RESUMEN EJECUTIVO

Proceso de estudio

El proyecto de Paisaje Urbano de los Heights, se inició para ayudar a la ciudad de Hood River y a la Agencia de Renovación Urbana (URA, por sus siglas en inglés) a establecer un plan integral para mejorar las calles e intersecciones que conforman el vecindario de los Heights. Este plan presenta el concepto preferido para el área de estudio y un plan de implementación para guiar proyectos futuros.

Las tres fases del proceso de planificación incluyeron, un esfuerzo integral de participación comunitaria que se basó en conversaciones anteriores de la ciudad, la URA y la comunidad. La participación de la comunidad se centró tanto en recopilar e incorporar aportes de las partes interesadas en las inmediaciones del proyecto, como en una participación más amplia de los residentes, empresas y grupos de interés de la ciudad.

Metas de la comunidad

Se desarrollaron objetivos específicos del proyecto incorporando aportes de la URA, comentarios de la comunidad a partir de una encuesta en línea y reuniones con personas y grupos con un interés específico en el área de estudio. Estos objetivos, que incluían cuatro objetivos prioritarios y tres secundarios, informaron el desarrollo del plan de paisaje urbano. Los cuatro objetivos prioritarios son:

Aliviar el tráfico y mejorar las intersecciones

Aliviar el tráfico y mejorar las intersecciones para mejorar la seguridad de las personas que conducen, caminan, andan en bicicleta, toman el transporte público y apoyan a las empresas locales.

Promover una comunidad y una economía habitables

Preservar y promover una comunidad y una economía habitables a través de mejoras en el paisaje urbano, que aumenten la seguridad para las personas que caminan y andan en bicicleta y atiendan las necesidades de estacionamiento, para respaldar el acceso a las empresas locales y el desarrollo futuro.

Identidad local

Crear una identidad para los Heights, que refleje la cultura e historia diversas del área y también como un destino comercial para los residentes locales.

Calles seguras y cómodas para las personas

Crear calles y espacios de reunión que brinden lugares seguros y cómodos para las personas que caminan, acceden al transporte público y andan en bicicleta a lo largo y a través del corredor vial y que conectan los vecindarios, destinos comerciales y de recreación del área.

Plan conceptual deseado

El diseño del plan conceptual deseado, equilibra el rendimiento del paisaje urbano para las personas que conducen, caminan y andan en bicicleta, al mismo tiempo que considera las necesidades de las empresas locales para alinear mejor el diseño del corredor vial con la visión de la comunidad. El plan documenta cómo el diseño se alinea con los objetivos del proyecto e identifica características de diseño, para cada una de las calles e intersecciones clave en el área de estudio. El documento incluye vistas en planta y representaciones en perspectiva, secciones transversales de calles típicas e introduce elementos de diseño urbano, que definen el carácter para ayudar a crear un paisaje urbano que refleje los valores de la comunidad local.

Ilustración en perspectiva de la calle 12 mirando al sur desde la avenida Taylor

Ilustración en perspectiva de la calle 13 mirando al norte hacia la calle A

RESUMEN EJECUTIVO

Elementos clave del plan conceptual deseado

CALLE 12 - LA CALLE DEL VECINDARIO

La calle 12 está diseñada como un destino local, un nexo de vida vecinal y un lugar para las personas. Aceras más anchas con árboles, una pista para bicicletas de doble sentido y extensiones de aceras contribuyen a una calle que da la bienvenida a algo más que el tráfico de vehículos. También se planea un nuevo camino de uso compartido a lo largo del lado este de la calle 12 al sur de la calle Union, para mejorar el acceso y la seguridad para las personas que caminan y andan en bicicleta hacia y desde la avenida Pacific.

CALLE 13 - LA CALLE DE PASO

La Calle 13 está diseñada como una calle transversal con tráfico de doble sentido y atraerá mucho más tráfico que la Calle 12. Un carril central para girar ayuda a mantener el flujo de tráfico, lo que brinda oportunidades a las personas que conducen para girar hacia y desde la calle 13. Las características de diseño a lo largo de la calle 13, se centran en reducir la velocidad del tráfico y mitigar el impacto del carril central de giro.

