

CENTRO REGIONAL de WASHINGTON SQUARE ACTUALIZAR PROYECTO

Reporte Final (versión abreviada)

Diciembre 2021



Declaracion de Vision

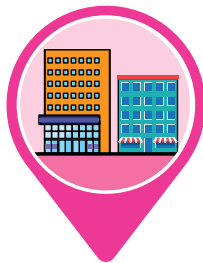
El Centro Regional de Washington Square del futuro es un centro de actividad multicultural al que se puede acceder mediante múltiples modos de transporte desde toda la región. Es fácil y cómodo para las personas viajar en autobús, tren, a pie o en bicicleta para llegar a trabajos, servicios, parques, escuelas y comodidades locales. Los estacionamientos grandes se reconstruyen con nuevos edificios en una variedad de alturas que se conectan con banquetas anchas y espacios públicos. El nuevo desarrollo crea un ambiente urbano más verde que beneficia a las personas, el hábitat y los arroyos. Las empresas grandes y pequeñas tienen oportunidades para ubicarse aquí y crecer en el lugar. Estos cambios hacen que el área sea más atractiva, pero las comunidades de color existentes no pierden precio a medida que el área se reurbaniza. Todos son bienvenidos y tienen la oportunidad de llamar hogar a esta área.

CENTRO REGIONAL DE WASHINGTON SQUARE



Ayudar a transformar el centro comercial en un lugar caminable y vibrante de alta densidad urbana

reconociendo que la reurbanización del centro comercial es la mayor oportunidad para la transformación del centro regional center transformation



Comercial de uso mixto

Una gama amplia de tiendas y servicios con viviendas de alta densidad y una infraestructura peatonal

- ▶ 1 a 12 pisos
(Se aplica límites a edificios comerciales nuevos de 1 piso)

Incrementar las oportunidades para negocios nuevos y existentes

en respuesta a las necesidades de los negocios y cambios económicos



Empleos de uso mixto

Una mezcla de usos comerciales e industriales con la opción de incorporar viviendas en los pisos superiores

- ▶ 1 a 3 pisos
- ▶ 1 a 7 pisos

Promover una diversidad de opciones de viviendas

que satisfagan las necesidades de la comunidad, respeten la escala de vivienda existente y reconozcan la realidad del mercado

Residencial

Viviendas de baja densidad
▶ 1 a 3 pisos



Residencial de uso mixto

Viviendas de densidad media con la opción de designar la planta principal para usos comerciales
▶ 1 a 3 pisos



Residencial de uso mixto

Viviendas de alta densidad con la opción de designar la planta principal para usos comerciales
▶ 3 a 7 pisos

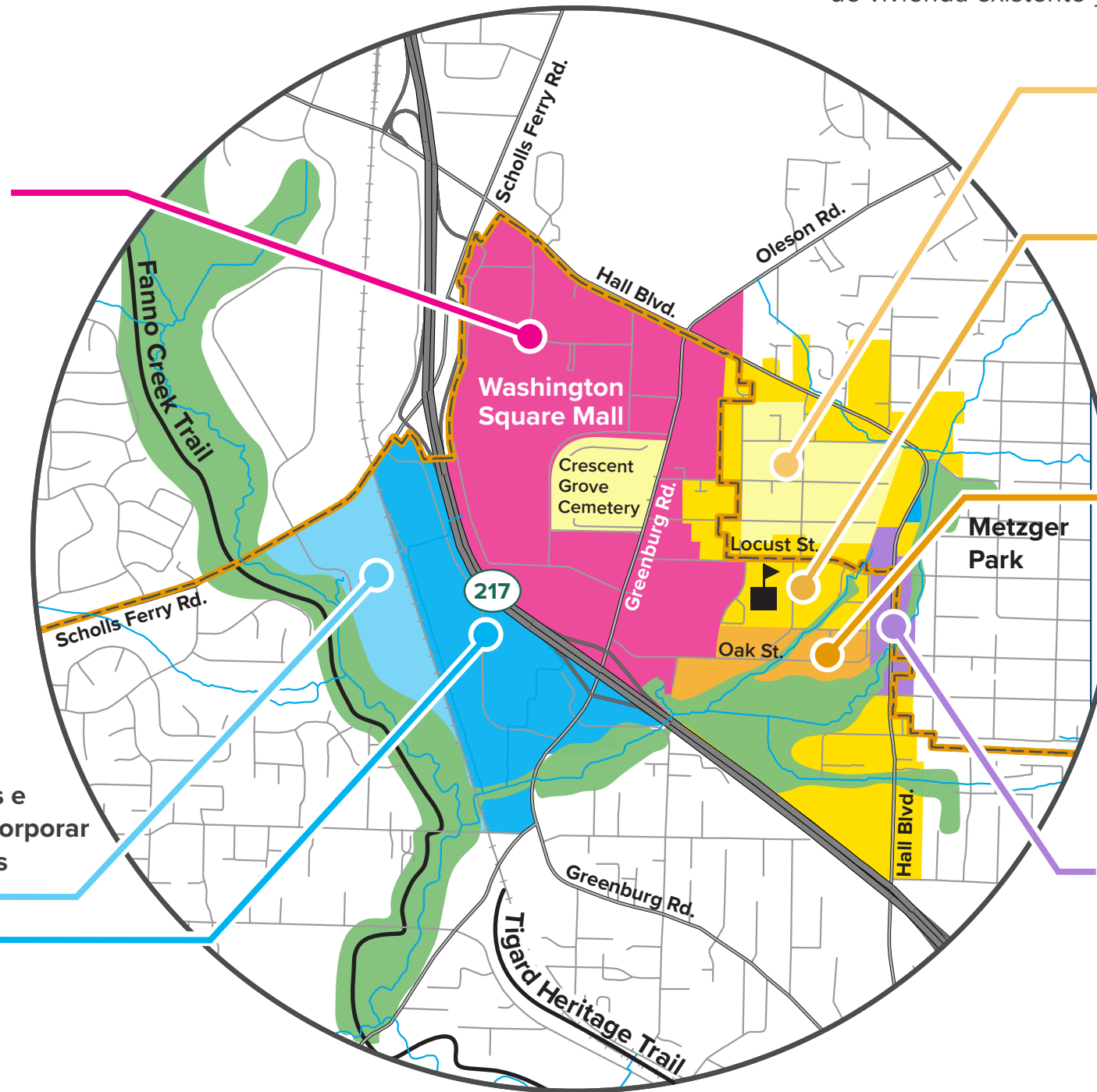
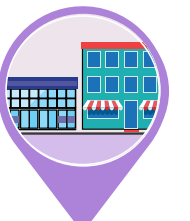


