

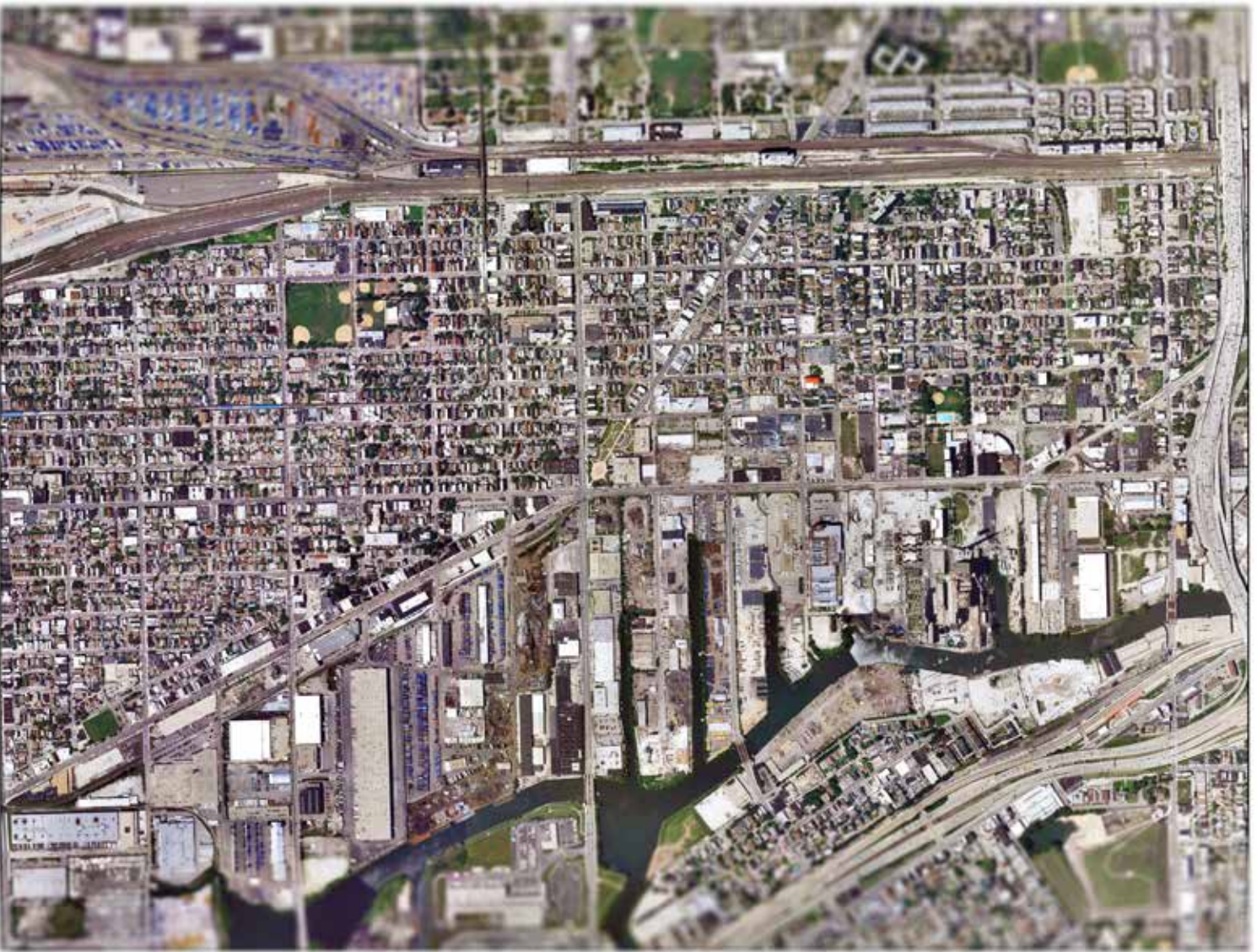


**-Versión Preliminar-
Para
Comentario
Público**

*MODERNIZACIÓN DE LOS CORREDORES INDUSTRIALES
DEL ALCALDE EMANUEL*

PLAN PARA EL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA

★ Departamento de Planificación y Desarrollo ★ Departamento de Salud Pública ★ Departamento de Transporte ★



MODERNIZACIÓN DE LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL ALCALDE EMANUEL



Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

La Villita

Modernización del corredor industrial

ÍNDICE

1 Resumen ejecutivo	1
2 Introducción	4
3 Contexto	8
Planes anteriores	10
Sistema del corredor industrial	14
Tendencias de empleo del corredor industrial	16
Usos de suelo existente	22
Condiciones existentes: transporte	24
Datos de ambiente y salud	25
4 Marco de trabajo de La Villita	28
Meta N.º 1	30
Mantener el Corredor industrial de La Villita como un centro de empleo	
Meta N.º 2	34
Mejor acceso a todos los medios dentro y alrededor del Corredor industrial de La Villita	
Meta N.º 3	38
Incorporar mejores prácticas para el nuevo desarrollo dentro del Corredor industrial de La Villita para mejorar las condiciones económicas, ambientales y sociales	
6 Implementación del Plan	44
7 Anexo	50
Desarrollos planificados existentes	52
Fuentes de datos ambientales y de salud	54
Créditos de las imágenes	56



RESUMEN EJECUTIVO



Corredor industrial de La Villita

RESUMEN EJECUTIVO

El marco de trabajo del Corredor industrial de La Villita es parte de un análisis integral del uso de la tierra que se hizo sobre las políticas industriales de Chicago y los 26 corredores designados que abarcan la mayoría del entorno industrial de la ciudad. Este marco de trabajo es un componente de la Iniciativa de modernización del corredor industrial del alcalde Rahm Emanuel, que se propone revisar cada uno de los corredores industriales de la ciudad para promover el empleo y la actividad económica.

Los corredores industriales de Chicago son áreas designadas con disposiciones especiales para el uso de la tierra que apoyan la fabricación, el transporte, el almacenamiento y otros usos industriales. Cada corredor tiene características y activos únicos que funcionan colectivamente en nombre de toda la ciudad.

El Corredor industrial de La Villita que consiste de 1,252 acres a lo largo del *Sanitary and Ship Canal y Stevenson Expressway (I-55)*, es parte del primer grupo de corredores que se somete a un proceso de planificación integral para las necesidades y demandas modernas del uso de la tierra. La revisión es necesaria debido a temas constantes de los corredores que incluyen cambios a los usos de suelo e inversión continua dentro del corredor industrial.

El plan del Corredor industrial de La Villita fue desarrollado por el Departamento de Planificación y Desarrollo (Department of Planning and Development, DPD), el Departamento de Transporte (Department of Transportation, CDOT) y el Departamento de Salud Pública (Department of Public Health, CDPH) junto con un grupo asesor de organizaciones comunitarias y otros participantes claves. Se espera que esta plan se pueda

implementar inmediatamente, pero que sea flexible, ya que el corredor crece por medio de inversiones privadas y públicas que hacen uso de activos existentes y maximizan oportunidades estratégicas de desarrollo que beneficiarán el área de planificación y a toda la ciudad. El plan está sujeto a revisión y aprobación de la Comisión de Planificación de Chicago (Chicago Plan Commission) como un guía oficial para la implementación de sus metas y estrategias. Los proyectos individuales y su financiamiento asociado podrían requerir más revisión adicional y la aprobación del Concejo municipal y otras agencias.

El plan identifica tendencias de empleo en el corredor a lo largo del tiempo y hace recomendaciones para motivar el desarrollo industrial para el crecimiento continuo de los empleos dentro del corredor. Las recomendaciones también abordan la sostenibilidad como una forma de enfrentar los impactos ambientales y de salud del desarrollo industrial potencial de la comunidad vecina. El plan también identifica mejoras en infraestructura para mejorar el transporte y la circulación y diseñar normas para fomentar mejores prácticas en sitios industriales dentro del corredor industrial.

Las mejoras identificadas en el plan, incluyendo infraestructura, tránsito y espacio abierto, serán implementadas a través de herramientas financieras nuevas y existentes, incluyendo la cuota del corredor industrial, Financiamiento del incremento fiscal (Tax Increment Financing, TIF), recursos federales y estatales, aportaciones de los desarrollador y otras fuentes.

RECOMENDACIONES PRINCIPALES

Uso de suelo

Reafirmar la designación del corredor industrial para La Villita para motivar el desarrollo que proporcionará crecimiento de empleo y mitigará los impactos de los usos industriales sobre los usos no compatibles al revisar los límites del corredor industrial. Además, el plan busca continuar promoviendo el crecimiento económico y la creación de empleo a través de la expansión de negocios existentes y la atracción de nuevos negocios.

Transporte

Hacer más estudios de planificación para analizar el transporte de carga del Corredor industrial de La Villita y otros corredores industriales de la parte suroeste de la ciudad para proporcionar estrategias que aborden los impactos que tendrá el desarrollo industrial sobre el transporte. El plan también da las estrategias y propone proyectos específicos de infraestructura para hacer que el corredor industrial y las calles adyacentes sean más accesibles y seguras para todos los usuarios.

Sostenibilidad

Como un plan de usos de suelo para el corredor industrial, el plan establece una visión para el desarrollo industrial futuro para implementar mejores prácticas sostenibles, que a la larga abordarán los problemas como la calidad del aire y del agua. Estas estrategias incluyen la implementación de energía renovable, más mantenimiento y embellecimiento de zonas verdes y motivar el uso de vehículos de combustible alternativo para las operaciones industriales. El DPD, junto con el CDPH, están trabajando para actualizar y modificar las herramientas que tienen disponibles de inmediato para regular el nuevo desarrollo industrial dentro del corredor. El plan define la sostenibilidad como la intersección entre las consideraciones económicas, ambientales y sociales. El

plan intenta dar estrategias que reflejen esta intersección y aborden los impactos ambientales y sobre la salud que tendrá el desarrollo a través de los lentes de la sostenibilidad

Normas de diseño

Promover el desarrollo de instalaciones industriales nuevas y ampliadas que aborden las condiciones económicas, ambientales, sociales, culturales y de salud de la comunidad y de toda la ciudad. Las normas asociadas con el Corredor industrial de La Villita y la política actualizada de desarrollo sostenible del DPD incorporarán mejores prácticas que aborden estos temas ambientales.

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Este marco de trabajo es un resumen de los principales hallazgos y recomendaciones que se desarrollaron a partir del proceso público y es complementario al material que se presentó en las reuniones públicas. En el sitio web del DPD [aquí](#), encontrará un resumen de las reuniones públicas y de los conceptos discutidos, junto con las presentaciones de las reuniones públicas.

Además, el plan se desarrolló en coordinación con la Estrategia de conservación de Pilsen y La Villita. La estrategia de conservación es un esfuerzo integral basado en la comunidad para conservar la cultura, el carácter y el acceso económico de la comunidad.

Planificada para los vecindarios de Pilsen y La Villita, la estrategia multifacética incluye:

- Requisitos de proveer mas vivienda de acceso económico para los desarrollos nuevos
- Recursos nuevos que ayuden a los residentes existentes a evitar desplazarse debido al aburguesamiento
- Un distrito histórico

designado para conservar la arquitectura historcia del área

- Las estrategias que se describen en este plan para aumentar los empleos
- Mejoras a los espacios abiertos que realcen el carácter y la habitabilidad del barrio

La participación de los interesados de la comunidad fue fundamental para el proceso de planificación del marco de trabajo. La participación pública que se inició en abril de 2018, incluyó información de parte de más de 100 personas en el transcurso de seis reuniones de la comunidad, tres reuniones del grupo asesor y varias reuniones individuales. Las oficinas de los concejales George Cardenas, Edward Burke, Ricardo Munoz y Danny Solis también se involucraron en el proceso.

El DPD, el CDOT y el CDPH quieren reconocer la considerada participación de las siguientes organizaciones:

- Enlace Chicago
- Esperanza Health Centers

- Hilco
- Latinos Progesando
- Lawndale Business Renaissance Association
- Little Village Chamber of Commerce
- Little Village Environmental Justice Organization
- The Marshall Square Resource Network
- OPEN Center for the Arts
- Openlands





26TH ST

KOSTNER AVE

CENTRAL PARK AVE

31ST ST

PULASKI RD

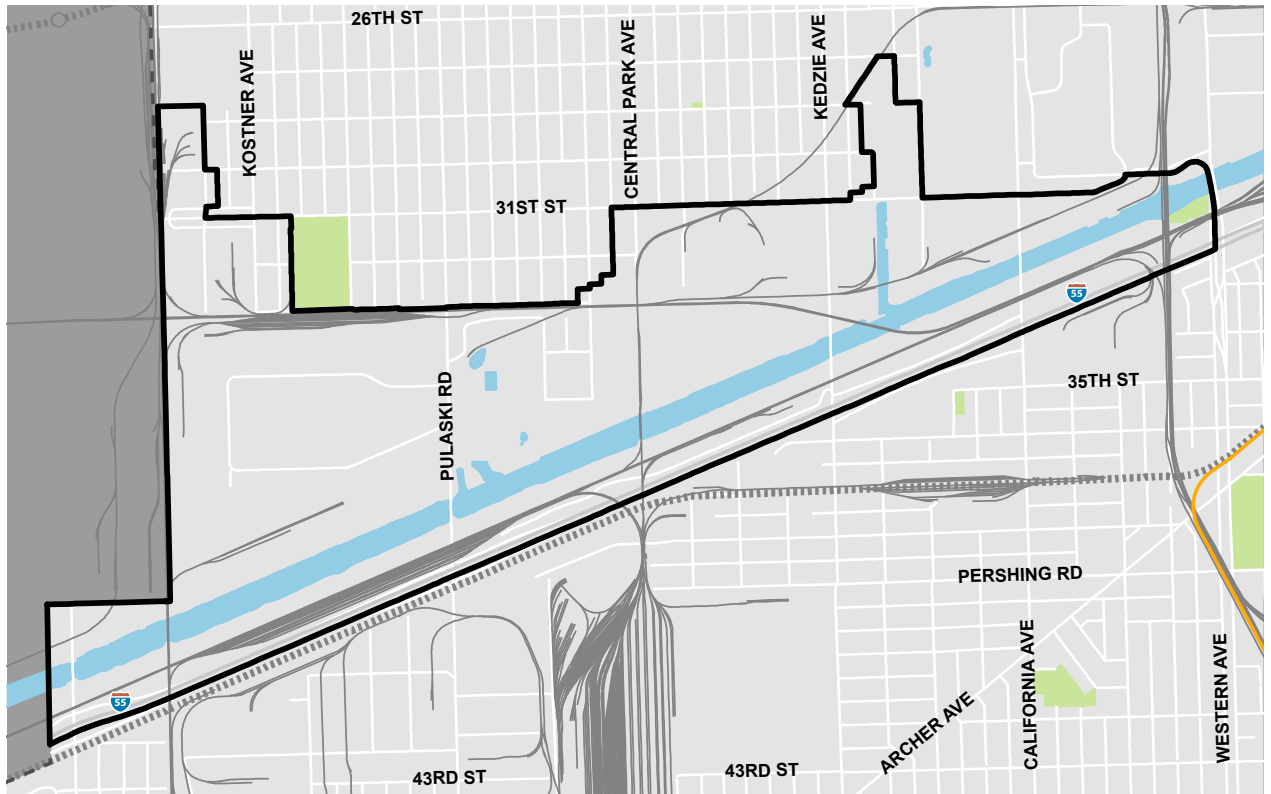
INTRODUCCION








KEDZIE AVE



35TH ST



Legenda del mapa

-  Interestatal
-  Estación y circuito Metra
-  Estación y circuito Orange (naranja)
-  Límite del Corredor industrial de Little Village
-  South Branch de Chicago River

INTRODUCCIÓN

La Iniciativa de modernización de los corredores industriales reconsidera el propósito y las metas de los corredores industriales de Chicago casi 20 años después de sus designaciones iniciales.

El proceso para el Corredor industrial de La Villita incluyó la revisión de los planes anteriores que afectan al Corredor industrial de La Villita y comparó sus metas y proyecciones con las condiciones existentes, incluyendo un análisis de datos ambientales y de salud. Las cuestiones del transporte, la sostenibilidad y la infraestructura dentro del corredor se definieron como los principales cimientos para el crecimiento e inversión futuros.

El plan resultante da un breve resumen del propósito y del enfoque, y da estrategias de

implementación concisas para mejoras que se relacionan principalmente con el uso de la tierra, el transporte y la sostenibilidad.

Las tres metas principales del marco de trabajo son:

- **Mantener el Corredor industrial de La Villita como un centro de empleo**
- **Proveer mejor acceso a todos los modos de transporte dentro y alrededor del Corredor industrial de La Villita**
- **Incorporar mejores prácticas para el nuevo desarrollo dentro del Corredor industrial de La Villita para mejorar las condiciones económicas, ambientales y sociales**

1

Mantener el Corredor industrial de La Villita como un centro de empleo

2

Mejor acceso a todos los modos de transporte dentro y alrededor del Corredor industrial de La Villita

3

Incorporar mejores prácticas para el nuevo desarrollo dentro del Corredor industrial de La Villita para mejorar las condiciones económicas, ambientales y sociales



3

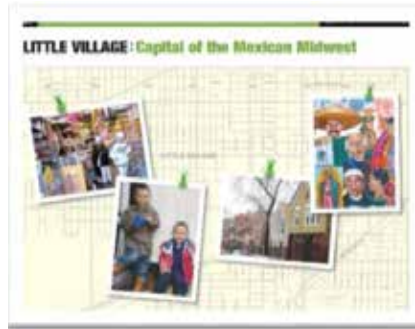
CONTEXTO



Crawford Power Generation Plant, Pulaski Road y 35th Street

PLANES ANTERIORES DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA

Se han completado al menos diez planes y estudios desde el 2005 que dan recomendaciones que son relevantes para el Corredor industrial de La Villita y sus alrededores. Algunos temas comunes expresados en planes anteriores van desde recomendaciones del uso de la tierra, hasta identificar las necesidades de infraestructura y la necesidad de apoyar y ampliar la base industrial de Chicago y el incipiente crecimiento económico. El plan de La Villita se ha construido en torno a estas recomendaciones y temas, a la vez que considera el sistema del corredor industrial a nivel de toda la ciudad. Este plan sustituye todas las recomendaciones anteriores respecto a estos planes que corresponden al Corredor industrial de La Villita.



PLAN DE CALIDAD DE VIDA 2005

Organizaciones participantes

- Enlace Chicago

Recomendaciones prioritarias

- Recomendaciones establecidas para nuevos espacios abiertos y el desarrollo enfocado en el tránsito. También demanda la conservación y la mejora del corredor industrial.

Final Report

Fisk and Crawford Reuse Task Force: Process, principles and recommendations

September 2012



Prepared by the City of Chicago's Mayor's Fisk and Crawford Reuse Task Force

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO PARA LA REUTILIZACIÓN DE FISK Y CRAWFORD 2012

Organizaciones participantes

- Departamento de Planificación y Desarrollo
- Delta Institute

Recomendaciones prioritarias

- Da los principios y las recomendaciones para la revitalización de los sitios de Fisk y Crawford.

