possible crossing to rehab.

Plan Element	Objective	Applicable Metrics Advanced (%)
Water and Environment	Conserve and Restore Habitat, Biodiversity, and Floodplain Function	100
	Enhance Local Water Capture and Use	100
	Improve Water Quality	100
	Manage Flood Risk	100
Public Realm	Enhance Connectivity	100
	Enhance Consistent User Experience and Access Support Existing Communities	100
Community Economics, Health, and Equity	Address Homelessness	100
	Increase Community Green Infrastructure	100
	Increase Equitable Community Access & Assets	100
	Prevent Gentrification-Induced Displacement	100
	Promote Wellness and Physical Activity	100
	Support and Develop Local Business and Workforce	100

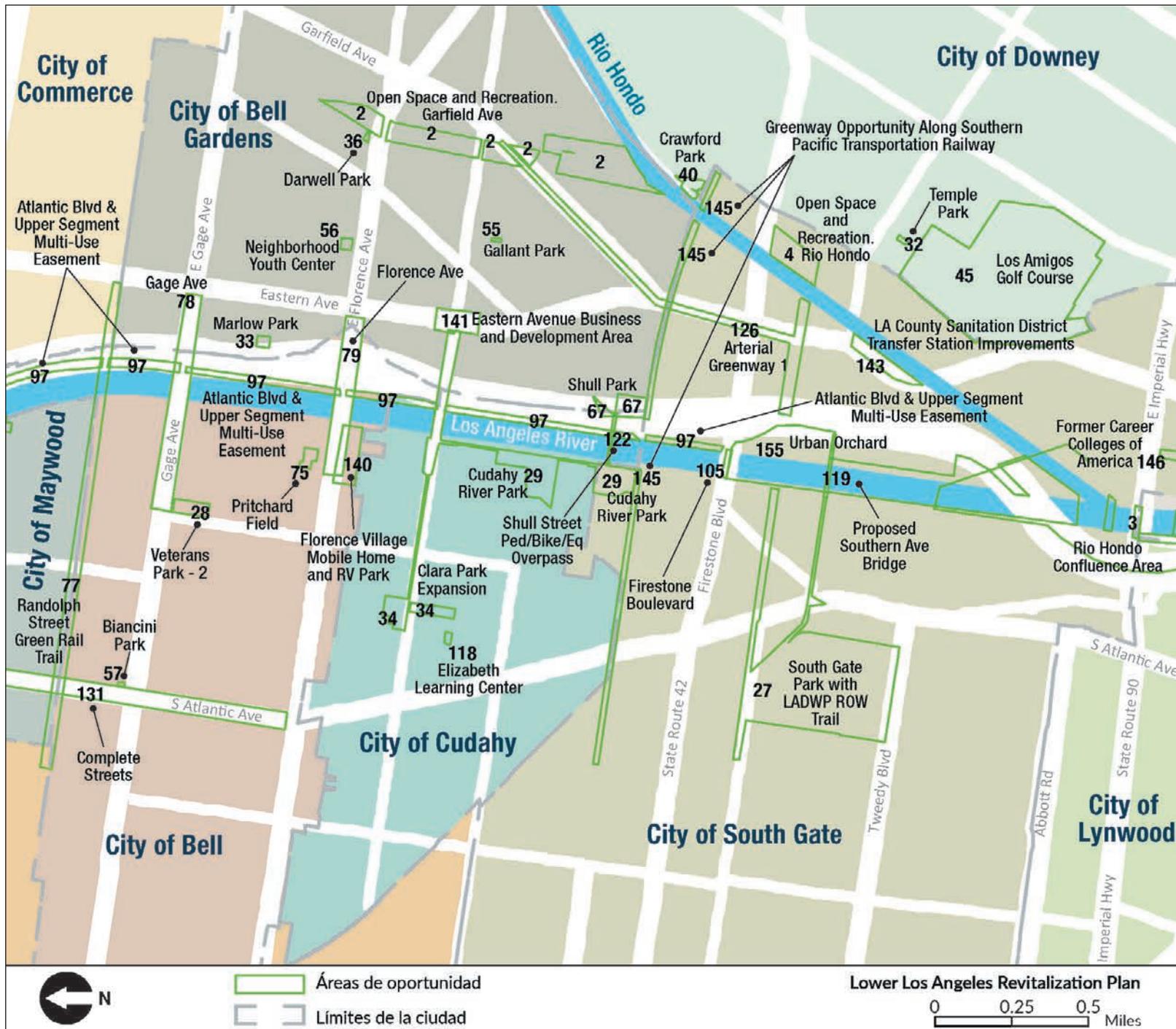
Opportunity Potential (Average of Applicable Metrics Advanced)
100

Building Blocks

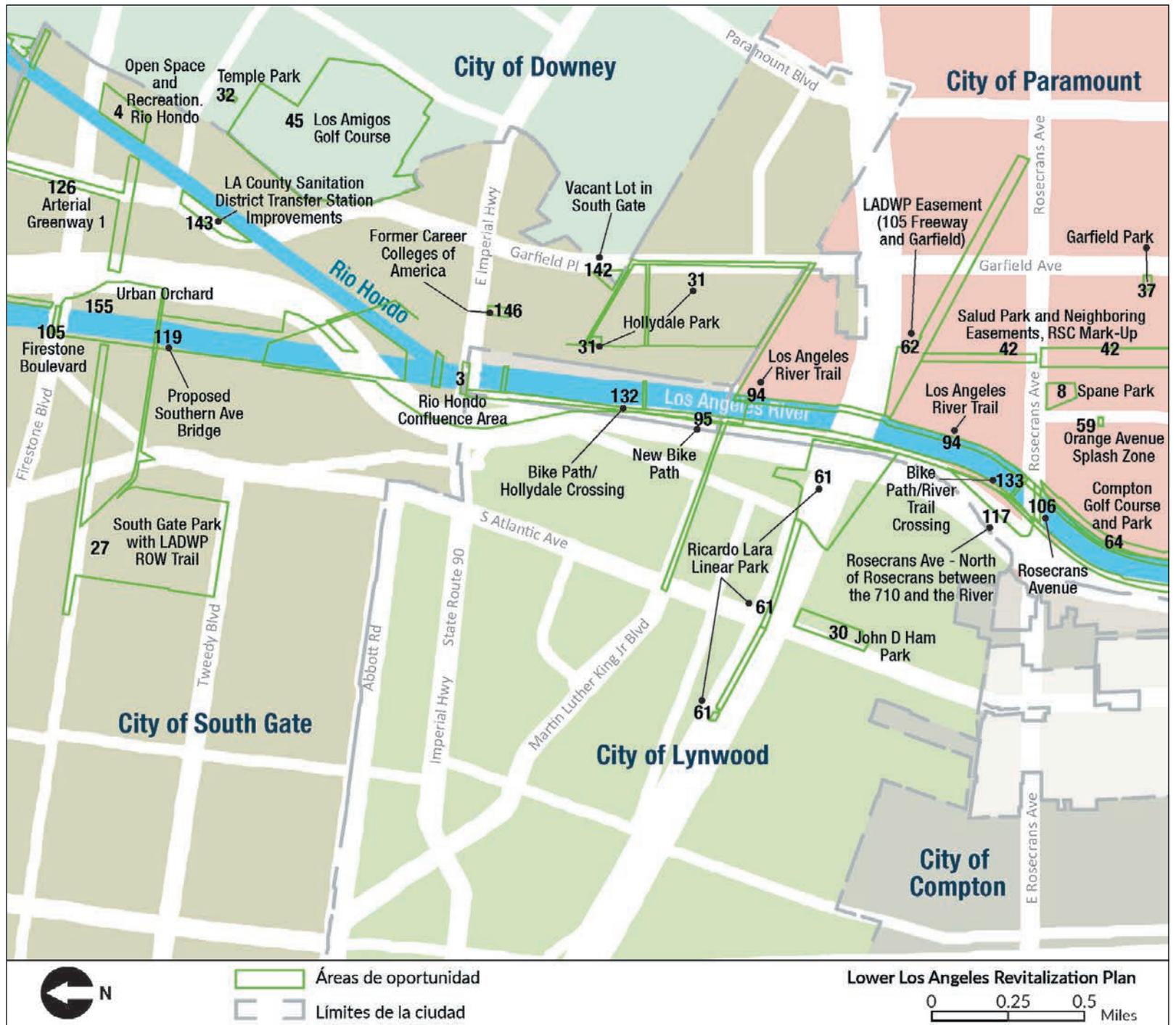
Lista completa recomendada por el Grupo de Trabajo

Los números de identificación del proyecto corresponden a las hojas de datos en el Volumen 2, Capítulo 2

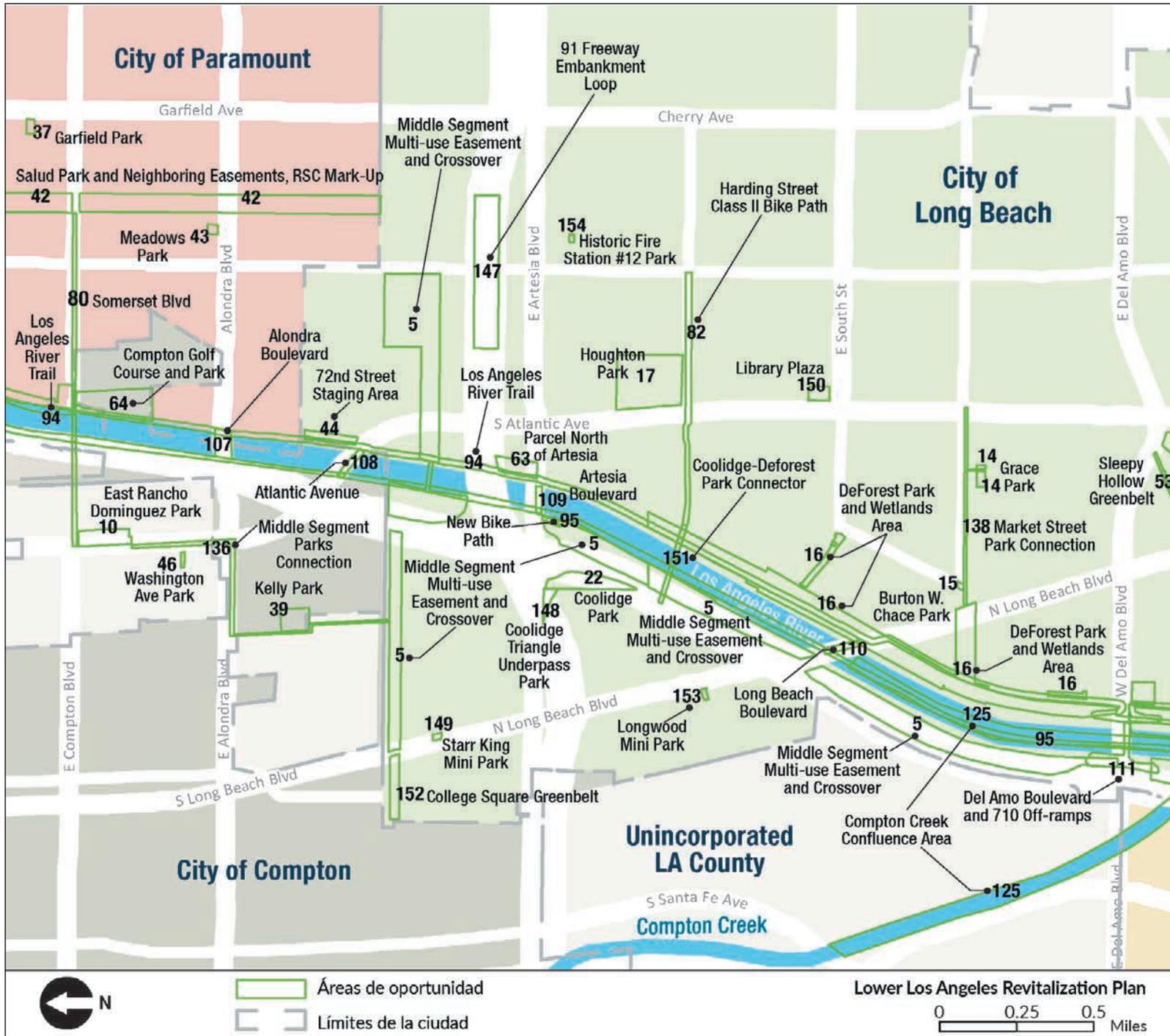




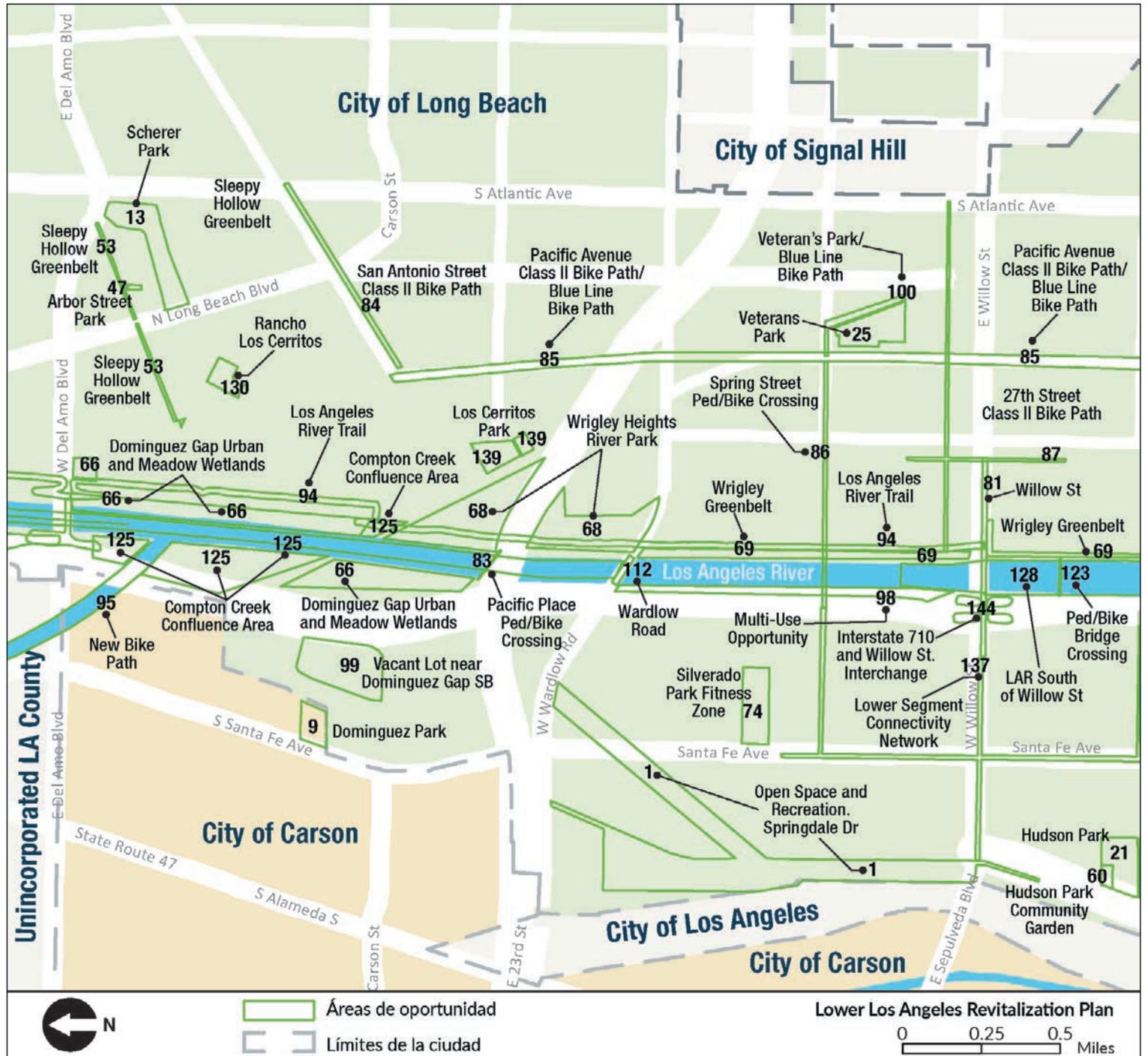
Los números de identificación del proyecto corresponden a las hojas de datos en el Volumen 2, Capítulo 2



Los números de identificación del proyecto corresponden a las hojas de datos en el Volumen 2, Capítulo 2



Los números de identificación del proyecto corresponden a las hojas de datos en el Volumen 2, Capítulo 2



Los números de identificación del proyecto corresponden a las hojas de datos en el Volumen 2, Capítulo 2

Proyectos destacados

El Grupo de Trabajo identificó siete proyectos “característicos” como oportunidades clave para lograr las metas y objetivos del Plan, y realizó un análisis más detallado. Se destacan tres proyectos característicos conceptualmente en las siguientes páginas. Los detalles de los siete proyectos característicos se incluyen en el Volumen 2, Capítulo 3.



La escala de la infraestructura es consistente con la escala del barrio

Los barrios residenciales colindan con gran parte del río. La juxtaposición del enorme canal de hormigón en comparación con las pequeñas viviendas unifamiliares es sorprendente. El largo canal del río tiene un fin: transferir enormes cantidades de agua al océano y ayudar a prevenir inundaciones. Por el otro lado, las viviendas tienen muchos fines: son los hogares de familias grandes y pequeñas, son un lugar de creación que es aparente en los jardines elaborados, son talleres para manualidades, y mucho más.

Esto plantea una pregunta interesante: ¿cómo la escala humana del barrio influye sobre la transformación del río en un lugar para las personas, y cómo la escala de la infraestructura puede alcanzar al barrio?





CUDAHY RIVER ROAD



Cudahy River Road: Condiciones existentes

El sitio de Cudahy River Road está entre Clara Street hasta el norte y el cruce ferroviario en el extremo sur. Esta sección del río se encuentra en el medio de barrios residenciales principalmente de baja densidad, y aloja dos escuelas primarias y varios parques barriales de diferentes tamaños y niveles de accesibilidad para el público. Estos incluyen Cudahy Park, adyacente a Park Avenue Elementary School, y Cudahy River Park en Clara Street. Ambos parques tienen un vallado frente al río, y Cudahy River Park está completamente cercado con un vallado alto de hierro y una puerta con llave.

En esta área, el río está delimitado por River Road al oeste y el Corredor de la Línea de Transmisión de LADWP y la autopista I-710 al este. River Road es un camino estrecho bordeado por estacionamiento trasero y patios laterales de los edificios residenciales al oeste y un dique de 10 a 12 pies de alto al este. Está en gran medida vallado en ambos lados y se considera una inquietud de seguridad para los residentes locales debido a las altas velocidades de los vehículos en el corredor angosto. La senda para bicicletas del río LA se extiende sobre el dique en paralelo a River Road al oeste del río únicamente. Como la rampa a mitad de cuadra en Cudahy Park está cerrada, hay solo un punto de acceso directo al camino y al río, en Clara Street al extremo norte del sitio.

En la actualidad no hay acceso público al canal del río.

Estructura del río

En el sitio Cudahy River Road, el canal de hormigón es aproximadamente de 455 pies de ancho. El sitio ocupa alrededor de 3,700 pies entre el puente de Clara St bridge y el puente del ferrocarril de Independence Ave/Patata St.

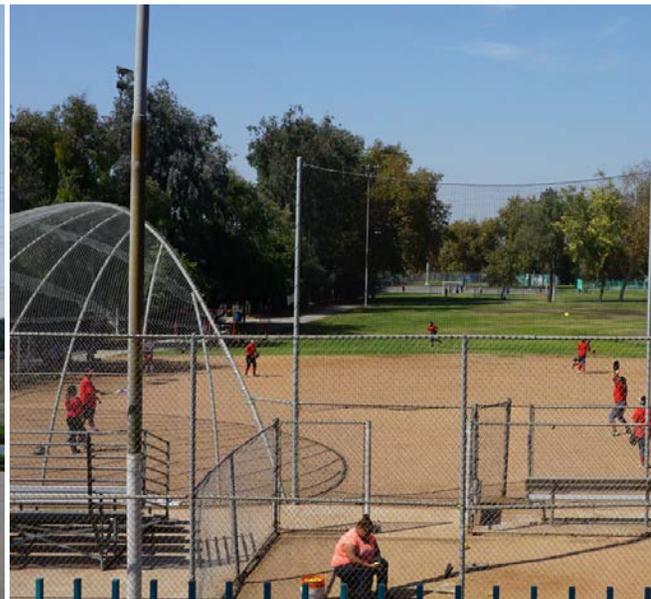
Jurisdicciones adyacentes

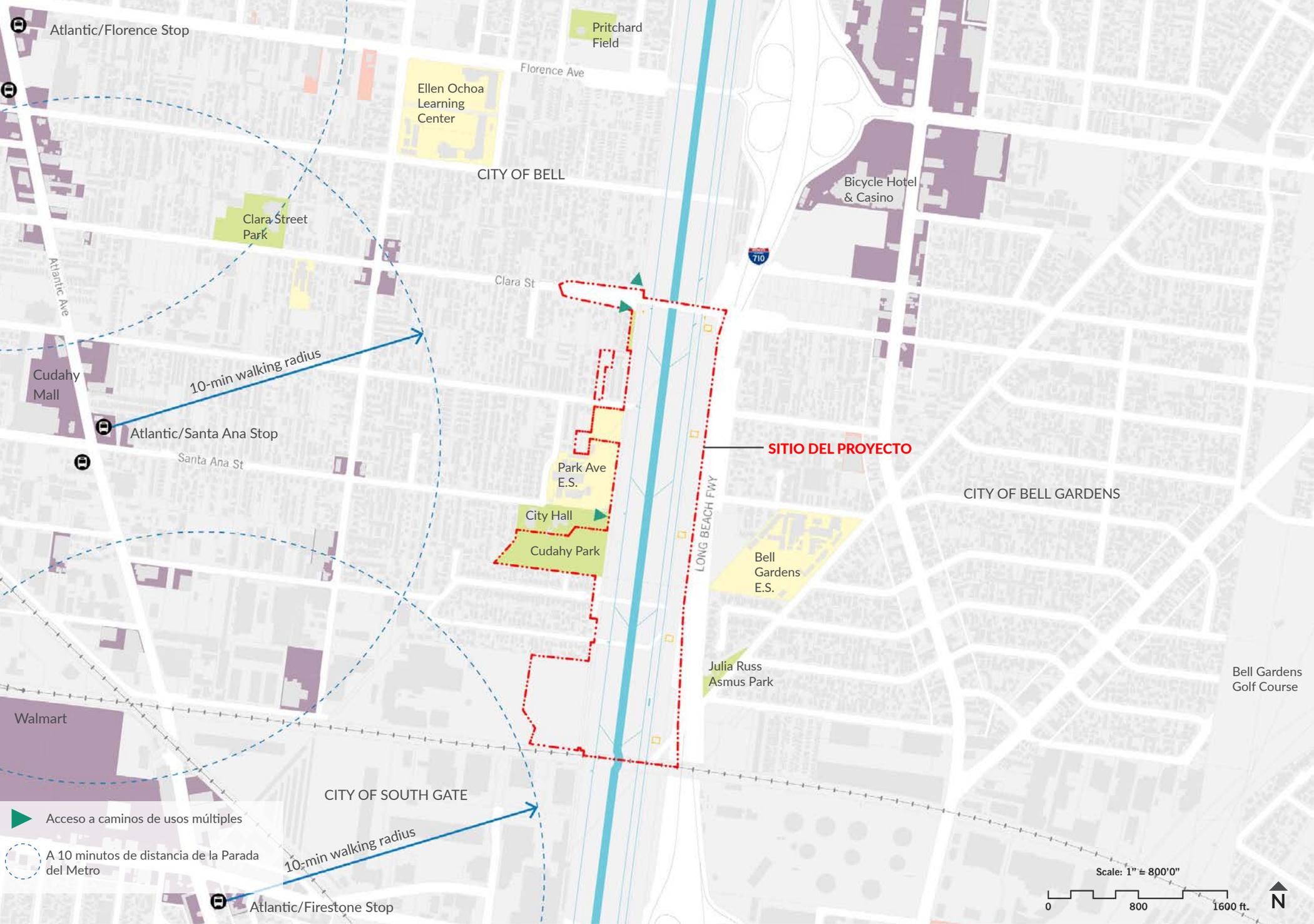
El sitio se encuentra dentro de la Ciudad de Cudahy y South Gate. La Ciudad de Bell Gardens se encuentra al este, pero la autopista I-710 la corta del sitio.