Reconocer el área de Hall Blvd como "Calle principal"

al implementar una nueva designación de uso del suelo

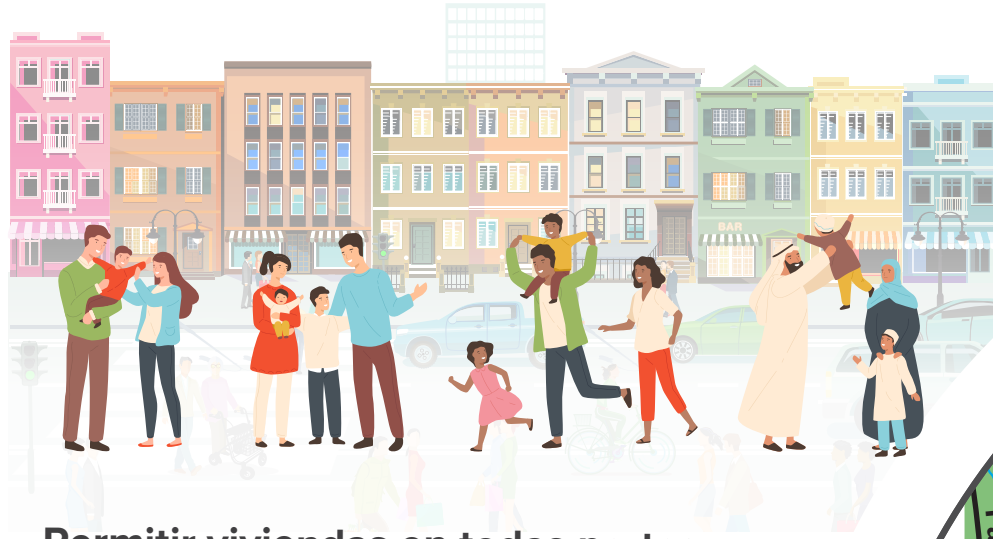
Vecinal comercial

Una mezcla de negocios de pequeña escala con la opción de incorporar viviendas en los pisos superiores
▶ 1 a 2 pisos
(3 a 4 pisos si se proporcionan viviendas en pisos superiores)



Leyenda

- Frontera municipal
- Espacios verdes
- Metzger Elem. School

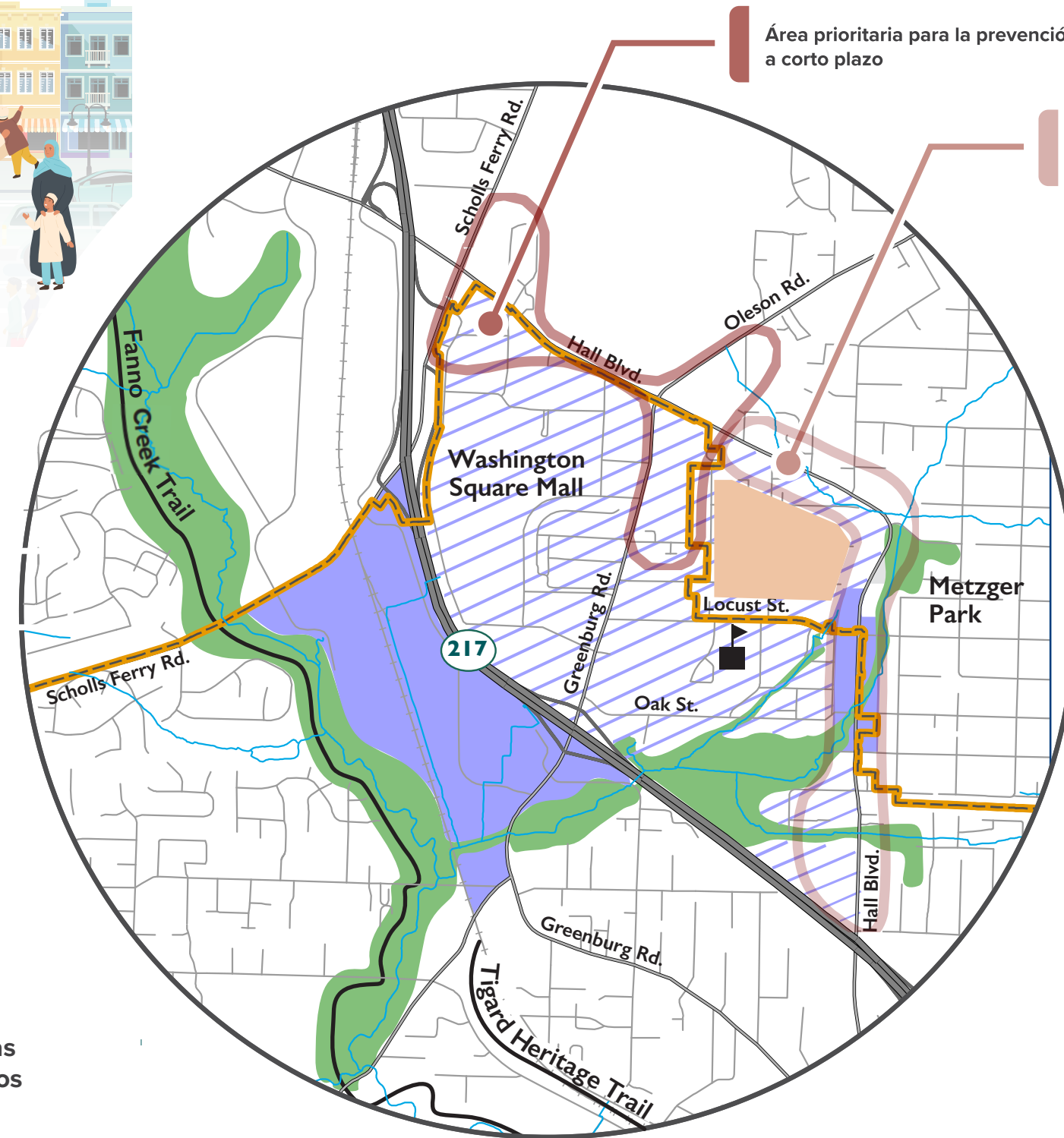


Permitir viviendas en todas partes

- Vivienda permitida y en pisos superiores sobre negocios
- Viviendas permitidas
- Viviendas permitidas en pisos superiores sobre negocios

Apoyar la construcción de viviendas de diversos tipos

- ▶ Eliminar las barreras reglamentarias que impidan la construcción de viviendas de alta y mediana densidad
- ▶ Crear un fondo de préstamos rotativos para construir viviendas intermedias que beneficia hogares de ingresos moderados



Área prioritaria para la prevención del desplazamiento a corto plazo

Área prioritaria para la prevención del desplazamiento a mediano y largo plazo

Apoyar la estabilidad de viviendas de alquiler

- ▶ Adoptar protecciones para los inquilinos locales que complementen las protecciones del estado
- ▶ Crear un fondo para la conservación de viviendas
- ▶ Priorizar los inquilinos existentes en áreas de riesgo para el desplazamiento (consulte el mapa)

Promover la construcción de más viviendas asequibles

- ▶ Seguir eximiendo a proyectos de vivienda asequible de algunas tarifas de la ciudad
- ▶ Permitir la construcción de edificios de mayor altura a ser destinados a la vivienda asequible
- ▶ Considerar enfoques alternativos para apoyar proyectos de viviendas asequibles, como contribuir con las tarifas de la ciudad pagadas por el desarrollo privado.

