

AVISO: LA TRADUCCIÓN DE LA AGENDA Y LOS REPORTES ESTÁN HECHOS POR GOOGLE TRANSLATE.

AL MOMENTO EL ANEXO DEL REPORTE NO ESTA DISPONIBLE EN ESPAÑOL, PERO SE ESTÁ TRABAJANDO PARA PROVEER LOS ANEXOS PARA LAS FUTURAS AGENDAS.



CIUDAD DE COSTA MESA

JUNTA REGULAR DEL CONCEJO MUNICIPAL Y AUTORIDAD DE VIVIENDA*

AGENDA – MODIFICADA

martes, 15 de julio de 2025

6:00 p.m.

Cámara del Concejo Municipal
77 Fair Drive

***Nota: Todas las membresías de la agencia se reflejan en el título de "Miembro del Concejo" 4:00 P.M. Sesión Cerrada**

Se ha modificado la Sesión Cerrada y se ha eliminado el Nuevo Asunto No. 2 de la agenda.

Las juntas del Concejo Municipal se transmiten en una forma híbrido; en persona y como cortesía virtualmente a través de Zoom Webinar. Si la tecnología de Zoom tiene una falla u otra interrupción crítica, solamente a menos que lo exija la Ley Brown (Brown Act), la junta continuara en persona.

SERVICIOS DE TRADUCCIÓN DISPONIBLE

Favor de comunicarse con la Secretaria Municipal al (714) 754-5225 para solicitar servicios de interpretación de idioma para las juntas de la Ciudad. Se pide notificación por lo mínimo 48 horas de anticipación, esto permite que la Ciudad haga los arreglos necesarios.

Los miembros del público pueden ver las reuniones del Concejo Municipal en vivo en COSTA MESA TV(SPECTRUM CANAL 3 Y AT&T U-VERSE CHANNEL 99) o https://costamesa.granicus.com/player/camera/2?publish_id=10&redirect=true y en línea en youtube.com/costamesatv.

Los subtítulos están disponibles a través de la opción Zoom en inglés y español.

Como cortesía, el público puede participar a través de la opción de Zoom.

<https://us06web.zoom.us/j/81879579049?pwd=XoNBT2ucil7zrDsfj4A9QsrlgExg.bQEU-le6VvXjPDeL>

O inicie sesión en Zoom.com y “Unirse a una reunión”

Ingresa ID del Webinar: 899 8281 2676 / Contraseña: 772583

- Si Zoom aun no esta instalado en su computadora, haga clic en “Descargar y ejecutar Zoom.” en la pagina de inicio y presione “Ejecutar” cuando su navegador se lo solicite. Si usted ya tiene Zoom instalado en su computadora espere unos momentos para que la aplicación se inicie automáticamente.

-
- Seleccione “Unir audio a través de la computadora”
 - Se abrirá la sala de conferencias virtual. Si recibe un mensaje leyendo, “Espere a que el anfitrión comience esta reunión”, simplemente permanezca en la sala hasta que comience la reunión
 - Durante el periodo de comentarios públicos, utilice la función “levantar la mano” ubicada en la ventana de participantes y espere que el personal de la Ciudad anuncie su nombre y reactive el micrófono de su línea cuando sea su turno de hablar. Los comentarios están limitados a 3 minutos, o según se indique lo contrario.

Llamar: 1 669 900 6833 ingresar ID del seminario web 899 8281 2676 / Contraseña: 772583

Durante el periodo de comentarios públicos, presione *9 para agregarse a la lista y espere que el personal de la Ciudad anuncie su nombre o número de teléfono y presione *6 para reactivar el micrófono de su línea cuando sea su turno para hablar. Los comentarios están limitados a 3 minutos, o según se indique lo contrario.

Nota: Si usted ha instalado una actualización de Zoom, tendrá que reiniciar su computadora antes de participar en la reunión.

Además, los miembros del público que deseen hacer un comentario por escrito específicamente sobre un tema en la agenda pueden enviar su comentario escrito por correo electrónico a la Secretaria Municipal a cityclerk@costamesaca.gov. Los comentarios recibidos antes de las 12:00 pm de la fecha de la reunión se proporcionarán al Concejo Municipal, se pondrá a disposición del público y formará parte del acta de la reunión.

Tenga en cuenta que es importante que la Ciudad permita la participación del público en esta reunión. Si usted no puede participar en la reunión a través de los procesos establecidos anteriormente, comuníquese con la Secretaria Municipal al (714) 754-5225 o cityclerk@costamesaca.gov y el personal intentará acomoderarlo. La Ciudad no espera que haya cambios al anterior proceso para participar en esta reunión, si hay un cambio, la Ciudad publicará la información lo antes posible al sitio web de la Ciudad.

Tome en cuenta que los registros enviados por el público no serán redactados de ninguna manera y se publicaran en línea tal como se envió, incluyendo cualquier información de contacto personal. Todos los materiales, fotografías, PowerPoint y videos enviados para su exhibición en una reunión pública deben ser revisados previamente por el personal para verificar su idoneidad para el público en general. No se aceptarán enlaces a videos de YouTube u otros servicios de transmisión, se deberá enviar un archivo de video directo al personal antes de cada reunión para minimizar las complicaciones y reproducir el video sin demora. El video debe tener uno de los siguientes formatos, .mp4, .mov o .wmv. Solo se puede incluir un archivo por orador para comentarios públicos, tanto de video y fotografías. Favor de enviar un correo electrónico a la Secretaria Municipal a cityclerk@costamesaca.gov NO MÁS TARDE DE LAS 12:00 pm del día de la reunión. Si usted no recibe confirmación de la Ciudad antes de la reunión, llame a la oficina de la Secretaria Municipal al 714-754-5225.

Nota sobre los documentos relacionados con la agenda proporcionados a la mayoría del Concejo Municipal después de la distribución del paquete de la agenda del Concejo Municipal (GC §549 57.5): Cualquier documento relacionado proporcionado a la mayoría del Concejo Municipal después de la distribución de los paquetes de la Agenda del Concejo Municipal estarán disponible para inspección pública. Dichos documentos se publicarán en el sitio web de la ciudad y estarán disponibles en la oficina de la Secretaria Municipal, 77 Fair Drive, Costa Mesa, CA 92626.

Todos los teléfonos celulares y otros dispositivos electrónicos deben estar apagados o configurados para que vibren. Se les pide a los miembros de la audiencia que salgan de la Cámara del Concejo Municipal para realizar una conversación telefónica.

Hay conexión de Wi-Fi gratuita disponible en la Cámara del Concejo durante las reuniones. El nombre de usuario de la red disponible es: CM_Council y la contraseña es: cmcouncil1953.

Como ciudad con certificación LEED Gold, Costa Mesa está totalmente comprometida con la sostenibilidad ambiental. Un número mínimo de copias impresas de la agenda estará disponible en la Cámara del Concejo. Para su comodidad, habrá un repertorio con el paquete completo de la agenda en la mesa del vestíbulo de la Cámara del Concejo para su visualización. La agenda y los informes se pueden ver en el sitio web de la ciudad en <https://costamesa.legistar.com/Calendar.aspx> La agenda y los informes se pueden ver en español en el sitio web de la Ciudad en <https://www.costamesaca.gov/trending/current-agendas/spanish-city-council-agendas>

En conformidad con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA), aparatos de asistencia están disponibles y podrán ser prestados notificando a la Secretaria Municipal. Si necesita asistencia especial para participar en esta junta, comuníquese con la oficina de la Secretaria Municipal al (714) 754-5225. Se pide dar notificación a la Ciudad por lo mínimo 48 horas de anticipación para garantizar accesibilidad razonable a la junta. [28 CFR 35.102.35.104 ADA Title II]

SESIÓN CERRADA ESPECIAL - 4:00 P.M.

LLAMADA AL ORDEN

PASE DE LISTA

COMENTARIOS PÚBLICOS

Los miembros del público son bienvenidos a dirigirse al Concejo Municipal sólo en los puntos del orden del día de la sesión privada. Cada miembro del público tendrá un total de tres minutos para hablar sobre todos los puntos de la sesión a puerta cerrada.

PUNTOS DE LA SESIÓN CERRADA:

1. **CONFERENCIA CON ASESOR LEGAL - LITIGIOS EXISTENTES**
De conformidad con la Sección 54956.9 (d)(1) del Código de Gobierno de California
Nombre del caso: Jeanie O'Keefe v. Ciudad de Costa Mesa
Caso del Tribunal Superior del Condado de Orange No. 30-2024-01443154-CU-PO-CJC
2. **CONFERENCIA CON ASESOR LEGAL - LITIGIOS EXISTENTES**
De conformidad con la Sección 54956.9 (d)(1) del Código de Gobierno de California
Nombre del caso: Ciudad de Costa Mesa v. D'Alessio; 1963 Wallace Ave.
Caso del Tribunal Superior del Condado de Orange No. 30, 2020 01133479
3. **CONFERENCIA CON ASESOR LEGAL - LITIGIOS EXISTENTES**
De conformidad con la Sección 54956.9 (d)(1) del Código de Gobierno de California
Nombre del caso: Ciudad de Costa Mesa; Pueblo del Estado de Cal. v. D'Alessio Investments LLC, et al.
440 Fair Dr. y 1779 Newport Blvd.

4. CONFERENCIA CON ASESOR LEGAL - LITIGIOS EXISTENTES
De conformidad con la Sección 54956.9 (d)(1) del Código de Gobierno de California
Nombre del caso: D'Alessio Investments LLC v. Ciudad de Costa Mesa
Tribunal Superior del Condado de Orange, Caso No. 30-2020-01132646

5. CONFERENCIA CON ASESOR LEGAL - LITIGIOS EXISTENTES
De conformidad con la Sección 54956.9 (d)(1) del Código de Gobierno de California
Nombre del caso: D'Alessio v. Ciudad de Costa Mesa, et al.,
Tribunal de Distrito de los Estados Unidos, Distrito Central de CA, Caso No. 8:25-cv-00679-
DOC-DFM

6. CONFERENCIA CON ASESOR LEGAL - LITIGIOS EXISTENTES
De conformidad con la Sección 54956.9 (d)(1) del Código de Gobierno de California
Nombre del caso: Farrell Harrison v. Ciudad de Costa Mesa, et al.,
Caso N.º 30-2025-01495293-CU-WM-CJC del Tribunal Superior del Condado de Orange

7. NOMBRAMIENTO DE EMPLEADOS PÚBLICOS
De conformidad con la Sección 54957(b)(1) del Código de Gobierno de California
Título: Administrador de la Ciudad

JUNTA REGULAR DEL CONCEJO MUNICIPAL Y AUTORIDAD DE VIVIENDA*

15 DE JULIO DE 2025 – 6:00 P.M.

JOHN STEPHENS

Alcalde

MANUEL CHÁVEZ
Vice Alcalde - Distrito 4

ANDREA MARR
Concejal - Distrito 3

ARLIS REYNOLDS
Concejal - Distrito 5

LOREN GAMEROS
Concejal - Distrito 2

JEFF PETTIS
Concejal - Distrito 6

MIKE BULEY
Concejal - Distrito 1

KIMBERLY HALL BARLOW
Abogada Municipal

CECILIA GALLARDO-DALY
Asistente Administradora Municipal

APERTURA DE LA REUNIÓN

HIMNO NACIONAL Y JURAMENTO A LA BANDERA

MOMENTO DE EXPRESIÓN SOLEMNE

[De acuerdo con la Política 000-12 del Concejo, estas presentaciones son realizadas por voluntarios de la comunidad expresando sus propios puntos de vista. El Concejo Municipal renuncia a cualquier intención de respaldar o patrocinar las opiniones de cualquier orador.]

PASE DE LISTA

INFORME DE LA SESION CERADA DE LA ABOGADA MUNICIPAL

PRESENTACIONES:

1. Reconocimiento del 40º aniversario de los Ingenieros Modelo del Condado de Orange

COMENTARIOS PÚBLICOS: SOLO ASUNTOS INCLUIDOS EN LA AGENDA

En este momento también se pueden escuchar comentarios sobre los temas del Calendario de Consentimiento. Los comentarios están limitados a 3 minutos, o según se indique lo contrario.

INFORMES, COMENTARIOS Y SUGERENCIAS DEL LOS MIEMBROS DEL CONCEJO MUNICIPAL

Cada miembro del concejo está limitado a 3 minutos. Se escucharán comentarios adicionales al final de la reunión

1. Concejal Marr
2. Concejal Reynolds
3. Concejal Pettis
4. Concejal Buley
5. Concejal Gameros
6. Vicealcalde Chávez
7. Alcalde Stephens

INFORME – ADMINISTRADORA MUNICIPAL

INFORME – ABOGADA MUNICIPAL

CALENDARIO DE CONSENTIMIENTO

Todos los asuntos especificados en el Calendario de Consentimiento se consideran rutinarios y se actuarán en un solo movimiento. No habrá discusión separada de estos temas a menos que los miembros del Concejo Municipal, el personal o el público soliciten que se discutan y/o eliminen elementos específicos del Calendario de Consentimiento para discusión.

1. [RENUNCIA PROCESAL: RENUNCIA A LA LECTURA COMPLETA DE TODAS LAS ORDENANZAS Y RESOLUCIONES](#) 25-369
RECOMENDACIÓN:
El Concejo Municipal y la Autoridad de Vivienda aprueban la lectura solo por título y renuncian a la lectura completa de las Ordenanzas y Resoluciones.

2. [CARPETA DE LECTURA](#) 25-370
RECOMENDACIÓN:
El Concejo Municipal reciba y archive las reclamaciones recibidas por la Secretaria de la Ciudad y autoriza al personal rechazar las reclamaciones: Theodore Luna y Jezzee Stewart.

3. [ADOPCION DE LA RESOLUCION DE ORDENES DE PAGO](#) 25-355
RECOMENDACIÓN:
El Concejo Municipal apruebe la Resolución de Orden No. 2737

ANEXOS: 1. [Resumen de Registro de Cheques 12-06-2025](#)
2. [Resumen de Registro de Cheques 18-06-2025](#)

4. [MINUTOS](#) 25-330
RECOMENDACIÓN:
El Concejo Municipal apruebe los minutos de las juntas del 3 de junio de 2025 y 17 de junio de 2025.

ANEXOS: 1. [Minutos \(Borrador\) – 03-06-2025](#)
2. [Minutos \(Borrador\) – 17-06-2025](#)

5. [ADJUDICACIÓN DE CONTRATO DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA EL APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN DE AGUAS PLUVIALES Y CALIDAD DEL AGUA](#) 25-365
RECOMENDACIÓN:
El personal recomienda al Concejo Municipal:
 1. Otorgar un Acuerdo de Servicios Profesionales (PSA) a WSP USA, Inc., 3560 Hyland Avenue, Suite 100, Costa Mesa, California por tres (3) años con dos (2) períodos de renovación de un año por un monto que no exceda los \$164,800 anuales, por servicios profesionales para proporcionar apoyo a la administración de aguas pluviales y calidad del agua para el cumplimiento del Programa de Permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NPDES) y el Sistema Municipal de Alcantarillado Pluvial Separado (MS4).

-
2. Autorizar a la Administradora Interino de la Ciudad y a la Secretaria de la Ciudad a ejecutar el PSA y cualquier enmienda futura al acuerdo.

ANEXOS: 1. [Propuesta de PSA con WSP](#)

6. [MAPA FINAL DEL TRACTO NO. 19244 UBICADO EN 1711-1719 POMONA AVENUE, COSTA MESA, CALIFORNIA](#) 25-366

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal apruebe el Mapa Final para el Tramo No. 19244 y autorice la firma del Mapa por el Ingeniero de la Ciudad y la Secretaria de la Ciudad.

ANEXOS: 1. [Mapa de Tratados](#)

2. [Carta de Aprobación de la Comisión de Planificación](#)

7. [ACUERDOS DE SERVICIOS DE GESTIÓN DE TRÁFICO CON LA ASOCIACIÓN AGROPECUARIA DEL DISTRITO 32](#) 25-367

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda al Concejo Municipal:

1. Aprobar el acuerdo de 2025 entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico para la Feria del Condado de Orange.
2. Aprobar el acuerdo de 2025 entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico para todos los eventos designados durante todo el año en el Centro de Ferias y Eventos del Condado de Orange ("OCFEC").
3. Autorizar a la Administradora de la Ciudad, o a su designado, a ejecutar los acuerdos.
4. Autorizar a la Administradora de la Ciudad, o a su designado, a ejecutar cualquier enmienda a los acuerdos, incluidas, entre otras, las enmiendas que aumentan la compensación máxima que se pagará a la Ciudad.

ANEXOS: 1. [Tiempo de Feria de la Ciudad de Costa Mesa 2025](#)

2. [2025 Ciudad de Costa Mesa Todo el Año](#)

8. [RESOLUCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS DE SEGURIDAD A LO LARGO DE NEWPORT BOULEVARD \(SR-55\) MEJORAS DE SEGURIDAD EN LA CIUDAD DE COSTA MESA](#) 25-375

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal apruebe la Resolución (2025-xx) solicitando al Departamento de Transporte del Estado de California (Caltrans) que implemente mejoras de seguridad a lo largo de Newport Boulevard (Ruta Estatal (SR) -55) en la Ciudad de Costa Mesa.

ANEXOS: 1. [Proyecto de Resolución - SR-55 \(Newport Boulevard\)](#)

**EN ESTE MOMENTO EL CONCEJO MUNICIPAL DISCUTIRA CUALQUIER TEMA
EXTRAÍDO DEL CALENDARIO CONSENTIMIENTO**

-----FIN DEL CALENDARIO DE CONSENTIMIENTO -----

AUDIENCIA PUBLICAS:

(De conformidad con la Resolución No. 05-55, las Audiencias Públicas comienzan a las 7:00 p.m.)