Contexto del sitio

Barrio residencial, algunos sitios industriales y corredores de servicios públicos.







Cudahy River Road: Mapa del sitio de los alrededores

Cudahy River Road: Temáticas de diseño de concepto característicos

En el sitio Cudahy River Road, el río es un canal hormigón de aproximadamente 455 pies de ancho. Las siguientes temáticas dirigen el diseño de concepto:

Acceso al canal de hormigón

El canal de hormigón del río tiene la oportunidad de convertirse en un recurso principal de espacio abierto para las personas que viven en las comunidades adyacentes. Nuevas rampas, puentes y terrazas proporcionan acceso al río.

Arte público

El arte cambia la forma en que las personas interactúan con los lugares. El canal de hormigón en particular puede convertirse en un gran lienzo mural para que Cudahy River Road sea un lugar especial.

Espacios para jugar

Los espacios de juego creativo brindan a los niños lugares para explorar e imaginar. Un patio escolar de uso conjunto puede incluir un patio de juegos.

Vivienda asequible

LA tiene escasez de viviendas. Uno de los pocos sitios de la ribera sin desarrollar podría incluir viviendas asequibles para ingresos limitados cuando se desarrolle.

El sitio Cudahy River Road está ubicado en la Ciudad de Cudahy con una pequeña parte en la Ciudad de South Gate, pero también tiene la posibilidad de convertirse en una instalación para la Ciudad de Bell y Bell Gardens. Las nuevas rampas y puentes permiten el acceso al canal de hormigón que ha sido en gran parte inaccesible. Las mejoras permitirán a los visitantes acceder a la parte de abajo del canal o cruzarlo por una nueva área de recreación en el Corredor de la Línea de Transmisión LADWP adyacente a la autopista.

El sitio Cudahy River Road también está lleno de arte. Cudahy River Park tiene la posibilidad de albergar un jardín de esculturas. Incluso todo el canal de hormigón se convierte en un lienzo para murales de escala de infraestructura que se ambientan de manera consistente con la comunidad. En Cudahy, el concepto de calle compartida mitiga River Road mientras que los parques y patios de escuelas se convierten en lugares para programas conjuntos con la comunidad en general.

Un sitio industrial vacante tiene el potencial de ser un desarrollo de uso mixto que incluye viviendas asequibles en la ribera.

Se tomarán en cuenta las consideraciones con respecto a las medidas de seguridad; señalización; disponibilidad por temporada, evento o diaria; y dotación de personal antes de que los órganos jurisdiccionales tomen la decisión de permitir el acceso público a la parte de abajo del río



Cudahy River Road

Representación de un artista del canal del río modificado hacia el sur

LEYENDA

MEJORAS DEL CANAL

- 1 Puente multiusos
- 2 Rampa de acceso al canal
- 3 Cruce del río
- 4 dique de terrazas

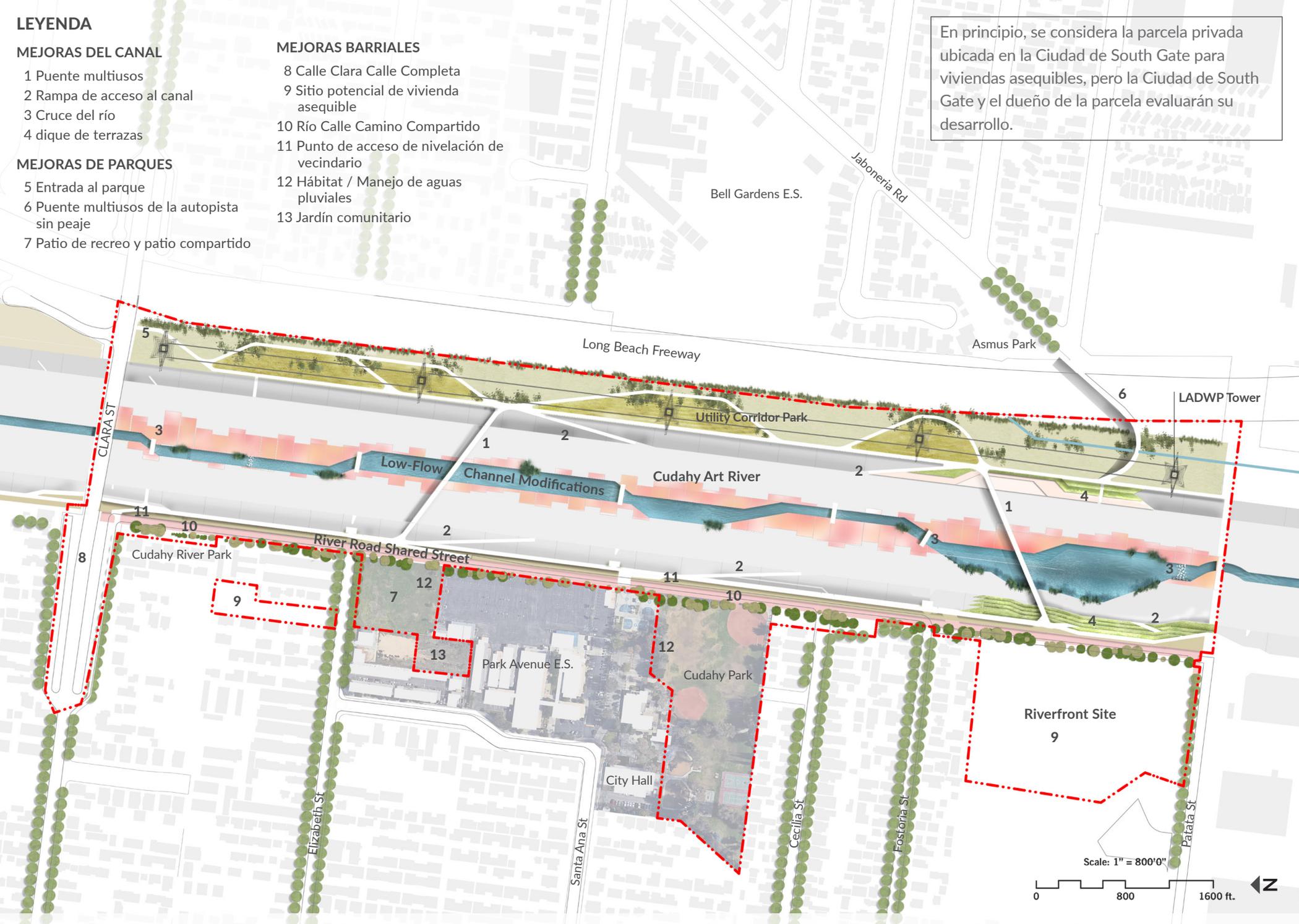
MEJORAS DE PARQUES

- 5 Entrada al parque
- 6 Puente multiusos de la autopista sin peaje
- 7 Patio de recreo y patio compartido

MEJORAS BARRIALES

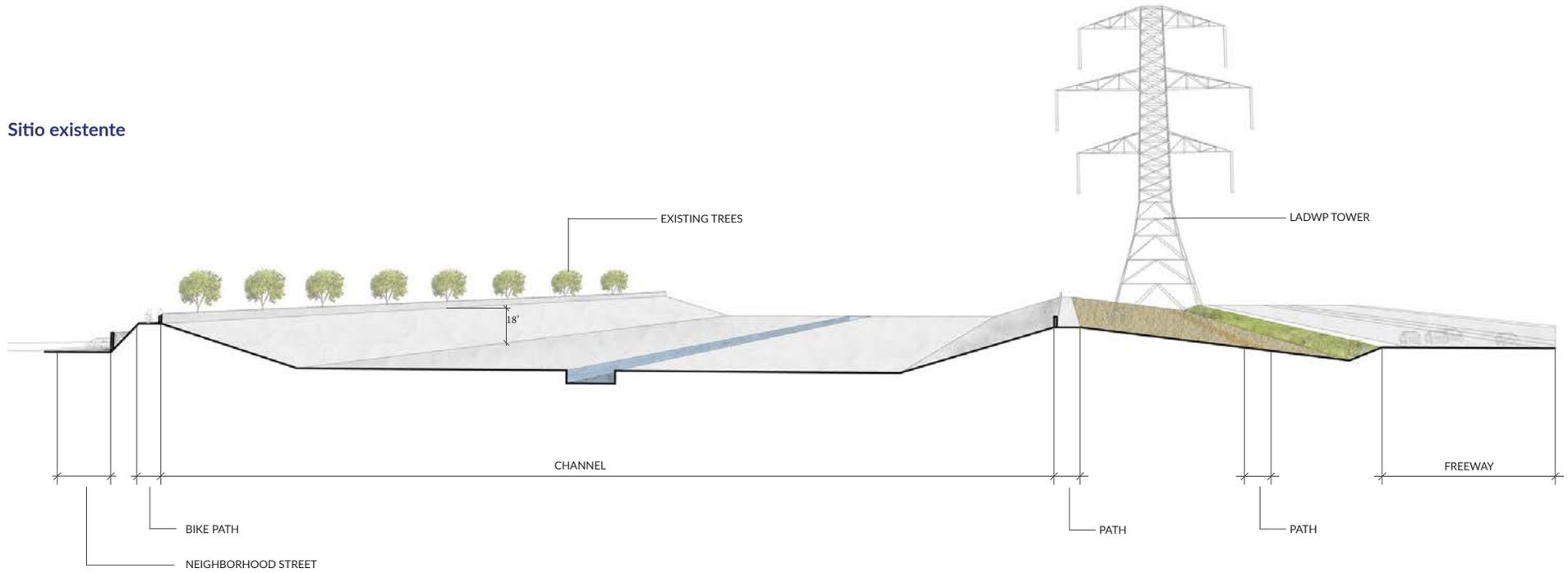
- 8 Calle Clara Calle Completa
- 9 Sitio potencial de vivienda asequible
- 10 Río Calle Camino Compartido
- 11 Punto de acceso de nivelación de vecindario
- 12 Hábitat / Manejo de aguas pluviales
- 13 Jardín comunitario

En principio, se considera la parcela privada ubicada en la Ciudad de South Gate para viviendas asequibles, pero la Ciudad de South Gate y el dueño de la parcela evaluarán su desarrollo.

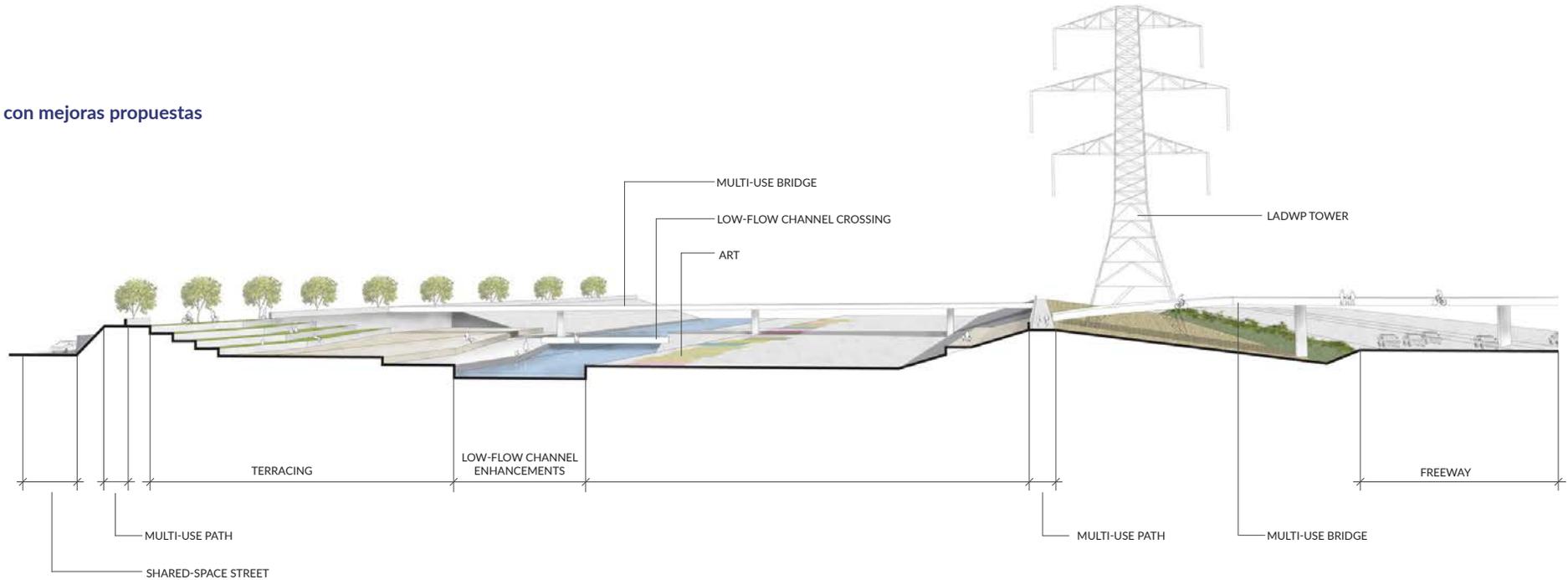


Plan ilustrativo de Cudahy River Road

Sitio existente

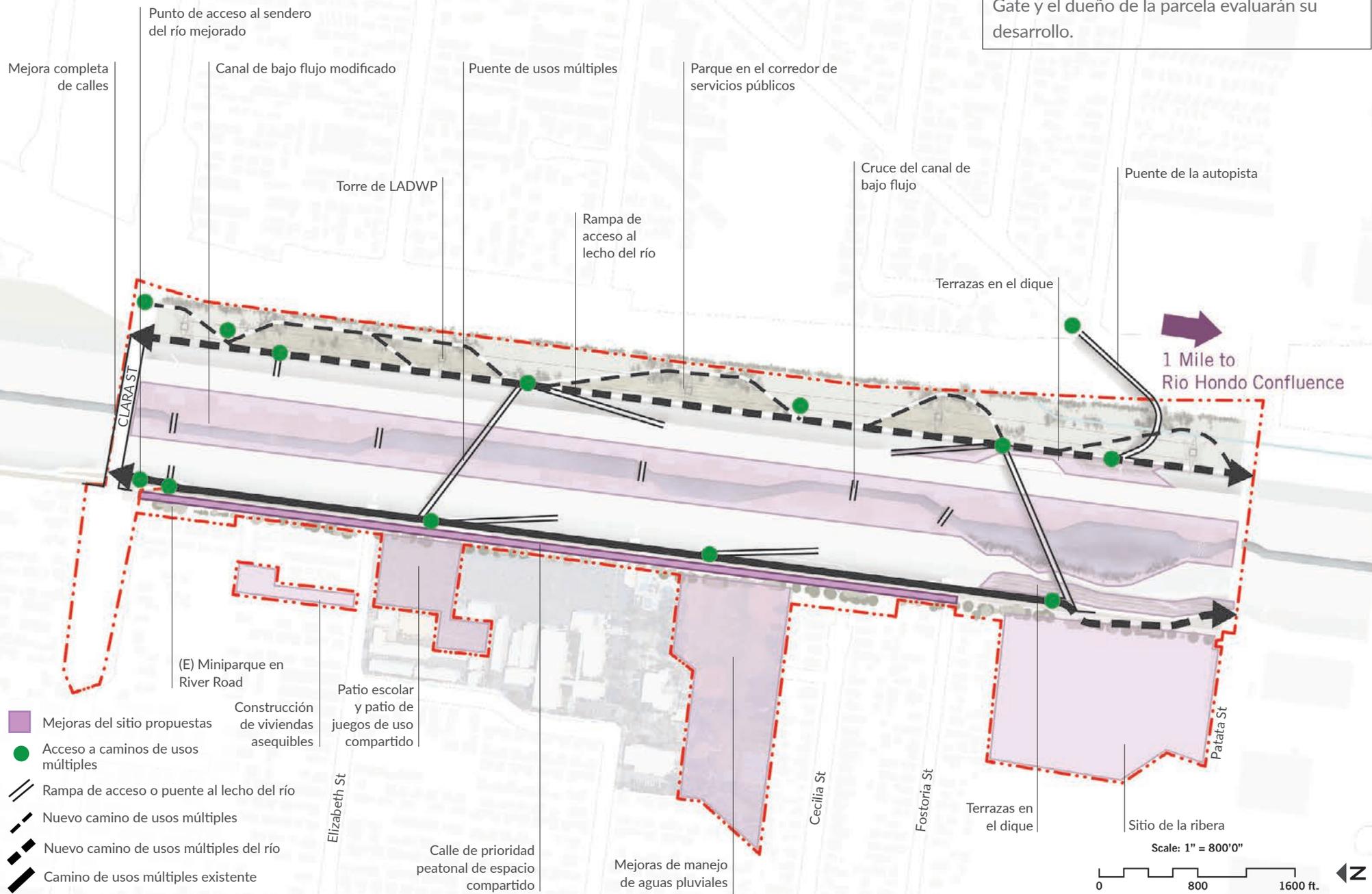


Sitio con mejoras propuestas



Secciones transversales de Cudahy River Road

En principio, se considera la parcela privada ubicada en la Ciudad de South Gate para viviendas asequibles, pero la Ciudad de South Gate y el dueño de la parcela evaluarán su desarrollo.



Plan de Esquemático de Mejora de Cudahy River Road

Calle compartida River Road: Personas seguras, calles sin cortar conexiones

Hoy en día, la mayoría de las calles están diseñadas principalmente en torno a los automóviles; las personas que caminan o que andan en bicicleta simplemente se adaptan. Cerrar una calle para los vehículos puede mejorar la seguridad para los ciclistas y peatones, pero tiene un costo. Estas calles pueden tener una caída significativa en el uso de las calles cerradas y adyacentes. Esta falta de uso deriva en menos “ojos en la calle”, la presencia de personas que hace que los barrios sean más seguros.

Las calles compartidas mejoran la seguridad para los ciclistas y peatones sin cortar el acceso. Esto se logra eliminando todos los elementos de las calles que fomentan a los conductores a ir rápido. Al combinar todos los usos, se reduce la velocidad y mejora la seguridad para todos los usuarios.



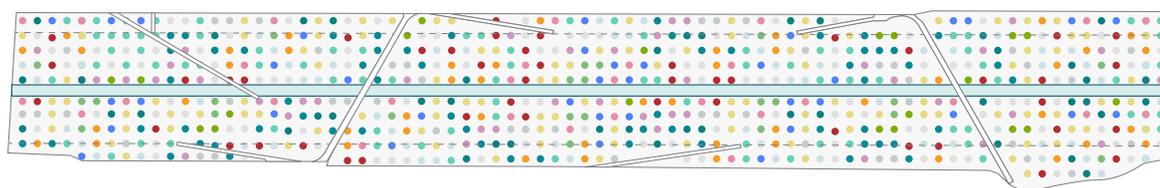
La imagen muestra los elementos típicos de las calles compartidas.
Fuente de la imagen: Guía de diseño de calle urbana de NACTO



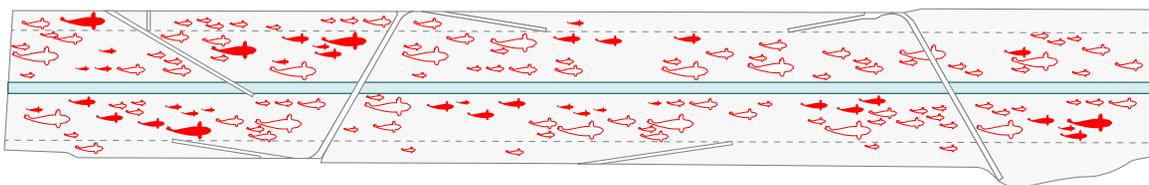
Cudahy River Road

Representación de un artista de la calle compartida Clara Street

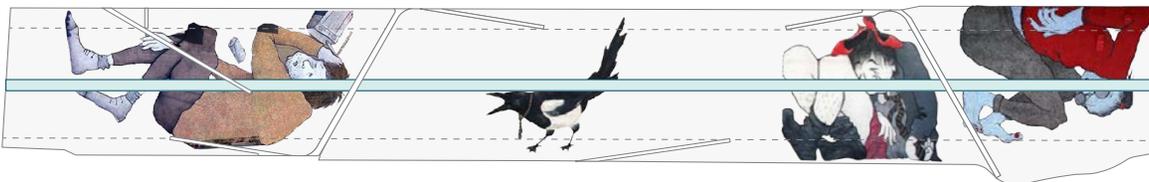
Arte a gran escala: El canal de hormigón se convierte en un lienzo para el arte mural



Una pintura de Damien Hirst puebla el canal y explora la alegría del color en un entorno que de lo contrario sería gris y funcional.