LEYENDA

Apoyar la reurbanización del centro comercial

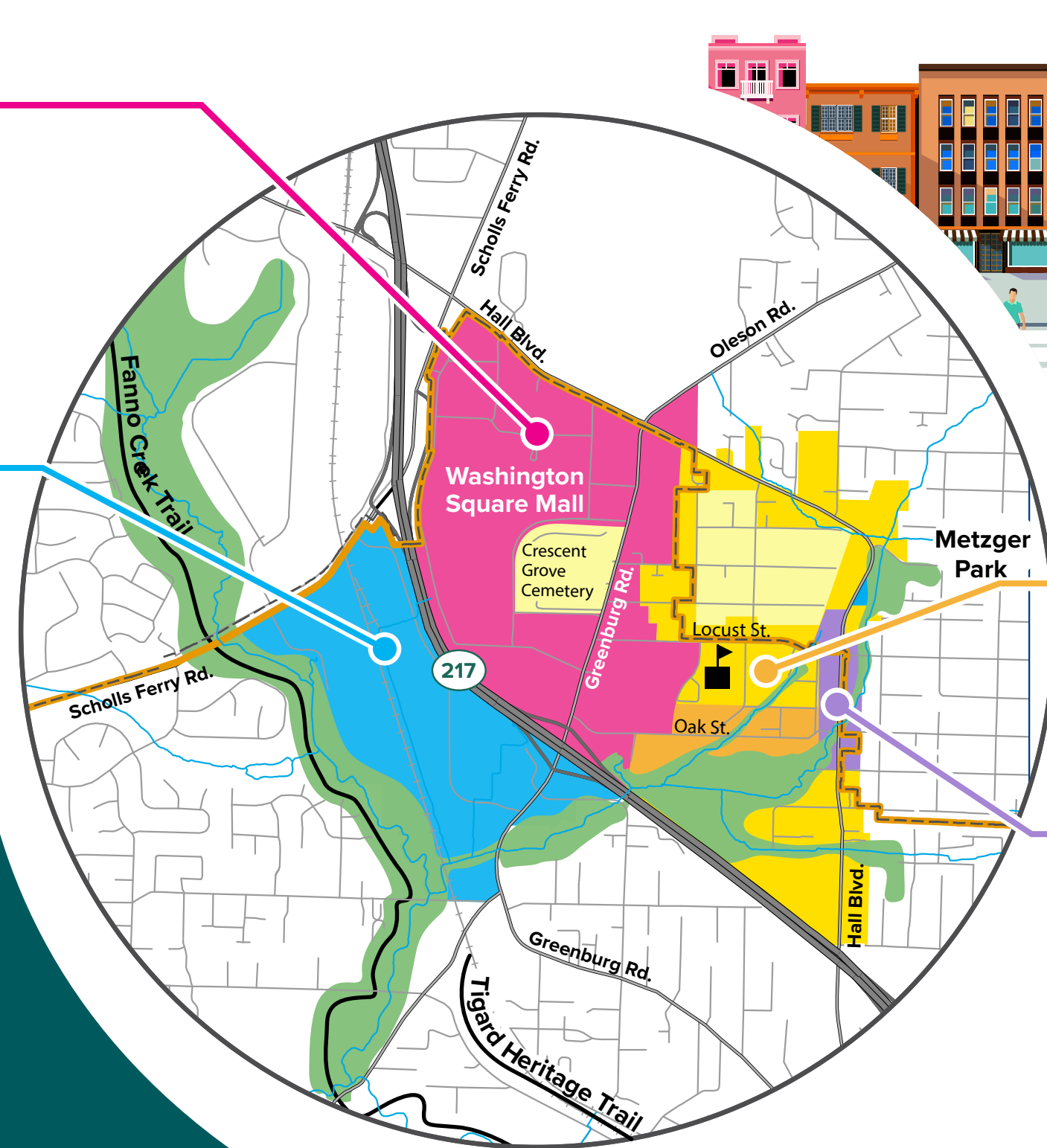
- ▶ Permitir edificios de alturas variadas, incluyendo edificios de un piso de altura
- ▶ Permitir una gama más amplia de negocios que sean adecuados para un entorno urbano caminable
- ▶ Reducir los requisitos de estacionamiento

Promover el desarrollo económico al eliminar barreras reglamentarias

- ▶ Permitir una mayor diversidad de negocios
- ▶ Permitir que los negocios expandan sus operaciones con mayor facilidad al expandirse en los sitios actuales

Promover la diversidad empresarial

- ▶ Seguir colaborando con organizaciones sin fines de lucro y socios empresariales multiculturales para apoyar las empresas de propiedad de mujeres y minorías
- ▶ Averiguar el interés en un programa de incubación de empresas para hacer crecer la cadena de suministro y empleos locales
- ▶ Cultivar varios recursos para pequeños negocios, como, por ejemplo, un registro de asesoría de pequeños negocios



Incentivar el uso comercial de las plantas principales debajo de las viviendas

- ▶ Permitir la construcción de edificios más altos a ser destinados a proyectos de uso mixto en áreas residenciales de densidad media

Apoyar los negocios en Hall Blvd

- ▶ Cambiar las normas de zonificación para apoyar el área comercial existente de escala vecinal
- ▶ Averiguar la factibilidad de un programa piloto de inversión comercial comunitaria
- ▶ Averiguar la factibilidad de a designación de Hall Blvd como "Calle principal" de Oregon

Leyenda

- Frontera municipal
- Espacios verdes
- ▣ Metzger Elem. School

Proyectos prioritarios

- 1 Proseguir la transferencia jurisdiccional desde Condado de Washington. Mejorar las seguridad y comodidad para peatones y ciclistas a lo largo de Greenburg Rd mediante la incorporación de ciclovías separadas, la construcción de banquetas en los tramos faltantes y el mejoramiento de los cruces.
- 2 Mejorar el acceso y seguridad en la intersección de la autopista 217 con Greenburg Rd para peatones y ciclistas.
- 3 Investigar la factibilidad de la incorporación de conexiones alternas para peatones y ciclistas a Fanno Creek Trail, incluyendo un nuevo cruce por el nuevo parque a ser construido (consulte el mapa integrado).
 - » Esta investigación debe basarse en el análisis futuro de circulación de North Dakota/Tiedeman/Greenburg.
- 4 Proporcionar acceso peatonal y mejoras de conectividad a lo largo de Hall Blvd cerca de Metzger Park.
 - » Determinar si la instalación de un semáforo de Washington Dr sería necesaria
 - » Determinar la factibilidad de una conexión peatonal entre Borders St. y Hall Blvd.
- 5 Completar la infraestructura peatonal y de bicicleta en Oak St, incluyendo mejoras al camino de multiuso y mejoras a las intersecciones de Greenburg Rd, Hall Blvd y 87th Ave.

