



Pleasant Hills

Principios

Rectores



Planning, Building and
Code Enforcement

El taller comunitario 3
Borrador de revisión pública
Agosto 2024

Tabla de contenido

3..... Resumen ejecutivo

4..... Contexto de la planificación

Es una descripción del lugar, una explicación de las políticas locales y estatales que permiten el futuro desarrollo en el PHGC, y una descripción general del trámite de solicitud que deberán hacer los desarrolladores.

10Participación comunitaria

Es un resumen de las actividades de divulgación y las múltiples rondas de participación, entre ellas, las encuestas y los talleres comunitarios, que sirvieron de base para la elaboración de los Principios Rectores.

14Principios rectores

Principios rectores informados por la comunidad que abordan:

16 Desarrollo residencial

18 Desarrollo no residencial

20Espacios al aire libre y comodidades

22Transporte

24Sostenibilidad, construcción sostenible y programas comunitarios



Resumen ejecutivo

Los Principios Rectores de Pleasant Hills son el fruto de un esfuerzo de participación comunitaria de varios meses liderado por la ciudad de San José, que se centró en el futuro del antiguo Campo de Golf Pleasant Hills (PHGC), localizado en el este de San José. Se propone que este sitio de 115 acres se destine a una urbanización residencial y comercial. Antes de hacer la solicitud formal, la ciudad de San José quiso escuchar a los residentes, propietarios de negocios y miembros de la comunidad para saber cuáles eran sus problemas, su visión y sus prioridades en relación con el lugar. Este informe contiene los Principios Rectores basados en las propuestas comunitarias, los cuales deberán ser tenidos en cuenta por los desarrolladores que estén interesados en presentar un proyecto de desarrollo urbanístico.

El proceso de participación comunitaria

Entre febrero y agosto de 2024, los miembros de la comunidad expresaron su opinión sobre el futuro del PHGC durante tres rondas de participación, cada una de las cuales consistió en un taller presencial y uno virtual. También se hicieron dos encuestas en línea separadas para quienes que no pudieron asistir a los talleres. En la primera ronda de participación (febrero-marzo) los miembros de la comunidad tuvieron la oportunidad de manifestar su visión, sus ideas y sus preocupaciones sobre el posible desarrollo en el lugar. En la segunda ronda (abril-junio), identificaron las características, los programas y los servicios específicos que querían y no querían que se incluyeran en el futuro emprendimiento. En la tercera y última ronda (agosto) los miembros de la comunidad dejaron sus comentarios sobre los Principios Rectores preliminares.

Con la ayuda de la ciudad de San José, las oficinas de Distrito del Concejo 5 y 8, y dos organizaciones comunitarias locales, la Coalición Latina del Silicon Valley (LCSV) y la Mesa Redonda Vietnamita Estadounidense (VAR), se promovieron las instancias de participación a través de diferentes canales, como el correo electrónico, publicaciones en las redes sociales, volantes y un cartel en múltiples idiomas que se colgó a lo largo de la cerca del PHGC.

Resultados

Durante este proceso que estuvo a cargo de la ciudad, surgieron los Principios Rectores que gobernarán la construcción de las viviendas y las edificaciones no residenciales; los espacios al aire libre e instalaciones; el transporte; y la sostenibilidad, la construcción verde y los programas comunitarios. Los miembros de la comunidad tuvieron opiniones contrapuestas en relación con algunos temas más que con otros. Este informe y estos Principios Rectores capturan la variedad de puntos de vista y aportes recibidos durante el proceso de participación comunitaria sobre los tipos de vivienda y la asequibilidad de su costo, los usos no residenciales del suelo, consideraciones de transporte, prácticas de desarrollo sostenible, programas comunitarios y otros temas. El presente informe tiene como objeto proporcionar a la comunidad, a la Comisión de Planificación y al Concejo Municipal un resumen claro y conciso de cuáles son las prioridades y preocupaciones de la comunidad en relación con la transformación urbanística del lugar de PHGC y se utilizará cuando haya que evaluar las futuras propuestas para el sitio.