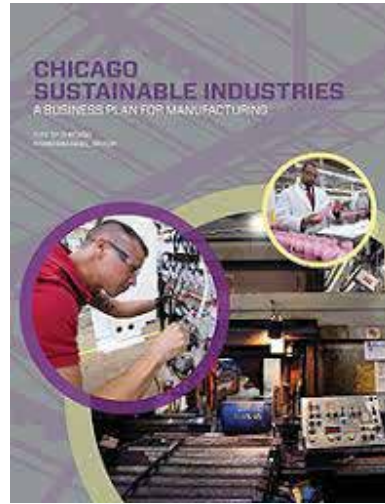


PLAN DE CALIDAD DE VIDA 2013

- Organizaciones participantes
- Enlace Chicago

Recomendaciones prioritarias

- Requiere la creación y mejora de nuevos espacios abiertos y la creación de ambientes físicos más seguros y limpios.

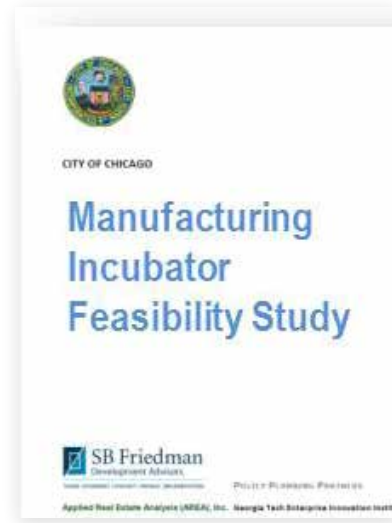


INDUSTRIAS SOSTENIBLES DE CHICAGO 2013*

- Organizaciones participantes
- Departamento de Planificación y Desarrollo

Recomendaciones prioritarias

- Estableció un plan integral para apoyar y ampliar la base industrial de Chicago. Incluye 14 políticas y 32 elementos de acción.



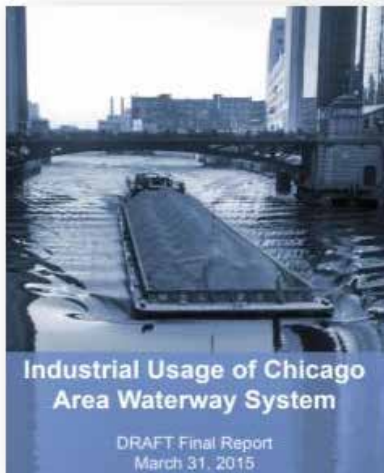
ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE INCUBADORA INDUSTRIAL 2014

- Organizaciones participantes
- Departamento de Planificación y Desarrollo

Recomendaciones prioritarias

- Identificó la demanda para nuevas incubadoras, especialmente las que involucran alimentos

*Adoptado por Chicago Plan Commission



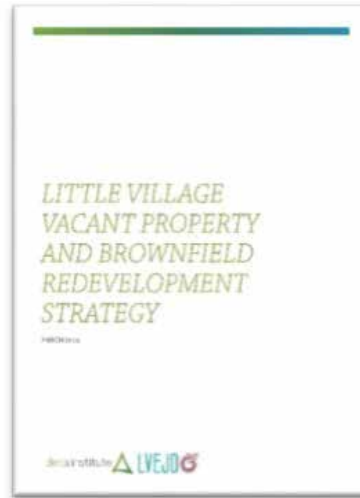
SISTEMA DE USO INDUSTRIAL DE LA VÍA FLUVIAL 2015

Organizaciones participantes

- Departamento de Planificación y Desarrollo

Recomendaciones prioritarias

- Evaluó la infraestructura existente de muelles para usuarios industriales a lo largo del río



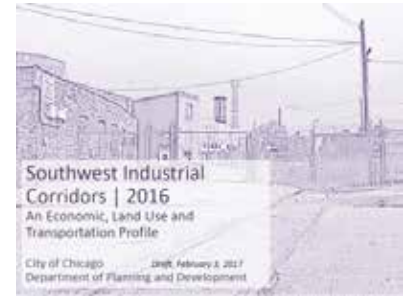
ESTRATEGIA PARA LA REVITALIZACIÓN DE INSTALACIONES INDUSTRIALES VIEJAS Y ABANDONADAS 2016

Organizaciones participantes

- The Delta Institute
- Organización de Justicia Ambiental de Little Village (Little Village Environmental Justice Organization)

Recomendaciones prioritarias

- Presenta escenarios para volver a desarrollar varios sitios vacantes



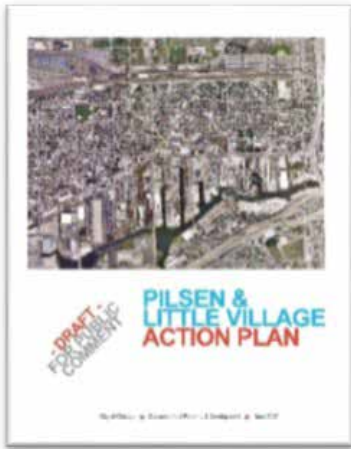
ESTUDIO DE LOS CORREDORES INDUSTRIALES DEL SUROESTE 2016

Organizaciones participantes

- Departamento de Planificación y Desarrollo

Recomendaciones prioritarias

- Investigación sobre el submercado industrial en los corredores industriales de Pilsen, Little Village y Stevenson.



PLAN DE ACCIÓN PARA PILSEN Y LA VILLITA 2017

PLAN COMUNITARIO DE MSRN 2018

Organizaciones participantes

- Departamento de Planificación y Desarrollo
- Agencia Metropolitana de Planificación de Chicago (Chicago Metropolitan Agency for Planning, CMAP)

Organizaciones participantes

- Marshall Square Resource Network
- Departamento de Salud Pública de Chicago

Recomendaciones prioritarias

- Resumen de problemas y oportunidades que enfrentan las comunidades de Pilsen y Little Village, enfocándose específicamente en el uso de la tierra, desarrollo económico, espacio abierto, patrimonio cultural y usos industriales de la tierra.

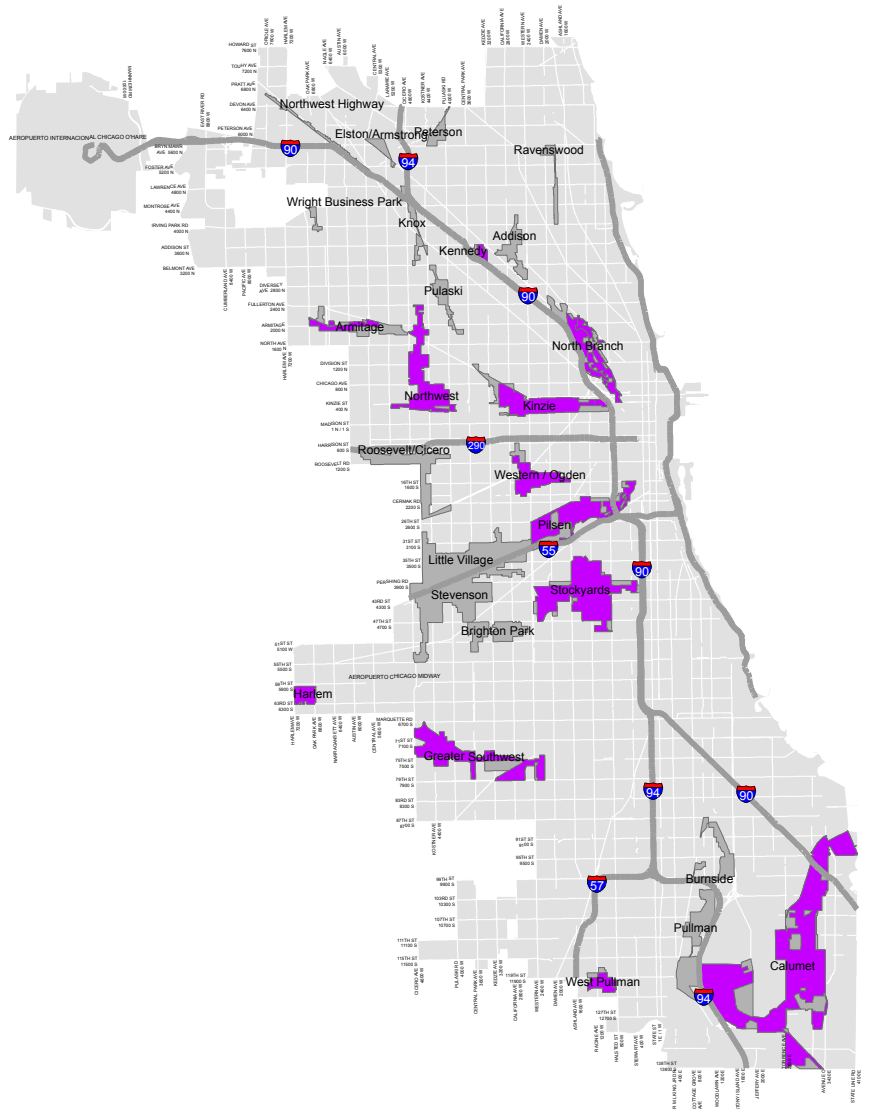
Recomendaciones prioritarias

- Da estrategias y metas para abordar los problemas de salud de la comunidad

SISTEMA DEL CORREDOR INDUSTRIAL

La mayoría de las políticas de los corredores industriales de Chicago son de los principios de 1990, cuando la ciudad empezó a identificar los límites oficiales de áreas críticas industriales como una herramienta de desarrollo y planificación que reconoció la importancia de la fabricación y los subsectores relacionados como parte de una economía diversificada. Hoy, los 26 corredores industriales oficiales de la ciudad varían en tamaño desde 70 hasta 3,500 acres. Abarcan aproximadamente el 12 por ciento de la tierra de toda la ciudad y dan ambientes de trabajo predecibles y seguros para la manufactura y usos relacionados. Entre las disposiciones claves del corredor industrial hay un requisito para que la Comisión de Planificación de Chicago (Chicago Plan Commission) revise cualquier cambio en la zonificación que surja de un uso de manufactura (M), junto con la revisión típica del Concejo municipal.

La ciudad perfeccionó la designación del distrito de zonificación M comenzando en 1988 con la llegada de la designación del Distrito planificado de manufactura (Planned Manufacturing District, PMD), que fue creado por el Concejo municipal y aplicado a parte de los corredores seleccionados que tienen usos industriales pesados. Los PMD pueden ser una herramienta, cuando sea pertinente, para promover la base industrial de la ciudad. El Corredor industrial de Little Village no abarca tierra con la designación de PMD.



Distritos planificados de manufactura y corredores industriales de Chicago

Leyenda del mapa

Autopista

Ferrovia

Calles principales

PMD existentes

Corredor industrial

Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

TENDENCIAS DE EMPLEO INDUSTRIAL A NIVEL DE TODA LA CIUDAD

En el 2016, el DPD analizó las tendencias de empleo en cada uno de los 26 corredores industriales usando datos del Programa de la dinámica longitudinal de los grupos familiares y empleadores (Longitudinal-Employer Household Dynamics Program, LEHD) de la Oficina del Censo de los EE. UU. (U.S. Census Bureau) del 2002 al 2014, que descargó usando la aplicación en línea de OnTheMap. El análisis inicial se enfocó en los trabajos básicos y se basó en la metodología desarrollada para el plan de Industrias sostenibles de Chicago y el Plan de innovación de mercado del distrito de Fulton. Se definieron los trabajos básicos como aquellos sectores de empleo que están mayormente relacionados con el sistema del corredor industrial. El DPD analizó los datos del censo agrupando sectores individuales del Sistema Norte Americano de Clasificación Industrial (North American Industrial Classification System, NAICS) de 2 dígitos con sectores similares. Cada corredor industrial se clasificó en base a la categoría predominante de trabajos básicos que se indican abajo.

Clasificaciones de los trabajos básicos

- Manufactura
- Transporte, almacenaje de bienes y material, servicios públicos y construcción
- Información, tecnología y administración
- Servicios de apoyo a empresas.

Del 2002 al 2014, la manufactura y el transporte y almacenaje de bienes y servicios fueron los tipos predominantes de trabajos básicos en muchos de

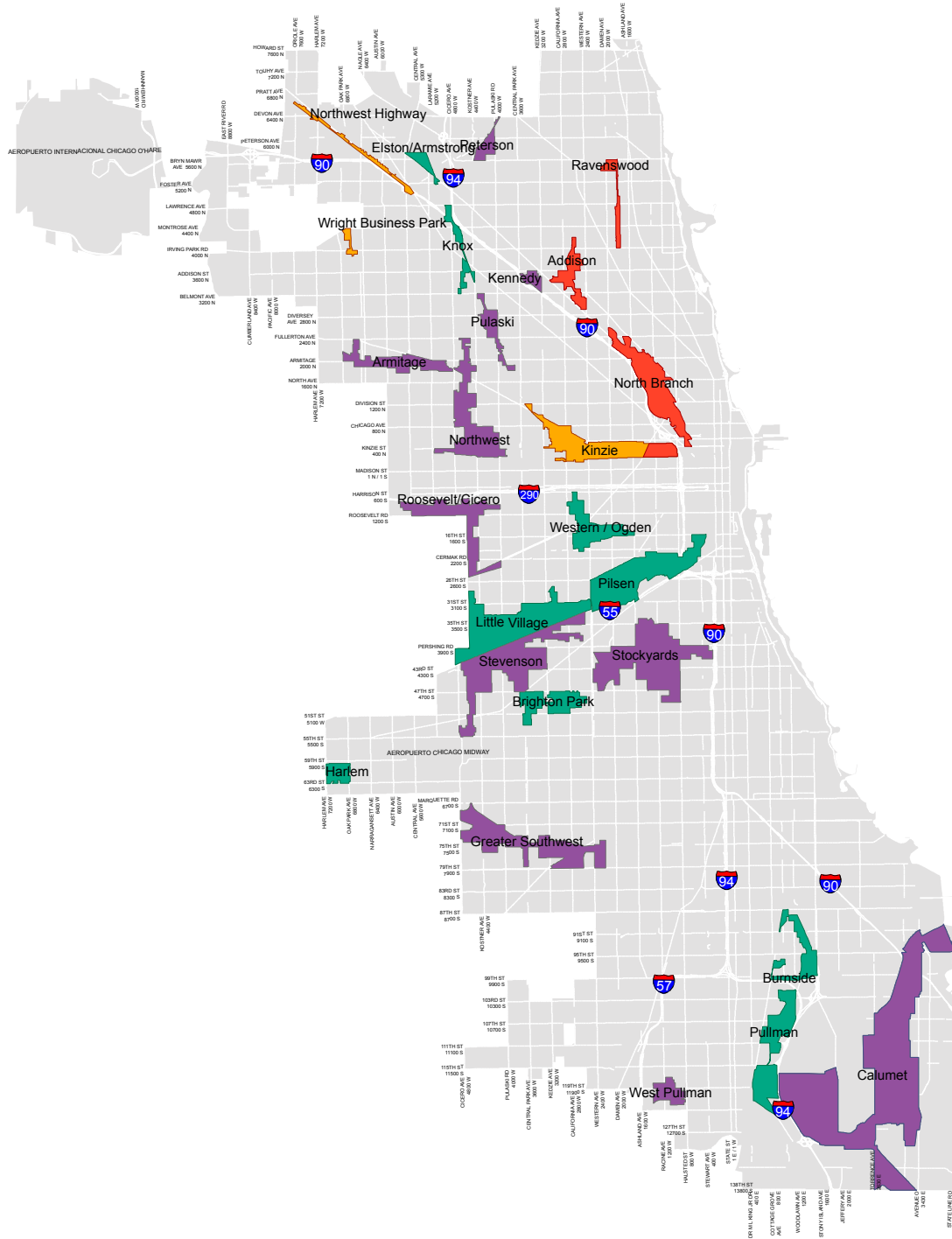
los corredores industriales en el área sur, suroeste y oeste de la ciudad. Mientras tanto, seis corredores en el área cerca del oeste, el noroeste y el norte experimentaron una transición importante hacia otros tipos de trabajo básicos, incluyendo tecnología e información y el sector interempresarial.

Se completó un análisis más profundo para determinar la composición de otros sectores laborales como parte del plan del marco de trabajo que se desarrolló para el corredor industrial de North Branch. El análisis agregó 3 clasificaciones de trabajos basados en los códigos NAICS de 2 dígitos.

Otras clasificaciones de trabajos




- F.I.R.E. (Finanzas, seguros, y bienes raíces), educación y atención médica
- Recreación y hospitalidad
- Otros





Los datos del censo son útiles para comparar trabajos entre los corredores industriales y entre Chicago y otras ciudades, o para medir dónde viven las personas que trabajan en un área geográfica en particular. Sin embargo, los datos del censo están limitados a la industria y a un período determinado. En el 2018, el DPD obtuvo acceso al Censo trimestral de empleo y salarios (Quarterly Census of Employment and Wages, QCEW) del Departamento de Seguridad Laboral de Illinois (Illinois Department of Employment Security) a través de un acuerdo de datos compartidos. Estos nuevos datos incluyen recuentos recientes de empleo, del 2005 al 2017. Los datos de QCEW también incluyen clasificaciones más detalladas de NAICS asociadas con los recuentos de empleo (vea la página 19).