El canal de hormigón se reinterpreta con las pinturas de peces koi rojos, un pez que generalmente se puede encontrar en una casa para decoración, pero también en estanques artificiales.



El río se convierte en un lienzo para cuestiones sociales. Los artistas Ella y Pitr crean enormes murales en paredes, techos e incluso en diques.

El arte puede transformar cómo interactuamos con la infraestructura. El río brinda una oportunidad para el arte que agrega color, temáticas o contenidos que resuenan con la comunidad.

Los murales en el canal deberían reflejar las preferencias de la comunidad y se deben elegir en un esfuerzo de colaboración entre el Condado, artistas y miembros de la comunidad.

Solo para fines ilustrativos. El arte a utilizar se seleccionará con las opiniones de la comunidad.

Los patios de juego creativos inspiran a los niños a explorar



Estructura de juegos inspirada por un libro popular infantil en Berlín, Alemania.

El diseño creativo del patio de juegos puede convertir a los patios de juegos en lugares para desarrollar historias, aventuras y entusiasmo. Una gran cantidad de patios de juegos en el área de LA han demostrado que no necesitan estar limitados a selecciones estándar de patios de juegos.

Próximos pasos para Cudahy

Los análisis adicionales que se requieren y los próximos pasos para el proyecto Cudahy River Road incluyen:

- Se deberá determinar la capacidad de recolección y almacenamiento para la captación de aguas pluviales,
- Se deberá evaluar el flujo esperado del río durante clima húmedo y seco,
- Se deberá llevar a cabo una evaluación geotécnica para la posible colocación de un centro de naturaleza o señalización y puestos de educación,
- Se deberá establecer el suelo, permisos y liderazgo para un jardín comunitario,
- Análisis de las medidas correctivas del suelo para determinar el nivel de contaminación existente,
- Se deberá llevar a cabo un análisis estructural de todos los puentes propuestos para el diseño final,
- LADWP deberá revisar y aprobar los puentes y cruces,
- Se deberán obtener los derechos de agua adecuados para la desviación del río,
- Se deberá evaluar el acceso a las torres de transmisión,
- Se deberá realizar una profunda investigación sobre los registros de la tierra que identifican a los titulares de servidumbre, incluida la evaluación de derechos sobre la tierra, identificar las tarifas de servidumbre y obtener la aprobación de las servidumbres identificadas,
- Probablemente se deberá completar un Informe/Declaración sobre el Impacto Ambiental (EIR/EIS, por sus siglas en inglés) para evaluar los posibles impactos para el medio ambiente,

Se deberán cumplir las regulaciones aplicables de zonificación, que incluyen

- Título 22
- Código Municipal de Los Ángeles (LAMC) 12.22 A.31

- Código de Edificación del Condado de Los Ángeles 2017 (Título 26)
- Código Eléctrico del Condado de Los Ángeles 2017 (Título 27)
- Código de Plomería del Condado de Los Ángeles 2017 (Título 28)
- Código Mecánico del Condado de Los Ángeles 2017 (Título 29)
- Código Residencial del Condado de Los Ángeles 2017 (Título 30)
- Código de Estándares de Edificación Ecológica del Condado de Los Ángeles 2017 (Título 31)
- Se deberá llevar a cabo una evaluación de la calidad del aire sobre la base de la distancia del lote vacío de la autopista 710, y
- Se deberán realizar estudios clave para evaluar el potencial de restauración ambiental y del hábitat y de la vegetación local y autóctona para apoyar el hábitat autóctono y restaurar el ecosistema natural e histórico en la medida de lo posible.

Para lograr las metas y objetivos del Plan, el Grupo de Trabajo recomienda que las ciudades, las organizaciones sin fines de lucro y los desarrolladores trabajen juntos para lograr los máximos beneficios de las inversiones en revitalización y, a la vez, estabilizar la comunidad de los alrededores, y que se considere el CST durante la implementación del proyecto. El Plan reconoce que cada ciudad tiene autoridad sobre sus respectivas políticas y pautas de planificación del uso de la tierra fuera del canal del río y que cada ciudad deberá determinar individualmente qué herramientas brindan el mejor beneficio práctica para la implementación dentro de su jurisdicción.

El CST incluye:

- Acuerdos de beneficios de la comunidad
- Políticas de vivienda inclusivas
- Apoyo de los negocios locales
- Políticas de vivienda de pérdida neta nula
- Ordenanzas de control de alquileres
- Desarrollo de la fuerza laboral
- Fideicomisos de tierras comunitarias



CONFLUENCIA DE RIO HONDO



Confluencia de Rio Hondo: Condiciones existentes

El sitio de Confluencia de Rio Hondo es un área grande centrada alrededor de la confluencia del Río Los Ángeles y uno de sus afluentes, Rio Hondo. Si bien hay barrios residenciales a cada lado del río, tienen en su mayoría cortado el acceso directo al río debido a usos industriales, la autopista I-710, depósitos de mantenimiento o la combinación de estos usos que dificultan el cruce.

El Imperial Equestrian Center se encuentra ubicado al este del sitio, justo al norte de Imperial Highway. Al extremo sur del sitio, Hollydale Regional Park brinda un espacio activo y pasivo para los barrios de los alrededores, instalaciones ecuestres y una conexión directa a la Senda para Bicicletas del Río.

El sendero del río Los Ángeles, que incluye un camino de usos múltiples y un camino ecuestre, se extiende a lo largo de todo el río, desde Rio Hondo hasta Hollydale Park en la ribera este. La senda para bicicletas del río Los Ángeles se extiende sobre el dique en la ribera oeste, hasta el sur de Imperial Highway.

Hay tres puntos de acceso al sendero en el lado este del río, uno en Imperial Highway, y dos en Hollydale Park. El acceso en la ribera oeste está restringido para la intersección de Imperial Highway.

Estructura del río

El sitio se extiende: 1.6 millas entre Tweedy St y el puente del ferrocarril diagonal al norte y Century Blvd al sur.

Ancho del canal de hormigón: 460'

Jurisdicciones adyacentes

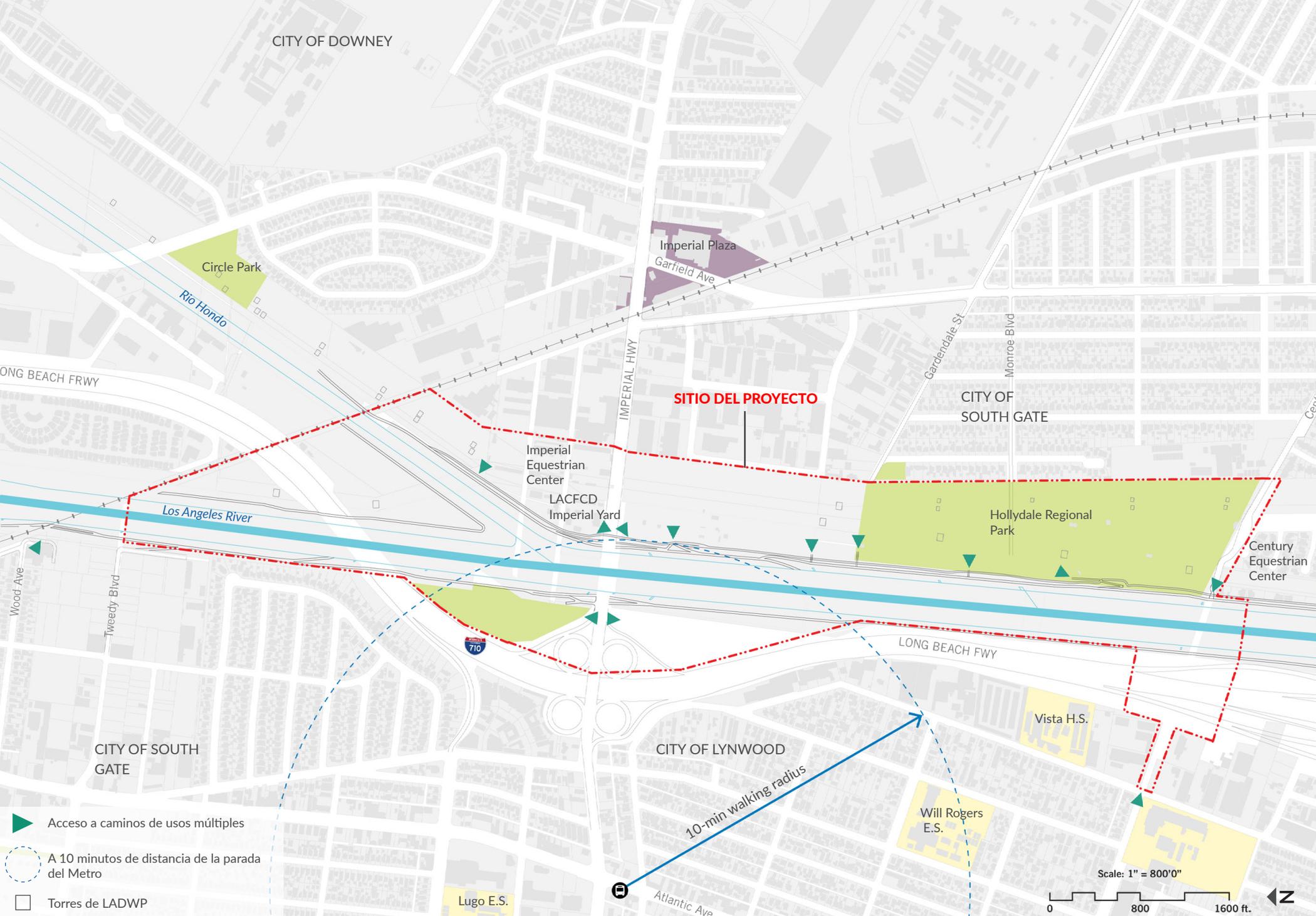
Ciudades de South Gate, Downey, Paramount y Lynwood.

Contexto del sitio

Barrio residencial, algunos sitios industriales, corredores de servicios públicos y recreación activa.







Confluencia de Rio Hondo: Mapa del sitio de los alrededores

Confluencia de Rio Hondo: Temáticas de diseño de concepto característicos

Acceder a la confluencia

La confluencia es uno de los lugares más importantes en el río. Las terrazas facilitan el acceso y crean una experiencia notable en la parte de abajo y a los lados del canal.

Conectar espacios abiertos

Tres parques puente conectarían todos los espacios abiertos en los alrededores de la confluencia. Permitirán que los visitantes disfruten con más facilidad este importante espacio abierto.

Área costera continua

En lo posible, el estacionamiento y otros usos de servicios públicos se ubicarán lejos del área costera. El área costera se convertirá en una experiencia de espacio abierto continuo.

Instalaciones para la comunidad

Un anfiteatro y un centro comunitario formarán parte de los parques y ofrecerán oportunidades para programas comunitarios y educativos en la confluencia.

Si hay un lugar en el río que atrae a los visitantes de los alrededores y las áreas alejadas es el sitio de Confluencia de Rio Hondo. El sitio está lleno de actividades y de una cantidad de espacios abiertos:

- Una ampliación del Hollydale Park;
- Un nuevo centro comunitario y educativo;
- Un anfiteatro comunitario;
- Una importante remodelación del canal de hormigón en la confluencia;
- Una nueva Huerta Urbana adyacente al sitio Triangle;
- Caminos de usos múltiples;
- Conexiones al centro ecuestre;
- Mejoras a las áreas de hábitat de zonas altas en el Parque Dos Rios; y
- Parques puente que conecta todo.

Estacionamiento, baños, estaciones para bicicletas y otras instalaciones para visitantes que llegan mediante todos los medios de transporte. Las mejoras completas de las calles, en particular el puente Imperial Highway facilitan el acceso al sitio.

Se tomarán en cuenta las consideraciones con respecto a las medidas de seguridad; señalización; disponibilidad por temporada, evento o diaria; y dotación de personal antes de que los órganos jurisdiccionales tomen la decisión de permitir el acceso público a la parte de abajo del río



Confluencia de Rio Hondo

Representación de un artista del mirador de la confluencia hacia el norte

LEYENDA

MEJORAS DEL CANAL

- 1 Canal de bajo flujo modificado
- 2 Terrazas con vegetación
- 3 Cruce del río
- 4 Rampa de acceso

MEJORAS DE PARQUES

- 5 Parque puente
- 6 Acceso de usos múltiples mejorado
- 7 Nuevo espacio abierto
- 8 Área de hábitat de zonas altas

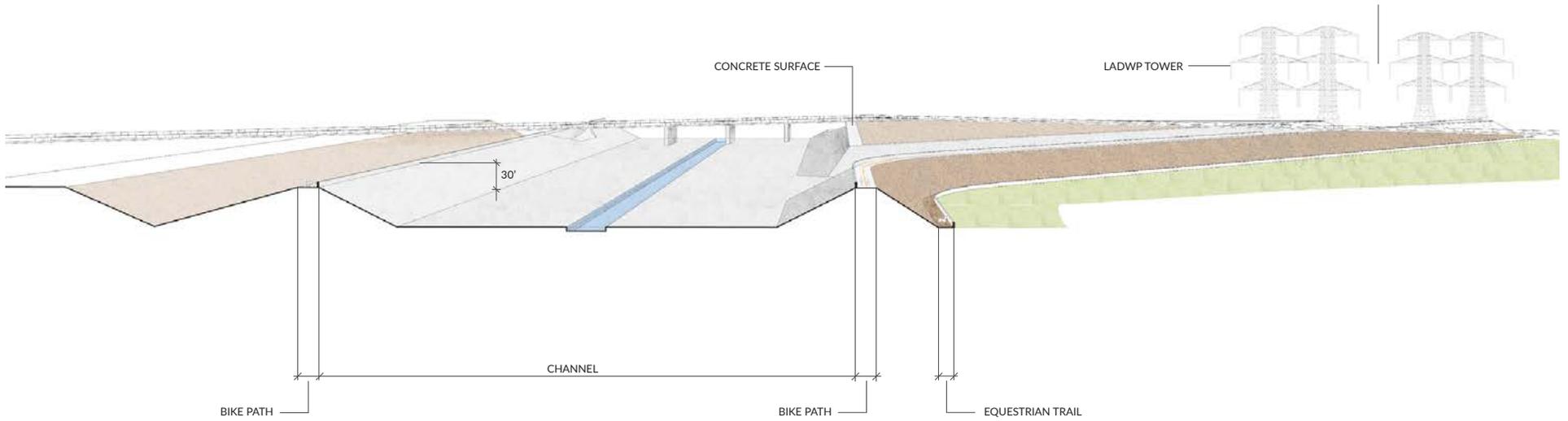
EDIFICIOS E INSTALACIONES

- 9 Anfiteatro y centro histórico
- 10 Centro comunitario
- 11 Ubicación alternativa del centro comunitario
- 12 Estacionamiento reubicado
- 13 Planta de tratamiento de aguas pluviales

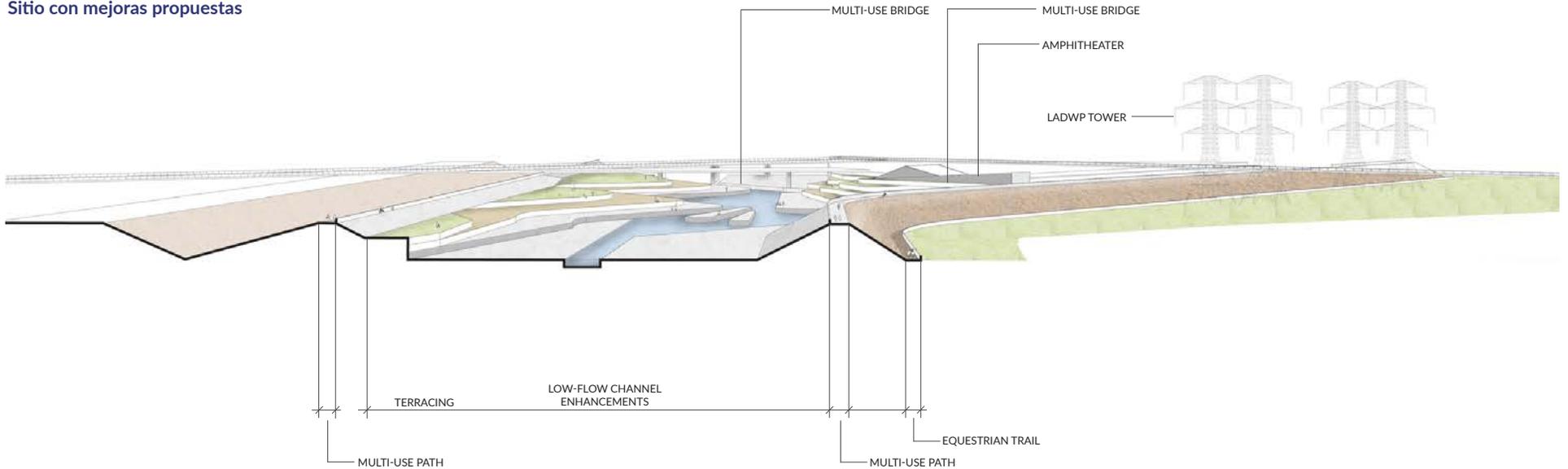


Plan del sitio ilustrativo de la Confluencia de Rio Hondo

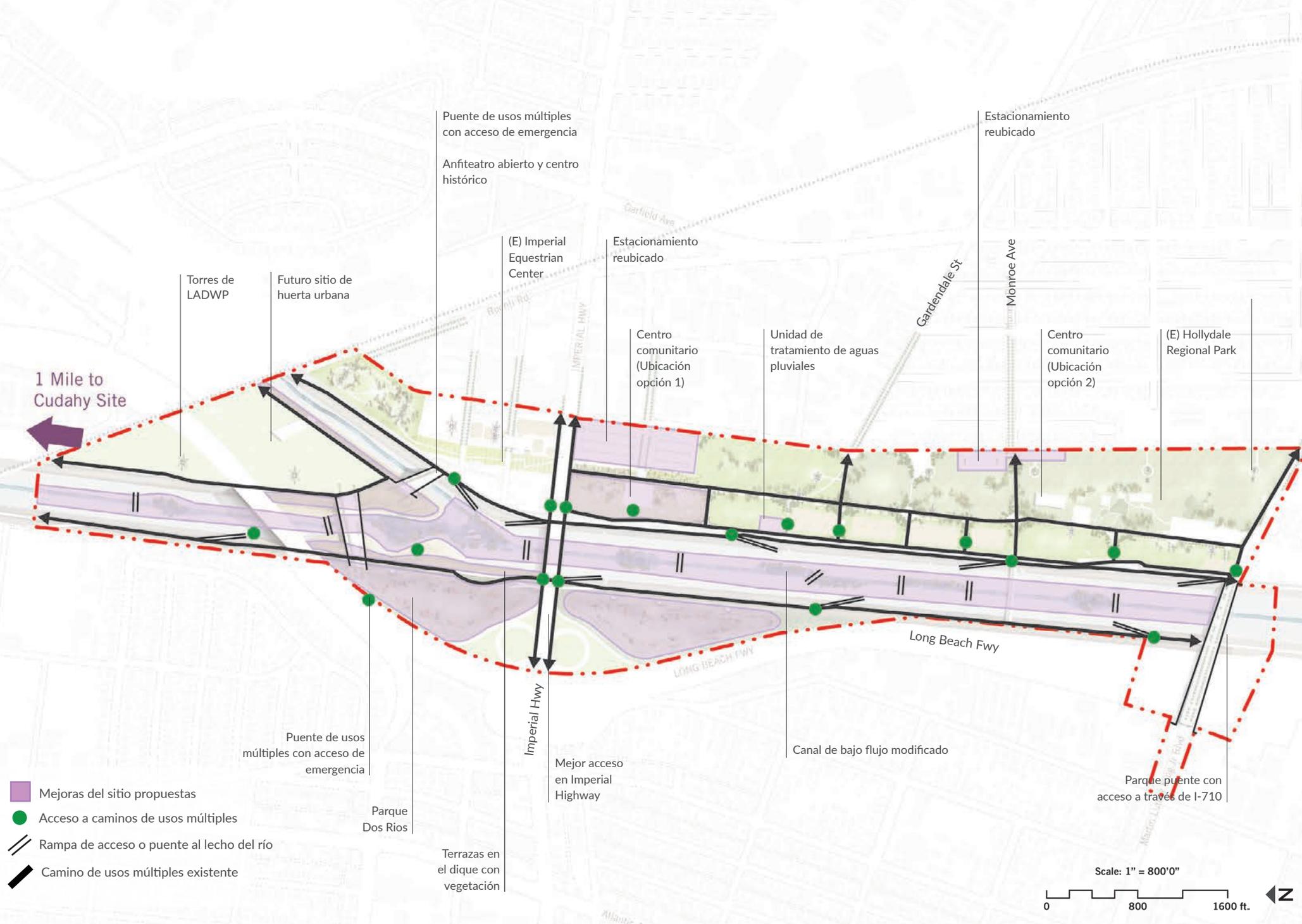
Sitio existente



Sitio con mejoras propuestas



Secciones transversales de la Confluencia de Río Hondo



Plan de mejora esquemático de la Confluencia de Rio Hondo

El sitio de la confluencia

La unión del Río LA y Río Hondo es una escena espectacular. En tres direcciones, los canales de hormigón se expanden a la distancia. El canal de bajo flujo ha sido modificado para crear grandes estanques de agua. Los caminos de piedra permiten a los visitantes pasar a islas de hormigón que crean movimiento en el agua. Los diques cuentan con terrazas con vegetación. Los escalones de las terrazas facilitan el acceso a este punto panorámico.

