COMISIÓN DE PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD DE

FECHA: noviembre 17, 2025

PARA: Comisión de Planificación de la Ciudad

DE: Dustin Nilsen, Director de Planificación y Zonificación
Kevin Liburdy, planificador sénior

ASUNTO: Actualización del código de desarrollo (Fase 2) – Módulo 4 Estándares de diseño comunitario

ANTECEDENTES: Los Planes de Trabajo 2023-2024 y 2025-2026 del Concejo Municipal incluyen una Auditoría y Actualización del Código de Desarrollo de la Ciudad (Títulos 16 y 17 del Código Municipal) en la lista de Proyectos Críticos. El propósito de este proyecto no es abordar cuestiones de política, sino mejorar la usabilidad del código, hacer que los estándares y objetivos del código sean más fáciles de entender y garantizar la coherencia con la ley estatal. En septiembre de 2023, el Departamento de Conservación y Desarrollo de Tierras (DLCD) otorgó a la Ciudad una subvención de Asistencia para la Planificación de la Vivienda para apoyar las actualizaciones del código que afectan el desarrollo de la vivienda.

En 2024, se realizó una auditoría del código (Fase 1) para identificar posibles inconsistencias con la ley estatal de uso de la tierra y las políticas existentes del Plan Integral de la Ciudad, identificar conflictos internos, así como errores gramaticales y de formato, e incluir un marco para enmendar las disposiciones del código de desarrollo que necesitan mejoras o aclaraciones. Además, se preparó una Evaluación de Diversidad, Equidad e Inclusión para su uso en todo el proyecto para garantizar que la equidad se considere en los procesos de toma de decisiones, análisis de códigos y recomendaciones para enmiendas al código.

El Equipo de Gestión de Proyectos (PMT), incluido el personal de la Ciudad y Matt Hastie de la firma consultora MIG, presentó una descripción general de la Auditoría del Código a la Comisión de Planificación y al Concejo Municipal en julio de 2024. La descripción general resumió los objetivos, las tareas, el cronograma, las sugerencias de las reuniones con las partes interesadas y los hallazgos iniciales de la auditoría del código. Las principales sugerencias para mejorar el código incluyen la actualización de definiciones, estándares de vivienda intermedia, estándares de estacionamiento, estándares de paisajismo y procesos de revisión de solicitudes; agregar disposiciones para el desarrollo de viviendas asequibles e instalaciones de comunicación inalámbrica; así como actualizar el formato y la organización del código.

Después de discutir los hallazgos de la Auditoría del Código con la Comisión de Planificación y el Consejo, el PMT asistió a reuniones posteriores con el Consejo para discutir el plan de participación comunitaria para la Actualización del Código (Fase 2), incluidos los objetivos, las partes interesadas y las actividades; y la contratación con MIG para completar partes del trabajo de Actualización del Código de la Fase 2 que no serán financiadas por DLCD. Las actividades de participación comunitaria para la Fase 2 incluyen compartir documentos a través del sitio web del proyecto (https://cityofhoodriver.gov/planning/development-code-audit-and-update/); sesiones de trabajo y sesiones informativas con el Concejo Municipal y la Comisión de Planificación; reuniones con partes interesadas, incluidos miembros de la comunidad de habla hispana; comunicaciones en redes sociales; encuestas en línea; y publicar videos explicativos cortos. El Concejo Municipal apoyó los hallazgos de la Auditoría del Código y aprobó el plan de participación comunitaria y el contrato MIG para el proceso de Actualización del Código.

El proceso de actualización del código (Fase 2) estará en curso hasta la primavera de 2026, antes de programar audiencias públicas para considerar la adopción de enmiendas al código. El consultor está redactando enmiendas al código en cuatro lotes o módulos. Los módulos se están organizando para seguir la estructura del Código Modelo de Desarrollo para Ciudades Pequeñas del Estado de Oregón, que representa el esquema base para el Código reorganizado de la Ciudad. El Código Modelo, desarrollado por el Programa de Gestión de Transporte y Crecimiento (TGM) de Oregón, aborda una amplia variedad de elementos necesarios del código, y se está actualizando al mismo tiempo para garantizar la coherencia con la ley estatal.

La Comisión de Planificación de la Ciudad y el Concejo Municipal celebraron una sesión de trabajo en junio de 2025 para revisar y comentar los materiales del Módulo 1 que incluían un memorando y una tabla organizativa, y el primer borrador de una Introducción y Disposiciones Generales para el Código de Desarrollo. El Concejo Municipal celebró una sesión de trabajo el 21 de julio de 2025 para revisar y comentar los materiales del Módulo 2 que incluían los Procedimientos de Revisión de Solicitudes y los Criterios de Aprobación, y una Tabla de Tipos de Solicitudes. Y, la Comisión de Planificación y el Concejo Municipal celebraron una sesión de trabajo en septiembre de 2025 para revisar y comentar los materiales del Módulo 3 que se centraron en los usos permitidos, así como en una variedad de estándares de desarrollo, incluidas nuevas disposiciones para el desarrollo de viviendas asequibles, instalaciones de comunicación inalámbrica, etc.

DISCUSIÓN: El propósito de esta sesión de trabajo es obtener comentarios de la Comisión de Planificación sobre el borrador del código del Módulo 4, que se enfoca en los estándares de diseño de edificios y sitios que incluyen estacionamiento, paisajismo, iluminación exterior, cercas, preservación de árboles, acceso al sitio y mejoras en las calles, y la instalación de instalaciones públicas. El documento preliminar fusiona elementos de las regulaciones existentes de zonificación y división de tierras de la Ciudad con el Código Modelo y los códigos de desarrollo recientemente actualizados de otras ciudades comparables de Oregón, incluidas Sandy y Bend, entre otras.

La reorganización de las regulaciones de zonificación, incluidos los estándares especiales que se relacionan con usos y circunstancias específicos, tiene como objetivo minimizar la repetición, mejorar la consistencia y hacer que el código sea más fácil de usar. A medida que se revisen los estándares y criterios de los Módulos 4, se realizarán mejoras para alinearlos con los procedimientos de aprobación discutidos en el Módulo 2. Además, la tabla de contenido, los capítulos del código y los números de sección se actualizarán en el borrador del código de desarrollo.

Para continuar con la preparación del borrador de la actualización del código de desarrollo, el equipo de gestión del proyecto está buscando aportes de la Comisión de Planificación para compartir con el Concejo Municipal. Basándose en el borrador del código incluido en el Módulo 4, **el personal destaca los siguientes elementos para la discusión (haciendo referencia a los números de página del borrador del documento de Normas de Diseño Comunitario):**

1. Estándares de diseño residencial (pp.12-31): El código de zonificación actual incluye estándares de diseño limitados que se aplican a la vivienda, y las regulaciones que existen a menudo entran en conflicto con los requisitos estatales de estándares claros y objetivos. El personal recomienda reemplazar los estándares que no se pueden hacer cumplir con estándares de diseño claros y objetivos del Código Modelo que se aplican al desarrollo de uso mixto, multifamiliar, grupo de cabañas y casas adosadas, al tiempo que se conserva la flexibilidad de diseño. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?
2. Estándares de diseño de edificios no residenciales (págs. 32-41): El código de zonificación actual tiene estándares de diseño limitados para nuevos desarrollos comerciales fuera del distrito superpuesto frente al mar y el distrito histórico del centro, y para edificios de más de 25,000 pies cuadrados. El personal recomienda actualizar los estándares de diseño mediante el uso del

Código Modelo y las mejores prácticas de la industria para guiar el desarrollo comercial y permitir la flexibilidad del diseño. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?

3. Estándares para usos de autoservicio y autoservicio (págs. 41-42): Las colas de vehículos para restaurantes, bancos, gasolineras y usos similares no están reguladas actualmente en el código de desarrollo de la Ciudad. Estos usos a menudo se encuentran en lugares de alto perfil a lo largo de las calles arteriales y tienen una serie de impactos que incluyen seguridad vial, seguridad de peatones y ciclistas, iluminación y otros problemas. El personal recomienda agregar regulaciones del Código Modelo y otras ciudades para mejorar la seguridad y mitigar los impactos de estos usos. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?
4. Estándares de transporte, acceso y circulación (págs. 43-47 y 51-55): El código actual de la ciudad incluye estándares para la ubicación y el diseño de entradas de vehículos. Los caminos de entrada afectan la seguridad de peatones y ciclistas, reducen el estacionamiento en la calle y afectan el paisaje urbano al reducir el paisajismo y los árboles de las calles a lo largo de las calles. El personal recomienda actualizaciones a los estándares de gestión de acceso utilizando disposiciones del Código Modelo para equilibrar las necesidades de estacionamiento con el acceso peatonal seguro y efectivo y otros intereses públicos. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?
5. Estándares de paisajismo (pp. 65-85): El código de zonificación actual incluye estándares de paisajismo que no son claros y objetivos, y carecen de especificidad para abordar los problemas de diseño del sitio relacionados con el estacionamiento, los espacios abiertos y los contratiempos. El personal recomienda actualizar los estándares de paisajismo mediante el uso del Código Modelo para abordar mejor los impactos del desarrollo, promover prácticas de desarrollo sostenible y respetuosas con el clima, y proporcionar a los residentes y visitantes servicios de paisajismo y espacios abiertos a través de un conjunto claro y objetivo de regulaciones de paisaje. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?
6. Estándares de preservación y plantación de árboles (págs. 85-89): El código de zonificación actual incluye regulaciones de conservación de árboles y paisajes que se aplican durante el proceso de división de tierras, pero que no se pueden hacer cumplir con nuevos desarrollos residenciales porque no son claras y objetivas. El personal recomienda actualizar estas regulaciones para promover la preservación de árboles significativos, pero también brindar flexibilidad para mitigar la pérdida de árboles cuando la preservación no es factible. ¿Tiene la comisión la recomendación del personal de apoyo?
7. Estándares para cercas y muros (pp. 91-94): El Código Modelo incluye estándares para cercas que difieren de los estándares de cercas de la Ciudad. El personal recomienda actualizar los estándares para cercas y muros para incorporar disposiciones del Código Modelo, incluida la reducción de la altura de la cerca a lo largo de las calles de 6 pies a 4 pies en zonas residenciales. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?
8. Estándares de iluminación exterior (págs. 95-101): El código de zonificación actual incluye regulaciones destinadas a reducir los impactos de la iluminación en zonas comerciales e industriales, sin suficientes detalles para ser efectivos. El personal recomienda actualizar las regulaciones de iluminación para proteger las fuentes de iluminación, limitar el derrame de iluminación en los límites de la propiedad e incluir una serie de enfoques de "cielo oscuro" para la preparación de planes de iluminación para desarrollos comerciales, industriales, de uso mixto y multifamiliares. ¿Apoya la comisión la recomendación del personal?
9. Estándares de estacionamiento residencial (pp.102-105): El código de zonificación actual requiere dos (2) espacios de estacionamiento por vivienda individual, dos (2) espacios por unidad dúplex y casa adosada, y 1.5 espacios por unidad de vivienda multifamiliar. Ha habido numerosas discusiones sobre los impactos de los requisitos de estacionamiento en los costos de vivienda. Los cambios en el código en los últimos años redujeron el estacionamiento para el "desarrollo de viviendas intermedias" a un (1) espacio por vivienda y eliminaron el estacionamiento para las unidades de vivienda accesorias. ¿Qué aporte tiene la comisión de

planificación para el consejo de la ciudad mientras considera las actualizaciones de los requisitos de estacionamiento para usos residenciales?

10. Estándares de estacionamiento comercial (págs. 105-119): Fuera del distrito costero y el centro de la ciudad, los requisitos actuales de estacionamiento comercial de la ciudad permiten a los solicitantes proponer la cantidad de estacionamiento que será adecuada para sus clientes. Este enfoque proporciona una gran flexibilidad, pero es difícil de evaluar. ¿Apoya la comisión la adopción de requisitos de estacionamiento estándar para usos comerciales (por ejemplo, X espacios de estacionamiento por cada 1,000 pies cuadrados de área de piso para diferentes tipos de usos), o recomienda mantener el enfoque actual?

RECOMENDACIÓN DEL PERSONAL: Se alienta a la Comisión a comentar todos los aspectos del borrador de los estándares de diseño comunitario adjuntos, incluidos los problemas destacados anteriormente.

IMPACTO FISCAL: La Fase 1 del proyecto se completó con aproximadamente $58,500 en fondos de subvención del programa de Asistencia para la Planificación de la Vivienda de DLCD. Se estima que la Fase 2 del proyecto costará aproximadamente $204,012. La parte de la Ciudad es de $111,697, y los $92,315 restantes serán pagados por DLCD. El Departamento de Planificación de la Ciudad presupuestó $167,000 para servicios contractuales en el año fiscal 24-25 (en gran parte transferido de ciclos presupuestarios anteriores para este proyecto).

ARCHIVO ADJUNTO:

1. Proyecto de normas de diseño comunitario (módulo 4)

ARTÍCULO 3 - NORMAS COMUNITARIAS DE DISEÑO **7**

CAPÍTULO 3.1 - ADMINISTRACIÓN DE ESTÁNDARES DE DISEÑO **8**

3.1.010 PROPÓSITO **8**

3.1.020 APLICABILIDAD **8**

CAPÍTULO 3.2 – ORIENTACIÓN Y DISEÑO DEL EDIFICIO **13**

3.2.010 PROPÓSITO **13**

3.2.020 APLICABILIDAD **13**

3.2.030 EDIFICIOS RESIDENCIALES **14**

4.2 ESTÁNDARES DE DISEÑO - CASA ADOSADA **14**

4.2.1 ORIENTACIÓN DE ENTRADA Y CONECTIVIDAD PEATONAL **14**

4.2.2 TRANSICIONES A ENTRADAS RESIDENCIALES **17**

4.2.3 VENTANAS Y PUERTAS **17**

4.2.4 ACCESO A LA ENTRADA Y ESTACIONAMIENTO **18**

4.2.5 ALMACENAMIENTO DE BASURA **19**

6.2 ESTÁNDARES DE DISEÑO - UNIDADES MÚLTIPLES **21**

6.2.1 ORIENTACIÓN DE ENTRADA: ESTILO NO ADOSADO **21**

6.2.2 ORIENTACIÓN DE ENTRADA - ESTILO DE CASA ADOSADA **23**

6.2.3 TRANSICIONES A ENTRADAS RESIDENCIALES. 24

6.2.4 CONEXIONES PEATONALES 24

6.2.5 VENTANAS Y PUERTAS 26

5.2 ESTÁNDARES DE DISEÑO - COTTAGE CLUSTER 27

5.2.1 ORIENTACIÓN DE LA CABAÑA 27

5.2.2 ESTÁNDARES COMUNES DE DISEÑO DE PATIOS 28

5.2.3 EDIFICIOS COMUNITARIOS 29

5.2.4 ACCESO PEATONAL 30

5.2.5 VENTANAS Y PUERTAS 30

5.2.6 DISEÑO DE ESTACIONAMIENTO 31

17.16.050 CRITERIOS DE DECISIÓN RESIDENCIALES MULTIFAMILIARES Y GRUPALES. 32

3.2.040 EDIFICIOS NO RESIDENCIALES 34

2.2.600 ESTÁNDARES DE REVISIÓN DE DISEÑO COMERCIAL. 34

2.4.700 ORIENTACIÓN DE EDIFICIOS INDUSTRIALES Y ESTÁNDARES DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO. 39

3.2.060 USOS E INSTALACIONES DE AUTOSERVICIO Y AUTOSERVICIO 43

CAPÍTULO 3.3 – TRANSPORTE, ACCESO Y CIRCULACIÓN 45

3.3.010 PROPÓSITO 45

3.3.020 APLICABILIDAD 45

16.12.020 ACCESO VEHICULAR Y CIRCULACIÓN. 45

17.20.030 ESTÁNDARES DE GESTIÓN DE ACCESO. 54

17.20.050 ESTÁNDARES PARA MEJORAS EN EL TRANSPORTE. 59

17.20.060 ANÁLISIS DE IMPACTO DE TRÁFICO. 61

16.12.030 ACCESO Y CIRCULACIÓN PEATONAL Y CICLISTA. 67

CAPÍTULO 3.4 – PAISAJISMO, ÁRBOLES DE CALLES, CERCAS Y MUROS, ILUMINACIÓN EXTERIOR 70

3.4.010 PROPÓSITO 71

3.4.020 APLICABILIDAD 71

3.4.030 PAISAJISMO Y PANTALLAS 72

17.17.020 PROCEDIMIENTO. 72

17.17.030 CONTENIDO DEL PLAN DE PAISAJISMO. 72

17.17.040 NORMAS GENERALES DE PAISAJISMO. 73

17.17.050 ENTRADAS A LA CIUDAD, PAISAJISMO Y ESTÁNDARES DE DESARROLLO. 76

PAISAJISMO Y PROTECCIÓN ESTÁNDARES GENERALES: TODAS LAS ZONAS 77

SECCIÓN 17.92.10. DISPOSICIONES GENERALES. 77

SECCIÓN 17.92.20. MEJORAS MÍNIMAS: PAISAJISMO Y PROTECCIÓN. 78

SECCIÓN 17.92.30. PLANTACIONES DE ÁRBOLES REQUERIDAS. 79

SECCIÓN 17.92.40. RIEGO. 81

SECCIÓN 17.92.50. TIPOS Y TAMAÑOS DE MATERIALES VEGETALES. 81

SECCIÓN 17.92.60. REVEGETACIÓN EN ÁREAS NO AJARDINADAS O AJARDINADAS NATURALES. 82

SECCIÓN 17.92.70. PAISAJISMO EN EL DERECHO DE PASO PÚBLICO. 82

SECCIÓN 17.92.80. PAISAJISMO EN ZONAS DE APARCAMIENTO, CARGA Y MANIOBRAS. 83

SECCIÓN 17.92.100. SELECCIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO. 84

SECCIÓN 17.92.110. ALMACENAMIENTO AL AIRE LIBRE. 85

SECCIÓN 17.92.130. GARANTÍA DE RENDIMIENTO. 85

SECCIÓN 17.92.140. GARANTÍA. 85

17.25.070 NORMAS DE DESARROLLO. **89**

3.4.035 PRESERVACIÓN DE ÁRBOLES 91

16.12.040 CONSERVACIÓN DEL PAISAJE. 91

3.2.500 ÁRBOLES EXISTENTES 93

3.4.0XX ÁRBOLES DE LA CALLE 96

16.12.050 ÁRBOLES DE LA CALLE. 96

3.2.400 ÁRBOLES DE LA CALLE 97

3.4.040 CERCAS Y MUROS 99

17.04.050 VALLAS Y MUROS. 101

17.04.060 MUROS DE CONTENCIÓN. 102

3.4.050 ILUMINACIÓN EXTERIOR 102

3.5.200 ESTÁNDARES DE ILUMINACIÓN EXTERIOR. 104

CAPÍTULO 3.5 - ESTACIONAMIENTO Y CARGA 111

3.5.010 PROPÓSITO 111

3.5.020 APLICABILIDAD Y NORMATIVA GENERAL 111

3.5.030 ESTACIONAMIENTO DE AUTOMÓVILES 112

ESTÁNDARES DE ESTACIONAMIENTO ADICIONALES DEL DISTRITO HISTÓRICO DEL CENTRO 116

EXCEPCIONES Y REDUCCIONES AL ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA. 124

17.24.010 TARIFA DE ESTACIONAMIENTO EN LUGAR. 124

17.24.020 PAGO DE LA TASA. 125

17.04.130 REQUISITOS GENERALES PARA ESTACIONAMIENTOS. 129

3.5.050 ÁREAS DE CARGA 135

CAPÍTULO 3.6 - INSTALACIONES PÚBLICAS 137

3.6.010 Propósito y aplicabilidad 137

3.6.020 ESTÁNDARES DE TRANSPORTE 138

3.6.040 MEJORAS EN EL ALCANTARILLADO SANITARIO Y EL SERVICIO DE AGUA. 156

3.6.050 INSTALACIONES DE DRENAJE PLUVIAL Y GESTIÓN DE AGUAS SUPERFICIALES 158

3.6.060 UTILIDADES 161

3.6.070 SERVIDUMBRES 163

3.6.080 APROBACIÓN DEL PLAN DE CONSTRUCCIÓN 163

3.6.090 INSTALACIÓN DE INSTALACIONES 164

3.6.100 GARANTÍA DE RENDIMIENTO Y GARANTÍA 168

Artículo 3 - Normas comunitarias de diseño

3.1 Administración de estándares de diseño
3.2 Orientación y diseño de edificios
3.3 Acceso y circulación
3.4 Paisajismo, Vallas y muros, Iluminación exterior
3.5 Estacionamiento y carga
3.6 Instalaciones públicas

Capítulo 3.1 - Administración de estándares de diseño

3.1.010 Propósito

El artículo 3 contiene normas de diseño para el entorno construido. Los estándares están destinados a proteger la salud, la seguridad y el bienestar públicos a través de la accesibilidad multimodal y la interconectividad, y a través de la provisión de estacionamiento, paisajismo e instalaciones públicas adecuadas.

3.1.020 Aplicabilidad

Commented [CB1]: Posible SB 974 (2025) aplicable, se adelanta a la aplicación de ciertos estándares de diseño residencial a desarrollos de vivienda de una sola unidad o medianos de 20 o más unidades residenciales. Se centra en los estándares de variedad arquitectónica y de diseño. (Atardeceres el 2 de enero de 2033.).

Las disposiciones del Artículo 3 se aplican a los permisos y aprobaciones otorgados bajo este Código y otras acciones de la Ciudad, como se resume en la Tabla 3.1.020.