1. [INFORME FINAL DE IMPACTO AMBIENTAL \(SCH NO. 2024060115\), ENMIENDA AL PLAN GENERAL, REZONIFICACIÓN, ENMIENDA ESPECÍFICA AL PLAN, PLAN MAESTRO, MAPA TENTATIVO DE PARCELAS, BONIFICACIÓN DE DENSIDAD Y ACUERDO DE DESARROLLO PARA HIVE LIVE, UN DESARROLLO RESIDENCIAL DE TRES FASES, 1,050 UNIDADES, CON UN COMPONENTE COMERCIAL DE 3,692 PIES CUADRADOS EN 3333 SUSAN STREET](#) 25-381

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal abra y lleve a cabo una audiencia pública, y continúe el proyecto hasta la reunión del Concejo Municipal del 5 de agosto de 2025.

ANEXOS: 1. [Solicitud de Continuación](#)

2. [DECLARACIÓN NEGATIVA MITIGADA, ENMIENDA AL PLAN GENERAL \(PGPA-24-0001\), REZONIFICACIÓN, PLAN MAESTRO \(PMAP-24-0002\) Y MAPA TENTATIVO DEL TRACTO NO. 19351 PARA EL DESARROLLO DE 40 UNIDADES DE CONDOMINIOS RESIDENCIALES UBICADAS EN 220, 222, 234 Y 236 VICTORIA STREET \("VICTORIA PLACE"\)](#) 25-359

RECOMENDACIÓN:

La Comisión de Planificación recomienda al Concejo Municipal que rechace la Enmienda al Plan General (PGPA-24-0001), la Rezonificación, el Plan Maestro (PMAP-24-0002) y el Mapa Tentativo de Tracto No. 19351.

ANEXOS: 1. [Proyecto de Resolución \(GPA, Plan Maestro y Mapa Tentativo\) - Denegación](#)

2. [Carta del Solicitante](#)
3. [Mapa de Vecindad](#)
4. [Mapa de Zonificación](#)
5. [Mapa de Uso del Suelo](#)
6. [Comentarios públicos - Borrador de ISMND de abril de 2025](#)
7. [Planes](#)
8. [Memorándum de la Generación del Viaje](#)
9. [Informe del orden del día de la Comisión de Planificación](#)
10. [Comentarios Públicos de la Comisión de Planificación](#)
11. [Resolución de la Comisión de Planificación \(GPA, Plan Maestro y Mapa Tentativo de Tractos\)](#)
12. [Documentos de Decisión Alternativos](#)

ASUNTOS ANTIGUOS: NINGUNO.

NUEVOS ASUNTOS:

1. [PROGRAMA DE ESTACIONAMIENTO CON PERMISO RESIDENCIAL - CALLE CABRILLO ENTRE AVENIDA ORANGE Y AVENIDA SANTA ANA](#) 25-364

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal adopte la propuesta de Resolución No. 2025-xx, aprobando la implementación de una restricción de Estacionamiento con Permiso Residencial (RPP) únicamente en la calle Cabrillo entre la avenida Orange y la avenida Santa

Ana, y autorizando al Gerente de Servicios de Transporte a extender la restricción dentro de un radio de 1,000 pies según sea necesario, basándose en una petición calificada de los residentes afectados y las pautas adoptadas por el Concejo.

- ANEXOS: 1. [Proyecto de Resolución No. 2025-xx](#)
2. [Revisión de las directrices y políticas del RPP](#)
3. [Mapa de Cabrillo](#)

~~2. ACUERDO DE SERVICIOS PROFESIONALES CON ENDEMIC ENVIRONMENTAL SERVICES INC. PARA EL PROYECTO DE RESTAURACIÓN DE FAIRVIEW PARK MESA Y APÉNDICE AL ESTUDIO INICIAL/DECLARACIÓN NEGATIVA MITIGADA DE 1997 PARA FAIRVIEW PARK~~

3. [DISCUSIÓN SOBRE LA RESERVA RANDALL](#)

25-376

RECOMENDACIÓN:

De acuerdo con la solicitud del concejal Reynolds, reciba comentarios del Concejo Municipal y del público sobre los Planes Preliminares de Randall Preserve.

INFORMES ADICIONALES DEL COMITÉ, COMENTARIOS Y MIEMBROS DEL CONCEJO

APLAZAMIENTO



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-355

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: ADOPCIÓN DE LA RESOLUCIÓN DE LA ORDEN

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE FINANZAS

PRESENTADO POR: CAROL MOLINA, DIRECTORA FINANCIERA

INFORMACIÓN DE CONTACTO: CAROL MOLINA, DIRECTORA DE FINANZAS AL (714) 754-5243

RECOMENDACIÓN:

El Concejo Municipal aprueba la Resolución de Orden No. 2737.

FONDO:

De acuerdo con la Sección 37202 del Código de Gobierno de California, el Director de Finanzas o su representante designado certifica la exactitud de las siguientes demandas y la disponibilidad de fondos para el pago de las mismas.

REVISIÓN FISCAL:

Financiamiento Registro de Nómina No. 25-12 "A" Fuera de Ciclo por \$5,437.75 y 25-13 Ciclo On por \$3,876,567.59, y gastos operativos de la Ciudad por \$2,919,075.57.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Articulo #: 25-330

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: MINUTOS

DEPARTAMENTO: OFFICINA DE LA ADMINISTRADORA DE LA CIUDAD/DIVISION DE LA SECRETARIA DE LA CIUDAD

RECOMENDACIÓN:

El Concejo Municipal apruebe los minutos de las juntas del 3 de junio de 2025 y 17 de junio de 2025.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-365

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: ADJUDICACIÓN DE CONTRATO DE SERVICIOS PROFESIONALES PARA EL APOYO DE LA ADMINISTRACIÓN DE AGUAS PLUVIALES Y CALIDAD DEL AGUA

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS/DIVISIÓN DE INGENIERÍA

PRESENTADO POR: RAJA SETHURAMAN, DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

INFORMACIÓN DE CONTACTO: SEUNG YANG, P.E., INGENIERO DE LA CIUDAD (714) 754-5335

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda al Concejo Municipal:

1. Otorgar un Acuerdo de Servicios Profesionales (PSA) a WSP USA, Inc., 3560 Hyland Avenue, Suite 100, Costa Mesa, California por tres (3) años con dos (2) períodos de renovación de un año por un monto que no exceda los \$164,800 anuales, por servicios profesionales para proporcionar apoyo a la administración de aguas pluviales y calidad del agua para el cumplimiento del Programa de Permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NPDES) y el Sistema Municipal de Alcantarillado Pluvial Separado (MS4).
2. Autorizar a la Administradora Interino de la Ciudad y a la Secretaria de la Ciudad a ejecutar el PSA y cualquier enmienda futura al acuerdo.

FONDO:

La Orden No. R8-2009-0030, NPDES No. CAS618030, modificada por la Orden No. R8-2010-0062, junto con el Plan de Manejo del Área de Drenaje del Condado de Orange (DAMP) y el Plan de Implementación Local (LIP) de la Ciudad de Costa Mesa, requiere que los titulares de permisos (Condado de Orange, Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Orange y ciudades incorporadas del Condado de Orange) desarrollen e implementen programas, planes y políticas necesarias para reducir la descarga de contaminantes a la escorrentía de aguas pluviales urbanas y para proteger la calidad del agua receptora. A este efecto, la Ciudad lleva a cabo inspecciones anuales de aproximadamente 250 negocios comerciales e industriales, Mejores Prácticas de Manejo (BMP, por sus siglas en inglés) del sitio de construcción durante la construcción y después de la construcción, y responde a las descargas ilícitas.

ANÁLISIS:

En coordinación con el personal de varios departamentos de la Ciudad, se desarrolló un alcance de trabajo para los servicios profesionales, y se publicó una Solicitud de Propuestas (RFP) en PlanetBids. El alcance del trabajo en virtud de este contrato requiere que el consultor seleccionado preste los siguientes servicios:

-
- Inspección de instalaciones industriales/comerciales
 - Inspección de las instalaciones fijas de la ciudad
 - Revisión de los Planes de Gestión de la Calidad del Agua (WQMP) para proyectos de desarrollo privados durante el diseño
 - Inspección de BMP durante la construcción
 - Actualización del inventario de la ciudad (WQMP)
 - Coordinar y compartir el inventario de WQMP con el Condado de Orange (Programa de Herramientas de Aguas Pluviales)
 - Inspeccionar aproximadamente 55 WQMP posteriores a la construcción anualmente
 - Garantizar el cumplimiento de las próximas Disposiciones Estatales de Basura
 - Responder a descargas y conexiones ilícitas
 - Actualización del Plan de Implementación Local (LIP) de la Ciudad
 - Apoyar al personal de la Ciudad en la actualización de las ordenanzas locales de calidad del agua, el informe de la Evaluación Anual de la Efectividad del Programa (PEA) y garantizar el cumplimiento de los proyectos de ley del Senado.
 - Capacitación al personal de la ciudad
 - Proporcionar otros servicios según lo acordado por la Ciudad y WSP

Se recibieron dos (2) propuestas para su consideración. Las propuestas se examinaron para verificar el cumplimiento de la RFP de la Ciudad y se evaluaron en función del método de enfoque, las calificaciones, la experiencia, la dotación de personal y la propuesta de costos.

Para garantizar un proceso de selección objetivo, se reunió un comité de evaluación y todos los miembros evaluaron las propuestas de forma independiente para evaluar las calificaciones y la experiencia para abordar las necesidades de la Ciudad. Después de una evaluación exhaustiva de las propuestas, el comité de evaluación encontró que WSP USA Inc. (WSP) estaba bien calificado para realizar los servicios solicitados en base a WSP, demostrando lo siguiente:

- Un conocimiento profundo del proyecto
- Experiencia sustancial y capacidad técnica para realizar el alcance de trabajo descrito
- Un historial comprobado de proporcionar servicios de inspección para instalaciones comerciales e industriales para la Ciudad en el pasado

El otro proponente, Willdan Engineering, también fue calificado al demostrar:

- Conocimiento de las tareas clave y los entregables
- Un equipo calificado que está bien informado y es capaz
- Un conjunto integral de habilidades diseñadas para cumplir con las reglas y regulaciones que rigen los permisos de NPDES y MS4

Sin embargo, con base en la revisión acumulativa de las propuestas por parte del comité de evaluación, se determinó que WSP poseía mejores calificaciones y experiencia en la administración del programa de calidad de aguas pluviales de la Ciudad. WSP ha realizado servicios de inspección para instalaciones comerciales/industriales para la Ciudad en el pasado con resultados exitosos.

Por lo tanto, el personal recomienda otorgar un PSA a WSP (Anexo 1) por tres (3) años con dos (2) períodos de renovación de un año por un monto que no exceda los \$164,800 anuales.

ALTERNATIVAS:

El Concejo Municipal puede optar por rechazar todas las propuestas, volver a publicitar y reevaluar las propuestas de consultores recién presentadas. El personal ha determinado que hacerlo no dará como resultado ningún postor de calidad apreciable y no recomienda esta acción.

REVISIÓN FISCAL:

Los fondos para este acuerdo están disponibles en el Presupuesto Operativo Adoptado para el Año Fiscal 2025-26 en el Fondo General (Fondo 101).

REVISIÓN LEGAL:

La Oficina del Fiscal de la Ciudad ha revisado este informe del personal y ha preparado el Acuerdo de Servicios Profesionales (PSA) y los aprueba en cuanto a la forma.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este proyecto apoya el siguiente objetivo del Concejo Municipal:

- Fortalecer la seguridad pública y mejorar la calidad de vida
- Promover la sostenibilidad ambiental y la resiliencia climática

CONCLUSIÓN:

El personal recomienda al Concejo Municipal:

1. Otorgar un Acuerdo de Servicios Profesionales (PSA) a WSP USA, Inc., 3560 Hyland Avenue, Suite 100, Costa Mesa, California por tres (3) años con dos (2) períodos de renovación de un año por un monto que no exceda los \$164,800 anuales, por servicios profesionales para proporcionar apoyo a la administración de aguas pluviales y calidad del agua para el cumplimiento del Programa de Permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NPDES) y el Sistema Municipal de Alcantarillado Pluvial Separado (MS4).
2. Autorizar a la Administradora Interino de la Ciudad y a la Secretaria de la Ciudad a ejecutar el PSA y cualquier enmienda futura al acuerdo.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-366

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: MAPA FINAL DEL TRACTO NO. 19244 UBICADO EN 1711-1719 POMONA AVENUE, COSTA MESA, CALIFORNIA

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS/DIVISIÓN DE INGENIERÍA

PRESENTADO POR: RAJA SETHURAMAN, DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

INFORMACIÓN DE CONTACTO: SEUNG YANG, P.E., INGENIERO DE LA CIUDAD (714) 754-5335

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal apruebe el Mapa Final para el Tramo No. 19244 y autorice la firma del Mapa por el Ingeniero de la Ciudad y la Secretaria de la Ciudad.

FONDO:

El 11 de septiembre de 2023, la Comisión de Planificación aprobó un Plan Maestro para construir ocho (8) unidades de vivienda/trabajo con garajes adjuntos en 1711-1719 Pomona Avenue (Proyecto). El proyecto propone subdividir la propiedad para propiedad individual.

El 11 de septiembre de 2023, la Comisión de Planificación aprobó el Mapa Tentativo del Tramo No. 19244 (Anexo 1) y las Condiciones de Aprobación (Anexo 2) del Proyecto. El mapa consiste en una subdivisión creada después de consolidar dos propiedades (0.46 acres) en un lote para fines de condominio.

ANÁLISIS:

Se han cumplido todas las Condiciones de Aprobación impuestas por la Comisión de Planificación y el Mapa Final está en conformidad sustancial con el Mapa Tentativo aprobado por la Comisión de Planificación. El Mapa del Tracto ha sido verificado y se ha encontrado que es técnicamente correcto e incluye la liberación y renuncia de los derechos de acceso a la Avenida Pomona para ser aceptados por la Ciudad.

ALTERNATIVAS:

No se consideraron alternativas ya que este ítem es de naturaleza administrativa.

REVISIÓN FISCAL:

No hay impactos fiscales para la Ciudad por la aprobación de la acción recomendada. Se han pagado todas las tarifas de presentación del mapa de distritos.

REVISIÓN LEGAL:

La Oficina del Fiscal de la Ciudad ha revisado este informe de agenda y lo aprueba en cuanto a su forma.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este proyecto apoya el siguiente objetivo del Concejo Municipal:

- Diversificar, estabilizar y aumentar la vivienda para reflejar las necesidades de la comunidad.

CONCLUSIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal apruebe el Mapa Final para el Tramo No. 19244 y autorice la firma del Mapa por el Ingeniero de la Ciudad y la Secretaria de la Ciudad.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-367

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: ACUERDOS DE SERVICIOS DE GESTIÓN DE TRÁFICO CON LA ASOCIACIÓN AGROPECUARIA DEL DISTRITO 32

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE POLICÍA

PRESENTADO POR: JARED BARNES, SARGENTO DE POLICÍA

INFORMACIÓN DE CONTACTO: JARED BARNES (714) 754-5125

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda al Concejo Municipal:

1. Aprobar el acuerdo de 2025 entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico para la Feria del Condado de Orange.
2. Aprobar el acuerdo de 2025 entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico para todos los eventos designados durante todo el año en el Centro de Ferias y Eventos del Condado de Orange ("OCFEC").
3. Autorizar a la Administradora de la Ciudad, o a su designado, a ejecutar los acuerdos.
4. Autorizar a la Administradora de la Ciudad, o a su designado, a ejecutar cualquier enmienda a los acuerdos, incluidas, entre otras, las enmiendas que aumentan la compensación máxima que se pagará a la Ciudad.

FONDO:

Cada año, la Ciudad celebra dos acuerdos con la Asociación Agrícola del Distrito 32 ("Distrito") para proporcionar servicios de gestión del tráfico. El primer acuerdo se aplica a los servicios prestados por el personal del Departamento de Policía durante la Feria Anual del Condado de Orange ("Feria OC"). El segundo acuerdo se aplica a los servicios prestados por el personal del Departamento de Policía en eventos designados que ocurren en el Centro de Ferias y Eventos del Condado de Orange (OCFEC) durante todo el año.

El Estado de California requiere que el organismo rector (Concejo Municipal) apruebe todos los acuerdos antes de que se pueda realizar el pago.

ANÁLISIS:

El Departamento de Policía de Costa Mesa está solicitando la aprobación del Concejo Municipal para celebrar acuerdos con el Distrito para proporcionar al Distrito servicios de gestión de tráfico durante la Feria OC 2025 y durante los eventos designados durante todo el año en el OCFEC.

Los acuerdos prevén el reembolso de los gastos de personal incurridos por la Ciudad para la prestación de servicios de gestión del tráfico para los eventos. El Distrito compensará a la Ciudad de acuerdo con las tarifas por hora establecidas en la Determinación de Tarifas de la Ciudad de Costa Mesa, establecida de conformidad con el Reglamento Administrativo 2.13.

En general, los servicios que se prestarán en virtud de ambos acuerdos incluyen:

1. Prestar y coordinar los servicios de gestión de tráfico para eventos en la OCFEC.
2. Controlar los semáforos al unísono con los esfuerzos del Departamento de Estacionamientos del Distrito.
3. Cerrar las calles de la Ciudad al unísono con los esfuerzos del Departamento de Estacionamiento del Distrito. El personal del Departamento de Policía actualizará los letreros para reflejar los cierres de calles y la información direccional en conjunto con el Departamento de Estacionamiento del Distrito.