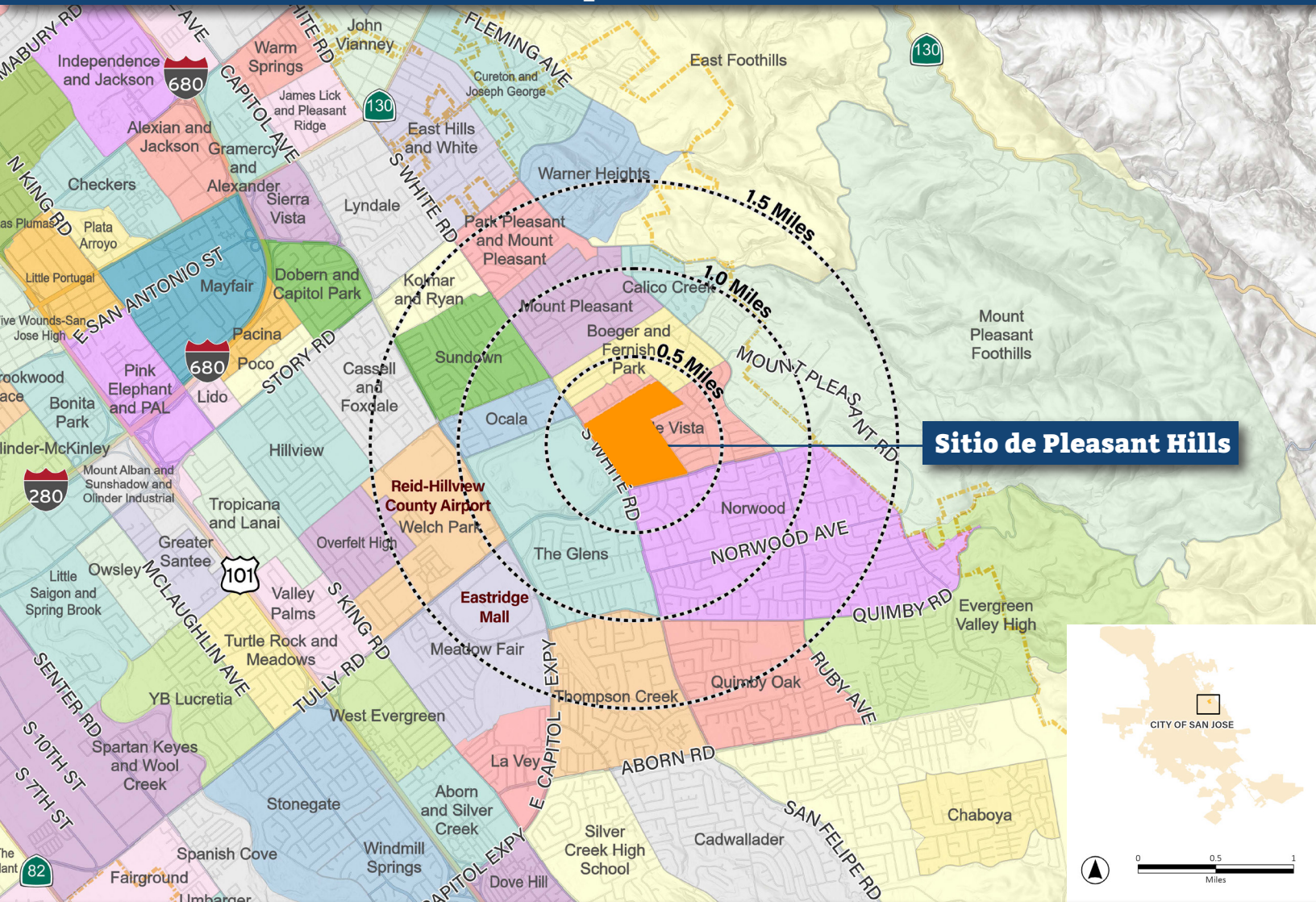
Contexto de la planificación

Esta sección contiene una descripción del lugar, una explicación de las políticas locales y estatales que permiten el desarrollo futuro en el PHGC, y una descripción general del trámite de solicitud que deberán hacer los desarrolladores.

Descripción del lugar

Originalmente construido en 1960, el campo de Golf Pleasant Hills funcionó hasta 2004. Desde entonces, el lugar no se ha usado mayormente, solo ha sido objeto de ocasionales pastoreos de ganado para minimizar los riesgos de incendios. Esta propiedad de 115 acres está ubicada en el vecindario Valle Vista en el este de San José, directamente al otro lado de South White Road frente al Parque Regional Lake Cunningham hacia el oeste.

FIGURA A: Vecindarios del sitio que rodean el sitio



Comodidades del vecindario

Los vecindarios adyacentes son Boeger, Fernish Park y Mount Pleasant al norte, Mount Pleasant Foothills al este y Glens y Norwood al sur. Estos barrios se caracterizan por tener casas unifamiliares separadas y son predominantemente residenciales, pero tienen varios espacios al aire libre públicos o cuasi públicos, parques y designaciones de hábitats en la zona según el Plan General Envision San José 2040. También hay una variedad de servicios, escuelas, parques, instituciones de seguridad pública y recursos históricos alrededor del PHGC, entre ellos, la estación de bomberos 21 de San José, el parque Groesbeck Hill, la escuela media August Boeger y la YMCA de East Valley.

Sitios clave en las proximidades

Es posible que en el futuro haya cambios en el uso del suelo y nuevos desarrollos inmobiliarios en varios otros sitios importantes en las cercanías del proyecto. Existe la posibilidad de que el aeropuerto del condado de Reid-Hillview, que está al oeste del sitio y de East Capitol Expressway, pueda cerrarse tan pronto como en 2033 y ser modificado. El centro comercial Eastridge, también ubicado a lo largo de East Capitol Expressway, podría ser objeto de nuevos desarrollos, ya que ambos están en los estacionamientos existentes, como de cambios en los edificios existentes.

Demografía

Los residentes de los alrededores son diversos en términos de ingresos e idioma. En una parte significativa de los hogares cercanos al PHGC se hablan idiomas que no son el inglés. Los más dominantes son las lenguas asiáticas y del Pacífico (API), principalmente el vietnamita seguido por el español, según los datos de etnicidad de la ciudad de San José.