Cuadro 3.1.020

Aplicabilidad de las normas de diseño a las aprobaciones y permisos

Aprobaciones*	3.2 Construcción Diseño	3.3 Acceso y circulación	3.4 Paisaje, ~~s~~ proyección ~~&~~ e iluminación	3.5 Estacionamiento y carga	3.6 Instalaciones públicas	~~3.7 Signs~~
Formulario de revisión de la solicitud	Revisar y determinar si se requiere una aplicación de uso de la tierra.					
Permiso de acceso o aproximación	N	Y	N	Y	Y	~~N~~

Cuadro 3.1.020 Aplicabilidad de las normas de diseño a las aprobaciones y permisos						
Aprobaciones*	3.2 Construcción Diseño	3.3 Acceso y circulación	3.4 Paisaje, s proyección & e iluminación	3.5 Estacionamiento y carga	3.6 Instalaciones públicas	3.7 Signs
Ajuste	Pueden aplicarse capítulos individuales, dependiendo de la solicitud de ajuste.					
Anexión	N	N	N	N	Y	N
Permiso de construcción	La Ciudad revisa las propuestas de planes de construcción a través de un procedimiento de Formulario de Revisión de Solicitud Tipo I.					
Interpretación del código	Los estándares están sujetos a la interpretación de la Ciudad bajo el Capítulo 1.5.					
Enmienda al texto del código	Los capítulos se aplican cuando la enmienda afecta a las normas de diseño.					
Enmienda al Mapa del Plan Integral	N	N	N	N	Y	N
Permiso de uso condicional	Y	Y	Y	Y	Y	Y

Cuadro 3.1.020 Aplicabilidad de las normas de diseño a las aprobaciones y permisos						
Aprobaciones*	3.2 Construcción Diseño	3.3 Acceso y circulación	3.4 Paisaje, s proyección & e iluminación	3.5 Estacionamiento y carga	3.6 Instalaciones públicas	3.7 Signs
Decisión de revisión de monumentos						
Ocupación del hogar	N	N	N	N	N	Y
Determinación legal de lotes	N	Y	N	N	Y	N
Master Desarrollo de unidades planificadas	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Modificación de la autorización o de la condición de autorización	Pueden aplicarse capítulos individuales, dependiendo de la solicitud de modificación.					
Uso o estructura no conformes, expansión de	Y	Y	Y	Y	Y	Y
Partición o Re-plat de 2-3 lotes (Véase también, Capítulo	Y (si existe un edificio)	Y	NY (for flag lot)	Y (si existe uso)	Y	N

Cuadro 3.1.020 Aplicabilidad de las normas de diseño a las aprobaciones y permisos						
Aprobaciones*	3.2 Construcción Diseño	3.3 Acceso y circulación	3.4 Paisaje, ~~s~~ proyección ~~&~~ e iluminación	3.5 Estacionamiento y carga	3.6 Instalaciones públicas	~~3.7~~ ~~Signs~~
4.3)						
Ajustes de línea de propiedad, incluidas las consolidaciones de lotes (Véase también, Capítulo 4.3)	Y (si existe un edificio)	Y	N~~Y (for flag lot)~~	Y (si existe uso)	Y	~~N~~
Revisión del diseño del sitio (Véase también, Capítulo 4.2)	Y	Y	Y	Y	Y	~~Y~~
Subdivisión o Replat de >3 lotes (Ver también, Capítulo 4.3)	Y (si existe un edificio)	Y	Y (para lote de bandera)	Y (si existe uso)	Y	~~N~~
Ajustes	Pueden aplicarse capítulos individuales, dependiendo de la solicitud de variación.					
Cambio en el mapa de	N	N	N	N	Y	~~N~~

Commented [CB2]: Actualización por tipos de división de tierras en el artículo 4, por determinar

Commented [CB3]: Actualización por tipos de división de tierras en el artículo 4, por determinar

Cuadro 3.1.020 Aplicabilidad de las normas de diseño a las aprobaciones y permisos						
Aprobaciones*	3.2 Construcción Diseño	3.3 Acceso y circulación	3.4 Paisaje, s proyección & e iluminación	3.5 Estacionamiento y carga	3.6 Instalaciones públicas	3.7 Signs
zonificación						

* Es posible que se requiera que el solicitante cumpla con los estándares de diseño de otras agencias, como una autoridad vial o una agencia reguladora de recursos naturales. El hecho de que la Ciudad no notifique al solicitante de cualquier requisito o procedimiento de otra agencia no invalidará un permiso u otra decisión tomada por la Ciudad bajo este Código.

Capítulo 3.2 – Orientación y diseño del edificio

3.2.010 Propósito
3.2.020 Aplicabilidad
3.2.030 Edificios residenciales
3.2.040 Edificios no residenciales
3.2.060 Usos e instalaciones de autoservicio y autoservicio

3.2.010 Propósito

El capítulo 3.2 regula la ubicación, orientación y diseño de los edificios. Las regulaciones están destinadas a proteger la salud, la seguridad y el bienestar públicos a través de estándares claros y objetivos que promuevan la compatibilidad y habitabilidad del uso de la tierra, al tiempo que protegen los valores de las propiedades y garantizan la previsibilidad en el proceso de desarrollo. En resumen, el Capítulo 3.2 tiene como objetivo crear y mantener un entorno construido que:

A. es propicio para caminar y andar en bicicleta;

B. proporciona vigilancia natural de los espacios públicos, u "ojos en la calle", para la prevención del delito y la seguridad;

C. reduce la dependencia del automóvil para viajes cortos, conservando así energía y reduciendo la congestión no deseada;

D. fomenta el uso de jardines que conserven el agua;

E. permite la integración de instalaciones de gestión de aguas superficiales dentro de estacionamientos y áreas de paisaje; y

F. crea un sentido de lugar que es consistente con el carácter de la comunidad, incluidos los patrones de desarrollo histórico y la visión de la comunidad.

Commented [CB4]: Revisar para ser coherente con los objetivos del Plan de Compensación de Hood River. Dustin y Kevin para ayudar están redactando la declaración de propósito. Como mínimo, estos objetivos deben modernizarse y localizarse.

3.2.020 Aplicabilidad

El Capítulo 3.2 se aplica a todos los edificios nuevos, excepto viviendas unifamiliares, dúplex,

unidades de vivienda accesorias y según se especifique a continuación, y alteraciones exteriores a edificios existentes, excepto como se especifica a continuación. El Director de Planificación o el Oficial de Audiencias a través de un procedimiento de Tipo II o Tipo III, puede otorgar ajustes al Capítulo 3.2, de conformidad con los criterios del Capítulo 4.7 Ajustes y Variaciones.

3.2.030 Edificios residenciales

4.2 Estándares de diseño - Casa adosada

Commented [CB5]: Estándares de diseño del Código Modelo OHNA para casas adosadas. Estos son estándares de diseño fáciles de usar y C&O para casas adosadas utilizadas en todo Oregon.

Excepto por lo dispuesto en la Sección 1.5, los estándares de diseño de esta sección se aplican al desarrollo de casas adosadas.

4.2.1 Orientación de entrada y conectividad peatonal

A. Estándar. La entrada principal de cada casa adosada debe cumplir con todos los siguientes estándares. La entrada debe:

1. No estar más de 8 pies más lejos de la línea del lote delantero que la pared más larga de la unidad de vivienda que mira hacia la línea del lote delantero.

2. Cumple al menos uno de los siguientes:

a. Mirar hacia la calle (ver Figura 4.2.1.a),

b. Estar en un ángulo de hasta 45 grados desde la calle (ver Figura 4.2.1.b); o

c. Abra a un porche o patio cubierto (véase la Figura 4.2.1.c). El porche o patio debe:

1. Tener al menos 25 pies cuadrados de área; y

2. Tener al menos una entrada que dé a la calle.

3. Conéctese a la acera por una pasarela de superficie dura que no sea el camino de entrada. La pasarela tendrá un ancho mínimo de 2 pies. La pasarela puede colindar con el camino de entrada. Donde no haya acera contigua a la propiedad, la pasarela se extenderá hasta la línea del lote de la calle.

B. Excepciones. Están exentos de estas normas:

1. Casas adosadas en lotes de casas adosadas que no tienen fachada pública a la calle.

~~1.~~2. Casas adosadas con niveles bajos que se diseñan como accesibles o adaptables, siempre que la entrada principal esté conectada a la acera pública por una pasarela accesible.

Tenga en cuenta que, en el Código de modelo final, se eliminarán los escalones de todos los diagramas para evitar que se requieran o se requieran escaleras.

Figura 4.2.1.a. Entrada principal que da a la calle

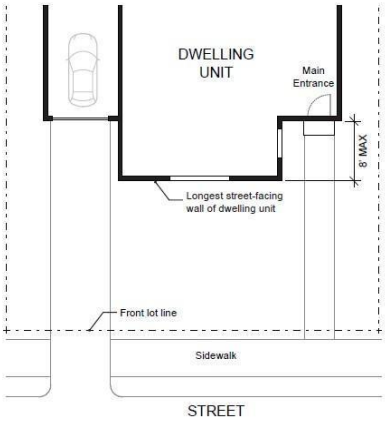


Figura 4.2.1.b. Entrada principal en un ángulo de 45° desde la calle

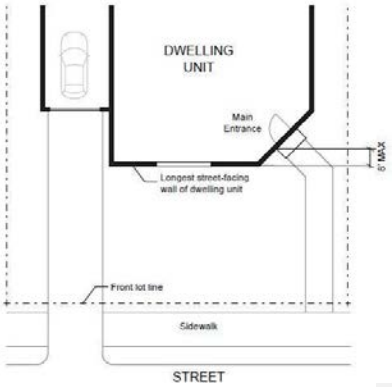
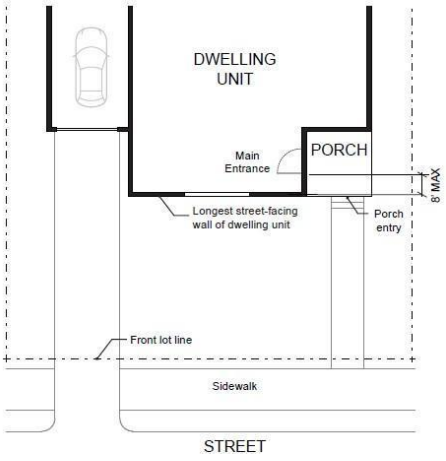


Figura 4.2.1.c. Entrada principal que se abre a un porche



4.2.2 Transiciones a entradas residenciales

Los siguientes estándares se aplican a cada entrada principal que esté a 10 pies o más cerca de la línea de un lote de la calle.

A. Normas. La entrada principal debe tener al menos dos de los siguientes dentro del retranqueo:

1. Una pared o cerca de 18 a 36 pulgadas de alto.

2. Paisajismo que cumple con los estándares de plantación de la ciudad.

3. Para cada entrada que da a la calle, un árbol de dosel que tenga al menos 1.5 pulgadas de diámetro, o al menos 4 pies de altura cuando se plante, y que logre una extensión de dosel madura de al menos 10 pies. Se puede usar un árbol existente y retenido para cumplir con este estándar.

4. Área exterior común o privada de al menos 48 pies cuadrados diseñada para que una dimensión de 4 pies por 6 pies quepa completamente dentro de ella.

B. Excepciones. Ninguno.

4.2.3 Ventanas y puertas

A. Estándar.

1. Se deben proporcionar ventanas o puertas de entrada peatonales en las fachadas que dan a la calle en cada unidad individual de la siguiente manera:

a. Al menos una fachada que da a la calle debe tener un mínimo de 15 por ciento de ventanas o puertas de entrada peatonales.

b. Todas las demás fachadas que dan a la calle deben tener un mínimo del 10 por ciento de ventanas o puertas de entrada peatonales.

2. Consulte la Sección 10.1.9 para conocer la metodología de medición.

B. Excepciones. Las siguientes fachadas están exentas de estas normas:

1. Fachadas separadas de la línea del lote de la calle por una vivienda o lote edificable.

2. Fachadas que están a más de 40 pies de la línea del lote de la calle.

3. Fachadas que dan a un callejón.

4.2.4 Acceso a la entrada y estacionamiento

A. Estándar. Las casas adosadas con fachada a una calle pública deberán cumplir con los estándares de la subsección (1) o la subsección (2).

1. Cuando las entradas de garajes, las áreas de estacionamiento fuera de la calle y las entradas de vehículos estén ubicadas en la fachada frontal, en el patio delantero o frente a una casa adosada, se deben cumplir los siguientes estándares (ver Figura 4.2.4.a).

a. Cada lote de casa adosada deberá tener al menos 15 pies de frente a la calle en una calle local.

b. Se permite un máximo de un acceso de entrada para cada casa adosada. Los accesos a la entrada y / o los caminos de entrada pueden ser compartidos.

c. Las áreas de estacionamiento y maniobras al aire libre en el lugar no deben exceder los 12 pies de ancho en ningún lote.

d. El ancho del garaje no debe exceder los 12 pies, medido desde el interior del marco de la puerta del garaje.

e. Este estándar no reemplaza los estándares de separación de entradas de una ciudad.

2. Para todas las demás configuraciones de acceso y estacionamiento de la entrada, se deben cumplir los siguientes estándares.

a. Se debe acceder a las áreas de estacionamiento fuera de la vía pública en la fachada trasera o ubicarse en el patio trasero. No se permitirá estacionar fuera de la calle en el patio delantero o lateral de una casa adosada.

b. Un proyecto de casa adosada que incluye un lote de esquina deberá tomar acceso desde un solo acceso de entrada al costado del lote de la esquina. Véase la figura

4.2.4.b.

c. Los proyectos de casas adosadas que no incluyen un lote de esquina consolidarán el acceso de todos los lotes en un solo camino de entrada. El camino de entrada y el acceso no están permitidos en el área directamente entre la fachada frontal y la línea del lote delantero de ninguna de las casas adosadas. Véase la figura 4.2.4.c.

d. Un proyecto de casa adosada que incluya acceso consolidado o entradas compartidas otorgará servidumbres de acceso para permitir el acceso vehicular normal y el acceso de emergencia.

B. Excepciones.

1. Los proyectos de casas adosadas en los que el acceso vehicular para todas las unidades es exclusivamente desde un callejón trasero están exentos de estos estándares.

2. Las casas adosadas con niveles del suelo que están diseñadas como accesibles o adaptables están exentas de las subsecciones (A) (1) (c) - (d).

4.2.5 Almacenamiento de basura

A. Estándar. Las instalaciones de almacenamiento compartido para contenedores de basura y reciclaje que se encuentran dentro de los 20 pies de una línea de lote de la calle o una línea de lote contigua a la propiedad residencial deben cumplir con los siguientes estándares:

1. La instalación de almacenamiento debe estar protegida de las líneas de los lotes de la calle y colindante con las propiedades residenciales por una pared, una cerca sólida o un seto de hoja perenne. La pantalla debe tener al menos 4 pies de altura y estar ubicada a no más de 3 pies de la instalación de almacenamiento.

2. La instalación de almacenamiento debe estar separada de las residencias en propiedades colindantes y de la línea del lote de la calle por al menos 5 pies.

B. Excepciones. Los recipientes de basura y reciclaje almacenados dentro de un edificio están exentos de estos estándares.

Figura 4.2.4.a. Casas adosadas con estacionamiento en el patio delantero

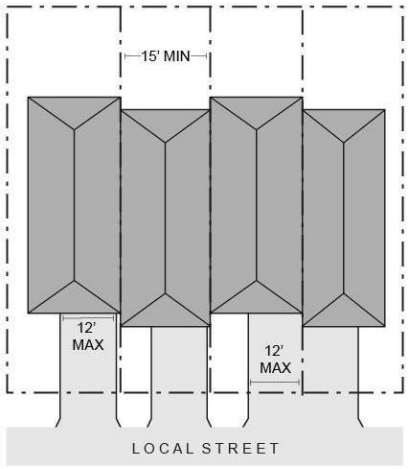


Figura 4.2.4.b. Casas adosadas en lote de esquina con acceso compartido

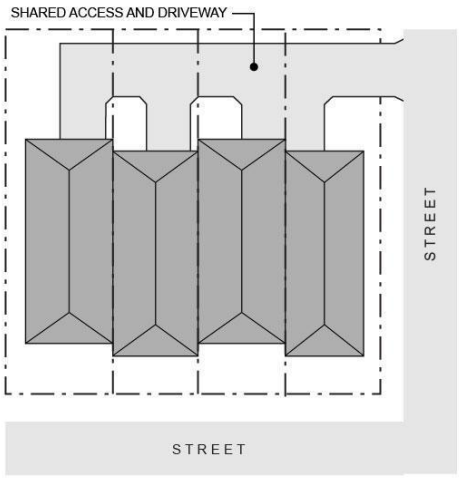
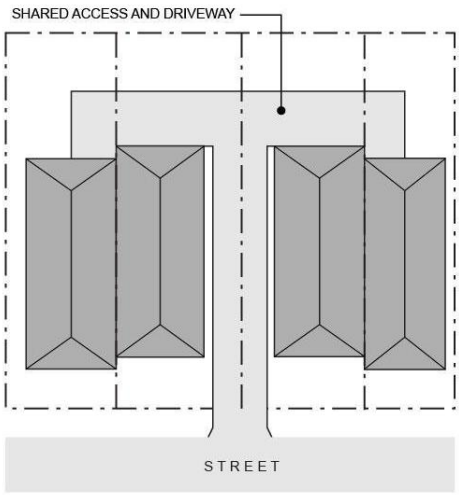


Figura 4.24.c. Adosados con Acceso Consolidado



6.2 Estándares de diseño - Unidades múltiples

Commented [CB6]: Estándares de diseño del Código Modelo OHNA para edificios de unidades múltiples. Estos son estándares de diseño fáciles de usar y C&O para edificios de unidades múltiples tanto en estilo de casa adosada como no adosada.

Los estándares de diseño en esta sección se aplican al desarrollo de viviendas de unidades múltiples. En las secciones 6.2.2 y 6.2.8, las viviendas de unidades múltiples estilo casa adosada están sujetas a estándares diferentes a otras formas de vivienda de unidades múltiples. Los desarrollos de estilo de casa adosada son aquellos en los que las unidades tienen entradas individuales en la planta baja, comparten una o más paredes comunes con una o más unidades y no comparten pisos/techos comunes con otra unidad.

6.2.1 Orientación de entrada: estilo no adosado

Las viviendas de unidades múltiples que no sean el desarrollo de estilo de casa adosada están sujetas a los siguientes estándares.

A. Normas.

1. Al menos una fachada de edificio que contenga una entrada principal a un edificio debe estar ubicada a menos de 20 pies de la línea de un lote de la calle. Si el solar colinda con más de una calle, la fachada del edificio que cumpla esta norma deberá

ubicarse de acuerdo con la siguiente jerarquía:

a. Excepto por lo dispuesto en (c), si el tránsito está disponible en una o más calles contiguas, dentro de los 20 pies de la línea del lote de la calle con el nivel más alto de servicio de tránsito.

b. Excepto por lo dispuesto en (c), si ninguna de las calles colindantes tiene servicio de tránsito, entonces dentro de los 20 pies de la línea del lote de la calle con la clasificación más alta en el Plan del Sistema de Transporte adoptado por la ciudad (o en el mapa de clasificación funcional aplicable o en las normas de ingeniería o obras públicas).

c. En las siguientes circunstancias, el solicitante puede elegir la fachada a la calle que contendrá la entrada principal:

1. Las calles colindantes tienen los mismos niveles de servicio de tránsito y las mismas clasificaciones de calles; o

2. La calle de servicio de tránsito más alta o la calle de clasificación más alta es una calle arterial que incluye 4 o más carriles de circulación de vehículos.

2. El ingreso principal que cumple con el estándar (A) (1) debe:

a. No estar más de 8 pies más lejos de la línea del lote frontal que la pared más larga de la estructura que da a la línea del lote delantero.

b. Cumple al menos uno de los siguientes:

1. Mira hacia la calle;

2. Estar en un ángulo de hasta 45 grados de la calle;

3. Frente a un patio, siempre que el patio no tenga menos de 15 pies de ancho y colinda con la calle; o

4. Abra a un porche o patio cubierto que tenga al menos 25 pies cuadrados de área.

c. Conéctese a la acera por una pasarela accesible de conformidad con la Sección 6.2.4 (A) (2). Donde no haya acera contigua a la propiedad, la pasarela se extenderá

hasta la línea del lote de la calle.

B. Excepción. Si un sitio colinda con una sola calle, y la calle contigua es una arteria con 4 o más carriles de circulación de vehículos, la fachada de un edificio con unidades de vivienda en la planta baja puede colocarse más atrás de 20 pies, siempre que se cumplan los estándares de detección en la Sección 6.2.9, excepto como se especifica en la subsección 6.2.9 (B).

6.2.2 Orientación de entrada - Estilo de casa adosada

Las viviendas de unidades múltiples estilo casa adosada están sujetas a los siguientes estándares.

A. Normas. Para cada unidad que se encuentre dentro de los 40 pies de una línea de estacionamiento de la calle pública, la entrada principal debe cumplir con todos los siguientes estándares.

1. La entrada no debe estar más de 8 pies más lejos de la línea del lote frontal que la pared más larga de la unidad de vivienda que da a la línea del lote delantero, y debe cumplir con al menos uno de los siguientes:

a. Mira hacia la calle;

b. Estar en un ángulo de hasta 45 grados de la calle; o

c. Abra a un porche o patio cubierto. El porche o patio debe:

1. Tener al menos 25 pies cuadrados de área; y

2. Tener al menos una entrada que dé a la calle.

2. Conéctese a la acera por una pasarela de superficie dura que no sea el camino de entrada. La pasarela tendrá un ancho mínimo de 2 pies. La pasarela puede colindar con el camino de entrada. Donde no haya acera contigua a la propiedad, la pasarela se extenderá hasta la línea del lote de la calle.

B. Excepciones. Ninguno.

6.2.3 Transiciones a entradas residenciales.

Los siguientes estándares se aplican a cada entrada principal que esté a 10 pies o más cerca de la línea de un lote de la calle y proporcione acceso directo a una unidad de vivienda.

A. Normas. La entrada principal debe tener al menos dos de los siguientes dentro del retranqueo:

1. Una pared o cerca de 18 a 36 pulgadas de alto.

2. Paisajismo que cumple con el estándar de plantación de la ciudad.

3. Para cada entrada que da a la calle, un árbol de dosel que tenga al menos 1.5 pulgadas de diámetro, o al menos 4 pies de altura cuando se plante, y que logre una extensión de dosel madura de al menos 10 pies. Se puede usar un árbol existente y retenido para cumplir con este estándar.