A continuación se detallan los detalles relativos a cada acuerdo.

Servicios de Gestión de Tráfico - Feria del Condado de Orange

El acuerdo específico para los servicios de gestión de tráfico durante la Feria OC tiene una vigencia del 18 de julio de 2025 al 17 de agosto de 2025. Los servicios se brindarán durante la Feria OC, que está programada del 18 de julio de 2025 al 17 de agosto de 2025. El Distrito pagará a la Ciudad un máximo de \$351,354 por los servicios prestados durante la Feria OC. Sin embargo, si se alcanza esa cantidad, la Ciudad y el Distrito se reunirán para enmendar la compensación máxima según sea necesario.

Servicios de Gestión de Tráfico - Eventos Designados en el OCFEC

El acuerdo específico para los servicios de gestión del tráfico durante eventos designados durante todo el año tiene una vigencia del 1 de julio de 2025 al 30 de junio de 2026. Los servicios se brindarán durante los eventos designados a gran escala que ocurran en el OCFEC. El Distrito pagará a la Ciudad un máximo de \$121,633 por los servicios prestados para eventos durante todo el año. Sin embargo, si se alcanza esa cantidad, la Ciudad y el Distrito se reunirán para enmendar la compensación máxima según sea necesario.

ALTERNATIVAS:

El Concejo Municipal podría optar por no aprobar los acuerdos entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico. Sin embargo, esta alternativa resultaría en una mayor congestión del tráfico dentro y alrededor de la Feria OC durante eventos a gran escala, lo que afectaría y requeriría recursos del Departamento de Policía sin ninguna compensación.

REVISIÓN FISCAL:

El costo incurrido por la Ciudad se compensa con el acuerdo con la Asociación Agrícola del Distrito 32.

REVISIÓN LEGAL:

La Oficina del Fiscal de la Ciudad ha revisado este informe y los acuerdos y lo ha aprobado en cuanto a la forma.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este artículo apoya el objetivo del Ayuntamiento:

- Fortalecer la seguridad pública y mejorar la calidad de vida

CONCLUSIÓN:

El personal recomienda al Concejo Municipal:

1. Aprobar el acuerdo de 2025 entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico para la Feria del Condado de Orange.
2. Aprobar el acuerdo de 2025 entre la Ciudad y la Asociación Agrícola del Distrito 32 para servicios de gestión de tráfico para todos los eventos designados durante todo el año en el Centro de Ferias y Eventos del Condado de Orange ("OCFEC").
3. Autorizar a la Administradora de la Ciudad, o a su designado, a ejecutar los acuerdos.
4. Autorizar a la Administradora de la Ciudad, o a su designado, a ejecutar cualquier enmienda a los acuerdos, incluidas, entre otras, las enmiendas que aumentan la compensación máxima que se pagará a la Ciudad.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-375

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: RESOLUCIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS DE SEGURIDAD A LO LARGO DE NEWPORT BOULEVARD (SR-55) MEJORAS DE SEGURIDAD EN LA CIUDAD DE COSTA MESA

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS/DIVISIÓN DE INGENIERÍA

PRESENTADO POR: RAJA SETHURAMAN, DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

INFORMACIÓN DE CONTACTO: PAUL MARTIN, P.E., GERENTE DE SERVICIOS DE TRANSPORTE (714) 754-5343

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal apruebe la Resolución (2025-xx) solicitando al Departamento de Transporte del Estado de California (Caltrans) que implemente mejoras de seguridad a lo largo de Newport Boulevard (Ruta Estatal (SR) -55) en la Ciudad de Costa Mesa.

FONDO:

La autopista Costa Mesa (SR-55) actualmente termina en 19th Street y continúa hacia el sur a través del centro de Costa Mesa como Newport Boulevard. Esta arteria principal, bajo la jurisdicción de Caltrans, si bien satisface las necesidades de transporte regional para el tráfico vehicular, crea barreras significativas para el tráfico de peatones y bicicletas. Por lo tanto, los choques a lo largo de Newport Boulevard a menudo involucran a usuarios vulnerables de la carretera, como personas que caminan y andan en bicicleta. Entre 2021 y 2023, ha habido tres muertes de peatones a lo largo de Newport Boulevard entre los límites de 19th Street e Industrial Way.

ANÁLISIS:

Caltrans inició recientemente un proyecto (12-OR32UR) con planes para construir mejoras a lo largo de la SR-55 entre la SR-1 (Pacific Coast Highway) en Newport Beach y la SR-91 en Anaheim. En enero de 2023, Caltrans facilitó una reunión pública con invitaciones enviadas a miembros de la comunidad de Costa Mesa con respecto a este proyecto. Durante la reunión, la comunidad solicitó a Caltrans que considere tratamientos más agresivos para mejorar la seguridad a lo largo de Newport Boulevard, incluidos carriles para bicicletas separados, así como tratamientos adicionales para peatones. Después de esta reunión, Caltrans llevó a cabo un análisis de factibilidad y determinó que los carriles para bicicletas separados eran inviables y no los incluyó en los planes de diseño. El proyecto de Caltrans incluyó mejoras limitadas para Newport Boulevard (SR-55) dentro de la ciudad de Costa Mesa, incluyendo lo siguiente:

-
- Nuevas rampas accesibles para peatones a lo largo de las intersecciones de Newport Boulevard en 17th Street, Harbor Boulevard, 19th Street, Baker Street y Paularino Avenue.
 - Señales de Peatones Accesibles (APS) y señales de cuenta regresiva para peatones en intersecciones señalizadas.
 - Sistemas de respaldo de batería para mantener las operaciones durante cortes de energía.

Caltrans ha iniciado la implementación del proyecto e indicó que el cronograma de construcción del proyecto es de junio de 2025 a 2027.

El proyecto actual de Caltrans excluyó varias características de seguridad deseadas por el personal y la comunidad de la Ciudad de Costa Mesa, que incluyen:

- Instalación de Intervalos de Peatones Principales (LPI) con letreros suplementarios de No Girar a la Derecha.
- Instalación de detección pasiva de peatones para complementar el uso de botones (por ejemplo, detección de cámaras de video para peatones).
- Inclusión de barras de parada anticipadas en los cruces peatonales.
- Provisión de extensiones de bordillos de construcción rápida (rayas) o permanentes (concreto) donde sea factible para reducir las distancias de cruce de peatones a través de Newport Boulevard o a través de calles transversales.
- Instalación de iluminación adicional a lo largo del corredor y en los cruces peatonales para mejorar la visibilidad de los peatones.
- Provisión de un nuevo cruce peatonal en el tramo norte de la intersección de Newport Boulevard/Rochester Street-18th Street.
- Provisión de un nuevo cruce peatonal en el tramo sur de la intersección de Newport Boulevard/Harbor Boulevard.
- Reducción de los anchos de los carriles de circulación para reducir la exposición de los peatones en los cruces peatonales, manejar el comportamiento de exceso de velocidad y otras contramedidas de ingeniería.
- Provisión de islas de refugio que se extiendan desde la mediana más allá del cruce peatonal para reducir la exposición de los peatones (por ejemplo, el tramo norte de Newport Boulevard/Harbor Boulevard).
- Posibilidad de instalación de cruces peatonales de alta visibilidad.
- Adición de señales de límite de velocidad y plantillas que recuerdan a los automovilistas los límites de velocidad indicados.
- Consideración de reducciones adicionales de los límites de velocidad publicados de acuerdo con el Proyecto de Ley 43 de la Asamblea (AB 43), que proporciona una mayor flexibilidad basada en las recomendaciones que el Grupo de Trabajo de Cero Muertes por Tráfico hizo en enero de 2020.
- Características de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para reducir los posibles conflictos (por ejemplo, amarillo extendido para problemas de zonas de dilema, verde retrasado para cruces de peatones sin terminar).
- Tecnologías de vehículo a infraestructura (V2I) para alertar a los automovilistas de posibles conflictos y mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la carretera.

-
- Modificaciones en la sincronización de las señales de tráfico para gestionar el comportamiento de exceso de velocidad personalizado para las condiciones de la hora del día (por ejemplo, tarde en la noche con tráfico menor en las calles).
 - Otras mejoras y características del corredor de seguridad para abordar la seguridad de los viajeros.

El Concejo Municipal de Costa Mesa, a través de la resolución adjunta, solicita a Caltrans que priorice la seguridad de peatones y ciclistas en el centro de Costa Mesa. La resolución también solicita que Caltrans tome medidas inmediatas para incorporar medidas que aborden la seguridad de los peatones y ciclistas a lo largo de este importante corredor como parte del proyecto actual. La resolución solicita además que Caltrans se comprometa con la Ciudad de manera rutinaria para revisar y abordar las preocupaciones de seguridad vial de los peatones y ciclistas en el centro de Costa Mesa.

ALTERNATIVAS:

No se consideraron alternativas ya que este ítem es de naturaleza administrativa.

REVISIÓN FISCAL:

No hay impactos fiscales para la Ciudad por la aprobación de la acción recomendada.

REVISIÓN LEGAL:

La Oficina del Fiscal de la Ciudad ha revisado este informe de agenda y resolución y los aprueba en cuanto a la forma.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este tema apoya el siguiente objetivo del Concejo Municipal:

- Fortalecer la seguridad de la población y mejorar la calidad de vida.

CONCLUSIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal apruebe la Resolución (2025-xx) solicitando al Departamento de Transporte del Estado de California (Caltrans) que implemente mejoras de seguridad a lo largo de Newport Boulevard (Ruta Estatal (SR) -55) en la Ciudad de Costa Mesa.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-381

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: INFORME FINAL DE IMPACTO AMBIENTAL (SCH NO. 2024060115), ENMIENDA AL PLAN GENERAL, REZONIFICACIÓN, ENMIENDA ESPECÍFICA AL PLAN, PLAN MAESTRO, MAPA TENTATIVO DE PARCELAS, BONIFICACIÓN DE DENSIDAD Y ACUERDO DE DESARROLLO PARA HIVE LIVE, UN DESARROLLO RESIDENCIAL DE TRES FASES, 1,050 UNIDADES, CON UN COMPONENTE COMERCIAL DE 3,692 PIES CUADRADOS EN 3333 SUSAN STREET

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE SERVICIOS ECONÓMICOS Y DE DESARROLLO/DIVISIÓN DE PLANIFICACIÓN

PRESENTADO POR: CHRIS YEAGER, PLANIFICADOR

**INFORMACIÓN DE CONTACTO: CHRIS YEAGER, 714-754-4883,
CHRISTOPHER.YEAGER@COSTAMESACA.GOV**

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal abra y lleve a cabo una audiencia pública, y continúe el proyecto hasta la reunión del Concejo Municipal del 5 de agosto de 2025.

FONDO:

El proyecto fue notificado para una audiencia pública el 15 de julio de 2025. Después de la notificación, el solicitante solicitó continuar con el tema hasta la reunión del Concejo Municipal del 5 de agosto de 2025.

ANÁLISIS:

Los solicitantes solicitan que el proyecto continúe hasta una fecha cierta para la reunión del Concejo Municipal del 5 de agosto de 2025. El personal regresará para presentar la recomendación de la Comisión de Planificación en ese momento. Si el proyecto continúa hasta una fecha futura incierta, la Ciudad tendría que volver a publicar y enviar nuevos avisos.

ALTERNATIVAS:

No hay alternativas recomendadas en este momento.

REVISIÓN FISCAL:

La revisión fiscal se incluirá como parte del paquete de la agenda del 5 de agosto de 2025.

REVISIÓN LEGAL:

La revisión legal se incluirá como parte del paquete de la agenda del 5 de agosto de 2025.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

El análisis de las metas y prioridades del Concejo Municipal se incluirá como parte del paquete de la agenda del 5 de agosto de 2025.

CONCLUSIÓN:

El proyecto propuesto se presentará en la próxima reunión del Concejo Municipal el 5 de agosto de 2025.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-359

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: DECLARACIÓN NEGATIVA MITIGADA, ENMIENDA AL PLAN GENERAL (PGPA-24-0001), REZONIFICACIÓN, PLAN MAESTRO (PMAP-24-0002) Y MAPA TENTATIVO DEL TRACTO NO. 19351 PARA EL DESARROLLO DE 40 UNIDADES DE CONDOMINIOS RESIDENCIALES UBICADAS EN 220, 222, 234 Y 236 VICTORIA STREET ("VICTORIA PLACE")

**DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE SERVICIOS ECONÓMICOS Y DE DESARROLLO/
DIVISIÓN DE PLANIFICACIÓN**

PRESENTADO POR: VÍCTOR MÉNDEZ, PLANIFICADOR

INFORMACIÓN DE CONTACTO: VÍCTOR MÉNDEZ, PLANIFICADOR, 714-754-5276

RECOMENDACIÓN:

La Comisión de Planificación recomienda al Concejo Municipal que rechace la Enmienda al Plan General (PGPA-24-0001), la Rezonificación, el Plan Maestro (PMAP-24-0002) y el Mapa Tentativo de Tracto No. 19351.

SOLICITANTE O AGENTE AUTORIZADO:

El solicitante es Bundy-Finkel Architects, en nombre de WMC, LLC.

RESUMEN DE LA SOLICITUD DE PLANIFICACIÓN

Ubicación:	220 Victoria St	Número(s) de solicitud(es):	PGPA-24-0001 y PMAP-24-0002
Pedido:	Desarrollo de una comunidad residencial de interés común que comprende 18 dúplex (36 unidades de vivienda) y cuatro unidades unifamiliares para un total de 40 unidades de vivienda.		

PROPIEDAD SUJETA: PROPIEDAD CIRCUNDANTE:

Zona:	C2 - Negocios generales	Norte:	R3 – Vivienda multifamiliar
Plan General:	Comercial general	Sur:	C1 – Negocio local (frente a Victoria Place)
Dimensiones del lote:	Aproximadamente 250' x 307'	Este:	C2 - Negocios generales
Área del lote:	1,77 acres	Oeste:	C2 - Negocios generales
Desarrollo existente:	El sitio del proyecto está actualmente desarrollado con aproximadamente 18,567 pies cuadrados de uso comercial minorista y área de almacenamiento.		

COMPARACIÓN DE ESTÁNDARES DE DESARROLLO: DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE INCENTIVOS RESIDENCIALES (RIOD) Y DESARROLLO RESIDENCIAL DE INTERÉS COMÚN (RCID)

	ESTÁNDAR DE DESARROLLO	REQUISITO DEL CÓDIGO	PROPUESTO	CUMPLE CON EL CÓDIGO
RIOD	Tamaño mínimo del lote:	0,5 acres	1,77 acres	Sí
RCID	Tamaño mínimo del lote:	N / A	N / A	N / A
RIOD	Densidad máxima:	30 unidades/acre = máximo 53 unidades	22,6 du/acre = 40 unidades	Sí
RCID	Relación máxima de superficie construida (FAR):	0,75	1.43	Desviación solicitada ¹
	Espacio abierto:			

RIOD	Espacio abierto mínimo	40% del área total del sitio (30,840 pies cuadrados)	42% (32,437 pies cuadrados)	Sí
RCID	Espacio abierto mínimo	40% del área total del lote (30,840 pies cuadrados)	42% (32,437 pies cuadrados)	Sí
RIOD	Espacio abierto de uso común	50% del espacio abierto requerido (15,420 pies cuadrados)	32% (9,817 pies cuadrados)	Desviación solicitada ¹
RCID	Espacio abierto común	Las áreas comunes abiertas se diseñarán y ubicarán dentro del desarrollo para permitir el máximo uso por parte de todos los residentes.	Área de juegos y barbacoa ubicada en el centro y con espacio flexible	Sí
RIOD	Espacio abierto privado	Terrazas o patios privados: mínimo 100 pies cuadrados sin dimensiones inferiores a 5 pies (4000 pies cuadrados)	Cubierta del techo (9,175 pies cuadrados)	Sí
RCID	Espacio abierto privado	Se requiere un patio contiguo cuya dimensión no sea menor a 10 pies.	Cubierta del techo (9,175 pies cuadrados)	Sí
RIOD	Altura máxima del edificio	3 historias	3 pisos / 39 pies 6 pulgadas	Sí
RCID	Altura máxima del edificio	2 pisos/27 pies	3 pisos / 39 pies 6 pulgadas	Desviación solicitada ¹
	Contratiempos:			
RIOD	Frente (Victoria Place)	20 pies	20 pies	Sí
RCID	Frente (Victoria Place)	20 pies	20 pies	Sí

RIOD	Lado izquierdo	20 pies	7 pies 6 pulgadas	Desviación solicitada ^{1,4}
RCID	Lado izquierdo	5 pies	7 pies 6 pulgadas	Sí
RIOD	Lado derecho	20 pies	7 pies 6 pulgadas	Desviación solicitada ^{1,4}
RCID	Lado derecho	5 pies	7 pies 6 pulgadas	No
RIOD	Trasero	20 pies	11 pies 3 pulgadas	Desviación solicitada ^{1,4}
RCID	Trasero	20 pies para estructuras de 2 pisos en las zonas R2-MD y R2-HD; 15 pies para estructuras de 2 pisos en la zona R-3. 10 pies para estructuras de un piso...	11 pies 3 pulgadas	N / A ²
RIOD	Rutas paisajísticas (calles privadas interiores o entradas comunes)	Combinado de 10 pies de ancho, no menos de 3 pies en un lado	Ninguno	Desviación solicitada ¹
RCID	Rutas paisajísticas (calles privadas interiores o entradas comunes)	Combinado de 10 pies de ancho, no menos de 3 pies por lado. La vía verde del lado de la casa de una calle privada o entrada común debe tener un mínimo de 5 pies de ancho.	Ninguno	Desviación solicitada ¹
	Almacenamiento:			
RIOD	Almacenamiento	N / A	Garaje (390 pies cuadrados)	N / A
RCID	Almacenamiento	Cada unidad proporciona 200 pies cúbicos de almacenamiento seguro en el	Garaje (390 pies cuadrados)	Sí

		exterior de la unidad o dentro del garaje/cochera.		
	Dimensiones del garaje:			
	Garaje para dos coches	20 pies x 20 pies	20 pies x 19 pies 6 pulgadas	Desviación solicitada¹
	Ancho de plazas de aparcamiento entre edificios			
	Ancho del espacio de estacionamiento	1 PIE EN CADA LADO: 10 PIES 6 PULGADAS	9 PULGADAS EN CADA LADO: 10 PIES	Desviación solicitada¹
	Aparcamiento:			
	Estacionamiento cubierto para inquilinos residenciales (Tres habitaciones)	40 (1 espacio x 40 unidades = 40 espacios)	103	Desviación solicitada¹
	Estacionamiento abierto para inquilinos residenciales (Dos habitaciones)	90 (2.253 espacios x 40 unidades = 90 espacios)		
	Estacionamiento para invitados residenciales	20 (0,5 espacios x 40 unidades = 20)		
	TOTAL	1503		

¹Desviaciones estándar de desarrollo permitidas a través del proceso de aprobación del Plan Maestro

²El desarrollo está compuesto por unidades residenciales de tres pisos y no está ubicado dentro de la zona R2-MD, R2-HD o R-3, por lo tanto, no tiene retroceso trasero.