GLORIETA DE LA CALLE MAY Y CALLE 13

Una glorieta en las calles 13 y May, está diseñada para abordar los problemas existentes, ayudar a mantener el flujo de tráfico, minimizar las demoras del tráfico y proporcionar cruces seguros para la gente caminando y andando en bicicleta. Se integra una nueva pista para bicicletas de doble sentido en la intersección, para crear una ruta segura entre las escuelas locales, los parques y otros destinos del vecindario.

INTERSECCIÓN EN BELMONT Y CALLES 12 Y 13

En el extremo sur de los Heights, una intersección reconfigurada cierra la avenida Belmont a los vehículos entre las calles 12 y 13, para ayudar a controlar la congestión del tráfico de vehículos, proporcionar cruces más seguros y reducir el tráfico de vehículos que ingresan a los Heights. El cierre de la avenida Belmont, también crea una calle compartida flexible y orientada a los peatones que permite el acceso de vehículos a las empresas locales y al corredor existente.

CALLE MAY

La calle May está diseñada como una calle completa con infraestructura para bicicletas, peatones y automóviles, para proporcionar una ruta segura para las personas que viajan a escuelas, parques y otros destinos del vecindario locales. La intersección de la calle 12 se rediseña para dar cabida a las nuevas pistas para bicicletas en las calles May y 12.

AVENIDA TAYLOR

La avenida Taylor está rediseñada para proporcionar un lugar seguro y cómodo para las personas que cruzan los Heights en bicicleta. Las mejoras a las intersecciones en las calles 12 y 13 realzan la avenida Taylor como una conexión clave en todo el

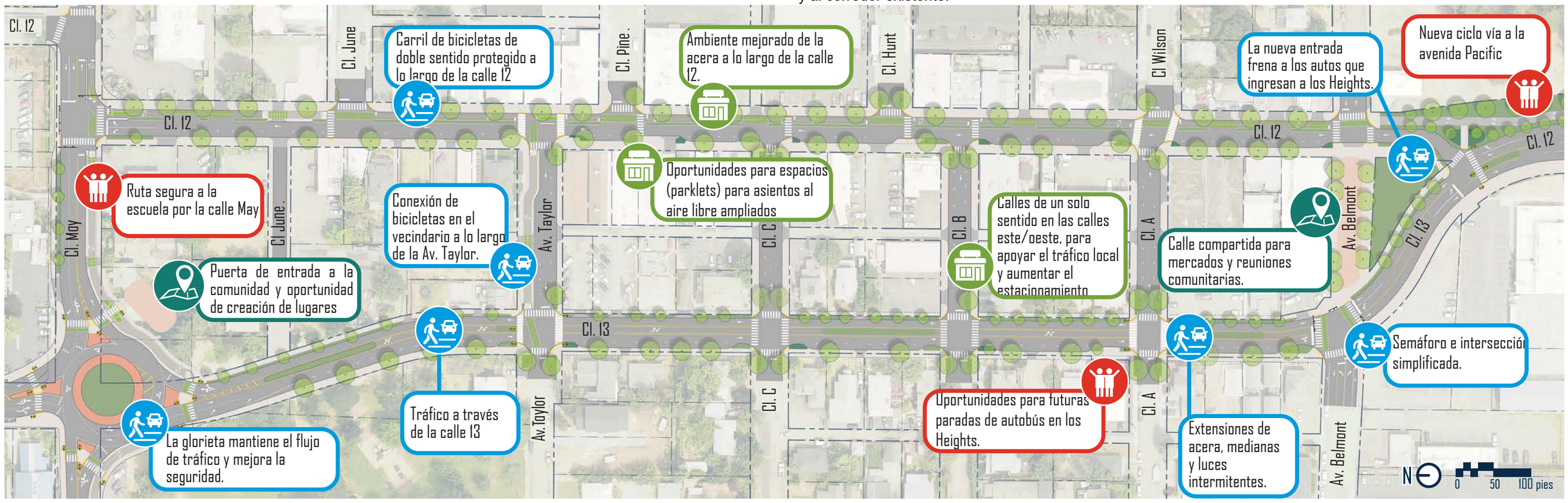


Ilustración del Plan conceptual deseado

RESUMEN EJECUTIVO

vecindario hasta escuelas y parques locales. Para crear espacio para la vía ciclista protegida de dos sentidos, el tráfico de vehículos se limita a viajes de un solo sentido en dirección oeste.