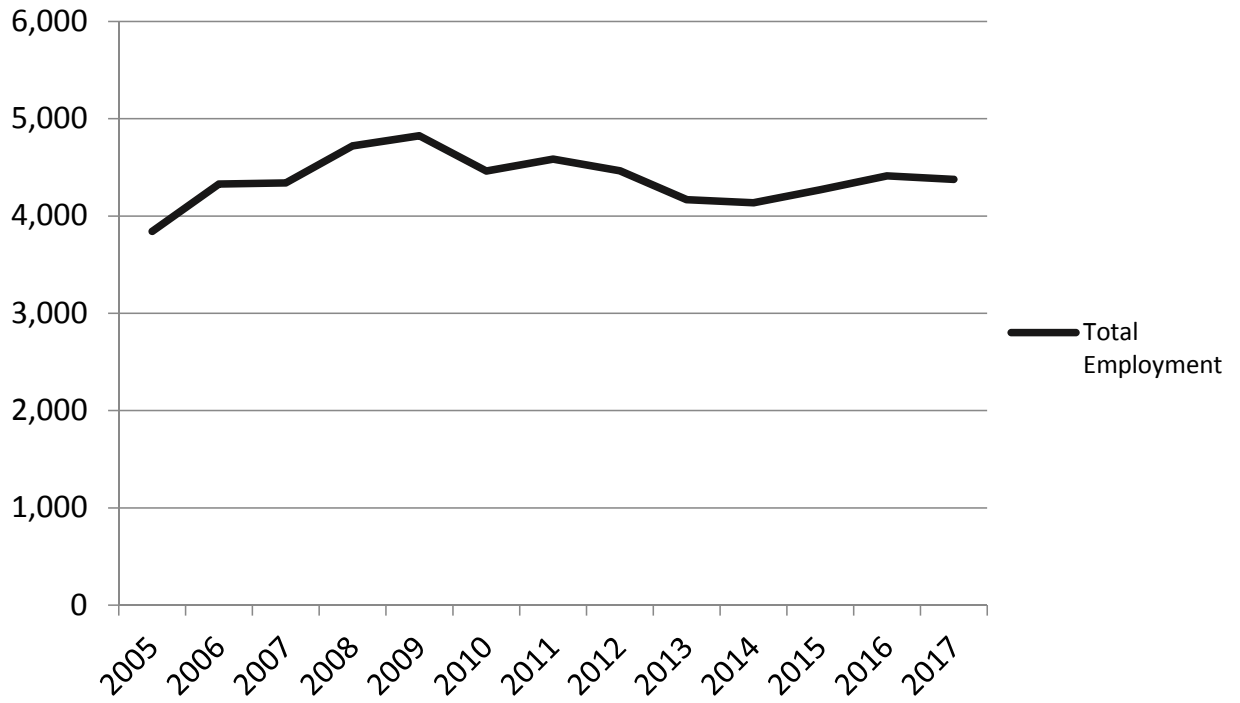
Tendencias de empleo de los corredores industriales de Chicago

Leyenda del mapa

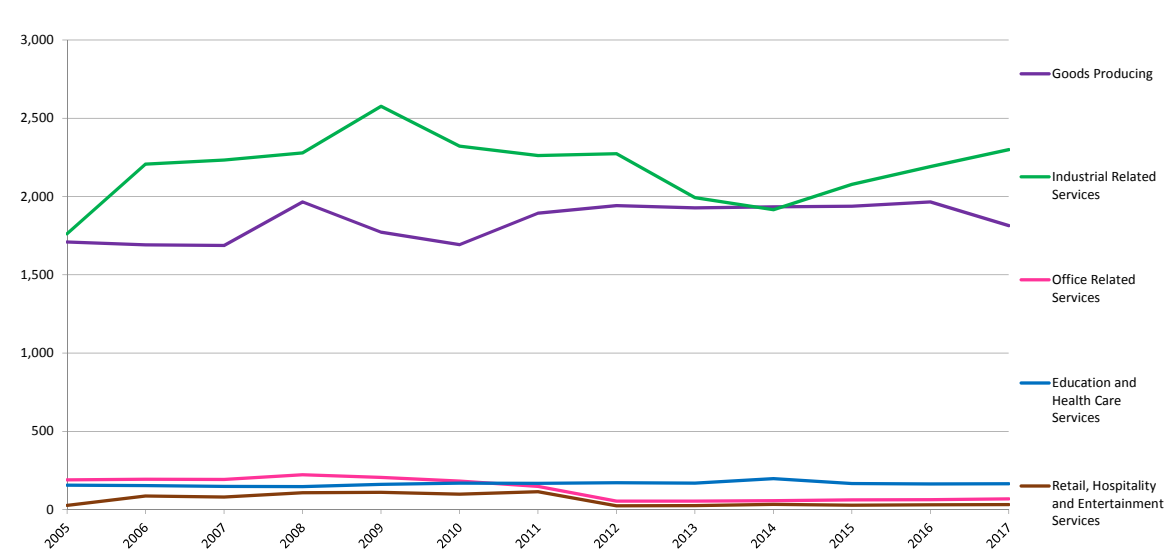
-  Autopista
-  Ferrovia
-  Calles principales

-  **Manufactura:** (la mayor cantidad de empleos está en manufactura y son estables o están en crecimiento)
-  **Interempresarial:** (la mayor cantidad de empleos está en servicios de apoyo a empresas, los cuales están aumentando con el incremento de la tecnología y la información en East Kinzie)
-  **Manufactura y traslado y almacenaje de bienes:** (la mayor cantidad de empleos está tanto en manufactura como en la distribución y almacenamiento de los bienes, y son estables o están en crecimiento)
-  **Información y tecnología:** (la mayor cantidad de empleos están en tecnología de la información o en servicios de apoyo a empresas o administrativo, y están en crecimiento en North Branch)

Corredor industrial de La Villita: empleo total (2005 a 2017)



Corredor industrial de La Villita: empleo por sector (2005 a 2017)



TENDENCIAS DE EMPLEO DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA

El DPD analizó los datos de QCEW para el corredor del 2005 al 2017. El análisis organizó los trabajos en 5 categorías o sectores que pueden asociarse con diferentes tipos de usos de la tierra. Las categorías se indican abajo.

Producción de bienes:

empresas que producen bienes a partir de materias primas u otro material. Esta categoría incluye sectores como manufactura, agricultura, minería y negocios similares. Las empresas de producción de bienes normalmente están asociadas con las categorías de uso industrial de la tierra.

Servicios industriales

relacionados: empresas que principalmente dan servicios a otras empresas y tienen operaciones que normalmente involucran espacios industriales como una bodega, actividades o almacenaje al aire libre. Esta categoría incluye compañías relacionadas con el transporte, almacenamiento, venta al por mayor, construcción, servicios públicos, servicios relacionados con residuos, alquiler de equipo comercial, servicios de seguridad, control de plagas, servicios de mantenimiento, proveedores de alimentos y negocios similares. Los servicios industriales relacionados están normalmente asociados con categorías de tierra industriales, de transporte, de servicios públicos y relacionados con vehículos.

Servicios relacionados con

oficinas: empresas que dan servicios a otras empresas e individuos en un ambiente de oficina. Esta categoría incluye empresas relacionadas con información, tecnología, investigación y desarrollo, finanzas, seguros, bienes raíces, servicios de arrendamiento, consultorios médicos y

dentales, agentes de viajes, servicios laborales, oficinas de organizaciones no lucrativas y negocios similares. Los servicios relacionados con oficinas normalmente están asociados con categorías del uso comercial de la tierra.

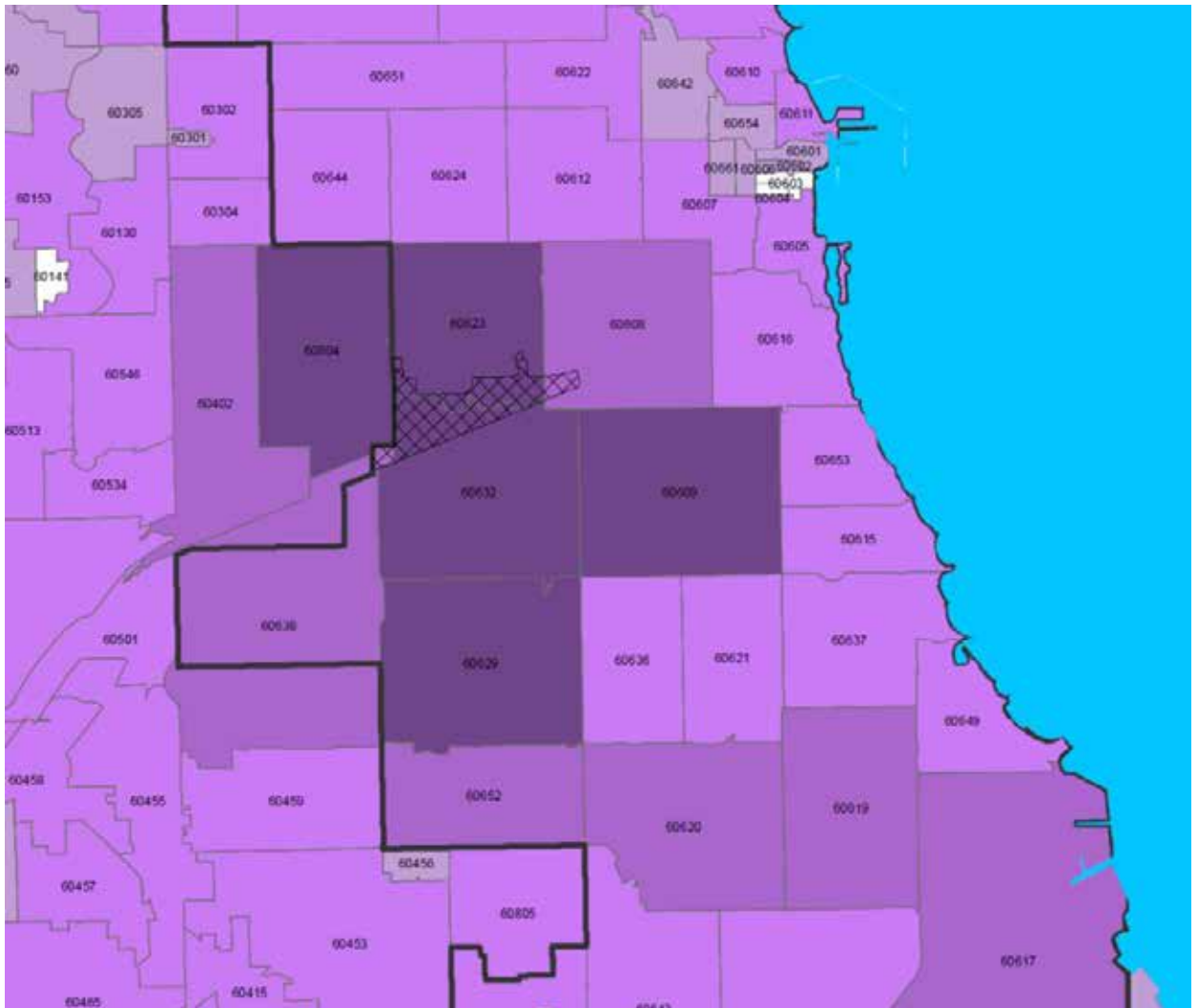
Servicios de educación y de

atención médica: empresas y organizaciones que dan servicios de educación y atención médica en grandes edificios o en entornos tipo campus. Esta categoría incluye escuelas primarias y secundarias, escuelas superiores y universidades, escuelas de negocios y oficios, hospitales y otros centros de atención médica, centros de atención residencial y negocios similares. La educación y atención médica normalmente están asociadas con categorías escolares e institucionales del uso de la tierra.

Servicios de entretenimiento, hospitalidad y minoristas:

empresas que dan servicios de entretenimiento, hospitalidad, personales y minoristas en áreas comerciales. Este sector incluye tiendas minoristas, hoteles, restaurantes, salones, teatros, bares y negocios similares. El entretenimiento, la hospitalidad y los minoristas normalmente están asociados con categorías minoristas y comerciales del uso de la tierra.

Corredor industrial de Little Village: empleados por código postal



TENDENCIAS DE EMPLEO DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA

El análisis de las tendencias de empleo muestra que el corredor ha seguido creciendo como un centro de trabajos industriales. El empleo total aumentó un 14% o más de 500 trabajos de aproximadamente 3,800 en el 2005 a más de 4,300 en el 2017. La mayoría de los trabajos agregados durante ese período están asociados con empresas que operan en usos de la tierra principalmente industriales. El sector de servicios industriales relacionados agregó más de

500 trabajos o un incremento de 31 %, aumentando de aproximadamente 1,700 en el 2015 a 2,300 en el 2017. Los trabajos en el sector de producción de bienes permaneció estable, aumentando aproximadamente 100 trabajos o 6 % en el mismo período. Al mismo tiempo, los trabajos en el sector de servicios administrativos relacionados disminuyó cerca de 120 trabajos de aproximadamente 190 en el 2005 a 70 en el 2017.

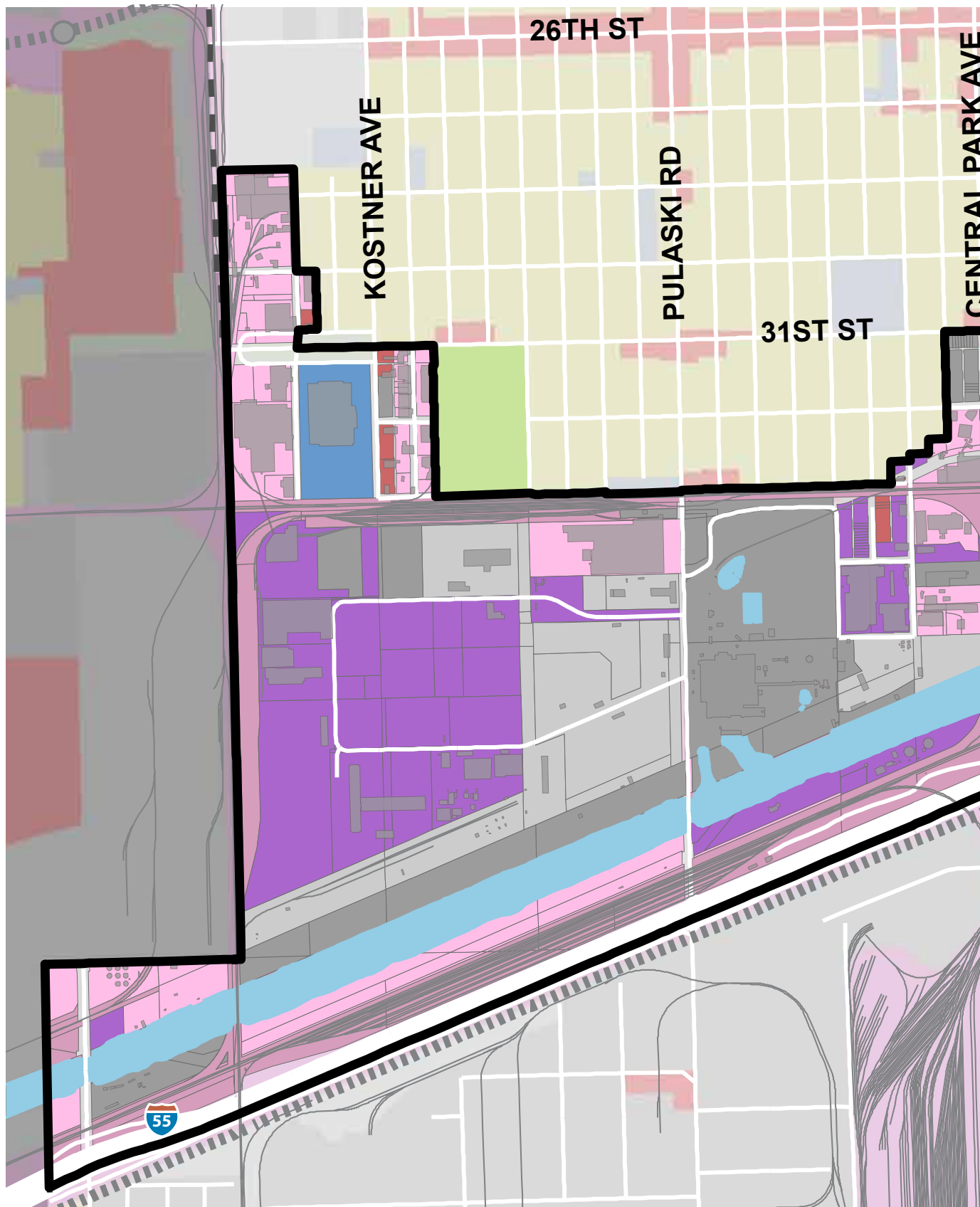
Alrededor de 2,000 residentes de Chicago trabajaron en el corredor en el 2015, lo que representa alrededor de 40% de los 5,300 trabajos en el corredor en el 2015, según los datos OnTheMap de la Oficina de Censos de EE. UU. Existe una alta concentración de empleados

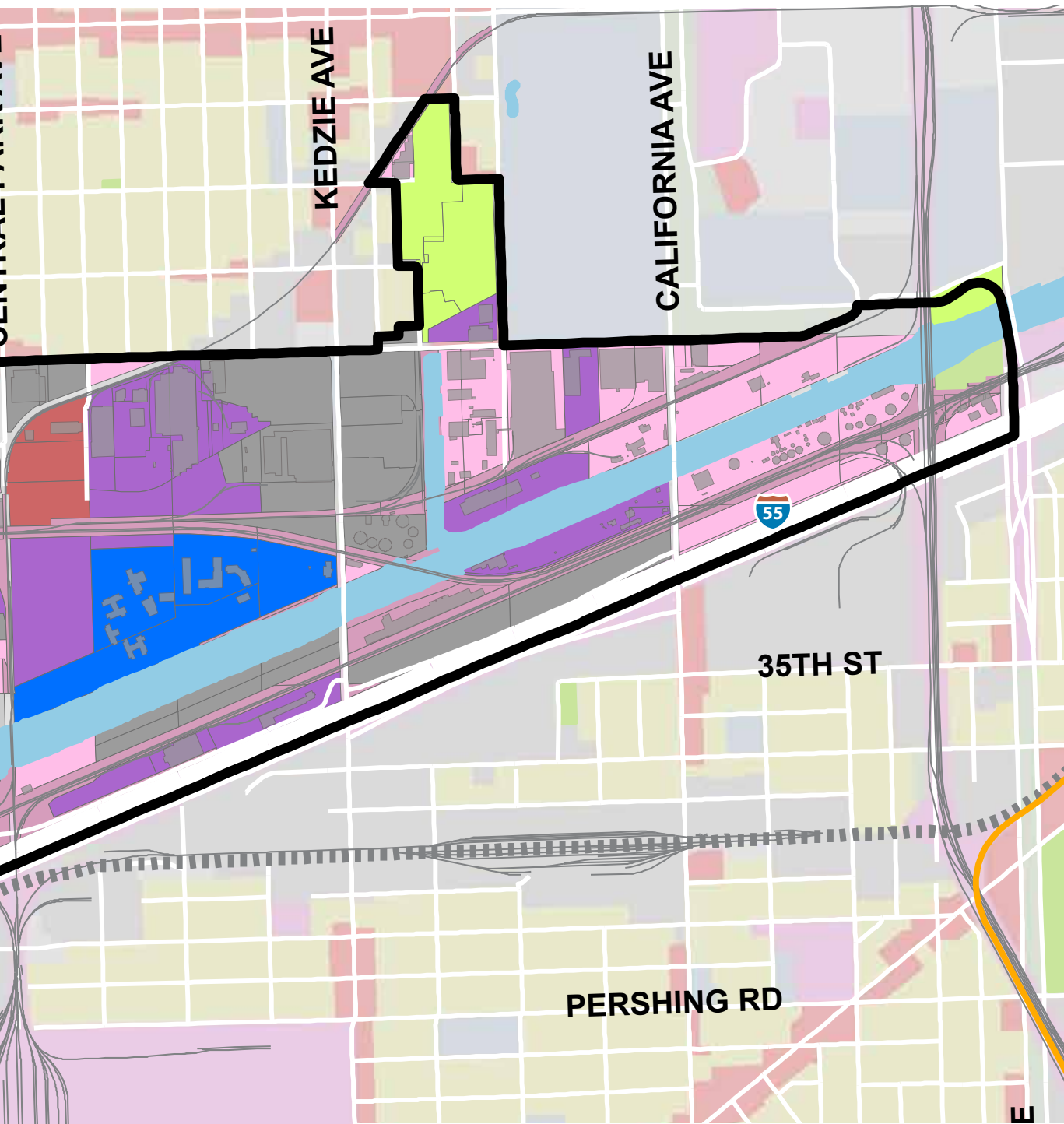
que trabajan en el corredor y vive en códigos postales directamente adyacentes o muy cerca del límite del corredor. El mapa de arriba muestra la concentración de donde viven los empleados que trabajan en el corredor industrial. Los códigos postales en morado oscuro tienen una mayor concentración de residentes que trabajan en empresas dentro del corredor. En el 2015, casi 700 empleados vivieron en los códigos postales 60623, 60629, 60632 y 60609 (4 códigos postales morado oscuro que están dentro del límite de Chicago) lo que representa aproximadamente 13 % de todos los trabajos en el corredor.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