Arriba, nuevos parques puente conectan los grandes espacios abiertos para las personas a pie, en bicicleta y a caballo y para los vehículos de emergencia. En la punta del “sitio triangle” se encuentra un anfiteatro y un centro histórico que atrae a visitantes para eventos y conciertos al aire libre.



Plan ampliado de la confluencia



Anfiteatro y centro comunitario

El anfiteatro de la Confluencia de Río Hondo y el centro comunitario de Hollydale brindan tres oportunidades: llevar programaciones de importancia regional en el río y en la cultura y conversaciones de las comunidades de las Ciudades Principales del Sudeste de Los Ángeles; ubicar el sitio de Confluencia de Río Hondo en el mapa arquitectónico de Los Ángeles con edificios avanzados e imaginativos que capturan las aspiraciones futuras de los jóvenes residentes del sudeste del Condado de LA; y brindar espacio dedicado para las Naciones Nativas locales junto con recursos para programas.



Centro comunitario y educativo
Imagen: Ben Rahn, fotografía de cuadro

Enfoque ecuestre de la Confluencia de Rio Hondo

El área en los alrededores de la Confluencia de Rio Hondo está establecida como un centro ecuestre importante. Con el Imperial Equestrian Center, el área es un destino para actividades ecuestres. Debido a esto y a las grandes áreas de espacios abiertos en los alrededores de la confluencia, el programa y el diseño deberían incorporar un énfasis particular para brindar acceso para las personas que montan a caballo. Los caminos se deben diseñar con los estándares más altos prestando atención a que las instalaciones cuenten con suficientes zonas aisladas y separaciones de otras actividades. Idealmente, los caminos ecuestres continuarán como circuitos alrededor del sitio y hacia el norte, al sitio de Cudahy River Road.





Confluencia de Rio Hondo

Representación de un artista del hábitat de humedales en tierra alta

Parques puente

En todo el país y en el mundo, los puentes parecen tener una función más amplia que simplemente permitir que las personas se muevan de un punto A a un punto B. Los puentes se están convirtiendo en lugares por derecho propio, en lugares que son lo suficientemente atractivos como para invitar a los usuarios a quedarse y observar la tierra y el agua abajo. Esto aplica en particular para los puentes diseñados para las personas que van a pie, bicicleta o a caballo. Los parques puente que cruzan el río brindan la oportunidad perfecta para crear dicho entorno.

Los parques puente brindan nuevas oportunidades para los cruces con un ancho amplio para que peatones, ciclistas y jinetes pasen de manera segura. También brindarán acceso para vehículos de emergencia y mantenimiento. Pero también ofrecen espacios para observar el río, lugares para sentarse cómodamente con sombra para protegerse del sol del Sur de California.

Se tomarán en cuenta las consideraciones con respecto a la seguridad, señalización, disponibilidad de temporada y diaria y dotación de personal antes de permitir el acceso público a la parte de abajo del río



Confluencia de Rio Hondo

Representación de un artista del parque puente hacia el sur

Próximos pasos de la Confluencia de Río Hondo

Los análisis adicionales que se requieren y los próximos pasos para el proyecto de Confluencia de Río Hondo incluyen:

- Se deberá determinar la capacidad de recolección, demanda y almacenamiento para la captación de aguas pluviales,
- El diseño final de todas las modificaciones a puente propuestos deberán ser revisado y aprobado por LADWP,
- Se deberá llevar a cabo un análisis estructural de todos los cruces propuestos para el diseño final,
- Los cruces propuestos deberán ser revisados y aprobados por LADWP,
- Se deberá evaluar el flujo esperado del río durante demandas de clima húmedo y seco,
- Se deberá evaluar el acceso a las torres de transmisión,
- Se deberá realizar una profunda investigación sobre los registros de la tierra que identifican a los titulares de servidumbre, incluida la evaluación de derechos sobre la tierra, identificar las tarifas de servidumbre y obtener la aprobación de las servidumbres identificadas,
- Se deberá evaluar la demanda de agua de la vegetación en el canal de bajo flujo,
- Se deberán evaluar los efectos de la mayor demanda de agua por la vegetación y la vida silvestre,
- Se deberán obtener los derechos de agua adecuados para la desviación del río,
- Se deberá realizar un minucioso informe de Calidad del Agua, que incluye asentamiento de contaminantes, demanda de oxígeno,
- Se deberán determinar las especies de prioridad (plantas y animales) para el hábitat y las áreas de los humedales,
- Se deberá llevar a cabo una evaluación geotécnica para la posible colocación de un anfiteatro, centro comunitario o señalización y puestos de educación,
- Se deberán realizar análisis de las medidas correctivas del suelo para determinar el nivel de contaminación,
- Se deberán evaluar los planes propuestos de agua reciclada adyacente en los alrededores de la unidad de tratamiento de aguas pluviales para verificar la demanda de agua, las cargas contaminantes del agua y el olor,

- Se deberá llevar a cabo una Evaluación de la Calidad del Agua,
- Se deberán considerar ubicaciones propuestas para la ruta y estación de Metro Santa Ana Branch para los planos y diseño final.
- Se deberán evaluar los requisitos para acuerdos de uso de servidumbres de servicios públicos,
- Se deberá realizar un modelo hidráulico para evaluar por completo los impactos de la reconfiguración de las Confluencias de Río Hondo y Compton Creek junto con las Mejoras del Canal de Hormigón,
- Probablemente se requerirá un Informe/Declaración sobre el Impacto Ambiental (EIR/EIS) para evaluar los posibles impactos para el medio ambiente, y
- Se deberán realizar estudios clave para evaluar el potencial de restauración ambiental y del hábitat, que incluye agregar vegetación al río y restaurar la función ecológica del río, y a la vez mantener la función principal, reducir el riesgo de inundaciones para las comunidades adyacentes al río. Se debería plantar vegetación local y autóctona para apoyar el hábitat autóctono y restaurar el ecosistema natural e histórico en la medida de lo posible.

Para lograr las metas y objetivos del Plan, el Grupo de Trabajo recomienda que las ciudades, las organizaciones sin fines de lucro y los desarrolladores trabajen juntos para lograr los máximos beneficios de las inversiones en revitalización y, a la vez, estabilizar la comunidad de los alrededores, y que se considere el CST durante la implementación del proyecto. El Plan reconoce que cada ciudad tiene autoridad sobre sus respectivas políticas y pautas de planificación del uso de la tierra fuera del canal del río y que cada ciudad deberá determinar individualmente qué herramientas brindan el mejor beneficio práctica para la implementación dentro de su jurisdicción.

El CST incluye:

- Acuerdos de beneficios de la comunidad
- Políticas de vivienda inclusivas
- Apoyo de los negocios locales
- Políticas de vivienda de pérdida neta nula
- Ordenanzas de control de alquileres
- Desarrollo de la fuerza laboral
- Fideicomisos de tierras comunitarias

WILLOW STREET



Willow Street: Condiciones existentes

El río Los Ángeles en el sitio Willow está rodeado principalmente por barrios residenciales de baja densidad. Forest Avenue se extiende entre el barrio y el río en el extremo norte del sitio, enfrentada por el dique al oeste y los patios residenciales al este. En la ribera oeste del río, la autopista I-710 colinda el dique y actúa como barrera al distrito residencia más al oeste. Debido a la altura del dique, en esta sección no hay conexión visual al río a pesar del potencial de vistas directas.

La senda para bicicletas del río LA se extiende a todo lo largo del río en la ribera este, sobre el dique. Hay tres puntos de acceso a la senda para bicicletas: una rampa en De Forest Ave y W 25th St, una escalera en Hill Street y una entrada a nivel a través del callejón sin salida al sur de Pacific Coast Highway.

Hay una calle de acceso de servicios público pero no hay una senda para bicicletas u otro acceso público en la ribera oeste del río.

En esta área, el canal se abre en una condición de fondo blando. Alberga hábitat de vida silvestre emergente y otra vegetación. No hay acceso público al canal del río aquí.

Estructura del río

El sitio se extiende: 1.2 millas entre 28th St al norte y Pacific Coast Highway al sur

Ancho del canal de fondo suave: 620'

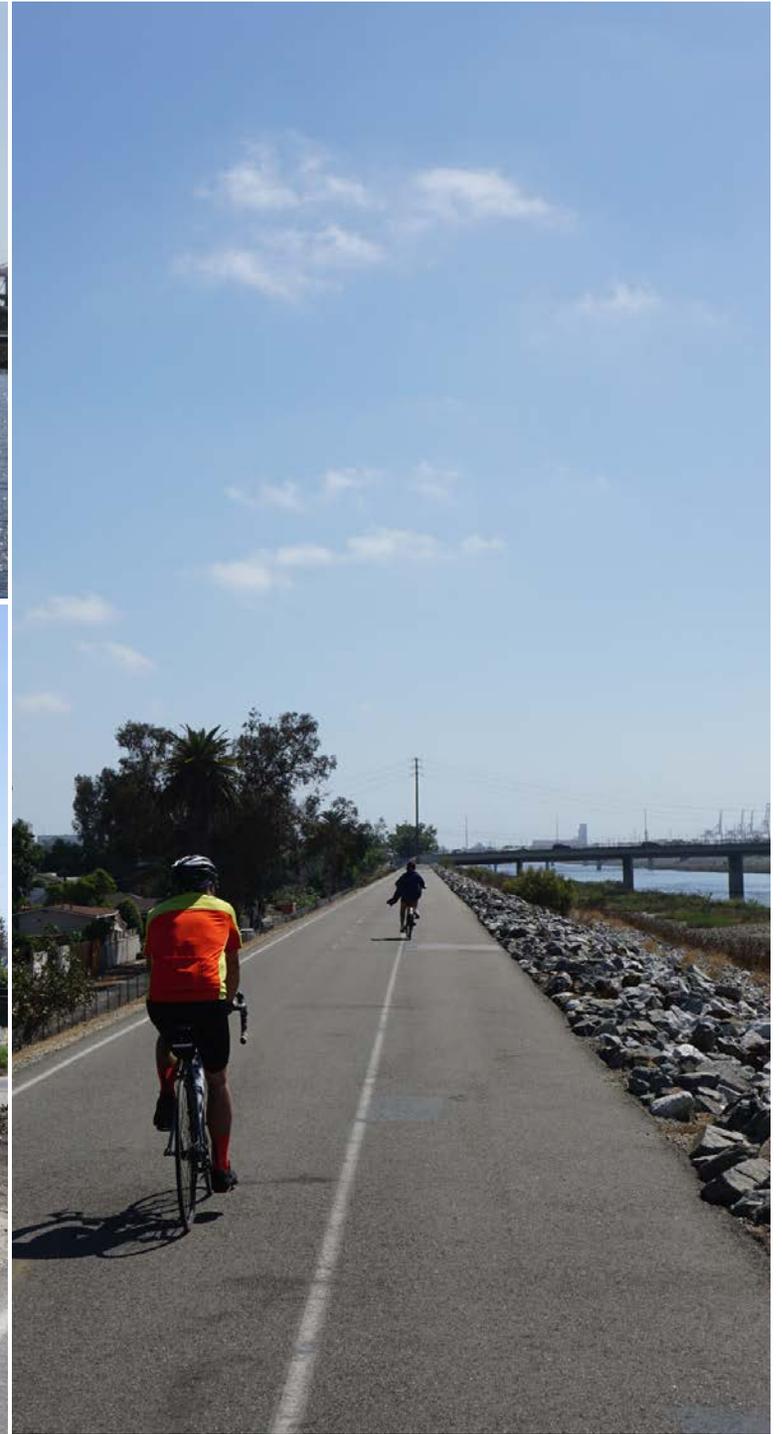
Jurisdicciones adyacentes

Ciudad de Long Beach

Contexto del sitio

Barrios residenciales, patios de servicios públicos y mantenimiento y la autopista I-710.







Stephens M.S.

Santa Fe Ave

WEST SIDE

CITY OF LONG BEACH

Hudson Park

Reid Senior H.S.

Jame A Garfield E.S.

Admiral Kidd Park

Cabrillo H.S.

to Silver Line Bus Station

Santa Fe

PACIFIC COAST HWY

LONG BEACH FRWY

710

Shorebird Habitat

DeForest Ave

21st & Hill Park

Cressa Park

Pacific Coast Hwy

Wrigley Greenbelt

Miles to Rapid Bus Station 762 at Artesia Blvd/Atlantic Ave

W Willow St

W 25th St

W Burnett St

W 23rd St

W Hill St

W 21st St

W 20th St

W 19th St

SITIO DEL PROYECTO

CITY OF LONG BEACH

SOUTH WRIGLEY

Wrigley Village Community Garden

Albertsons

Willow Station

10-min walking radius

Scale: 1" = 800'0"

Scale: 1" = 800'0"

Willow Street: Mapa del sitio de los alrededores

Willow Street: Concepto característico

Conectar la comunidad con el río

Desde el punto de vista de la comunidad, los diques parecen paredes al final de las calles. Las pequeñas estructuras arquitectónicas, también llamadas pérgolas [follies], u otro arte escultural pueden atraer la atención sobre el dique. Las escaleras y rampas brindan acceso físico.

Explorar el canal de fondo blando

Las pasarelas construidas sobre el hábitat permiten la exploración de la flora y fauna minimizando perturbaciones.

Preservar el hábitat delicado

En el sitio Willow, el acceso y recreación en el canal de fondo suave deberá estar equilibrado con la protección del hábitat natural y, en particular, el hábitat de las aves de costa. Como resultado, las actividades serán, en general, de naturaleza pasiva.

Acceder al dique

En la actualidad, el lado del río del dique tiene canchales intransitables. Las nuevas rampas brindarán acceso a un nuevo camino de usos múltiples en la parte baja del dique.

Si hay un lugar en el río que se parece al río en su estado natural, es este canal de fondo blando que comienza al sur de Willow Street en Long Beach. Incluso en verano, la parte del fondo blando con vegetación del río lleva agua. En este segmento del río, la elevación del barrio contiguo es similar al del río. Los diques se extienden por encima de la mayoría de las casas de una planta y, desde las calles del barrio, parecen ser paredes gigantes al final de la mayoría de las calles.

El concepto de diseño para el sitio Willow busca conservar el hábitat natural que se ha desarrollado en el canal y, a la vez, brindar acceso a un espacio abierto necesario para las comunidades vecinas. Las escaleras y rampas brindan acceso al dique y al canal. Las “pérgolas” arquitectónicas (pabellones o instalaciones de arte) sobre el dique crean conexiones visuales entre el barrio y el sitio. Nuevas pasarelas flotantes se extienden hacia el canal de fondo blando, ubicadas sobre la delicada flora y son capaces de flotar más alto con las crecientes de agua. Un camino de usos múltiples en la parte baja del canal permite usar este segmento particularmente ancho del río. Se extienden plataformas en el camino superior y ofrecen la oportunidad de observar aves.

Se tomarán en cuenta las consideraciones con respecto a las medidas de seguridad; señalización; disponibilidad por temporada, evento o diaria; y dotación de personal antes de que los órganos jurisdiccionales tomen la decisión de permitir el acceso público a la parte de abajo del río



Willow Street

Representación de un artista de las mejoras al canal de fondo blando

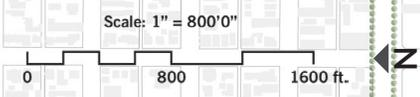
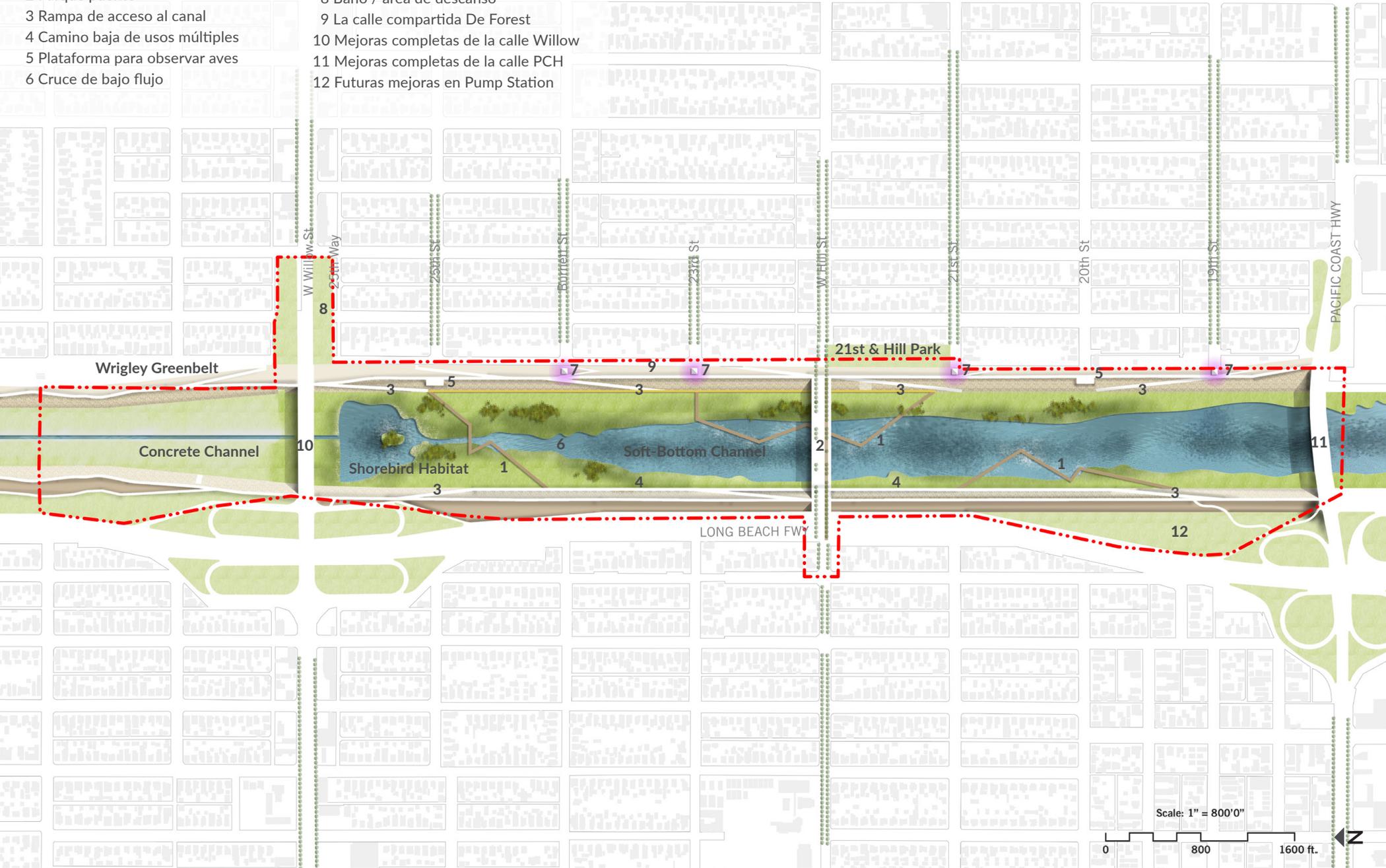
LEYENDA

MEJORAS DEL CANAL

- 1 Pasarelas flotantes desmontables
- 2 Parque puente
- 3 Rampa de acceso al canal
- 4 Camino baja de usos múltiples
- 5 Plataforma para observar aves
- 6 Cruce de bajo flujo

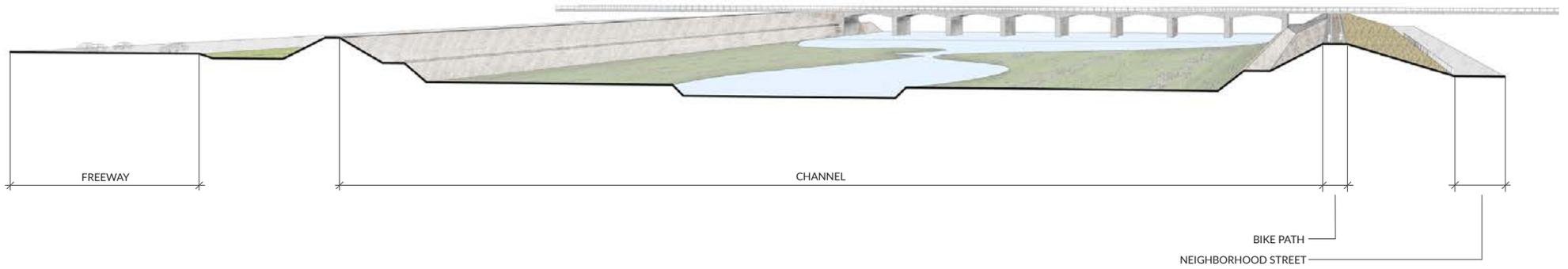
MEJORAS BARRIALES

- 7 Pérgola con acceso al dique
- 8 Baño / área de descanso
- 9 La calle compartida De Forest
- 10 Mejoras completas de la calle Willow
- 11 Mejoras completas de la calle PCH
- 12 Futuras mejoras en Pump Station