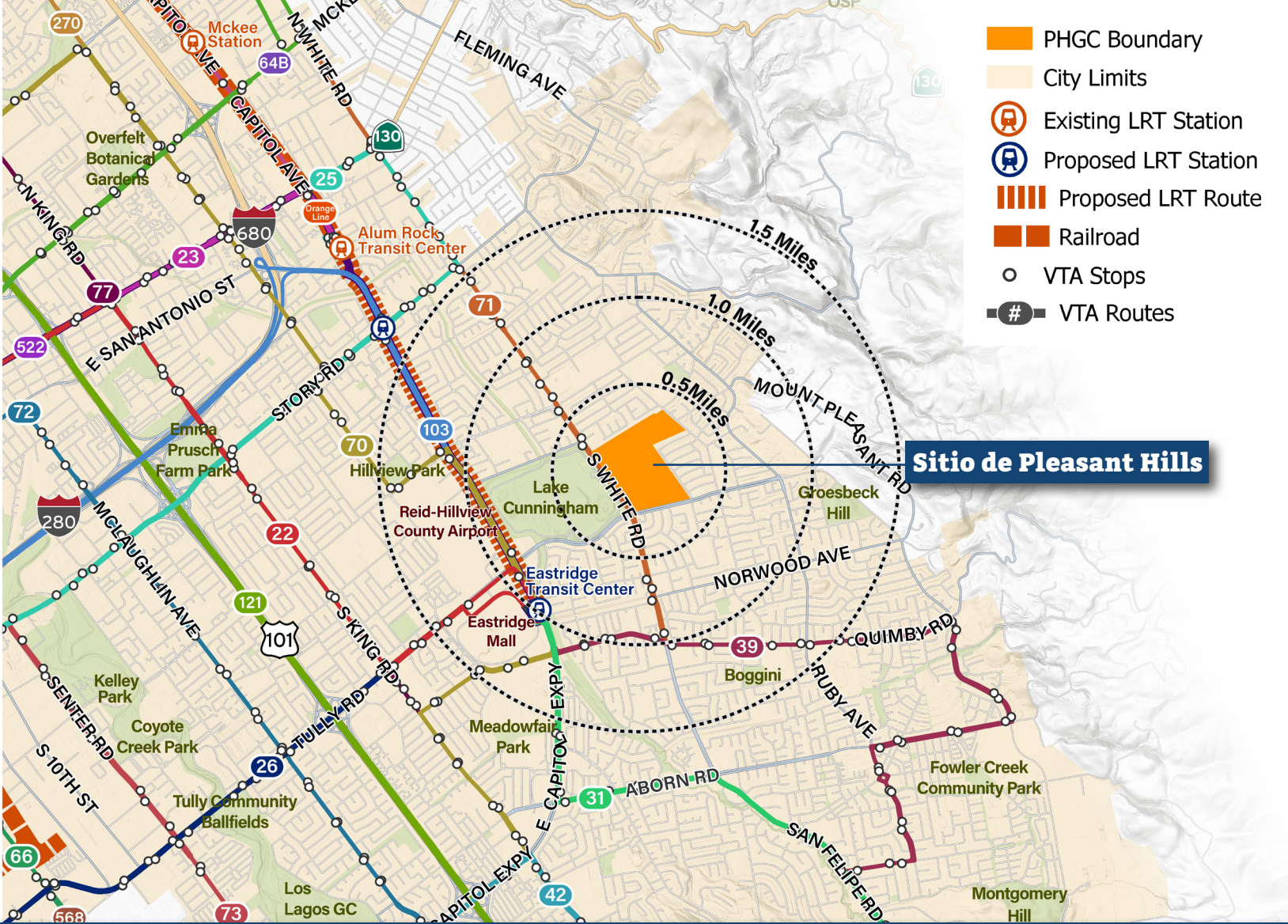


FIGURA B: Acceso de Tránsito

Acceso de Tránsito

El acceso al transporte actual que es adyacente al PHGC lo proporciona la línea de autobuses Ruta 71 a lo largo de South White Road. Otras opciones de transporte podrían ser brindadas por una ampliación de la línea del tranvía naranja a lo largo de East Capitol Expressway, que extendería la línea del tranvía existente desde la actual terminal en Alum Rock hasta el Centro de Transporte Eastridge, proporcionando una conexión de tranvía con la estación BART de Milpitas, la estación de tranvía Tasman, la estación de Amtrak de Great America y la estación Caltrain de Mountain View.



VTA Alum Rock
Light Rail Station



Intersección en Tully Road y South White Road

Ciclovías

También hay muchas ciclovías actualmente cerca del PHGC, incluso a lo largo de Tully Road desde Capitol Expressway hasta Ruby Avenue, en White Road en dirección norte entre Ocala Avenue-Marten Avenue y Pleasant Lake Lane, y en partes de Cunningham Avenue y Flint Avenue. Se proponen varias mejoras en las ciclovías como parte del Proyecto de Seguridad Tully Road y el Proyecto de Ciclovías Story-Keyes. Esos proyectos consisten en instalar protecciones para los carriles de bicicletas e intersecciones, medianas, cruces peatonales de gran visibilidad, cajas para bicicletas, ampliaciones de los bordillos y otros cambios. Se anticipan mejoras en las ciclovías actuales en tramos de las calles White, Quimby y Story Roads para 2024.

Carreteras y Congestión

Las principales vías públicas e intersecciones claves cerca de PHGC suelen congestionarse durante las horas pico, por ejemplo, las calles en dirección este-oeste como Story Road, Ocala Avenue, Tully Road y Quimby Road, y las calles en dirección norte-sur como King Road, Hopkins Drive, Capitol Expressway y White Road. La aglomeración se puede atribuir en parte al hecho de que la zona tiene densidades poblacionales relativamente bajas que son difíciles de atender con el transporte público, por lo que los residentes se valen de sus automóviles para llegar al trabajo, hacer compras, ir a la escuela y dirigirse a otras instituciones.

Se brindan más detalles sobre el contexto del lugar en el Apéndice A, Condiciones existentes.

Contexto de la política

El sitio del PHGC es una isla no incorporada que actualmente está bajo la jurisdicción del condado de Santa Clara y dentro de la esfera de influencia de la ciudad y el área de servicios urbanos. Normalmente, los cambios de zonificación y los proyectos de desarrollo o uso de propiedades adyacentes o que están dentro de un radio de 300 pies del límite de la ciudad y dentro del área de servicios urbanos son evaluados por la ciudad de San José. El proyecto tendría que ser anexado a la ciudad de San José para poder someter a consideración de dicha ciudad una solicitud de desarrollo urbano.

El sitio se encuentra en una zona que anteriormente se regía por la Política de Desarrollo Evergreen–East Hills. Debido a que el área históricamente tuvo problemas de tráfico, esa política limitó el crecimiento residencial con la intención de mantener el sistema de circulación del tráfico de la zona en un nivel de servicio aceptable. Esta política restringió la construcción de viviendas en el campo de Golf Pleasant Hills porque se pensó que podrían generar demasiado tráfico, el que no podría ser mitigado en las calles de la zona.

2013

SB 743

En 2013, la legislatura estatal aprobó el Proyecto de Ley del Senado 743 (SB 743) para cambiar la forma en que las ciudades miden el impacto del tráfico cuando tienen que considerar la construcción de futuros desarrollos inmobiliarios. El proyecto de ley exige el uso de “millas recorridas por vehículo” (vehicle miles travelled, VMT) como la unidad de medida para evaluar el impacto del transporte en los análisis ambientales, como los informes de impacto ambiental (IIA) preparados de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). San José ha sido una de las ciudades líderes en el estado en la implementación del proyecto de ley SB 743 y en el uso de VMT como medida del impacto del tráfico en la planificación de nuevas urbanizaciones.

2018

Política del Ayuntamiento 5-1

En 2018, el Concejo Municipal aprobó la Política de millas recorridas por vehículo (VMT) derivada del SB 743 (Política del Concejo Municipal 5-1) y retiró la Política de Desarrollo Evergreen–East Hills.

2022

Cambios en la política de VMT

En diciembre de 2022, el Concejo Municipal introdujo cambios en la política de VMT para que se pudieran considerar los proyectos de desarrollo en las áreas zonificadas como Recreación privada y Espacio al aire libre. El Concejo Municipal deberá emitir una Declaración de Consideraciones de Excepción para viviendas a precios de mercado en áreas con VMT no mitigables fuera de las áreas de crecimiento del Plan General. Esta modificación permitiría un posible desarrollo urbano en el PHGC.

2022

Solicitud de modificación del plan general

Una vez que la ciudad enmendó la política de VMT, un equipo de desarrollo urbano local anunció que desea construir en el lugar una combinación de viviendas residenciales y establecimientos que podrían generar empleo. Con esto en mente, el Concejo Municipal de San José ordenó al personal promover la participación comunitaria liderada por la ciudad para elaborar con su aporte los Principios Rectores que son el tema de este informe.