USO DE LA TIERRA EXISTENTE

3 CONTEXTO












Leyenda del mapa

-  Interestatal
-  Estación y circuito Metra
-  Estación y circuito Orange (naranja)
-  Límite del Corredor industrial de Little Village

Leyenda del uso de la tierra

- | | |
|---|---|
|  Industrial |  Escuelas |
|  Transporte: ferroviario |  Institucional |
|  Transporte: camión |  Relacionado con vehículos |
|  Servicios públicos |  Espacio abierto |
|  Desocupado |  South Branch de Chicago River |

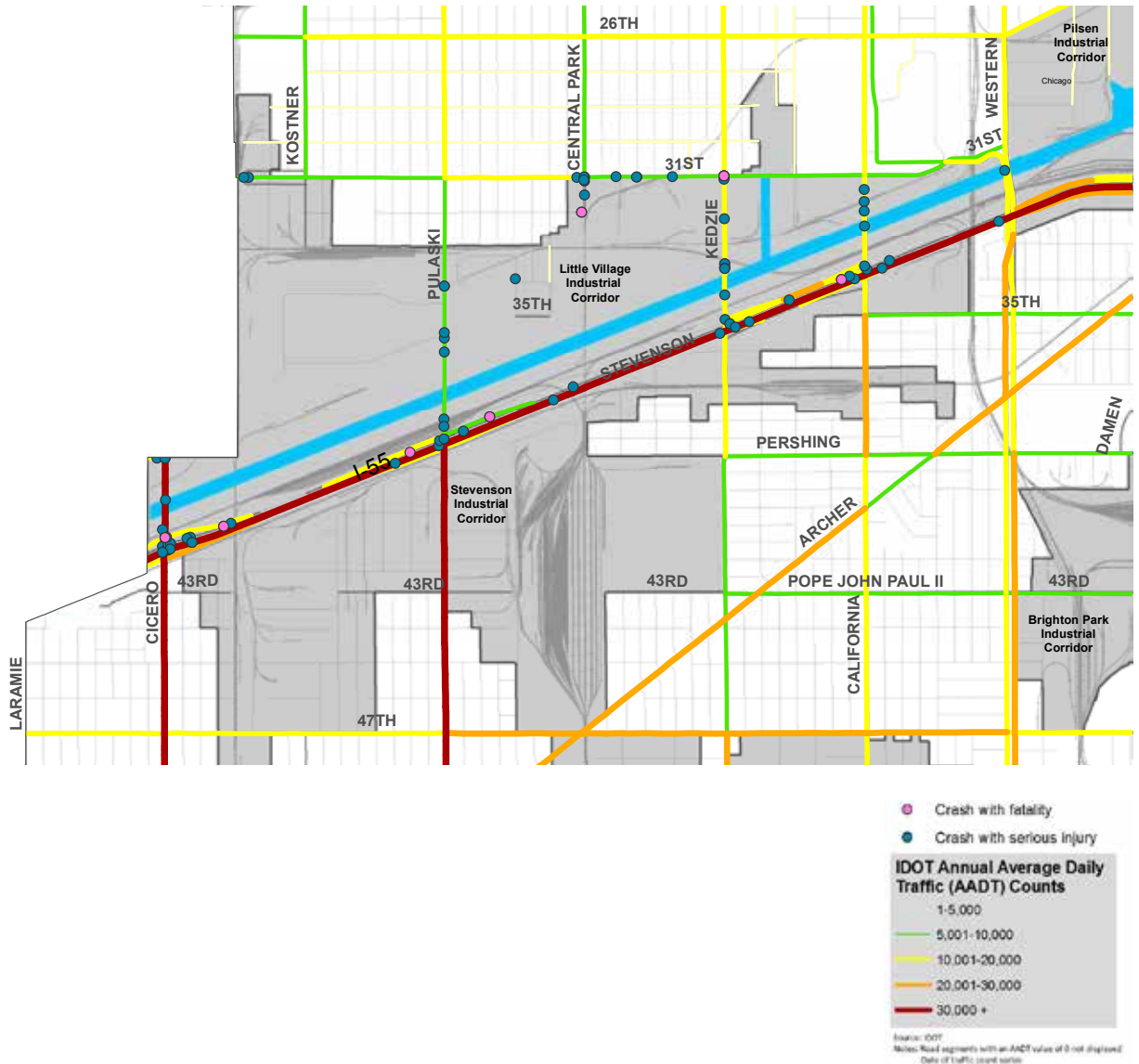
TRANSPORTE CONDICIONES EXISTENTES

La mayoría del tránsito dentro del corredor industrial de La Villita sucede a lo largo del Stevenson Expressway (I-55), con más de 181,300 de promedio anual de tránsito diario (Annual Average Daily Traffic, AADT). Las calles principales a lo largo del corredor tienen significativamente menos AADT. Sin embargo, no hay recuentos recientes de tránsito de camiones en el corredor industrial, lo cual sería útil para fundamentar el porcentaje del tránsito de camiones a lo largo de las calles principales en relación a los números totales de tránsito.

El aporte de la comunidad durante este proceso de planificación (mencionado en detalle más adelante en este plan) descubrió que los residentes han observado tránsito de camiones significativo a lo largo de ciertas calles principales. Un corredor vial que hay que señalar es 31st Street, que es una de las calles principales que tiene tránsito significativo de camiones, según los aportes de la comunidad. Junto con estas observaciones, han ocurrido varios accidentes con lesiones graves y un accidente mortal a lo largo de este corredor, según los datos de accidentes del Departamento de Transporte de Illinois (Illinois Department of Transportation, IDOT) en un periodo de cinco años (2012 a 2016). Se necesitan más investigaciones para determinar

los problemas específicos y las recomendaciones posibles para 31st Street.

Más allá de 31st Street, los datos de accidentes en cinco años para el corredor industrial no indican mayores problemas o tendencias que señalar fuera de grupos de accidentes con lesiones graves y mortales cerca de las rampas de entrada y salida de Stevenson Expressway.



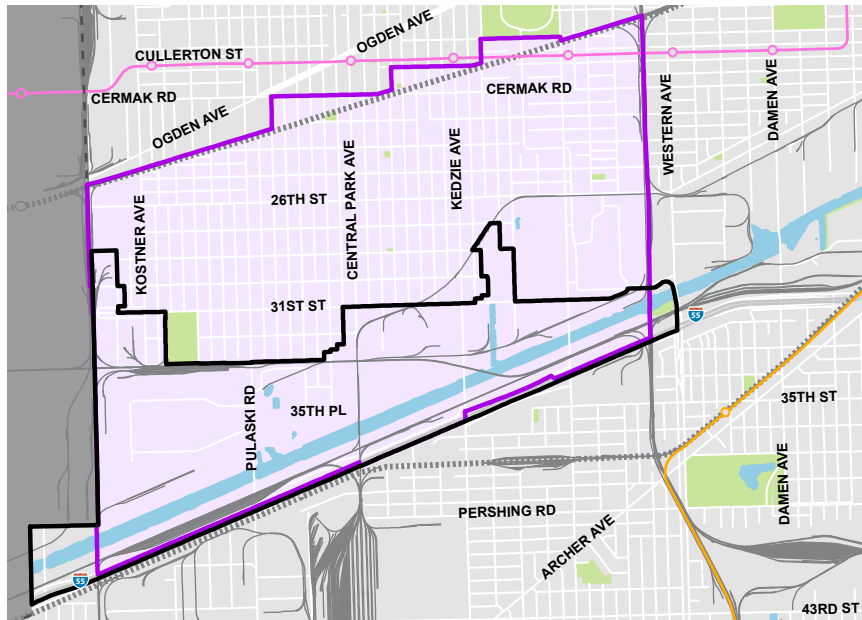
DATOS DE AMBIENTE Y SALUD

Para informar este proceso de planificación, la comunidad de La Villita pidió información sobre la calidad del aire y salud en su área. CDPH dio una variedad de datos sobre el estado de salud, estadísticas demográficas y el aire ambiental, reconociendo que las mismas condiciones ambientales afectan a las poblaciones de forma diferente según las características de la comunidad. El análisis representó las condiciones para todo South Lawndale, en vez de La Villita o áreas específicas cerca del corredor industrial. Eso es porque las fuentes de datos más recientes, incluyendo expedientes de hospitalización, encuestas de salud y la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (U.S. Environmental Protection Agency, U.S. EPA), solo están disponibles a nivel del código postal o área comunitaria; para áreas geográficas más pequeñas, se vuelven menos confiables. Información más detallada sobre los datos y sus limitaciones está en el anexo.

La meta de este informe era mostrar las condiciones actuales en South Lawndale. Identificar fuentes específicas de contaminación de aire y describir cómo la calidad del aire contribuye a las disparidades de salud estaba más allá del alcance de este plan. Sin embargo, CDPH y sus socios están comprometidos a entender estos problemas. Continuaremos mejorando nuestras fuentes de datos y haciendo análisis para informar nuevas protecciones ambientales, especialmente para las comunidades más vulnerables de esta ciudad.

INDICADORES GENERALES DE SALUD

Para calificar ampliamente la salud en la comunidad de South Lawndale, CDPH observó los datos para una serie de indicadores, incluyendo:



Leyenda del mapa

- Interestatal
- Estación y circuito Metro
- Estación y circuito Orange (naranja)
- Estación y circuito Pink (rosado)
- Límite del Corredor industrial de Little Village
- Límite de recolección de datos de salud
- South Branch de Chicago River

Indicadores generales de salud

<u>South Lawndale Health Indicators</u>	<u>Relative to Chicago</u>	<u>Source</u>
Life Expectancy	Similar	Chicago Health Atlas
Maternal, Infant Health	Better	Chicago Health Atlas
Obesity and Diabetes	Worse	Chicago Health Atlas
Lung Cancer	Better	Chicago Health Atlas

Indicadores de calidad del aire

<u>Air Quality</u>	<u>Illinois Percentile</u>	<u>Year</u>	<u>Source</u>
Particulate Matter (PM 2.5)	95	2013	EPA Monitoring and Modeling
Diesel Particulate Matter	89	2011	EPA National Air Toxics Assessment
Respiratory Hazard Index	74	2011	EPA National Air Toxics Assessment
Ozone*	1	2013	EPA Monitoring and Modeling
Traffic Proximity and Volume (Vehicle Emissions)	40	2014	US Department of Transportation

- Expectativa de vida: El número promedio de años que una persona espera vivir

- Salud infantil y materna: tasas de nacimientos prematuros, bajo peso al nacer, muy bajo peso al nacer, número de muertes infantiles (menores de un año de edad)

- Obesidad: Adultos con un índice de masa corporal (IMC) de 30 o más; estudiantes con un IMC superior al percentil 95

- Diabetes: Prevalencia de diabetes en adultos; tasa de personas que mueren debido a la diabetes

- Cáncer pulmonar: Incidencia de cáncer pulmonar; tasa de muertes por cáncer pulmonar

El estado de la salud en South Lawndale por lo general es similar a otras comunidades de Chicago respecto a expectativa de vida, salud materna e infantil y cáncer pulmonar. Las tasas de obesidad y diabetes son mayores. Información detallada de salud para South Lawndale, incluyendo las tendencias con el paso del tiempo y las diferencias según la edad, sexo y raza u origen étnico, están en www.chicagohealthatlas.org, un sitio web donde CDPH comparte datos de más de 160 indicadores relacionados con la salud.

INDICADORES DE SALUD RESPIRATORIA

Ciertas condiciones médicas como asma, enfermedad pulmonar obstructiva crónica (COPD) y enfermedad cardíaca hacen que las personas sean más susceptibles a obtener resultados médicos negativos debido a la contaminación del aire, y la misma contaminación del aire puede ser una causa de estas condiciones médicas. Entre los residentes de South Lawndale, la prevalencia de índices de hospitalización debido a estas condiciones médicas es similar al promedio en toda la ciudad. Estos datos describen el estado de salud

Indicadores de salud respiratoria

<u>Health Indicators</u>	<u>Relative to Chicago</u>	<u>Source</u>
Young Child Asthma Hospitalization	Similar	Chicago Health Atlas
Asthma and COPD Prevalence	Similar	500 Cities
Heart Disease Prevalence	Similar	500 Cities

actual y no pueden usarse para atribuir resultados médicos a la exposición a determinada contaminación. En cualquier caso, ellos dijeron que muchas personas con asma, COPD y enfermedad cardíaca viven en áreas cerca del corredor industrial.

INDICADORES DE CALIDAD DEL AIRE

Según la información de US EPA, South Lawndale observa una carga mayor de contaminación del aire con relación al resto de Illinois. Estas son estimaciones aproximadas de contaminación del aire y en algunos casos están basadas en modelos y proyecciones. No se debe confiar exclusivamente en ellas para tomar decisiones y ellas no nos dicen que la contaminación está causando problemas de salud específicos en South Lawndale, pero pueden dar una guía de dónde los legisladores deben enfocar las estrategias de mitigación.

- Noventa y cinco por ciento de la población de Illinois tiene una exposición igual o menor a material particulado (PM) 2.5, pequeñas partículas de aire que presentan algunos riesgos para la salud, que la población en South Lawndale. Desde 2013, el material particulado en general está disminuyendo en términos absolutos en todo el país; sin embargo, los datos sugieren que esto sigue siendo una preocupación en South Lawndale.

- El material particulado de diésel también es alto, donde 89 % de la población de Illinois

tiene una exposición igual o menor.

- Algunos productos químicos han demostrado que causan problemas respiratorios de salud. El índice de riesgo respiratorio (percentil 74) muestra que más de estos productos químicos dañinos están en el aire en South Lawndale en relación con la mayoría de las otras comunidades en Illinois.

- Mientras el ozono es una preocupación relativamente menor en South Lawndale (percentil 17) que en otro lugar en Illinois, es importante señalar que las concentraciones de ozono en el Condado de Cook aún no cumplen con los estándares nacionales de calidad del aire ambiental (National Ambient Air Quality Standards).

- El índice de volumen y proximidad del tránsito (Traffic Proximity and Volume Index) considera un radio de 500 metros de la carretera. South Lawndale figura en el percentil 40 debido a la ubicación del Stevenson Expressway, pero este indicador no reduce las preocupaciones comunitarias sobre el tránsito alrededor del corredor industrial.



Pirámide de impacto de salud: "Cambiando el contexto"

ACTIVOS Y VULNERABILIDAD DE LA COMUNIDAD

Según la U.S. EPA, ciertas comunidades son especialmente vulnerables a los efectos de la contaminación en base a indicadores demográficos como raza, nivel socioeconómico, dominio del inglés y nivel educativo. Estas características de la comunidad pueden dificultar que los residentes tengan acceso a la atención necesaria, evitar la exposición y proponer protecciones. El instrumento de evaluación y mapeo de justicia ambiental (EJScreen) de U.S. EPA recurre a estos datos para identificar las comunidades vulnerables.

En general, según el EJScreen, las características de la comunidad en South Lawndale hacen a esta comunidad más vulnerable a la contaminación que casi todas las demás comunidades en Illinois. Tanto las estadísticas demográficas de la comunidad como la prevalencia de enfermedades que pueden complicarse por la contaminación del aire resaltan la importancia

en particular de abordar la contaminación del aire en esta área.

South Lawndale es también una comunidad resistente, con estructuras familiares y comunitarias fuertes, donde las personas trabajan juntas para apoyarse entre sí. Eso podría explicar por qué los indicadores de salud son razonablemente fuertes a pesar de las tensiones socioeconómicas.

La resistencia inherente de la comunidad puede dar oportunidades de desarrollo al implementar las estrategias de sostenibilidad descritas en el plan del corredor industrial.