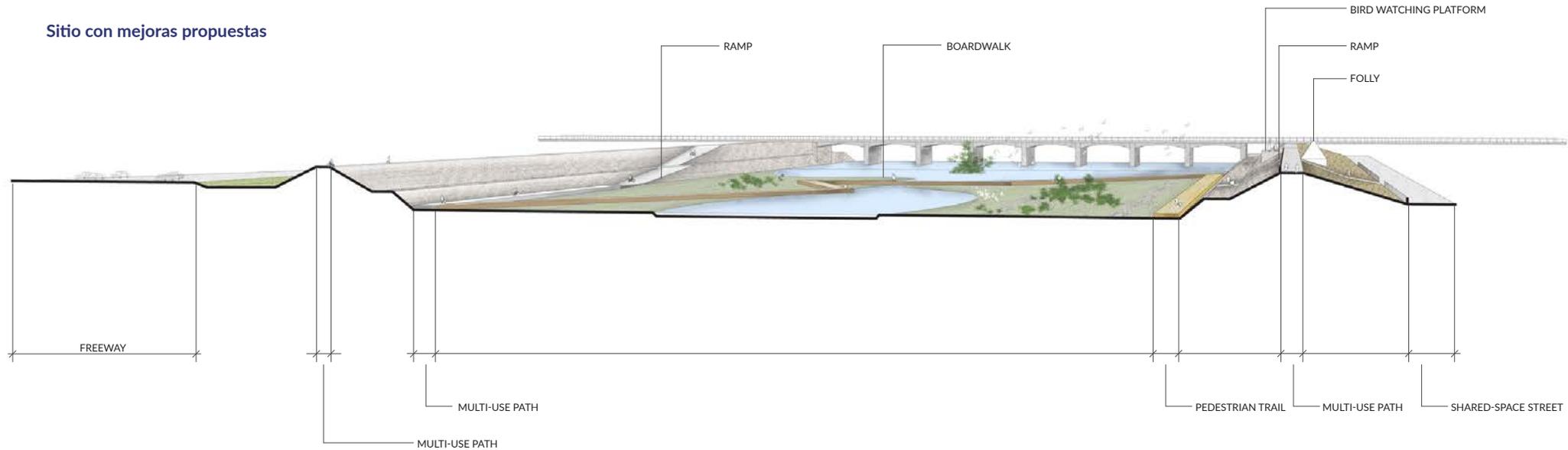


Plan del sitio ilustrativo de Willow Street

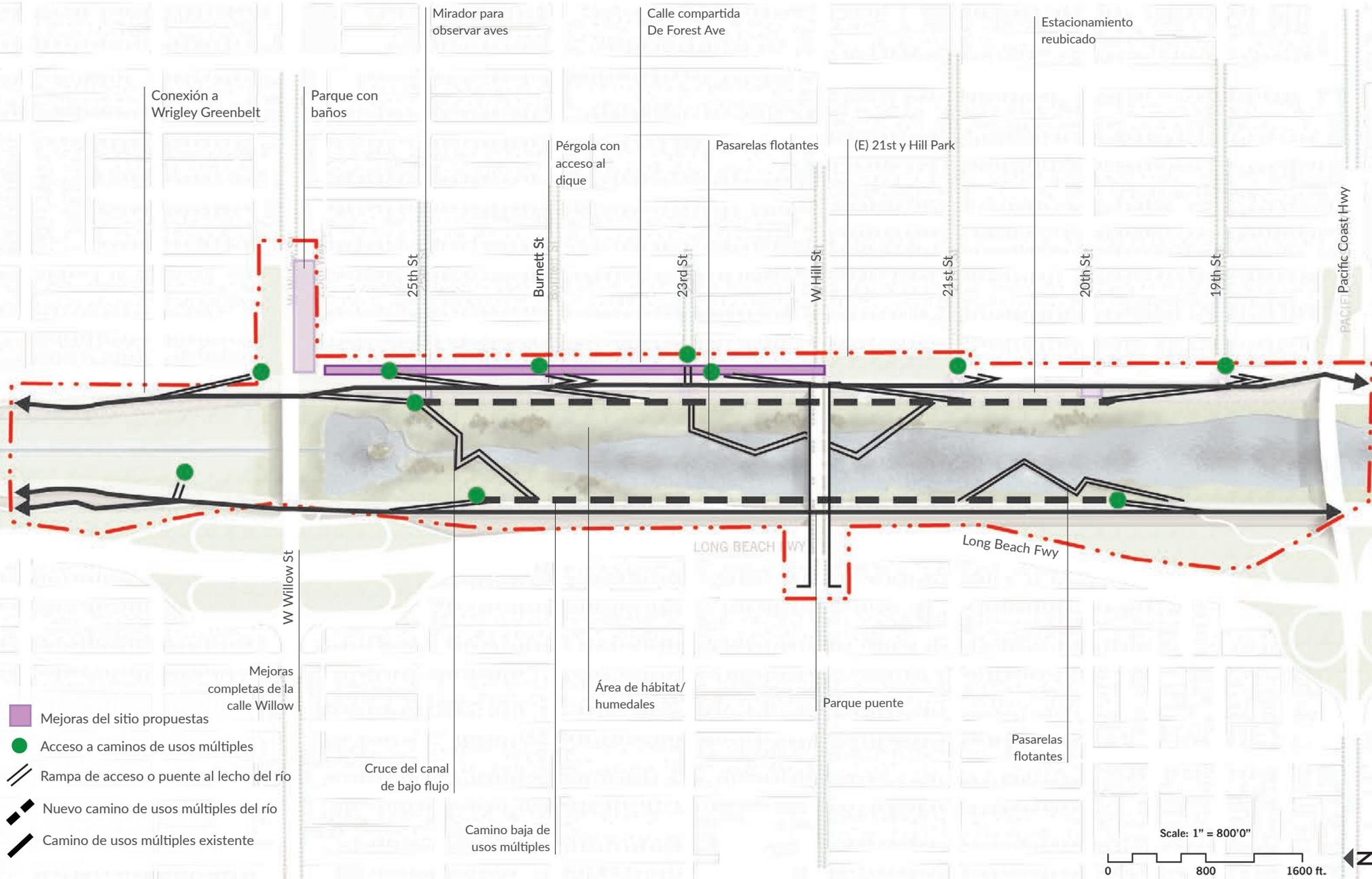
Sitio existente



Sitio con mejoras propuestas



Secciones transversales de Willow Street



Plan de mejora esquemático de Willow Street

Pasarelas flotantes del canal de fondo blando

Las pasarelas flotantes permiten al público acceder y experimentar de manera responsable los humedales que, de lo contrario, serían inaccesibles. Las pasarelas de los humedales brindan una excelente oportunidad para educar sobre la flora y fauna local. Cuando se construyen correctamente, también protegen el hábitat de los humedales de perturbaciones excesivas.

Existen muchos diferentes enfoques que abordan el mantenimiento de las pasarelas en los humedales que sufren con regularidad cambios importantes en los niveles de agua. Los diseños que permiten las secciones de las pasarelas que floten tienden a funcionar mejor que los que se encuentran anclados firmemente en el lugar. Se puede encontrar información adicional sobre el posible diseño en <https://www.railstotrails.org/resourcehandler.ashx?id=4231>



Finales de calle

En el sitio Willow, los diques son más altos que la mayoría de las casas de una planta. Desde los finales de las calles, parecen paredes. Desde la parte de abajo, no parece que hubiera un camino de usos múltiples en la parte de arriba, ni que hay un río al otro lado. Solo en pocos lugares hay escaleras o rampas que brindan acceso.

El concepto proporciona dos enfoques para superar esta aparente desconexión entre el río y los barrios adyacentes. En primero lugar, las famosas “pérgolas” en la parte superior del dique crean una conexión visual que atrae la atención. Estas pérgolas pueden ser esculturas, instalaciones de arte o pequeñas estructuras arquitectónicas. En segundo lugar, las escaleras y rampas brindan acceso directo a la parte superior del dique. Idealmente, las pérgolas y el acceso deberían diseñarse para que juntos formen conexiones interesantes y prácticas desde el barrio hasta el proyecto de Willow Street.



Fuente de la imagen: Google Earth 7/2015



Acceso diseñado para usuarios con diferentes habilidades

Próximos pasos para Willow Street

Los análisis adicionales que se requieren y los próximos pasos para el proyecto Willow Street incluyen:

- Se deberá determinar la capacidad de recolección y captación de aguas pluviales a lo largo de Wrigley Greenbelt South,
- Se deberá evaluar el flujo esperado del río durante clima húmedo y seco,
- Se deberá llevar a cabo un análisis estructural de todos los cruces para el diseño final,
- Los cruces propuestos deberán ser revisados y aprobados por LADWP,
- Se deberá evaluar el acceso a las torres de transmisión,
- Se deberá realizar una profunda investigación sobre los registros de la tierra que identifican a los titulares de servidumbre, incluida la evaluación de derechos sobre la tierra, identificar las tarifas de servidumbre y obtener la aprobación de las servidumbres identificadas,
- Se deberán obtener los derechos de agua adecuados para la desviación del río,
- Se deberán determinar las especies de prioridad (plantas y animales) para el hábitat y las áreas de los humedales,
- Se deberá realizar un análisis estructural para los miradores,
- Se debería llevar a cabo una evaluación geotécnica del área de Wrigley Greenbelt South propuesto para verificar la infiltración de aguas pluviales,
- Se deberá llevar a cabo una evaluación geotécnica para la posible colocación de un centro de naturaleza o señalización y puestos de educación,
- Probablemente se requerirá un Informe/Declaración sobre el Impacto Ambiental (EIR/EIS) para evaluar los posibles impactos para el medio ambiente, y

- Se deberán realizar estudios clave para evaluar el potencial de restauración ambiental y del hábitat, incluso mejorar la vegetación existente en el río y mejorar la función ecológica actual, y a la vez mantener la función principal, reducir el riesgo de inundaciones para las comunidades adyacentes al río. Se debería plantar vegetación local y autóctona para apoyar el hábitat autóctono y restaurar el ecosistema natural e histórico en la medida de lo posible.

Para lograr las metas y objetivos del Plan, el Grupo de Trabajo recomienda que las ciudades, las organizaciones sin fines de lucro y los desarrolladores trabajen juntos para lograr los máximos beneficios de las inversiones en revitalización y, a la vez, estabilizar la comunidad de los alrededores, y que se considere el CST durante la implementación del proyecto. El Plan reconoce que cada ciudad tiene autoridad sobre sus respectivas políticas y pautas de planificación del uso de la tierra fuera del canal del río y que cada ciudad deberá determinar individualmente qué herramientas brindan el mejor beneficio práctica para la implementación dentro de su jurisdicción.

El CST incluye:

- Acuerdos de beneficios de la comunidad
- Políticas de vivienda inclusivas
- Apoyo de los negocios locales
- Políticas de vivienda de pérdida neta nula
- Ordenanzas de control de alquileres
- Desarrollo de la fuerza laboral
- Fideicomisos de tierras comunitarias

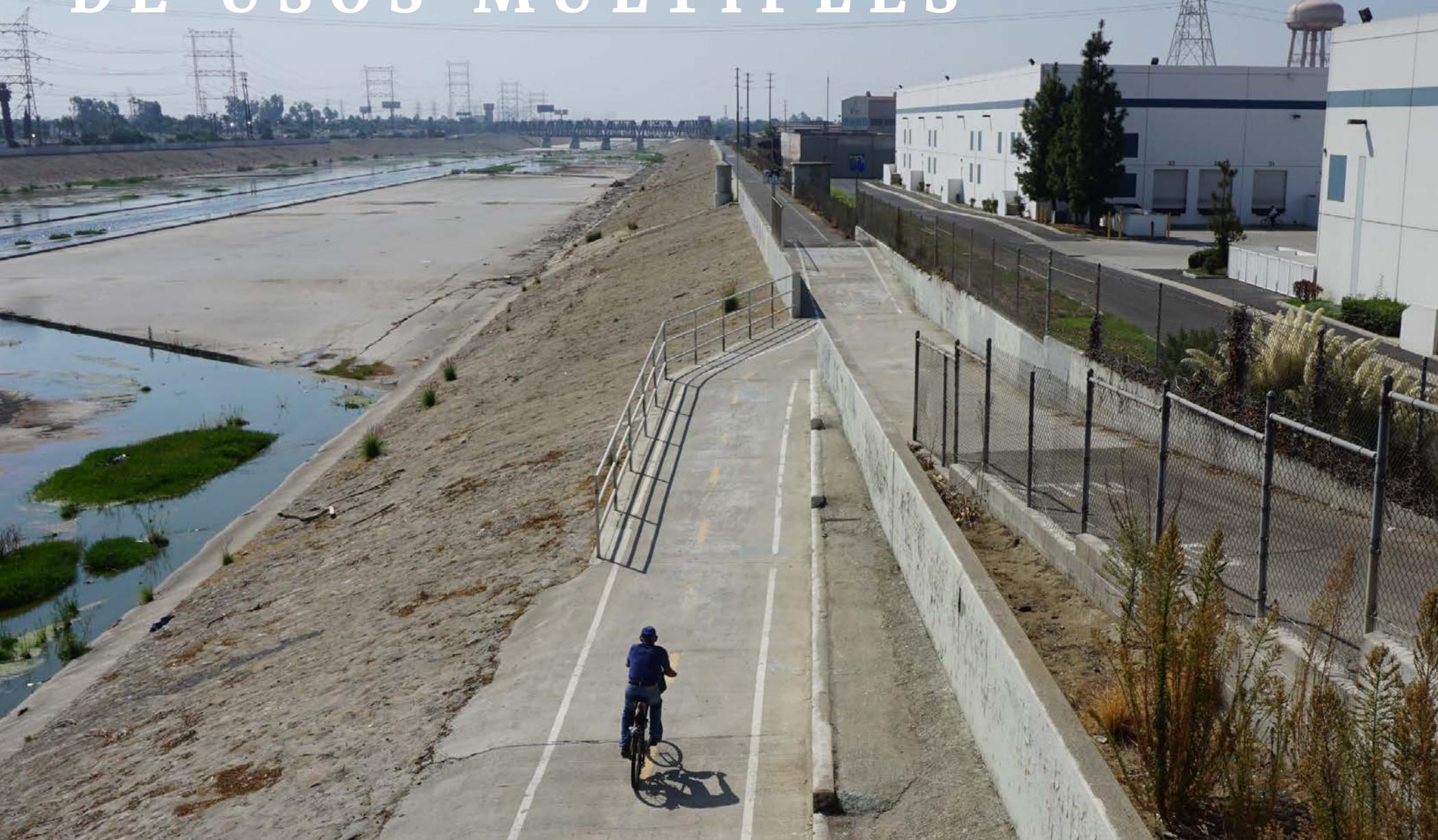


Plantillas recomendadas por el Grupo de Trabajo

Si bien muchos proyectos específicos fueron recomendados por el Plan, el Grupo de Trabajo también quiso brindar plantillas de diseño que se pudieran utilizar para la rápida revitalización con una distribución aún más amplia a lo largo de la cuenca. Las plantillas—mejoras de los caminos de usos múltiples; conectividad con la comunidad, carteles de atracción y orientación; y mejoras en el canal de hormigón—ayudarán a asegurar que las mejoras se lleven a cabo de manera consistente y sobre la base de las metas y objetivos del Plan. Las plantillas ayudarán a las partes interesadas a implementar mejoras en cualquier escala—ya sea de a poco o de manera generalizada—sobre la base de la financiación disponible y las necesidades de la comunidad. El proceso de planificación identificó áreas que pueden ser idóneas para la revitalización de las tres plantillas.



MEJORAS DEL CAMINO DE USOS MÚLTIPLES



Mejoras del camino de usos múltiples

El camino de usos múltiples es la principal forma en que las personas experimentarán el largo del río. Lo que hoy en día es, en general, un trayecto de asfalto duro y austero tiene el potencial de convertirse en un lugar hermoso, cómodo y seguro que conecte perfectamente el trayecto superior e baja de esta parte del río. Este cambio no ocurrirá de inmediato; por el contrario, se irá incrementando a medida que surjan oportunidades de financiación y diseño. Las estrategias que se definen en esta plantilla brindan la base para la consistencia a lo largo del camino de usos múltiples a medida que progresa con el tiempo, y se deben considerar como el punto de partida para las comunidades y otras entidades a medida que mejoran gradualmente el camino.

Hay tres temas principales que se tienen en cuenta en la plantilla:

Fuerte sentido de lugar

Una buena parte del camino serán superficies simples, pero una cantidad de instalaciones, señalizaciones y carteles de orientación y espacios característicos a lo largo del camino ofrecen la oportunidad de reforzar la identidad del río en un sentido amplio, y crear un sentido de identidad para las comunidades individuales.

Experiencia continua

Los usuarios del camino de usos múltiples pueden esperar una conexión física continua a lo largo del área baja del río y una calidad consistente de espacio y materiales a lo largo del camino, incluso donde el espacio pueda ser limitado y las condiciones varían.

Seguridad y comodidad

El cumplimiento y las disposiciones para la seguridad y comodidad deberían ser notables y accesibles a lo largo de todo el camino de usos múltiples. El diseño del camino, la provisión de instalaciones y señalizaciones y carteles de orientación tienen una función importante.

Condiciones existentes

En la actualidad, existe una forma de camino o sendero para todo el tramo de 19 millas desde Vernon hasta la boca del río en Long Beach. El camino existente está diseñado, en general, como una bicisenda (en lugar de usos múltiples) y requiere que los usuarios cambien de riberas del río muchas veces para completar el trayecto. La única sección completamente para “usos múltiples” que está diseñada para jinetes y ciclistas y peatones es el tramo de 10.5 millas del sendero del río Los Ángeles, que se extiende desde South Gate hasta la mitad de Long Beach.

Incluso en estas secciones de usos múltiples, en general las demarcaciones para usos y prioridad de uso son poco claras, y llevan a conflictos peligrosos.

A lo largo del trayecto del camino, hay pocas áreas para descansar y recuperarse. Existen algunas instalaciones, como bancos, sombra, agua y áreas para caballos donde el sendero está junto a parques públicos, incluso Hollydale y Dominguez Gap Wetlands; pero en muchos tramos del camino, hay varias millas entre esas instalaciones.



Camino de usos múltiples: una experiencia constante de alta calidad

Descripción

La expansión y mejora del camino de usos múltiples de norte-sur apoyará la meta del plan de crear una experiencia consistente, segura y cómoda para el usuario a lo largo de todo el río. Las mejoras e instalaciones que se consideraron en esta plantilla incluyen la construcción de segmentos faltantes del camino, agregar modos de camino (por ej., ecuestre), sombra, baños, iluminación, arte, carteles y experiencias atractivas históricas, ambientales y culturales. Todas las mejoras del camino se coordinarán con las Pautas de Paisajismo del río Los Ángeles y otras pautas y plantillas según corresponda y sea aplicable.

Componentes físicos

La plantilla del camino de usos múltiples consiste en una cantidad de elementos que juntos forman una red de caminos sólidos, funcionales y acogedores. Cuando sea posible, los diseños y planos deben incorporar todos los componentes que se mencionan a continuación. Cuando las limitaciones específicas del sitio impidan el grupo completo de elementos, se debe dar prioridad a que el camino sea lo más sólido posible, junto con mejoras del paisaje adyacente y del medio ambiente.

Los principales componentes físicos de esta plantilla:

- El camino en sí: Estándares de diseño que cubren las dimensiones, superficie, accesibilidad y otras características geométricas básicas;
- Equipamiento e instalaciones de seguridad del sitio: Estándares de diseño, colocación y fijación para la iluminación, bancos, contenedores de basura, estructuras para brindar sombra, estacionamiento de bicicletas, amarres para caballos, cabinas para llamar al 911, estaciones de reparación de bicicletas y otros elementos que brindan comodidad y seguridad para todos los usuarios del camino;
- Marcas y carteles de orientación: Un enfoque integral de marcas, que incluye señalizaciones, diseño de muebles, pavimentación, marcaciones y otros elementos de diseño que se coordinarán con las plantillas de señalizaciones, marcas y carteles de orientación;
- Mejoras del paisaje y del medio ambiente: Cada proyecto de mejora de camino incluirá mejoras del paisaje como se describe en las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles. Estas pueden variar en alcance y escala, pero la idea es aumentar la cantidad de plantas y contribuir a la naturaleza del corredor del río.

Mejor caso vs. limitaciones

Los enfoques que se describen en estas plantillas representan el mejor de los casos para las áreas junto al río con el espacio y la estructura para acomodar el diseño ideal para un camino de usos múltiples. Muchas áreas están limitadas, generalmente por la ubicación del camino sobre el dique o entre otros obstáculos.

En caso de estas limitaciones, el camino de usos múltiples deberá ser diseñado para acomodar de manera segura todos los modos en el espacio permitido y demarcar claramente la prioridad. Se debería emplear un equilibrio de cada tipo de elemento según las necesidades del camino en cualquier sección en particular. Cuando el espacio es limitado, se debe hacer hincapié en la calidad de la experiencia y carteles de orientación claros en lugar de tratar de integrar todos los elementos.

Por último, los jinetes son un grupo de usuarios importantes para el río. Se deberá prestar especial atención a las oportunidades de conectar las instalaciones ecuestres existentes, y crear nuevas o integrarlas al camino de usos múltiples.

Mejoras del camino de usos múltiples



Mejoras del camino de usos múltiples existente y nuevo

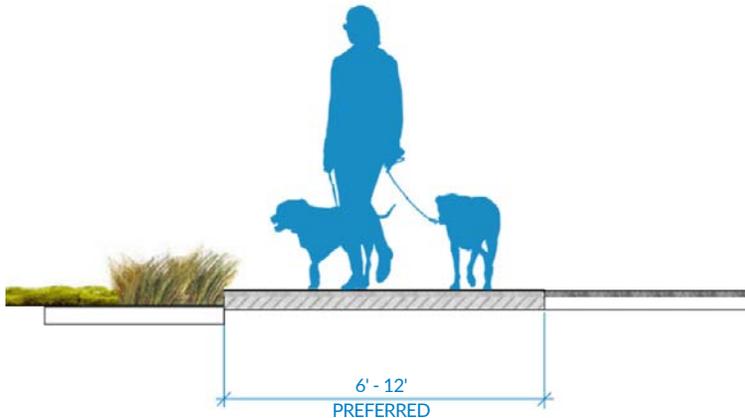
Camino de usos múltiples: Acceso para todos los modos



Diagrama ilustrativo de las mejoras del camino

En lo posible, el camino de usos múltiples debería brindar acceso y conectividad para los tres principales modos de movilidad: peatones, bicicleta y caballos. Además, este camino de usos múltiples mejorará la conectividad al ofrecer la posibilidad de desarrollar caminos secundarios que lleguen a las comunidades a lo largo del río.

Camino de usos múltiples: Camino para peatones



Objetivo

El camino para peatones es un camino despejado diseñado para acomodar las necesidades específicas de velocidad y superficie de los usuarios peatones. En lo posible, debería estar diseñado como un carril o camino exclusivo para peatones separado de los caminos adyacentes. Un camino más ancho facilita el paso entre los peatones que se dirigen en direcciones opuestas.