³El estacionamiento abierto para inquilinos se puede reducir en 0,25 espacios para unidades de una habitación y más grandes si el estacionamiento cubierto se proporciona dentro de una cochera o una estructura de estacionamiento; por lo tanto, el cálculo incluye una reducción de 0,25

⁴Los requisitos de retranqueo lateral y trasero según el RIOD parecen ser ambiguos, ya que la norma establece: "6 metros (para edificios de 3 plantas colindantes con zonas R2-MD)". No está claro si este retranqueo de 6 metros se aplica únicamente cuando un edificio de 3 plantas colinda con una zona R2-MD. Si el desarrollo se propone con 3 plantas, pero no colinda con una zona R2-MD, no se sabe si se permitiría un retranqueo cero. Dada esta falta de claridad, el personal aplicó una interpretación conservadora y utilizó el retranqueo de 6 metros tanto para los patios laterales como para los traseros.

FONDO:

El terreno del proyecto se ubica al norte de Victoria Place, cerca de la intersección de Victoria Street y Newport Boulevard. Consta de tres propiedades adyacentes con una superficie total combinada de 1,77 acres (véase el Anexo 1 a continuación).

Anexo 1 Cercanías y ubicación



El terreno del proyecto cuenta actualmente con edificios comerciales existentes, una unidad residencial reconvertida a uso comercial y almacenes. En concreto, se ubican aproximadamente 18,567 pies cuadrados (17,600 m²) destinados a comercio minorista y almacenamiento; los edificios están ocupados por los siguientes inquilinos:

Tabla 1 – Estructuras existentes

Suite	Usar	Metros cuadrados/Unidades
220 Victoria Street		
Suite A	Almacenamiento	500 pies cuadrados
Suite B	Almacenamiento y reparación de embarcaciones (Harvey's Boat Storage)	1.400 pies cuadrados
222 Victoria St		
Suite A	Comercio minorista (Iluminación aliada)	6,834 pies cuadrados
234 Victoria St		
Suite A	Originalmente construido para uso residencial, pero se ha utilizado con fines comerciales durante los últimos 58 años (actualmente vacante)	1 Unidad de aproximadamente 2.000 pies cuadrados
Suite B	Comercial (Plomería Suburbana)	2,333 pies cuadrados
236 Victoria St		
Suite A	Comercio minorista comercial (Battery Mart)	5.500 pies cuadrados
Superficie comercial total en metros cuadrados		18,567 pies cuadrados

Además de la estructura existente indicada en la Tabla 1, el sitio también contiene una vivienda de una planta construida en 1954. Sin embargo, los registros de alquileres indican que, durante los últimos 58 años, la vivienda se ha utilizado como local comercial o almacén para una empresa de plomería, en lugar de como vivienda. Actualmente desocupada y en mal estado, la vivienda no ha sido ocupada en los últimos cinco años. Por lo tanto, la vivienda existente no se considera una vivienda protegida según la legislación estatal de California, ya que se ha utilizado con fines comerciales durante los últimos 58 años, ha permanecido desocupada e inhabitable durante los últimos cinco años y no constituye una vivienda viable ni recientemente ocupada.

El acceso al proyecto se realiza actualmente por Victoria Place, que conecta Victoria Street con Newport Boulevard. El desarrollo cercano incluye un proyecto de apartamentos de 11 unidades en un terreno de 0,83 acres (13,2 ud/acre) y un proyecto de apartamentos de 32 unidades en un terreno de 1,12 acres (28,6 ud/acre) al norte. Usos comerciales como Herb's Garage Auto Center se ubican al oeste, Jiffy Lube al sur y el edificio de oficinas Newport Victoria Plaza al este. El proyecto también se encuentra a menos de 800 metros a pie de una variedad de tiendas, restaurantes y zonas comerciales.

Las primeras imágenes aéreas históricas indican que el sitio estaba rodeado de campos rurales, con escasa urbanización hasta la construcción de una vivienda unifamiliar en 1938, ubicada en la esquina suroeste del terreno. Para la década de 1950, tras la incorporación de Costa Mesa en 1953, las imágenes aéreas históricas indican la presencia de dependencias (ya desaparecidas) en la parte trasera/norte del terreno. Para 1963, proliferaron los edificios industriales y comerciales en las parcelas y sus alrededores. Entre 1972 y 1987, se construyó el último edificio dentro del área del proyecto. Para 1992, el área del proyecto se encontraba, en general, en su configuración actual.

Antecedentes del Distrito de Superposición de Incentivos Residenciales (RIOD)

El 20 de septiembre de 2016, el Concejo Municipal aprobó la Enmienda al Código CO-16-02, que estableció el RIOD. El RIOD está situado a lo largo de los bulevares Harbor y Newport, en propiedades con designaciones de uso del suelo del Plan General subyacentes de Residencial Comercial, Comercial General o Residencial de Densidad Media. La superposición se aplicó inicialmente a 14 terrenos que se desarrollaron con usos comerciales operativos marginales (principalmente moteles, restaurantes, gasolineras y servicios de automóviles). La superposición agregó una opción de uso del suelo para el desarrollo residencial de hasta 40 unidades de vivienda por acre (du/acre) en estos terrenos, en comparación con las designaciones de uso del suelo Residencial Comercial (máximo de 17.4 du/acre), Comercial General (no se permite residencial excepto en desarrollos de uso mixto) y Residencial de Densidad Media (máximo de 12 du/acre). La superposición adicional y las densidades más altas tenían como objetivo incentivar la reurbanización residencial de estas parcelas. Sin embargo, después de la creación del RIOD, la Ciudad no recibió ningún interés de los 14 propietarios para reurbanizar estas propiedades.

Posteriormente, el 13 de noviembre de 2018, el Concejo Municipal aprobó una enmienda al Plan General y al Código de Zonificación para reducir el área del RIOD de 14 sitios a solo cuatro sitios; incluidos: (1) 3205 Harbor Boulevard (Vagabond Inn), (2) la parte sureste de Harbor Boulevard y Gisler Avenue (que consiste en un hotel, una gasolinera y un restaurante existentes), (3) 2277 Harbor Boulevard (Lux Apartments) y (4) la parte sureste de Newport Boulevard y Albert Place (2250 Newport Boulevard (el Ali Baba Motel) y 2274 Newport Boulevard (los Mesa Vista Apartments). En ese momento, el Concejo Municipal también redujo la densidad máxima permitida dentro del RIOD de 40 du/acre a 30 du/acre y bajó la altura máxima de los edificios de cuatro pisos a tres pisos.

El 6 de agosto de 2024, el Concejo Municipal revisó una solicitud de evaluación para el proyecto RCID de 40 unidades. En general, el Concejo Municipal apoyó el plan de desarrollo propuesto y ofreció sugerencias para priorizar los espacios comunitarios y las características del diseño del paisaje urbano. El Concejo Municipal ofreció sus comentarios, que se incorporaron a la solicitud formal, destacando especialmente la mejora de los espacios comunitarios y el paisaje urbano a lo largo de Victoria Place. Se presentaron comentarios adicionales para eliminar las palmeras de la paleta de paisajismo.

Posteriormente, el solicitante preparó su presentación formal incorporando los comentarios del Ayuntamiento, incluyendo aumentar el espacio abierto de uso común en el centro del desarrollo, revitalizar la península paisajística a lo largo de Victoria Place, mejorar la fachada de las unidades y eliminar las palmeras del plan paisajístico.

Medida Y/Medida K

La Medida Y fue aprobada por los votantes el 8 de noviembre de 2016, certificada por el Concejo Municipal el 12 de diciembre de 2016 y entró en vigor el 23 de diciembre de 2016. La Medida Y

modificó el CMMC para exigir la aprobación de los votantes para ciertos cambios en el uso del suelo, incluyendo proyectos que modifiquen, cambien o sustituyan el Plan General, la Ordenanza de Zonificación, un plan específico o un plan de superposición, e involucren una o más condiciones específicas, según lo identificado en la ordenanza. La Medida K, aprobada por los votantes de Costa Mesa en noviembre de 2022, permite al Concejo Municipal aprobar desarrollos de vivienda y uso mixto en corredores comerciales e industriales designados sin requerir la aprobación de los votantes, como lo exigía previamente la Medida Y. El proyecto propuesto está exento de la Medida Y porque se encuentra dentro de los límites de la superposición de la Medida K. La Medida K tiene como objetivo facilitar la revitalización de zonas subutilizadas fomentando el desarrollo de oportunidades de vivienda, atendiendo así las necesidades de la comunidad sin comprometer los barrios residenciales existentes.

Elemento de vivienda

El Elemento de Vivienda del Sexto Ciclo identifica oportunidades de vivienda en toda la Ciudad, de conformidad con la Asignación Regional de Necesidades de Vivienda (RHNA) determinada por el Estado. Si bien el proyecto no está identificado como un sitio de vivienda por el elemento de vivienda de la Ciudad, este contabilizaría para la asignación de la RHNA del Sexto Ciclo de la Ciudad, siempre que los permisos de construcción se expidan antes del final del período de planificación en diciembre de 2029.

Comisión de Planificación

El 9 de junio de 2025, la Comisión de Planificación revisó el proyecto de desarrollo de condominios residenciales de 40 unidades. Como parte de su revisión, el personal recomendó que la Comisión de Planificación recomendara al Concejo Municipal las siguientes medidas:

1. Adoptar una Declaración Negativa Mitigada y un Programa de Monitoreo y Presentación de Informes de Mitigación; y
2. Aprobar la Enmienda al Plan General (PGPA-24-001), la Rezonificación, el Plan Maestro (PMAP-24-0002) y el Mapa Tentativo del Tramo No. 19351, sujeto a las condiciones de aprobación.

Los comentarios públicos en la reunión de la Comisión de Planificación reflejaron una mezcla de apoyo y preocupación por el proyecto. Quienes estuvieron a favor destacaron que el proyecto consiste en unidades de propiedad, lo que podría ayudar a equilibrar la proporción de viviendas ocupadas por sus propietarios y de alquiler en la ciudad, destacaron el tamaño ideal para familias y su similitud en escala con otro proyecto de condominios cercano en la calle Victoria. Quienes apoyaron el proyecto enfatizaron que las unidades de propiedad reducirían la proporción de viviendas ocupadas por sus propietarios y de alquiler en la ciudad, que el tamaño de las viviendas era adecuado para familias y que el proyecto es similar en tamaño y escala a otro proyecto de condominios cercano en la calle Victoria. Las preocupaciones del público incluyeron la posible escasez de estacionamiento, el número de desviaciones solicitadas y la idoneidad de la ubicación del sitio, dada su ubicación en el corredor de alto tráfico de Newport Boulevard y el posible impacto en el ruido y la calidad del aire debido a la proximidad a la autopista.

La Comisión de Planificación analizó el impacto en el tráfico, la seguridad pública y la pertinencia de aplicar la zona del Distrito de Superposición de Incentivos Residenciales, dadas las diversas desviaciones del proyecto al código. Si bien algunos comisionados valoraron la oportunidad de propiedad y la intención del diseño, otros expresaron su preocupación por la escasez de estacionamiento, el acceso peatonal y el enfoque de zonificación.

Con una moción del vicepresidente Zich y secundada por el presidente Harlan, la Comisión de Planificación votó 5-2 (A favor: Zich, Harlan, Martínez, Rojas y Klepack; En contra: Dickson y Andrade) para recomendar al Concejo Municipal que rechace el proyecto (la Enmienda al Plan General (PGPA-24-001), la Rezonificación, el Plan Maestro (PMAP-24-0002) y el Mapa Tentativo del Tracto No. 19351) y que no adopte la Declaración Negativa Mitigada y que no apruebe la Enmienda al Plan General, la Rezonificación, el Plan Maestro y el Mapa Tentativo del Tracto. Los comisionados (Zich, Harlan, Martínez y Klepack) expresaron inquietudes relacionadas con la dependencia del proyecto en desviaciones de los estándares de desarrollo, su uso del mecanismo de zonificación de superposición residencial y la seguridad peatonal. Los comisionados que apoyaron el proyecto, citaron la necesidad de viviendas de propiedad y la capacidad de respuesta del solicitante a los comentarios del Concejo Municipal.

El informe de la agenda de la Comisión de Planificación del 9 de junio de 2025 y el video de la reunión se pueden ver en los siguientes enlaces:

Informe: <https://costamesa.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=7429061&GUID=F544796B-A572-455D-B17D-772A9565FFDB>

Vídeo: https://costamesa.granicus.com/player/clip/4269?view_id=14&redirect=true

El sitio del proyecto se encuentra íntegramente dentro del Área de Planificación Aeroportuaria del Aeropuerto John Wayne, según lo definido por la Comisión de Uso de Suelo Aeroportuario (ALUC) del Condado de Orange. Por consiguiente, cualquier modificación propuesta al Plan General, como la relacionada con el proyecto residencial de tres plantas, debe remitirse a la ALUC para una determinación de coherencia antes de su aprobación por el Ayuntamiento. El 19 de junio de 2025, en cumplimiento con la Sección 21676(b) del Código de Servicios Públicos de California, la ALUC celebró una audiencia pública en la que se determinó la compatibilidad del proyecto con el Plan de Uso de Suelo del Entorno Aeroportuario (AELUP).

ANÁLISIS:

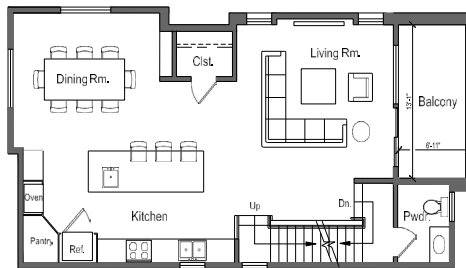
El proyecto propone desarrollar una comunidad RCID de 40 unidades, compuesta por 18 dúplex (36 viviendas) y cuatro viviendas unifamiliares adyacentes a Victoria Place. Victoria Place, una calle pública que delimita el límite sur del terreno, proporciona acceso al proyecto a través de dos nuevas entradas para vehículos. Esta calle conecta con Newport Boulevard y Victoria Street, facilitando la circulación hacia y desde el terreno. Como parte del proyecto, se construirá una nueva acera a lo largo de Victoria Place, acompañada de senderos accesibles que conectarán con las zonas peatonales y las futuras zonas para bicicletas adyacentes.

También se propone una nueva ciclovía de Clase II a lo largo del lado norte de Victoria Place, que conectará Newport Boulevard con Victoria Street y mejorará el acceso multimodal. Se prevé una ciclovía de Clase 2 al lado este de Newport Boulevard, y el Departamento de Obras Públicas de Costa Mesa planea instalar una nueva ciclovía al lado oeste de Newport Boulevard. Además, hay tres ciclovías adicionales en las inmediaciones, ubicadas a lo largo de Victoria Street, Newport Boulevard y Fairview Road. Estas ciclovías están interconectadas con el sistema regional de ciclovías y conectan Costa Mesa, Huntington Beach, Newport Beach y Santa Ana. Los pasillos interiores privados del proyecto forman un patrón de circulación en forma de H, con las puertas de garaje orientadas hacia los pasillos.

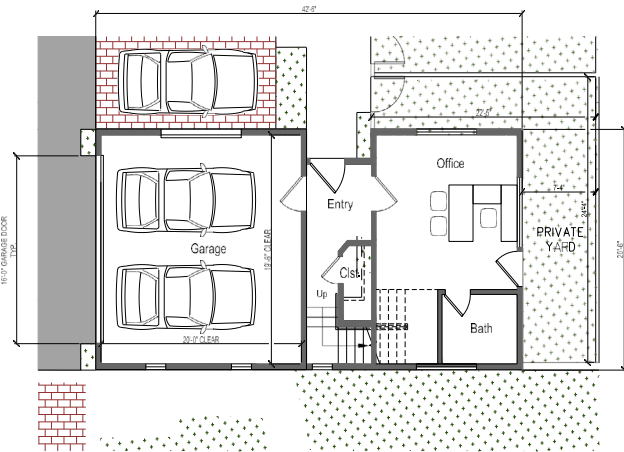
La Autoridad de Transporte del Condado de Orange (OCTA) opera la ruta de autobús 71 en las cercanías, con dos paradas ubicadas aproximadamente a 82 y 167 metros. La ruta 71 recorre de norte a sur, generalmente a lo largo de tramos de Newport Boulevard y Red Hill Avenue, desde Newport Beach, pasando por Costa Mesa, hasta Irvine, Santa Ana y más allá.