4. Área exterior común o privada de al menos 48 pies cuadrados diseñada para que una dimensión de 4 pies por 6 pies quepa completamente dentro de ella.

B. Excepciones. Ninguno.

6.2.4 Conexiones peatonales

A. Estándar.

1. Conexiones internas. Un sistema de pasarelas debe conectar todas las entradas principales del sitio y proporcionar conexiones a las aceras contiguas, áreas de estacionamiento, estacionamiento de bicicletas y áreas comunes al aire libre. Donde no haya acera contigua a la propiedad, la pasarela se extenderá hasta la línea del lote de la calle.

2. Para sitios de más de 50,000 pies cuadrados, las pasarelas en el sitio deben conectarse o ser cortadas para permitir una extensión de la propiedad contigua en las siguientes circunstancias:

a. Hay una pasarela existente en la propiedad contigua que se encuentra en un derecho de paso público o en un tramo o servidumbre de acceso público; o

b. Hay una pasarela planificada en la propiedad contigua, como se identifica en el Plan del Sistema de Transporte adoptado por la ciudad.

3. Diseño de pasarelas.

a. Materiales y ancho. Todas las pasarelas deben tener una superficie dura. Excepto por lo dispuesto en las subsecciones (i) y (ii), los pasillos deben tener al menos 5 pies de ancho sin obstrucciones.

1. El ancho de la pasarela debe aumentarse a 8 pies si la pasarela colinda con espacios de estacionamiento perpendiculares o en ángulo, a menos que los espacios estén equipados con topes de ruedas.

2. Cuando una pasarela conduce a 4 o menos entradas de unidades individuales, puede tener un ancho sin obstrucciones de 3 pies, aumentado a al menos 4 pies en giros y curvas, siempre que también cumpla con otros estándares de la ADA para pasarelas accesibles, incluidos los estándares relacionados con los espacios de paso y la pendiente.

b. Cruces con áreas para vehículos. Cuando la pasarela cruza caminos de entrada, pasillos de entrada, áreas de estacionamiento y áreas de carga, la pasarela debe ser claramente identificable mediante el uso de cambios de elevación, un material de pavimentación diferente u otro método similar. El trazado de líneas no cumple con este requisito. Los cambios de elevación para los cruces deben tener al menos 4 pulgadas de alto.

c. Pasillos adyacentes a las áreas de vehículos. Cuando la pasarela es paralela y adyacente a un espacio de estacionamiento, camino de entrada o pasillo de entrada, la pasarela debe ser un camino elevado o estar separada del espacio vehicular por un bordillo elevado, bolardos, paisajismo u otra barrera física. Si se usa un camino elevado, debe tener al menos 4 pulgadas de alto. El espacio entre bolardos no debe estar más separado que 5 pies en el centro.

B. Excepciones. Ninguno.

6.2.5 Ventanas y puertas

A. Estándar. Un mínimo del 15 por ciento del área de todas las fachadas que dan a la calle debe incluir ventanas o puertas de entrada peatonales. Consulte la Sección 10.1.9 para conocer la metodología de medición.

B. Excepciones. Las siguientes fachadas están exentas de esta norma:

1. Fachadas separadas de la línea del lote de la calle por otro edificio o lote edificable.

2. Fachadas que están a más de 40 pies de la línea del lote de la calle.

3. Fachadas que dan a un callejón.

6.2.6 Área al aire libre requerida y espacio abierto utilizable

A. Estándar.

1. Área mínima al aire libre. Excepto como se especifica en la subsección (B), se debe proporcionar un mínimo del 15% del área bruta del sitio como área al aire libre que cumpla con la descripción y los estándares de la Sección 10.1.6.

2. Espacio abierto mínimo utilizable. Para sitios de más de 20,000 pies cuadrados en área bruta del sitio, un porcentaje del área al aire libre requerida debe reservarse permanentemente como espacio abierto compartido y utilizable disponible para uso de los residentes:

a. Para sitios entre 20,000 y 50,000 pies cuadrados, al menos el 25% del área al aire libre requerida debe ser un espacio abierto utilizable.

b. Para sitios de 50,000 pies cuadrados o más, al menos el 50% del área al aire libre requerida debe ser un espacio abierto utilizable.

3. Estándares de espacio abierto utilizables. El espacio abierto utilizable deberá cumplir los siguientes criterios:

a. El espacio abierto utilizable debe contener una o más de las características especificadas en la Sección 10.1.6 (B) (2).

b. Para ser contados como elegibles para el área mínima utilizable de espacio

abierto, dichas áreas deberán tener dimensiones de no menos de 10 pies.

c. Las instalaciones recreativas y comunitarias interiores, como se especifica en la Sección 10.1.6 (C) (1), accesibles a todos los residentes, se pueden proporcionar en lugar de espacios abiertos utilizables, de la siguiente manera:

1. Para viviendas asequibles, el 100% del espacio abierto utilizable requerido puede proporcionarse como espacio recreativo o comunitario interior.

2. Para todas las demás viviendas, hasta el 50% del espacio abierto utilizable requerido puede proporcionarse como espacio recreativo o comunitario interior.

B. Excepciones.

4. Ciudades medianas: Para sitios de menos de 20,000 pies cuadrados de tamaño, el 100% del área al aire libre requerida puede ser satisfecha por:

a. Un jardín en la azotea siempre que sea accesible para todos los residentes; o

b. Espacio abierto privado.

5. Los sitios que tienen menos de 20,000 pies cuadrados de tamaño y están ubicados a un cuarto de milla de distancia a pie de un parque público que tiene al menos 1 acre de tamaño están exentos del requisito de espacio abierto utilizable. La distancia a pie se mide a lo largo de una ruta utilizando aceras u otras instalaciones públicas para peatones que existen o se construirán con el desarrollo.

6. Para viviendas de unidades múltiples estilo casa adosada, el 100% del espacio abierto utilizable requerido se puede proporcionar como patios privados para cada unidad.

5.2 Estándares de diseño - Cottage Cluster

Commented [CB7]: Estándares de diseño del Código Modelo OHNA para grupos de cabañas. Estos son estándares de diseño fáciles de usar y C&O para grupos de cabañas utilizados en todo Oregón.

5.2.1 Orientación de la cabaña

A. Estándar. Las cabañas deben agruparse alrededor de un patio común, como se demuestra al cumplir con los siguientes estándares (ver Figura 5.2.2.a):

1. Cada cabaña dentro de un grupo debe tener una entrada principal que esté

conectada directamente al patio común por una pasarela peatonal.

2. Un mínimo del 50 por ciento de las cabañas dentro de un grupo deben:

a. Estar a menos de 10 pies del patio común, medido desde la fachada de la cabaña que incluye la entrada principal hasta el borde más cercano del patio común; y

b. Tenga una entrada principal que dé al patio común o que no esté a más de 20 pies del patio común.

B. Excepciones. Una vivienda o viviendas existentes incluidas dentro de un grupo de cabañas de conformidad con la Sección 5.2.8 pueden excluirse del cálculo de cabañas orientadas hacia el patio común a opción del solicitante.

5.2.2 Estándares comunes de diseño de patios

A. Estándar. Cada grupo de cabañas debe compartir un patio común que cumpla con los siguientes estándares (ver Figura 5.2.2.a):

1. El patio común debe ser una sola pieza contigua.

2. Las cabañas deben colindar con el patio común en al menos dos lados del patio.

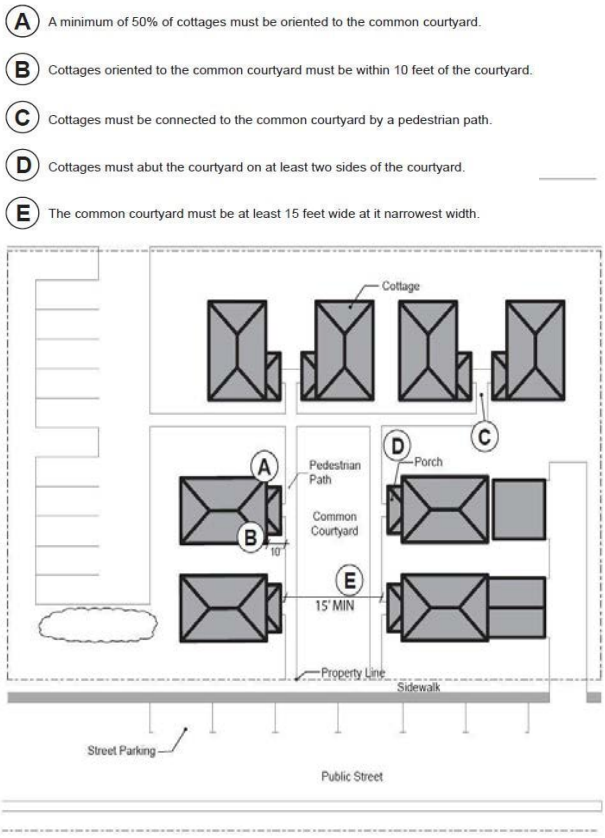
3. El patio común debe tener un mínimo de 15 pies de ancho en su dimensión más estrecha y debe cumplir con el estándar de área mínima en la Tabla 5.1.

4. El patio común se desarrollará con una combinación de paisajismo, área de césped, pasarelas peatonales y / o área de patio pavimentada, y también puede incluir servicios recreativos. Los elementos impermeables del patio común no deben exceder el 75 por ciento del área total del patio común.

5. Las pasarelas peatonales deben incluirse en un patio común. Las pasarelas contiguas a un patio contarán para la dimensión y el área mínimas del patio. Las áreas de estacionamiento, los retranqueos requeridos y los caminos de entrada no califican como parte de un patio común.

B. Excepciones. Ninguno.

Figura 5.2.2.a. Orientación del grupo de cabañas y estándares de patio común



5.2.3 Edificios comunitarios

A. Estándar. Los proyectos de grupos de cabañas pueden incluir edificios comunitarios para el uso compartido de los residentes que brindan espacio para usos accesorios, como salas de reuniones comunitarias, viviendas para huéspedes, salas de ejercicios, guarderías o áreas comunitarias para comer. Los edificios comunitarios deben cumplir con los siguientes estándares:

1. A cada grupo de cabañas se le permite un edificio comunitario, que contará para el área promedio máxima del piso, de acuerdo con la Tabla 5.1.

2. Si un edificio comunitario cumple con la definición de unidad de vivienda y tiene una huella que excede la huella máxima en la Tabla 5.1 y / o excedería el número máximo de cabañas en un grupo de cabañas, se debe registrar un convenio contra la propiedad que indique que la estructura no es una unidad de vivienda legal y no se utilizará como vivienda principal.

B. Excepciones. Ninguno.

5.2.4 Acceso peatonal

A. Estándar.

1. Se debe proporcionar una pasarela accesible que conecte la entrada principal de cada cabaña con lo siguiente:

a. El patio común;

b. Áreas de estacionamiento compartido;

c. Edificios comunitarios; y

d. Aceras en derechos de paso públicos contiguos al lote o derechos de paso si no hay aceras.

2. La pasarela debe tener una superficie dura y un mínimo de 4 pies de ancho.

B. Excepciones. Ninguno.

5.2.5 Ventanas y puertas

A. Normas. Las cabañas dentro de los 20 pies de la línea de un lote de la calle deben cumplir con los siguientes estándares:

1. Al menos una fachada que da a la calle debe tener un mínimo de 15 por ciento de ventanas o puertas de entrada peatonales.

2. Todas las demás fachadas que dan a la calle deben tener un mínimo del 10 por ciento de ventanas o puertas de entrada peatonales.

3. Consulte la Sección 10.1.9 para conocer la metodología de medición.

B. Excepciones. Las siguientes fachadas están exentas de estas normas:

1. Fachadas separadas de la línea del lote de la calle por una vivienda o lote edificable.

2. Fachadas que dan a un callejón.

5.2.6 Diseño de estacionamiento

A. Normas. (véase la figura 5.2.6.a).

1. Estacionamiento agrupado. El estacionamiento fuera de la vía pública se puede organizar en grupos, sujeto a los siguientes estándares:

a. Los proyectos de grupos de cabañas con menos de 16 cabañas tienen permitidos grupos de estacionamiento de no más de 5 espacios contiguos.

b. Los proyectos de grupos de cabañas con 16 cabañas o más están permitidos en grupos de estacionamiento de no más de 8 espacios contiguos.

c. Los grupos de estacionamiento deben estar separados de otros espacios por al menos 4 pies de paisajismo.

d. Las áreas de estacionamiento agrupadas pueden estar cubiertas.

2. Ubicación y acceso al estacionamiento.

a. Los espacios de estacionamiento fuera de la vía pública y las áreas de maniobra de vehículos no deben ubicarse:

1. Dentro de los 20 pies de cualquier línea de lote de calle, excepto las líneas de lotes de callejones; o

2. Entre una línea de lote de la calle y la fachada frontal de las cabañas ubicadas más cerca de la línea del lote de la calle. Esta norma no se aplica a los callejones.

b. Los espacios de estacionamiento fuera de la vía pública no deben ubicarse a menos de 10 pies de cualquier otra línea de lote, excepto las líneas de lotes de callejones. Los caminos de entrada y los pasillos de entrada están permitidos a

menos de 10 pies de otras líneas de lote.

3. Chequeo. El paisajismo, las cercas o las paredes de al menos 3 pies de altura deben separar las áreas de estacionamiento agrupadas y las estructuras de estacionamiento de los patios comunes y las calles públicas.

4. Garajes y cocheras.

a. Los garajes y cocheras (ya sean compartidos o individuales) no deben colindar con patios comunes.

b. Los garajes adjuntos individuales de hasta 200 pies cuadrados estarán exentos del cálculo de la huella máxima del edificio para las cabañas.

c. Los garajes individuales independientes no deben exceder los 400 pies cuadrados de área de piso.

d. Las puertas de garaje para garajes individuales adjuntos y separados no deben exceder los 20 pies de ancho.

B. Excepciones. Ninguno.

17.16.050 Criterios de decisión residenciales multifamiliares y grupales.

Commented [CB8]: Criterios de revisión del Plan del Sitio del Código actual 17.16 que proporciona los únicos estándares de diseño multifamiliar (o residencial) en el Código actual. Se proporciona solo como referencia.

A. Diseño: Se debe utilizar una variedad de detalles, forma y ubicación para proporcionar interés visual. Una sola longitud ininterrumpida de fachada no debe exceder los 100 pies. Los edificios deberán utilizar al menos tres (3) de los siguientes elementos arquitectónicos para proporcionar variedad arquitectónica:

1. Concentrando
2. Compensaciones
3. Materiales
4. Windows
5. Marquesinas

6. Formas de techo inclinadas o en terrazas

7. Otros elementos arquitectónicos

B. Orientación: Los edificios deben tener su orientación hacia la calle en lugar del área de estacionamiento, siempre que sea físicamente posible.

C. Estacionamiento: Las áreas de estacionamiento deben estar ubicadas detrás de los edificios o en uno o ambos lados, siempre que sea físicamente posible.

Commented [MH9]: Parece que vale la pena conservar los estándares relacionados con estos elementos para complementar los estándares de diseño del código modelo OHNA. Pero si se mantienen, deberán revisarse para que sean claros, objetivos y más específicos. Y eliminaría los elementos A.1, A.4 y A.7 de la lista.

3.2.040 Edificios no residenciales

2.2.600 Estándares de revisión de diseño comercial.

Commented [CB10]: Ejemplo: Estándares de diseño de edificios comerciales de la ciudad de Bend (y edificios de uso mixto comerciales / residenciales). Son claros y no demasiado prescriptivos y podrían tener el tamaño adecuado para Hood River. Tenga en cuenta que si se aplican a residencias de uso mixto, deben tener una opción de estándares C&O.

A. Propósito. Los estándares de Revisión de Diseño Comercial están destinados a proporcionar un diseño detallado a escala humana, al tiempo que brindan flexibilidad para usar una variedad de estilos de construcción arquitectónica. Estos estándares de diseño se suman a los estándares relacionados con el paisajismo, los árboles de las calles, las cercas y los muros, y el estacionamiento de vehículos, la carga y el estacionamiento de bicicletas.

B. Normas. Para los desarrollos sujetos a revisión del plan del sitio o del diseño, se deben cumplir los siguientes estándares. Una característica de diseño utilizada para cumplir con una norma puede usarse para cumplir con otra norma.

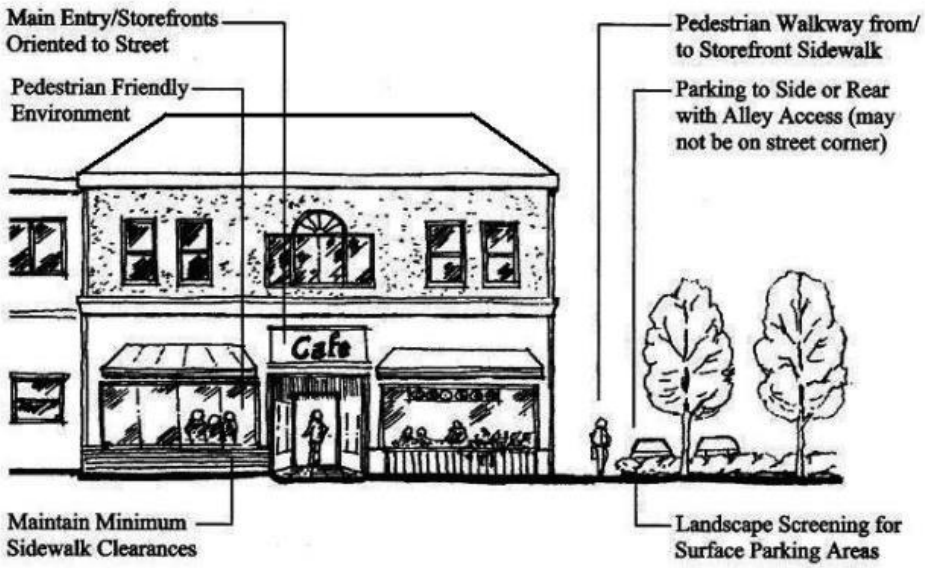
C. Normas de orientación de edificios. Los desarrollos dentro de todos los distritos comerciales deben estar orientados a una calle que cumpla con al menos uno de los siguientes:

1. Los edificios deben tener una entrada visible u orientada a una calle. Las entradas de edificios pueden incluir entradas a unidades individuales o entradas de vestíbulo (es decir, a un grupo de unidades o espacios comerciales).

2. Un edificio puede tener una entrada que da a un patio lateral, una plaza peatonal o un corredor/patio cuando se proporciona una instalación peatonal directa entre la entrada del edificio y el derecho de paso de la calle.

3. Excepciones a las normas de orientación de edificios. Desarrollos de conformidad con la subsección (C) (2) de esta sección como se ilustra en la Figura 2.2.500.A, diseño de "Calle comercial".

Figura 2.2.500.B – Orientación del edificio (típica)



1. Revisión de diseño comercial. Los siguientes estándares se aplican a todos los edificios comerciales y de uso mixto:

Commented [CB11]: Estos se aplican tanto a edificios comerciales como de uso mixto.

a. Los edificios con paredes exteriores de más de 50 pies de longitud horizontal deben usar una combinación de características arquitectónicas y una variedad de materiales de construcción.

1. Las paredes que se pueden ver desde las calles públicas también deben diseñarse con ventanas que totalicen un mínimo del 10 por ciento del área de la pared y utilicen características arquitectónicas y paisajismo (contiguas al edificio) para al menos el 50 por ciento de la longitud de la pared.

2. Otras paredes deben incorporar características arquitectónicas y paisajismo en al menos el 30 por ciento de la longitud de la pared.

b. Las características arquitectónicas incluyen, entre otras, las siguientes: huecos, proyecciones, inserciones de paredes, arcadas, áreas de exhibición de ventanas, toldos, balcones, proyecciones de ventanas, estructuras paisajísticas u otras

características que complementan la intención del diseño de la estructura y son aceptables para el Director de Planificación.

c. Los materiales de construcción predominantes deben ser característicos del centro de Oregón, como ladrillo, madera, piedra nativa y unidades de mampostería de concreto teñido / texturizado y / o productos de vidrio. Otros materiales, como bloques de hormigón de revestimiento liso, paneles de hormigón tilt-up sin decorar o paneles de acero prefabricados, solo deben usarse como acentos y no dominar el exterior del edificio de la estructura. Se pueden permitir techos de metal si son compatibles con el diseño arquitectónico general del edificio.

Commented [CB12]: Esto debe eliminarse o actualizarse para reflejar el estilo deseado de Hood River. Tenga en cuenta que tampoco es C&O si se aplica al uso mixto.

d. Los techos deben diseñarse para reducir la masa exterior aparente de un edificio, agregar interés visual y ser apropiados para el estilo arquitectónico del edificio. Se recomiendan encarecidamente las variaciones dentro de un estilo arquitectónico. Se recomiendan encarecidamente las líneas de techo visibles y los techos que se proyectan sobre la pared exterior de un edificio lo suficiente como para proyectar una sombra en el suelo. Se utilizarán métodos arquitectónicos para ocultar techos planos; sin embargo, un máximo del 30 por ciento de las elevaciones del edificio visibles desde el derecho de paso adyacente pueden incluir componentes de techo plano. Se recomiendan encarecidamente los aleros colgantes, los techos inclinados, las paredes de parapeto que tienen variaciones vertical y horizontalmente con características decorativas y múltiples elementos de techo. Se desaconsejan los techos estilo mansarda.

e. Se requieren entradas de clientes claramente definidas y altamente visibles utilizando características como marquesinas, pórticos, arcadas, arcos, paredes laterales y / o jardineras integrales.

f. Se fomentan las comodidades de la comunidad, como patios / áreas para sentarse, fuentes de agua, obras de arte o esculturas, torres de reloj, plazas peatonales con bancos de parques u otras características ubicadas en áreas accesibles al público y pueden calcularse como parte de los requisitos de paisajismo del Capítulo 3.2 de BDC.

g. Está prohibido el uso de materiales de neón, metálicos o fluorescentes para la fachada y/o el techo del edificio, excepto según lo aprobado para molduras de

edificios que no excedan el 25 por ciento de cada fachada.

h. La iluminación exterior debe cumplir con las disposiciones de iluminación exterior de BDC 3.5.200. Los postes de luz y / o accesorios y los postes de bandera no deben exceder los 25 pies de altura.

i. Los equipos mecánicos al aire libre y en la azotea, así como los botes de basura / contenedores de basura, deben protegerse visualmente de la vista. Las unidades de calefacción, ventilación y aire acondicionado deben tener una barrera de atenuación de ruido para proteger los distritos residenciales adyacentes del ruido mecánico.