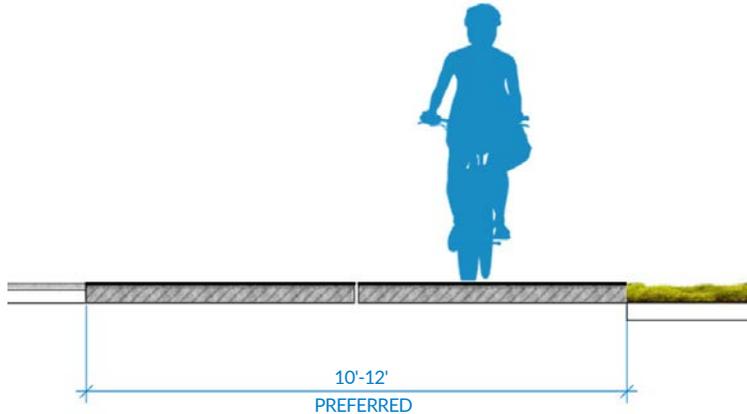
Criterios de diseño

- Ancho mínimo de 6 pies, 10-12 pies preferentemente
- Pendiente máxima de 5% si es posible
- Delineaciones de carriles y marcaciones en el pavimento cuando está al lado de la senda para bicicletas
- Barandales en las pendientes y bajadas

Proximidades

- Cuando el camino para peatones está al lado de la senda para bicicletas, se prefiere una zona aislada de 2 pies. Si no hay espacio suficiente, los dos caminos deberían estar separados por una simple línea pintada.
- Cuando el camino para peatones está al lado de un camino ecuestre, si es posible se debe proporcionar una zona aislada de 3 pies. Se puede proporcionar una barrera conveniente para caballos para mayor seguridad.
- En general, el camino para peatones está pavimentado. También puede ser construido de granito descompuesto compactado, aunque los caminos pavimentados son más fáciles de mantener.

Camino de usos múltiples: Camino para bicicletas



Objetivo

El camino para bicicletas es un camino despejado designado para acomodar las necesidades específicas de velocidad y superficie de los usuarios ciclistas. Para su éxito, deben estar claramente marcados y diseñados para diferentes grados de habilidad. Debe haber carriles en ambas direcciones sin obstrucciones. Se deben instalar portabicicletas en los puntos de parada y destinos.

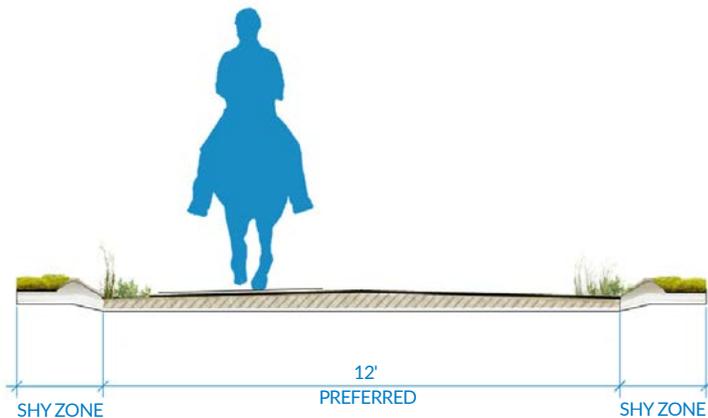
Criterios de diseño

- En lo posible, 5 pies de ancho en cada dirección, preferentemente 6 pies, por un total de 10-12 pies.
- Las delineaciones de los carriles deben separar cada dirección.
- Las marcaciones de los carriles deben cumplir con el Manual de California sobre Dispositivos Uniformes de Control del Tránsito.

Proximidades

- Cuando el camino para bicicletas está al lado de un camino para peatones, se prefiere una zona aislada de 2 pies. Las marcaciones de carriles deben separar los caminos.
- Cuando el camino para bicicletas está al lado de un camino para caballos, si es posible se debe proporcionar una zona aislada de 3 pies. Se puede proporcionar una barrera conveniente para caballos para mayor seguridad.
- Cuando el camino para bicicletas está al lado del camino para caballos y peatones, las bicicletas deberán ceder el paso de 10-12 pies al tránsito que se mueve más despacio.

Camino de usos múltiples: Camino ecuestre



Objetivo

El camino ecuestre es un camino despejado diseñado para acomodar las necesidades de velocidad, tamaño y seguridad de los caballos y jinetes. En un área urbana, es especialmente importante tener en cuenta de la visibilidad, seguridad en los cruces, cambios de grado y posibles conflictos con otros usuarios del camino como peatones y ciclistas.

Criterios de diseño

- En lo posible, un ancho de 6 pies más 3 pies de amortiguación a cada lado, y se prefiere espacio despejado vertical de 12+ pies.
- La superficie del camino debe estar libre de obstáculos y nivelado. Se prefiere una superficie blanda compactada, como granito descompuesto.
- Se prefiere un barandal de 54 pulgadas en los cambios de grado, rampas, cruces u otros escenarios.
- Proporcionar espacio en los accesos al puente.

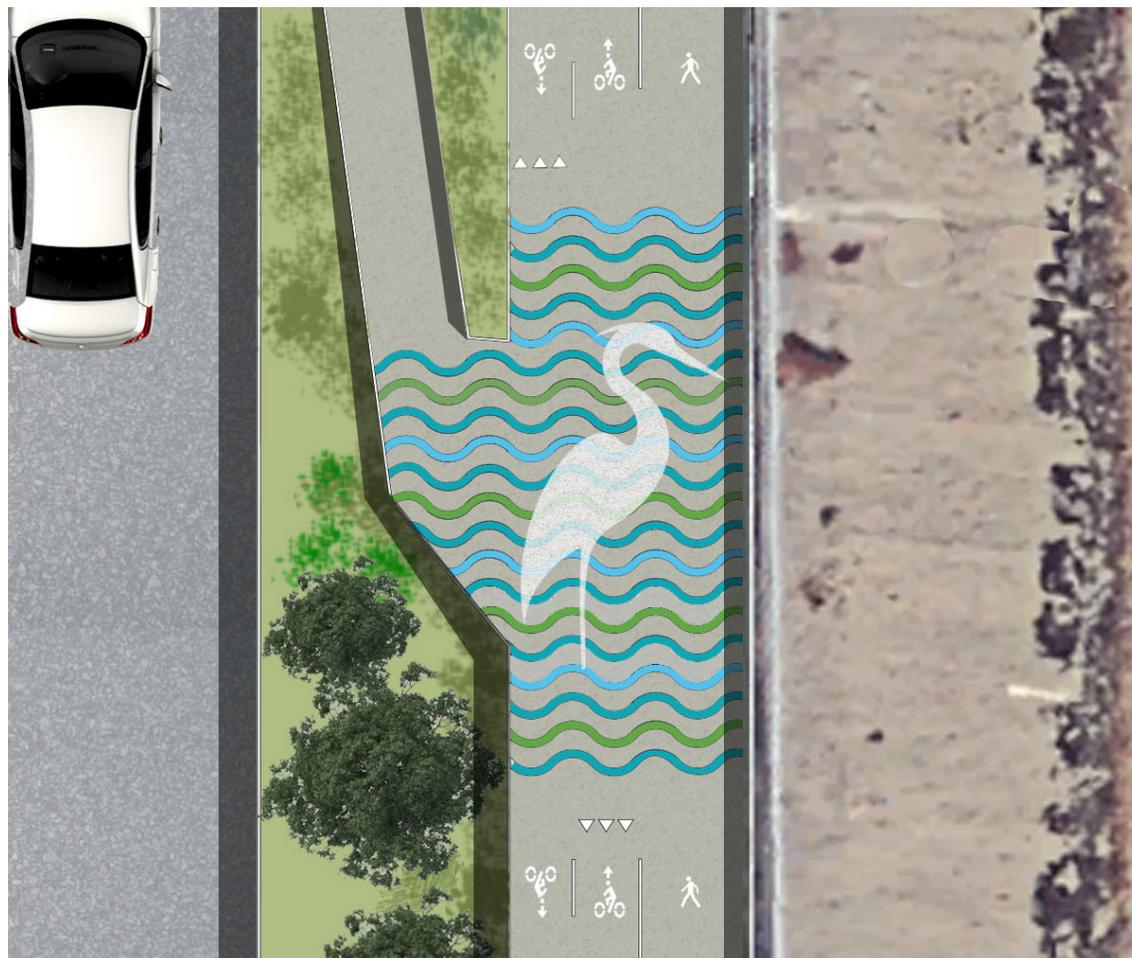
Proximidades

- Una separación mínima de 3 pies de los otros caminos, se prefieren grados separados. Cuando no es posible, se recomienda una barrera de vegetación y conveniente para caballos.
- Se debe tener especial cuidado de separar el camino ecuestre del camino para bicicletas.

Camino de usos múltiples: Zonas mixtas

Resolver conflictos en el camino de usos múltiples

El uso de señales, marcaciones en el pavimento y otras técnicas no solo ayudará a orientar a los usuarios del camino, sino también evitarán conflictos peligrosos. Donde pueden ocurrir conflictos, la zona mixta tiene dos metas principales. Primero, no se debe dar prioridad de derecho de paso a ningún usuario en particular. Segundo, los usuarios que se mueven más rápido en el camino deben ceder el paso a los usuarios que se mueven más despacio en la zona mixta.



Camino de usos múltiples: Medio ambiente y paisaje



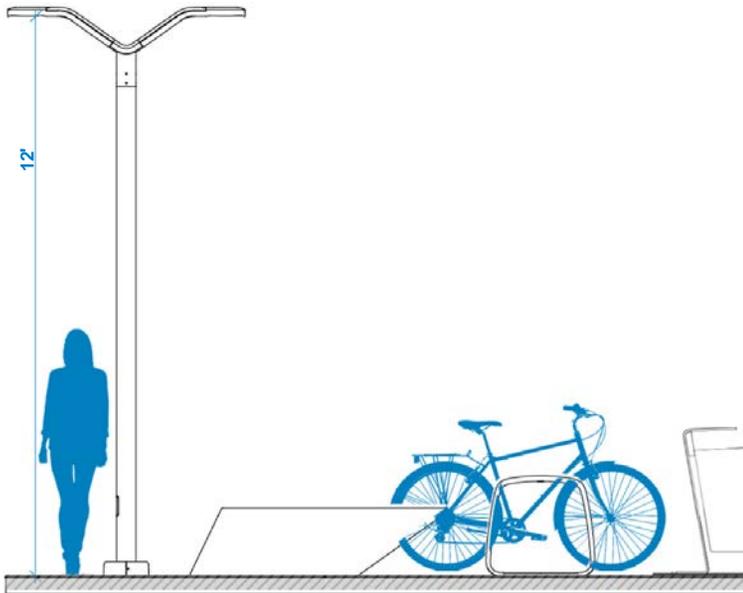
Objetivo

Las mejoras y adiciones al camino de usos múltiples tomarán en cuenta las soluciones ambientales de beneficios múltiples. Estas pueden incluir infraestructura ecológica de aguas pluviales, mejoras del hábitat o simples mejoras del paisaje.

Criterios de diseño

- Los proyectos de mejora de caminos y senderos incluirá mejoras del paisaje como se describe en las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles. Estas pueden variar en alcance y escala, pero la idea será aumentar la cantidad de plantas y contribuir a la naturaleza del corredor del río.

Camino de usos múltiples: Instalaciones



Objetivo

La provisión de instalaciones, como iluminación, asientos, contenedores de basura y estacionamiento para bicicletas es esencial para crear una experiencia consistente, cómoda, segura y acogedora para los usuarios a lo largo de toda la Sección Baja del Río Los Ángeles. No todos los tramos del camino de usos múltiples tendrán el espacio para acomodar la gama completa de instalaciones; en este caso, se deberá dar prioridad a la iluminación. También se debe considerar el mantenimiento, en términos de selección de productos y colocación.

Criterios de diseño

- Se deberán seleccionar diseños de iluminación, asientos, contenedores de basura y estacionamiento para bicicletas para reflejar una identidad común para todo el área baja del río, con algunas variaciones sobre la base de los deseos de la comunidad individual.
- Todos los equipamientos deben ser de alta calidad y durables.

- La iluminación para los peatones debe ser entre 12 y 14 pies de alto.
- Las luces pueden estar conectadas con cable, pueden ser solares, a pilas o activadas según sea necesario.
- Se debe considerar la iluminación bajo consumo cuando corresponda.

Proximidades

- Si es posible, se debe agrupar todos los elementos para facilitar el acceso y mantenimiento.
- Los puntos de acceso al camino de usos múltiples, las áreas del proyecto característico y otros puntos de encuentro más amplios deberían alojar todas las instalaciones que se mencionaron.
- Cuando el área no es lo suficientemente ancha, se deberá dar prioridad a la iluminación. Se deberán explorar las oportunidades para asientos y estacionamiento de bicicletas entre los puntos de acceso para la comodidad y seguridad de los usuarios.

Instalaciones: Mobiliario del sitio



El mobiliario a lo largo del camino de usos múltiples, que incluye asientos, iluminación, basura, instalaciones para bicicletas y caballos, se deberá coordinar con una gama de colores para transmitir un sentido de continuidad a lo largo de todo el río, y a la vez permitir alguna variación en los puntos de acceso clave. Se debe tener en cuenta un diseño atractivo y la facilidad de mantenimiento al seleccionar un grupo de mobiliario.

Sombra en el la Sección Baja del Río Los Ángeles



Las simples estructuras para brindar sombra brindan protección del sol y serán un elemento clave para mejorar la comodidad a lo largo del camino de usos múltiples. Se deben colocar cerca de los asientos o en otras áreas de actividad, y no se deben colocar o conectar a la estructura del dique.

Orientarse en el la Sección Baja del Río Los Ángeles



Un sistema sólido de señalizaciones brinda orientación consistente e identidad a lo largo del río con alguna variación permitida para las diferentes ciudades a lo largo del río.

Plantillas (mejora del camino de usos múltiples) Próximos pasos

Los análisis adicionales que se requieren y los próximos pasos para la plantilla de mejora del camino de usos múltiples incluyen:

- Se deberán aplicar las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles para todo el paisaje y las plantas,
- Se deberá aplicar el Manual de Señalización de Senderos del Condado de LA para todos los caminos que se mejoran o agregan.
- Se deberán realizar análisis estructurales de todos los caminos nuevos y ampliados,
- Se deberán llevar a cabo evaluaciones geotécnicas de todos los caminos nuevo y ampliados,
- Se deberá realizar una profunda investigación sobre los registros de la tierra que identifican los titulares de servidumbre, incluida la evaluación de derechos sobre la tierra, identificar las tarifas de servidumbre y obtener la aprobación de las servidumbres identificadas,
- Se deberán determinar los requisitos de permisos, incluso a través de USACE y LACFCD,
- Probablemente se requerirá un Informe/Declaración sobre el Impacto Ambiental (EIR/EIS) para evaluar los posibles impactos para el medio ambiente, y
- Se deberán realizar estudios clave para evaluar la posibilidad de restauración del medio ambiente y el hábitat, y se deberán plantar una vegetación local y autóctona para apoyar el hábitat autóctono y restaurar el ecosistema natural e histórico en la medida de lo posible.

Para lograr las metas y objetivos del Plan, el Grupo de Trabajo recomienda que las ciudades, las organizaciones sin fines de lucro y los desarrolladores trabajen juntos para lograr los máximos beneficios de las inversiones en revitalización y, a la vez, estabilizar la comunidad de los alrededores, y que se considere el CST durante la implementación del proyecto. El Plan reconoce que cada ciudad tiene autoridad sobre sus respectivas políticas y pautas de planificación del uso de la tierra fuera del canal del río y que cada ciudad deberá determinar individualmente qué herramientas brindan el mejor beneficio práctica para la implementación dentro de su jurisdicción.

El CST incluye:

- Acuerdos de beneficios de la comunidad
- Políticas de vivienda inclusivas
- Apoyo de los negocios locales
- Políticas de vivienda de pérdida neta nula
- Ordenanzas de control de alquileres
- Desarrollo de la fuerza laboral
- Fideicomisos de tierras comunitarias



MEJORAS DEL CANAL



Mejoras del canal

La pieza central literal del río es el canal de 19 millas que transporta el flujo del río desde el tramo superior hasta la salida en Long Beach. A lo largo del río ya hay áreas de características muy distintivas, en algunos lugares es simplemente una línea gris monolítica, mientras que en otros tiene un fondo suave y se ha vuelto muy verde. Si bien existen numerosas limitaciones muy reales para realizar cambios estructurales significativos al canal, el gran tamaño de este elemento proporcionar amplias oportunidades para mejoras que cambiarán la manera en que se percibe el río. Como con otras plantillas características, este cambio no sucederá a la vez, sino que irá incrementando con el correr del tiempo a medida que los diferentes proyectos pasan a primer plano.

Dos temas principales guían esta plantilla, y deben servir como referencia para proyectos futuros enfocados en el canal:

Acceso al canal del río

Las mejoras son una excelente oportunidad para abrir el acceso al canal y crear una forma completamente diferente de experimentar el río.

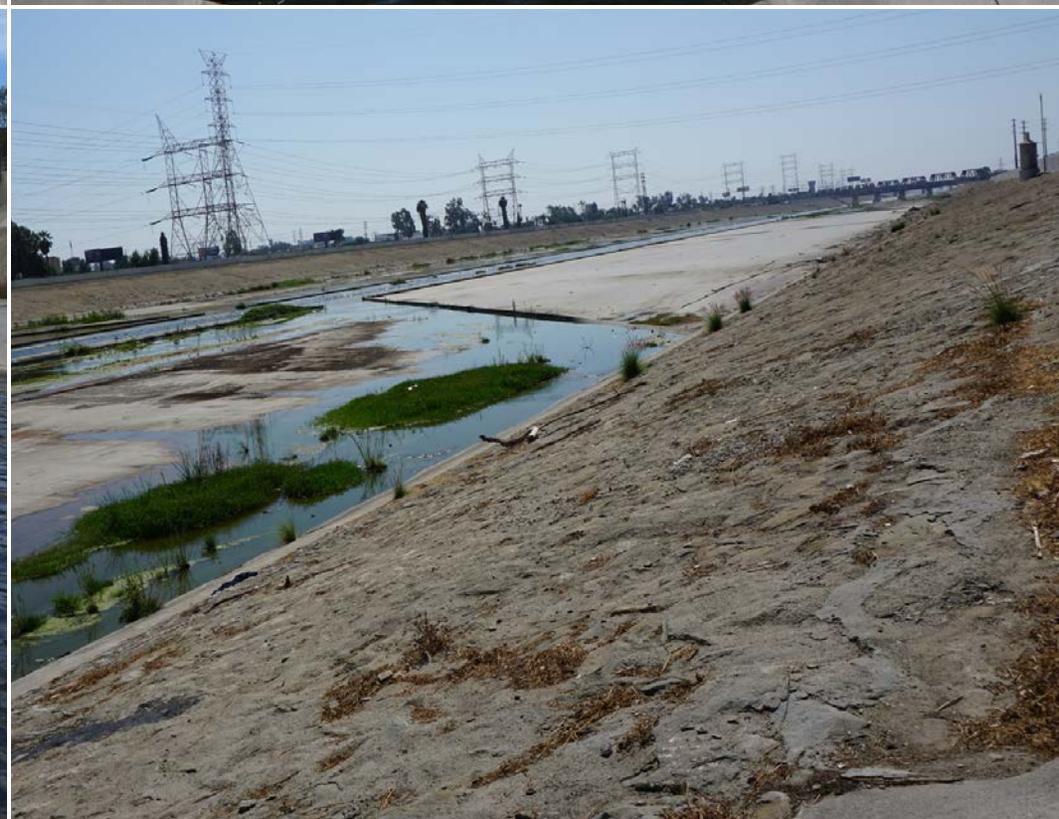
Interés visual

Los cambios en el fondo del canal y en las riberas pueden contribuir a un nuevo tipo de interés visual en el río de muchas maneras. Estas oportunidades van desde arte a textura, oportunidades para el crecimiento de plantas que solo pueden durar una temporada y que desaparecerán con la próxima inundación. Cada una de estas intervenciones también pueden servir de apoyo al sentido único de identidad del río en sí mismo, y de las comunidades individuales donde tendrán lugar estos proyectos.

Condiciones existentes

Las condiciones del canal varían a lo largo del río. En el tramo norte, desde Vernon hasta Long Beach, el fondo de hormigón y las riberas están, en su mayoría, intactos. En estas áreas, la ribera es vertical o con forma de v, con poco o sin acceso público al canal. Un canal de bajo flujo contiene flujo de tiempo seco, y en algunos lugares la vegetación espontánea sigue en las grietas del hormigón.

Más cerca de la desembocadura del río, principalmente en Long Beach, el hormigón cede el paso a una condición de fondo blando. Aquí las riberas tienen principalmente forma en v, con poco o sin acceso público al canal. Hay un volumen mucho más alto de agua, y mejores condiciones para una vegetación permanente. El área baja del río ya brinda un hábitat para los pájaros y otra vida silvestre acuática.