CALLES A, B, Y C

Las otras calles este/oeste del distrito (calles A, B y C) también se convierten en calles de un solo sentido, alternando entre el tráfico en dirección este y oeste, para proporcionar circulación predecible y acceso a estacionamiento en la calle. Reducir estas calles más estrechas al tráfico de un solo sentido permite el estacionamiento en ambos lados de las calles y al mismo tiempo proporciona aceras más anchas para mejorar el acceso de las personas que caminan.

Plan de implementación

Completar los proyectos del Plan de paisaje urbano de los Heights, llevará tiempo y requerirá recursos importantes. Este plan de implementación ha sido desarrollado para guiar a la ciudad y a URA en la futura reurbanización de las calles e intersecciones en los Heights.

El Plan de Implementación establece fases en los proyectos para apoyar la visión general de la comunidad. Incluye una serie de proyectos de mejora de calles, equilibrados con la complejidad de grandes mejoras en intersecciones. Esto facilita el deseo de la comunidad de ver mejoras rápidamente y al mismo tiempo, limita el potencial de eliminación y reemplazo de infraestructura a medida que se producen cambios con el tiempo.

Para ejecutar este plan se han identificado tres tipos de proyectos:

MEJORAS MÁS PEQUEÑAS PARA PEATONES Y BICICLETAS

Proyectos de menor escala que logran avanzar hacia los objetivos generales del proyecto y que pueden ejecutarse mientras se desarrollan proyectos clave de intersección.

PROYECTOS DE CIRCULACIÓN CLAVE

Proyectos comunitarios grandes y de alta prioridad que mejoran las intersecciones clave, convierten la calle 13 en tránsito de doble sentido y brindan rutas seguras a las escuelas.

PROYECTOS PARA COMPLETAR LAS CUADRAS

Los proyectos se centraron en la construcción de la calle 12 y las calles este/oeste hasta las secciones finales de las calles y los diseños de las intersecciones.
Un componente clave de la implementación será coordinar con ODOT y discutir los beneficios potenciales de una transferencia jurisdiccional de OR-281 a través de los Heights desde ODOT a la Ciudad.

Costo

El plan incluye los costos del proyecto basados en una opinión a nivel de planificación sobre el costo probable de construcción, para diseñar e implementar futuras mejoras a las calles. Estos costos de proyecto incluyen el diseño, la gestión y los permisos de cada proyecto y las contingencias de diseño y construcción. Los costos no incluyen la adquisición de propiedades, la instalación subterránea de los servicios eléctricos aéreos existentes y de franquicias, ni el reemplazo de las tuberías principales de los servicios públicos, que deberán identificarse a medida que se inicien los proyectos individuales.

Estrategias de financiación y subvenciones

Para apoyar la financiación y la implementación de proyectos futuros se necesitará una variedad de fuentes de financiación. Esto probablemente incluirá flujos de ingresos locales nuevos y existentes y fuentes de financiamiento externas (por ejemplo, programas y subvenciones estatales y federales). Este plan también identifica posibles fuentes de financiamiento para cada proyecto que puedan ser aplicables.