2. Edificios y desarrollos a gran escala. A los efectos de esta sección, los "edificios y desarrollos a gran escala" se definen como:

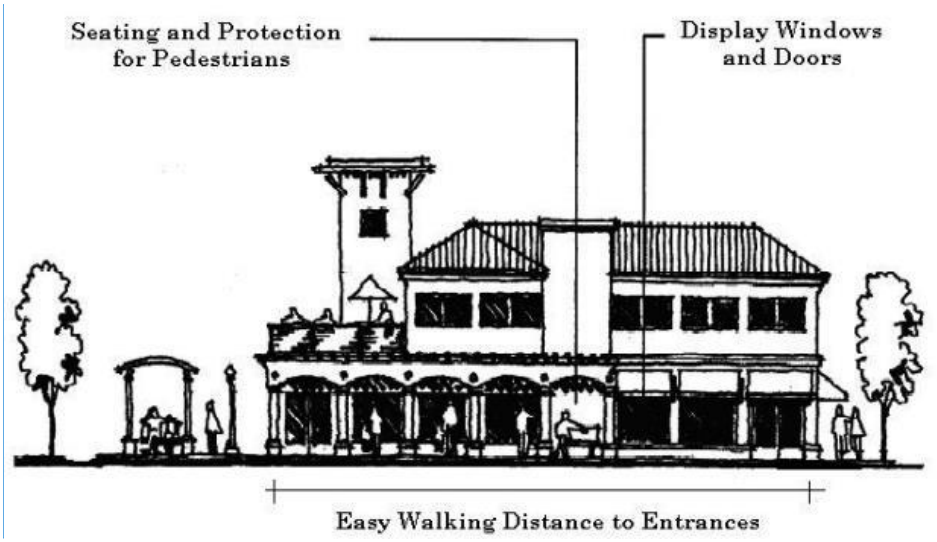
a. Edificios individuales con más de 20,000 pies cuadrados de espacio cerrado en la planta baja. Los edificios de múltiples inquilinos se contarán como la suma de todos los espacios de inquilinos dentro de la misma estructura del edificio; y

b. Desarrollos de edificios múltiples con un espacio combinado en la planta baja cerrada de más de 40,000 pies cuadrados (por ejemplo, centros comerciales, campus públicos / institucionales y desarrollos similares).

3. Estándares de diseño para edificios y desarrollos a gran escala. Todos los edificios y desarrollos a gran escala, como se definió anteriormente, deberán proporcionar un diseño a escala humana de conformidad con todos los siguientes estándares:

a. Incorpore cambios en la dirección de la pared del edificio y divida grandes masas en diferentes alturas y tamaños, como se muestra en la Figura 2.2.600. Dichos cambios pueden incluir compensaciones de construcción; Proyecciones; cambios en la elevación o dirección horizontal; techos protectores; terrazas; un patrón distintivo de divisiones en los materiales de la superficie; Windows; cribado de árboles; iluminación a pequeña escala (por ejemplo, iluminación montada en la pared o iluminación ascendente como se describe en BDC 3.5.200 (Estándares de iluminación exterior)); y características similares.

Figura 2.2.600. Diseño de edificios y desarrollos a gran escala (típico)



Commented [MH13]: Este gráfico será reemplazado por algo que refleje mejor el carácter de Hood River.

Nota: el ejemplo que se muestra arriba está destinado a ilustrar ejemplos de estos elementos de diseño de edificios y no debe interpretarse como un estilo de diseño requerido.

4. Excepciones a los estándares de revisión de diseños comerciales. La Comisión de Planificación puede aprobar una excepción a los estándares de diseño de esta sección a través de un Proceso Tipo III si la Comisión encuentra que el desarrollo propuesto cumple con el propósito y la intención de los estándares de Revisión de Diseño Comercial. El solicitante deberá pagar una tarifa especificada por la Ciudad para la revisión de la Comisión de Planificación.

Edificios comerciales entre 25,000 pies cuadrados y 50,000 pies cuadrados. Ningún edificio nuevo excederá una longitud contigua combinada de trescientos (300) pies; ni ningún edificio excederá una huella de 50,000 pies cuadrados. Cualquier edificio o grupo contiguo de edificios que exceda estas limitaciones y que existiera antes de la fecha de vigencia de esta ordenanza puede expandirse hasta un diez por ciento (10%) en área o longitud más allá de su área o longitud original. Ni los pies cuadrados brutos ni la longitud contigua combinada del edificio, como se establece en esta sección, se cambiarán por una variación. Las siguientes normas se aplicarán a los edificios o a un grupo de edificios en un (1) sitio de

Commented [CB14]: Del capítulo actual del Código C-2 Zone, proporciona los únicos estándares de diseño de edificios comerciales en el Código actual. Se proporciona solo como referencia. Tenga en cuenta que no se requiere que los estándares de diseño no residencial sean C&O, ya que no son C&O.

NOTA: Estos pueden conservarse como los estándares de diseño de edificios comerciales en lugar de los estándares Bend.

más de 25,000 pies cuadrados de tamaño:

a. Los edificios deben tener una entrada para peatones directamente desde la calle al interior del edificio. Esta entrada estará diseñada para ser atractiva y funcional y estará abierta al público durante todo el horario comercial. Las aceras públicas se proporcionarán adyacentes a una calle pública a lo largo de toda la fachada de la calle.

b. Las fachadas de los edificios de más de cien (100) pies de largo deberán tener compensaciones, movimientos u otros cambios arquitectónicos distintivos.

c. Cualquier pared que se encuentre a menos de treinta (30) pies de la calle, plaza u otro espacio público abierto deberá contener al menos el veinte por ciento (20%) del área de la pared que da a la calle en áreas de exhibición, ventanas o puertas. Las ventanas deben permitir vistas a áreas de trabajo o vestíbulos, entradas peatonales o áreas de exhibición. Se prohíben las paredes en blanco a menos de treinta (30) pies de la calle. Hasta el cuarenta por ciento (40%) de la longitud del perímetro del edificio, con la excepción del lado que da a la calle, está exento de esta norma si se orienta hacia áreas de carga o de servicio.

d. Un edificio deberá estar a no más de veinte (20) pies de una acera pública a menos que el área se use para actividades peatonales como plazas o áreas para comer al aire libre. Si se propone más de una estructura para un sitio, al menos el veinticinco por ciento (25%) de la fachada agregada del edificio debe estar dentro de los veinte (20) pies de la acera.

e. Los desarrollos dividirán las grandes masas de edificios en alturas y tamaños que se relacionen con la escala humana incorporando cambios en la masa o dirección del edificio, techos protectores, un patrón distintivo de divisiones en superficies, ventanas, árboles e iluminación a pequeña escala.

2.4.700 Orientación de edificios industriales y estándares de diseño arquitectónico.

Commented [CB15]: Ejemplo: Estándares de diseño de edificios industriales de la ciudad de Bend. Son claros y no demasiado prescriptivos y podrían tener el tamaño adecuado para Hood River. Tenga en cuenta que no están obligados a ser C&O.

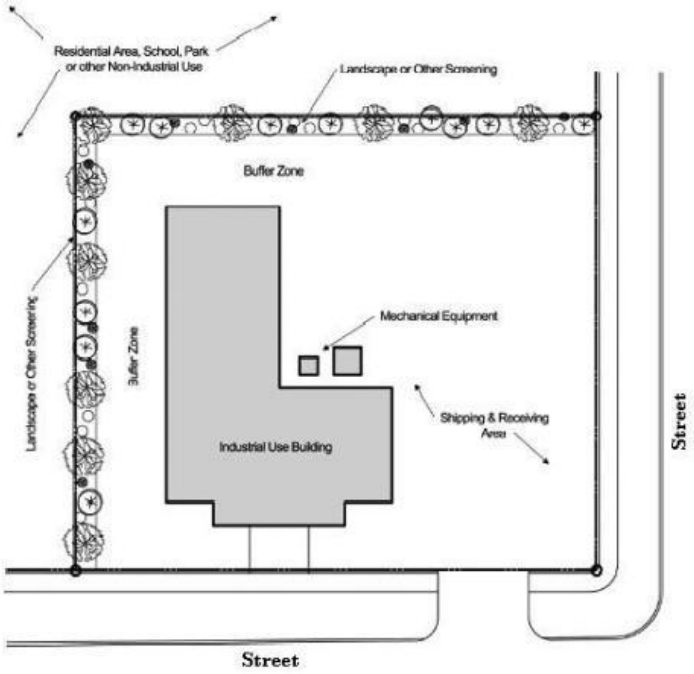
A. Orientación al Desarrollo Industrial. Todos los desarrollos industriales deben orientarse en el sitio para minimizar los impactos adversos fuera del sitio de ruido, deslumbramiento, humo,

polvo, escape, vibración, etc., y proteger la privacidad de las zonas no industriales adyacentes en la medida de lo posible. Los siguientes estándares se aplican a todo el desarrollo en los distritos industriales cuando colindan con distritos de zonificación no industrial.

1. Equipo estándar. El equipo mecánico, las luces, las emisiones, las áreas de envío/recepción y otros componentes de un uso industrial que se encuentran fuera de un edificio cerrado deben ubicarse lejos de las zonas residenciales contiguas, escuelas, parques y otras áreas zonificadas no industriales según sea posible;

2. Estándar de almacenamiento intermedio. La Ciudad puede requerir un amortiguador de paisaje de un ancho específico, u otra barrera visual y / o sonora (cerca, muro, paisajismo o combinación de tales medidas), para mitigar los impactos adversos que no se pueden evitar solo con los estándares de orientación del edificio. Para obtener estándares de almacenamiento en búfer adicionales, consulte BDC 2.4.800 (C).

Figura 2.4.700 – Orientación al desarrollo industrial

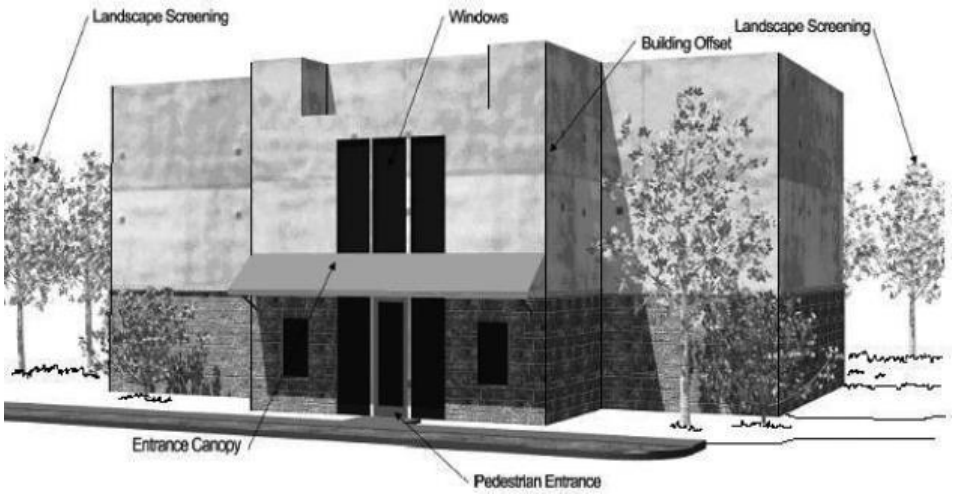


B. Estándares arquitectónicos. Todos los desarrollos en los distritos industriales se evaluarán durante la revisión del plan del sitio para verificar su conformidad con los siguientes estándares:

1. Masa de construcción. Cuando las elevaciones de los edificios están orientadas a la calle, se deben usar características arquitectónicas como ventanas, entradas peatonales, desplazamientos de edificios, proyecciones, detalles, cambios en los materiales o características similares para romper las fachadas y paredes de los edificios grandes que tengan más de 75 pies lineales. Un mínimo del 15 por ciento de la fachada horizontal del edificio debe contener una ~~variety~~combinación de estas características arquitectónicas.

La elevación horizontal del edificio frente a una calle arterial o colectora debe proporcionar una variedad de las características arquitectónicas descritas anteriormente para un mínimo del 30 por ciento de la fachada horizontal del edificio.

Figura 2.4.700.B. Características arquitectónicas (típicas)



Nota: La figura anterior está destinada a ilustrar elementos típicos de diseño de edificios y no debe interpretarse como un estilo arquitectónico requerido.

Usos industriales ligeros a gran escala.

C. Estándares de diseño de edificios.

1. Utilice materiales de construcción de alta calidad y duraderos (por ejemplo, ladrillo, hormigón tilt-up, mampostería, etc.). Se pueden usar techos de metal y metal como material de acabado exterior de acento.

2. Resalte las entradas principales con características arquitectónicas (por ejemplo, ventanas, huecos, marquesinas, etc.) y brinde protección contra los elementos naturales.

3. Use ventanas en la planta baja o nichos de exhibición de productos en elevaciones que bordean las calles públicas.

4. Varíe las líneas del techo en las elevaciones de los edificios que dan a calles con diferentes materiales y / o alturas de parapeto variadas.

5. Proporcionar interés arquitectónico y variedad en las elevaciones de los edificios adyacentes a las calles públicas mediante el uso de rayos, cambios en los materiales y el

Commented [CB16]: El Plan del Sitio del Código actual revisa los criterios 17.16 que proporciona los únicos estándares de diseño de edificios industriales en el Código actual. Se proporciona solo como referencia. Tenga en cuenta que no se requiere que los estándares de diseño no residencial sean C&O, ya que no son C&O.

Commented [MH17R16]: Algunos de estos estándares podrían usarse en lugar o combinarse con los estándares anteriores, siempre que se aborden los problemas de C&O.

uso de una variedad de acabados como madera, ladrillo y bloques de concreto.

D. Estándares de diseño del sitio.

1. Proporcionar un sistema de circulación peatonal seguro, para todo clima, eficiente y estético que sirva al sitio, incluida la conexión de áreas de estacionamiento con entradas de edificios y aceras públicas. Los materiales incluirán, entre otros: concreto rayado, adoquines (asfalto o de otro tipo) o materiales similares.

2. Inspeccione las áreas de servicio y carga de las calles, las áreas de circulación peatonal, las áreas de espacios abiertos y las parcelas adyacentes.

3. Minimice el impacto visual de todos los componentes exteriores de los sistemas de comunicaciones, plomería, energía, procesamiento, calefacción, refrigeración y ventilación de calles, parcelas, edificios y áreas de espacios abiertos adyacentes. Estos componentes deben protegerse para minimizar la visibilidad desde la acera o el borde del pavimento al otro lado de la calle.

3.2.060 Usos e instalaciones de autoservicio y autoservicio

A. Propósito. Cuando se permitan usos e instalaciones en automóvil o en automóvil, deberán cumplir con todos los siguientes estándares, que están destinados a calmar el tráfico, proporcionar un espacio adecuado para hacer cola de vehículos, evitar conflictos de movimiento de giro de automóviles y brindar comodidad y seguridad a los peatones.

B. Normas. Las instalaciones de autoservicio y autoservicio (es decir, áreas de cola de entrada, ventanillas de servicio al cliente, cajeros automáticos, quioscos, buzones o instalaciones similares) se aplicarán a todos los usos de autoservicio en todos los distritos de zonificación y cumplirán con todos los siguientes estándares:

1. La instalación de autoservicio o autoservicio se orientará y recibirá acceso desde un camino de entrada que sea interno al desarrollo y no una calle, como se ilustra generalmente.

2. La instalación de autoservicio o autoservicio no debe estar orientada a la esquina de la calle.

3. La instalación de autoservicio o autoservicio no debe estar ubicada a menos de 20 pies

del derecho de paso de una calle.

4. Las áreas de cola de acceso y autoservicio deben diseñarse de manera que los vehículos no obstruyan ninguna calle, carril de incendios, pasarela, carril para bicicletas o acera.

5. Se considerará que un vehículo no tiene menos de 20 pies de largo.

6. Los pasillos y ventanas deben ubicarse a un mínimo de 50 pies de las zonas residenciales para evitar impactos adversos.

7. Todas las instalaciones de restaurantes, excepto el servicio de alimentos a corto plazo, que brindan servicio de autoservicio deberán proporcionar al menos dos espacios de estacionamiento designados inmediatamente más allá de la ventana de servicio o proporcionar otros métodos satisfactorios para permitir que los clientes que requieran un tiempo de espera excesivo reciban el servicio mientras están estacionados.

8. La pendiente del área de apilamiento hasta el drive-up no debe exceder una pendiente del doce por ciento.

9. El nivel de sonido de los sistemas de comunicaciones no debe exceder los 55 decibelios en el límite de propiedad.

10. Distancia de apilamiento. Los usos de las ventanas de acceso deberán proporcionar un área mínima de apilamiento libre del derecho de paso público y los pasillos del estacionamiento desde la ventana que sirve a los vehículos de la siguiente manera:

a. Bancos. Cada carril proporcionará una capacidad mínima para cinco vehículos.

b. Restaurantes. Cada carril proporcionará una capacidad mínima para ocho vehículos.

c. Servicio de alimentos a corto plazo. Cada carril proporcionará una capacidad mínima para tres vehículos. El servicio de alimentos a corto plazo se define como una instalación que sirve espresso, helado u otro producto de un solo servicio. Un máximo de un espacio de estacionamiento designado ubicado al final del área de apilamiento puede sustituirse por un espacio de apilamiento requerido solo para pequeñas paradas de comida preparada.

d. Otros usos en automóvil.

1. Estaciones de servicio automotrices. Cada carril proporcionará una capacidad mínima para cuatro vehículos.

2. Otros usos. Cada carril deberá proporcionar una capacidad mínima para dos a ocho vehículos, según se determine a través del proceso de Revisión del Diseño del Sitio.

Commented [CB18]: Criterios adicionales para los drive-throughs del código de Sandy que podrían aumentar los estándares del Código Modelo si se desea.

Capítulo 3.3 -- Transporte, acceso y circulación

3.3.010 Propósito
3.3.020 Aplicabilidad
3.3.020 Acceso Vehicular y Circulación
3.3.030 Acceso y circulación peatonal
17.20.050 Estándares para mejoras en el transporte.
17.20.060 Análisis de impacto de tráfico.

3.3.010 Propósito

El capítulo 3.3 contiene estándares para el acceso, la circulación y la conectividad vehicular y peatonal. Los estándares promueven opciones seguras, razonablemente directas y convenientes para caminar y andar en bicicleta, al tiempo que permiten el acceso de vehículos a propiedades individuales, según sea necesario.

3.3.020 Aplicabilidad

El Capítulo 3.3 se aplica a nuevos desarrollos y cambios en el uso de la tierra que requieren una conexión de calle o carretera nueva o modificada. Excepto cuando los estándares de una autoridad vial que no sea la Ciudad reemplazan los estándares de la Ciudad, el Capítulo 3.3 se aplica a todas las conexiones a una calle o carretera, y a entradas y pasillos. Para conocer los requisitos de mejora de calles, consulte la Sección 3.6.020.

16.12.020 Acceso Vehicular y Circulación.

A. Intención y propósito. La intención de esta sección es administrar el acceso de vehículos al

Commented [CB19]: Estos son los estándares actuales del código Título 16 de Acceso y Circulación. Estos deben ser revisados por planificación e ingeniería / obras públicas para áreas que son problemáticas. Revisé para C&O y destaqué dónde se deben actualizar las referencias. En general, son consistentes con el Código Modelo.

A continuación se presentan los estándares de transporte y circulación del Título 17 que deberán conciliarse con cualquier conflicto o inconsistencia con el Título 16. He hecho una revisión preliminar para verificar la coherencia, pero las obras públicas deben revisar y comentar.

desarrollo a través de un sistema de calles conectadas, al tiempo que preserva el flujo de tráfico en términos de seguridad, capacidad vial y eficiencia.

B. Aplicabilidad. Esta sección se aplicará a todas las calles públicas dentro de la Ciudad y a todas las propiedades que colindan con estas calles.

C. Permiso de acceso. El acceso a una vía pública requiere un permiso de acceso de acuerdo con los siguientes procedimientos:

Commented [CB20]: Tenga en cuenta que el Capítulo 13.28 de HRMC Espaciado de acceso, entradas de vehículos y cortes de acera tiene estándares que deben ser consistentes con el Código de Desarrollo.

1. Los permisos para el acceso a las calles de la Ciudad estarán sujetos a revisión y aprobación por parte del Ingeniero de la Ciudad con base en los estándares contenidos en esta Sección y las disposiciones de Sección ~~16.12.060~~3.6.020– Estándares de instalaciones públicas. Un permiso de acceso puede ser en forma de una carta al solicitante, o puede adjuntarse a un aviso de decisión de uso de la tierra como condición de aprobación.

2. Los permisos de acceso a las carreteras estatales estarán sujetos a revisión y aprobación por parte del Departamento de Transporte de Oregón (ODOT), excepto cuando ODOT haya delegado esta responsabilidad a la Ciudad o al Condado. En ese caso, la Ciudad o el Condado determinará si se otorga acceso en función de sus estándares adoptados.

3. Los permisos de acceso a las carreteras del Condado estarán sujetos a revisión y aprobación por parte del Condado, excepto cuando el Condado haya delegado esta responsabilidad a la Ciudad, en cuyo caso la Ciudad determinará si el acceso se otorga en función de los estándares adoptados por el Condado.