Mejoras del canal de hormigón

Descripción

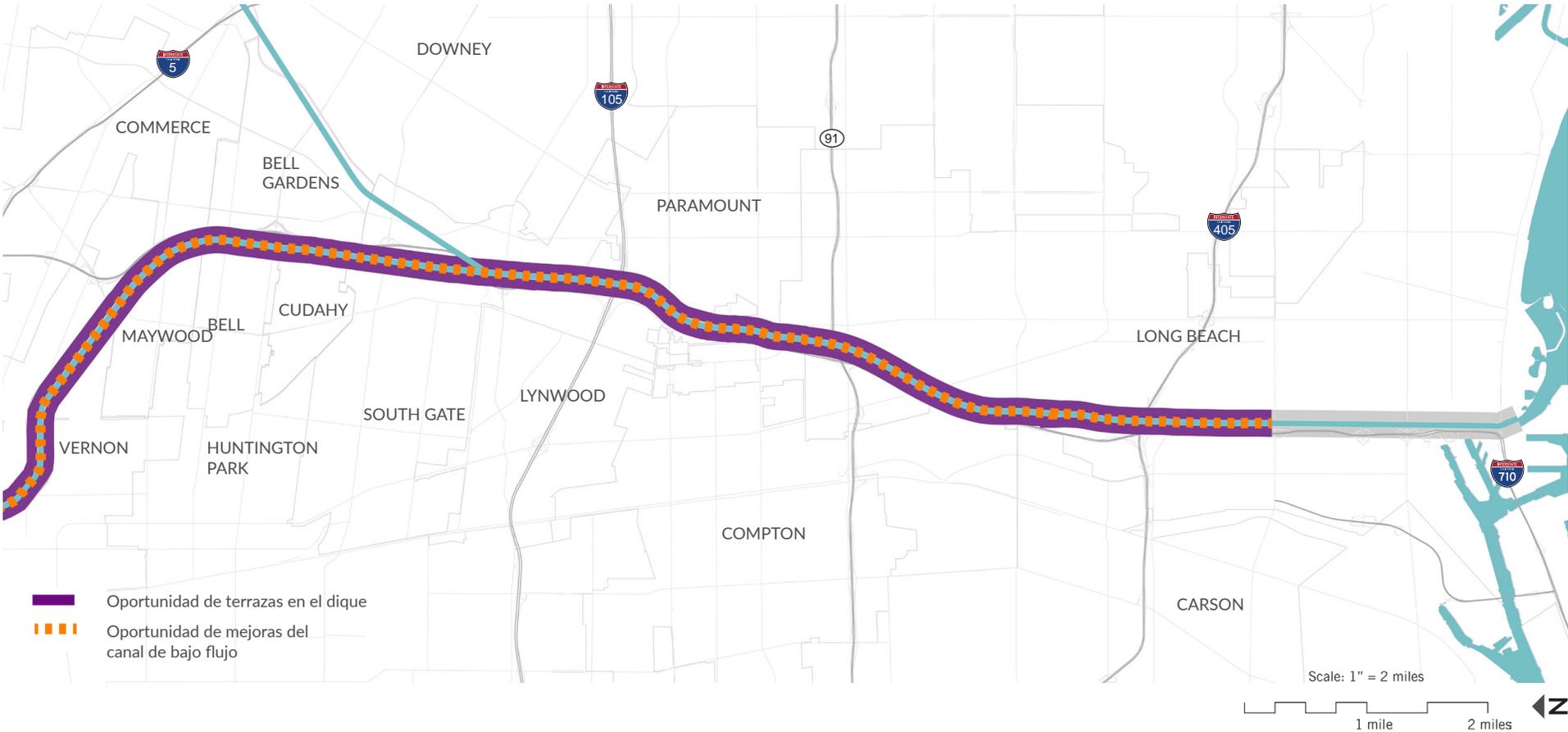
A lo largo del río, hay una oportunidad continua de realizar cambios y mejoras específicas del sitio del canal de hormigón del río. Si bien algunas secciones no se pueden cambiar drásticamente (o en absoluto), otras pueden ser reconfiguradas para una mejor función hidráulica, manejo de aguas pluviales, provisión de hábitat, acceso público seguro, o una combinación de estas metas.

Los dos elementos principales sujetos a modificación son el canal de bajo flujo en el centro del lecho del río (excepto para las condiciones de fondo blando) y los diques laterales o las orillas del río. Con cualquier modificación propuesta, se realizaría un modelo de flujo hidráulico para minimizar el impacto sobre la seguridad y el flujo del río. Todas las mejoras y modificaciones se deberán aprovechar como una oportunidad de crear espacios abiertos únicos y específicos del río para que público pueda disfrutar.

Componentes físicos

- Rampas de acceso de usos múltiples
- Terrazas en el dique
- Modificaciones del canal de bajo flujo
- Miradores del río

Mapa de mejoras del canal de hormigón



Mejoras del camino de usos múltiples existente y nuevo

Mejoras del canal: Acceso al río



Representación ilustrativa de las mejoras del canal

Las mejoras del canal podrán ser simples como, por ejemplo, texturizar partes del fondo de hormigón, o complejas como, por ejemplo, crear terrazas serpenteantes en el dique. La meta general es crear una serie de lugares estratégicos que mejorarán el interés visual, el hábitat y la accesibilidad pública, y la seguridad y comodidad en el canal del río.

Mejoras del canal: Rampa de acceso de usos múltiples



Objetivo

El fondo plano y de naturaleza generalmente seca de grandes partes del río brindan oportunidades únicas para acceso público al lecho del río cuando no llueve. Los puntos de acceso clave, los sitios de proyectos importantes y otras áreas únicas de oportunidad deberían tomar en cuenta la viabilidad rampas de acceso para peatones y bicicletas en todo el frente del dique. Esta estrategia es la más apropiada en las secciones de fondo de hormigón.

Criterios de diseño

- Los cambios del dique para proporcionar una rampa de acceso se deben mitigar con modificaciones adicionales del canal para minimizar el impacto sobre el flujo del río.
- Se deberán seguir las pautas de ADA en la medida de lo posible.
- Las rampas deberán estar pavimentadas con asfalto u otra superficie durable y antideslizante.
- Las marcaciones o señalizaciones para la entrada o salida del río deberán ser muy visibles para garantizar la seguridad de los usuarios.
- El acceso a la rampa será controlado por una puerta o un sistema de bolardos temporal para cerrar el acceso durante tormentas u otras condiciones inseguras.

Mejoras del canal: Terrazas en el dique



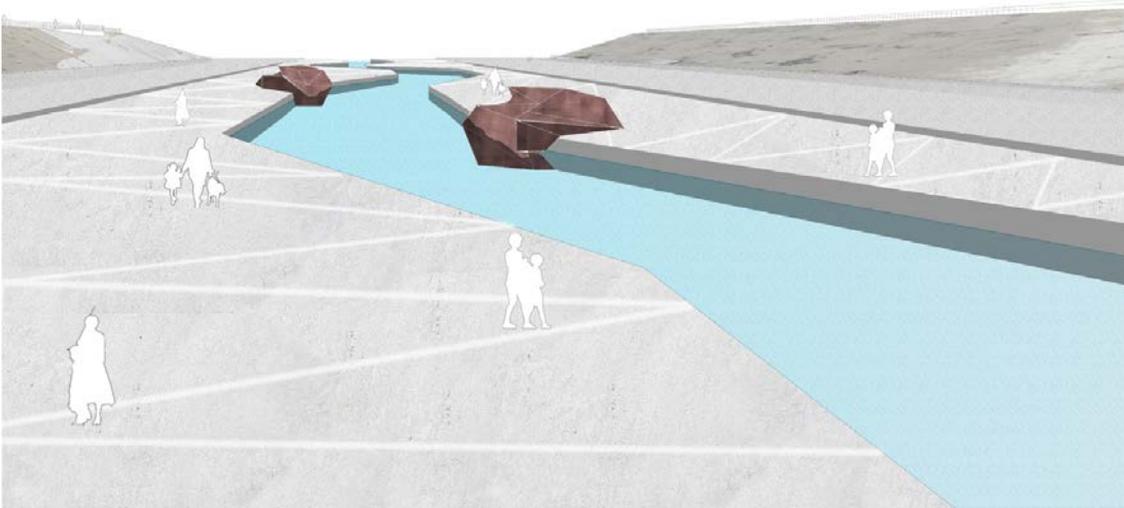
Objetivo

Al cambiar el perfil del sistema del dique brinda una excelente oportunidad para agregar un espacio abierto público y un área de hábitat a lo largo del río, ya que estos elementos en general no se pueden incluir de manera segura en el fondo del río o en sobre el dique. Las terrazas se deben considerar como lugares para descansar y mirar el río, espacios para realizar actividades de la comunidad, oportunidades para la creación de un hábitat y otras mejoras del medio ambiente, y como un posible lugar para la captación y detención de aguas pluviales. Las consideraciones y limitaciones específicas del sitio determinarán qué es apropiado, pero cualquier modificación del dique se debe considerar como una solución de beneficios múltiples.

Criterios de diseño

- Cualquier cambio al dique para fines de construir terrazas se debe mitigar con modificaciones adicionales del canal para minimizar el impacto sobre el flujo del río.
- Se deberán seguir las pautas de ADA en la medida de lo posible.
- Las opiniones de la comunidad pueden guiar el diseño y programación de las terrazas para contribuir con el sentido de identidad comunitaria en cada parte del río.
- Todas las mejoras del paisaje serán consistentes con las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles.

Mejoras del canal: Modificaciones del canal de bajo flujo



Objetivo

En la actualidad, el canal de bajo flujo sirve para contener el flujo del río en el centro del canal durante períodos secos. Las modificaciones futuras del canal de bajo flujo se deberían diseñar para crear un interés visual, mejorar la función hidrológica y brindar oportunidades para mejoras ambientales y del hábitat, o una combinación de estas metas. No se modificará cada sección, y no se aplicará todas las estrategias a cada modificación; se deberán generar soluciones específicas del sitio y diseño según el caso. Ya se han elaborado modelos de una serie de modificaciones para la seguridad y función como parte de este Plan y se pueden utilizar en soluciones de diseño según corresponda.

Criterios de diseño

- Las modificaciones pueden incluir: ampliaciones, “serpenteadas” o modificaciones de rumbo, agregado de “bolsillos” para la recolección de sedimentos y vegetación espontánea, extrusiones que pueden servir como lugares para sentarse o miradores, etc.
- Toda modificación debe cumplir con las metas del flujo del río, o tener un plan para mitigar la reducción en los niveles de flujo.
- Los agregados en el canal de bajo flujo (como por ej., extrusiones) deberán ser permanentes y resistentes a la erosión o a ser arrasados durante una tormenta.

Mejoras del canal: Miradores del río



Objetivo

La habilidad para interactuar con el río en diferentes escalas y de diferentes maneras es esencial para la calidad de la experiencia de los visitantes del río. En las áreas de interés, como mejora del hábitat o arte público, se deberá crear espacio a lo largo del camino de usos múltiples para los usuarios de todos los modos de movimiento para descansar y contemplar.

Criterios de diseño

- Adyacente al camino de usos múltiples.
- Ancho mínimo de 10 pies, más ancho si es posible.
- Incluir equipamiento en el sitio, especialmente iluminación, asientos y contenedores de basura.
- Modificaciones de la ribera del dique no deben cambiar de manera significativa la función hidráulica del canal del río. Los cambios importantes se deberán presentar como modelo para garantizar que se pueda proveer la mitigación adecuada.

Mejoras del canal: Sombra en el la Sección Baja del Río Los Ángeles



Las estructuras para brindar sombra simples brindan protección del sol y serán un elemento clave para mejorar la comodidad a lo largo del camino de usos múltiples. Se deben combinar con los asientos y otras áreas de actividades y no se deben colocar o conectar de manera que tengan un impacto sobre la estructura del dique.

Plantillas (mejoras del canal de hormigón) Próximos pasos

Los análisis adicionales que se requieren y los próximos pasos para la plantilla de mejoras del canal de hormigón incluyen:

- Se deberán aplicar las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles para todo el paisaje y las plantas,
- Se deberá realizar análisis estructurales de todas las nuevas rampas de acceso nuevas y mejoradas,
- Se deberán realizar evaluaciones geotécnicas para todas las rampas de acceso mejoradas y terrazas propuestas,
- Se deberá determinar el impacto sobre el hábitat de las aves de costa debido a la ampliación de las aguas arriba del canal de bajo flujo,
- Se deberá realizar un análisis de demanda de agua para la vegetación “espontánea” en el canal de bajo flujo,
- Se deberá determinar un análisis de demanda de agua para las terrazas y vegetación en las escaleras de la terraza,
- Se deberá llevar a cabo un modelo hidráulico de las posibles modificaciones del canal,
- Se deberá realizar una profunda investigación sobre los registros de la tierra que identifican los titulares de servidumbre, incluida la evaluación de derechos sobre la tierra, identificar las tarifas de servidumbre y obtener la aprobación de las servidumbres identificadas,
- Se deberán determinar los requisitos de permisos, incluso a través de USACE y LACFCD,
- Probablemente se requerirá un Informe/Declaración sobre el Impacto Ambiental (EIR/EIS) para evaluar los posibles impactos para el medio ambiente, y

- Se deberán realizar estudios clave para evaluar la posibilidad de restauración del medio ambiente y el hábitat, que incluye agregar vegetación al río y restaurar la función ecológica del río, y a la vez mantener la función principal, reducir el riesgo de inundaciones para las comunidades adyacentes al río. Se debería plantar vegetación local y autóctona para apoyar el hábitat autóctono y restaurar el ecosistema natural e histórico en la medida de lo posible.

Para lograr las metas y objetivos del Plan, el Grupo de Trabajo recomienda que las ciudades, las organizaciones sin fines de lucro y los desarrolladores trabajen juntos para lograr los máximos beneficios de las inversiones en revitalización y, a la vez, estabilizar la comunidad de los alrededores, y que se considere el CST durante la implementación del proyecto. El Plan reconoce que cada ciudad tiene autoridad sobre sus respectivas políticas y pautas de planificación del uso de la tierra fuera del canal del río y que cada ciudad deberá determinar individualmente qué herramientas brindan el mejor beneficio práctica para la implementación dentro de su jurisdicción.

El CST incluye:

- Acuerdos de beneficios de la comunidad
- Políticas de vivienda inclusivas
- Apoyo de los negocios locales
- Políticas de vivienda de pérdida neta nula
- Ordenanzas de control de alquileres
- Desarrollo de la fuerza laboral
- Fideicomisos de tierras comunitarias



CALLES COMPLETAS Y ATRATIVAS



Calles completas y atractivas

Descripción

Un componente principal de una experiencia consistente, segura y acogedora del río es la habilidad de transitar el río y las comunidades de los alrededores sin problemas. Una más fuerte identidad comunitaria y carteles de orientación y las mejoras físicas de la red de calles que conducen al río pueden mejorar este acceso. Las estrategias de atracción dirigirán a la comunidad hacia el río y también atraerán a usuarios del sendero a los distritos comerciales de los alrededores y puntos de interés (conexiones laterales). Las calles completas y las “calles de río” especiales también tienen funciones esenciales, para crear un entorno seguro para los visitantes del río en todos los modos de transporte, y para anunciar la cercanía del río mediante el diseño.

Condiciones existentes

La red de calles que rodean el río ha sido desarrollada para priorizar el movimiento de mercaderías y personas en vehículos. La mayoría de las calles que proporcionan acceso o cruzan el río tienen límites altos de velocidad indicados y 4-6 carriles de tránsito para alta velocidad considerando poco o nada a las personas que viajan de cualquier otra manera. En general, no está claro qué rutas conducen a los puntos de acceso del río, y hay poca o ninguna identificación del río o de las comunidades por las que fluye.

Los mejores ejemplos de identidad y acceso seguro generalmente se dan donde el río es adyacente a un parque público, aunque muchas veces puede ser difícil de localizar los puntos de acceso en el contexto que los rodean (por ej., la entrada sur a Dominguez Gap Wetlands).



Acceso multimodal al la Sección Baja del Río Los Ángeles

Componentes físicos

Los requisitos específicos del sitio determinarán qué elementos son necesarios para cada proyecto de calle completa y atracción, pero los elementos que se deberán considerar incluyen:

Pautas de calles completas para las calles principales: Mejoras de las calles principales existentes para equilibrar todos los modos de movimiento según la necesidad y el uso, de acuerdo con las pautas de diseño de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte (NACTO).

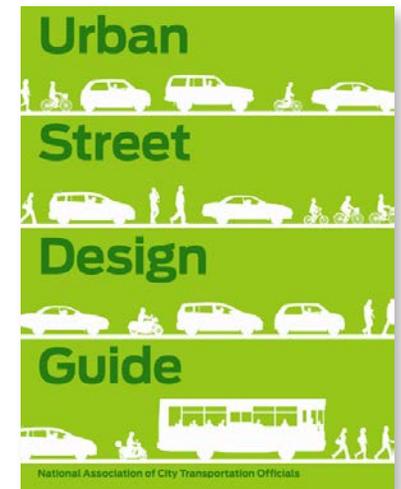
Pautas de calles del río: Diseñar conceptos para las calles que terminen en el río, pero que no proporcionen acceso directo.

Pautas de calles verdes: Algunas calles completas también pueden ser calles verdes, que integren infraestructura ecológica y técnicas de manejo de aguas pluviales.

Mejoras del paisaje y del medio ambiente: Todas las mejoras de calles completas deberían considerar las metas de las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles. La ubicación, el tamaño y la selección específica de plantas y otros detalles variarán según el tipo de calle y ubicación y otros factores específicos del sitio.

Sistema de carteles de orientación: Incluye carteles de dirección y de ubicación, mapas, marcaciones, etc., que se coordinarán en diseño con la estrategia general de marca del río, y serán consistentes con el plan para espaciado y colocación.

Marcaciones y señalizaciones interpretativas: Cuando corresponda, la estrategia de señalización también deberá incluir materiales educativos sobre el río, la comunidad y otros puntos culturales e históricos de interés.

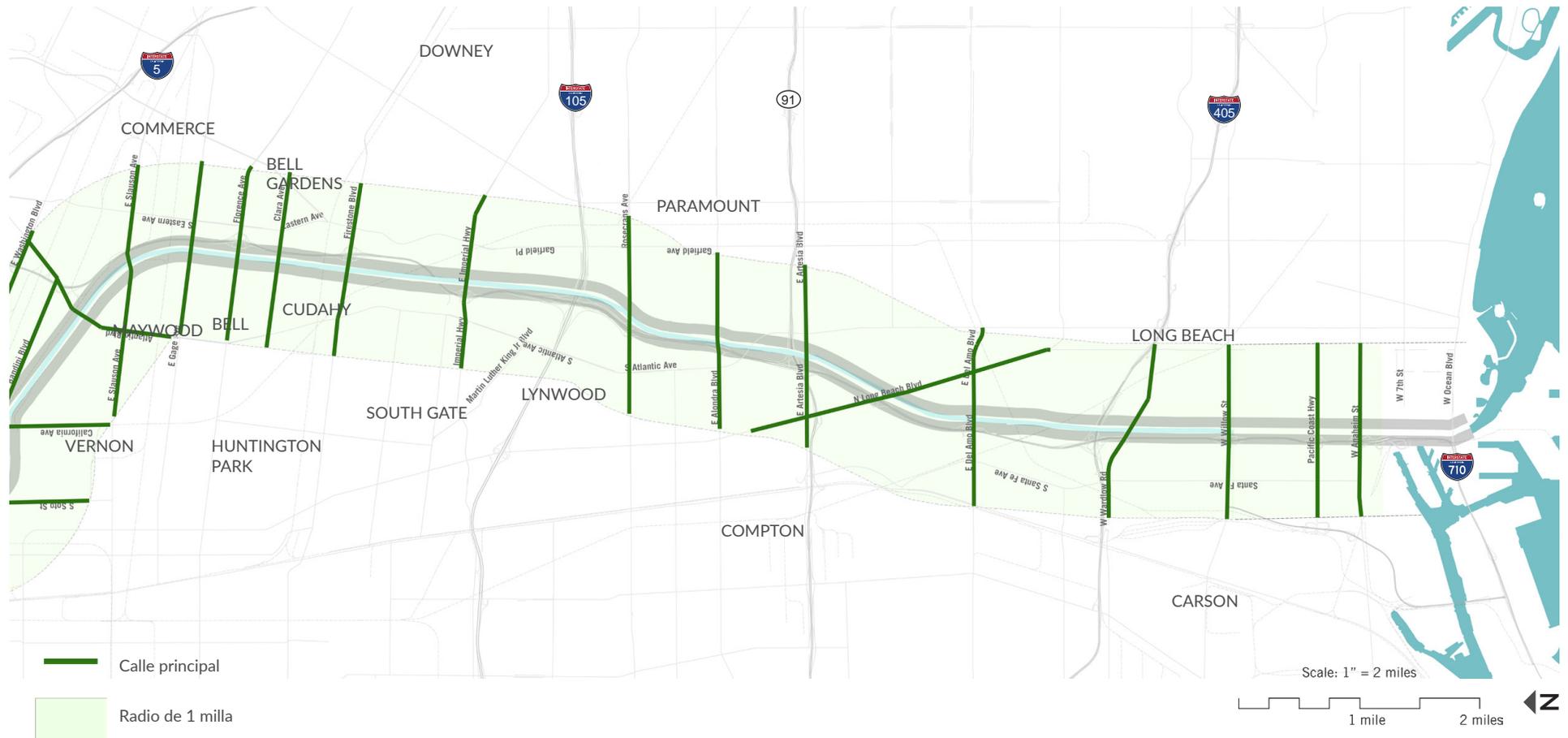


Guía de diseño de calle urbana de NACTO

Brinda orientación para el diseño de espacios donde las personas puedan caminar, andar en bicicleta, tomar el transporte y socializar de manera segura

Mapa de oportunidades de calles completas

Las posibles principales calles completas se indican a continuación, pero se deberá evaluar cada calle dentro del área de estudio de una milla como posibles calles del río o calles verdes. Se debe obtener la opinión de la comunidad para determinar las calles de prioridad y el carácter deseado de la calle.



Calles completas: Calles principales



Calles completas: Representación ilustrativa de la calle principal

Las actualizaciones de las calles que son específicas y responden a las necesidades y deseos de cada comunidad pueden combinarse para crear una red de movilidad segura y acogedora que también exprese la identidad única del río en sí y las comunidades que lo rodean.

Objetivo

Una “calle completa” es una calle que está diseñada para acomodar de manera segura a usuarios de diferentes modos de transporte. La mayoría de las calles principales que rodean el río actualmente dan prioridad a los automóviles y camiones, y no a los peatones y ciclistas, si bien la mayoría de los visitantes al final terminan a pie, en bicicleta o a caballo. Dependiendo de la función de la calle, el espacio disponible dentro del derecho de paso dedicado para cada modo de transporte puede cambiar, pero la seguridad y la comodidad siempre son la prioridad. Cerca del río, una red de calles completas guiarán de manera segura a los residentes de la comunidad y otros visitantes a los puntos de acceso del río y a lo largo del río.