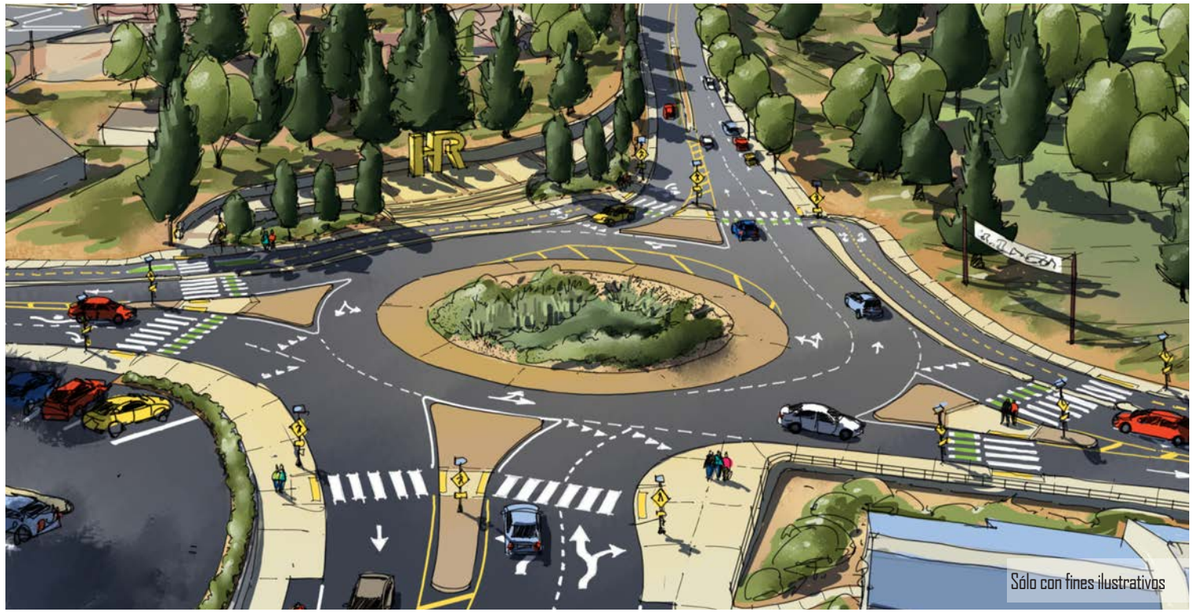


Ilustración en perspectiva mirando hacia el sur, hacia la intersección de las calles May y 13.

Ilustración en perspectiva mirando al norte hacia la calle Belmont.

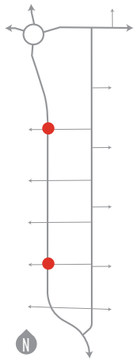
PLAN DE IMPLEMENTACIĎN

MEJORAS MćS PEQUE¤AS PARA PEATONES Y BICICLETAS

Cruces principales del este/oeste en la cl. 13

RAZONAMIENTO

Comienza con mejoras en las intersecciones a lo largo de la calle 13, para mejorar el acceso y la seguridad del vecindario.



DESCRIPCIÓN

Extensiones de aceras, señales de destello rápido rectangulares o RRFB y otras mejoras en las intersecciones para mejorar el acceso y la seguridad en las calles Taylor y A.

COMPLEJIDAD +++++

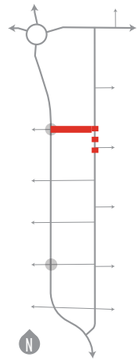
PRIORIDAD !!!!!

COSTO $1.3M - $1.7M

METAS

Conexión del vecindario de la av. Taylor

Establecer la cl. Pine hasta la av. Taylor, como una ruta segura y cómoda a través de los Heights, para personas que caminan y andan en bicicleta.



Reconstrucción total de la av. Taylor y mejoras provisionales en la cl. 12 entre la cl. Pine y la av. Taylor.

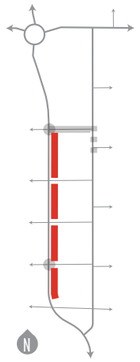
+++++

!!!!!

$1.2M - $1.6M

Acera este a lo largo de la cl. 13

Crear un ambiente cómodo para caminar a lo largo del lado este de la cl. 13 para prepararse para el futuro tráfico en ambos sentidos.



Nueva acera y plantación de la berma central, entre (pero no en) las intersecciones. Incluye la remoción de la calzada de entrada, para la manejar el acceso cuando sea posible.

+++++

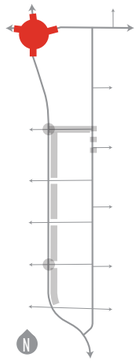
!!!!!

$0.8M - $1.1M

PROYECTOS CLAVE DE CIRCULACIĎN

Glorieta de la cl. May

Mejoras clave en las intersecciones que se pueden desarrollar sin convertir la calle 13 en tráfico de doble sentido.



Nueva glorieta construida para funcionar con el tráfico de un solo sentido existente, hasta que se implemente la conversión de doble sentido.

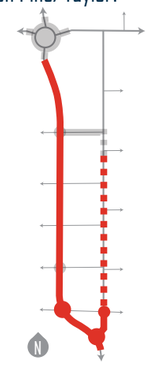
+++++

!!!!!

$12.8M - $16.4M
+ Adquisición de propiedad

Intersecciones de Belmont, calles 12 y 13 y tráfico de dos vías

Completar las intersecciones clave en el extremo sur y convertirlas a tráfico de doble sentido en la cl. 13. Incluir una pista para bicicletas provisional en la cl. 12 para conectar con Pine/Taylor.