Proceso de revisión del proyecto

El solicitante presentó una solicitud de Enmienda al Plan General en 2022 para cambiar la designación del uso del suelo de Recreación privada y espacio al aire libre a Vecindario de uso mixto y Comercial de uso mixto. El solicitante asistió a todos los talleres comunitarios que se realizaron, como lo indican los Principios Rectores, y se basará en ellos para elaborar su propuesta.

El establecimiento de los Principios Rectores presentados en este informe es el comienzo de un proceso de planificación mucho más largo. El personal utilizará los Principios Rectores como uno de los puntos de datos con los que considerar el proyecto para determinar si cumple con los objetivos y políticas de la Ciudad. Cuando se revise el proyecto, también se considerarán otras metas y necesidades de la Ciudad, como la necesidad de unidades de vivienda multifamiliares y asequibles. Algunas metas y necesidades de la Ciudad pueden entrar en conflicto con algunos de los Principios Rectores presentados en este informe, en cuyo caso la Comisión de Planificación y el Concejo Municipal tomarán las decisiones finales con respecto a los parámetros del proyecto para equilibrar las metas, necesidades y principios entre sí.

El proceso de revisión del proyecto también incluirá informes técnicos, como un análisis de transporte, como parte del Informe de Impacto Ambiental.

El solicitante continuará realizando actividades de divulgación comunitaria para el proyecto, y la Ciudad también continuará realizando actividades de divulgación de acuerdo con la Política de Divulgación de la Ciudad para el Uso del Suelo y las Propuestas de Desarrollo, que incluirá un letrero en el sitio, reuniones comunitarias y avisos de audiencias.

Propuesta de Desarrollo

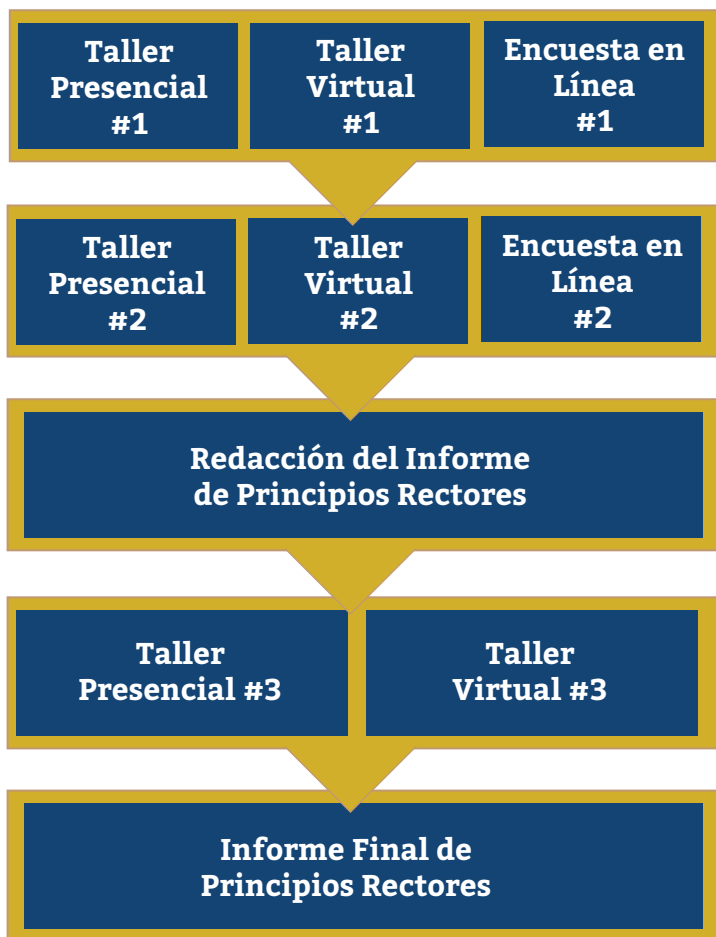
Participación Pública Continua

Análisis de Transporte

Informes de Impacto Ambiental

Audiencias Públicas

Participación comunitaria



Descripción general del compromiso

La elaboración de los Principios Rectores del Campo de Golf Pleasant Hills implicó la participación comunitaria a través de diversas actividades: dos talleres presenciales el 15 de febrero y el 25 de abril de 2024, y dos talleres virtuales a través de Zoom el 21 de febrero y el 29 de abril de 2024. Además, se hicieron dos encuestas en línea para reunir más opiniones de la comunidad y brindar la oportunidad de participar a quienes no pudieron asistir a los talleres.

Actividades y contenidos del taller

Durante los talleres, los participantes realizaron diversas actividades estructuradas con el fin de recolectar aportes integrales sobre el futuro desarrollo urbano del sitio del PHGC. Cada taller comenzaba con una presentación sobre la agenda del taller, una descripción general de la elaboración del proyecto y las oportunidades de participación, los antecedentes del sitio del PHGC y las principales conclusiones de los talleres y las encuestas anteriores. Luego, se organizaron pequeños grupos de discusión, donde los participantes pudieron debatir y priorizar diferentes aspectos del desarrollo urbano.

La Ronda 1

Taller Presencial #1	Taller Virtual #1	Encuesta en Línea #1
105+ Participantes	75+ Participantes	183 Participantes

La Ronda 2

Taller Presencial #2	Taller Virtual #2	Encuesta en Línea #2
73+ Participantes	35+ Participantes	156 Participantes

La Ronda 3

Taller Presencial #3	Taller Virtual #3
TBD Participantes	TBD Participantes

Talleres Febrero 2024

Las actividades que se realizaron en el primer par de talleres fueron las siguientes:

Mapeo de activos comunitarios: los participantes identificaron los activos comunitarios actuales, sus destinos y servicios, y conversaron sobre lo que faltaba en el área.

Consideraciones de desarrollo: los participantes hablaron sobre sus prioridades y preocupaciones sobre el posible desarrollo urbano centrándose en aspectos como vivienda, desarrollo económico, parques y espacios públicos, transporte y sostenibilidad.