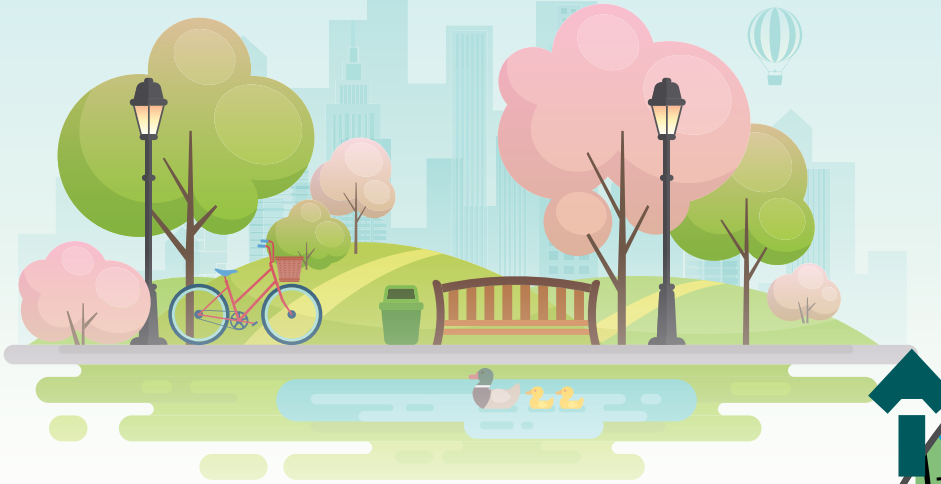


- 6 Mejorar las seguridad y acceso para peatones y ciclistas a lo largo Hall Blvd al incorporar cruces a media cuadra en puntos clave.
- 7 Averiguar la factibilidad de una conexión para peatones y ciclistas entre Hall Blvd y el futuro parque.
- 8 Ampliar Lincoln St. hacia el sur y reclasificar como calle local. A corto plazo, pavimentar el sendero de superficie blanda.
- 9 Completar las instalaciones peatonales y de bicicletas en 90th Ave. Reclasificarla como una ruta residencial y determinar si califica como Neighborhood Greenway.
- 10 Averiguar la factibilidad de agregar un carril de viraje izquierdo en la calle Hall Blvd y 90th Ave.
- 11 Siga una conexión para peatones y bicicletas a través de la propiedad en Greenburg Rd al oeste de Montage Ln.
- 12 Mejorar la conectividad vial en el terreno de Washington Square Mall durante el proceso de reurbanización.
- 13 Mejorar el acceso peatonal a transporte público y considerar cambios al servicio de transporte/paradas durante la reurbanización del centro comercial.
- 14 Modificar la ciclovía en dirección norte de Scholls Ferry Rd para mejorar la seguridad.



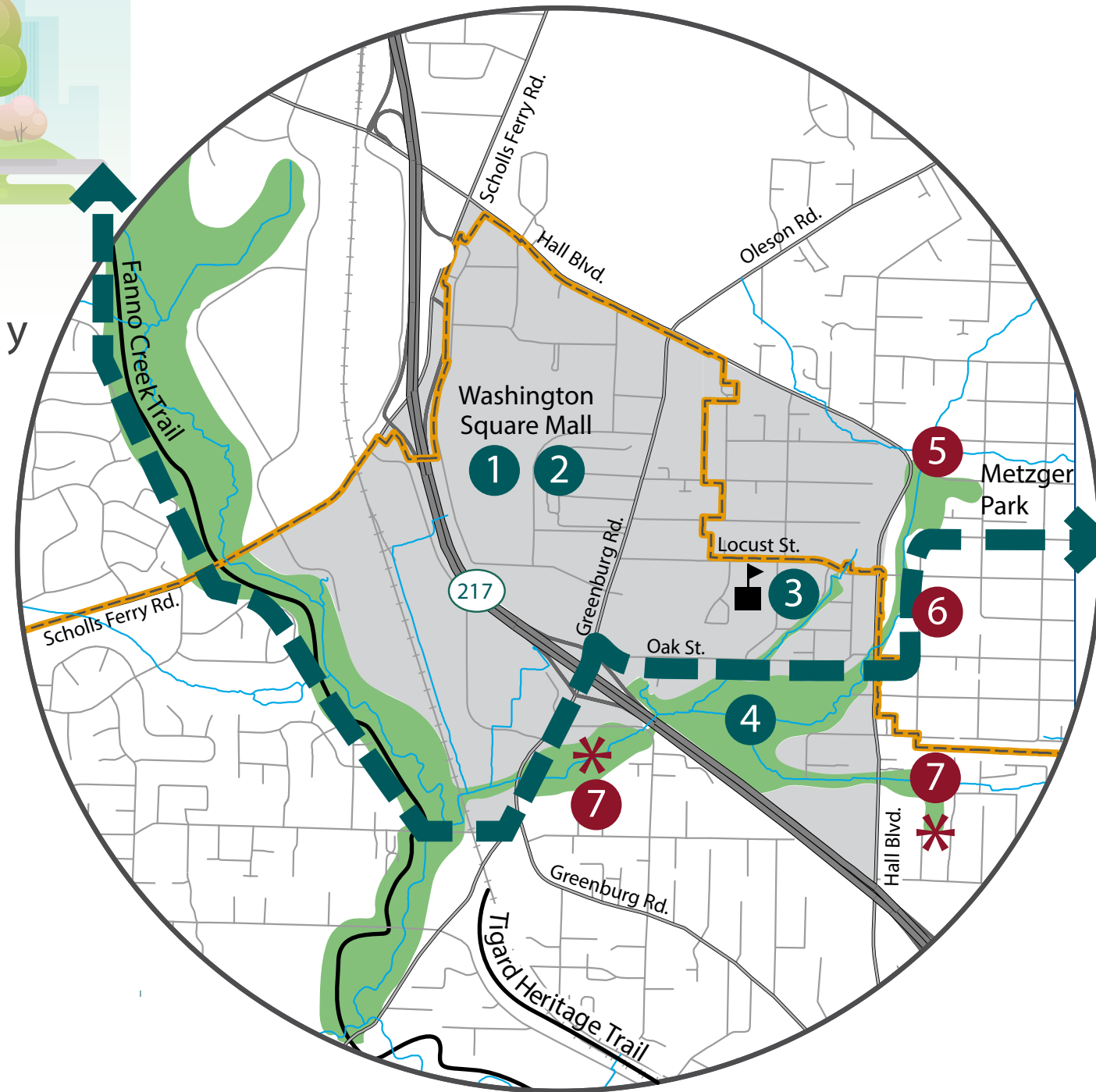
Leyenda

- | | | | | |
|--------------------|---------------------------|---------------|---------------------|------------------|
| Centro de tránsito | Metzger Elementary School | Parque | Conexiones alternas | Calle central |
| Estación WES | Frontera municipal | Parque futuro | Calles futuras | Calle auxiliar |
| | | | | Ruta residencial |