Criterios de diseño

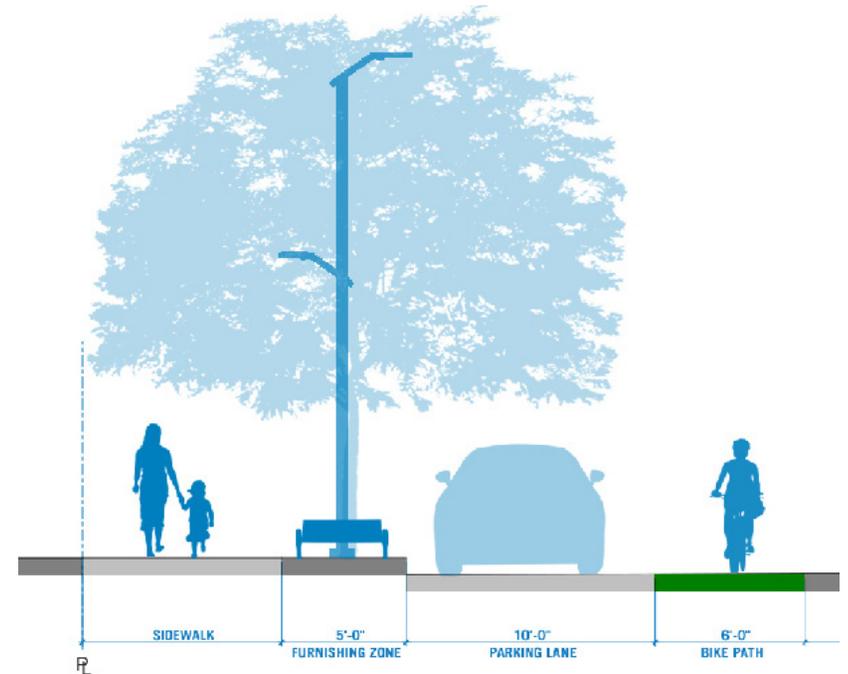
- Se debe obtener la opinión de la comunidad para determinar las calles de prioridad y el carácter deseado de la calle.
- Se deberá consultar un estudio de transporte antes de cualquier proyecto para entender las necesidades específicas de esa calle.
- Una calle diseñada como una Calle Completa tendrá instalaciones para peatones, ciclistas y vehículos. Si es posible, también se deberá considerar un sendero ecuestre.
- Los carriles para bicicletas deben tener un ancho mínimo de 5 pies por dirección y estar completamente separados del tránsito vehicular por un bordillo o barrera. Cuando esto no es posible, una línea pintada o un color de carril deben delinear el carril.
- Las aceras peatonales deben tener un ancho mínimo de 60 pulgadas, sin obstrucciones y conforme a la ADA cuando sea posible.
- Se deberá agregar vegetación y zonas de equipamientos para proteger a los peatones y ciclistas del tránsito vehicular.
- Se deberá contar con iluminación, asientos y otras instalaciones en lugares clave para la comodidad y seguridad de los usuarios.
- Guía de Referencia de Diseño de Calle Urbana de NACTO y Guía de Diseño de Bicisendas para diseños alternativos y precedentes.

Calles completas: Carriles para bicicletas en calles principales

Las calles principales de mayor capacidad deberán tener carriles para bicicletas designados y claramente marcados. Sin embargo, dependiendo de las necesidades específicas de la calle y de la comunidad, estos carriles podrán ser previstos de diferentes formas. Un estudio de movilidad y visión de la comunidad deberían ayudar a determinar la necesidad física y las metas del carácter de la calle para cada proyecto de calle. Referencia Guía de Diseño de Biciendas Urbanas de NACTO para diseños alternativos y precedentes.

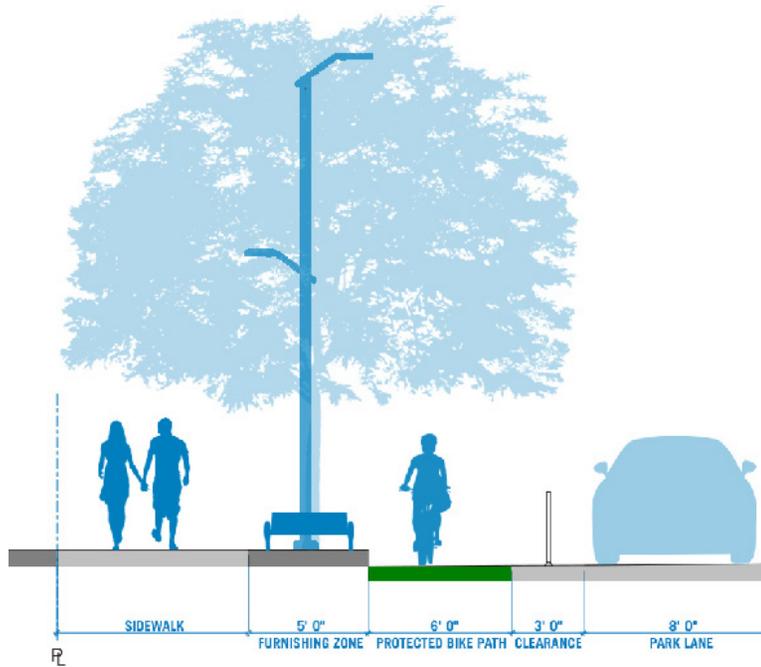
Las opciones para los carriles para bicicletas en las calles principales incluyen:

- Carril para bicicletas con rayas en la calle
- Carril protegido para bicicletas en la calle
- Pista protegida para bicicletas fuera de la calle



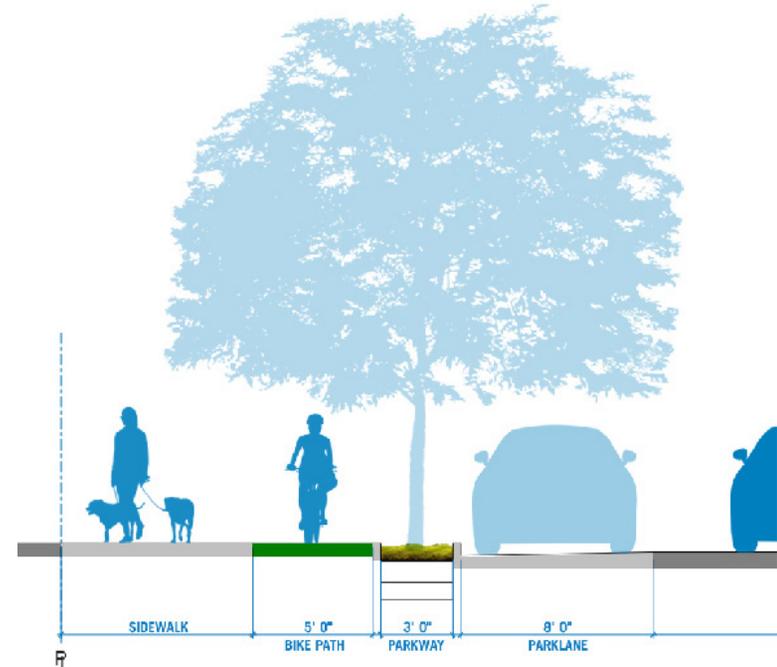
Carril para bicicletas con rayas en la calle

Los carriles para bicicletas con rayas en la calle se encuentran en el derecho de paso de la calle, y están justo al lado del cordón o entre el carril de estacionamiento y los carriles para vehículos, en el caso de que haya estacionamiento en la calle. Estos carriles deben estar claramente marcados con una raya pintada. Preferentemente de un color sólido, como verde. Los carriles deben ser lo suficientemente anchos para que pasen dos ciclistas con comodidad.



Carril protegido para bicicletas en la calle

Los carriles protegidos para bicicletas en la calle se encuentran en el derecho de paso de la calle, y están directamente al lado del cordón. Están separados de los carriles de estacionamiento y los carriles para vehículos por una zona aislada y una barrera física como un bordillo o una serie de bolardos. Estos carriles deben estar claramente marcados con una raya pintada. Preferentemente de un color sólido, como verde. Los carriles deben ser lo suficientemente anchos para que pasen dos ciclistas con comodidad, para evitar que los ciclistas más veloces se desvíen hacia los carriles para vehículos.



Pista protegida para bicicletas fuera de la calle

Las pistas protegidas para bicicletas fuera de la calle deben estar al nivel de la acera peatonal, fuera del derecho de paso de la calle. Están separadas del tránsito vehicular con un cambio de nivel y una protección como un bordillo, vegetación u otro equipamiento de la calle. Estos carriles deben estar claramente marcados con pavimento distintivo, pintura sólida y otros métodos. Los carriles deben ser lo suficientemente anchos para que pasen dos ciclistas con comodidad.

Calles completas y atracción: Calles del río

Objetivo

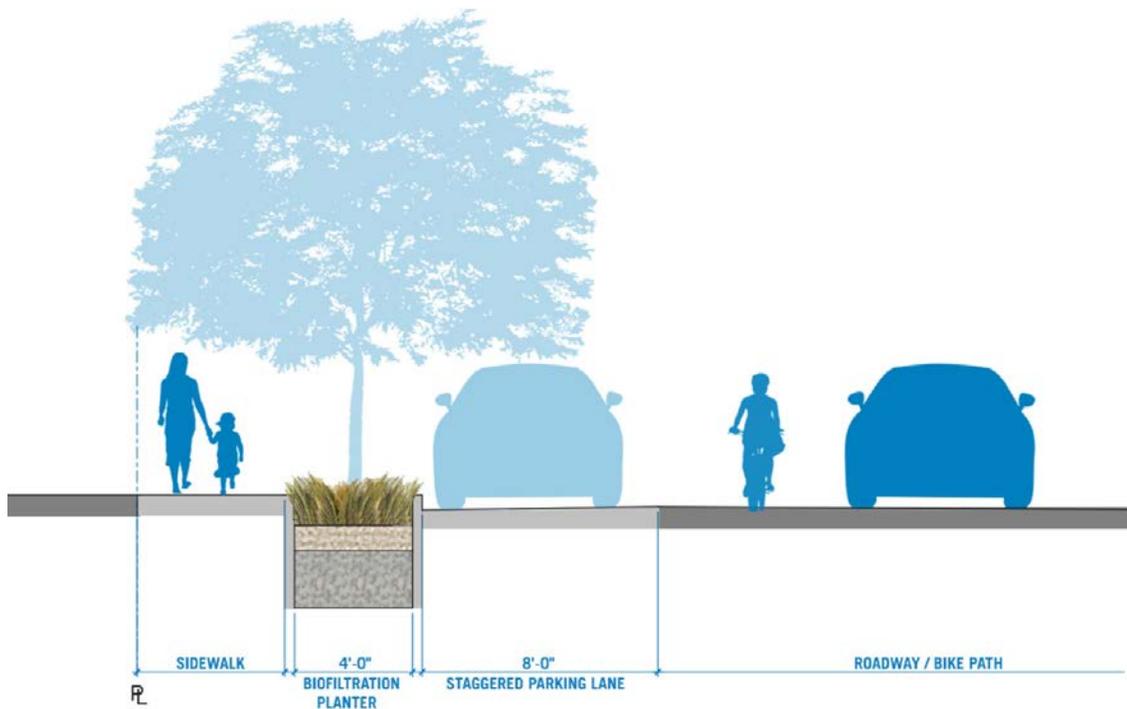
Para los fines de este estudio, una "calle de río" es una calle que bordea el río, pero no brinda acceso público directo al camino de usos múltiples o al río. Estas calles son paralelas o perpendiculares al río. Si bien presentan un desafío porque la falta de acceso al río no siempre es claro para los visitantes, también proporcionan una importante oportunidad para la expresión de una identidad comunitaria específica del río, y otras mejoras estéticas y de seguridad.

Criterios de diseño

- Se debe obtener la opinión de la comunidad para determinar las calles de prioridad y el carácter deseado de la calle.
- Se deberá consultar un estudio de transporte antes de cualquier proyecto para entender las necesidades específicas de esa calle.
- La señalización y otras marcaciones que indican una ruta hacia el río siempre deben estar claramente visibles.
- Cuando corresponde, se deberán designar calles paralelas al río como calles de espacio compartido (consultar el Concepto característico de Cudahy River Road).
- Se deberá incorporar arte público y espacio para reuniones y eventos comunitarios cuando sea posible.



Calles completas y atracción: Enfoques de calles verdes



Objetivo

Las calles no son solo medios para transportar personas de un lugar al otro, son lugares dentro de los barrios y son parte de una infraestructura para aguas pluviales de un área. Una "calle verde" es una calle designada con infraestructura para aguas pluviales o con una función ecológica en mente. El hecho de que las calles alrededor del río funcionen como componentes de un sistema sustentable de aguas pluviales puede contribuir a una mejora de la calidad del agua y a la identidad de la comunidad. Dependiendo del nivel y función de la calle, existen muchas variaciones posibles de una calle verde, pero todas deben tener la misma función: lentificar y filtrar las aguas pluviales, sumar a la función ambiental del corredor de la calle y reflejar los deseos de la comunidad que la rodea.

Criterios de diseño

- Se deberá realizar una evaluación de las aguas pluviales antes del diseño de cualquier calle seleccionada para garantizar que se aborden las necesidades técnicas.
- La opinión de la comunidad determinará la selección de las calles de prioridad y el carácter deseado de la calle.
- Consulte la Guía de Aguas Pluviales de Calles Urbanas de NACTO para obtener información sobre diseños alternativos y precedentes.

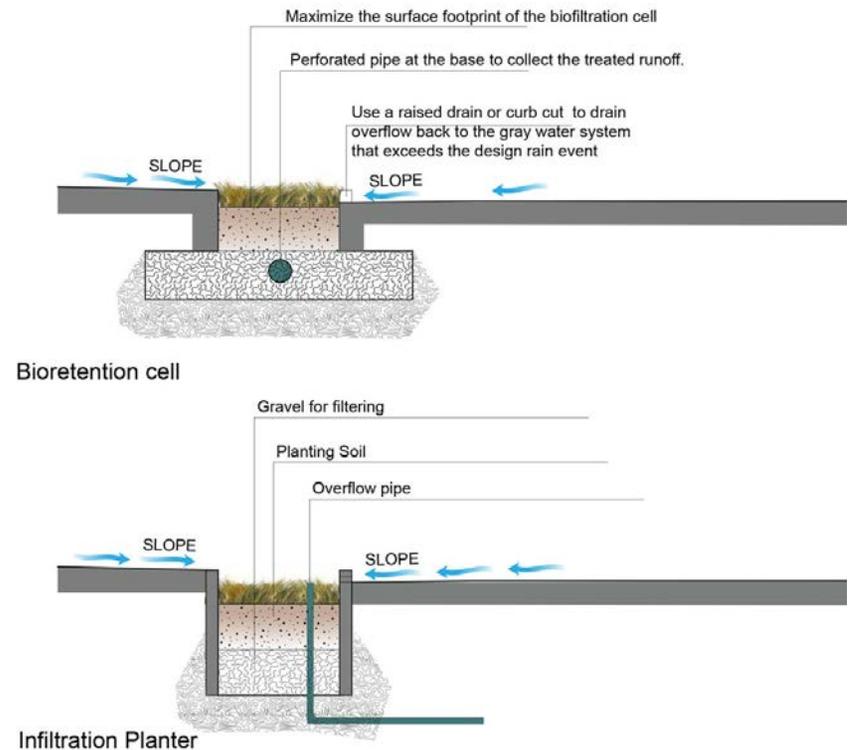
Calles completas: Enfoques ecológicos para el manejo de aguas pluviales

Existen muchos diferentes componentes para una calle verde exitosa, que van desde la intensidad y el nivel de inversión. Uno de los componentes de mayor impacto para los sistemas y calles más grandes es una serie de biofiltraciones que pueden capturar escorrentía de aguas pluviales, y disminuir la velocidad en que ingresa al desagüe pluvial municipal o desvían toda el agua del desagüe pluvial municipal.

Se pueden utilizar tres configuraciones típicas de biofiltraciones, dependiendo de las condiciones específicas del sitio:

1. Jardinera de infiltración con árboles
2. Jardinera de infiltración sin árboles
3. Jardinera con biorretención

La Guía de Aguas Pluviales de Calles Urbanas de NACTO puede brindar más diseños alternativos y precedentes.

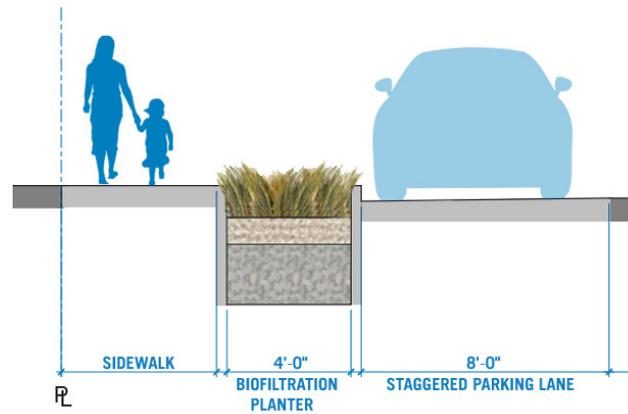


Biorretención vs. infiltración

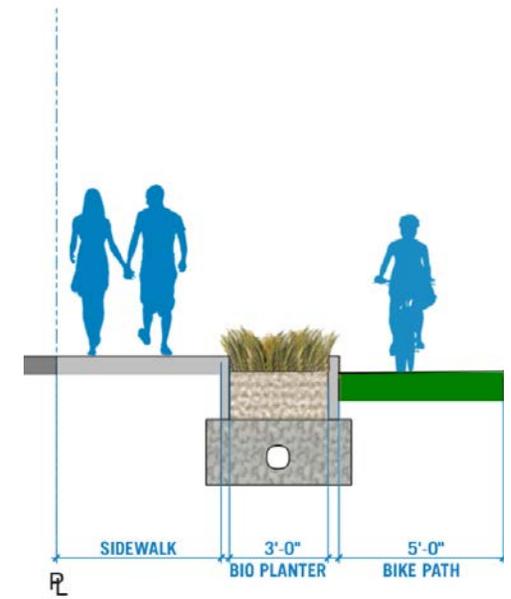
La biorretención es el proceso de desaceleración de la entrada de la escorrentía en el desagüe pluvial municipal reteniéndola en una zanja. Se filtra a través de capas de vegetación, suelo y grava antes de ingresar a un tubo. La infiltración, por el otro lado, apunta a desviarse totalmente del desagüe pluvial. Se captura la escorrentía en la zanja, donde se filtra a través de la vegetación, el suelo y grava antes de regresarla al nivel freático. Las zanjas de filtración en general requieren mucho más espacio que las zanjas de biorretención.



Jardinera de infiltración con árboles



Jardinera de infiltración sin árboles



Jardinera de infiltración sin árboles

Calles completas y atracción: Carteles de orientación y atracción

Objetivo

Un sistema integral y coordinado de señalizaciones y marcaciones mejorará la legibilidad de las rutas y puntos de acceso del río y celebrará la identidad del río y de las comunidades que lo rodean.

Criterios de diseño

- Todas las señalizaciones y marcaciones de orientación y atracción deberán estar coordinados a través de una estrategia a lo largo de todo el río para confirmar una identidad consistente.
- Se deberán priorizar los puntos de acceso del río (tanto en el lado del camino de usos múltiples y como en el lado de la comunidad) y otros puntos de toma de decisiones para facilitar la orientación.
- Los puntos de interés o los elementos educacionales deberán incluir señalizaciones interpretativas, en coordinación con el sistema de marca del río.
- Cumplimiento con todos los códigos y regulaciones aplicables, incluso los permisos de la municipalidad jurisdiccional adecuada.



Plantillas (calle completa/conectividad+carteles de orientación/señalización)

Próximos pasos

Los análisis adicionales que se requieren y los próximos pasos para la plantilla de calles completas/ conectividad + carteles de orientación/señalización incluyen:

- Se deberá aplicar las Pautas de Paisajismo y Paletas de Plantas del Plan Maestro del Río Los Ángeles para todo el paisajismo y colocación de plantas,
- Se deberán realizar análisis estructurales de todos los caminos nuevos y ampliados,
- Se deberán llevar a cabo evaluaciones geotécnicas de todos los caminos nuevo y ampliados,
- Se deberá realizar una profunda investigación sobre los registros de la tierra que identifican a los titulares de servidumbre, incluida la evaluación de derechos sobre la tierra, identificar las tarifas de servidumbre y obtener la aprobación de las servidumbres identificadas,
- Se deberán determinar los requisitos de permisos, incluso a través de USACE y LACFCD,
- Se deberá determinar la capacidad de recolección y almacenamiento de aguas pluviales para las calles completas y calles verdes,
- Se deberá establecer el suelo, permisos y liderazgo para un posible jardín comunitario en los finales de calles,
- Se deberán realizar análisis de las medidas correctivas del suelo para determinar el nivel de contaminación,
- Probablemente se requerirá un Informe/Declaración sobre el Impacto Ambiental (EIR/EIS) para evaluar los posibles impactos para el medio ambiente, y

- Se deberán realizar estudios clave para evaluar la posibilidad de restauración ambiental y del hábitat, y se deberá plantar una vegetación local y autóctona para apoyar el hábitat autóctono y restaurar el ecosistema natural e histórico en la medida de lo posible.

Para lograr las metas y objetivos del Plan, el Grupo de Trabajo recomienda que las ciudades, las organizaciones sin fines de lucro y los desarrolladores trabajen juntos para lograr los máximos beneficios de las inversiones en revitalización y, a la vez, estabilizar la comunidad de los alrededores, y que se considere el kit de herramientas de estabilización de la comunidad durante la implementación del proyecto. El Plan reconoce que cada ciudad tiene autoridad sobre sus respectivas políticas y pautas de planificación del uso de la tierra fuera del canal del río y que cada ciudad deberá determinar individualmente qué herramientas brindan el mejor beneficio práctica para la implementación dentro de su jurisdicción.

El kit de herramientas de estabilización de la comunidad incluye:

- Acuerdos de beneficios de la comunidad
- Políticas de vivienda inclusivas
- Apoyo de los negocios locales
- Políticas de vivienda de pérdida neta nula
- Ordenanzas de control de alquileres
- Desarrollo de la fuerza laboral
- Fideicomisos de tierras comunitarias