Talleres Abril 2024

La actividad principal en el segundo par de talleres fue un “Juego” con tarjetas sobre las prioridades para el sitio en el que los participantes utilizaron un mazo de cartas para priorizar las características, los programas y los servicios que querían que se incluyeran o excluyeran del posible desarrollo urbano. Las categorías incluidas fueron: tipo de vivienda, uso no residencial del suelo, espacios al aire libre y comodidades, programas comunitarios y sostenibilidad, y diseño urbano y transporte. Los facilitadores hicieron preguntas de seguimiento y moderaron las discusiones grupales.



Talleres Agosto 2024

El tercer par de talleres se organizó como una **Jornada de puertas abiertas**, en la que los participantes pasaban de una estación a otra para conocer los componentes claves de los Principios Rectores y hacer sus comentarios.

**Se ofrece una descripción completa de las actividades de los talleres y sus resultados en el Apéndice B, Resumen de los talleres comunitarios, y en el Apéndice C, Resumen de las encuestas en línea.*





Difusión y promoción

La difusión de estas actividades de participación se hizo a través de múltiples canales para llegar a una amplia audiencia. Los talleres se publicitaron mediante notificaciones por correo de la ciudad de San José a propietarios e inquilinos dentro de un radio de 2,500 pies, publicaciones digitales en el sitio web de la ciudad y en las redes sociales, un cartel en múltiples idiomas que se colgó en el sitio del PHGC, y promoción a cargo de las oficinas del Concejo para los Distritos 5 y 8. Dos organizaciones comunitarias (**la Coalición Latina del Silicon Valley, LCSV**) y **la Mesa Redonda Vietnamita Americana, VAR**) distribuyeron volantes multilingües en instalaciones locales, negocios y eventos comunitarios, incluso en bibliotecas, lavanderías, centros de recursos familiares y restaurantes. Estas organizaciones interactuaron con las asociaciones de vecinos y de pequeños comerciantes y les proporcionaron materiales digitales para que publicaran en sus redes. LCSV y VAR también utilizaron sus plataformas digitales para enviar mensajes grupales en línea, correos electrónicos masivos y promociones en redes sociales a través de Facebook, LinkedIn e Instagram. Se enviaron correos electrónicos recordatorios a los inscritos antes de cada evento para asegurar que se contara con una buena asistencia.



**Latina Coalition
Silicon Valley**



Participación

Los participantes de los talleres eran principalmente de San José, aunque algunos también trabajaban o tenían negocios en la zona. Los asistentes eran diversos en términos de raza, edad e ingreso, como lo demuestra la infografía de la derecha y la breve descripción a continuación.

En términos de raza y origen étnico, los talleres fueron notablemente diversos, el 41 por ciento de los participantes se identificaron como blancos o caucásicos, el 26 por ciento como hispanos o latinos y el 20 por ciento como asiáticos o isleños del Pacífico. Esto coincide en líneas generales con la diversidad de la población de San José en su conjunto, aunque los participantes blancos estuvieron algo sobrerrepresentados y otros grupos, ligeramente subrepresentados.

La distribución por edad en los talleres fue amplia, con una participación importante de adultos jóvenes de 18 a 34 años, así como un número considerable de asistentes mayores de 65 años. Por lo tanto, hubo aportes de todas las franjas etarias, aunque las personas mayores estuvieron algo sobrerrepresentadas.

Las situaciones económicas de los participantes variaban, ya que iban desde hogares con ingresos anuales inferiores a \$30,000 hasta otros con ingresos anuales superiores a \$220,000. Los ingresos reportados por los participantes correspondían más o menos a los rangos de ingresos de la ciudad en general.

Los encuestados en línea eran igualmente diversos en estas tres categorías, lo que pone de relieve que el proceso de participación comunitaria fue inclusivo y que se tuvo en cuenta una amplia gama de perspectivas de diversos grupos etarios, antecedentes raciales y étnicos, y niveles de ingresos, con el objeto de asegurar que los esfuerzos de planificación y desarrollo urbano del sitio del campo de golf Pleasant Hills se basen en una sección amplia y representativa de la comunidad.

INSTANTÁNEA DEL PARTICIPANTE

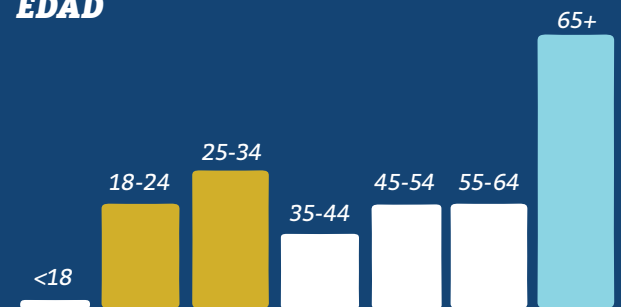
RAZA Y ETNIA

43% Blanco/Caucásico

26% Hispano/Latino

18% Asiático/Islas del Pacífico

EDAD



Participantes por Edad

INGRESO ANUAL DEL HOGAR

menos de \$30k

\$30-55k

\$55-90k

\$90-135k

\$135-180k

\$180-220k

más de \$220k

**Combinado para los Talleres 1 y 2. La información demográfica no se recopiló en el Taller 1 en persona. No todos los participantes respondieron a las preguntas de la encuesta demográfica. Para obtener un resumen completo de los datos demográficos de los asistentes al taller y de los encuestados, consulte los Apéndices B y C, respectivamente.*

Principios Rectores

Los siguientes Principios Rectores resultan del proceso de consulta comunitaria sobre la Visión de Pleasant Hills, que se llevó a cabo entre febrero y mayo de 2024, y que consistió en dos talleres presenciales, dos talleres virtuales y dos encuestas comunitarias. Estos Principios Rectores se elaboraron a partir de los comentarios dejados por la comunidad en los talleres y encuestas sobre el posible desarrollo urbano que se construirá en el antiguo sitio del campo de golf Pleasant Hills. En los ranking de cada sección figura la prioridad más alta en primer lugar y la más baja al final de la lista.