Ampliar y mejorar los parques y espacios verdes

- 1 Asegurar que la reurbanización del centro comercial incluya espacios verdes al exterior
- 2 Averiguar la factibilidad de incorporar instalaciones para el manejo de aguas pluviales que a la vez sirvan como espacios verdes, en colaboración con propietarios privados
- 3 Mejorar el parque de Metzger School, en colaboración con el distrito escolar de Tigard-Tualatin
- 4 Averiguar posibilidades para la restauración de humedales con acceso limitado al público, en colaboración con propietarios privados



Mejorar el acceso a parques y oportunidades recreativas

- 5 Proporcionar acceso a Metzger Park cruzando Hall Blvd.
(consulte las recomendaciones de transporte)
- 6 Establecer una ruta peatonal/de bicicleta clara y segura en calles tranquilas que conecte los parques del vecindario con Fanno Creek Trail, en colaboración con el Condado de Washington y Portland
(consulte las recomendaciones sobre caminar y andar en bicicleta)
- 7 Mejorar el acceso a los parques futuros desde los vecindarios adyacentes
(consulte las recomendaciones de transporte)

Leyenda

- Circuito de caminata/ciclismo potencial
- Frontera municipal
- Espacios verdes
- MetzgerElem.School
- Parque futuro



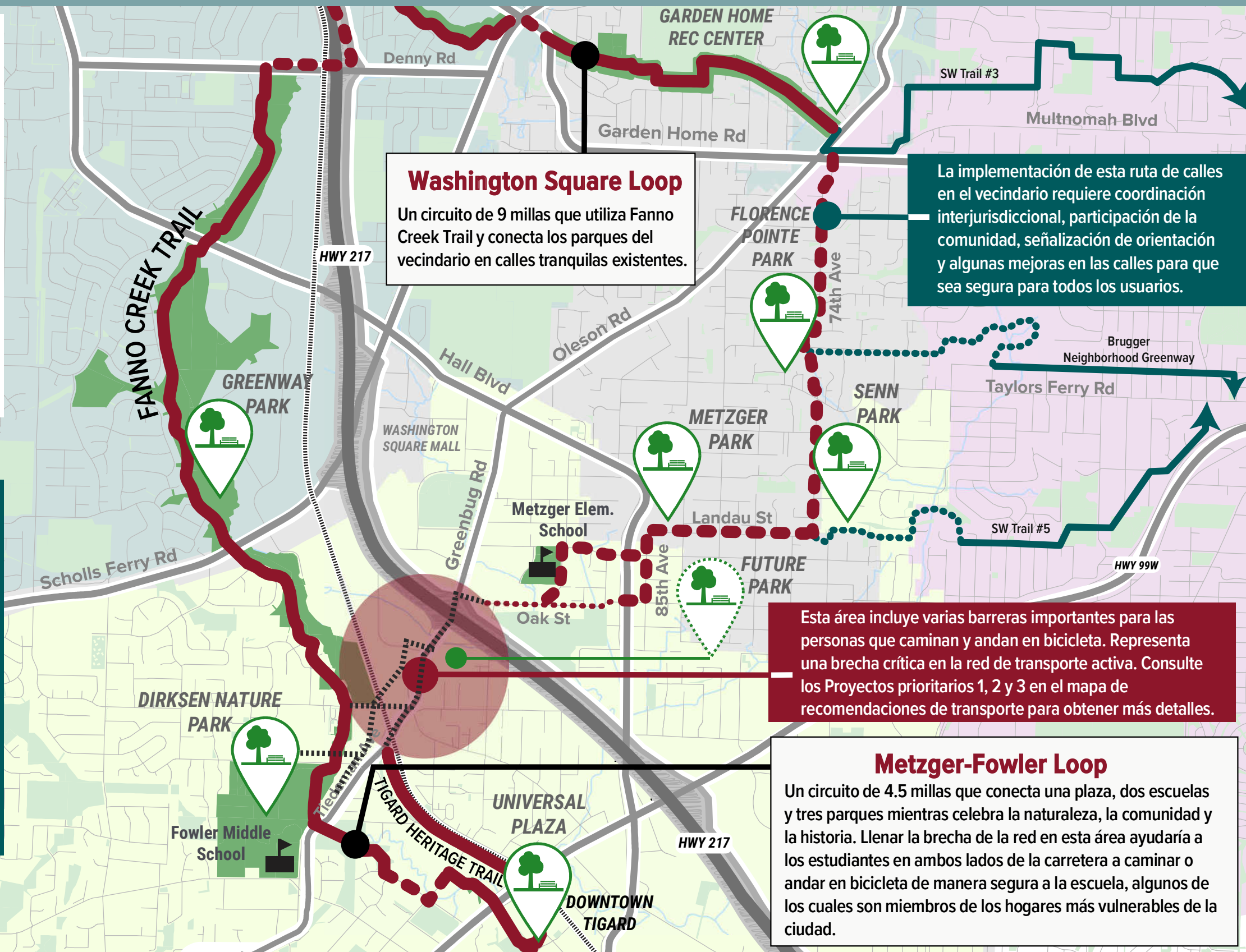
CENTRO REGIONAL DE WASHINGTON SQUARE

RECOMENDACIONES SOBRE CAMINAR Y ANDAR EN BICICLETA

PARA UN MEJOR ACCESO A PARQUES, SENDEROS, ESCUELAS, TRÁNSITO, TRABAJOS Y SERVICIOS

Leyenda

- Sendero de la ciudad o region
- Calle del vecindario de conexión tranquila
- Camino planeado junto a la calle
- Ruta de Portland existente o planeado
- Conexión recomendada a la ruta de Portland
- Tigard
- Washington County
- Beaverton
- Portland
- Parque o Plaza
- Escuela



Washington Square Loop
Un circuito de 9 millas que utiliza Fanno Creek Trail y conecta los parques del vecindario en calles tranquilas existentes.

La implementación de esta ruta de calles en el vecindario requiere coordinación interjurisdiccional, participación de la comunidad, señalización de orientación y algunas mejoras en las calles para que sea segura para todos los usuarios.

El área de Washington Square necesita más parques y espacios públicos abiertos para atender adecuadamente a los residentes y empleados actuales y futuros. El área tiene muy pocos terrenos baldíos, pero hay varios parques y senderos cercanos, así como otros destinos clave a los que los miembros de la comunidad desean llegar a pie o en bicicleta.

Las oportunidades de red identificadas en este mapa aprovechan las calles y senderos tranquilos existentes para crear el acceso necesario a las oportunidades de recreación, espacios verdes y otras comodidades de la comunidad.