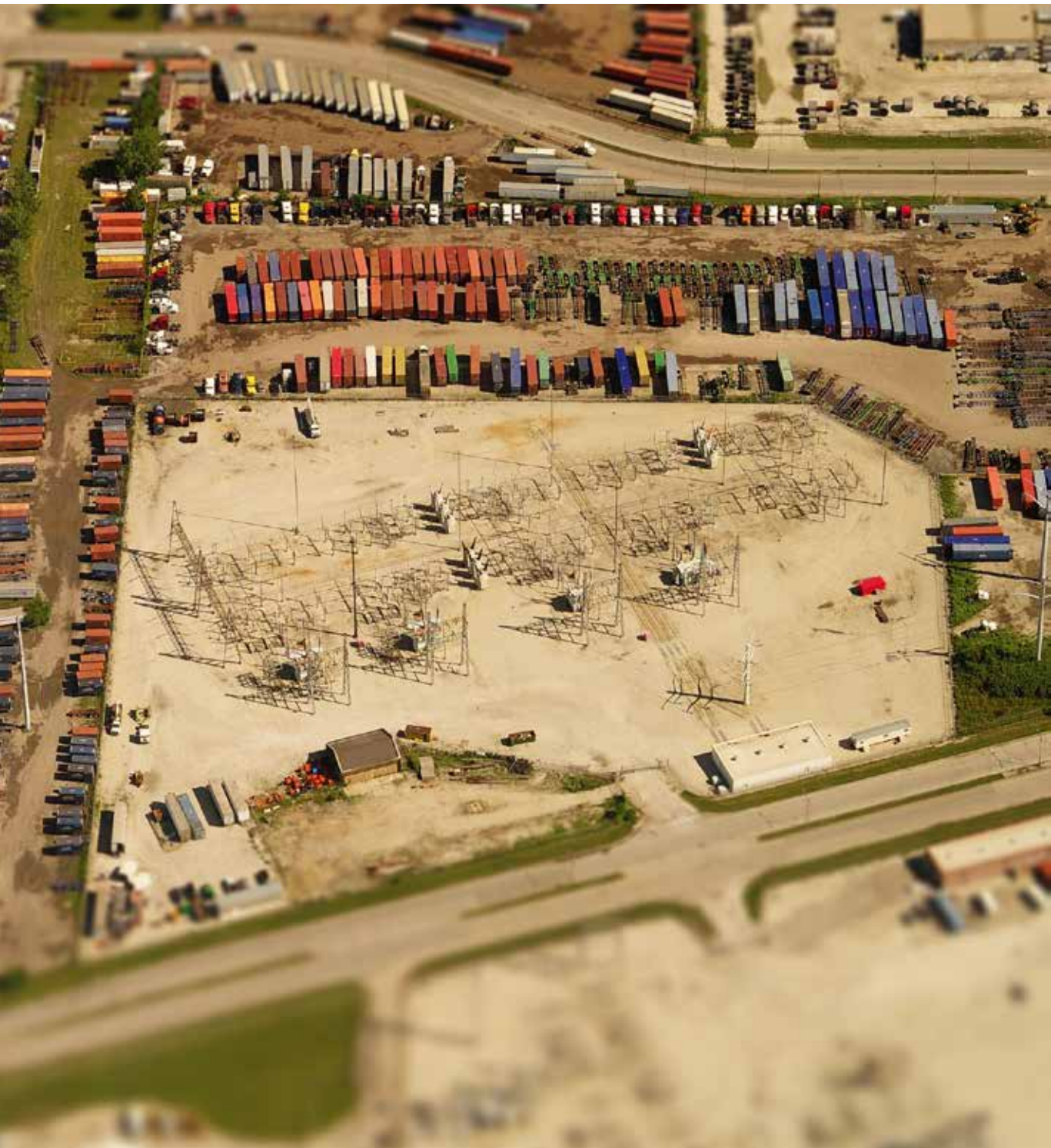
PROMOVER LA SALUD PÚBLICA MEDIANTE LA PLANIFICACIÓN

La salud pública es diferente a la atención médica. Mientras la atención médica se enfoca en dar servicios a personas, la salud pública trabaja para lograr cambios ambientales, políticas y sistemas que promuevan la salud para poblaciones enteras. Con este plan del corredor industrial, la ciudad pasa de intervenciones a nivel individual para minimizar la exposición a la contaminación del aire, como pedirles a las personas que permanezcan en lugares cerrados durante los eventos de alta contaminación, a enfocarse en cambio en formas de evitar o mitigar la exposición a la contaminación desde el principio. Allí es donde los legisladores de la ciudad pueden tener el mayor impacto en la salud.



4

PLAN DE LA VILLITA



Kostner Avenue y 36th St.

META N.º 1: MANTENER EL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA COMO UN CENTRO DE EMPLEO

El corredor industrial se beneficia de la gran proximidad al centro de la ciudad, comunidades cercanas con el potencial de dar una fuerza laboral industrial moderna, corredores minoristas adyacentes fuertes, y gran proximidad al Sanitary and Ship Canal, corredor I-55 y a la vía férrea BNSF Corwith Intermodal Facility. La base económica de los corredores industriales a lo largo de I-55 está enfocada principalmente alrededor de los sectores de manufactura, transporte y almacenamiento y de comercio mayorista, según investigaciones de 2016. El empleo dentro del corredor industrial de La Villita en estos sectores representa aproximadamente 82 % de todos los trabajos en el 2017. El empleo en los sectores de transporte y almacenamiento aumentó un 22 % desde 2005 con un incremento de más de 500 trabajos entre el 2005 y el 2017.

El movimiento de carga tanto dentro como fuera de la región tiene previsto aumentar para el 2040 basado en proyecciones del Plan integral regional hacia el 2050 para la región noreste de Illinois de la CMAP. La proximidad del corredor

industrial de La Villita a I-55, con varios puntos de acceso, puede dar una ventaja estratégica para atraer compañías e inversiones nuevas. El crecimiento y desarrollo del corredor industrial debe coordinarse con otras mejoras para acomodar apropiadamente las necesidades relacionadas involucrando transporte, sostenibilidad y tránsito. Las siguientes estrategias dan un marco de trabajo para maximizar el corredor industrial de La Villita como un motor económico y centro de trabajo importante.



La empresa incubadora The Hatchery



Producción de alimentos en The Hatchery

ESTRATEGIAS

Estrategia 1.1: Facilitar la expansión y reubicación de empresas en el corredor industrial de La Villita

El proceso público confirmó que la comunidad está interesada en mantener el corredor industrial de La Villita como un centro de empleo, con la meta final de dar trabajos de alta calidad a los residentes de La Villita.

La ciudad da incentivos de desarrollo económico a empresas industriales locales, más información sobre estos se puede encontrar [aquí](#). La Asociación de renacimiento de empresas de Lawndale (Lawndale Business Renaissance Association, LBRA) es la agencia representante de la ciudad que trabaja a través de la Iniciativa local de retención industrial (Local Industrial Retention Initiative, LIRI). LBRA da información y asistencia a empresas sobre recursos locales disponibles a compañías que buscan la expansión o reubicación en el corredor industrial de La Villita. A través de la Asociación de ampliación industrial (Manufacturing Extension Partnership, MEP) del Departamento de Comercio de EE. UU. (U.S. Department of Commerce), el Centro de excelencia en fabricación de Illinois (Illinois Manufacturing Excellence Center, IMEC) da asistencia a empresas industriales pequeñas y medianas (SME) en Illinois para ser más competitivas en el mercado global. IMEC puede dar asistencia técnica y conectar a empresas con fondos estatales y federales para la mejora de procesos y desarrollo de fuerza laboral.

IMEC y LBRA deben ampliar sus esfuerzos para, por ejemplo, motivar las mejores prácticas indicadas abajo en 1.2, dar información de cómo las compañías pueden capitalizar la fuerza laboral local mencionada abajo en 1.4 y motivar el uso de vehículos de combustible

alternativo para la operación de carga indicado en 3.2. Del mismo modo, la ciudad, LBRA e IMEC deben trabajar con empresas e interesados comunitarios para mejorar los esfuerzos de apoyo a las empresas existentes y atraer la revitalización mutuamente beneficiosa de espacios desocupados y no utilizados en su totalidad dentro del corredor industrial de La Villita.

Estrategia 1.2: Promover asociaciones para dar preparación para el trabajo

Se ha estimado que la infraestructura industrial de Chicago necesitará 5,200 trabajadores nuevos por año en los próximos 10 años debido a las jubilaciones de los empleados. Existen varios programas y recursos disponibles para las organizaciones y empresas que ayudan a identificar y capacitar a los trabajadores para ocupar estos puestos. A través del programa TIFworks, la ciudad puede dar fondos a empresas para capacitar a los trabajadores para adquirir nuevas destrezas. IMEC puede conectar empresas con recursos federales y estatales para desarrollar programas de aprendizaje y de capacitación en el trabajo. La ciudad, IMEC, LBRA y otros socios regionales y locales deben trabajar con interesados empresariales y comunitarios para mejorar los esfuerzos de asistencia y alcance que ayudan a las empresas a tener acceso a recursos existentes y conectarse con las personas que buscan trabajo en La Villita y en las comunidades vecinas. Aprovechar estas asociaciones para reclutar y capacitar fuerza laboral calificada localmente y a nivel de ciudad será necesario para poder disponer de la siguiente generación de trabajadores en manufactura.

Estrategia 1.3: Incorporar mejores prácticas de sostenibilidad en el nuevo desarrollo para motivar un centro de empleo moderno

Las normas de diseño son una herramienta para dar criterios coherentes y predecibles a desarrolladores, empresas, miembros de la comunidad, representantes electos y agencias gubernamentales para revisar las propuestas del uso de la tierra. La Política de desarrollo sostenible de Chicago, que se inició en el 2004 y luego se actualizó en el 2017, es un mecanismo para asegurar que los desarrollos de cierto tamaño y en lugares específicos aborden una serie de temas de sostenibilidad. Las estrategias están clasificadas por los tipos de beneficios que dan, como mayor eficiencia de energía, mejor manejo del agua pluvial y contratación de personas que tienen dificultad para encontrar trabajo. Las normas para el corredor industrial de La Villita promoverán más el desarrollo de las instalaciones industriales nuevas y ampliadas que abordan las condiciones económicas, ambientales, sociales, culturales y de salud de la comunidad adyacente y de la ciudad como un todo (ver normas de diseño en el Anexo).

Las normas y actualizaciones futuras a la Política actualizada de desarrollo sostenible de la ciudad deben incorporar estrategias que aborden temas ambientales únicos asociados con el corredor industrial de La Villita. Como en actualizaciones anteriores de la Política de desarrollo sostenible, un grupo de trabajo de expertos en sostenibilidad se reunirá para dar recomendaciones sobre la priorización de las estrategias existentes o la incorporación de nuevas estrategias. Las estrategias priorizadas y nuevas pueden incluir:

- Energía renovable en

el lugar

- Paisajismos sostenibles
- Adopción de un sistema de calificación, como Sustainable SITES;
- Implementación de disponibilidad de cargadores para vehículos eléctricos para operaciones de carga
- Principios de construcción limpia
- Salario mínimo garantizado
- Contratación local
- Capacidad para trabajar en la lengua materna de cada uno;

La priorización o incorporación de estrategias nuevas requiere investigación que documente cómo las estrategias han abordado o abordarán los problemas en el corredor.

Estrategia 1.4: Motivar modelos de industria innovadores y sostenibles dentro del corredor industrial de La Villita para la creación de trabajos de calidad

La expansión y reubicación de empresas dentro del corredor industrial requerirá la priorización de estrategias seleccionadas de la Política de desarrollo sostenible actualizado (ver estrategia 1.3). Mientras todos los usuarios industriales nuevos y ampliados dentro del corredor requieren la implementación de sostenibilidad en el desarrollo de sus lugares, las empresas cuyas prácticas y productos son inherentemente sostenibles, como la agricultura urbana, la fabricación avanzada y de alimentos, han sido identificados como una prioridad para el corredor industrial. Los interesados de la comunidad, en sociedad con la LIRI y agencias

de la ciudad, pueden colaborar para motivar la reubicación de estos usuarios al corredor industrial.



Method Factory, corredor industrial de Calumet

META N° 2: DAR MEJOR ACCESO A TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE DENTRO Y ALREDEDOR DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA

El protagonismo de Chicago como uno de los principales centros industriales en el mundo está directamente relacionado con su ubicación en el nexo de una red nacional de transporte. Cada uno de los corredores industriales de la ciudad tiene sus propios activos geográficos y otros atributos y el corredor industrial de La Villita no es diferente, con su proximidad al Stevenson Expressway, a las redes ferroviarias altamente activas y al Sanitary and Ship Canal. Estos activos han contribuido históricamente al desarrollo del corredor industrial y al crecimiento de la comunidad como un vecindario de clase trabajadora.

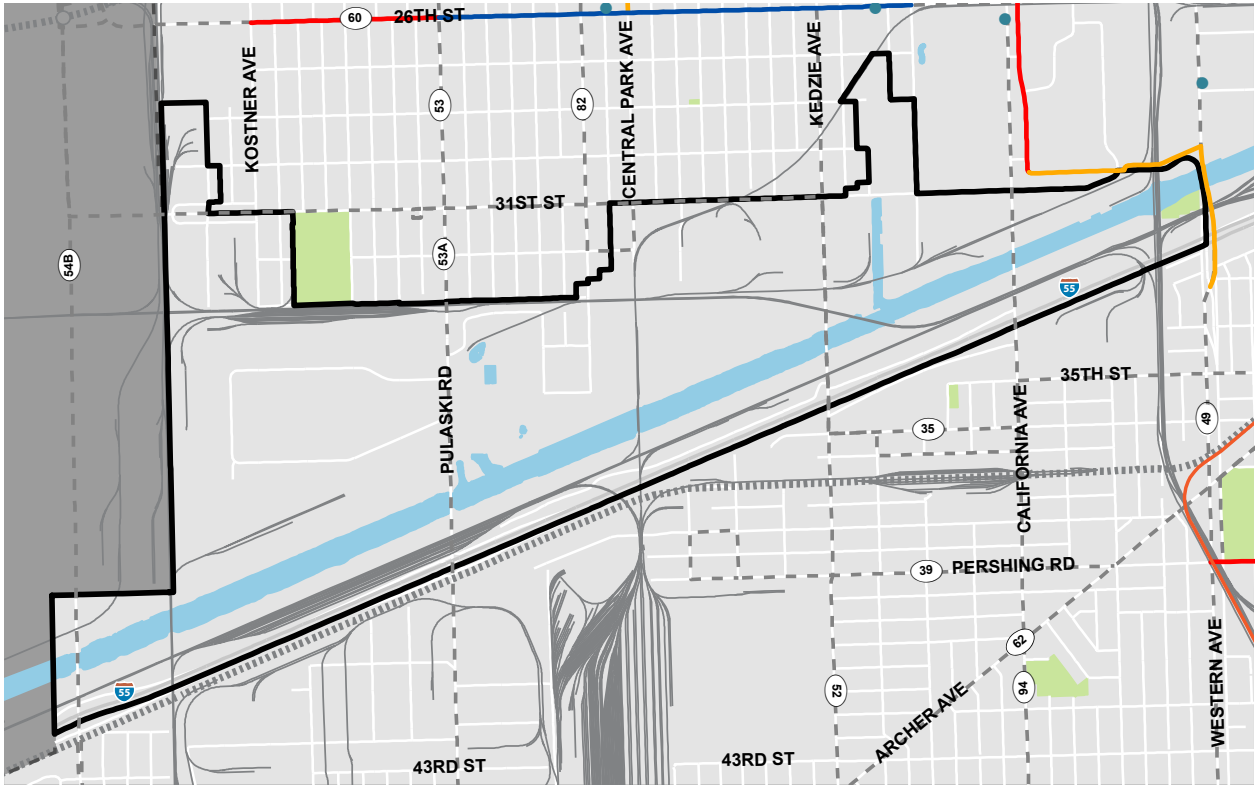
Para apoyar efectivamente el continuo crecimiento dentro del corredor industrial de La Villita, se deben desarrollar opciones de transporte más eficientes para apoyar las empresas locales, sus trabajadores y los residentes cercanos. Se debe dar prioridad a las mejoras que involucren redes existentes para peatones y transporte público, nuevas infraestructuras para personas en bicicleta y aquellas que reducen la carga del tránsito de camiones de carga en comunidades vecinas y en calles residenciales. Las inversiones deben reflejar la habilidad de cada modo de transporte de contribuir a mejorar la capacidad de la carretera, reducir la

congestión y la contaminación del aire y ampliar las opciones de transporte para trabajadores y residentes.

Dada la proximidad de intercambios de autopistas y arterias de calles principales y la actividad industrial dentro del corredor, los automóviles y camiones continuarán siendo un componente de la red de transporte local. El manejo más efectivo del tránsito será crucial para administrar los tiempos de viaje. Las nuevas calles industriales internas y conexiones multimodales para caminar, andar en bicicleta, tener acceso al transporte público y la conducción pueden ayudar a reducir las distancias de viaje mientras dan rutas alternativas para aliviar la presión en calles e intersecciones congestionadas y apoyar nuevos empleos dentro del corredor.

Los cambios continuos en el transporte traen tanto dificultades como oportunidades para mejorar el corredor y es importante que tales impactos se aborden a medida que los proyectos se desarrollan dentro del corredor industrial. Mientras los proyectos individuales implementan estrategias que abordan impactos sostenibles y de tránsito, la ciudad reconoce que una evaluación integral de las demandas sobre los recursos

de transporte existentes deben hacerse para el corredor industrial de La Villita y otros corredores en el lado sudoeste de la ciudad que comparten características similares.



Leyenda del mapa

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Estación y circuito Metra | Ciclovía |
| Estación y circuito Orange (naranja) | Ciclovía protegida |
| Rutas de buses CTA | Vía compartida |
| Estaciones Divvy | Límite del Corredor industrial de Little Village |

ESTRATEGIAS

Estrategia 2.1: seguir evaluando las condiciones de carreteras y tránsito existentes dentro de los corredores industriales en el lado sudoeste de la ciudad

El Departamento de Transporte de Chicago (CDOT) coordinará los esfuerzos con las próximas iniciativas de transporte para evaluar las condiciones existentes dentro y alrededor del corredor industrial de La Villita. Esto implicará trabajar con socios de agencias de transporte para coordinar mejor los esfuerzos y con las partes interesadas de la comunidad para verificar los hallazgos preliminares. Estas evaluaciones también tomarán en cuenta el impacto del desarrollo industrial en los corredores de los alrededores.

Estrategia 2.2: Evaluar la factibilidad de establecer una vía de acceso industrial de este a oeste

El tránsito de camiones se ha mencionado anecdóticamente como un problema en el corredor industrial de La Villita por observaciones de la comunidad y de personal de la ciudad durante este proceso de planificación. Algunos de los problemas identificados incluyen tránsito de camiones en calles residenciales, seguridad peatonal y preocupaciones de calidad del aire. Esto sugiere la necesidad de una vía industrial alternativa de este a oeste entre Pulaski Road y Kedzie Avenue, que aliviará un poco la congestión de tránsito industrial de los corredores existentes. Una vía de acceso industrial de este a oeste es una propuesta compleja que requeriría estudios de factibilidad y de ingeniería para evaluar los varios ajustes posibles.

Estrategia 2.3: aumentar el acceso y mejorar el corredor industrial de La Villita para servir mejor todas las modalidades

Para asegurarse de que los corredores en y alrededor del corredor industrial cumplan con las normas del diseño completo de calles, CDOT continuará evaluando e implementando proyectos que aumentan la seguridad y mejoran el acceso para todos los usuarios de la vía pública. Esto incluye hacer una infraestructura nueva o mejorada para personas que caminan, andan en bicicleta o que utilizan transporte público como instalaciones para bicicletas, mejoras de seguridad en las intersecciones y aceras reparadas en toda el área de estudio. Para el acceso al transporte público, estas mejoras podrían incluir tratamientos prioritarios de autobús para reducir atrasos del autobús ampliación de la acera en las. Específicamente, CDOT evaluará las preocupaciones de acceso y seguridad a lo largo de 31st Street de Kedzie Avenue a Pulaski Road, donde hay una concentración de accidentes cerca de las intersecciones principales e información anecdótica que menciona problemas potenciales. Las mejoras potenciales a lo largo de esta sección de 31st Street no solo debe mejorar la capacidad de todos los modos, si no también deberá dar prioridad a los peatones, especialmente en áreas donde los usos de la tierra adyacente propuestos y existentes son residenciales e institucionales.

Estrategia 2.4: Evaluar proyectos de acceso a viaductos para viaductos de norte a sur y de este a oeste afuera del corredor industrial

El poco acceso a viaductos en arterias clave desvían el tránsito de camiones a las calles residenciales y causan congestión debido a camiones dañados bajo los viaductos. Para permitir que los camiones permanezcan en arterias y rampas de acceso clave a autopistas en I-55, hay que considerar los proyectos de acceso a viaductos para viaductos claves alrededor del corredor industrial.