El proyecto propone una densidad general de 22,6 unidades de vivienda por acre (du/acre), donde 30 du/acre están permitidos bajo el RIOD. Cada unidad propone una superficie de aproximadamente 2751 pies cuadrados con una altura de aproximadamente 39 pies y seis pulgadas. Cada unidad incluye un área de oficina en el primer piso, baño y garaje para dos autos. El segundo piso incluye una sala de estar, una cocina, un comedor, un baño y un balcón cubierto. El área de estar del tercer piso tiene tres dormitorios, dos baños y un área de lavandería. Además de una terraza en la azotea, cada unidad también tendría un espacio abierto privado en la planta baja. Las unidades que dan a Victoria Place incluyen paisajismo con acceso peatonal cercano a una futura acera pública propuesta (vea los planos de planta propuestos a continuación en los Anexos 2 y 3). Estas unidades también incluyen grandes ventanales que dan a la calle a lo largo de la fachada de Victoria Place.

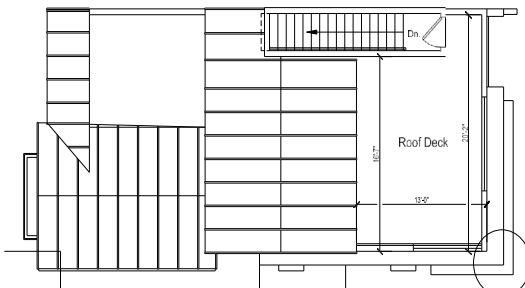
Anexo 2 Plano de planta de unidad independiente



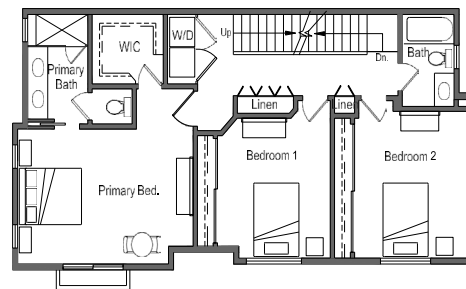
SECOND FLOOR PLAN - DETACHED UNIT
1/4"=1'-0"



FIRST FLOOR PLAN - DETACHED UNIT
1/4"=1'-0"

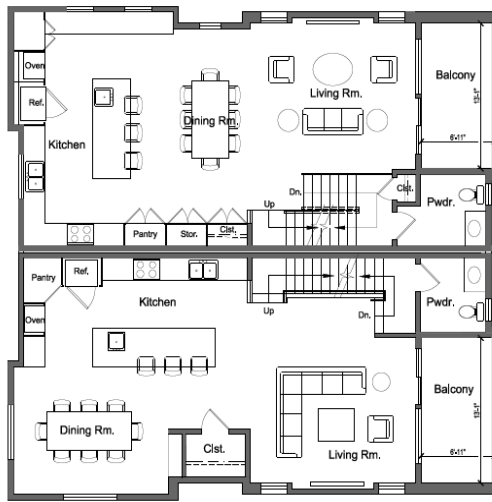


ROOF PLAN - DETACHED UNIT
1/4"=1'-0"

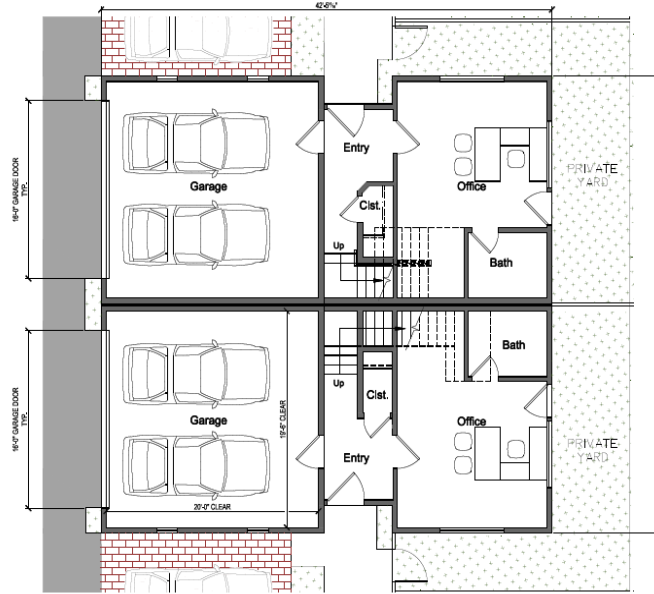


THIRD FLOOR PLAN - DETACHED UNIT
1/4"=1'-0"

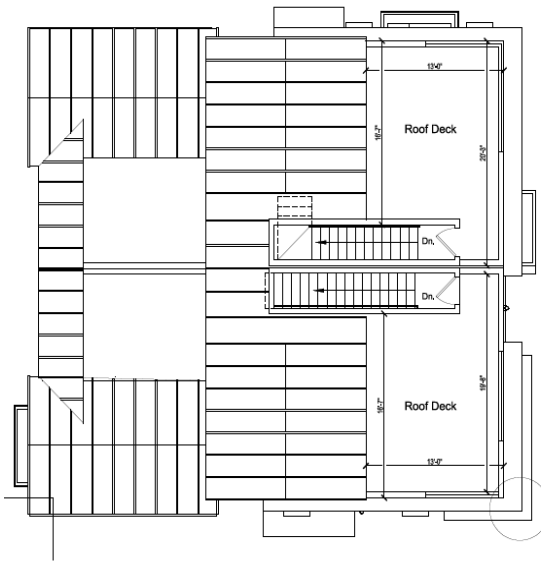
Anexo 3 Plano de planta de la unidad dúplex



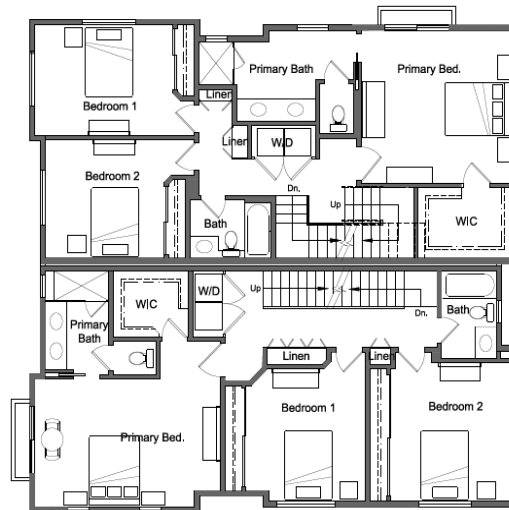
SECOND FLOOR PLAN - DUPLEX UNIT



FIRST FLOOR PLAN - DUPLEX UNIT



SCHEME 1 - ROOF PLAN DUPLEX UNIT



THIRD FLOOR PLAN - DUPLEX UNIT

1/8"=1'-0"

Los dúplex ubicados hacia el interior del terreno tienen puertas de entrada laterales, frente a las puertas de las unidades vecinas. El proyecto ofrece cinco plazas de aparcamiento para invitados en una ubicación central dentro del complejo y 18 plazas de aparcamiento abiertas entre las unidades (véase el Anexo 4 - Plano del Terreno). Según la propuesta, se dispondría de un total de 103 plazas de aparcamiento en los garajes para dos coches y las plazas de aparcamiento en superficie contiguas.

Anexo 4 Plano del sitio



Desviaciones

El RIOD permite desviaciones de los requisitos para fomentar el desarrollo residencial. Las desviaciones requieren hallazgos específicos, incluyendo la justificación de que la desviación resulta en un desarrollo que cumple mejor con los objetivos del Plan General, que la desviación resulta en un desarrollo con excelente diseño y que no perjudicará la salud pública. El proyecto propone las siguientes desviaciones:

- Relación de Superficie Útil (RAU): Las normas de desarrollo del RCID establecen una RAU máxima de 0.75. El solicitante solicita una desviación para permitir una RAU de 1.43.
- Espacios abiertos de uso común: Las normas de desarrollo de RIOD exigen un mínimo del 50 % del espacio abierto total. El solicitante solicita una exención para permitir el 32 % de espacio abierto

de uso común.

- **Altura de los edificios:** Las normas de desarrollo del RCID limitan la altura de los edificios a dos plantas. El solicitante solicita una exención para permitir edificios residenciales de tres plantas.
- **Retranqueo lateral:** Las normas de desarrollo de RIOD exigen un retranqueo lateral mínimo de 6 metros (20 pies). El solicitante solicita una desviación para permitir un retranqueo lateral reducido de 2.2 metros (7 pies y 6 pulgadas).
- **Retranqueo trasero:** Las normas de desarrollo de RIOD exigen un retranqueo trasero mínimo de 20 pies. El solicitante solicita una desviación para permitir un retranqueo reducido de 11 pies y 3 pulgadas.
- **Vía verde paisajística (calles privadas interiores o entradas comunes):** Las normas de desarrollo del RCID y el RIOD exigen una vía verde paisajística a lo largo de entradas comunes o calles privadas interiores. El solicitante solicita una excepción para omitir las vías verdes paisajísticas a lo largo de las entradas comunes.
- **Estacionamiento:** Las Normas de Estacionamiento Residencial Fuera de la Calle de la Ciudad exigen que este desarrollo ofrezca 150 plazas de estacionamiento, incluyendo 130 plazas y 20 plazas para invitados. El solicitante solicita una desviación para permitir un total de cinco plazas de estacionamiento para invitados, incluyendo 98 plazas, para un total de 103 plazas.
- **Dimensiones del garaje:** Las Normas de Estacionamiento Residencial Fuera de la Calle de la Ciudad exigen unas dimensiones mínimas de 6 metros de ancho por 6 metros de largo para el garaje interior sin obstrucciones. El solicitante solicita una modificación para permitir unas dimensiones de 5.8 metros de ancho por 6 metros de largo para cada unidad.
- **Estacionamientos entre edificios:** Las Normas de Diseño de Estacionamiento de la Ciudad exigen que los estacionamientos (abiertos y cocheras) con restricciones verticales laterales (muros, cercas, arbustos, etc.) tengan un ancho de 30 cm (1 pie) mayor que el requisito estándar. Para uso residencial, la dimensión estándar de un estacionamiento es de 2.48 m (8 pies y 6 pulgadas) de ancho por 5.48 m (18 pies) de largo. El solicitante solicita una desviación para permitir un ancho mínimo de 3 metros (10 pies) para el estacionamiento.

El análisis y los hallazgos específicos para las desviaciones de desarrollo solicitadas se proporcionan a continuación en las secciones Plan Maestro y Hallazgos de Desviaciones de los Estándares de Desarrollo de este informe.

El proyecto propone dos tipos de unidades: dúplex y unifamiliar. Al igual que otros desarrollos residenciales de la ciudad, cada unidad incluye garaje para dos autos, oficina y baño en la primera planta. La segunda planta se dedica a la sala de estar e incluye medio baño, cocina, comedor, sala de estar y balcón en la parte trasera de cada unidad. La tercera planta de cada unidad está dedicada a los dormitorios. Cada plano incluye tres dormitorios, dos baños y un lavadero. También hay una terraza abierta con escalera interior.

Elevaciones

Como se muestra en el Anexo 5 a continuación, el proyecto residencial propuesto ha sido diseñado con características de diseño contemporáneo que incluyen elementos

modernos como ventanas grandes y una mezcla de materiales de construcción exteriores que contribuyen a la variedad de articulaciones verticales y horizontales.

Anexo 5 Elevaciones de calles



Como se muestra en el Anexo 6 a continuación, las unidades dúplex y unifamiliares están orientadas hacia un pasillo de entrada compartido, con elevaciones frontales y garajes uno frente al otro.

Anexo 6 Elevaciones laterales típicas para unidades interiores y finales



El sitio del proyecto está actualmente designado como "Comercial General" por el Elemento de Uso del Suelo del Plan General de la Ciudad y está zonificado como "C2, Distrito Comercial General". Estas designaciones no permiten el uso residencial de la propiedad, sino que permiten usos de oficinas y comercios/servicios. Sin embargo, el sitio del proyecto se ubica dentro del corredor de la "Medida K"

que recorre Newport Boulevard. La "Medida K" fue aprobada por los votantes de Costa Mesa el 8 de noviembre de 2022 con el fin de revitalizar los corredores comerciales fomentando la construcción de nuevas viviendas en zonas comerciales e industriales, preservando al mismo tiempo el carácter de los barrios residenciales existentes. Dado que la zonificación actual de la propiedad no permite el desarrollo residencial, el solicitante solicita a la Ciudad que rezonifique la propiedad con una designación de superposición de incentivos residenciales para permitir el desarrollo residencial.

Una rezonificación residencial convencional no habría facilitado el proyecto debido a que la densidad propuesta de 22.6 unidades de vivienda por acre excede los límites de casi todas las zonas residenciales estándar de la Ciudad, que generalmente tienen un límite de 20 unidades de vivienda por acre, y el proyecto no incluye viviendas asequibles que, de otro modo, calificarían para bonificaciones de densidad o exenciones relacionadas. Además, las zonas residenciales de la Ciudad limitan la altura de los edificios a dos pisos o 27 pies, cifra que el proyecto propuesto supera. Además, incluso con una rezonificación residencial tradicional, el proyecto estaría obligado a cumplir con dos conjuntos de estándares de desarrollo: los del distrito de zonificación propuesto y los estándares del RCID, al tratarse de un proyecto de condominios. Este doble cumplimiento a menudo puede dar la impresión de numerosas desviaciones, ya que el proyecto debe cumplir con ambos estándares. Considerar una zona residencial tradicional también implicaría la necesidad de múltiples variaciones, incluyendo la densidad, la altura y los retranqueos, ninguna de las cuales podría cumplir razonablemente con los criterios requeridos para su aprobación, basándose en las circunstancias especiales aplicables a la propiedad.

En cambio, la superposición RIOD proporciona un marco claro y establecido que permite una mayor densidad (hasta 30 du/acre) y mayor flexibilidad para desviarse de los estándares de desarrollo sin depender de variaciones ni de hallazgos de tipo varianza. RIOD no es una solución alternativa; es una solución de zonificación a medida que permite a la Ciudad facilitar un mayor desarrollo de relleno en ubicaciones apropiadas, en consonancia con los objetivos del Plan General de producción de viviendas y uso eficiente del suelo. La intención original de la Ciudad era brindar flexibilidad a los propietarios para que mantuvieran los usos comerciales o residenciales actuales o reurbanizaran los terrenos con el tiempo con nuevas viviendas residenciales en las densidades especificadas en la zona de superposición. Los terrenos propuestos para RIOD se ubicaron a lo largo de Harbor Boulevard y Newport Boulevard para aprovechar las rutas de transporte público y la proximidad a bienes y servicios. RIOD también amplía las oportunidades de desarrollo en propiedades comerciales que no se han desarrollado a su máximo potencial o que albergan edificios obsoletos y usos deficientes. En el futuro, el proceso de rezonificación de la Ciudad continuará analizando las regulaciones de zonificación de la Ciudad y creará nuevos estándares de desarrollo que se adapten mejor al tipo de demanda de vivienda y proyectos que la Ciudad está viendo.

Enmienda al Plan General

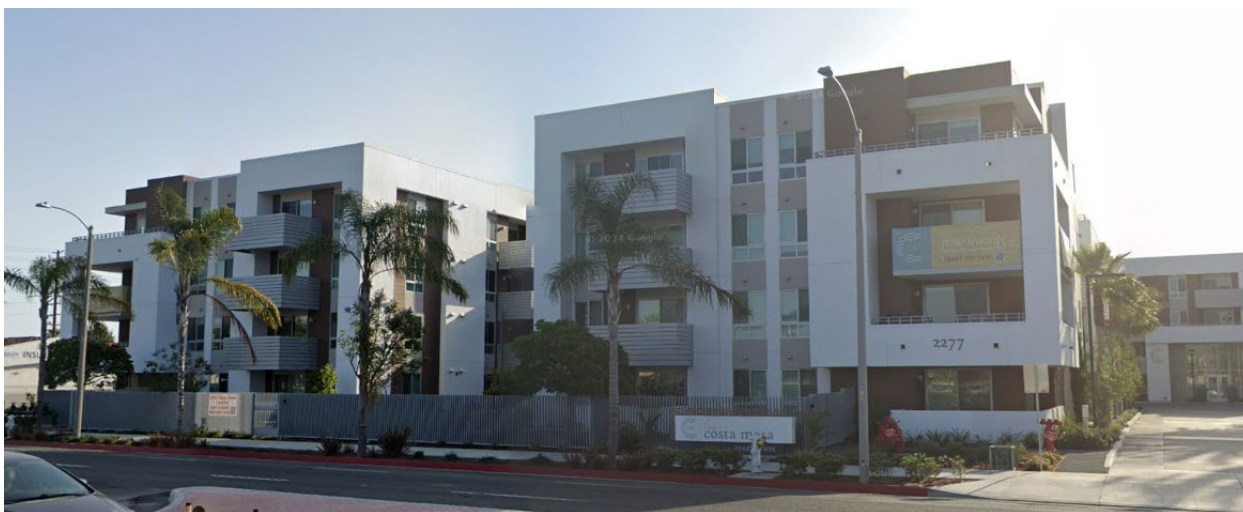
No es necesario modificar la designación actual de Uso del Suelo "Comercial General" para facilitar el RIOD propuesto para el proyecto, ya que el Elemento de Uso del Suelo del Plan General especifica que el RIOD es una clasificación de zonificación consistente en el Distrito de Uso del Suelo "Comercial General". Sin embargo, se requiere una enmienda al Plan General para modificar los mapas, figuras, texto y tablas del Elemento de Uso del Suelo a fin de actualizarlo e identificar específicamente la propiedad en cuestión con una designación RIOD. La actualización propuesta del Elemento de Uso del Suelo daría lugar a la designación de una quinta ubicación de propiedad con esta "Superposición" y permitiría el desarrollo residencial en la propiedad de hasta 30 viviendas por acre.