Uso Residencial



Densidad



Titularidad



Viviendas asequibles



Diseño del sitio

Uso No Residencial



Impactos en el tráfico

Espacios al aire libre y comodidades



Plazas



Community Gathering Spaces



Espacios al aire libre



Jardinería con especies nativas

El diseño urbano y el transporte



Plaza Central



Gestión de la demanda de transporte



Diseño multimodal



Lugar centralizado para los medios de transporte



Conexiones con Lake Cunningham

Sostenibilidad, contrucción verde y programas comunitarios



Sostenibilidad



Programas comunitarios



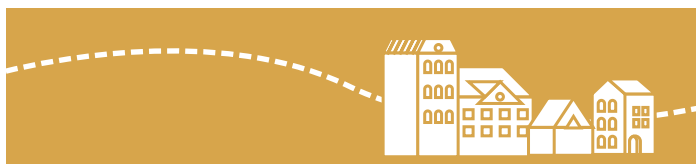
Jardines

Uso residencial

Durante el proceso de participación comunitaria, los participantes reconocieron la necesidad de viviendas y se manifestaron a favor de diferentes tipos de vivienda y niveles de precios. Admitieron que es necesario contar con más viviendas, pero subrayaron que la mayor densidad habitacional debería ubicarse lejos de las actuales residencias unifamiliares. Los participantes dijeron que el vecindario aceptará nuevas residencias siempre que sean compatibles con las características actuales del barrio. Los temas a continuación hacen referencia a las preferencias de los participantes.

Los participantes clasificaron los diferentes tipos de viviendas de la siguiente manera:

1. Residencias unifamiliares
2. Casas adosadas (townhomes)
3. Dúplex
4. Multifamiliares de baja altura (1-3 pisos)
5. Unidades de vivienda accesorias (Accessory Dwelling Units, ADU)
6. Cuádruples
7. Multifamiliares de mediana altura (4-8 pisos)
8. Multifamiliares de gran altura (>8 pisos)



Densidad

Incluir diferentes densidades en todo el sitio.

Los participantes priorizaron las densidades bajas a moderadas que no desentonaran con las actuales características de la comunidad, centrándose en residencias unifamiliares, dúplex y casas adosadas. Estaban abiertos a incluir cuádruples y multifamiliares de baja a mediana altura siempre que estuvieran diseñados con atención a reducir el tráfico y otros impactos cerca de las residencias unifamiliares existentes. Los participantes que viven en el barrio expresaron su preocupación por el impacto que pudieran tener los edificios multifamiliares de gran altura en las características de la comunidad y su presión sobre la infraestructura (servicios públicos, estacionamiento, transporte, internet, etc.), y creyeron que deberían ser excluidos del proyecto.

Los participantes reconocieron la necesidad de que haya diferentes densidades de vivienda para abordar la asequibilidad y la diversidad, pero expresaron la preocupación por la ubicación de residencias de alta densidad cerca de las residencias unifamiliares existentes y por el impacto que esto podría tener en la infraestructura del transporte local. Las densidades deberían ser menores cerca de las residencias unifamiliares del lugar, y mayores hacia el centro del sitio y la esquina de Tully Road con South White Road, para dirigir el tráfico correspondiente hacia las calles que conectan con la ciudad.



Viviendas asequibles

Superar los requisitos de asequibilidad en el sitio establecidos por la Ordenanza de Vivienda Inclusiva de la ciudad.

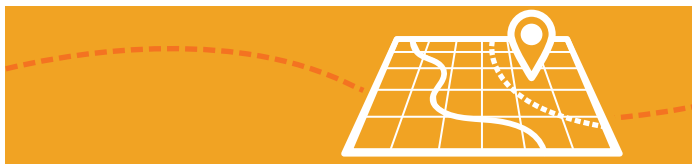
El 50 % de los participantes expresó que la asequibilidad en el sitio debería superar el requisito de la Ordenanza de Vivienda Inclusiva de la Ciudad (15 % de unidades asequibles en el sitio), expresando una preferencia de 20 a 30 % de unidades asequibles en el sitio. Los participantes manifestaron el deseo de incluir unidades para una variedad de rangos de ingresos, por ejemplo para maestros, compradores de vivienda por primera vez, jóvenes profesionales, trabajadores esenciales y personas mayores. Las unidades asequibles deberían estar en el mercado tanto en alquiler como en venta para que todos puedan tener acceso a ellas.



Titularidad

Considerar ofrecer una combinación de unidades en venta y en alquiler a precio de mercado. Las unidades asequibles deben incluir tanto unidades en venta como en alquiler.

Los participantes expresaron la necesidad de que haya tanto unidades asequibles en venta como en alquiler. Hubo una preferencia más marcada por la titularidad de la propiedad de vivienda para fomentar la inversión en el vecindario, pero se enfatizó la importancia de la asequibilidad para quienes compren su vivienda por primera vez.



Diseño del sitio

Ubicar las densidades más bajas (es decir, las residencias unifamiliares) adyacentes a las residencias unifamiliares existentes y las residencias multifamiliares hacia el centro del sitio y en la esquina de Tully Road y South White Road.

Los participantes expresaron el deseo de contar con una plaza similar a Evergreen Village Square. La plaza podría utilizarse para un mercado de agricultores y otros eventos comunitarios. Manifestaron que preferían que los comercios estuvieran ubicados cerca de la plaza para que la gente pueda caminar y alejar el tráfico de Tully Road y South White Road. Aceptarían una configuración mixta si se diseñara a una escala que fuera compatible con el vecindario.

Ubicar los comercios hacia el centro del sitio y alrededor de una plaza.

Uso no residencial

Los participantes identificaron como prioridades dentro del vecindario a las tiendas pequeñas y los espacios para organizar reuniones comunitarias. Hubo una marcada preferencia por excluir hoteles y establecimientos comerciales grandes. Debido a las condiciones del tráfico existentes en el vecindario, los participantes expresaron que los comercios que se instalen deben ser los necesarios para la comunidad local. Los usos no residenciales deben diseñarse de manera similar a Evergreen Village Square. El proyecto debería incluir espacios para reuniones comunitarias, como mercados de agricultores y eventos comunitarios.

Los usos no residenciales se priorizaron en el siguiente ranking:

1. **Negocios pequeños/Restaurantes**
2. **Centro comunitario/Espacios para reuniones comunitarias**
3. **Supermercados medianos**
4. **Centro para el transporte**
5. **Instituciones de vivienda asistida**
6. **Oficinas pequeñas**

Los participantes indicaron que los usos no residenciales deben incluir comercios y servicios orientados a la vecindad y no deben ser grandes establecimientos comerciales, edificios de oficinas u otras instalaciones que sean grandes fuentes de empleo. Demostraron tener preferencia por los negocios pequeños, como restaurantes, panaderías, bares y cafeterías. También manifestaron una gran inclinación por los espacios comunitarios de reunión, como plazas que alberguen mercados de agricultores u otros eventos comunitarios. Un supermercado mediano también fue una prioridad para la satisfacción de las necesidades básicas. Los consultorios médicos también eran aceptables siempre que fueran pequeños. Los participantes insistieron en que el proyecto no debería incluir un hotel. En general, su preocupación se dirigió a los usos comerciales que pudieran generar una cantidad significativa de empleos con las consecuencias que esto traería aparejadas para el tráfico.