Estrategia 2.5: Modernizar los semáforos para el tránsito y su sincronización para aliviar la congestión

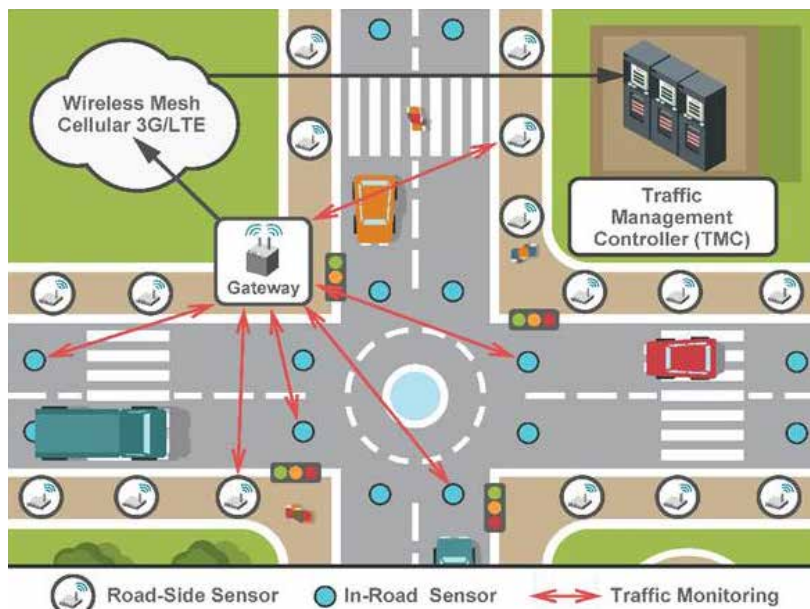
El desempeño de calles existente debe mejorar a través de infraestructura de transporte más moderna y tecnologías inteligentes de control de tránsito, incluyendo “señales inteligentes”, priorización de señales de tránsito (transit signal prioritization, TSP) y otros dispositivos que evalúan, predicen y manejan los volúmenes de tránsito a través de señalización coordinada en tiempo real. Equipo modernizado de señales de tránsito mejorará la eficiencia y seguridad del corredor industrial y contribuirá hacia la reducción de la contaminación del aire al minimizar los vehículos en marcha que no se desplazan.

Estrategia 2.6: Coordinar mejoras apropiadas en el corredor para facilitar el acceso al transporte público al corredor

Para facilitar el acceso de los trabajadores al corredor industrial, CDOT y CTA coordinarán la implementación de servicios que, junto con otras mejoras, darán opciones de transporte para empleados del corredor industrial.

Estrategia 2.7: evaluar las paradas de autobús existentes a lo largo de 31st Street y Kedzie Avenue en coordinación con CTA

La ruta N.º 35 presta servicio al corredor industrial en una ruta de norte a sur en Kedzie Avenue y, al oeste, entre Kedzie Avenue y Cicero Avenue a lo largo de 31st Street. Los miembros comunitarios mencionaron que este corredor debe ser revisado por CTA y CDOT para oportunidades de mejorar el acceso al transporte público; no todas las paradas de autobús fueron percibidas como convenientemente ubicadas y se observó que algunas paradas están muy cercanas a otras. Además, debería considerarse el posible impacto a esta ruta ocasionado por futuras propuestas de desarrollo, así como el de otras mejoras a lo largo de 31st St, en coordinación con CTA.



Estrategia 2.5: Sistemas inteligentes de transporte

META N.º 3: INCORPORAR MEJORES PRÁCTICAS PARA EL NUEVO DESARROLLO DENTRO DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE LA VILLITA PARA MEJORAR LAS CONDICIONES ECONÓMICAS, AMBIENTALES Y SOCIALES

Al igual que el transporte, los cambios en las demandas y prácticas industriales dan oportunidades únicas para mejorar el corredor industrial. Los análisis de indicadores de salud hechos por CDPH demuestran la necesidad de desarrollar estrategias para mitigar la contaminación. Como resultado, este plan se enfoca en formas para mejorar las condiciones ambientales, incluyendo la calidad del aire, a través de mejores prácticas de sostenibilidad.

Estas estrategias abordan problemas de impactos ambientales y de salud al analizar el corredor industrial a través del lente de la sostenibilidad. Como un plan del uso de la tierra para el corredor industrial, la ciudad está estableciendo una visión del desarrollo industrial futuro para

implementar mejores prácticas sostenibles, que a la larga abordarán problemas como la calidad del aire y del agua.

Estas estrategias incluyen la implementación de energía renovable en el sitio, aumento de paisajismo y motivar el uso de vehículos de combustible alternativo para operaciones industriales.

El DPD, junto con el CDPH, están trabajando para actualizar y modificar las herramientas que tienen disponibles de inmediato para regular el nuevo desarrollo industrial dentro del corredor. Este plan define la sostenibilidad como la intersección entre las consideraciones económicas, ambientales y sociales y proporciona estrategias que reflejan esta intersección.



Testa Produce, Inc., Racine Avenue y 45th Street

ESTRATEGIAS

Estrategia 3.1: Preservar la infraestructura de la vía del agua del Sanitary and Ship Canal de Chicago para usuarios industriales

El comercio en el sistema de la vía de agua es pequeño al compararlo con las industrias masivas de trenes y de camiones de Chicago, y en general ha estado disminuyendo en los últimos años. No obstante, el acceso a las vías de agua es esencial para ciertas industrias que transportan materia prima incluyendo arena, grava, chatarra y algunos minerales. Una barcaza equivale a 16 vagones de tren o 70 camiones llenos de materia prima.

Estrategia 3.2: Motivar el uso de vehículos de combustible alternativo para operaciones de carga

Se les recomienda a los desarrolladores y a los operarios de flotas participar en la Coalición de ciudades limpias del área de Chicago, una coalición de ciudades limpias designada por el Departamento de Energía de EE. UU. y generar asistencia técnica y de fondos potenciales. La electrificación del transporte es una forma importante de abordar los problemas de la contaminación y los cambios climáticos que impactan las grandes regiones metropolitanas. La cantidad de propuestas y modelos de camiones eléctricos está creciendo rápidamente y en el futuro cercano, muchas flotas y operarios, especialmente alrededor de las grandes áreas metropolitanas, estarán eligiendo camiones eléctricos. Para apoyar este crecimiento esperado, CDOT ayudará a flotas privadas a prepararse y a considerar cómo deberán adaptarse y planificar la construcción de la infraestructura necesaria para recargar los camiones eléctricos. La ciudad preparará una guía de cómo los nuevos desarrollos pueden evaluar los requisitos eléctricos para instalar

la infraestructura para recargar vehículos medianos y pesados.

Debido al costo de compra más alto de la flota de tecnología limpia, se necesitan incentivos para motivar y acelerar la adopción del mercado local. CDOT ayudará a alcanzar esto al reducir el costo de vehículos comerciales híbridos y eléctricos nuevos y renovados a través del programa de incentivos de Drive Clean Chicago. Haciendo uso de más de \$20 millones en fondos federales de la Calidad del aire y mitigación de la congestión (Congestion Mitigation and Air Quality, CMAQ), la ciudad de Chicago continuará operando Drive Clean Chicago para dar incentivos innovadores en el punto de venta para flotas comerciales para implementar la última tecnología avanzada de vehículos de bajas emisiones.

La ciudad de Chicago está poniendo el ejemplo y se ha comprometido para expandir su uso del vehículo eléctrico (electric vehicle, EV) y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sus propias operaciones. Una transición de flota de servicio público de EV para la ciudad no solo reduce las emisiones perjudiciales para la salud pública de los residentes de Chicago, también reduce los costos operativos del gobierno local mediante operaciones de flota simplificadas. La ciudad aspira tener un 25 % de flota de pasajeros EV para el 2023. Con la asistencia de un subsidio federal, la ciudad agregará cerca de 200 EV y estaciones de recarga de apoyo para la flota.

Estrategia 3.3: Apoyar el mejoramiento y la descontaminación del Collateral Channel para mejorar el medio ambiente local para las personas y la naturaleza

El Collateral Channel es propiedad del Distrito Metropolitano de Recuperación de Agua (Metropolitan Water Reclamation District, MWRD). Está limitado en el este por un sitio de flota de la ciudad,

que también da un lugar para almacenar y reparar las barcasas y botes de la ciudad. Al final del canal en el norte, hay dos desagües de alcantarillado y durante eventos de fuertes lluvias, el agua se puede llenar con aguas residuales, creando olores nocivos. Solo cruzando 31st Street del desagüe está La Villita Park (completado en el 2014), que fue creado para descontaminar la tierra que una vez fue propiedad de una empresa de tejas de asfalto. El terreno al oeste ahora está desocupado. Durante los últimos 15 años, varias organizaciones han sugerido que se mejore el canal como un humedal y un lugar para que las personas visiten. Para hacer esto, los desagües de alcantarillado deben ser abordados al expandir potencialmente la longitud de las tuberías y llegar al Sanitary and Ship Canal. Si este problema es abordado, se pueden comenzar los trabajos de mejoras del humedal similar a aquellos que están en marcha en el North Branch Canal.

Estrategia 3.4: Aumentar el acceso público y el uso del espacio abierto a lo largo de la orilla del río

Para cumplir con la Ordenanza de zonificación de Chicago (Chicago Zoning Ordinance) y las normas de diseño fluvial de Chicago (Chicago River Design Guidelines), todo desarrollo nuevo a lo largo del Sanitary and Ship Canal requiere una distancia de 30 pies. Se hacen excepciones si un usuario industrial pretende usar barcasas para cargar y descargar material o para permitir el parqueo de barcasas. Se motivará a los usuarios industriales nuevos a tener espacio abierto adyacente al desnivel requerido como una forma de abordar los problemas de calidad del aire y del agua. Tal espacio abierto también ofrecerá un servicio recreativo para el uso de los empleados.



Estrategia 3.6: Instalación de terraza solar

Estrategia 3.5: Apoyar el desarrollo de El Paseo como una oportunidad para dar acceso a las personas que van en bicicleta y caminando al centro de empleo

El Paseo es la propuesta de un sendero al ras que sigue la línea del tren BNSF abandonada en La Villita desde California a 33rd Street. Este sector de la línea termina en un puente giratorio histórico sobre el Sanitary and Ship Canal. Aproximadamente 330 personas que trabajan en el corredor industrial de La Villita podrían usar El Paseo para llegar a sus trabajos porque también viven cerca del sendero. Además, los 5,300 trabajadores en el corredor industrial podrían usar el sendero antes y después del trabajo para su comunidad, hacer ejercicio o visitar los distritos comerciales en La Villita y Pilsen.

Estrategia 3.6: motivar a los propietarios de grandes edificios industriales con techos planos para que usen sus techos para generar energía solar, invernaderos u otros propósitos sostenibles

El estado de Illinois recientemente aprobó la Ley de empleos de energía en el futuro (Future Energy Jobs Act, FEJA). Esta legislación innovadora ahorrará y creará trabajos de energía limpia y dará capacitación laboral. Crea importantes beneficios ambientales y del consumidor, acelera el crecimiento de energía solar y de viento en Illinois, expande la eficiencia en energía y ofrece programas específicos en vecindarios de bajos ingresos.

Las terrazas grandes de edificios industriales dan oportunidades para la generación de energía solar nueva. Se motivará a los fabricantes nuevos y existentes a programar sus terrazas para dar energía solar para sus propios usos o para programas solares de la comunidad. Los programas solares de la comunidad podrían proporcionar ahorros significativos en las facturas mensuales de luz de residentes suscritos en el área de la comunidad de La Villita y también ahorros mensuales e ingresos a los fabricantes con paneles solares en sus terrazas. La legislación FEJA está aportando cientos de millones de dólares para apoyar los programas solares comunitarios en vecindarios de bajos ingresos.

En el corredor industrial de Pullman en el lado sur de la ciudad, Gotham Greens instaló una infraestructura de invernadero con ambiente controlado en el techo de su fábrica Method Products. El invernadero abrió en el 2015, y para la empresa, los 75,000 pies cuadrados de infraestructura representan la granja en un techo más grande y más productiva del mundo. La infraestructura produce anualmente hasta 10 millones de cabezas de vegetales de hojas verdes y hierbas, todo el año, para minoristas y restaurantes de todo Chicago.

Estrategia 3.7: Apoyar a CDPH en el desarrollo y la implementación de regulaciones mejoradas para los usuarios industriales como almacenamiento a granel, trituración de piedras y reciclaje de metales

CDPH está encargado de que se cumplan las regulaciones ambientales dentro de la ciudad de Chicago, y la protección de la salud pública y seguridad para algunas instalaciones industriales. DPD y CDPH normalmente colaboran con la revisión de los planes de estas instalaciones. El papel de DPD

en la zonificación es determinar si las industrias están ubicadas en áreas donde los usos de los alrededores son coherentes con la naturaleza industrial de estos tipos de instalaciones. CDPH revisa las operaciones industriales para asegurar que el impacto ambiental se minimice. En el 2014 y luego otra vez en el 2018, CDPH emitió regulaciones actualizadas para el almacenamiento de coque de petróleo y manganeso. DPD también adoptó más regulaciones de zonificación para estas industrias. CDPH, con el apoyo de DPD y abogados ambientales de la ciudad, evaluará más regulaciones que toman en cuenta mejores prácticas nacionales para usuarios industriales que manejan y procesan metal y otras materias abultadas.



Paisaje de agua pluvial

CDPH normalmente considerará el historial de cumplimiento del operador antes de emitir nuevos permisos e incluir requisitos en respuesta a problemas pasados, según sea apropiado. CDPH también informará a la Agencia de Protección Ambiental de Illinois (IEPA) sobre la aplicación de permisos en La Villita. La IEPA ha desarrollado e implementado una estrategia de participación pública en comunidades de justicia ambiental. Cuando CDPH recibe el aviso de un permiso de IEPA pedido en La Villita, CDPH dará la información sobre el posible impacto industrial acumulativo o las preocupaciones de los residentes en el área para informar la toma de decisiones de IEPA, cuando lo considere apropiado.



Estrategia 3.2: Vehículo comercial eléctrico

Además, DPD incluirá a CDPH en la revisión de las propuestas de desarrollos industriales planificados en la ciudad como parte del proceso de revisión de desarrollos planificados, antes de la aprobación de Chicago Plan Commission. CDPH trabajará con DPD para recomendar controles ambientales mejorados que están diseñados para los usos industriales propuestos, si es necesario.

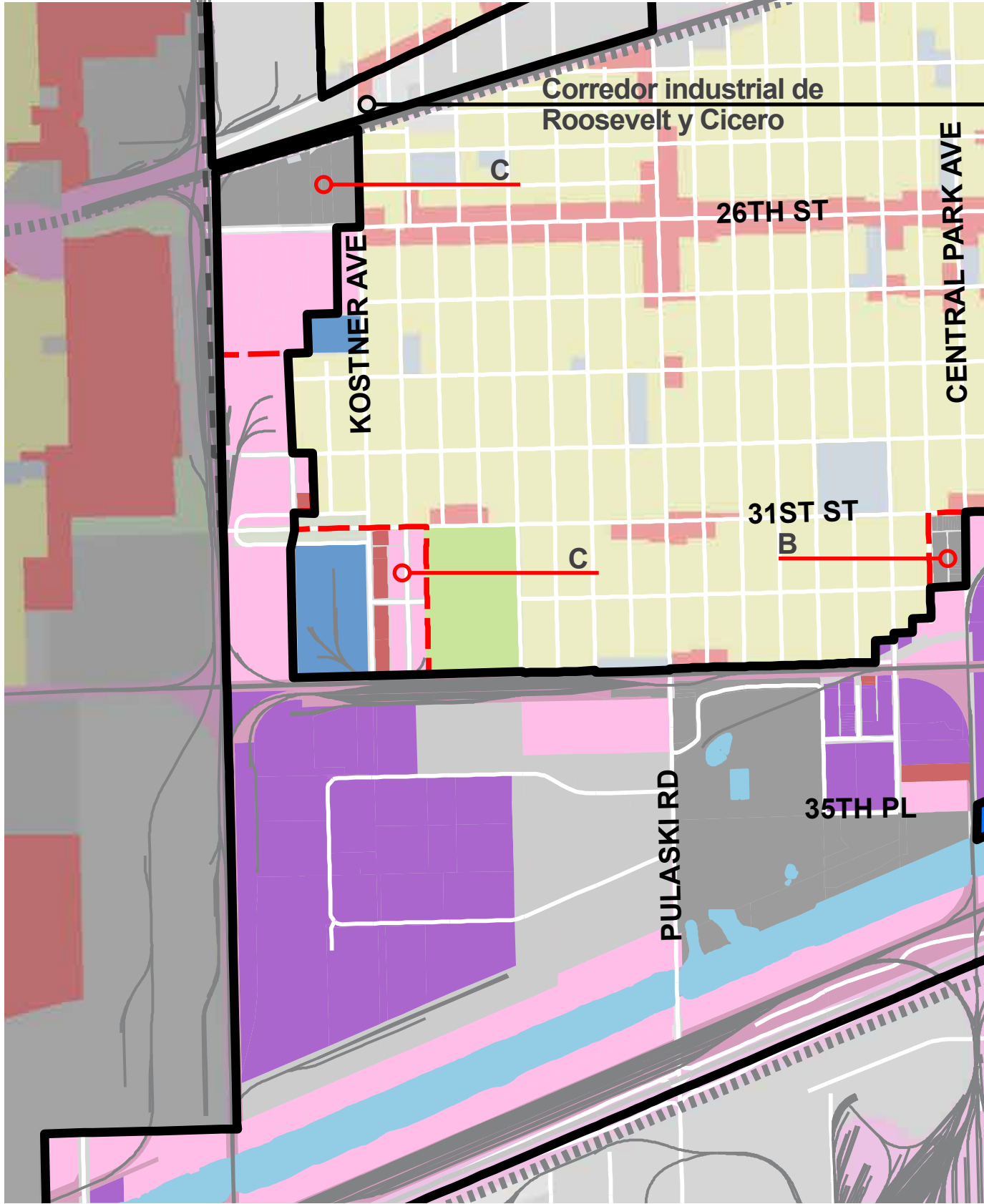
Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