Nuevas mejoras en las intersecciones de las calles 12 y 13 y la av. Belmont; nuevos bordes y nuevas señales viales en la cl. 13 y cambios en la rotonda para el tráfico en doble sentido; vía de ciclistas provisional en la cl. 12.

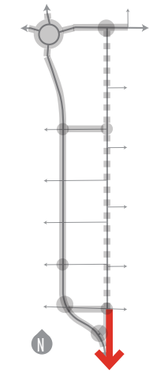
+++++

!!!!!

$11.8M - $15.1M
+ Adquisición de propiedad

Conexión para bicicletas a av. Pacific

Coordinar con ODOT para reconfigurar y ampliar la cl. 12, desde la cl. Union hasta la av. Pacific para proporcionar una ruta segura a la escuela.



Volver a trazar las líneas de la cl. 12, estrechar la calzada y ampliar la acera existente con un nuevo muro de contención, para permitir la construcción de un camino de uso compartido.

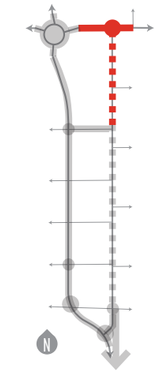
+++++

!!!!!

$4.3M - $5.5M

Ruta segura de la cl. May a la escuela

Mejoras en la pista para bicicletas y las calles a lo largo de la cl. May, para el acceso a rutas seguras a la escuela y ampliar la pista para bicicletas provisional en la cl. 12 desde la av. Talyor.



Mejoras completas a las calles a lo largo de la cl. May entre la rotonda y la cl. 12, incluidas mejoras en los semáforos para extender la pista ciclista provisional desde la av. Taylor hasta la cl. May.

++++

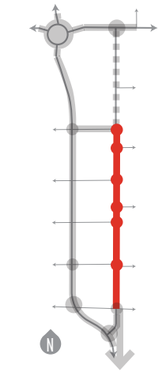
!!!!!

$4.9M - $6.3M

COMPLETAR LAS CUADRAS

Calle 12: Av. Belmont hasta la av. Taylor

Reconstrucción gradual del núcleo comercial a lo largo de la cl. 12 con nuevas aceras, mejoras del paisaje urbano y la última pista para bicicletas hasta la av. Taylor



Reconstrucción total de la cl. 12t en fases entre la cl. Union y la av. Taylor, para proporcionar aceras más amplias, una pista para bicicletas protegida y otras comodidades del paisaje urbano.

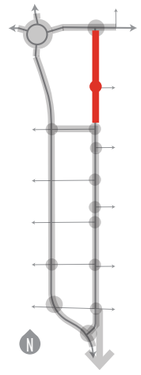
+++++

!!!!!

$10.4M - $13.4M

Calle 12: Av. Taylor hasta la cl. May

Continuación de la reconstrucción de la cl. 12 con nuevas aceras y la última pista para bicicletas al norte de la av. Taylor.



Reconstrucción total de la cl. 12 para proporcionar aceras más anchas, una pista para bicicletas protegida y otras comodidades del paisaje urbano.

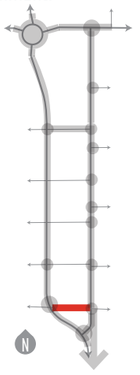
+++++

!!!!!

$3.4M - $4.4M

Calle compartida Belmont

Reconstruir la av. Belmont como una calle compartida y un espacio comunitario para todos. Debe suceder después (o como parte de) de mejoras clave en la intersección de la av. Belmont.



Reconstrucción total de Belmont como plaza y calle compartida para todos.

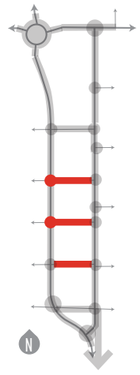
++++

!!!!!

$1.9M - $2.5M

Calles A, B y C

Mejorar las calles este/oeste con nuevas aceras y servicios para completar las mejoras de las calles en los Heights.



Reconstrucción de calles para proporcionar nuevas aceras y otras intersecciones e infraestructura según sea necesario.

+++++

!!!!!

$2.8M - $3.6M