Impactos en el tráfico

Los participantes expresaron que no se deberían contemplar los usos no residenciales que generen un tráfico significativo. Se debe minimizar la cantidad de comercios a lo largo de Tully Road y South White Road para prevenir la congestión del tráfico y no cambiar el espíritu de la comunidad.

La principal preocupación por los usos no residenciales fue su impacto en el tráfico. Los participantes manifestaron su inquietud sobre los efectos que los usos no residenciales podrían tener en Tully Road y South White Road. Para minimizar sus consecuencias, los participantes dijeron que preferirían que el proyecto incluyera comercios y servicios destinados a los vecinos de la zona. Los participantes consideraron que el proyecto podría generar empleos para los residentes de la zona, pero que no se debería crear una cantidad significativa de empleos en el lugar.

Principios rectores:

Espacios al aire libre y comodidades

Los participantes reconocieron que el Parque Regional Lake Cunningham es un recurso valioso para la comunidad y consideraron que la conectividad con dicho parque era una de las primeras prioridades. Expresaron el deseo de contar con espacios verdes bien mantenidos en el sitio donde se desarrollen las interacciones comunitarias. Aunque los participantes manifestaron la necesidad de contar con espacios al aire libre y comodidades para la comunidad en el lugar del proyecto, también expresaron preocupación por la conexión con Lake Cunningham y por su mantenimiento antes de agregar otros parques.

Los participantes priorizaron los espacios abiertos y las comodidades en el siguiente orden:

1. **Área de Juegos**
2. **Espacio natural y al aire libre**
3. **Plaza**
4. **Jardines comunitarios**
5. **Áreas de picnic**
6. **Parque para perros**
7. **Canchas y campos de deporte**
8. **Equipos para ejercicios al aire libre**

El proyecto será revisado por el Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios de la ciudad de San José para cumplir con los requisitos de terrenos para parques.

Los participantes expresaron su apoyo a los espacios al aire libre con acceso para el público en general, que sirvan tanto a los residentes como a los vecinos de los alrededores. Admitieron que el Parque Regional Lake Cunningham ya proporcionaba algunos de los espacios al aire libre y las comodidades mencionadas anteriormente, y señalaron que el proyecto no debería ofrecer espacios abiertos que compitieran con el parque existente, sino que deberían complementarlos. Los participantes manifestaron su preocupación por el mantenimiento y el estado del Parque Regional Lake Cunningham. Enfatizaron que la conexión con Lake Cunningham debería ser prioritaria para promover y utilizar el parque regional y no tener que crear nuevos parques. Priorizaron los parques infantiles como la principal prioridad. La comunidad también expresó apoyo por espacios con césped flexibles que pudieran usarse como lugares de reunión.



Plazas

Organizar las construcciones alrededor de una o más plazas públicas u otros espacios al aire libre.

Los participantes enfatizaron que este proyecto debería tener una plaza similar a Evergreen Village Square. El proyecto debería incluir al menos una plaza central y otras a lo largo de South White Road y Tully Road.



Espacios al aire libre

El desarrollo urbano debería incluir espacios al aire libre en los bordes del sitio dispuestos de manera adyacente a las casas unifamiliares.

Los participantes expresaron tener preferencia por los espacios al aire libre perimetrales y sugirieron incluir senderos para trotar o para andar en bicicleta.



Espacios de reunión comunitarios

Incluir espacios de reunión comunitarios.

Los participantes enfatizaron la necesidad de contar con espacios al aire libre, los que podrían servir como espacios con césped flexibles que se pudieran usar para organizar eventos.



Jardinería con especies nativas

Incluir jardines con especies nativas y resistentes a la sequía, así como una cubierta arbórea sustancial.

Los participantes expresaron la importancia de contar con jardines resistentes a la sequía. Además, dijeron que podrían surgir problemas en relación con su mantenimiento, por lo que los jardines debían ser de plantas nativas y resistentes a la sequía. También manifestaron la necesidad de tener una cubierta arbórea sustancial para dar sombra y disimular visualmente a los edificios.

Transporte

La principal preocupación de los participantes en relación con el proyecto fueron los efectos del tráfico y enfatizaron que debería priorizar reducir su impacto en el vecindario mediante la implementación de mejoras para reducir la congestión. El proyecto debería expandir las plataformas para peatones, bicicletas y transporte público, mejorar la seguridad en las calles y las intersecciones, y reforzar las conexiones con las principales estaciones de transporte.

La comunidad priorizó el transporte en el siguiente orden:

1. Plaza central o espacio al aire libre
2. Instalaciones para peatonales y bicicletas
3. Mitigación de la congestión
4. Conexiones para bicicletas y peatones con el Parque Regional Lake Cunningham
5. Conexión con el Centro de Tránsito Eastridge y el tranvía
6. Mejoras en calles e Intersecciones
7. Múltiples entradas y calles transversales
8. Conexión de calles este-oeste



Plaza central

Construir una plaza en el centro del sitio que sea accesible para los vecinos de los alrededores y los nuevos residentes del proyecto.



Conexiones con Lake Cunningham

Hacer conexiones desde el proyecto hasta la entrada del Parque Regional Lake Cunningham.

Los participantes expresaron que la congestión del tráfico debería limitarse en Tully Road y que se debería minimizar su impacto en las residencias unifamiliares adyacentes. Si bien admitieron que hay múltiples puntos de ingreso al lugar, estos deberían estar en South White Road. Priorizaron la posibilidad de caminar y la seguridad de los residentes. Los participantes sugirieron implementar técnicas para apaciguar el tráfico en lugar de hacer más intersecciones.

Los participantes expresaron su preocupación por la exclusividad y el acceso a una plaza central. Enfatizaron que una plaza y otros espacios de reunión comunitarios deberían estar a disposición de los vecindarios circundantes.