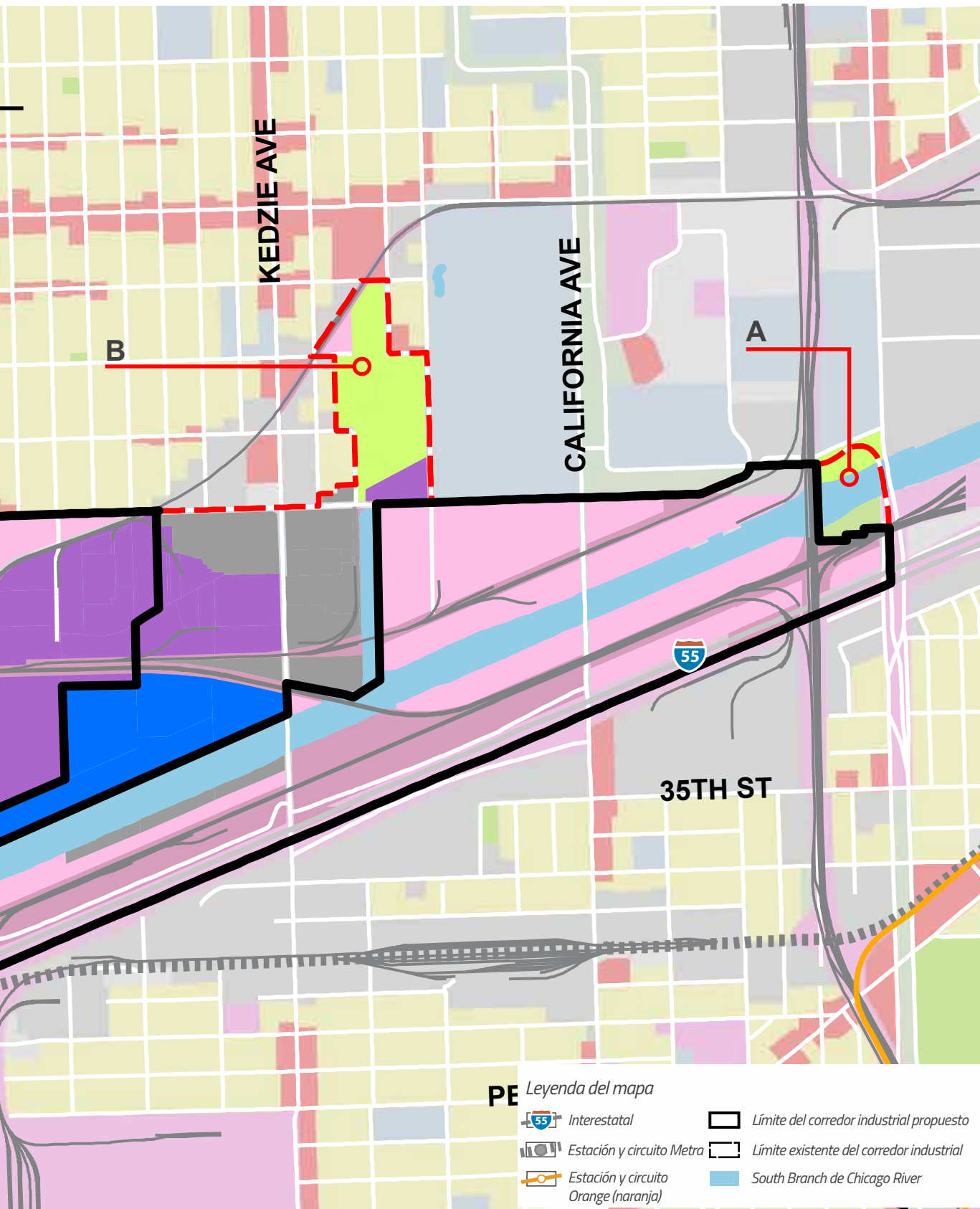


5

IMPLEMENTACIÓN







IMPLEMENTACIÓN

La implementación de las estrategias del plan del corredor industrial de La Villita requiere acción coordinada de varios departamentos de la ciudad, representantes electos, propietarios de la tierra, desarrolladores, empresas, grupos comunitarios y otros interesados.

La meta de este plan es dar una referencia que facilite a los dueños de las propiedades, la comunidad y las agencias de la ciudad el trabajo en conjunto para lograr un entendimiento común al revisar y perfeccionar los proyectos futuros de desarrollo dentro del corredor industrial.

REVISIONES DE LOS LÍMITES DEL CORREDOR INDUSTRIAL

Varias inversiones recientes y desarrollos pendientes se han hecho o propuesto dentro del corredor industrial que ya no apoyan usos industriales. Como resultado, este plan o está proponiendo que las revisiones de los límites del corredor industrial sean coherentes con los usos nuevos y propuestos de la tierra.

Es importante mencionar que el límite del corredor industrial es una designación de planificación y la revisión del límite del corredor industrial no afectará la designación de zonificación de parcelas afectadas por la revisión de límites. Más bien, el plan proporciona un marco para que la comunidad, la ciudad y a la Chicago Plan Commission para evaluar cualquier cambio de zonificación propuesto en el futuro.

REVISIONES DEL ESTE

Revisiones menores al límite del este del corredor industrial (señalados como área A en el mapa en la pág. 46) se proponen para remover el parque y botadero de lanchas Richard J. Daley del corredor industrial.

REVISIONES DEL CENTRO

La Villita Park, el desarrollo Focal Point propuesto en 31st Street y Kedzie Avenue y el centro de capacitación Paul Simon Job Corps son todas inversiones recientes que ya no apoyan usos industriales.

Las revisiones del límite del corredor industrial en esta área del mapa (señalado como área B en la pág. 46) eliminaría las parcelas que constituyen estos

proyectos, pero también otras parcelas adyacentes para servir como topes y apoyar los cambios de zonificación propuestos en el futuro en estas áreas.

REVISIONES DEL OESTE

El campus de Little Village Lawndale High School (LVLHS), construido en el 2005, y Piotrowski Park son usos importantes en o cerca del corredor industrial. De estas tres áreas propuestas para revisiones de límites del corredor industrial, la sección del oeste (señalado como área C) todavía tiene parcelas que apoyan usos industriales. Sin embargo, su proximidad con LVLHS y Piotrowski Park en su ubicación periférica a lo largo del corredor industrial, ubica a estas parcelas para cambios de uso en el futuro.

Este plan también propone extender el límite del corredor industrial al norte para incluir el desarrollo existente de Unilever y los sitios desocupados ubicados al norte de 31st Street y Kostner Ave. Además de preservar a los usuarios industriales existentes y apoyar los usos industriales en sitios desocupados, el nuevo límite creará contigüidad entre el corredor industrial de La Villita y el corredor industrial de Roosevelt y Cicero.



Desarrollo de Focal Point

ACCIONES FUTURAS

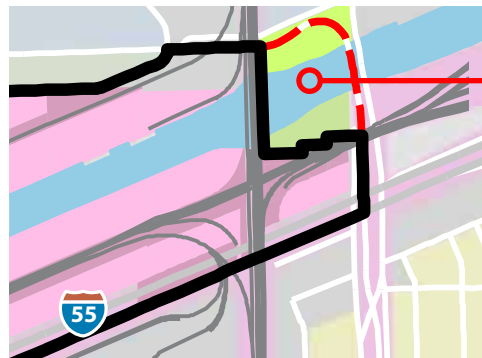
Las estrategias propuestas como parte de este plan pretenden ser puestas en práctica inmediatamente. Sin embargo, la ciudad reconoce que se necesita más estudio y planificación para implementar algunas de las estrategias y que su implementación necesitará la coordinación entre varios departamentos de la ciudad y socios comunitarios.

DPD, CDOT y CTA reconocen que una evaluación de demandas en la infraestructura de transporte existente del corredor industrial de La Villita y de los corredores industriales del lado sudoeste deben hacerse, y han identificado este trabajo como parte de las estrategias de transporte de este marco de trabajo. CDOT ha empezado el proceso de búsqueda e identificación de financiamiento para la implementación de estas estrategias.

DPD actualizará la política de desarrollo sostenible para expandir sus directrices para incorporar estrategias de mitigación para uso industrial que a largo plazo causen un impacto positivo en la salud y ambiente de La Villita.

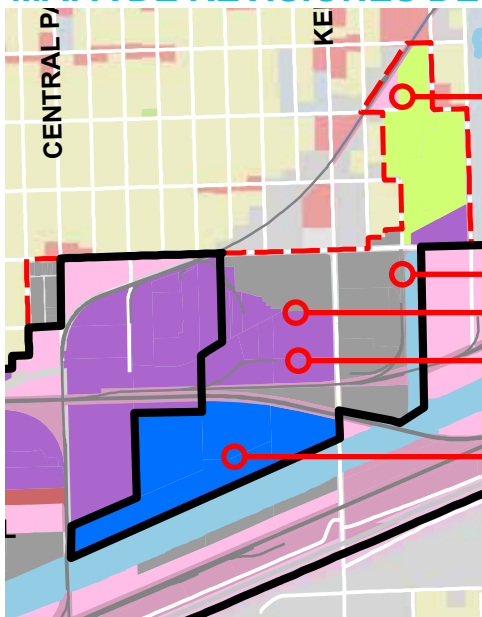
Además de ser incluido en la revisión de desarrollos industriales planificados para el futuro, CDPH está comprometido en aumentar su comprensión de cómo la calidad del aire contribuye a las desigualdades de salud en Chicago. CDPH, en colaboración con los departamentos de la ciudad y otros interesados, establecerá un punto de referencia para condiciones ambientales y vulnerabilidades de salud y sociales a nivel comunitario para informar la toma de decisiones. Sobre la base de Healthy Chicago 2.0 y el Plan de Resiliencia de la ciudad, la evaluación dará datos transparentes y científicos sobre la salud ambiental en Chicago.

MAPA DE REVISIONES DEL ESTE



Richard J. Daley Park

MAPA DE REVISIONES DEL CENTRO



La Villita Park

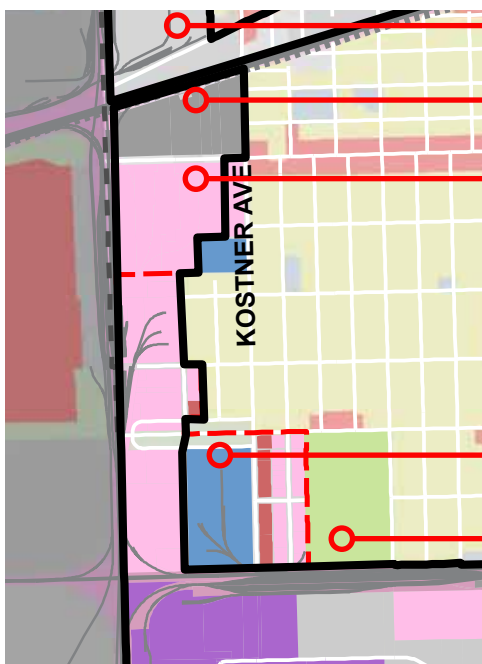
Parcela desocupada

Focal Point PD

Parcelas de Focal Point

**Paul Simon Job
Corps Center**

MAPA DE REVISIONES DEL OESTE

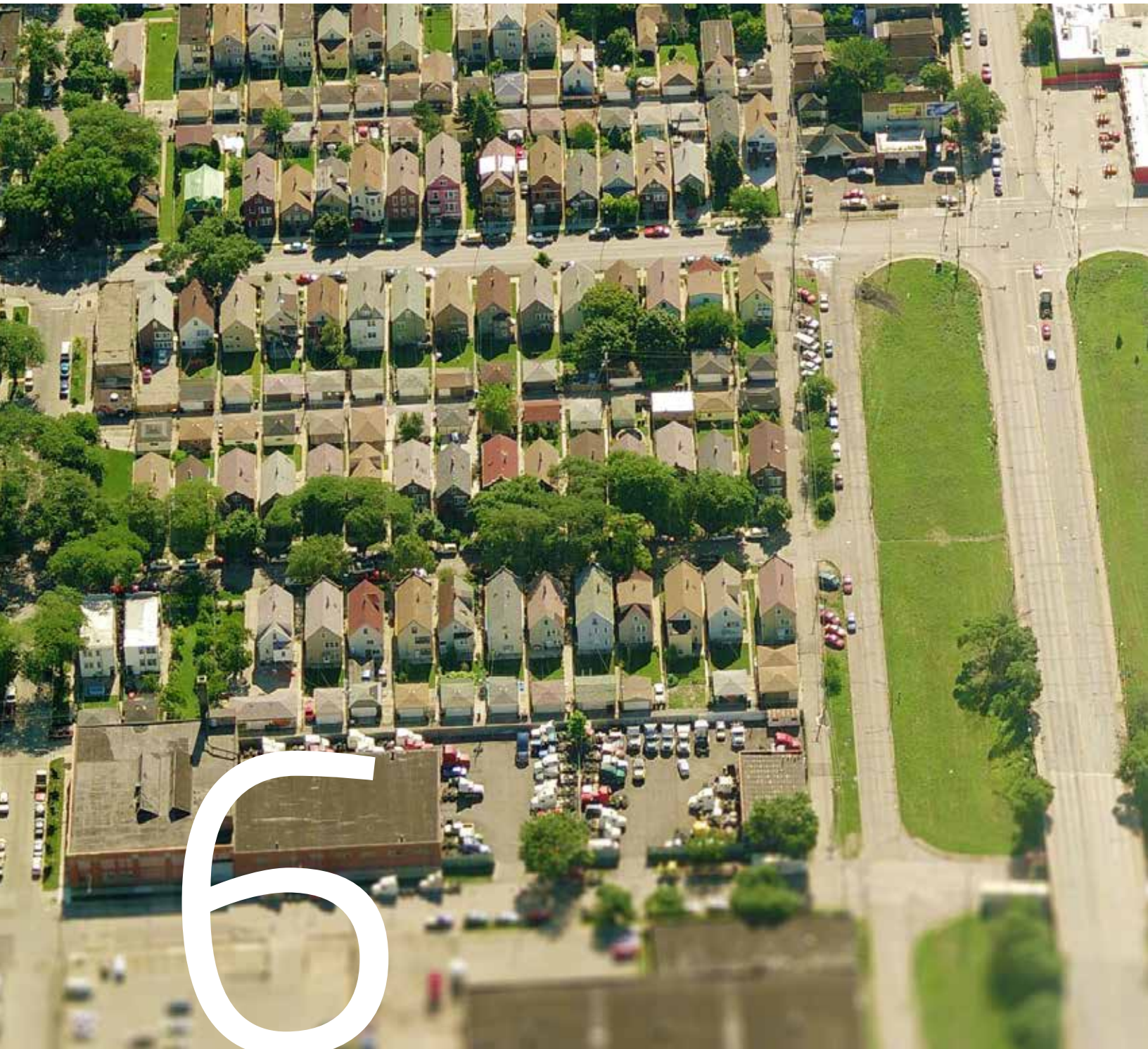


**Corredor industrial de
Roosevelt y Cicero
Parcelas desocupadas**

Unilever PD

**Little Village Lawndale
High School**

Piotrowski Park



ANEXO



Little Village Lawndale High School Campus

DESARROLLOS PLANIFICADOS EXISTENTES

PD 1425 – Peoples Gas Central Field Service Shop
4227 W. 35th Pl.

PD 1424 – Hilco – Parque empresarial propuesto
3409 – 3701 S. Pulaski Road

PD 1343 – Chicago U-Pick-A-Part
14 de septiembre de 2016
3110 – 3250 S. St. Louis Avenue

PD 1280 – Unilever Foods
4401 – 4559 W. 26th St.

PD 1249 – Nealy Foods
3348 S. Pulaski Road

PD 1212 – Hospital, minorista (Focal Point)
3201 – 3345 W. 31st Street

PD 874 – Lakeshore Recycling Systems
3152 S. California Ave.

PD 864 – Little Village Lawndale High School
3120 S. Kostner Ave.

PD 581 – Paul Simon Chicago Job Corps Center
3348 S. Kedzie Ave.



Desarrollo de Focal Point



Exchange 55/Hilco Business Park



Peoples Gas Facility

FUENTES DE DATOS AMBIENTALES Y DE LA SALUD

Field Title	Indicator Name	Indicator/Indicator (in lowercase indicator only)	Indicator Source (aggregates)	Indicator Source (primary)
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average
Annual Average	Annual Average	annual average	Annual Average	Annual Average

Item(s)	Designação/Atividade	Referência
2000	CONSERVAÇÃO DE	
20000100	CONSERVAÇÃO DE	
20000101	CONSERVAÇÃO DE	
20000102	CONSERVAÇÃO DE	
20000103	CONSERVAÇÃO DE	
20000104	CONSERVAÇÃO DE	
20000105	CONSERVAÇÃO DE	
20000106	CONSERVAÇÃO DE	
20000107	CONSERVAÇÃO DE	
20000108	CONSERVAÇÃO DE	
20000109	CONSERVAÇÃO DE	
20000110	CONSERVAÇÃO DE	
20000111	CONSERVAÇÃO DE	
20000112	CONSERVAÇÃO DE	
20000113	CONSERVAÇÃO DE	
20000114	CONSERVAÇÃO DE	
20000115	CONSERVAÇÃO DE	
20000116	CONSERVAÇÃO DE	
20000117	CONSERVAÇÃO DE	
20000118	CONSERVAÇÃO DE	
20000119	CONSERVAÇÃO DE	
20000120	CONSERVAÇÃO DE	
20000121	CONSERVAÇÃO DE	
20000122	CONSERVAÇÃO DE	
20000123	CONSERVAÇÃO DE	
20000124	CONSERVAÇÃO DE	
20000125	CONSERVAÇÃO DE	
20000126	CONSERVAÇÃO DE	
20000127	CONSERVAÇÃO DE	
20000128	CONSERVAÇÃO DE	
20000129	CONSERVAÇÃO DE	
20000130	CONSERVAÇÃO DE	
20000131	CONSERVAÇÃO DE	
20000132	CONSERVAÇÃO DE	
20000133	CONSERVAÇÃO DE	
20000134	CONSERVAÇÃO DE	
20000135	CONSERVAÇÃO DE	
20000136	CONSERVAÇÃO DE	
20000137	CONSERVAÇÃO DE	
20000138	CONSERVAÇÃO DE	
20000139	CONSERVAÇÃO DE	
20000140	CONSERVAÇÃO DE	
20000141	CONSERVAÇÃO DE	
20000142	CONSERVAÇÃO DE	
20000143	CONSERVAÇÃO DE	
20000144	CONSERVAÇÃO DE	
20000145	CONSERVAÇÃO DE	
20000146	CONSERVAÇÃO DE	
20000147	CONSERVAÇÃO DE	
20000148	CONSERVAÇÃO DE	
20000149	CONSERVAÇÃO DE	
20000150	CONSERVAÇÃO DE	
20000151	CONSERVAÇÃO DE	
20000152	CONSERVAÇÃO DE	
20000153	CONSERVAÇÃO DE	
20000154	CONSERVAÇÃO DE	
20000155	CONSERVAÇÃO DE	
20000156	CONSERVAÇÃO DE	
20000157	CONSERVAÇÃO DE	
20000158	CONSERVAÇÃO DE	
20000159	CONSERVAÇÃO DE	
20000160	CONSERVAÇÃO DE	
20000161	CONSERVAÇÃO DE	
20000162	CONSERVAÇÃO DE	
20000163	CONSERVAÇÃO DE	
20000164	CONSERVAÇÃO DE	
20000165	CONSERVAÇÃO DE	
20000166	CONSERVAÇÃO DE	
20000167	CONSERVAÇÃO DE	
20000168	CONSERVAÇÃO DE	
20000169	CONSERVAÇÃO DE	
20000170	CONSERVAÇÃO DE	
20000171	CONSERVAÇÃO DE	
20000172	CONSERVAÇÃO DE	
20000173	CONSERVAÇÃO DE	
20000174	CONSERVAÇÃO DE	
20000175	CONSERVAÇÃO DE	
20000176	CONSERVAÇÃO DE	
20000177	CONSERVAÇÃO DE	
20000178	CONSERVAÇÃO DE	
20000179	CONSERVAÇÃO DE	
20000180	CONSERVAÇÃO DE	
20000181	CONSERVAÇÃO DE	
20000182	CONSERVAÇÃO DE	
20000183	CONSERVAÇÃO DE	
20000184	CONSERVAÇÃO DE	
20000185	CONSERVAÇÃO DE	
20000186	CONSERVAÇÃO DE	
20000187	CONSERVAÇÃO DE	
20000188	CONSERVAÇÃO DE	
20000189	CONSERVAÇÃO DE	
20000190	CONSERVAÇÃO DE	
20000191	CONSERVAÇÃO DE	
20000192	CONSERVAÇÃO DE	
20000193	CONSERVAÇÃO DE	
20000194	CONSERVAÇÃO DE	
20000195	CONSERVAÇÃO DE	
20000196	CONSERVAÇÃO DE	
20000197	CONSERVAÇÃO DE	
20000198	CONSERVAÇÃO DE	
20000199	CONSERVAÇÃO DE	

CRÉDITOS DE IMÁGENES

1. By Mark LS - Own work, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=62229832>
2. <https://files.ontario.ca/dust-03.jpg>
3. <https://files.ontario.ca/dust-05.jpg>
4. <https://files.ontario.ca/dust-07.jpg>
5. <https://files.ontario.ca/dust-10.jpg>
6. <https://www.eldredgeinc.com/wp-content/uploads/2017/08/20170803.jpg>
7. https://planning.lacity.org/PolicyInitiatives/UrbanDesign/IndustrialDesignGuidelinesHighRes_6_23_2011.pdf

Esta página se dejó en blanco intencionalmente.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente.



