

PORTSMOUTH Y CHESAPEAKE ESTUDIO CONJUNTO DE USO DE SUELOS



Foto de la Marina de EE. UU., sacada por Mass Communication Specialist Seaman Victoria Granado, <https://www.navy.mil>

Un Estudio Conjunto de Uso de Suelos ("Joint Land Use Study" o JLUS por sus siglas en inglés) está siendo preparado para hablar a cuestiones clave que afectan, o que tienen la capacidad de afectar, las ciudades de Portsmouth y/o Chesapeake, así como la capacidad de la Marina de EE. UU. de conducir sus operaciones. El plan se centra en prevenir conflictos futuros de uso de suelos, arreglar los conflictos que existen actualmente, y en fomentar inversión en la comunidad que apoyará el desarrollo económico y complementará las actividades militares.

El año pasado, responsables políticos, líderes comunitarios, y ciudadanos identificaron cuestiones y prioridades de preocupación común, incluyendo inundación de carretera, alternativas de acceso y tránsito limitado, estacionamiento, y conflictos uso de suelos.

Estas cuestiones, presentadas abajo, se utilizaron en la formulación de los objetivos del JLUS.

Objetivos Preliminares

1. Los impactos futuros de inundación a la red de transporte sean mitigados.
2. El acceso a instalaciones navales sea mantenido y aumentado.
3. Los vecindarios que rodean las instalaciones sean mejorados.
4. La reurbanización y la reutilización de suelos mejoren la economía local.
5. Las políticas y los reglamentos manejen el crecimiento y prevengan conflictos.
6. Las relaciones entre la Marina y la localidad se fortalezcan.

¡INVOLUCRESE!

Reunión de Ciudadanos Virtual

¡Sea parte del proceso! Únase a nosotros para una reunión virtual de ayuntamiento para aprender más de las cuestiones y los tipos de estrategias que estaremos desarrollando.

2 MARZO, 2021 | 12 PM - 1 PM

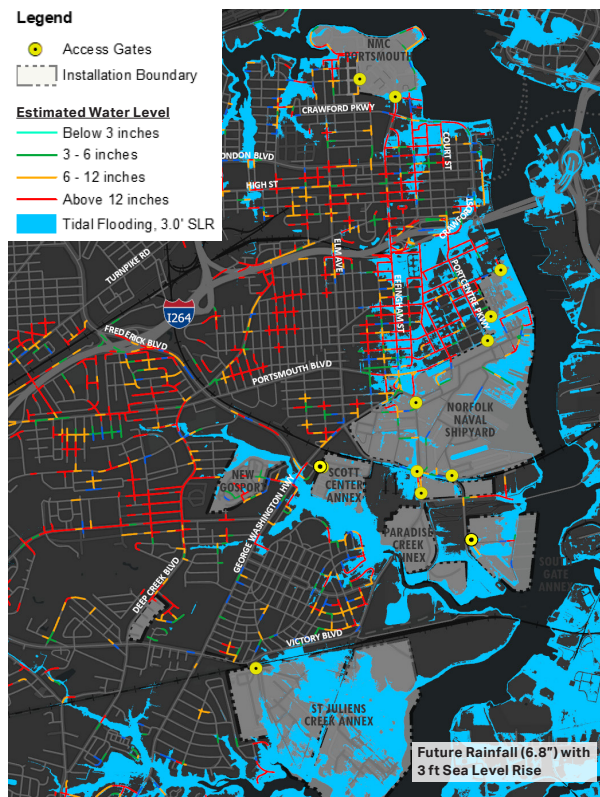
Unirse es gratis, pero hay que registrarse a <http://bit.ly/2O52EY6>

¿Qué escuchamos?



Inundación de Carretera: La inundación limita o previene acceso a varias instalaciones navales y reduce la conectividad a corredores y autopistas interestatales críticos. La inundación limita viajes, contribuye a la congestión, y limita o previene acceso a servicios comunitarios como la protección contra incendios, las escuelas, y los refugios de emergencia de que el personal naval y los residentes dependen.

- Se definieron y se analizaron escenarios futuros de precipitación e inundación de marea, y los resultados muestran que partes de Effingham Street, George Washington Highway, Portsmouth Boulevard, Victory Boulevard, y Frederick Boulevard son susceptibles a inundación. Estas son rutas que se utilizan a menudo para tener acceso a las puertas de la instalación. Con el tiempo, el aumento del nivel del mar agravará los problemas asociados con inundación.



▲ Este diagrama ilustra el impacto combinado potencial que podrían efectuar la precipitación (un evento de lluvia de 6.8") y el aumento del nivel del mar (3.0 pies) directamente a las rutas que sirven o están cerca de las instalaciones navales. (Fuente: AECOM/Moffat and Nichol)

PORTSMOUTH Y CHESAPEAKE ESTUDIO CONJUNTO DE USO DE SUELOS



Foto de la Marina de EE. UU., sacada por Mass Communication Specialist Seaman Victoria Granado, <https://www.navy.mil>



Tránsito y Acceso: Las opciones de tránsito para los empleados de la instalación son limitadas. Horas de operación, rutas, ubicaciones de paradas, y procesos de transferencia del sistema de autobuses son probables impedimentos al utilizar el sistema. Diferencias en las redes peatonales y de senderos pueden disuadir el uso de otros modos de transporte y cruceros al nivel de ferrocarril, especialmente los a lo largo de High Street, George Washington Highway, y Frederick Boulevard impactan la corriente de circulación.