D. Análisis de impacto de tráfico. La Ciudad u otra agencia con jurisdicción de acceso puede requerir un estudio de tráfico preparado por un profesional calificado para determinar los requisitos de acceso, circulación y otros requisitos de transporte. La Ciudad requiere una Carta de Evaluación de Transporte o un Análisis de Impacto del Tráfico de conformidad con la Sección 17.20.060 para las acciones propuestas de uso de la tierra, a menos que el Ingeniero de la Ciudad renuncie. (Véase también, Normas de instalaciones públicas, Sección 16.12.060.)

E. Condiciones de aprobación. La Ciudad u otra agencia con jurisdicción de permiso de acceso puede requerir el cierre o consolidación de cortes de acera existentes u otros puntos de acceso de vehículos, registro de servidumbres de acceso recíproco (es decir, para entradas compartidas), desarrollo de una calle de acceso, instalación de dispositivos de control de tráfico

y / u otra mitigación como condición para otorgar un permiso de acceso para garantizar la operación segura y eficiente del sistema de calles y carreteras. El acceso hacia y desde las áreas de estacionamiento fuera de la calle no permitirá retroceder a una calle pública.

F. Opciones de acceso. Cuando se requiera el acceso de vehículos para el desarrollo (es decir, para estacionamiento fuera de la vía pública, entrega, servicio, instalaciones de autoservicio, etc.), el acceso se proporcionará mediante uno de los siguientes métodos (se requiere un mínimo de diez [10] pies por carril). Estos métodos son "opciones" para el desarrollador / subdivisor, a menos que el ingeniero de la ciudad requiera específicamente un método.

Commented [CB21]: Posible conflicto de C&O

1. Opción 1: El acceso es desde un callejón existente o propuesto o un carril a mitad de cuadra.

2. Opción 2: El acceso es desde una calle privada o un camino de entrada conectado a una propiedad contigua que tiene acceso directo a una calle pública (es decir, "camino de entrada compartido"). Una calle privada solo se puede desarrollar como parte de un desarrollo de unidad planificada. En este caso, se registrará una servidumbre de acceso público que cubra el camino de entrada para asegurar el acceso a la calle pública más cercana para todos los usuarios de la calle / camino privado.

3. Opción 3: El acceso es desde una calle pública adyacente a la parcela de desarrollo. Si es posible, se puede requerir que el propietario / desarrollador cierre o consolide un punto de acceso existente como condición para aprobar un nuevo acceso. Los accesos a las calles deberán cumplir con los estándares de espacio de acceso en la Sección G, a continuación.

4. Fachada en una calle arterial: Las nuevas divisiones de terrenos residenciales que dan a una calle arterial deberán proporcionar callejones o calles secundarias (locales o colectoras) para acceder a lotes individuales. Cuando no se pueden construir callejones o calles secundarias debido a limitaciones topográficas u otras limitaciones físicas, se puede proporcionar acceso mediante la consolidación de entradas para grupos de dos (2) o más lotes (por ejemplo, incluye desarrollos de unidades planificadas y carriles a mitad de cuadra).

5. Lotes de doble frente: Cuando un lote tiene frente a dos (2) o más calles, el acceso se proporcionará primero desde la calle con la clasificación más baja. Por ejemplo, el acceso se proporcionará desde una calle local antes de una calle colectora o arterial. A excepción de los lotes de esquina, la creación de nuevos lotes de doble frente estará prohibida en

todas las zonas residenciales, a menos que las limitaciones topográficas o físicas requieran la formación de dichos lotes. Cuando se permitan lotes de doble fachada en todas las zonas residenciales, se proporcionará un amortiguador de paisaje con árboles y / o arbustos y cobertura del suelo de no menos de diez (10) pies de ancho entre la cerca / pared del patio trasero y la acera o calle; El mantenimiento debe ser asegurado por el propietario (es decir, a través de la asociación de propietarios, etc.).

G. Espaciado de acceso. Los accesos de entrada deben estar separados de otras entradas e intersecciones de calles de acuerdo con los siguientes estándares y procedimientos:

Commented [CB22]: Nota: El Capítulo 13.28 de HRMC Espaciado de acceso, entradas de vehículos y cortes de acera contiene estándares de espacio de acceso y entrada que deben ser consistentes con el Código de Desarrollo.

1. Calles locales: Se requerirá una separación mínima de veintidós (22) pies (medida desde los lados de la entrada/calle) en las calles locales (es decir, calles no designadas como colectores o arterias), excepto según lo dispuesto en la subsección 3, a continuación.

2. Calles arteriales y colectoras: El espacio de acceso en las calles colectoras y arteriales, y en las intersecciones controladas (es decir, con señal de alto de cuatro vías o semáforo) se determinará en función de las políticas y estándares contenidos en el Plan del Sistema de Transporte de la Ciudad. El acceso a las carreteras estatales estará sujeto a los requisitos del Plan de Carreteras de Oregón y del Capítulo 734 de OAR, División 51.

Los estándares para el espacio entre entradas y calles en las calles públicas locales se establecen en la Tabla 8 del Plan del Sistema de Transporte y se incluyen a continuación como Tabla 16.12-A.

Tabla 16.12-A. Estándares de espaciamiento de la gestión del acceso al río de la ciudad de Hooda, b

Clasificación de calles	Espacio entre calles públicas (mín. - máx.)	Espacio mínimo entre entradas de vehículos y otras entradas de vehículos o calles públicas
Arterial menor	660 – 1,000 pies	300 pies
Calle del coleccionista	220 – 440 pies	100 pies
Conector de vecindario	200 pies	22 pies
Calle local	200 pies	22 pies

a. El ingeniero de la ciudad puede hacer excepciones.

b. Medido por bordillo recto entre puntos de acceso.

c. Las calles públicas dentro de la zona de superposición de IAMP están sujetas a los estándares de HRMC 17.20.030 (D).

d. El acceso privado a las carreteras arteriales solo se otorgará a través de una variación solicitada de los estándares de espaciamiento de acceso cuando el acceso a una instalación de clasificación inferior no sea factible.

Los estándares para el espacio entre calles en las carreteras estatales en el Límite de Crecimiento Urbano de Hood River (UGB) se establecen en el Plan de Carreteras de Oregón y el Capítulo 734, División 51 de OAR. Los estándares para las carreteras del Distrito se presentan a continuación en la Tabla 16.12-B.

Tabla 16.12-B. Estándares de espaciamiento de la gestión de acceso del plan de carreteras de Oregón

Facilidad	Estándar de espaciado de acceso [a] por velocidad publicada (área urbana [b])				
	>= 55 mph	50 mph	40 y 45 mph	30 y 35 mph	<= 25 mph
Carretera del distrito [c]	700 pies	550 pies	500 pies	350 pies	350 pies

e. La medición del espacio entre las carreteras de acceso es de centro a centro en el mismo lado de la carretera.

f. El estándar urbano se aplica dentro de los UGB a menos que un plan de gestión acordado por ODOT y los gobiernos locales establezca un estándar diferente.

g. OR 281 y US 30 están actualmente clasificadas como carreteras del distrito

H. Entradas compartidas. El número de entradas de vehículos e intersecciones de calles privadas con calles públicas se minimizará mediante el uso de caminos de entrada compartidos con lotes contiguos cuando sea posible. La Ciudad requerirá entradas compartidas como condición para la división de la tierra o la revisión del diseño del sitio, según corresponda, para fines de seguridad vial y gestión de acceso de acuerdo con los siguientes estándares:

1. Es posible que se requieran entradas de vehículos compartidas y calles de fachada para consolidar el acceso a una calle colectora o arterial. Cuando se requieran entradas de vehículos compartidas o calles de fachada, se colocarán en parcelas urbanizables adyacentes para indicar una extensión futura.

2. Las servidumbres de acceso (es decir, en beneficio de las propiedades afectadas) se registrarán para todas las entradas compartidas, incluidas las vías, en el momento de la aprobación final del plano.

3. Excepción. Las entradas compartidas no son necesarias cuando los patrones de desarrollo existentes o las restricciones físicas (por ejemplo, topografía, configuración de parcelas y condiciones similares) impiden extender la calle / entrada en el futuro.

I. Se requiere conectividad de calles y formación de bloques. Con el fin de promover la

circulación vehicular y peatonal eficiente en toda la Ciudad, las divisiones de terrenos y los grandes desarrollos de sitios producirán bloques completos delimitados por una red de conexión de calles públicas y/o privadas, de acuerdo con los siguientes estándares:

1. Longitud y perímetro del bloque: La longitud y el perímetro máximos del bloque no deben exceder

a. Cuatrocientos (400) pies de largo y 1,200 pies de perímetro en el Distrito Central de Negocios;

b. Seiscientos (600) pies de largo y 1,600 pies de perímetro en zonas residenciales (R-1, R-2 y R-3);

c. No aplicable a la zona industrial (I); y

d. Ochocientos (800) pies de largo y 2,000 pies de perímetro en todas las demás zonas.

2. Estándares de calles: Las calles públicas y privadas también deberán cumplir con los criterios de los Estándares de Instalaciones Públicas (Sección 16.12.060), Acceso y Circulación de Peatones (Sección 16.12.030) y los estándares de diseño aplicables de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).

3. Excepción: Se pueden otorgar excepciones a los estándares anteriores cuando los bloques se dividen por una (1) o más vías, de conformidad con las disposiciones de la Sección 16.12.030. Los caminos deben ubicarse para minimizar los viajes fuera de dirección de los peatones y pueden diseñarse para acomodar bicicletas.

J. Se requiere un plan de calles futuras (FSP). Los planes de calles futuras proporcionan una guía para la circulación del transporte al sitio en desarrollo y en el área inmediata. Un plan de calles futuro demuestra cómo se puede proporcionar acceso a parcelas dentro de los 600 pies de los límites del sitio, y es un plan conceptual en el sentido de que su adopción no establece una alineación precisa.

1. Aplicabilidad: Las disposiciones de la sección 16.12.020 (J) se aplican a todos los planes tentativos de partición y subdivisión principal dentro del Área de Urbanización como se muestra en los estándares de Conectividad de Calles Locales del Plan del Sistema de Transporte. Se presentará un FSP junto con todas las solicitudes de

subdivisiones y particiones principales. El FSP contendrá la información de la subsección (2) y estará sujeto a revisión y aprobación en virtud de la subsección (4), a continuación. El Director de Planificación puede reducir la cantidad de área fuera del sitio que se considerará por debajo de los 600 pies en una (1) o más direcciones en las siguientes situaciones:

a. Debido a la topografía, el patrón de calles existente u otras limitaciones, el plan de calles futuro propuesto no necesita considerar el acceso para parcelas adyacentes o la continuación de un sistema de calles apropiado dentro de los 600 pies.

b. El diseño de calles propuesto es consistente con un patrón de calles de un FSP aprobado existente.

2. Requisitos de presentación: El Plan de Calles Futuras incluirá dimensiones suficientes y otros datos para verificar la conformidad con los criterios del FSP. El PSF incorporará los siguientes datos, tanto in situ como fuera de las instalaciones:

a. El FSP no debe tener más de once (11) pulgadas x diecisiete (17) pulgadas y puede incluir varias hojas;

b. La topografía para pendientes del quince por ciento (15%) o más con intervalos de contorno no más de diez (10) pies;

c. El nombre, la clasificación, la ubicación, el ancho del derecho de paso, el radio de la línea central, la pendiente de todas las calles, ciclovías y vías peatonales existentes y propuestas dentro del sitio en cuestión;

d. Líneas y dimensiones de propiedad;

e. Calles existentes y propuestas e instalaciones y destinos para peatones / bicicletas, dentro de los 600 pies del desarrollo;

f. Puntos de acceso al sitio para automóviles, peatones, bicicletas; y

g. Las futuras alineaciones conceptuales de las calles que se extienden para permitir la circulación futura del tráfico y cómo se podría proporcionar acceso a las parcelas adyacentes dentro de los 600 pies de los límites del sitio.

3. Criterios de revisión: Un FSP propuesto deberá cumplir con las partes relevantes del

Título 17, el Plan del Sistema de Transporte y lo siguiente:

a. Un plan de calles futuro deberá:

1. Servir adecuadamente al tráfico local (es decir, tráfico con origen y destino en el área del plan);

2. Proporcionar la extensión lógica, la continuación y la interconexión de las calles, para satisfacer las necesidades de circulación y acceso;

3. Proporcionar acceso y circulación multidireccionales al sistema de calles, evitando patrones de calles laberínticos y discontinuos;

4. Equilibrar la distribución del tráfico dentro de un área, en lugar de concentrar el tráfico en unas pocas calles;

5. Minimizar el impacto en los recursos naturales y adaptarse al paisaje; y

6. Proporcionar acceso peatonal y crear vecindarios.

b. Siempre que sea posible, las calles, callejones y accesos para peatones y bicicletas se conectarán en ambos extremos con otras calles, dentro del desarrollo y con calles existentes y planificadas fuera del desarrollo. Los accesos para peatones y bicicletas pueden conectarse en un (1) extremo a destinos para peatones y bicicletas. Las excepciones para callejones sin salida y calles sin salida se proporcionan en 16.12.060 (B) (13).

c. Los accesos para peatones se proporcionarán según lo requerido en 16.12.030.

4. Presentación de un plan de calles futuras: Tras la aprobación de la autoridad de revisión, un FSP se convertirá en un asunto de registro al ser registrado por el Director de Planificación en un índice de calles futuras que mantendrá el Departamento de Planificación.

5. Cumplimiento o revisión de planes de calles futuros. Los nuevos desarrollos serán consistentes con el FSP adoptado. Cuando el nuevo desarrollo propuesto no sea consistente con un plan existente, el solicitante buscará la revisión a través de una solicitud separada o junto con una división de tierras o una solicitud de revisión del diseño del sitio. El Director de Planificación revisará una revisión de un plan de calles futuro

aprobado como un procedimiento administrativo. Todas las revisiones de los planes de calles futuros deben cumplir con los criterios de revisión para FSP.

K. Acceso contra incendios y giros en el área de estacionamiento. Se proporcionará una unidad de acceso al equipo contra incendios para cualquier parte de una pared exterior del primer piso de un edificio que esté ubicada a más de 150 pies de una calle pública existente o de una unidad de acceso al equipo contra incendios aprobada. Las áreas de estacionamiento deben proporcionar pasillos adecuados o áreas de giro para vehículos de servicio y entrega para que todos los vehículos puedan ingresar a la calle de manera adelantada.

~~17.20.000 TRANSPORTATION CIRCULATION AND ACCESS MANAGEMENT~~

Commented [CB23]: Título 17 Normas de gestión de transporte y circulación y acceso. Idealmente, combinamos con los Estándares de Acceso y Circulación del Título 16. He notado dónde son redundantes o están en conflicto.

~~17.20.010 Applicability.~~

~~This chapter implements the City's adopted Transportation System Plan and the requirements of the Transportation Planning Rule (OAR 660-12). The standards of this chapter are applicable to all proposed improvements to the public transportation system and to all development on the public transportation system.~~

17.20.030 Estándares de gestión de acceso.

Esta sección se aplicará a todos los desarrollos en arterias y colectores dentro de la Ciudad y UGA y a todas las propiedades que colindan con estas carreteras como parte del proceso de Revisión del Diseño del Sitio (Capítulo 17.16). Dentro de los "Bloques de gestión de acceso" de la zona de superposición del plan de gestión del área de intercambio, esta sección también se aplica a las calles y carreteras locales y a las propiedades colindantes.

Commented [CB24]: Tenga en cuenta que la aplicabilidad no está clara. Aplicable a todo el desarrollo en arterias y colectores Y todas las propiedades que colindan con carreteras como parte de la revisión del diseño del sitio. Dado que todas las viviendas no tendrán una revisión del diseño del sitio, ¿es necesario modificar la aplicabilidad?

A. Procedimientos de revisión del diseño del sitio. Se requiere que todos los planos del sitio se presenten para su revisión de conformidad con las disposiciones de este título y mostrarán:

1. Ubicación de los puntos de acceso existentes y propuestos a ambos lados de la carretera, cuando corresponda;

2. Distancias a los puntos de acceso construidos vecinos, aberturas medianas (cuando

corresponda), señales de tráfico (cuando corresponda), intersecciones y otras características de transporte en ambos lados de la propiedad;

3. Número y dirección de carriles que se construirán en el camino de entrada más planos de trazado;

4. Todas las características de transporte planificadas (como aceras, ciclovías, carriles auxiliares, señales, etc.);

5. Planes de estacionamiento y circulación interna que incluyen pasarelas y ciclovías; y

6. Una descripción detallada de cualquier variación solicitada y la razón por la que se solicita la variación.

B. Criterios. Todos los planos del sitio deben cumplir con los siguientes criterios de acceso:

Commented [CB25]: Tenga en cuenta que el criterio no es C&O, sino que solo se aplica a la revisión del diseño del sitio, que es discrecional y no aplicable al desarrollo de viviendas en la actualización.

1. Todas las carreteras propuestas seguirán la topografía natural y preservarán las características naturales del sitio tanto como sea posible. Las alineaciones se planificarán para minimizar la nivelación.

2. El acceso se colocará correctamente en relación con la distancia de visión, el espacio entre entradas y otras consideraciones relacionadas, incluidas las oportunidades de acceso conjunto y cruzado.

3. El sistema vial debe proporcionar acceso adecuado a los edificios para residentes, visitantes, entregas, vehículos de emergencia y recolección de basura.

4. Un sistema peatonal interno de aceras o caminos debe proporcionar conexiones a las áreas de estacionamiento; entradas al desarrollo; y espacios abiertos, instalaciones recreativas y otras instalaciones comunitarias asociadas con el desarrollo. Las calles tendrán aceras a ambos lados. También se proporcionarán enlaces peatonales al sistema de calles periféricas.

5. El acceso deberá ser consistente con los estándares de gestión de acceso adoptados en el Plan del Sistema de Transporte.

6. Cualquier solicitud que implique acceso al Sistema de Carreteras Estatales será revisada por el Departamento de Transporte de Oregón para verificar su conformidad con los estándares estatales de gestión de acceso.

C. Normas.

1. Espacio de acceso: Los accesos de entrada deben estar separados de otras entradas e intersecciones de calles de acuerdo con los estándares y procedimientos del Capítulo 13.28.

Commented [CB26]: HRMC Capítulo 13.28 Espaciado de acceso, entradas de vehículos y cortes de bordillo: estos son estándares que se aplican al espacio de acceso en todo Hood River. Deberán actualizarse si se actualiza alguno de los estándares del Título 16 o 17 para el espaciado de acceso.

2. Acceso conjunto y cruzado:

a. Las propiedades comerciales u oficinas adyacentes clasificadas como principales generadores de tráfico (por ejemplo, plazas comerciales, parques de oficinas), deben proporcionar un acceso transversal y peatonal para permitir la circulación entre sitios.

b. Se establecerá un sistema de entradas de uso conjunto y servidumbres de acceso cruzado siempre que sea posible e incorporará lo siguiente:

1. Un pasillo de acceso cruzado o de acceso cruzado de servicio continuo que se extiende a lo largo de cada bloque sirve para proporcionar una separación de calzadas consistente con el sistema y los estándares de clasificación de gestión de acceso.

2. Una velocidad de diseño de diez (10) mph y un ancho máximo de veinte (20) pies para acomodar pasillos de viaje bidireccionales designados para acomodar automóviles, vehículos de servicio y vehículos de carga;

3. Stub-outs y otras características de diseño para que sea visualmente obvio que las propiedades contiguas pueden estar vinculadas para proporcionar acceso cruzado a través de una unidad de servicio; y

4. Se recomienda un plan de sistema unificado de acceso y circulación para áreas de estacionamiento coordinadas o compartidas.

c. A las áreas de estacionamiento compartido se les permitirá una reducción en los espacios de estacionamiento requeridos si las demandas máximas no ocurren en los mismos períodos de tiempo.

d. De conformidad con esta sección, los propietarios deberán:

1. Registrar una servidumbre que permita el acceso cruzado hacia y desde otras

propiedades atendidas por las entradas de uso conjunto y el acceso cruzado o la unidad de servicio;

2. Registrar un acuerdo de que los derechos de acceso restantes a lo largo de la carretera se dedicarán a la Ciudad y las entradas preexistentes se cerrarán y eliminarán después de la construcción de la entrada de uso conjunto;

3. Registre un acuerdo de mantenimiento conjunto que defina las responsabilidades de mantenimiento de los propietarios.

e. La Ciudad puede reducir la distancia de separación requerida de los puntos de acceso cuando resulten poco prácticos, siempre que se cumplan todos los siguientes requisitos:

1. Las entradas de acceso conjuntas y las servidumbres de acceso cruzado se proporcionan de acuerdo con esta sección.

2. El plano del sitio incorpora un sistema unificado de acceso y circulación de acuerdo con esta sección.

3. El dueño de la propiedad celebra un acuerdo por escrito con la ciudad, que se registrará con respecto a la propiedad en cuestión, acordando que las conexiones preexistentes en el sitio se cerrarán y eliminarán después de la construcción de cada lado del camino de entrada de uso conjunto; y

4. El Ingeniero de la Ciudad puede modificar o renunciar a los requisitos de esta sección cuando las características o el diseño de las propiedades colindantes hagan que el desarrollo de un sistema de circulación y acceso unificado o compartido sea poco práctico.

3. Diseño de la calzada: Las calzadas se diseñarán de acuerdo con los requisitos del Capítulo 13.28.

4. Requisitos para los planes de desarrollo por fases:

a. Con el fin de promover sistemas unificados de acceso y circulación, los sitios de desarrollo bajo la misma propiedad o consolidados para fines de desarrollo y compuestos por más de un (1) sitio de construcción se revisarán como propiedades individuales en relación con los estándares de acceso de esta ordenanza. El número

de puntos de acceso permitidos será el número mínimo necesario para proporcionar un acceso razonable a estas propiedades, no el máximo disponible para esa fachada. Se cumplirán todas las servidumbres, acuerdos y estipulaciones necesarias. Esto también se aplicará a los planes de desarrollo por fases. El propietario y todos los arrendatarios dentro del área afectada son responsables del cumplimiento de los requisitos de esta ordenanza y ambos pueden ser citados por cualquier infracción.

b. Todo el acceso debe internalizarse utilizando el sistema de circulación compartida del desarrollo principal o centro comercial. Las entradas de vehículos deben estar diseñadas para evitar hacer cola en los pasillos de estacionamiento y conducción circundantes.