Estudio de caso industrial Testa Produce

NORMAS DE DISEÑO

PROPÓSITO

Las normas de diseño son un anexo al plan del corredor industrial de La Villita y deben usarse junto con el documento del plan. Al igual que el plan, las normas aplican al corredor industrial de La Villita. El propósito de las normas es apoyar y complementar las recomendaciones de las tres metas principales del marco del plan:

- 1. Mantener el corredor industrial de La Villita como un centro de empleo**
- 2. Dar mejor acceso a todos los modos de transporte dentro y alrededor del corredor industrial de La Villita**
- 3. Incorporar mejores prácticas para el nuevo desarrollo dentro del corredor industrial de La Villita para mejorar las condiciones económicas, ambientales y sociales**

Las normas se proponen como guía para lograr las recomendaciones de infraestructura mientras permiten flexibilidad y colaboración entre el desarrollo privado y el proceso público de revisión. Las normas apoyan el logro de estas metas mediante mejores prácticas de diseño para sitios industriales. Se prefieren las propuestas innovadoras que reflejan el espíritu de estos principios sobre la aplicación rígida y estricta de cualquier norma proporcionada en este documento.

Las normas del dominio público son para ayudar a los dueños de propiedades y agencias públicas, como el Departamento de Transporte de Chicago (CDOT) y la Autoridad de Transporte Público de Chicago (Chicago Transit Authority, CTA), al planificar mejoras en la infraestructura y servicios. Las normas de diseño fluvial de Chicago dan una guía específica para el tratamiento del borde del río en sitios industriales y debería usarse en conjunto con este plan y sus normas de diseño. Todas las directrices posponen las Ordenanzas de paisaje y zonificación de Chicago actuales y hacen referencia a las directrices del diseño completo de calles de CDOT.

El contenido de las normas puede actualizarse ocasionalmente según sea necesario para ayudar a los residentes, propietarios de empresas, dueños de propiedades, administradores de propiedades, constructores, desarrolladores, arquitectos, planificadores y otros interesados en la toma de decisiones con respecto a los cambios en las propiedades y el dominio público.

ÍNDICE

1	Diseño del sitio	62
2	Orientación de los edificios	64
3	Protección y distanciamiento	65
4	Carga y acceso	66
5	Centros de transporte, distribución y logística (TDL)	67



Estudio del caso industrial - Method Factory

DISEÑO DEL SITIO

El diseño de sitios industriales tiene que ser coherente y considerar el contexto existente. En general, las propuestas deben reforzar los muros existentes de las calles y ubicar la carga, el estacionamiento y otras actividades industriales lejos de la vía pública, detrás de los edificios propuestos.

RETRANQUEO

Ubicar a los edificios apartados de la calle mientras se tiene en cuenta el contexto y la preservación de los muros existentes de la calle. Deben tener áreas de retranqueo considerables adyacentes a usos no industriales, más espacios abiertos a lo largo del Sanitary and Ship Canal como zonas exteriores de esparcimiento para el empleado fuera del área de retranqueo requerida de 30 pies.



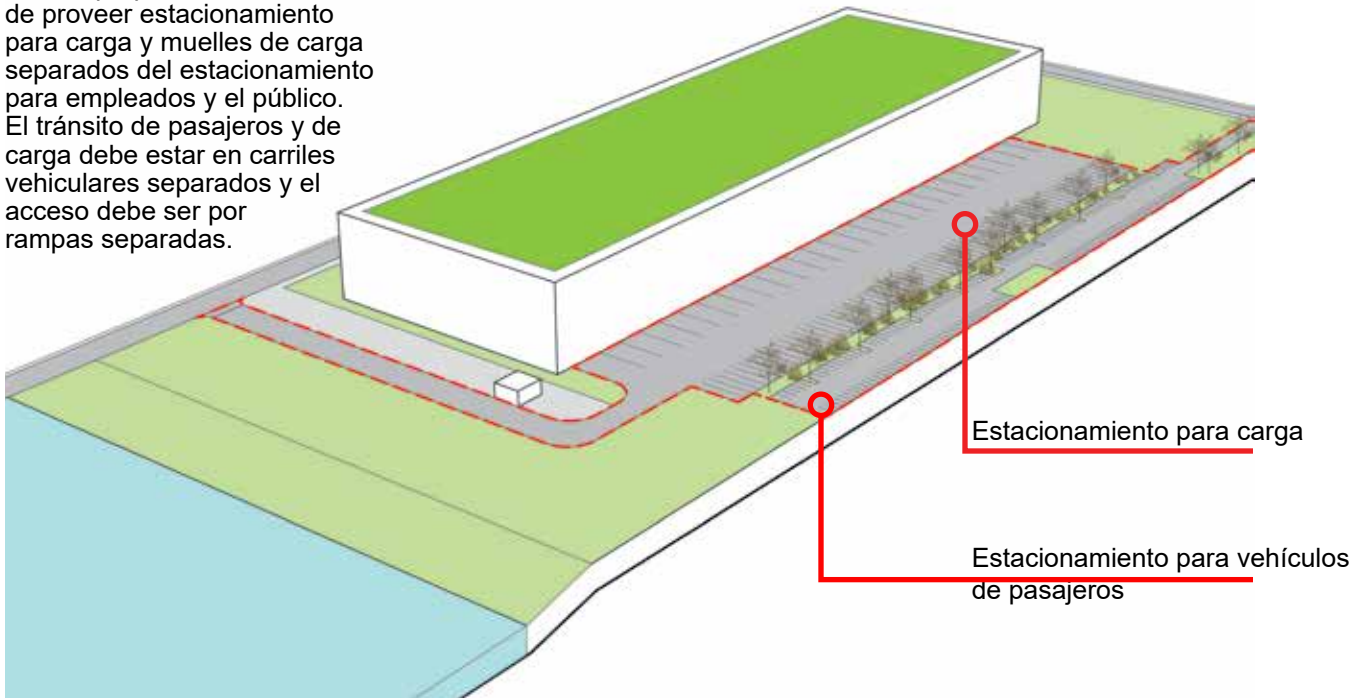
ACCESO A TRANSPORTE PÚBLICO

Coordinar con CTA sobre oportunidades para mejorar el acceso a las paradas de autobús, la distancia entre ellas y los servicios



ESTACIONAMIENTO

Las áreas de estacionamiento deben estar ubicadas fuera de la calle y cubiertas por cualquier edificio propuesto. Se debe proveer estacionamiento para carga y muelles de carga separados del estacionamiento para empleados y el público. El tránsito de pasajeros y de carga debe estar en carriles vehiculares separados y el acceso debe ser por rampas separadas.



ACCESO PEATONAL

Dar acceso peatonal bien demarcado desde la vía pública y áreas de estacionamiento a todas las entradas principales del edificio. La utilización activa en forma de espacio de oficina debe estar de frente a la vía pública para mejorar la escala peatonal del edificio. Los desarrollos propuestos en las intersecciones deben coordinarse con CDOT para hacer mejoras de seguridad peatonal como nuevas rampas ADA y pasos peatonales con alta visibilidad.



ACCESO PARA BICICLETAS

Los estacionamientos para bicicletas deben estar en áreas de alta visibilidad cerca de las entradas de los edificios. Según la Política de desarrollo sostenible de Chicago, considere tener estacionamiento bajo techo para bicicletas y regaderas para los empleados. Coordinar con CDOT para determinar las posibles ubicaciones y reubicaciones de estaciones Divvy.



ORIENTACIÓN DE LOS EDIFICIOS

El corredor industrial de Little Village ofrece a los dueños de las propiedades la oportunidad de implementar la agricultura urbana y la generación de energía solar en los techos para su propio uso o para programas solares comunitarios. Los edificios deben estar orientados para maximizar el acceso solar para estos propósitos y debe ser diseñado estructuralmente para, al menos, estar previsto para actualizaciones solares futuras.



Estudio de caso industrial: Gotham Greens

ACCESO SOLAR Y LUZ SOLAR

Orientar los edificios para maximizar el acceso para terrazas verdes, paneles solares y espacios de trabajo con luz solar.



PROTECCIÓN Y DISTANCIAMIENTO

Las actividades industriales deben estar protegidas de la vía pública. La protección se puede lograr por medio de cercas, vegetación o paredes sólidas, dependiendo de la intensidad de usos industriales en el lugar.

PAISAJISMO

Plantar más árboles para proteger visualmente los usos industriales de la vía pública. Las áreas de retranqueo de la vía pública dan una oportunidad para dar más cubierta del suelo y árboles. Cuando sea apropiado, utilizar arcenes como técnica de protección y de paisajismo. Plantar árboles debe considerarse como una estrategia de mitigación de la calidad del aire.



CERCAR

La cerca debe coincidir con la intensidad de actividad industrial que está protegiendo. Cuando sea posible y apropiado, la cerca que da protección de polvo fugitivo debe implementarse en todo el perímetro de un sitio.



CARGA Y ACCESO

La carga y el acceso deben estar diseñados para minimizar la congestión en las carreteras existentes. También debe considerar la seguridad peatonal y la experiencia.

MINIMIZAR RAMPAS

Para poder dar un entorno cómodo y seguro para los peatones, las rampas deben mantenerse al mínimo y siempre dar un recorrido de desplazamiento peatonal constante. Además, deben estar ubicadas para minimizar la congestión y diseñadas con la seguridad de todos los usuarios de la vía pública en mente.

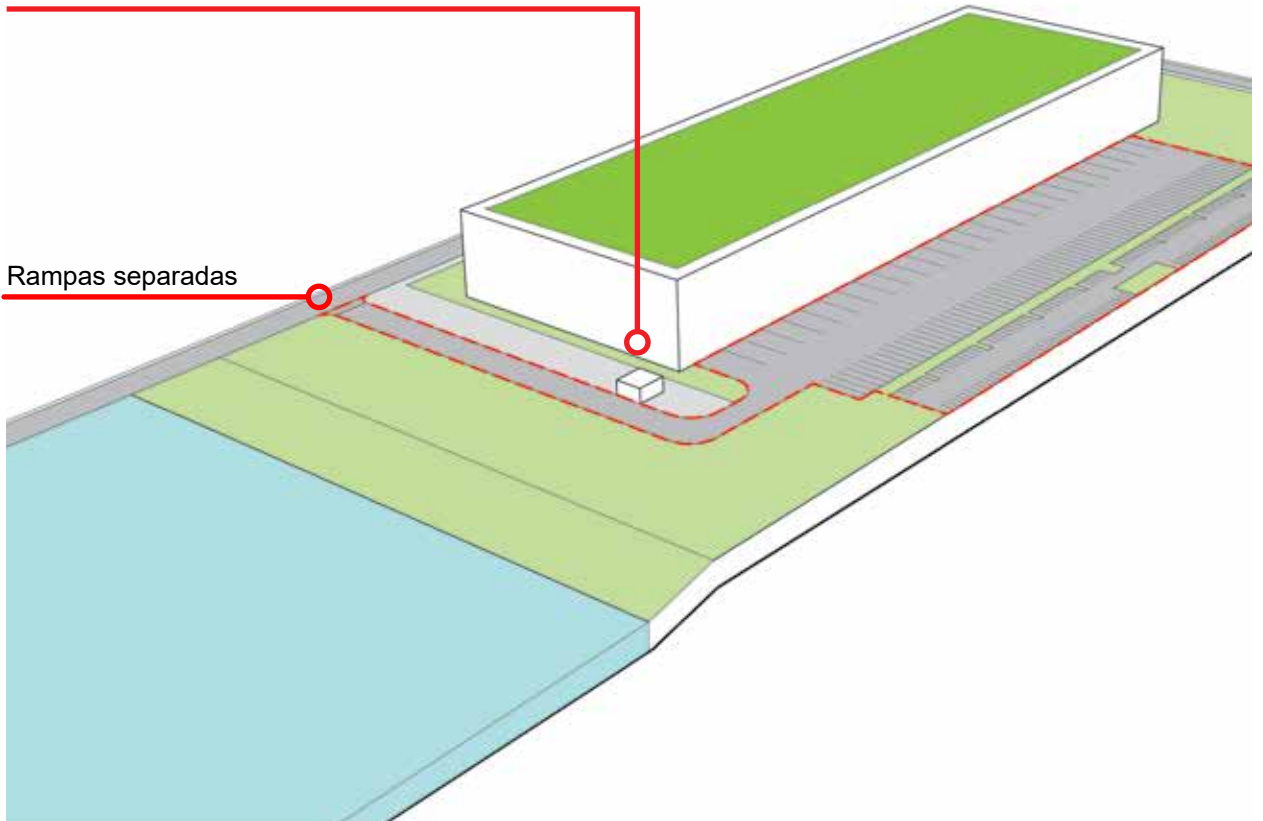
MINIMIZAR LAS LÍNEAS DE ESPERA Y LOS VEHÍCULOS ENCENDIDOS QUE NO CIRCULAN

Colocar carriles prolongados para los vehículos de carga y puntos de acceso apartados dentro del lugar para eliminar líneas de espera en la vía pública. Implementar una política en contra de los vehículos encendidos que no están en circulación coherente

con la ciudad de Chicago, teniendo en mente la seguridad y comodidad del conductor. Vea las instalaciones de transporte, distribución y logística (TDL) para obtener más detalles.

Carril prolongado con puerta de seguridad apartado de la calle

Rampas separadas



INSTALACIONES TDL

Debido a su proximidad con Stevenson Expressway, la red activa de trenes y el Sanitary and Ship Canal, el corredor industrial de La Villita es una ubicación deseable para empresas de transporte, distribución y logística. Las operaciones normalmente presentes en las empresas TDL incluyen:

- Mantenimiento de camiones y remolques
- Lavado de camiones y remolques
- Espacio para los camiones
- Carga y descarga de camiones
- Almacenamiento
- Empaque abultado
- Suministro de combustible

La ciudad actualmente no regula, autoriza ni emite permisos ambientales para las instalaciones TDL, las mejores prácticas de abajo son reconocidas para el manejo de prevención de la contaminación, que pueden incorporarse al desarrollo planificado dentro del corredor para estos usos

POLÍTICA CONTRA LOS VEHÍCULOS ENCENDIDOS QUE NO CIRCULAN

Adoptar y aplicar una política contra los vehículos encendidos que no están en circulación en el sitio, coherente con la Ley de reducción de ralentí de motores diésel de la ciudad: 9-80-095. Una política contra los vehículos encendidos que no están en circulación no debe sacrificar la comodidad y seguridad del conductor. Considerar alternativas como una sala de espera para conductores, fuentes de energía para unidades de refrigeración y calefacción u otras prácticas estacionales según sean necesarias.



REDUCCIÓN DEL POLVO FUGITIVO

Las instalaciones TDL no están obligadas a tener permisos de aire según sus fuentes de emisión; sin embargo, el polvo fugitivo es un problema. Las vías sin pavimentar y el traslado de productos causan emisiones fugitivas que deben controlarse lo más posible. Las instalaciones deben adoptar límites de velocidad en el lugar, rociar y barrer las calles regularmente e inspeccionar con regularidad las carreteras de las instalaciones hasta las zonas de acceso de paso del público para asegurarse que el apelmazado se mantenga al mínimo.



MANEJO DE DESECHOS Y DE FLUIDOS

Limitar la cantidad de fluidos que se mantengan en el lugar a lo necesario y almacenar bajo techo. Dar seguimiento cuidadosamente del inventario y deshacerse de los desechos de forma regular. Si el material tiene que almacenarse afuera, almacene en una superficie pavimentada con un techo o cubierta. Si el material frecuentemente gotea o se derrama durante el traslado, considere colocarlo en una berma y cubrirlos para minimizar el contacto con el agua pluvial. Etiquetar los drenajes pluviales para prevenir vertidos ilícitos. Todos los contenedores de basura exteriores deben estar cerrados con una tapa.



MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

Las áreas de lavado para los camiones y remolques deben estar en un área designada que esté cubierta, con una plataforma con pendiente adecuada que drene a las redes de alcantarillado combinado o a un pozo séptico. Las áreas circundantes deben tener una pendiente para que fluya de la plataforma. Debe tener una política para inspeccionar los derrames, fugas y escombros antes de que los camiones se vayan de las instalaciones. Deben inspeccionarse las áreas de estacionamiento de los camiones regularmente para detectar fugas o derrames. El mantenimiento de todos los vehículos debe hacerse bajo techo. Si eso no es posible, hacerlo en una superficie pavimentada con recipientes o bandejas colectoras debajo de los vehículos.



ACCESO AL IDIOMA

Asegurarse de que todas las políticas y las capacitaciones sean adecuadas desde el punto de vista cultural y lingüístico. Las instalaciones deben evaluar cuáles idiomas además del inglés se hablan de forma predominante y dar las traducciones necesarias.