Rezonificación

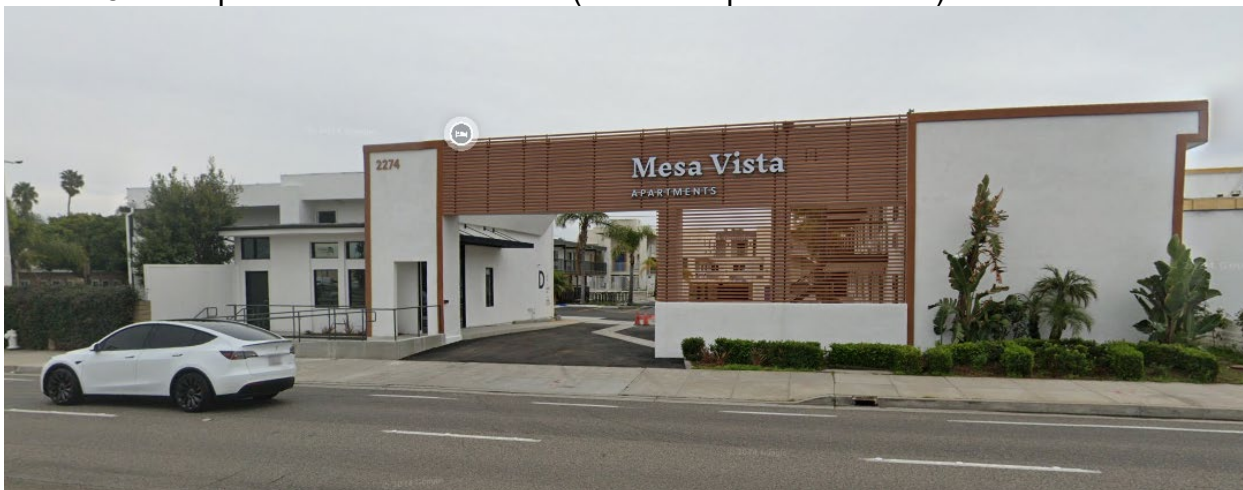
Se requiere una Enmienda al Código de Zonificación para rezonificar el sitio del proyecto de C2 (Distrito Comercial General) a RIOD para implementar el Plan General RIOD. Esta Enmienda aplicará un conjunto específico de disposiciones de zonificación descritas en el Artículo 12 del Código Municipal de Costa Mesa (CMMC), Distrito de Superposición de Incentivos Residenciales, al RCID propuesto.

Como "distrito de superposición", el uso del suelo base y las designaciones de zonificación de la propiedad no cambian. De conformidad con la Sección 13-83.64 del CMMC, las normas de desarrollo del distrito de zonificación base siguen vigentes para las propiedades designadas con RIOD; sin embargo, quedan sustituidas por las normas del distrito de superposición cuando se propone un desarrollo residencial. Solo se han desarrollado dos terrenos RIOD: (1) The Lux Apartments, y (2) una sección del sureste de Newport Boulevard y Albert Place, que pasó de ser un "Motel 6" a apartamentos. (Véanse los Anexos 7 y 8 a continuación).

Anexo 7 Apartamentos Lux (2277 Harbor Boulevard)



Anexo 8 Apartamentos Mesa Vista (2274 Newport Boulevard)



Mapa tentativo del terreno

Un Mapa Tentativo de Terrenos es un mapa preliminar de subdivisión requerido por la Ley de Mapas de Subdivisión de California cuando se propone dividir una propiedad en cinco o más lotes, incluyendo

desarrollos de condominios. Aunque generalmente se asocia con la división de terrenos en varias parcelas, también se requiere un Mapa Tentativo de Terrenos cuando un proyecto propone una subdivisión de condominios de unidades de espacio aéreo, incluso si el terreno subyacente resulta en un solo lote legal. En este caso, el solicitante propuso fusionar tres parcelas existentes, de aproximadamente 1.77 acres, y crear una subdivisión de un solo lote para el desarrollo de unidades residenciales de condominios, áreas comunes y calles privadas.

Dado que las unidades residenciales se desarrollarán como condominios, y de acuerdo con los estándares de desarrollo RIOD, el proyecto debe desarrollarse como un desarrollo de interés común que permita la propiedad individual. El Mapa Tentativo de Parcelas propone subdivisiones de espacio aéreo para cada unidad residencial, lo que significa que cada propietario controlaría el espacio interior de su unidad (incluyendo cualquier espacio abierto dedicado en la planta baja), mientras que todas las áreas comunes serían de propiedad conjunta y mantenidas por una asociación de propietarios (HOA). Por lo tanto, se requiere la aprobación del Mapa Tentativo de Parcelas para fusionar las parcelas existentes y establecer la subdivisión del espacio aéreo, de conformidad con la Ley del Código Municipal y Mapa de Subdivisiones de Costa Mesa.

Plan Maestro

Se requiere la aprobación del Plan Maestro para todo nuevo desarrollo dentro del RIOD. El proceso del Plan Maestro establece el marco general de diseño del proyecto, considerando las desviaciones de los estándares de desarrollo a cambio de proyectos de alta calidad. El Plan Maestro propuesto propone una combinación de tres condominios residenciales adosados y separados, cada uno con garaje para dos autos, con estacionamiento en superficie entre los edificios residenciales. El desarrollo consta de 40 unidades residenciales de condominio, compuestas por 18 edificios dúplex adosados (36 unidades) y cuatro unidades separadas. En respuesta a las sugerencias del Ayuntamiento, el proyecto incorpora varias comodidades comunes, incluyendo una zona de barbacoa céntrica, un área de juegos infantiles y un espacio de uso flexible, como se muestra en el plano del sitio.

Además, en respuesta a los comentarios del Concejo Municipal sobre la activación y revitalización de la península paisajística, a lo largo de Victoria Place, el solicitante propone una nueva área de recreación pasiva a lo largo de este frente. El diseño incluye zonas de descanso, árboles de sombra, paisajismo y un biofiltro, que contribuyen a la comodidad peatonal y a la gestión de aguas pluviales en el paisaje urbano. Si bien el área se ubicará dentro de la servidumbre de paso de la Ciudad, su mantenimiento continuo será responsabilidad de la futura asociación de propietarios (HOA), lo que garantizará su conservación e integración con la comunidad. Esta área estará abierta al público en general, ofreciendo un espacio acogedor para el disfrute de todos los miembros de la comunidad, no solo de los residentes de la urbanización. Como parte del proceso del Plan Maestro, el proyecto debe cumplir con las conclusiones específicas del mismo.

De conformidad con las disposiciones de la RIOD, Sección 13-83.63(e), las desviaciones de los estándares de desarrollo de la RIOD pueden aprobarse a través del proceso del Plan Maestro, siempre que se puedan realizar las siguientes conclusiones:

1. La interpretación y aplicación estrictas de las normas de desarrollo del distrito superpuesto darían lugar a dificultades prácticas incompatibles con el propósito y la intención del Plan General, mientras que la desviación de la reglamentación permite un desarrollo que logra mejor los propósitos y la intención del Plan General;

-
2. La concesión de una desviación da como resultado un desarrollo que exhibe excelencia en diseño, planificación del sitio, integración de usos y estructuras y estándares de compatibilidad para el desarrollo residencial; y
 3. La concesión de una desviación no será perjudicial para la salud, la seguridad o el bienestar públicos, ni resultará materialmente perjudicial para las propiedades o mejoras en los alrededores.

Diseño del sitio

El desarrollo de condominios se propone en un terreno de 1.77 acres, que cumple con el requisito mínimo de tamaño de lote de 0.5 acres, según lo establecido en las normas RIOD. El proyecto ofrece una separación mínima entre edificios de 10 pies, lo que cumple con el estándar requerido para la separación entre edificios. El terreno también incluye un retranqueo de 20 pies a lo largo de Victoria Place, de conformidad con las normas RIOD y RCID para retranqueos en jardines delanteros. Estos componentes demuestran el cumplimiento del proyecto con los requisitos de diseño del sitio aplicables en cuanto a tamaño mínimo de lote, separación entre edificios y paisajismo en jardines delanteros.

Desviación para retrocesos laterales y traseros reducidos

Las normas de desarrollo RIOD exigen un retranqueo lateral mínimo de 6 metros. El proyecto propone un retranqueo lateral de 2,28 metros, lo cual no cumple con la norma RIOD. Sin embargo, el proyecto cumple con la norma RCID, que permite un retranqueo lateral mínimo de 1,5 metros. Dado que el proyecto califica como RCID y propone aplicar la designación RIOD al sitio, está sujeto a ambas normas. Por lo tanto, el solicitante solicita una excepción al requisito de retranqueo lateral de RIOD para permitir un retranqueo lateral reducido de 2,28 metros.

La norma de retranqueo trasero del RCID no aplica a este proyecto, ya que el desarrollo propuesto consta de unidades residenciales de tres pisos y no se ubica dentro de los distritos de zonificación R2-MD, R2-HD ni R-3. Por lo tanto, no se requiere un retranqueo trasero mínimo según las normas del RCID. Sin embargo, las normas de desarrollo del RIOD exigen un retranqueo trasero mínimo de 6 metros. El proyecto propone un retranqueo trasero de 3,4 metros, que no cumple con el requisito del RIOD. Por lo tanto, el solicitante solicita una desviación de la norma de retranqueo trasero del RIOD para permitir un retranqueo reducido de 3,4 metros.

El objetivo de los retranqueos laterales y traseros es proporcionar una separación adecuada entre los edificios para la iluminación, la ventilación y la privacidad entre los usos adyacentes. La reducción propuesta del retranqueo lateral de 6 metros a 3,3 metros seguiría cumpliendo con este objetivo, teniendo en cuenta el contexto circundante. Al oeste, la propiedad adyacente es un centro de servicio automotriz con un edificio ubicado aproximadamente a 9 metros del límite de la propiedad compartida; al este, el edificio de oficinas adyacente se encuentra a unos 15 metros. Al norte, las unidades residenciales más cercanas dentro del complejo multifamiliar adyacente se encuentran aproximadamente a 6 metros del límite de la propiedad compartida.

Densidad

El sitio del proyecto se encuentra actualmente zonificado como C2 (Distrito Comercial General). Sin embargo, el solicitante propone aplicar el RIOD al sitio para permitir el desarrollo residencial y estar sujeto a sus estándares de desarrollo. El RIOD es único, ya que establece una densidad residencial máxima de 30 viviendas por acre, la máxima permitida por los estándares de desarrollo de la Ciudad. Además, al ser un RCID, el proyecto también está sujeto a sus estándares de desarrollo.

El proyecto propone una densidad de 22,6 viviendas por acre. Esta densidad propuesta cumple con el RIOD, que permite una densidad máxima de hasta 30 viviendas por acre. Por lo tanto, el proyecto cumple con los estándares de densidad aplicables establecidos por el RIOD.

De conformidad con la Sección 13-41 del Código Municipal de Costa Mesa (CMMC), Tabla 13-41(b) (Estándares de Desarrollo Residencial de Interés Común), la densidad máxima está vinculada al distrito de zonificación subyacente. Dado que el Distrito Comercial General (C2) no establece una densidad residencial máxima, el estándar aplicable más cercano es el Índice de Superficie Útil (IPU) máximo. Con base en la designación de uso del suelo del Plan General del sitio como Comercial General y los umbrales de generación de viajes vehiculares permitidos, se aplica un IUP máximo de 0.75.

Desviación de la relación superficie construida

El proyecto propuesto incluye una relación de superficie construida (FAR) de 1,43 y una densidad residencial de 22,6 viviendas por acre. Si bien la FAR supera el estándar máximo de 0,75, la densidad residencial propuesta se encuentra dentro de las 30 viviendas por acre permitidas por el RIOD. Además, el solicitante ha presentado un memorando de generación de viajes que demuestra que la infraestructura de tráfico existente es adecuada para el proyecto propuesto sin causar impactos adversos.

A diferencia de los desarrollos comerciales, donde el FAR controla la intensidad y el impacto del tráfico, los proyectos residenciales se evalúan mejor mediante estándares de densidad (unidades de vivienda por acre), especialmente en un distrito superpuesto como el RIOD, cuyo objetivo es facilitar las oportunidades residenciales. La densidad del desarrollo propuesto se alinea con el carácter residencial existente a lo largo de la calle Victoria, donde se observan densidades similares. Además, el proyecto incluye una distribución definida del terreno con servicios comunitarios integrados y contribuye al objetivo de la ciudad de ampliar las oportunidades de propiedad de vivienda. La intensidad del proyecto es compatible con el propósito y la intención del RIOD y no excedería la capacidad de la infraestructura pública existente.

Espacio Abierto, Espacio Abierto Común y Espacio Abierto Privado

El proyecto propone un total de 32,437 pies cuadrados de espacio abierto, lo que representa aproximadamente el 42% del área total del sitio. Esta cantidad supera el requisito mínimo de espacio abierto del 40% establecido por las normas RIOD y RCID. El proyecto también cumple con el requisito de espacio abierto común, que exige que las áreas comunes abiertas se diseñen y ubiquen dentro del desarrollo para permitir el máximo uso por parte de todos los residentes. El plan del sitio propuesto incluye una zona de barbacoa y juegos ubicada en el centro, junto con un espacio de uso flexible, todos accesibles para los residentes y diseñados para el uso recreativo activo y pasivo. Además, el proyecto cumple con los estándares mínimos de espacio abierto privado al proporcionar terrazas o patios privados para cada unidad. Estos espacios privados superan el mínimo requerido de 100 pies cuadrados, sin que ninguna dimensión sea menor a 10 pies, ya que las terrazas propuestas tienen aproximadamente 230 pies cuadrados cada una, y cada unidad también incluye un espacio abierto privado en la planta baja.

Desviación al espacio abierto de uso común

Además del requisito general de espacio abierto, las normas RIOD exigen que al menos el 50 % del espacio abierto requerido (o 15,420 pies cuadrados) se destine a espacios abiertos de uso común e incluya instalaciones recreativas para niños. El proyecto propone 9,817 pies cuadrados (32 %) de espacio abierto de uso común, lo cual no cumple con el estándar mínimo de RIOD.

Sin embargo, el proyecto incorpora servicios recreativos clave, como una zona de juegos infantiles céntrica, una zona de barbacoa y un espacio abierto de uso flexible, en consonancia con la intención de los estándares RIOD y RCID para espacios comunitarios. Además, si bien un área de recreación pasiva externa no es un requisito de desarrollo, el solicitante propone voluntariamente una a lo largo de Victoria Place. El área contará con paisajismo, árboles de sombra, zonas de descanso y un bioswale, un sistema de drenaje paisajístico que ayuda a gestionar las aguas pluviales filtrando la escorrentía y permitiendo que se absorba en el suelo. Si bien el área de recreación pasiva no puede contabilizarse formalmente para el cálculo de espacios abiertos de uso común por estar ubicada fuera del límite del desarrollo, de considerarse, la superficie total dedicada a espacios abiertos se acercaría significativamente al requisito mínimo de RIOD. Dado que el proyecto califica como RCID y propone aplicar la designación RIOD, debe cumplir con ambos conjuntos de estándares. Por lo tanto, el solicitante solicita una desviación para permitir 9,817 pies cuadrados de espacio abierto de uso común.

Anexo 9 Área de recreación pasiva fuera del sitio



Altura de los edificios y arquitectura

La altura máxima de edificación permitida dentro del RIOD es de tres plantas, con terrazas en la azotea permitidas, que no se contabilizan como planta adicional. El proyecto propone unidades residenciales de tres plantas con terrazas en la azotea, lo que resulta en una altura total de aproximadamente 11,8 metros. El diseño incluye un estilo arquitectónico contemporáneo con diferentes líneas de tejado, retranqueos y articulación a lo largo de las fachadas, lo que en conjunto contribuye a romper la escala visual y la masa de los edificios. Tal como se propone, el proyecto cumple con el estándar de altura del RIOD.

Desviación de la altura del edificio

Si bien el RIOD permite una altura máxima de tres pisos, las normas del RCID limitan la altura de los edificios a dos. Por lo tanto, el solicitante solicita una excepción al límite de altura del RCID para permitir edificios de tres pisos.

Paisajismo

El proyecto propone aproximadamente 16,368 pies cuadrados de paisajismo en el sitio. Según las Normas de Paisajismo de la Ciudad (CMMC Capítulo VII), las áreas de paisajismo deben consistir en plantas resistentes a la sequía y cumplir con los requisitos mínimos de diversidad según la superficie total del paisaje. El plano del sitio indica que se ajardinarán los patios privados, con árboles y arbustos plantados en toda la comunidad, incluso a lo largo de las carreteras, para dar sombra, proteger y mejorar la estética.

El proyecto presenta una paleta vegetal diversa, que incluye arbustos de lúpulo, pino afgano, plátano de Londres Bloodgood, laurel cerezo compacto de Carolina y boj de Brisbane. Se proponen arbustos tolerantes a la sequía como el agave azul, el ciruelo natal Emerald Blanket, el lirio de lino y la festuca Aprilgrun, junto con cubiertas vegetales nativas y tolerantes a la sequía, para garantizar un paisaje sostenible y visualmente atractivo. El Anexo 10 muestra el recuento completo de plantas, y la paleta de paisajismo se incluye en la Hoja de Plano L1.02. Como parte de la verificación de los planos para el permiso de construcción, un arquitecto paisajista con licencia de California revisará y certificará los planos finales para confirmar su cumplimiento con el CMMC y las Directrices de Paisajismo para la Eficiencia Hídrica de la Ciudad.