Esta área incluye varias barreras importantes para las personas que caminan y andan en bicicleta. Representa una brecha crítica en la red de transporte activa. Consulte los Proyectos prioritarios 1, 2 y 3 en el mapa de recomendaciones de transporte para obtener más detalles.

Metzger-Fowler Loop
Un circuito de 4.5 millas que conecta una plaza, dos escuelas y tres parques mientras celebra la naturaleza, la comunidad y la historia. Llenar la brecha de la red en esta área ayudaría a los estudiantes en ambos lados de la carretera a caminar o andar en bicicleta de manera segura a la escuela, algunos de los cuales son miembros de los hogares más vulnerables de la ciudad.



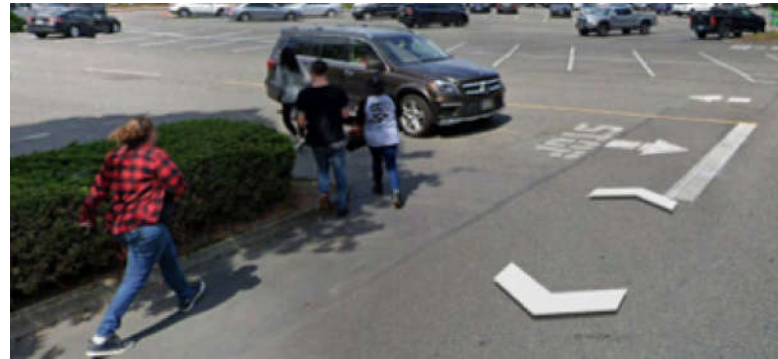
A

ESTUDIO ESPECIAL: OPORTUNIDADES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE Y EL DESARROLLO DE APOYO AL TRANSPORTE EN EL SITIO DEL CENTRO COMERCIAL

El sitio existente tiene edificios de un solo uso, sin viviendas y servicios públicos mínimos al aire libre



Los estacionamientos existentes no son aptos para peatones



El Centro de Tránsito existente es una isla en un mar de estacionamiento



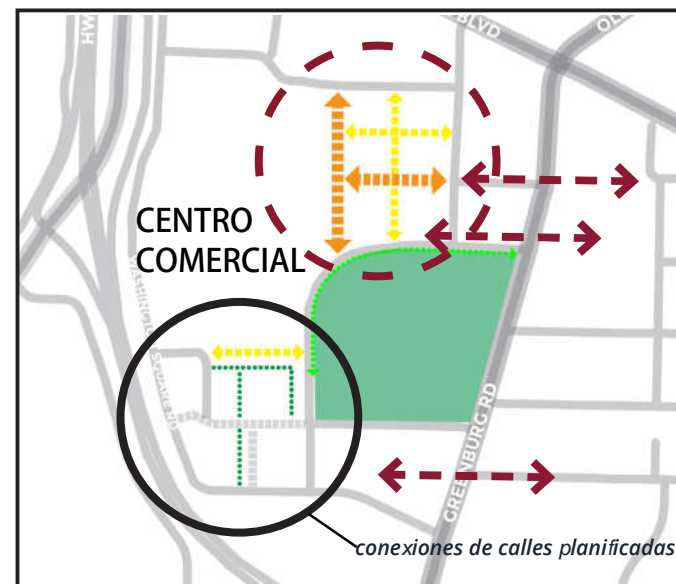
PRINCIPIOS DE DISEÑO TOD:

- Diseño centrado en el ser humano
- Comunidad densa, habitable y completa
- Espacio público y servicios de alta calidad que benefician al centro comercial y a la comunidad
- Opciones de transporte multimodal
- Transferencias multimodales sin problemas
- Integración con el vecindario circundante
- Seguro y a salvo
- Reurbanización y cambios en el servicio de tránsito en fases

CONCEPTO DE CONECTIVIDAD FUTURA

El desarrollo orientado al tránsito (TOD, por sus siglas en inglés) es un enfoque de desarrollo urbano integrado diseñado para crear comunidades de uso mixto transitables y sostenibles a una distancia fácil para caminar y andar en bicicleta de un servicio de tránsito frecuente de alta calidad.

Washington Square Mall planea remodelar partes de su propiedad teniendo en cuenta los principios de diseño TOD (consulte el recuadro de la página siguiente). TriMet y la Ciudad quieren apoyar y alentar esta transformación.

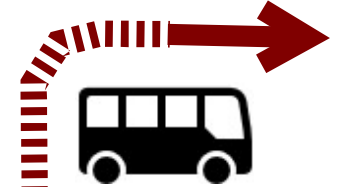


DESARROLLO PLANIFICADO DEL CENTRO COMERCIAL



Crédito de la imagen: centro comercial

CONCEPTO DE TRÁNSITO FUTURO



Los autobuses dan servicio a todo el sitio con múltiples paradas.