5. Características de acceso no conformes: Las conexiones de acceso legal vigentes a partir de noviembre de 2001 que no se ajustan a los estándares de este documento se consideran características no conformes y se ajustarán a los estándares aplicables de conformidad con los requisitos de 13.28.

6. Fachada inversa: Los lotes que dan a más de una (1) calle deberán ubicar accesos de vehículos motorizados en la calle con la clasificación funcional más baja.

D. Acceso dentro de la zona de superposición del Plan de gestión del área de intercambio (IAMP). Además de los estándares y requisitos de la sección de Gestión de Acceso y Circulación de Transporte de esta ordenanza (Sección 16.12 y Sección 17.20), las parcelas total o parcialmente dentro de una Zona de Superposición IAMP adoptada están sujetas al Plan de Gestión de Acceso en la IAMP aplicable (Salida 62 o Salida 63/64). Lo siguiente se aplica a las solicitudes de uso y desarrollo de la tierra para parcelas dentro de una Zona de Superposición IAMP adoptada que están sujetas a la Revisión del Diseño del Sitio del Capítulo 17.16 o Subdivisiones del Título 16 y que se muestran como parte de un "Bloque de Gestión de Acceso" sujeto a las recomendaciones del Plan de Gestión de Acceso (ver Figura 9, Bloques de Gestión de Acceso, en la salida 62 IAMP y las figuras 10 y 11, Bloques de gestión de acceso, en la salida 63 y 64 IAMP).

1. Aprobación de acceso.

a. El acceso a las calles y carreteras dentro de la Zona de Superposición IAMP estará sujeto a revisión conjunta por parte de la Ciudad y el Departamento de Transporte de Oregón (ODOT) y, cuando corresponda, por el Condado de Hood River. La

coordinación de esta revisión se llevará a cabo de conformidad con la Sección 17.03.120 (D) y de acuerdo con los requisitos del Título 16.12, cuando corresponda.

b. La aprobación de un permiso de acceso es una Acción Administrativa y se basa en los estándares contenidos en esta Sección, las disposiciones de las Secciones 17.20.030 (B) y (C), y el Plan de Gestión de Acceso en el IAMP correspondiente. Cuando las recomendaciones del Plan de Gestión de Acceso entren en conflicto con otros requisitos de gestión de acceso y espaciamiento en la Sección 17.20.030 de la Ordenanza de Zonificación, regirá el Plan de Gestión de Acceso IAMP aplicable.

2. Acuerdo de acceso cruzado.

a. Antes de aprobar el acceso a los lotes fiscales que se identifican en el Plan de Gestión de Acceso del IAMP correspondiente, la Ciudad requerirá que:

1. El solicitante demuestre cómo se puede lograr el acceso cruzado para sitios contiguos a la propiedad o propiedades en cuestión, de acuerdo con la circulación y la red de calles locales planificada que se muestra en el IAMP;

2. Si el acceso a través de una parcela o parcelas adyacentes es necesario para el desarrollo del sitio en cuestión, se presenta un acuerdo de acceso cruzado firmado con la solicitud; y

3. Para las solicitudes revisadas como parte de un proceso de aprobación de subdivisión, las servidumbres de acceso cruzado necesarias se muestran y registran en el plano final. Los anchos de acceso deberán ser consistentes con los estándares de Obras Públicas de la Ciudad a menos que se basen en un Estudio de Impacto en el Transporte, desarrollado de conformidad con la Sección 17.20.060.C.2 y aprobado por el Ingeniero de la Ciudad o su designado.

17.20.050 Estándares para mejoras en el transporte.

Commented [CB27]: Código actual: Capítulo 17.20 CIRCULACIÓN DE TRANSPORTE Y GESTIÓN DE ACCESO - Estándares para mejoras de transporte.
Dado que estos estándares para mejoras en el transporte se abordan en la actual (Ordenanza de zonificación del Capítulo 17), es necesario discutir dónde se colocan estos estándares en el Código actualizado y si deben conservarse, eliminarse o actualizarse. Además, ¿es aquí donde deberían colocarse? El Código Modelo no tiene una sección similar a esta, pero en el Código actual se agrupan en las regulaciones de gestión de acceso.

A. Usos permitidos. Excepto cuando esta ordenanza regule específicamente lo contrario, las siguientes mejoras están permitidas directamente:

1. Actividades normales de operación, mantenimiento, reparación y preservación de las

instalaciones de transporte existentes.

2. Instalación de alcantarillas, caminos, medianas, cercas, barandillas, iluminación y tipos similares de mejoras dentro del derecho de paso existente.

3. Proyectos identificados específicamente en el Plan del Sistema de Transporte como que no requieren más regulación del uso de la tierra.

4. Paisajismo como parte de una instalación de transporte.

5. Medidas de emergencia necesarias para la seguridad y protección de los bienes

6. Adquisición de derecho de paso para caminos públicos, carreteras y otras mejoras de transporte designadas en el Plan del Sistema de Transporte, excepto aquellas que están ubicadas en zonas forestales o de uso agrícola exclusivo.

7. Construcción de una calle o carretera como parte de una subdivisión aprobada o partición de tierras aprobada de conformidad con la ordenanza de división de tierras aplicable.

B. Usos sujetos a revisión del plan del sitio.

1. Construcción, reconstrucción o ampliación de carreteras, carreteras, puentes u otros proyectos de transporte que sean

a. No mejoras designadas en el Plan del Sistema de Transporte; o

b. No diseñado y construido como parte de una subdivisión o desarrollo planificado sujeto al plan del sitio y/o revisión de uso condicional.

2. Una solicitud de revisión del plan del sitio está sujeta a revisión bajo la Revisión del Plan del Sitio (Capítulo 17.16); sin embargo, los criterios de decisión no se aplican. Para ser aprobado, el permiso del plan del sitio deberá cumplir con el Plan del Sistema de Transporte y los estándares aplicables de este título, y deberá abordar los criterios a continuación. Para los proyectos estatales que requieren una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) o EA (Evaluación Ambiental), el borrador de EIS o EA se revisará y se utilizará como base para que los hallazgos cumplan con los siguientes criterios:

a. El proyecto está diseñado para ser compatible con el uso de la tierra y los patrones sociales existentes, incluida la generación de ruido, la seguridad y la zonificación.

b. El proyecto está diseñado para minimizar los impactos ambientales evitables en los humedales identificados, el hábitat de la vida silvestre, la calidad del aire y el agua, los recursos culturales y las cualidades escénicas.

c. El proyecto preserva o mejora la seguridad y el funcionamiento de la instalación a través de la gestión del acceso, la calma del tráfico u otras características de diseño.

d. El proyecto incluye disposiciones para la circulación de bicicletas y peatones de acuerdo con el Plan Integral y otros requisitos de esta ordenanza.

3. Mejoras en calles e intercambiadores (definidas como eliminación de estacionamiento, modificaciones de acceso en bloques IAMP, nuevos carriles, nuevas calles, modificaciones de señalización). La revisión del plan del sitio incluirá hallazgos y soluciones que aborden la seguridad, la movilidad y el efecto del tráfico más allá de las inmediaciones, el sistema peatonal, el sistema de bicicletas, el estacionamiento y la empresa económica serán protegidos y / o mejorados por la propuesta. Las siguientes instalaciones se considerarán en el área de estudio para todo el análisis de tráfico a menos que el Ingeniero de la Ciudad lo modifique: Todos los puntos de acceso e intersecciones señalizados y no señalizados adyacentes al sitio propuesto, si el sitio propuesto da a una calle colectora arterial, el análisis abordará todas las intersecciones y entradas de vehículos a lo largo de la fachada del sitio y dentro de las distancias de acceso que se extienden desde el límite de las carreteras de fachada del sitio a través y adyacentes a el sitio. Todas las intersecciones que reciben viajes generados por el sitio que comprenden al menos el 10% o más del volumen total de la intersección. Todas las intersecciones necesarias para el análisis de progresión de señales. Además de estos requisitos, el Ingeniero de la Ciudad puede determinar cualquier intersección adicional o enlaces viales que puedan verse afectados negativamente como resultado del desarrollo propuesto".

17.20.060 Análisis de impacto de tráfico.

A. Propósito. El propósito de esta sección del código es implementar la Sección 660-012-0045 (2) (e) de la Regla Estatal de Planificación del Transporte que requiere que la ciudad adopte un proceso para aplicar condiciones a las propuestas de desarrollo con el fin de proteger y minimizar los impactos adversos a las instalaciones de transporte. Esta sección establece los estándares para cuándo se debe revisar una propuesta por posibles impactos en el tráfico;

cuando se debe presentar un Análisis de Impacto de Tráfico (TIA) con una solicitud para determinar si se necesitan condiciones para minimizar los impactos y proteger las instalaciones de transporte; lo que debe estar en un TIA; y quién está calificado para preparar el análisis.

B. Promedio típico de viajes diarios y viajes en hora pico. La última edición del manual de generación de viajes, publicado por el Instituto de Ingenieros de Transporte (ITE) se utilizará como estándar para medir el promedio diario y de los viajes de vehículos en horas pico (días de semana y / o fines de semana), a menos que un estudio específico de generación de viajes aprobado por el Ingeniero de la Ciudad indique que es apropiada una tasa de generación de viajes alternativa. Se puede utilizar un estudio de generación de viajes para determinar la generación de viajes para un uso específico de la tierra que no está bien representado en el Manual de generación de viajes de ITE y para el cual se dispone de una instalación similar para contar.

C. Aplicabilidad y Consulta. Se requerirá que se presente un Análisis de Impacto del Tráfico a la ciudad con una solicitud de uso de la tierra cuando (1) se proponga un cambio en la zonificación o una enmienda al plan o (2) un desarrollo propuesto cause uno o más de los siguientes efectos, que pueden determinarse mediante recuentos de campo, observación del sitio, análisis de impacto del tráfico, mediciones de campo, historial de accidentes, Instituto de Ingenieros de Transporte Generación de Viajes; e información y estudios proporcionados por la jurisdicción de revisión local y / o ODOT:

1. Se estima que la acción propuesta generará 250 viajes diarios promedio (ADT) o más, o 25 o más viajes en horas pico por la mañana o por la tarde de lunes a viernes (o según lo requiera el ingeniero de la ciudad);

2. Un aumento en el uso de las calles adyacentes por parte de vehículos que exceden el peso bruto de 20,000 libras por vehículo en 10 vehículos o más por día.

3. La ubicación del camino de acceso no cumple con los requisitos mínimos de distancia visual de la intersección, o está ubicada donde los vehículos que entran o salen de la propiedad están restringidos, o dichos vehículos hacen cola o dudan, creando un peligro para la seguridad; o

4. La ubicación del camino de acceso no cumple con el estándar de espacio de acceso de la carretera en la que se encuentra el camino de entrada; o

5. Un cambio en los patrones de tráfico interno que puede causar problemas de seguridad, como retroceder en las calles públicas o accidentes de tráfico en el área de aproximación.

El solicitante deberá consultar con el Ingeniero de la Ciudad o su designado en el momento de una conferencia previa a la solicitud (consulte la Sección 17.09.120 Conferencias previas a la solicitud) sobre si se requiere una TIA y, si es necesario, los detalles de lo que debe incluirse en la TIA.

D. Carta de evaluación de tráfico. Si no se requiere una TIA según lo determinado por la Sección 17.20.060.C, el solicitante deberá presentar una Carta de Evaluación de Transporte (TAL) a la Ciudad indicando que los requisitos de TIA no se aplican a la acción propuesta. Esta carta presentará las estimaciones de generación de viajes y los supuestos de distribución para la acción propuesta y verificará que las entradas y carreteras que acceden al sitio cumplan con los estándares de distancia de visión, espaciado y diseño de carreteras de la agencia con jurisdicción de esas carreteras. Es posible que se requiera otra información o análisis según lo determine el Ingeniero de la Ciudad. El TAL será preparado por un ingeniero profesional registrado de Oregón que esté calificado para realizar análisis de ingeniería de tráfico.

E. El requisito de un TAL puede ser eximido si el Ingeniero de la Ciudad determina que la acción propuesta no tendrá un impacto significativo en las condiciones de tráfico existentes.

Requisitos de análisis de impacto de tráfico.

1. Preparación. Un análisis de impacto del tráfico será preparado por un ingeniero profesional registrado de Oregón que esté calificado para realizar análisis de ingeniería de tráfico y será pagado por el solicitante.

2. Cumplimiento de la regla de planificación del transporte. Consulte el Capítulo 17.08.050 Cumplimiento de la regla de planificación del transporte.

3. Conferencia previa a la solicitud. El solicitante se reunirá con el ingeniero de la ciudad antes de presentar una solicitud que requiera un análisis de impacto del tráfico. La Ciudad tiene la discreción de determinar los elementos requeridos de la TIA y el nivel de análisis esperado.

F. Área de estudio. Las siguientes instalaciones se incluirán en el área de estudio para todos los Análisis de Impacto de Tráfico (a menos que sean modificadas por el Ingeniero de la Ciudad):

1. Todos los puntos de acceso al sitio e intersecciones (señalizadas y no señalizadas) adyacentes al sitio propuesto. Si el sitio propuesto da a una calle arterial o colectora, el análisis abordará todas las intersecciones y entradas de vehículos a lo largo de la fachada del sitio y dentro de las distancias de espacio de acceso que se extienden desde el límite de la fachada del sitio.

2. Carreteras que atraviesan y adyacentes al sitio.

3. Todas las intersecciones que reciben viajes generados por el sitio que comprenden al menos el 10% o más del volumen total de la intersección.

4. Todas las intersecciones necesarias para el análisis de progresión de señales.

5. Además de estos requisitos, el Ingeniero de la Ciudad puede determinar cualquier intersección adicional o enlaces viales que puedan verse afectados negativamente como resultado del desarrollo propuesto.

6. Los identificados en la Zona de Superposición IAMP (ver Subsección I).

G. Cuando se requiera un análisis de impacto del tráfico (TIA), el TIA deberá abordar los siguientes requisitos mínimos:

1. El TIA fue preparado por un ingeniero profesional registrado de Oregón; y

2. Si el desarrollo propuesto causa uno o más de los efectos en la Sección 17.20.060 (C) anterior, u otro peligro de tráfico o impacto negativo a una instalación de transporte, la TIA incluirá medidas de mitigación que sean atribuibles y proporcionales a esos impactos, cumplan con los estándares de nivel de servicio adoptados por la Ciudad y sean satisfactorios para el Ingeniero de la Ciudad y ODOT, cuando corresponda; y

3. El diseño propuesto del sitio y el diseño e instalaciones de tráfico y circulación, para todos los modos de transporte, incluidas las medidas de mitigación, están diseñados para:

a. Minimizar los impactos negativos en todas las instalaciones de transporte aplicables; y

b. Acomodar y fomentar los modos de transporte de vehículos no motorizados en la medida de lo posible; y

c. Hacer el uso más eficiente posible de la tierra y las instalaciones públicas; y

d. Proporcionar las rutas más directas, seguras y convenientes practicables entre destinos en el sitio y entre destinos dentro y fuera del sitio; y

e. De lo contrario, cumpla con los requisitos aplicables del Código Municipal de Hood River.

4. Si el desarrollo propuesto aumentará a través de los volúmenes de tráfico en una calle local residencial en 20 o más vehículos durante la hora pico de la tarde de lunes a viernes o 200 o más vehículos por día, se evaluarán los impactos en la habitabilidad del vecindario y se identificará la mitigación de los impactos negativos. Se producirá un impacto negativo en la habitabilidad del vecindario cuando:

a. Los volúmenes de calles locales residenciales aumentan por encima de los 1,200 viajes diarios promedio; o

b. La velocidad existente del percentil 85 en las calles locales residenciales supera las 28 millas por hora.

H. Condiciones de aprobación. La ciudad puede negar, aprobar o aprobar una propuesta de desarrollo con las condiciones apropiadas necesarias para cumplir con las operaciones de transporte y los estándares de seguridad y proporcionar el derecho de paso y las mejoras necesarias para desarrollar el futuro sistema de transporte planificado. Los factores que deben evaluarse como parte de las revisiones de división de tierras y desarrollo del sitio, y que pueden resultar en condiciones de aprobación, incluyen:

1. Acuerdos de servidumbre recíproca o de cruce para todas las parcelas contiguas para facilitar el acceso futuro entre parcelas.

2. Acceso para nuevos desarrollos que tienen puntos de acceso propuestos que no cumplen con la política de espacio de acceso designado y / o tienen la capacidad de alinearse con entradas de acceso opuestas.

3. Dedicaciones de derecho de paso para mejoras viales planificadas.

4. Mejoras en las calles a lo largo de las fachadas del sitio que no tienen mejoras a los estándares actuales vigentes en el momento del desarrollo.

5. Construcción o contribución proporcional a las mejoras viales necesarias para abordar los impactos del tráfico generados por el sitio, es decir, construcción o modificación de

carriles de giro o señales de tráfico.

I. Análisis de tráfico dentro de una zona de superposición IAMP. Es posible que se requiera que todas las solicitudes de desarrollo ubicadas dentro de una Zona de Superposición IAMP que estén sujetas a las disposiciones del Capítulo 17.16 (Revisión del Plan del Sitio) o el Capítulo 16.08 (Divisiones de Tierras) preparen un Análisis de Impacto del Tráfico. Las políticas del Plan del Sistema de Transporte de la Ciudad de Hood River exigen que la Ciudad, en coordinación con el Condado de Hood River y ODOT, monitoree y evalúe los impactos de la generación de viajes de vehículos en los intercambios de Hood River y en los sistemas de calles en las áreas de intercambio desde el desarrollo. Este requisito no impedirá que el Departamento de Transporte de Oregón, la Ciudad de Hood River o el Condado de Hood River exijan el análisis de las intersecciones del estudio IAMP en otras condiciones. El desarrollo aprobado bajo este artículo estará sujeto a los siguientes requisitos adicionales.

1. El Análisis de Impacto del Tráfico debe incluir un relato de los viajes generados en el sitio en hora pico de lunes a viernes a través de las intersecciones del estudio IAMP. Las intersecciones afectadas por 25 o más viajes generados por el sitio en hora pico de lunes a viernes, o viajes generados en el sitio en hora pico de fin de semana, se analizarán para determinar el nivel de servicio y la relación volumen-capacidad durante el día de las condiciones de apertura.

2. La Ciudad proporcionará una notificación por escrito a ODOT y al Condado de Hood River cuando se reciba una solicitud relacionada con la propiedad en la Zona de Superposición IAMP y sujeta a la Revisión del Plan del Sitio o al Título 16 . Este aviso incluirá una invitación a ODOT y al Condado para participar en la conferencia previa a la solicitud de la Ciudad con el solicitante, de conformidad con la Sección 17.09.120.

3. La Ciudad no considerará completa la solicitud de uso de la tierra a menos que incluya un Análisis de Impacto del Tráfico preparado de acuerdo con los requisitos aplicables de la Sección 17.20.060.

4. De conformidad con la Sección 17.09.030 (F), ODOT tendrá 14 días calendario a partir de la fecha en que se envíe un aviso de finalización para proporcionar comentarios por escrito a la Ciudad. Si ODOT no proporciona comentarios por escrito durante este período de 14 días, el informe del personal de la Ciudad puede emitirse sin considerar los comentarios de ODOT.

5. Responsabilidades de monitoreo. Los detalles de las responsabilidades de monitoreo se describirán en el IAMP adoptado.

16.12.030 Acceso y circulación peatonal y ciclista.

Commented [CB28]: Del Título 16 Diseño general y mejoras. Es posible que no sea necesario conservarlos si se abordan en los estándares de diseño de edificios.

A. Acceso y circulación peatonal y ciclista. Para garantizar una circulación segura, directa y conveniente para peatones y bicicletas, todos los desarrollos (, excepto casas de una sola unidad, dúplex, unidades de vivienda accesorias) deberán proporcionar un sistema continuo de caminos peatonales y / o de usos múltiples. (Los caminos solo permiten la circulación peatonal. Los caminos de usos múltiples se adaptan a peatones y bicicletas). El sistema de vías se diseñará en base a los estándares a continuación.

1. Caminos continuos: Un sistema de caminos continuos, que incluye aceras a lo largo de las calles, se extenderá por todo el sitio de desarrollo y se conectará a todas las fases futuras de desarrollo, senderos adyacentes, parques públicos y áreas de espacios abiertos siempre que sea posible. También se puede requerir que el desarrollador conecte o construya caminos a calles adyacentes y propiedad privada, de acuerdo con las disposiciones de la Sección 16.12.020 - Acceso y circulación vehicular, y la Sección 16.12.060 Estándares de instalaciones públicas.

2. Conectividad de calles: Se proporcionarán vías de usos múltiples (para peatones y bicicletas) en o cerca de la mitad de la cuadra donde la longitud de la cuadra exceda la longitud requerida por la Sección 16.12.020 (I). También se proporcionarán vías de usos múltiples para conectar callejones sin salida o callejones sin salida con otras calles públicas, y / o con otros desarrollos cuando sea posible. Las vías de usos múltiples utilizadas para cumplir con estas normas deberán cumplir todos los criterios siguientes:

a. Las vías de usos múltiples (es decir, para peatones y ciclistas) no tienen menos de diez (10) pies de ancho y están ubicadas dentro de un derecho de paso de quince (15) pies de ancho. El camino generalmente se ubicará dentro del centro del derecho de paso o servidumbre a menos que la topografía lo restrinja;

b. Es posible que se requieran escaleras o caminos en zigzag que utilicen un derecho de paso o servidumbre más estrecho en lugar de un camino de usos múltiples donde las pendientes son empinadas;

c. ~~The City may require landscaping within the pathway right-of-way;~~El organismo de audiencias o el Director de Planificación pueden determinar, basándose en los hechos del expediente, que una vía es impracticable debido a:

i. Condiciones físicas o topográficas (p. ej., autopistas, ferrocarriles, pendientes extremadamente pronunciadas, tierras sensibles y limitaciones físicas similares);

ii. Edificios u otros desarrollos existentes en propiedades adyacentes que impiden físicamente una conexión ahora o en el futuro, considerando el potencial de reurbanización; y

iii. Sitios donde las disposiciones de arrendamientos, servidumbres, convenios, restricciones u otros acuerdos registrados a partir de la fecha de vigencia de este Código prohíben la conexión de la vía.