- Las horas de operación de autobuses no se alinean con los turnos de trabajos de los empleados del Shipyard. Según la Marina, casi 83% de los empleados del Shipyard trabajan afuera de Portsmouth, lo que quiere decir se requiere una transferencia de autobús-aumentando tiempo al viaje diario al trabajo por autobús.
- Un análisis de transitabilidad peatonal identificó que pocas paradas de autobús están ubicadas dentro de una distancia de cinco a diez minutos a pie al Shipyard. Las paradas de autobús dentro de esta zona experimentan menos frecuencia de servicio.
- Operadores ferroviarios están utilizando trenes más largos lo que aumenta los retrasos a lo largo de corredores críticos que tienen cruceros al nivel.

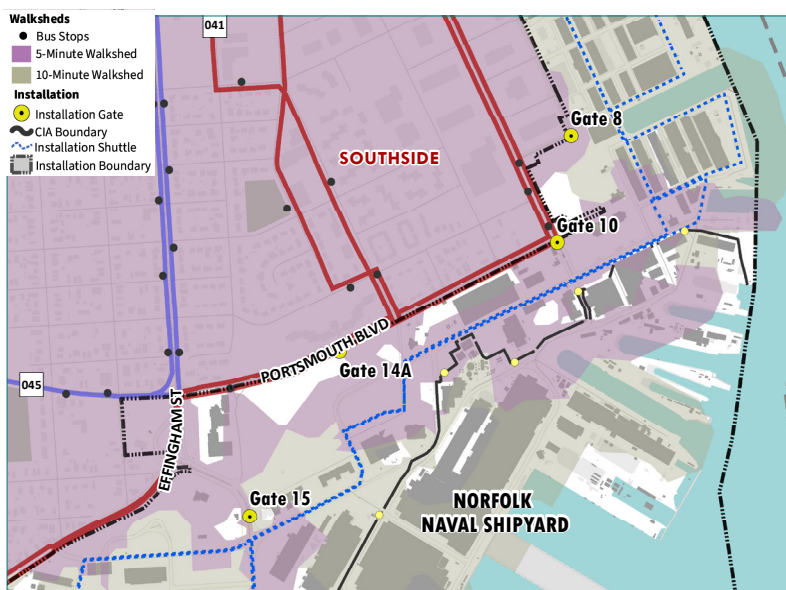


Estacionamiento: El estacionamiento de empleados y visitantes a menudo se desborda a los vecindarios que rodean el Shipyard. La falta de estacionamiento disponible dentro de una distancia caminable a centros de trabajo hace que los empleados busquen alternativas más preferibles—algunos de los cuales están dentro de la comunidad contigua.

El aumento futuro de la misión reducirá el suministro de estacionamiento en el sitio y podría efectuar más impactos de estacionamiento a los vecindarios contiguos.



Uso de Suelos: Existen oportunidades para diversificar usos de suelos en algunas zonas para ofrecer más tiendas de conveniencia, restaurantes, o centros comerciales cerca de las instalaciones. Restricciones ambientales subyacentes pueden afectar los tipos de reurbanización que puedan ocurrir, y reglamentos locales de uso de suelos y zonificación pueden exigir actualizaciones. Otras actividades al nivel regional, incluso el propuesto futuro Craney Island Marine Terminal Expansion y el dragado de la rama sur del Río Elizabeth, también necesitarán considerar todos los intereses federales y locales.



¿Desea usted más información?

Este estudio es un esfuerzo cooperativo entre las ciudades de Chesapeake y Portsmouth, la Mancomunidad de Virginia, y varias instalaciones navales ubicadas en South Hampton Roads: Norfolk Naval Shipyard; St. Juliens Creek Annex; Naval Medical Center Portsmouth; y Craney Island Fuel Depot. Para más información, favor de visitar el siguiente sitio web, o contactar al **Sr. Ben McFarlane**, Senior Regional Planner, al HRPDC.

www.hrpdcva.gov/portsmouth-chesapeakeJLUS

757-420-8300

bmcfarlane@hrpdcva.gov

Este documento fue preparado bajo contrato con el Hampton Roads Planning District Commission (HRPDC), con soporte financiero del Office of Economic Adjustment, Department of Defense. El contenido refleja las opiniones del HRPDC y no refleja necesariamente las opiniones del Office of Economic Adjustment.

▲ La distancia caminable de una parada de autobús a un centro de trabajo o edificio también puede influir la opción de movilidad. El análisis muestra que la mayoría de las paradas exigirían un camino de más que un camino de 5 o 10 minutos para llegar a un centro de trabajo primario en la base. (Fuente: AECOM)