B

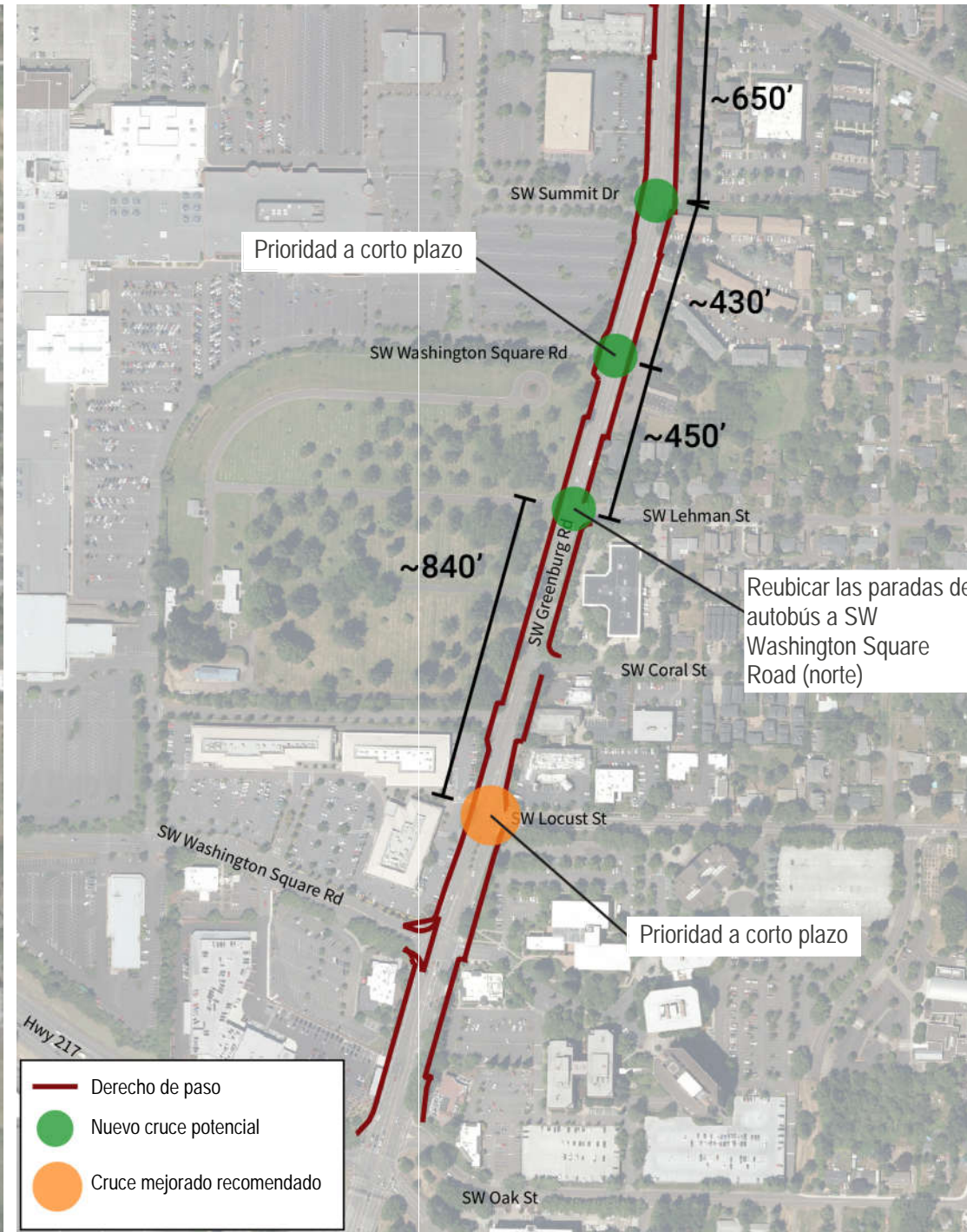
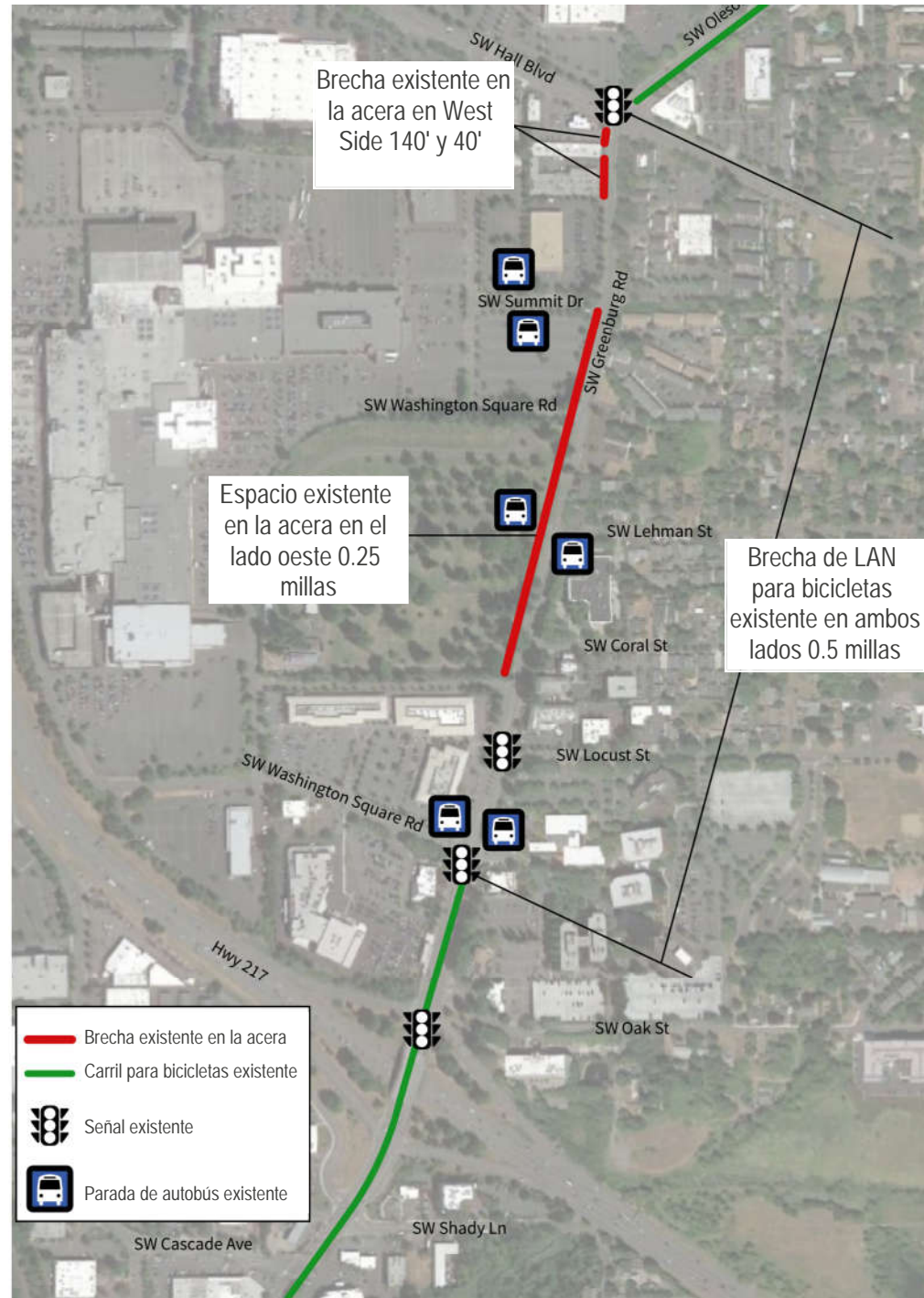
ESTUDIO ESPECIAL: OPORTUNIDADES PARA MEJORAR LAS CONDICIONES EN GREENBURG ROAD PARA HACERLA MÁS SEGURA Y CÓMODA PARA PEATONES Y CICLISTAS

Una gran variedad de empresas están ubicadas a ambos lados de Greenburg Rd que brindan muchos empleos y servicios al vecindario y a la región. Se están construyendo nuevas viviendas en el lado este de Greenburg Rd, y se prevén más viviendas en ambos lados de la carretera en el futuro, sobre todo en el sitio del centro comercial. Greenburg Rd también es una calle de tránsito y un centro de tránsito regional está ubicado en el lado oeste de la carretera.

Hoy, Greenburg Rd actúa como una barrera para las personas que caminan y andan en bicicleta. Es inseguro e incómodo debido a la falta de aceras y carriles para bicicletas, el alto volumen de tráfico y las altas velocidades de viaje. Este estudio recomienda rediseñar Greenburg Rd para que sirva como una costura, no como una barrera. Para lograr la visión de esta área, los residentes, trabajadores y visitantes deben poder llegar a sus destinos de manera segura y cómoda, incluido el transporte público, en ambos lados de la carretera, especialmente a medida que el centro comercial comienza a remodelarse.