B. Diseño y construcción. Las vías se ajustarán a todos los estándares a continuación de la siguiente manera. Las aceras que forman parte del derecho de paso requerido de la vía pública deberán cumplir con los estándares de la Sección 16.12.060 Estándares de Instalaciones Públicas.

1. Separación de vehículos / caminos: Cuando los caminos sean paralelos y adyacentes a un camino de entrada o calle (pública o privada), se elevarán seis (6) pulgadas y se curvarán, o se separarán del camino de entrada / calle por una franja mínima de cinco (5) pies con bolardos, una berma de jardín u otra barrera física. Si se utiliza un camino elevado, los extremos de las partes elevadas deben estar equipados con rampas en las aceras.

2. Separación de viviendas/caminos: Los caminos deben estar separados un mínimo de cinco (5) pies de todas las áreas residenciales en la planta baja, excepto en las entradas de los edificios. La separación se mide desde el borde del camino hasta la unidad de vivienda más cercana. No se requiere separación de caminos / edificios para usos comerciales, industriales, públicos o institucionales.

3. Cruces peatonales: Cuando los caminos cruzan un área de estacionamiento, un camino de entrada o una calle ("cruce de peatones"), deben estar claramente marcados con materiales de pavimentación contrastantes, jorobas / cruces elevados o rayas pintadas. Un

ejemplo de material de pavimentación contrastante es el uso de un paso de peatones de concreto a través de un camino de asfalto. Si se utilizan rayas pintadas, consistirá en rayas termoplásticas o un tipo similar de aplicación duradera.

4. Superficie del camino: Las superficies del camino deben ser de concreto, asfalto, adoquines de ladrillo / mampostería u otra superficie duradera, de al menos seis (6) pies de ancho, y deben cumplir con los requisitos de la ADA. Los caminos de usos múltiples (es decir, para bicicletas y peatones) deben ser de los mismos materiales, de al menos ocho (8) pies de ancho. (Véase también, Normas de instalaciones públicas, sección 16.12.060 para el estándar de vía pública de usos múltiples).

5. Rutas accesibles: Los caminos y los caminos de usos múltiples deberán cumplir con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades, que requiere rutas de viaje accesibles.

6. Las cercas adyacentes a los derechos de paso del camino no deben exceder los cuatro (4) pies de altura para mejorar la visibilidad y la seguridad de los usuarios del camino.

Capítulo 3.4 ~~–~~ Paisajismo, Árboles de calles, Cercas y muros, Iluminación exterior

3.4.010 Propósito
3.4.020 Aplicabilidad
3.4.030 Paisajismo y Pantallas
3.4.035 Existente Árbol Prreserva
3.4.035 Árboles de la calle
3.4.040 Cercas y muros
3.4.050 Iluminación exterior

3.4.010 Propósito

Este capítulo contiene normas para paisajismo y pantallas, cercas y muros, iluminación exterior. Las regulaciones están destinadas a proteger la salud, la seguridad y el bienestar públicos al reducir los impactos en el desarrollo (por ejemplo, deslumbramiento, ruido e impactos visuales) en los usos adyacentes; minimizar la erosión; reducir la tasa de escorrentía de aguas superficiales, reduciendo así los costos de infraestructura; proteger a los peatones de las áreas de maniobra de vehículos; enfriar edificios y estacionamientos en los meses de verano con sombra; y mejorar la apariencia de la ciudad.

3.4.020 Aplicabilidad

A. Sección 3.4.030 Las normas de paisajismo y detección se aplican a todos los nuevos usos múltiples, de uso mixto, comerciales, industriales, cambios de uso, estacionamientos de cuatro (4) espacios o más, instalaciones públicas y usos condicionales.

~~C.~~ Sección3.4.035 Las normas de preservación de árboles se aplican a todos los desarrollos de subdivisión y partición que contienen árboles y arbustos significativos.~~Section 3.4.030 establishes design standards for landscaping and screening. Projects requiring Site Design Review or Land Division approval shall meet the landscape standards of the applicable zone, including the standards in Table 2.2.040 and any Special Use requirements under Chapter 2.4, and the requirements of Section 3.4.030. Property owners are required to maintain landscaping and screening pursuant to subsection 3.4.030.G.~~

Commented [CB29]: Esto deberá actualizarse cuando se finalicen los tipos de solicitud de división de tierras. ¿Son estos los únicos tipos de aplicaciones a los que Hood River quiere que se apliquen los estándares de preservación de árboles?

~~D.~~B.

~~E.~~C. ~~B~~La Sección 3.4.040 establece estándares de diseño para cuando se va a erigir, extender o alterar una cerca o una pared no unida a un edificio. También se aplica a situaciones en las que este código requiere detección o almacenamiento en búfer (por ejemplo, usos de almacenamiento al aire libre o no cerrados). Los estándares de la Sección 3.4.040 complementan los estándares de desarrollo en la Tabla 2.2.040 y cualquier requisito de uso especial aplicable bajo el Capítulo 2.4.

D. Sección 3.4.060 Árboles de la calle, losrequisitos para las franjas de plantación de árboles en las calles se proporcionan en las Normas de Instalaciones Públicas, los árboles de las calles deben cumplir con las normas y pautas de esta sección.

E. [CLa Sección 3.4.050, Iluminación exterior, se aplica a toda la iluminación exterior nueva, es decir, la iluminación que se instala después de (fecha de vigencia).]

3.4.030 Paisajismo y Pantallas

17.17.020 Procedimiento.

A. Se presentará un plan de paisajismo preliminar o conceptual al Director de planificación en el momento de la solicitud. El Director de Planificación revisará todos los planes de paisajismo para verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta ordenanza y notificará al dueño de la propiedad sobre las deficiencias en un plan presentado.

B. No se emitirá un permiso de construcción hasta que el Director de Planificación haya aprobado un plan de paisajismo final.

C. El paisajismo requerido deberá estar en su lugar antes de la emisión de un certificado de ocupación.

D. El dueño de una propiedad será responsable del establecimiento y mantenimiento del paisajismo. Todas las áreas ajardinadas requeridas se mantendrán de acuerdo con el plan de paisajismo aprobado.

17.17.030 Contenido del plan de paisajismo.

Un plan de paisajismo presentado al Director de Planificación según lo exige esta ordenanza identificará la ubicación y el tipo de materiales vegetales para proporcionar un medio eficaz para evaluar si los materiales vegetales elegidos:.

A. Sobrevivir en el clima y los suelos del sitio propuesto; y

B. Satisfacer los objetivos funcionales del paisajismo como se detalla en esta ordenanza, incluido el control de la erosión, la protección y la sombra, dentro de un tiempo razonable.

17.17.040 Normas generales de paisajismo.

Se aplicarán las siguientes normas de paisajismo.

Commented [MH30]: Varios de estos estándares no son C&O y deben ser reemplazados por estándares que sí lo sean. He destacado algunos de ellos. Considere reemplazar algunos o todos ellos con los estándares análogos de la ciudad de Sandy que se muestran en la siguiente sección.

A. El dueño de la propiedad será responsable de cualquier daño futuro a una calle, bordillo o acera causado por el paisajismo.

B. El paisajismo debe seleccionarse y ubicarse para disuadir el sonido, filtrar los contaminantes del aire, reducir la erosión, contribuir a la privacidad de la vida, reducir los impactos visuales de los edificios grandes y las áreas pavimentadas, proteger y enfatizar o separar los espacios al aire libre de diferentes usos o carácter.

C. El paisajismo en las áreas de estacionamiento se plantará en combinación a lo largo del perímetro y en el interior del lote y se diseñará para guiar el movimiento del tráfico y disminuir el dominio visual del lote.

D. Se seleccionarán plantas que minimicen el mantenimiento y el mantenimiento.

E. Las plantas deben complementar o complementar la vegetación natural circundante y adaptarse al clima.

F. Las plantas elegidas deberán estar a escala con el desarrollo del edificio.

G. El paisajismo mínimo como porcentaje del área bruta del sitio será el siguiente:

ZONA/USO	POR CIENTO
[1] Distrito Central de Negocios (excluyendo estacionamientos)	5%
Comercial	15%
Uso Condicional – Zona Residencial	20%

ZONA/USO	POR CIENTO
Uso condicional: todas las demás zonas	15%
[2] Distrito comercial de The Heights (excluyendo estacionamientos)	5%
Industrial	10%
Multifamiliar	20%
Instalaciones públicas	15%
Estacionamientos	Requisito de zona base o uso, como se indica anteriormente

[1, 2] El Distrito Central de Negocios y el Distrito de Negocios de The Heights como se define en la Sección 17.01.060 – Definición

H. Los árboles de hoja caduca deben tener troncos rectos, estar completamente ramificados, tener un calibre mínimo de una pulgada y media (11/2) y estar adecuadamente estacabados para plantar.

I. Los árboles de hoja perenne deben tener un mínimo de tres (3) pies de altura, completamente ramificados y adecuadamente estacabes para plantar.

J. Los arbustos deberán tener un mínimo de dieciocho (18) pulgadas de altura y estar espaciados a no más de cuatro (4) pies de distancia para plantar.

K. La cobertura del suelo, definida como material vivo y sin incluir astillas de corteza u otro mantillo, se plantará en un máximo de dieciocho (18) pulgadas en el centro entre las plantas y las hileras.

L. Se instalarán sistemas de riego para asegurar el éxito del paisajismo. Si las plantaciones no sobreviven, es responsabilidad del dueño de la propiedad reemplazarlas.

M. Los árboles no se plantarán a menos de veinticinco (25) pies de la línea de la acera de las intersecciones de calles o callejones, y no a menos de diez (10) pies de entradas privadas (medidas en el borde trasero de la acera), bocas de incendio o postes de servicios públicos.

N. Los árboles de la calle no se plantarán a menos de veinte (20) pies de los estándares de luz. Excepto por la seguridad pública, ninguna nueva ubicación estándar de luz debe colocarse a menos de diez (10) pies de cualquier árbol de la calle existente y, preferiblemente, dichas ubicaciones estarán al menos a veinte (20) pies de distancia.

O. Los árboles no se plantarán a menos de dos pies y medio (21/2) de la cara de la acera, excepto en las intersecciones, donde debe estar a cinco (5) pies de la acera en un área de retorno de la acera.

P. Cuando haya líneas eléctricas aéreas, se elegirán especies de árboles que no interfieran con esas líneas.

Q. Los árboles no se plantarán a menos de dos (2) pies de cualquier pavimento o pasarela de superficie dura permanente. Los cortes de aceras en concreto para árboles deben ser de al menos cuatro (4) pies por cuatro (4) pies; sin embargo, se recomiendan cortes más grandes porque permiten que entre aire y agua adicionales en el sistema de raíces y contribuyen a la salud del árbol. El espacio entre el árbol y dicha superficie dura puede estar cubierto por superficies duras permeables no permanentes, como rejillas, ladrillos sobre arena, adoquines, adoquines o cobertura del suelo.

R. Los árboles, a medida que crecen, se podarán para proporcionar al menos ocho (8) pies de espacio libre sobre las aceras y doce (12) pies sobre las superficies de las carreteras de las calles.~~to their natural form~~

S. Los árboles existentes pueden usarse como árboles de calle si cumplen con los estándares para árboles de calle en esta ordenanza~~there will be no damage from the development which will kill or weaken the tree~~. Se pueden utilizar aceras de ancho y elevación variables para salvar los árboles de la calle existentes, sujeto a la aprobación del Ingeniero de la Ciudad.

T. Se evitarán los peligros de la visibilidad clara. Consulte el Diagrama "A" - Autorización de visión, Sección 17.09.040.

U. Los derechos de paso de la ciudad o el estado no se pueden utilizar para satisfacer el requisito de paisajismo requerido.

V. El paisajismo en el distrito central de negocios y el distrito comercial de Heights puede incluir servicios en la calle, como bancos de parque y jardineras.

17.17.050 Entradas a la ciudad, paisajismo y estándares de desarrollo.

Se requerirán los siguientes estándares para nuevos usos comerciales, multifamiliares e industriales, incluido el cambio de uso y estacionamientos de cuatro (4) espacios o más en propiedades dentro de las entradas designadas a la ciudad de Hood River.

Para los sitios que no cumplen con estos requisitos, se debe hacer que un porcentaje igual del sitio cumpla con estos estándares como el porcentaje de expansión del edificio o estacionamiento, por ejemplo, si el área del edificio o estacionamiento se expandirá en un veinticinco por ciento (25%), entonces el veinticinco por ciento (25%) del sitio debe cumplir con los estándares requeridos por esta ordenanza.

A. Entradas.

1. Oeste: Parcelas frente a la autopista 30 entre e incluyendo la intersección de 13th Street y Highway 30 hasta la intersección de Country Club Road y Highway 30.

2. Sur: Parcelas frente a la calle 12 desde la intersección norte de Brookside Drive / Eliot Road y la calle 12 hasta la intersección sur de Belmont Drive y la calle 12.

3. Este: Parcelas que incluyen la intersección norte de Old Columbia River Highway y Highway 35 hasta e incluyendo la intersección de Front Street y State Avenue, excluyendo terrenos dentro del Distrito de Renovación Urbana que se han abordado en este plan de paisaje urbano.

4. Norte: Parcelas que incluyen la intersección de Oak Avenue y Second Street y a lo largo de la extensión de 2nd Street hasta e incluyendo su intersección con Portway Avenue, excluyendo terrenos dentro del Distrito de Renovación Urbana que se han abordado en su plan de paisaje urbano.

B. Normas.

1. Se plantará un área ajardinada promedio de diez (10) pies de ancho, como mínimo, a lo largo del perímetro de la parcela frente al derecho de paso de la calle como parte del requisito del paisaje.

2. Los árboles de la calle se colocarán a razón de un árbol por cada treinta (30) pies de frente a la calle. Los árboles deben estar espaciados uniformemente con variaciones en el espacio permitido para limitaciones específicas del sitio, como accesos a la entrada de vehículos.

PAISAJISMO Y PROTECCIÓN ESTÁNDARES GENERALES: TODAS LAS ZONAS

Sección 17.92.10. Disposiciones generales.

A. Cuando este Código requiera paisajismo, los planes de plantación detallados se presentarán para su revisión con las solicitudes de desarrollo y deberán cumplir con los estándares de este capítulo. Todos los jardines requeridos y las mejoras relacionadas se completarán o garantizarán financieramente antes de la emisión de un Certificado de ocupación.

B. El cuidado y mantenimiento adecuados del paisajismo en el sitio y el paisajismo en el derecho de paso público adyacente es el derecho y la responsabilidad del dueño de la propiedad, a menos que las ordenanzas de la Ciudad especifiquen lo contrario por razones de seguridad y público en general. Si los árboles de la calle u otros materiales vegetales no sobreviven o se eliminan, los materiales se reemplazarán en especie dentro de los seis meses.

C. Los árboles significativos se preservarán e integrarán en el diseño de un desarrollo. Los árboles de 11 pulgadas DAP o más (6 pulgadas o más en el Distrito de Superposición de FSH) se consideran significativos. Los vegetales que deben guardarse y los métodos de protección se indicarán en el plan detallado de plantación presentado para su aprobación. Los árboles existentes se considerarán preservados si no se produce ningún corte, relleno o compactación

del suelo entre el tronco del árbol y el área a cinco pies fuera de la línea de goteo del árbol. Los árboles que se retendrán deberán estar protegidos de daños durante la construcción por una cerca de construcción ubicada a cinco pies fuera de la línea de goteo.

D. Las áreas de sembrador y límite utilizadas para las plantaciones requeridas deben tener un diámetro mínimo de cinco pies (radio de dos pies y medio, dimensiones interiores). Cuando el bordillo o el borde de estas áreas se utilicen como tope de llantas para estacionar, la maceta o las plantaciones de límites deberán tener un ancho mínimo de siete pies y medio.

E. En ningún caso se permitirán arbustos, coníferas u otras pantallas dentro de las áreas de despeje de visión de las intersecciones de calles, callejones o entradas de vehículos.

F. Hasta el 35 por ciento del área ajardinada total requerida de un sitio puede convertirse en servicios para peatones, incluidos cafés en las aceras, asientos, fuentes de agua y plazas. Otras comodidades para peatones pueden aprobarse como parte de una revisión discrecional.

G. Un solicitante puede optar por contar una o más áreas con vegetación preexistentes para el área ajardinada total requerida de un sitio, siempre que el área con vegetación preexistente esté ubicada dentro de la línea de goteo de un árbol existente y no incluya plantas molestas.

H. Para el desarrollo no residencial, o para el desarrollo residencial procesado a través de una revisión discrecional, el paisajismo requerido se diseñará y organizará para ofrecer los máximos beneficios a los ocupantes del desarrollo, así como para proporcionar atractivo visual y separación del edificio.

I. Todas las áreas no ocupadas por carreteras pavimentadas, pasarelas, patios o edificios deben ser ajardinadas.

J. Todo el paisajismo se mantendrá continuamente, incluido el riego, el deshierbe, la poda y el reemplazo necesarios. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.20. Mejoras mínimas: paisajismo y protección.

El área mínima de paisajismo de un sitio que se mantendrá en paisajismo será la siguiente:

Distrito o uso de zonificación	Porcentaje

R-3	25%
Parque de viviendas prefabricadas	20%
Distrito Central de Negocios C-1	10%
C-2 Comercial general	20%
C-3 Village Comercial	10%
Parque Industrial I-1	20%
I-2 Industrial Ligero	15%
I-3 Industrial Pesado	10%

(Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.30. Plantaciones de árboles requeridas.

Se requiere la plantación de árboles para todos los estacionamientos con cuatro o más espacios de estacionamiento, fachadas de calles públicas y a lo largo de caminos privados de más de 150 pies de largo.

La Ciudad mantiene una lista de árboles apropiados para la plantación de árboles en las calles. La selección de especies para árboles de calles y árboles dentro de las áreas de estacionamiento se realizará a partir de la lista aprobada por la Ciudad. Las selecciones alternativas pueden ser aprobadas por el Director previa solicitud por escrito como parte de una revisión discrecional. El tipo de árbol utilizado determinará la frecuencia de los árboles en las áreas de plantación; El espacio entre árboles a lo largo de las calles y dentro de las áreas de estacionamiento debe cumplir con los estándares de espacio en la tabla a continuación. Los árboles en las áreas de estacionamiento deben estar dispersos por todo el lote para proporcionar un dosel para sombra y alivio visual. Los árboles de dosel "mediano" son aquellos

cuyo dosel alcanza de 30 a 50 pies de ancho en la madurez. Los árboles de dosel "grandes" son aquellos cuyo dosel alcanza más de 50 pies de ancho en la madurez.

Área/Tipo de plantación	Cubierta	Espaciamiento
Árbol de la calle	Medio	Máximo 30 pies en el centro
Árbol de la calle	Grande	Máximo 50 pies en el centro
Árbol de estacionamiento	Medio	Mínimo 1 por cada 8 coches
Árbol de estacionamiento	Grande	Mínimo 1 por cada 12 coches

No se pueden plantar árboles:

A. Dentro de los cinco pies de pavimento o pasarelas de superficie dura permanente, a menos que se utilicen especies específicas, técnicas especiales de plantación y especificaciones aprobadas por el Director como parte de una revisión discrecional.

1. A menos que el Ingeniero de la Ciudad apruebe lo contrario como parte de una revisión discrecional:

2. A menos de diez pies de bocas de incendio y postes de servicios públicos

3. A menos de 20 pies de los estándares de alumbrado público

4. A menos de cinco pies de una cara de acera existente

5. A menos de diez pies de una alcantarilla sanitaria pública, drenaje pluvial o línea de agua

6. Cuando el Director determine como parte de una revisión discrecional que los árboles pueden ser un peligro para el interés público o el bienestar general.

7. Los árboles se podarán para proporcionar un espacio libre mínimo de ocho pies sobre las aceras y 12 pies sobre las superficies de las calles y carreteras. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.40. Riego.

El paisajismo se regará, ya sea con un sistema manual o automático, para garantizar el mantenimiento a largo plazo de las plantaciones. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.50. Tipos y tamaños de materiales vegetales.

A. Al menos el 75 por ciento del área de jardinería requerida se plantará con una combinación de árboles, arbustos y cobertura vegetal de hoja perenne, excepto que se autorice lo contrario en la Subsección 17.92.10.F.

B. Materiales vegetales. Se requiere el uso de materiales vegetales nativos o plantas eficientes en el uso del agua para el Valle de Willamette de conformidad con el Plan de Conservación y Gestión del Agua de 2016. No se permite el uso de especies molestas enumeradas en la Lista de plantas de la ciudad de Portland.

C. Los árboles deben ser especies que tengan una extensión promedio madura de copa superior a 15 pies y que tengan troncos que puedan mantenerse en condiciones claras con más de cinco pies de madera clara (sin ramas). Los árboles que tienen una extensión madura de copa de menos de 15 pies pueden sustituirse agrupándolos para crear el equivalente a una extensión de copa de 15 pies.

D. Los árboles de hoja caduca se enrollarán y arpillería, tendrán un mínimo de siete pies de altura total o una pulgada y media de calibre medida a seis pulgadas del suelo en el momento de la siembra. Los árboles de raíz desnuda serán aceptables para plantar durante su temporada de inactividad.