Conde de paisajismo

	Requisito	Propuesto
Conteo de árboles	82 (un árbol de 15 galones o más grande por cada 200 pies cuadrados de área de paisaje)	87 (se proponen 24 en caja de 36 pulgadas)
Recuento de arbustos	656 (un arbusto por cada 25 pies cuadrados de área de paisaje)	695

Como parte de la revisión de verificación del plan del permiso de construcción, los planes paisajísticos finales serán preparados y certificados por un arquitecto paisajista con licencia de California, confirmando que cumplen con el Código Municipal de Costa Mesa (CMMC) y las pautas paisajísticas de eficiencia hídrica.

Desviación para Landscape Parkway

Las normas de desarrollo de RCID y RIOD exigen una vía verde paisajística combinada de 3 metros de ancho (mínimo 90 cm por lado) a lo largo de las entradas comunes o calles privadas interiores. En este caso, para preservar el número de unidades residenciales propuesto y mantener pasillos de acceso funcionales y eficientes, el proyecto no incluye las vías verdes paisajísticas a lo largo de las entradas privadas. Por lo tanto, el solicitante solicita una excepción al requisito de vías verdes de RCID y RIOD.

El objetivo de las avenidas paisajísticas en un desarrollo de condominios es realzar el carácter visual del vecindario, crear una barrera entre las zonas peatonales y vehiculares, y contribuir a la habitabilidad general del terreno. En este caso, el solicitante solicita omitir las avenidas paisajísticas tradicionales; sin embargo, el proyecto incorpora paisajismo entre garajes, patios laterales privados, alcorques, espacios comunes abiertos y senderos de acceso al terreno, rodeados de paisajismo y árboles.

Anexo 11 Vista aérea



Estacionamiento

De acuerdo con el RIOD, el estacionamiento requerido para las unidades residenciales propuestas se basa en las Normas Municipales de Estacionamiento Fuera de la Vía Pública (CMMC). Estas normas exigen que las unidades de tres o más dormitorios cuenten con 3.5 plazas de estacionamiento por unidad y 0.5 plazas de estacionamiento para invitados. Sin embargo, si se proporciona estacionamiento cubierto, como garajes o cocheras, el requisito de estacionamiento puede reducirse en 0.25 plazas por unidad. En esta propuesta, las 40 unidades de tres dormitorios incluyen garajes adjuntos para dos autos, lo que se considera estacionamiento cubierto. Por lo tanto, el desarrollo requiere 130 plazas de estacionamiento y 20 plazas de estacionamiento para invitados, lo que suma un total de 150 plazas.

Desviaciones al estacionamiento

El solicitante propone 103 espacios de estacionamiento, con una proporción de estacionamiento propuesta de 2,58 espacios por unidad, lo que resulta en un déficit de 47 espacios de estacionamiento.

La proporción de estacionamiento propuesta sería consistente con otros desarrollos cercanos a lo largo de Victoria Street, como Victoria Gardens (2.57 espacios por unidad) y Ocean Breeze Villas (2.5 espacios por unidad). Aunque no se preparó un análisis formal de la demanda de estacionamiento específico para este proyecto, la reducción propuesta en el estacionamiento está respaldada por varios factores contextuales y específicos del proyecto. Por ejemplo, un proyecto residencial similar de tamaño, cantidad de unidades y configuración de estacionamiento comparables fue aprobado por la Comisión de Planificación el 10 de febrero de 2025, para un desarrollo de condominios de 38 unidades para vivir/trabajar ubicado en 960 West 16th Street. Ese proyecto incluía 100 espacios de estacionamiento en total: 76 dentro de garajes privados y 24 como espacios de estacionamiento/entradas abiertas. Como parte de la revisión, se realizó un estudio de estacionamiento utilizando datos empíricos de dos desarrollos de vivienda/trabajo existentes en la Ciudad: Lighthouse Community (89 unidades) y el desarrollo de Nivel 1 en Industrial Way (60 unidades). El estudio identificó una demanda máxima de estacionamiento al mediodía de 2.57 espacios por unidad.

El proyecto propuesto ofrece una tasa de estacionamiento de 2,58 plazas por unidad, similar a la de proyectos similares en la ciudad. Además, hay estacionamiento público en la calle a lo largo del lado sur de Victoria Place, que puede servir como estacionamiento complementario si es necesario. El proyecto también está cerca de ciclovías y transporte público, lo que facilita el desplazamiento sin coche.

Desviaciones en las dimensiones del garaje

Las Normas de Estacionamiento Residencial Fuera de la Calle de la Ciudad exigen que todos los garajes para dos autos tengan unas dimensiones interiores mínimas sin obstrucciones de 6 metros de ancho por 6 metros de largo. El proyecto propuesto incluye un garaje para dos autos por unidad residencial; sin embargo, los garajes están diseñados con dimensiones interiores de 5,8 metros de ancho por 6 metros de largo, lo cual no cumple con el requisito mínimo de la Ciudad.

Como resultado, el solicitante solicita una desviación para permitir una dimensión de garaje interior de 19 pies y seis pulgadas por 20 pies para cada unidad.

Desviación a plazas de aparcamiento situadas entre edificios

Las Normas de Diseño de Estacionamiento de la Ciudad exigen que los espacios de estacionamiento (abiertos y cocheras) con obstrucciones verticales a los lados, como muros, cercas o jardinería, se incrementen en un pie (30 cm) más del ancho estándar. Para uso residencial, el tamaño estándar de los espacios de estacionamiento es de 2,48 metros de ancho por 5,48 metros de largo; por lo tanto, donde haya obstrucciones verticales a ambos lados, el ancho mínimo requerido es de 3 metros (10 pies y 6 pulgadas). En este caso, el proyecto propone espacios de estacionamiento abiertos ubicados entre unidades residenciales, donde haya obstrucciones verticales a ambos lados. El ancho propuesto para los espacios de estacionamiento varía entre 3 metros y 3,35 metros, lo que no cumple completamente con el requisito de ancho mínimo en todos los casos. Por lo tanto, el solicitante solicita una desviación para permitir un ancho mínimo de 3 metros (10 pies). De los 18 espacios de estacionamiento propuestos adyacentes a obstrucciones verticales, se propone que 14 tengan un ancho menor al requerido de 3 metros (10 pies y 6 pulgadas), lo que representa aproximadamente el 78 % del total de espacios de estacionamiento abiertos afectados. La desviación solicitada es de naturaleza menor y refleja una reducción de solo seis pulgadas, o aproximadamente 4.8%, del ancho de puesto requerido.

Generación de viajes

La Sección 13-275(e) del CMMC indica que cualquier aumento en la generación de tráfico por un cambio de uso, que requiera la obtención de un permiso discrecional, estará sujeto a revisión por parte de la autoridad revisora correspondiente, la cual podrá imponer tarifas para abordar el aumento en la generación de viajes. De ser necesario, la tarifa recaudada se utiliza para financiar el programa integral de mejora del sistema de transporte de la Ciudad. El propósito del programa es garantizar que el sistema de transporte de la Ciudad tenga la capacidad para atender viajes adicionales. La Tarifa de Impacto al Tráfico de toda la Ciudad, relacionada con desarrollos nuevos y en expansión, se determina utilizando el Promedio Diario de Viajes (ADT) estimado, que es el número total combinado de viajes vehiculares, tanto dentro como fuera de un desarrollo, generados a lo largo de un día laborable promedio. El solicitante presentó un estudio de generación de viajes que ha sido revisado por la División de Transporte de la Ciudad. El estudio indicó que el proyecto generaría aproximadamente 298 viajes diarios y más viajes en comparación con los usos comerciales existentes. Por lo tanto, se requerirá una tarifa de impacto al tráfico, la cual está condicionada como parte del proyecto. El cálculo de la tarifa se finalizará durante el proceso de verificación del plan de permiso de construcción y se pagará antes de la emisión del permiso de construcción.

Finalmente, la Sección 13-275(a) del CMMC especifica que “se requerirá un estudio de impacto vial para todos los proyectos de desarrollo que, según estimaciones del Departamento de Obras Públicas, generen cien (100) o más viajes vehiculares en hora punta”. Los viajes más frecuentes en hora punta, ya sea por la mañana o por la tarde, se utilizan para estimar el número de viajes vehiculares generados tanto dentro como fuera de un desarrollo nuevo o ampliado, conocidos como viajes vehiculares en hora punta. El personal de Servicios de Transporte de la Ciudad determinó que el proyecto propuesto generaría aproximadamente 21 viajes en hora punta a. m. y 35 en hora punta p. m., por lo que no se requirió un estudio de tráfico.

Acceso en caso de incendio y emergencia

Según la revisión del proyecto realizada por el Departamento de Bomberos y Rescate, no parece haber problemas significativos que impidan su avance. El Departamento ha evaluado el desarrollo propuesto para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad contra incendios, incluyendo el acceso para vehículos de emergencia, el suministro de agua para la extinción de incendios y el diseño de los sistemas de protección contra incendios. Todos los requisitos identificados se

incorporarán durante la fase de obtención del permiso de construcción para garantizar que el proyecto cumpla con todos los requisitos aplicables del Código de Incendios de California.

CONFORMIDAD CON EL PLAN GENERAL

Para tomar una decisión sobre la conformidad con el plan general, el Concejo Municipal debe considerar si el desarrollo residencial propuesto es coherente con las metas, objetivos y políticas del Plan General. Esto incluye evaluar la contribución del proyecto al equilibrio del uso del suelo, las nuevas oportunidades de vivienda y la compatibilidad con los usos del entorno.

ZONIFICACIÓN Y CONFORMIDAD DEL DISTRITO DE SUPERPOSICIÓN DE INCENTIVOS RESIDENCIALES

El sitio del proyecto está actualmente zonificado como C2 (Distrito Comercial General). Esta zonificación permite una amplia gama de usos comerciales. El solicitante propone una Enmienda al Código de Zonificación para rezonificar el sitio de C2 a RIOD. Este cambio busca implementar la designación de Superposición de Incentivos Residenciales del Plan General y facilitar el desarrollo residencial mediante un Plan Maestro.

RECOMENDACIONES

De conformidad con el Título 13, Sección 13-29(g), Hallazgos, del Código Municipal de Costa Mesa, para que el Concejo Municipal pueda tomar una decisión sobre el proyecto, debe determinar si la evidencia presentada en el registro administrativo cumple sustancialmente con los hallazgos específicos que se detallan a continuación.

Enmienda al Plan General (PGPA-24-0001)

De acuerdo con la Sección 13-29(g) del Código Municipal de Costa Mesa, no se requieren hallazgos específicos para una Enmienda al Plan General. Dichas enmiendas se consideran acciones legislativas y están sujetas a la discreción del Ayuntamiento. En este caso, la Enmienda al Plan General propuesta busca modificar los mapas, figuras, texto y tablas del Elemento de Uso del Suelo para aplicar la designación RIOD a la propiedad en cuestión. La designación subyacente del uso del suelo, Comercial General, se mantendría sin cambios. Además, el desarrollo incorpora características de diseño que brindan servicios orientados a la comunidad, como una zona de barbacoa, un área de juegos infantiles, un espacio de uso flexible y la proximidad a un área de recreación pasiva adyacente fuera del sitio. Estas características contribuyen al objetivo de la Ciudad de ampliar las oportunidades de propiedad de vivienda. La intensidad del proyecto es coherente con el propósito y la intención del RIOD y está diseñado para operar dentro de la capacidad de la infraestructura pública existente.

Rezonificación

De conformidad con el Título 13, Sección 13-29(g)(11), Hallazgos, del CMMC, para que el Concejo Municipal tome una decisión sobre el proyecto, debe determinar si la evidencia presentada en el registro administrativo cumple sustancialmente con los siguientes hallazgos de rezonificación requeridos aplicables:

- La rezonificación propuesta es consistente con el Código de Zonificación y el plan general y cualquier plan específico aplicable.

Mapa tentativo del terreno n.º 19351

De conformidad con el Título 13, Sección 13-29(g)(13), Hallazgos, del CMMC, para que el Concejo Municipal tome una decisión sobre el proyecto, debe determinar si la evidencia presentada en el registro administrativo cumple sustancialmente con los siguientes requisitos aplicables. **Hallazgos del mapa tentativo del tramo:**

- La creación de la subdivisión y las mejoras relacionadas es consistente con el plan general, cualquier plan específico aplicable y este Código de Zonificación. La rezonificación propuesta es consistente con este Código de Zonificación.
- El uso propuesto de la subdivisión es compatible con el plan general.
- La propiedad en cuestión es físicamente adecuada para acomodar la subdivisión en términos de tipo, diseño y densidad de desarrollo, y no resultará en daños ambientales sustanciales ni problemas de salud pública, con base en el cumplimiento del Código de Zonificación y el plan general, y la consideración de la información ambiental apropiada.
- El diseño de la subdivisión prevé, en la medida de lo posible, futuras oportunidades de calefacción y refrigeración pasivas o naturales en la subdivisión, como lo exige la sección 66473.1 del Código de Gobierno de California.
- La división y el desarrollo no interferirán irrazonablemente con el ejercicio libre y completo de los derechos de paso y/o servidumbres de la entidad pública y/o de los servicios públicos dentro del terreno.
- La descarga de aguas residuales de esta división de tierras al sistema de alcantarillado público no violará los requisitos de la Junta de Control de Calidad del Agua Regional del Estado de conformidad con la División 7 (que comienza con la sección 13000 del Código de Agua del Estado).

Plan maestro

De conformidad con el Título 13, Sección 13-29(g)(5), Hallazgos, del CMMC, para que el Concejo Municipal tome una decisión sobre el proyecto, debe determinar si la evidencia presentada en el registro administrativo cumple sustancialmente con los siguientes requisitos aplicables. **Hallazgos del Plan Maestro:**

- El plan maestro cumple con los objetivos más amplios del Plan General, cualquier plan específico aplicable y el Código de Zonificación al exhibir excelencia en el diseño, la planificación del sitio, la integración de usos y estructuras y la protección de la integridad del desarrollo vecino.
- Las conclusiones del plan maestro para proyectos de desarrollo de uso mixto en el distrito de superposición de uso mixto se identifican en el Capítulo V, Artículo 11, distrito de superposición de uso mixto.
- En lo que respecta a los desarrollos de vivienda multifamiliar asequible, el proyecto cumple con los estándares de densidad máxima permitidos por el plan general y ofrece vivienda asequible a hogares con ingresos bajos o muy bajos, según la definición del Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California. El proyecto incluye

cláusulas de asequibilidad a largo plazo, de conformidad con la legislación estatal.

Plan Maestro para el Distrito de Superposición de Incentivos Residenciales

De conformidad con el Título 13, Sección 13-83.63(c), Hallazgos, del CMMC, para que el Concejo Municipal tome una decisión sobre el proyecto, debe determinar si la evidencia presentada en el registro administrativo cumple sustancialmente con los siguientes requisitos aplicables. **Hallazgos del Plan Maestro para el Distrito de Superposición de Incentivos Residenciales:**

- El proyecto es coherente con el Plan General y cumple con el propósito y la intención del distrito de superposición de incentivos residenciales.
- El proyecto incluye servicios adecuados para los residentes en áreas de espacios abiertos comunes y/o áreas de espacios abiertos privados en áreas que incluyen, entre otras, patios, balcones, terrazas en la azotea, pasillos y áreas ajardinadas.
- El proyecto es consistente con los estándares de compatibilidad para el desarrollo residencial ya que brinda protección adecuada a los residentes contra el ruido excesivo, olores, vibraciones, luz y deslumbramiento, emanaciones tóxicas y contaminación del aire.
- Las residencias propuestas tienen una separación y protección adecuadas de los usos comerciales adyacentes a través de consideraciones de planificación del sitio, características estructurales, paisajismo y muros perimetrales.

Desviaciones de los estándares de desarrollo de distritos de superposición de incentivos residenciales

De conformidad con el Título 13, Sección 13-83.63(e), Hallazgos, del CMMC, para que el Concejo Municipal tome una decisión sobre el proyecto, debe determinar si la evidencia presentada en el registro administrativo cumple sustancialmente con los siguientes requisitos aplicables. **Hallazgos sobre la desviación de los estándares de desarrollo del distrito de superposición de incentivos residenciales:**

- La interpretación y aplicación estricta de los estándares de desarrollo del distrito superpuesto resultaría en una dificultad práctica incompatible con el propósito y la intención del Plan General, mientras que la desviación de la regulación permite un desarrollo que logra mejor los propósitos y la intención del Plan General.
- La concesión de una desviación da como resultado un desarrollo que exhibe excelencia en diseño, planificación del sitio, integración de usos y estructuras y estándares de compatibilidad para el desarrollo residencial.
- La concesión de una desviación no será perjudicial para la salud, la seguridad o el bienestar público, ni resultará materialmente perjudicial para las propiedades o mejoras en los alrededores.

DETERMINACIÓN AMBIENTAL:

Se ha elaborado un Borrador de la Declaración Negativa Mitigada (DNM) de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). La DNM examina los posibles impactos ambientales del

proyecto propuesto y se centra en los cambios en el entorno existente que se derivarían de este. La DNM examina todas las etapas del proyecto, incluyendo la construcción y la operación.