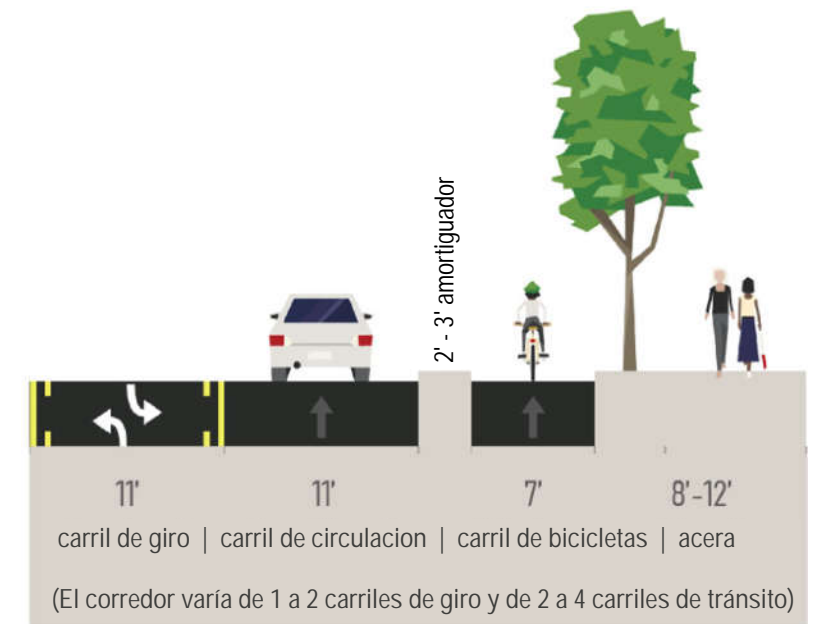
CONDICIONES EXISTENTES

RECOMENDACIONES DE CRUCE



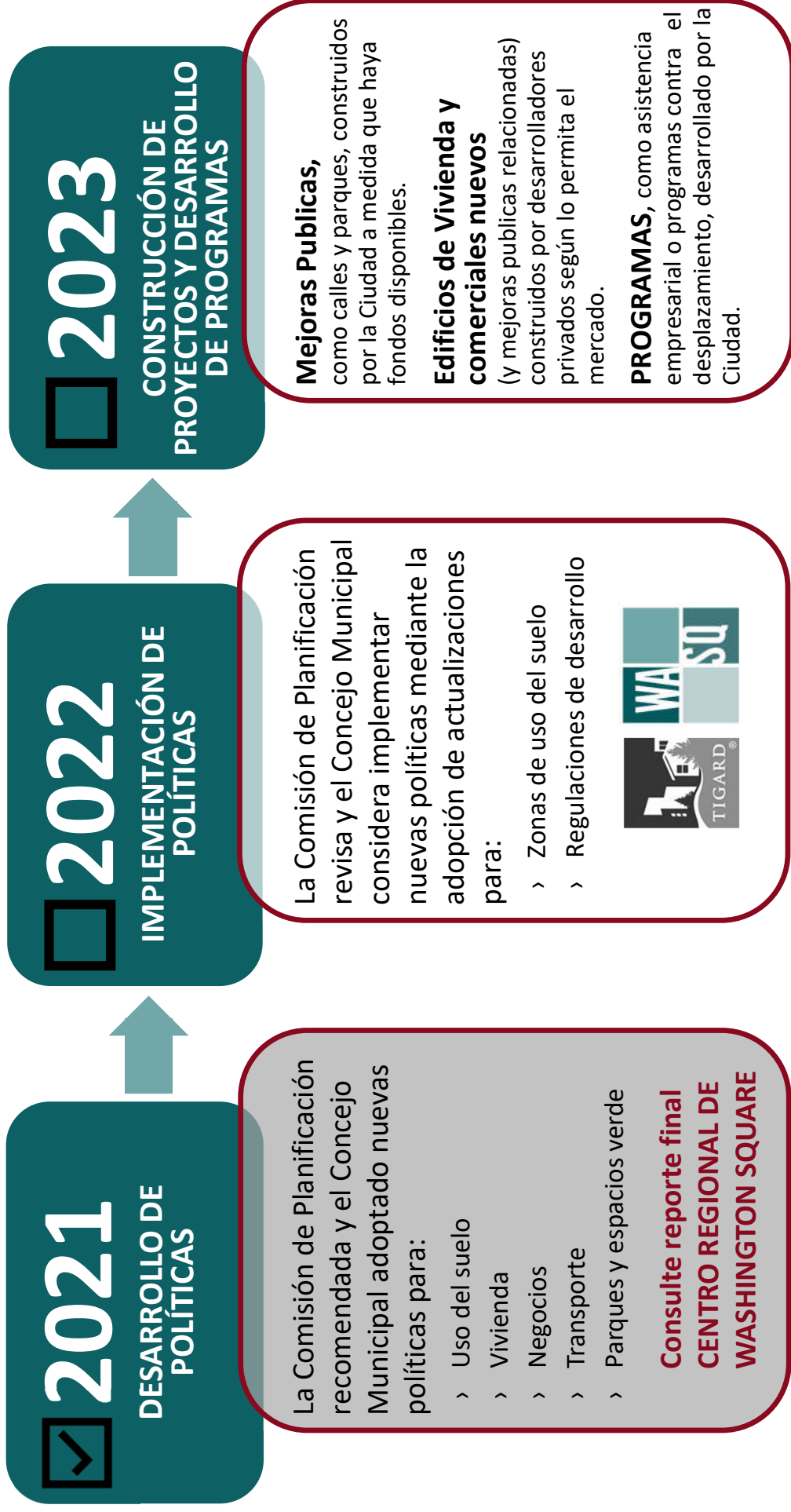
RESUMEN DE RECOMENDACIONES

- Aceras más anchas en ambos lados de la calle, con jardines en franjas para plantar o pozos de árboles.
- Carriles para bicicletas más anchos en ambos lados de la calle, con topes elevados de 2' - 3' para proteger a las bicicletas de los automóviles.
- Hasta 3 cruces adicionales con señales y reconstrucción del cruce existente en Locust St. para mejorar la seguridad.
- Carriles más angostos para viajes de vehículos y giros para hacer espacio para carriles para bicicletas y aceras.
- Mantener la misma cantidad y tipo de carriles para vehículos que existen hoy en día en la mayoría de las áreas, pero eliminar un carril de giro hacia el sur entre Washington Square Road y Hall Blvd.
- Adquirir pequeñas cantidades de propiedad de propietarios en ubicaciones clave para permitir un diseño consistente.
- Transferir la responsabilidad de Greenburg Road del condado de Washington a la ciudad de Tigard.
- Solicite fondos del Programa de Mejoramiento del Transporte



CONCEPTO DE DISEÑO DE CALLES RECOMENDADO

próximos pasos





CENTRO REGIONAL DE
WASHINGTON SQUARE

www.tigard-or.gov/thesquare