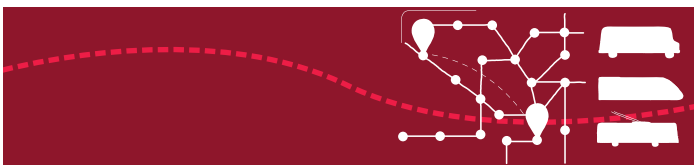
Los participantes expresaron que son necesarias las conexiones para bicicletas, peatones y vehículos con Lake Cunningham. Subrayaron la importancia de hacer mejoras en estas conexiones para unir el proyecto y la comunidad con dicho parque regional. Hicieron hincapié en la necesidad de que las conexiones para bicicletas y peatones a lo largo de South White Road fueran seguras con el fin de fomentar el uso del parque regional.



Diseño multimodal

Hacer un diseño multimodal para mejorar la accesibilidad y mejorar el flujo del tráfico.

Los participantes enfatizaron la importancia de contar con un buen diseño multimodal. Priorizaron las obras de infraestructura y las conexiones para bicicletas y peatones en todo el sitio. También expresaron su preocupación por la exclusividad y destacaron la necesidad de brindar conexiones a través del sitio para permitir el acceso de los barrios circundantes. Los vecinos a lo largo de Flint Avenue solicitaron que las conexiones con el proyecto se limitaran a bicicletas y peatones. Los participantes desean ver conexiones multimodales y seguras para los ciclistas y los usuarios del transporte público que utilicen la futura ampliación de la ruta del tranvía a Eastridge.



Gestión de la demanda de transporte

Considerar la inclusión de lo siguiente como parte del Plan de Gestión de la Demanda de Transporte del proyecto: mejoras en la red de ciclovías, mejoras en la red peatonal, instalaciones para estacionamiento de bicicletas, estaciones para bicicletas compartidas, estaciones para automóviles compartidos, subsidios para el transporte, servicio de transporte o traslado privado e incentivos para el uso compartido de vehículos.

Los participantes priorizaron las características de gestión de la demanda de transporte para contar con opciones alternativas y reducir los efectos del tráfico. Mencionaron diversas medidas de gestión de la demanda de transporte que el proyecto debería implementar. Por ejemplo, indicaron que el proyecto debería tener su propio servicio de transporte privado (shuttle) o financiar un mayor servicio de autobuses para conectar el sitio con las atracciones cercanas.



Lugar centralizado para los medios de transporte

Proporcionar instalaciones para los diferentes medios de transporte (bicicletas compartidas, automóviles compartidos, paradas de transporte público, autobuses, etc.) en una zona determinada.

Los participantes solicitaron la ubicación de una zona de transporte (centro de movilidad) que sirviera como el punto focal del proyecto para los medios de transporte que no sean los vehículos con un solo ocupante. Reconocieron que no hay muchas líneas de transporte público que atraviesen el sitio. Expresaron la necesidad de mejorar el transporte público y solicitaron que las futuras paradas se ubiquen cerca de un lugar centralizado de transporte o centro de movilidad. Los participantes dijeron que hay pocas rutas y conexiones, y mostraron interés en la ampliación del recorrido del tranvía hasta el Centro Comercial Eastridge. Sugirieron que un servicio de transporte privado (shuttle) y un acceso multimodal a la estación de tranvía podrían ayudar a mitigar los efectos negativos del transporte que ocasionaría el proyecto.

Principios rectores:

Sostenibilidad, construcción verde y programas comunitarios

Los participantes expresaron su preocupación por los impactos ambientales que el proyecto podría tener en el vecindario. Enfatizaron la necesidad de que el proyecto sea ambientalmente sostenible para reducir los efectos negativos del desarrollo urbano.

Los participantes dieron prioridad a los programas comunitarios y la sostenibilidad en el siguiente orden:

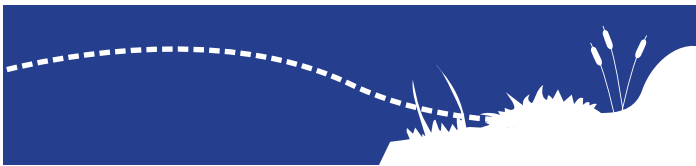
1. **Plantas nativas y resistentes a la sequía**
2. **Gestión verde de aguas pluviales**
3. **Energía solar y otras energías verdes**
4. **Prácticas de construcción sostenibles**
5. **Apoyo a los veteranos**
6. **Apoyo a las personas sin hogar**
7. **Espacios para eventos especiales y programas culturales**
8. **Capacitación y contratación de mano de obra local**
9. **Incubadoras de negocios en el barrio**



Sostenibilidad

Cumplir con los requisitos de la ciudad en cuanto a la gestión de aguas pluviales, construcción verde y prácticas inteligentes sobre el clima.

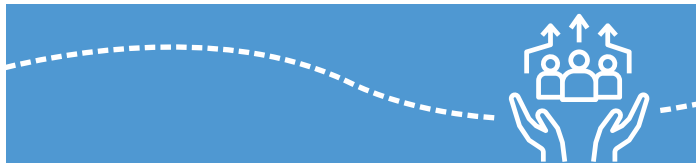
Los participantes dieron prioridad a la sostenibilidad ambiental y enfatizaron que el proyecto debe incorporar prácticas de construcción verde. Dijeron que debe cumplir y, preferiblemente, superar los requisitos mínimos de la ciudad que se imponen para la construcción verde, gestión de aguas pluviales, energía solar, estacionamiento para vehículos eléctricos y el código de eficiencia energética.



Sostenibilidad

Seleccionar plantas resistentes a la sequía y plantas nativas para todo el sitio del proyecto.

Los participantes expresaron su preferencia por la vegetación nativa, así como por los jardines resistentes a la sequía. Se debe proporcionar una cubierta arbórea sustancial para dar sombra y bajar la temperatura.



Programas comunitarios

Contemplar la construcción de instalaciones donde se puedan desarrollar programas comunitarios que apoyen la capacitación laboral local y los programas culturales.

Los participantes expresaron su deseo de contar con programas comunitarios como la capacitación laboral local y programas de contratación. También apoyaron los servicios para los veteranos. Los participantes reconocieron la necesidad de brindar servicios de apoyo para las personas sin hogar. Sin embargo, no estaban seguros de si los servicios en este sitio de proyecto beneficiarían a las personas sin vivienda. Algunos participantes recomendaron hacer un análisis de los recursos existentes en el vecindario para determinar la demanda y analizar el acceso de las personas sin hogar al sitio para evaluar su impacto.



*Planning, Building and
Code Enforcement*