El MND evaluó los posibles impactos ambientales del proyecto propuesto en diversos aspectos (p. ej., calidad del aire, estética, hidrología y calidad del agua, uso del suelo, etc.) e identificó medidas de mitigación específicas para reducirlos siempre que fuera posible. De conformidad con la sección 15072 de las Directrices de la CEQA, el Borrador del MND se puso a disposición del público para su consulta, desde el 1 de abril de 2025 hasta las 17:00 h del 30 de abril de 2025. Copias del Estudio Inicial, el MND propuesto y los materiales de apoyo estuvieron disponibles para consulta pública en el Concejo Municipal y otras instalaciones públicas, incluyendo su sitio web.

MND Incluyendo Respuesta a Comentarios

Se recibieron dos comentarios de agencias públicas: uno del Departamento de Transporte de California y otro del Departamento de Control de Sustancias Tóxicas. Se adjuntan copias de todos los comentarios recibidos y las respuestas a los mismos a este informe del personal. El MND final consta de las respuestas a los comentarios, la fe de erratas y el Programa de Monitoreo e Informes de Mitigación (MMRP). Las respuestas a los comentarios se basan en las observaciones públicas recibidas durante el período de revisión pública del Borrador del MND. La fe de erratas introduce cambios menores al Borrador del MND que no afectan las conclusiones generales del documento ambiental. El MMRP es una lista completa de todas las medidas de mitigación identificadas en el Borrador del MND.

Resumen de los impactos ambientales significativos y las medidas de mitigación

El Plan de Mitigación de Impactos Ambientales (MMRP) enumera las medidas de mitigación necesarias para cada tema ambiental y reducir los impactos potencialmente significativos del proyecto. El MMRP también especifica qué departamento de la Ciudad es responsable de supervisar y garantizar el cumplimiento de las medidas de mitigación. El MMRP también incluye el momento en que se aplican las medidas de mitigación, por ejemplo, antes de la emisión de permisos de construcción, durante las actividades de alteración del suelo, etc. El MMRP incluye medidas de mitigación para los impactos ambientales considerados menos significativos, incluyendo la mitigación para los siguientes factores ambientales identificados en el Borrador del MND:

- Geología y suelos
- Recursos culturales
- Transporte
- Peligros y materiales peligrosos
- Recursos culturales tribales

ALTERNATIVAS:

Las alternativas del Concejo Municipal incluyen las siguientes:

1. Denegar el proyecto. El Concejo Municipal podría aceptar la recomendación de la Comisión de Planificación y denegar la solicitud, aportar pruebas que sustenten la denegación y ordenar al personal que incorpore las conclusiones en una Resolución. Si se deniega el proyecto, el solicitante no podrá presentar una solicitud sustancialmente similar durante seis meses a partir de la decisión del Concejo Municipal de denegar la solicitud.
2. Aprobar el proyecto. El Concejo Municipal podría optar por adoptar el MND y aprobar la Enmienda al Plan General, la Rezonificación, el Plan Maestro y el Mapa Tentativo del

Terreno, sujeto a las condiciones de aprobación y las conclusiones, y dar primera lectura a la Ordenanza para la Rezonificación. Se adjunta un borrador de los documentos de decisión si el Concejo Municipal opta por esta opción.

3. **Aprobación del proyecto con modificaciones.** El Concejo Municipal podrá sugerir cambios específicos al proyecto que sean necesarios para mitigar las preocupaciones. Si alguno de los cambios adicionales solicitados es sustancial, la audiencia podría aplazarse a una reunión futura para permitir un rediseño o un análisis adicional. En caso de modificaciones significativas, el personal presentaría una resolución u ordenanza revisada que incorpore las nuevas conclusiones o condiciones para su consideración por el Ayuntamiento.

REVISIÓN FISCAL:

La Ciudad anticipa las siguientes tarifas: 1) aproximadamente \$553,160 para Tarifas de Impacto de Desarrollo del Parque, o una tasa de \$13,829 por unidad para el desarrollo de las 40 unidades; 2) Tarifa de Impacto de Tráfico estimada de \$20,315; 3) una Tarifa de Impacto de Drenaje aproximada de \$31,568; El proyecto también requeriría tarifas de permiso de construcción de aproximadamente \$101,005 y tarifas de verificación de planos de construcción de aproximadamente \$6,006.

REVISIÓN LEGAL:

Los proyectos de Resoluciones y Ordenanzas y este informe han sido aprobados en cuanto a su forma por la Oficina del Procurador de la Ciudad.

AVISO PÚBLICO:

De conformidad con el Título 13, Sección 13-29(d), del Código Municipal de Costa Mesa, se requieren tres tipos de notificación pública que deben completarse no menos de 10 días antes de la fecha de la audiencia pública.

1. **Aviso por correo.** El miércoles 25 de junio de 2025 se envió un aviso público a todos los propietarios y ocupantes de propiedades en un radio de 152 metros (500 pies) del sitio del proyecto. El radio de notificación requerido se mide desde los límites exteriores de la propiedad.
2. **Aviso en el sitio.** El miércoles 2 de julio de 2025 se publicó un aviso público en la fachada del sitio del proyecto.
3. **Publicación en periódico.** Se publicó un aviso público en el periódico Daily Pilot el domingo 22 de junio de 2025.

Cualquier comentario público recibido para la reunión del Concejo Municipal del 15 de julio de 2025 se puede ver en este enlace: [CITY OF COSTA MESA \(legistar.com\)](https://legistar.com)

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este artículo apoya los objetivos del Concejo Municipal de “diversificar, estabilizar y aumentar la vivienda para reflejar las necesidades de la comunidad”.

CONCLUSIÓN:

La aprobación del proyecto facilitaría el desarrollo de 40 nuevas unidades de condominios en venta, ampliando las oportunidades de adquirir vivienda y contribuyendo a la oferta de vivienda a precio de mercado de la Ciudad, en consonancia con los objetivos del Plan General y el Elemento de Vivienda.

El solicitante ha incorporado las opiniones del Concejo Municipal durante el proceso de selección, y el desarrollo propuesto se ajusta al Plan General, el Código de Zonificación y la Ley Estatal, y se pueden realizar todas las determinaciones necesarias. El terreno cuenta con los servicios de infraestructura existentes y se encuentra dentro de un corredor de la Medida K, que fomenta la construcción de nuevas viviendas en zonas comerciales e industriales, preservando al mismo tiempo el carácter de los barrios residenciales existentes. El uso residencial es compatible con los usos del suelo circundante y no se prevé que entre en conflicto con el desarrollo actual o futuro. La inclusión de este terreno en la zona RIOD proporcionaría una vía regulatoria clara y flexible para acomodar el proyecto de vivienda de relleno propuesto sin depender de excepciones. La superposición es una herramienta de planificación deliberada diseñada para liberar el potencial de vivienda en corredores clave como Newport Boulevard, en consonancia con las estrategias de uso del suelo y vivienda a largo plazo de la Ciudad. Si bien el personal inicialmente recomendó la aprobación del proyecto basándose en su conformidad con las normas aplicables y el plan general, la Comisión de Planificación finalmente recomendó su rechazo. Dado que el Concejo Municipal es la autoridad de revisión final, puede considerar la recomendación de la Comisión, junto con el análisis del personal, para determinar si se rechaza, se aprueba o se aprueba el proyecto con modificaciones.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-364

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: PROGRAMA DE ESTACIONAMIENTO CON PERMISO RESIDENCIAL - CALLE CABRILLO ENTRE AVENIDA ORANGE Y AVENIDA SANTA ANA

DEPARTAMENTO: DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS/ DIVISIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

PRESENTADO POR: RAJA SETHURAMAN, DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS

INFORMACIÓN DE CONTACTO: PAUL MARTIN, GERENTE DE SERVICIOS DE TRANSPORTE, (714) 754-5343

RECOMENDACIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal adopte la propuesta de Resolución No. 2025-xx, aprobando la implementación de una restricción de Estacionamiento con Permiso Residencial (RPP) únicamente en la calle Cabrillo entre la avenida Orange y la avenida Santa Ana, y autorizando al Gerente de Servicios de Transporte a extender la restricción dentro de un radio de 1,000 pies según sea necesario, basándose en una petición calificada de los residentes afectados y las pautas adoptadas por el Concejo.

FONDO:

En la reunión ordinaria del 19 de julio de 2022, el Concejo Municipal aprobó las enmiendas al Código Municipal de Costa Mesa (CMMC) que incorporan los cambios propuestos al programa de Permiso de Estacionamiento Residencial (RPP) a través de un proceso de Audiencia Pública. Los principios rectores empleados en el desarrollo del programa RPP revisado de la Ciudad incluyen:

- **Acceso equitativo:** Desarrollar programas equitativos que equilibren adecuadamente las necesidades de estacionamiento de todos los residentes, empresas y visitantes, al tiempo que permiten que la oferta de estacionamiento en la calle sirva a la comunidad de manera justa y mejore el acceso para todos.
- **Soluciones sostenibles:** Implementar estrategias financieramente sostenibles que modernicen y agilicen la gestión del programa de estacionamiento.
- **Gestión eficiente del programa:** Crear un sistema de estacionamiento eficiente y adaptable que esté optimizado para las necesidades actuales de la ciudad, pero que pueda actualizarse y ajustarse gradualmente con el tiempo.

En abril de 2025, se recibió una petición de los residentes de la calle Cabrillo solicitando la implementación de una restricción de estacionamiento con permiso residencial. La petición fue firmada por 46 de los 87 hogares que se verían directamente afectados por la restricción de estacionamiento

solicitada. Estos residentes expresaron su preocupación por la falta de estacionamiento en la calle debido a los impactos externos.

ANÁLISIS:

De acuerdo con las pautas revisadas del programa RPP adoptadas por el Concejo Municipal (Anexo 2), las nuevas solicitudes de RPP se limitarán a las áreas que experimenten impactos de estacionamiento externo, como áreas comerciales, ciudades vecinas, el Recinto Ferial del Condado de Orange, escuelas y áreas recreativas. Todos los tipos de viviendas dentro de las áreas afectadas son elegibles para permisos.

Tras la solicitud de una nueva zona RPP, el personal de Servicios de Transporte realizó varias encuestas de estacionamiento durante varias ocasiones para determinar la fuente y el nivel de los impactos del estacionamiento. Las encuestas de estacionamiento indicaron que tanto los clientes como los empleados de los centros comerciales ubicados en la calle 17 están utilizando la calle Cabrillo para estacionarse durante el horario comercial, lo que califica como un impacto de estacionamiento externo definido por RPP para la calle Cabrillo. Además, las intrusiones de estacionamiento en el vecindario se consideran significativas si el 70 por ciento o más del estacionamiento disponible es utilizado por vehículos en cualquier momento. El personal realizó una encuesta de ocupación de estacionamiento y descubrió que durante los momentos en que los impactos externos estaban presentes, más del 70 por ciento del estacionamiento disponible se utilizó en la calle en cuestión. El personal encontró que se han cumplido los requisitos de las Pautas RPP para considerar el establecimiento de Estacionamiento con Permiso Residencial en las calles en cuestión. Se proporciona un mapa (Anexo 3) de la ubicación de la zona temática considerada.

Si se aprueba el Estacionamiento con Permiso Residencial para esta zona del vecindario, los residentes de estas calles tendrán la oportunidad de comprar permisos a través del sistema de gestión de permisos de estacionamiento en línea. Después de que la mayoría de los hogares compren al menos un permiso, se colocarán letreros que restringirán el estacionamiento en las calles afectadas solo a vehículos con un permiso válido, y se enviarán cartas a los residentes con una fecha objetivo de cumplimiento anticipada (aproximadamente un mes después de la instalación de los letreros).

Si el Concejo Municipal aprueba la implementación de una restricción de Permiso Residencial de estacionamiento solo en la calle en cuestión, es posible que ocurra una intrusión de estacionamiento en otras calles cercanas. Por lo tanto, la resolución adjunta otorga al Gerente de Servicios de Transporte la autoridad para extender los límites del área de estacionamiento con permiso hasta 1,000 pies de distancia de la calle en cuestión, según sea necesario para abordar las preocupaciones continuas de los residentes. Esta acción se basará en que cada área "extendida" cumpla con los criterios establecidos en las pautas de RPP adoptadas por el Consejo, incluida una petición calificada.

ALTERNATIVAS:

El Concejo Municipal podría optar por no aprobar la resolución. Sin embargo, esta alternativa dejaría la calle de Cabrillo sin ninguna restricción de Permiso de Estacionamiento Residencial y resultaría en preocupaciones continuas de los residentes por la falta de estacionamiento disponible en la calle debido a la intrusión de estacionamiento externo.

REVISIÓN FISCAL:

Se anticipa que los costos operativos anuales de la administración del programa para esta zona del vecindario serán autofinanciados por los ingresos recaudados del programa. Los ingresos recaudados de este programa también compensarán los futuros gastos de hardware, software y soporte de guardia relacionados con el programa.

REVISIÓN LEGAL:

La Oficina del Fiscal de la Ciudad ha revisado este informe, ha preparado la resolución propuesta y los aprueba en cuanto a la forma.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este proyecto apoya los siguientes objetivos del Ayuntamiento:

- Lograr la sostenibilidad fiscal a largo plazo.
- Fortalecer la seguridad de la población y mejorar la calidad de vida.

CONCLUSIÓN:

El personal recomienda que el Concejo Municipal adopte la propuesta de Resolución No. 2025-xx, aprobando la implementación de una restricción de Estacionamiento con Permiso Residencial (RPP) únicamente en la calle Cabrillo entre la avenida Orange y la avenida Santa Ana, y autorizando al Gerente de Servicios de Transporte a extender la restricción dentro de un radio de 1,000 pies según sea necesario, basándose en una petición calificada de los residentes afectados y las pautas adoptadas por el Concejo.



CIUDAD DE COSTA MESA

REPORTE

77 Fair Drive
Costa Mesa, CA 92626

Artículo #: 25-376

Fecha de la Junta: 15/07/2025

TÍTULO: DISCUSIÓN SOBRE LA RESERVA RANDALL

DEPARTAMENTO: OFICINA DEL ADMINISTRADOR DE LA CIUDAD

PRESENTADO POR: CECILIA GALLARDO-DALY, ADMINISTRADORA INTERINA DE LA CIUDAD

INFORMACIÓN DE CONTACTO: CECILIA GALLARDO-DALY, ADMINISTRADORA INTERINA DE LA CIUDAD (714) 754-5328

RECOMENDACIÓN:

De acuerdo con la solicitud del concejal Reynolds, reciba comentarios del Concejo Municipal y del público sobre los Planes Preliminares de Randall Preserve.

FONDO:

La Reserva Frank y Joan Randall, anteriormente Banning Ranch, es una parcela de 387 acres que consta de una meseta costera y tierras bajas costeras adyacentes y humedales con importantes recursos culturales y un hábitat vital para muchas especies incluidas en la lista estatal y federal. La Autoridad de Recreación y Conservación de las Montañas (MCRA, por sus siglas en inglés) tiene el título de la Reserva Randall. La MRCA está comprometida a desarrollar un plan de administración de propiedades para Randall Preserve. El Plan de Administración de la Propiedad (PMP) incluirá:

- Plan de Gestión de Recursos (PMR)
- Estrategia de Resiliencia Costera (CRS)
- Plan de Acceso Público (PAP)
- Plan de Acceso y Participación Tribal (TAEP)

ANÁLISIS:

La MCRA ha publicado borradores del RMP, CRS y PAP y actualmente está recibiendo comentarios sobre los borradores de los planes. El concejal Reynolds proporcionará una actualización sobre Randall Preserve y discutirá los aportes del Concejo Municipal sobre los siguientes borradores de planes publicados para revisión pública:

- **Plan de Manejo** de Recursos - Un próximo paso crítico para la Reserva Randall es una evaluación del sitio a través de un Plan de Manejo de Recursos (RMP), que incluye estudios y análisis de plantas y animales, cuencas hidrográficas y otros. https://www.randallpreserve.org/files/ugd/1e3f71_063a5f4ef8a0419ababd78875d63453f.pdf

-
- **Estrategia de Resiliencia Costera:** la Estrategia de Resiliencia Costera (CRS, por sus siglas en inglés) evalúa el riesgo de peligros y la vulnerabilidad de la comunidad, identifica soluciones basadas en la naturaleza apropiadas para este sitio, cuantifica las acciones de conservación y restauración, y mide la efectividad de nuestras acciones para reducir el riesgo de peligros y desarrollar la resiliencia climática. https://www.randallpreserve.org/files/ugd/4a263a_593f01a71c7f4cceedf1f2f8b64d2e21.pdf
 - **Plan de Acceso Público:** el Plan de Acceso Público (PAP) se desarrolla en último lugar porque todos los demás planes informan a este. Incluirá los tipos de actividades permitidas, las ubicaciones de esas actividades y las horas en que el público puede visitar la Reserva. El PAP también es un capítulo dentro del RMP. https://www.randallpreserve.org/files/ugd/4a263a_4e97e9e594754add9660e2a5299d1e84.pdf

El Plan de Acceso y Participación Tribal está en desarrollo.

ALTERNATIVAS:

El Concejo Municipal puede determinar que no son necesarios comentarios para los tres borradores de planes.

REVISIÓN FISCAL:

Esta acción no tiene impacto fiscal.

REVISIÓN LEGAL:

Este artículo es administrativo y no requiere revisión legal.

OBJETIVOS Y PRIORIDADES DEL CONCEJO MUNICIPAL:

Este punto apoya el siguiente objetivo del Concejo Municipal:

- Promover la sostenibilidad ambiental y la resiliencia climática.

CONCLUSIÓN:

De acuerdo con la solicitud del concejal Reynolds, discuta los comentarios del Concejo Municipal sobre los Planes Preliminares de Randall Preserve para presentarlos a MRCA.