E. Los árboles de coníferas deberán tener un mínimo de cinco pies de altura sobre el suelo en el momento de la siembra.

F. Los arbustos deben tener un tamaño mínimo de un galón o dos pies de altura cuando se midan en el momento de la siembra.

G. Los setos, cuando sean necesarios para proteger y amortiguar el estacionamiento fuera de la vía pública de las propiedades adyacentes, se plantarán con una especie de hoja perenne mantenida de manera que forme una pantalla visual continua y sólida dentro de los dos años posteriores a la plantación.

H. Las enredaderas para fines de cribado deberán tener un tamaño mínimo de un galón o 30 pulgadas de altura en el momento de la siembra y pueden usarse junto con cercas, pantallas o paredes para cumplir con los requisitos de barrera física especificados.

I. Las cubiertas vegetales deben estar completamente enraizadas. Si se usa en lugar de césped en su totalidad o en parte, las cubiertas vegetales se plantarán de tal manera que proporcionen una cobertura completa en un año después de la plantación.

J. Las áreas de césped se plantarán en especies que normalmente se cultivan como céspedes permanentes en el oeste de Oregón. El césped o la semilla son aceptables. Las variedades aceptables incluyen centeno y festuca perennes mejorados.

K. Las áreas ajardinadas pueden incluir características arquitectónicas o cubiertas artificiales del suelo, como esculturas, bancos, muros de mampostería o piedra, cercas, agrupaciones de rocas, astillas de madera, pavimentos duros decorativos y áreas de grava, intercaladas con áreas plantadas. El área expuesta desarrollada con tales características no debe exceder el 25 por ciento del área ajardinada requerida. Las plantas artificiales están prohibidas en cualquier área de paisaje requerida. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.60. Revegetación en áreas no ajardinadas o ajardinadas naturales.

A. Las áreas donde la vegetación preexistente ha sido eliminada o dañada a través de la nivelación o la actividad de construcción en áreas no afectadas por los requisitos de paisajismo y que no van a ser ocupadas por estructuras u otras mejoras deben ser replantadas.

B. El material vegetal debe regarse a intervalos suficientes para asegurar la supervivencia y el crecimiento.

C. Se requiere el uso de materiales vegetales nativos o plantas eficientes en el uso del agua para el Valle de Willamette para reducir el uso de agua de conformidad con el Plan de Conservación y Gestión del Agua de 2016. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.70. Paisajismo en el derecho de paso público.

La franja de jardineras en el derecho de paso público incluirá árboles de la calle espaciados de

acuerdo con la Sección 17.92.30, de acuerdo con la lista de árboles de la calle adoptada, y en tamaños de acuerdo con la Sección 17.92.50. Además de los árboles de la calle, la franja de jardineras también incluirá otros jardines, como cobertura vegetal, césped o astillas de madera para cubrir completamente todos los suelos expuestos. El paisajismo dentro del derecho de paso de la calle no contará como parte del porcentaje del área del sitio que se ajardinará de acuerdo con la Sección 17.92.20. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.80. Paisaje en áreas de construcción, carga y maniobra.

Commented [CB31]: Agregado de los estándares de estacionamiento de Sandy

Paisajismo y proyección.

A. Se requerirá la inspección de todas las áreas de estacionamiento que contengan cuatro o más espacios y todas las áreas de estacionamiento junto con una instalación de carga fuera de la vía pública de acuerdo con los requisitos del distrito de zonificación yCapítulo 17.98. Cuando no se especifique lo contrario por el requisito del distrito, la protección a lo largo de un derecho de paso público incluirá un mínimo de cinco pies de profundidad de las plantaciones de amortiguamiento adyacentes al derecho de paso.

B. Cuando se estacione en un distrito comercial o industrial colindante con un distrito de zonificación residencial, se requerirá una pantalla que oscurezca la vista que sea opaca al menos en un 80 por ciento cuando se ve horizontalmente desde entre dos y ocho pies sobre el nivel promedio del suelo. El cribado estará compuesto por materiales que alcancen el grado requerido de cribado en un plazo de tres años tras su instalación.

C. A excepción de un desarrollo residencial que tiene patios ajardinados, las instalaciones de estacionamiento incluirán paisajismo para cubrir no menos del diez por ciento del área dedicada a las instalaciones de estacionamiento. El paisajismo se distribuirá uniformemente en toda el área de estacionamiento y puede consistir en árboles, arbustos y cubiertas de suelo.

D. Las áreas de estacionamiento se dividirán en bahías de no más de 20 espacios en áreas de estacionamiento con 20 o más espacios. Entre y al final de cada bahía de estacionamiento, habrá jardineras que tengan un ancho mínimo de cinco pies y una longitud mínima de 17 pies para una bahía de una sola profundidad y 34 pies para una bahía doble. Cada maceta debe contener un árbol con un dosel cuando esté maduro que tenga al menos 20 pies de ancho y cobertura del suelo. Las áreas de estacionamiento y carga de camiones están exentas de este

requisito.

E. Los retranqueos del área de estacionamiento deben estar ajardinados con árboles, arbustos y cobertura del suelo como se especifica en Capítulo 17.92.

F. Se deben proporcionar topes de ruedas, protectores de parachoques u otros métodos para proteger las áreas ajardinadas y los pasillos peatonales. Ningún vehículo puede sobresalir de un límite de propiedad o en un derecho de paso público. El estacionamiento puede proyectarse sobre una acera interna, pero se requiere un espacio libre mínimo de cinco pies para la circulación de peatones.

G. Se requiere amortiguación junto con la emisión de permisos de construcción para áreas de estacionamiento que contienen cuatro o más espacios, áreas de carga y áreas de maniobra de vehículos que sirven a áreas de estacionamiento con cuatro o más espacios. Las plantaciones de límites se utilizarán para amortiguar estos usos de las propiedades adyacentes y el derecho de paso público. Las plantaciones en el sitio se utilizarán entre las bahías de estacionamiento, así como entre las bahías de estacionamiento y las áreas de maniobra de vehículos. Los amortiguadores deberán tener un ancho mínimo de cinco pies, de acuerdo con la Subsección 17.82.10.D. Se utilizará un equilibrio de cobertura vegetal y arbustos bajos, y arbustos y árboles verticales para amortiguar la vista de estas instalaciones. Como mínimo, se plantará un árbol por cada 30 pies lineales de área de amortiguamiento. Los muros de mampostería (excepto el bloque de hormigón simple) y las cercas se pueden usar junto con las plantaciones, pero no se pueden usar solos para cumplir con los requisitos de amortiguación. Excepción: los estacionamientos reservados para camiones grandes en zonas industriales y comerciales están exentos de los requisitos de plantación de amortiguadores de estacionamiento.

Commented [CB32]: EJEMPLO o ALTERNATIVA: Estándares de Paisaje y Pantalla de la Ciudad de Sandy - DLCD aprobado como C&O

Sección 17.92.100. Selección de instalaciones de servicio.

Se colocarán arbustos que oscurezcan la vista o una berma, pared o cerca a lo largo de un límite de propiedad entre zonas residenciales y comerciales e industriales y alrededor de áreas de basura y reciclaje, medidores de gas, unidades de aire acondicionado a nivel del suelo, antenas de disco que excedan las 36 pulgadas de diámetro y almacenamiento de equipos o un uso industrial o comercial con almacenamiento exterior de equipos o materiales. Dicha pantalla de "oscurecimiento de la vista" será opaca en al menos un 80 por ciento cuando se vea horizontalmente desde entre dos y ocho pies sobre el nivel promedio del suelo.

Sección 17.92.110. Almacenamiento al aire libre.

Todas las áreas de almacenamiento al aire libre para usos comerciales, industriales, públicos y semipúblicos deben estar completamente protegidas por arbustos que oculten la vista o una berma, pared o cerca. Dicha pantalla de "oscurecimiento de la vista" será opaca en al menos un 80 por ciento cuando se vea horizontalmente desde entre dos y ocho pies sobre el nivel promedio del suelo. Las excepciones a los requisitos anteriores incluyen: automóviles, motocicletas y camiones nuevos o usados (pero sin incluir piezas de automóviles o vehículos dañados); ventas de barcos nuevos o usados; ventas de vehículos recreativos; ventas o alquileres de equipos grandes nuevos o usados; ventas de casas prefabricadas; floristerías y viveros de plantas.

Sección 17.92.130. Garantía de rendimiento.

Si las condiciones climáticas u otras circunstancias fuera del control del desarrollador o propietario hacen imposible la finalización del paisajismo antes de la ocupación deseada, se puede solicitar una extensión de hasta seis meses mediante la publicación de una "seguridad" equivalente al 130 por ciento del costo del paisajismo, asegurando la instalación dentro de los seis meses. La "garantía" puede consistir en una fianza de cumplimiento pagadera a la ciudad, efectivo, cheque certificado, certificados de depósito a plazo, asignación de una cuenta de ahorros, carta de crédito u otra garantía de acceso a los fondos necesarios para su finalización que cumpla con la aprobación del Abogado de la Ciudad. Tras la aceptación de la garantía, se permitirá la ocupación del desarrollador o propietario. Si la instalación de la mejora del paisajismo no se completa dentro de los 180 días, la Ciudad tendrá acceso a la seguridad para completar la instalación. Una vez completada la instalación por parte de la ciudad, cualquier parte de la seguridad restante menos los cargos administrativos del 30 por ciento se devolverá al propietario. Los costos que excedan la garantía publicada se evaluarán contra la propiedad y la Ciudad tendrá un gravamen válido contra la propiedad, que vencerá y será pagadero. (Ord. No. 2024-01, § 1 (Exh. A), 20-2-2024)

Sección 17.92.140. Garantía.

Todos los materiales y mano de obra del paisaje deberán estar garantizados por el instalador y / o desarrollador por un mínimo de dos años. Esta garantía asegurará que todos los materiales

vegetales sobrevivan en buenas condiciones y garantizará la sustitución de los materiales vegetales muertos o moribundos.

~~C. A. General Landscape Standard. All portions of a lot not otherwise developed with buildings, accessory structures, vehicle maneuvering areas, or parking shall be landscaped.~~

~~D. B. Minimum Landscape Area. All lots shall conform to the minimum landscape area standards of the applicable zoning district, as contained in Table 2.2.040. The [City decision-making body], consistent with the purposes in Section 3.4.010, may allow credit toward the minimum landscape area for existing vegetation that is retained in the development.~~

~~E. C. Plant Selection. A combination of deciduous and evergreen trees, shrubs, and ground covers shall be used for all planted areas, the selection of which shall be based on local climate, exposure, water availability, and drainage conditions, among other factors. When new vegetation is planted, soils shall be amended and irrigation shall be provided, as necessary, to allow for healthy plant growth. The selection of plants shall be based on all of the following standards and guidelines:~~

~~F. 1. Use plants that are appropriate to the local climate, exposure, and water availability. The presence of utilities and drainage conditions shall also be considered. The City may rely on [Oregon State University Extension Service bulletins / University of Washington Urban Forestry Program guidelines / other] expert sources in evaluating landscape plans.~~

~~G. 2. Plant species that do not require irrigation once established (naturalized) are preferred over species that require irrigation.~~

~~H. 3. Trees shall be not less than [two]-inch caliper for street trees and [1.5]-inch caliper for other trees at the time of planting. Trees to be planted under or near power lines shall be selected so as to not conflict with power lines at maturity.~~

~~I. 4. Shrubs shall be planted from [five]-gallon containers, minimum, where they are for required screens or buffers, and [two-]gallon containers minimum elsewhere.~~

~~J. 5. Shrubs shall be spaced in order to provide the intended screen or canopy cover within [two] years of planting.~~

~~K. 6. All landscape areas, whether required or not, that are not planted with trees and shrubs or covered with allowable non-plant material, shall have ground cover plants that are sized and~~

~~spaced to achieve plant coverage of not less than [50-75] percent at maturity. [The (City decision-making body) may reduce this standard by [one-half] where a project proposal includes preserving a Heritage Tree / one or more of the following species: (list locally approved species)].~~

~~L. 7. Bark dust, chips, aggregate, or other non-plant ground covers may be used, but shall cover not more than [25-50] percent of any landscape area. Non-plant ground covers cannot be a substitute for required ground cover plants.~~

~~M. 8. Where storm water retention or detention, or water quality treatment facilities are proposed, they shall be planted with water-tolerant species.~~

~~N. 9. Existing mature trees that can thrive in a developed area and that do not conflict with other provisions of this Code shall be retained where specimens are in good health, have desirable aesthetic characteristics, and do not present a hazard.~~

~~O. 10. Landscape plans shall avoid conflicts between plants and buildings, streets, walkways, utilities, and other features of the built environment.~~

~~P. 11. Evergreen plants shall be used where a sight-obscuring landscape screen is required.~~

~~Q. 12. Deciduous trees should be used where summer shade and winter sunlight is desirable.~~

~~R. 13. Landscape plans should provide focal points within a development, for example, by preserving large or unique trees or groves or by using flowering plants or trees with fall color.~~

~~S. 14. Landscape plans should use a combination of plants for seasonal variation in color and yearlong interest.~~

~~T. 15. Where plants are used to screen outdoor storage or mechanical equipment, the selected plants shall have growth characteristics that are compatible with such features.~~

~~U. 16. Landscape plans shall provide for both temporary and permanent erosion control measures, which shall include plantings where cuts or fills, including berms, swales, storm water detention facilities, and similar grading, is proposed.~~

~~V. 17. When new vegetation is planted, soils shall be amended and irrigation provided, as necessary, until the plants are naturalized and able to grow on their own.~~

~~W. D. [Downtown / Main Street] District Streetscape Standard. Developers of projects within~~

~~the [D / MS zones] can meet the landscape area requirement of subsection 3.4.030.B, in part, by installing street trees in front of their projects. The [City decision-making body] shall grant credit toward the landscape area requirement using a ratio of 1:1, where one square foot of planted area (e.g., tree well or planter surface area) receives one square foot of credit. The [City decision-making body] may grant additional landscape area credit by the same ratio where the developer widens the sidewalk or creates a plaza or other civic space pursuant to Section 3.2.050.~~

~~X.~~H. Paisajismo de estacionamiento. Se deben cumplir todos los siguientes estándares para los estacionamientos. Si un desarrollo contiene varios estacionamientos, los estándares se evaluarán por separado para cada estacionamiento.

1. Un mínimo del [10] por ciento de la superficie total de todas las áreas de estacionamiento, medida alrededor del perímetro de todos los espacios de estacionamiento y áreas de maniobra, debe ser ajardinada. Dicho paisajismo consistirá en árboles de dosel distribuidos por toda el área de estacionamiento. Se requiere una combinación de árboles, arbustos y plantas de cobertura del suelo de hoja caduca y perenne. ~~The trees shall be planned so that they provide [a partial / # percent] canopy cover over the parking lot within [#] years.~~ Como mínimo, se plantará un árbol por [12] espacios de estacionamiento en promedio sobre y alrededor del área de estacionamiento.

2. Todas las áreas de estacionamiento con más de 20 espacios deberán proporcionar islas de paisaje con árboles que dividan el área de estacionamiento en filas de no más de [10 espacios de estacionamiento contiguos. Las islas y jardineras del paisaje deberán tener dimensiones de no menos de 4] pies cuadrados de área y ninguna dimensión de menos de seis pies, para garantizar un suelo, agua y espacio adecuados para el crecimiento saludable de las plantas.~~[] 12] [8[~~

3. Todas las áreas de paisaje de estacionamiento requeridas que no estén plantadas con árboles deben contener una combinación de arbustos y plantas de cobertura vegetal para que, dentro de los dos años posteriores a la plantación, no menos del 50 por ciento de esa área esté cubierta con plantas vivas.~~[][-75]~~

4. Se requieren topes de ruedas, bordillos, bolardos u otras barreras físicas a lo largo de los bordes de todas las áreas de maniobra de vehículos para proteger el paisaje de daños

Commented [CB33]: Panorama de códigos modelo y estándares de detección. No C&O en muchas áreas según la auditoría realizada para el proyecto de actualización del código modelo. MIG no recomienda estos estándares.

Commented [MH34]: Requisitos actuales del paisaje del estacionamiento del Título 17 del código como referencia. Supongamos que esta sección podría ser reemplazada por la sección similar anterior de la ciudad de Sandy.

Commented [CB35]: Eliminar, no C&O

por vehículos. Los árboles se plantarán a no menos de [dos] pies de dicha barrera.

5. Los árboles plantados en pozos de árboles dentro de las aceras u otras áreas pavimentadas deben instalarse con barreras de raíces, de acuerdo con los estándares de viveros aplicables.

A. Requisitos de selección. Se requiere una evaluación para áreas de almacenamiento al aire libre, usos no cerrados y estacionamientos, y puede ser necesario en otras situaciones según lo determine el Director de ~~[City decision-making body].~~ Planificación. El paisajismo se proporcionará de acuerdo con los estándares de las subsecciones 1-3, a continuación:

Commented [MH36]: Supongamos que esta sección también podría ser reemplazada por la sección similar anterior de la ciudad de Sandy.

1. Almacenamiento al aire libre y usos no cerrados. Todas las áreas de un sitio que contengan o se proponga que contengan almacenamiento al aire libre de bienes, materiales, equipos y vehículos (que no sean estacionamientos requeridos y áreas de servicio y entrega, según la Revisión del diseño del sitio), y las áreas que contengan basura, materiales de salvamento o contenidos similares, deberán protegerse de la vista desde los derechos de paso adyacentes y los usos residenciales mediante una cerca que oscurezca la vista. pared, pantalla de paisaje o combinación de métodos de cribado. Consulte también la Sección 3.4.040 para conocer los estándares relacionados con cercas y muros.

2. Estacionamientos. Los bordes de los estacionamientos deben protegerse para minimizar los faros de los vehículos que brillan en los derechos de paso adyacentes y los patios residenciales. Los estacionamientos contiguos a una acera o pasarela se protegerán con un seto de bajo crecimiento o un muro de jardín bajo a una altura de entre [tres] pies y [cuatro] pies.

B. Mantenimiento. Todo el paisajismo se mantendrá en buenas condiciones o será reemplazado por el dueño de la propiedad.

17.25.070 Normas de desarrollo.

Commented [CB37]: Código actual 17.25 Estándares de paisaje del Capítulo de Vivienda Media. Solo como referencia

A. Paisaje. El sitio de desarrollo de viviendas intermedias deberá cumplir con los siguientes estándares de paisaje:

Zona	R-1	R-2	R-3	C-1
Porcentaje de área de paisaje	40%	35%	30%	30%

1. Todos los sitios de proyectos de viviendas intermedias deberán proporcionar una cantidad mínima de área de paisaje y cobertura como se describe a continuación.

2. Todos los sitios de proyectos de viviendas intermedias deberán proporcionar una cantidad mínima de plantaciones de jardines como se describe a continuación.

Patio de amortiguamiento perimetral del sitio requerido	Distancia	Requisitos de plantación
Patio de amortiguamiento de la calle pública	10 pies	1, 2 pulgadas de pinza# árbol de calle de un solo tallo y 5 arbustos por cada 30 pies de frente. Las plantas de fachada de árboles de calle requeridas pueden contarse para satisfacer esta disposición.
Notas		* Si no se desarrollan aceras ni avenidas de árboles en el derecho de paso, los árboles requeridos pueden plantarse en el patio de amortiguamiento de la calle delantera dentro de una servidumbre pública.
Patio de amortiguación trasero * (donde se usa el acceso trasero y se elimina el amortiguador, no se requerirá plantar)	10 pies	*1 árbol de calibre # de 2 pulgadas y 5 arbustos de 5 galones por cada 30 pies.

Patio de amortiguamiento perimetral del sitio requerido	Distancia	Requisitos de plantación
Patio de amortiguación lateral interior**	5 pies **6 pies R-1	1 árbol de calibre # de 2 pulgadas y 5 arbustos de 5 galones por cada 50 pies.
Patio de amortiguación del callejón	5 pies	Ninguno
Notas		* El amortiguador del paisaje puede estar ubicado junto al derecho de paso del callejón o como un patio mínimo de 5 pies entre el estacionamiento cargado en el callejón y el sitio.
		#Caliper se medirá a 12 pulgadas por encima del cepellón.
Preservación de árboles		Los árboles existentes preservados como parte del desarrollo se acreditarán centímetro por centímetro hacia el requisito de plantación de árboles perimetral (no frente a la calle).

3.4.035 Preservación de árboles~~Landscape Conservation and~~

16.12.040 Conservación del paisaje.

A. Aplicabilidad. Todos los desarrollos de subdivisión y partición que contengan árboles y

Commented [CB38]: No existen estándares de Código Modelo para la preservación del paisaje o los árboles.

Tenga en cuenta que el desarrollo de una ordenanza forestal sin prohibición, una ordenanza de árboles comunitarios o un código de árboles detallado podría ser un elemento futuro que se aborde después de esta actualización del código.

¿Hood River quiere conservar la "Conservación del paisaje", que incluye árboles y arbustos con troncos de 6 "o más, O Hood River quiere centrarse en la preservación significativa de árboles (la mayoría de los códigos abordan solo árboles)?

Commented [CB39]: Normas actuales del Código (Título 16) para la conservación del paisaje. Aplicar a todas las divisiones de tierras. Si se conservan, deberán actualizarse para tener una vía de C&O si se aplican a las divisiones de tierras para viviendas.

Una solución es eximir las divisiones de tierras para viviendas.

La auditoría del código indica qué términos requieren que se agreguen definiciones al código.

arbustos significativos, como se define a continuación, deberán cumplir con los estándares de esta sección. El propósito de esta sección es incorporar vegetación nativa significativa en los paisajes de desarrollo. El uso de vegetación nativa madura dentro de los desarrollos es una alternativa preferida a la eliminación de vegetación y la replantación. El paisajismo maduro proporciona sombra de verano y cortavientos, y permite la conservación del agua debido a que las plantas más grandes tienen sistemas de raíces establecidos.

B. Árboles y arbustos significativos. Se protegerán los árboles y arbustos nativos individuales con un diámetro de tronco de seis (6) pulgadas o más, medidos a cuatro (4) pies sobre el suelo (DAP - "diámetro, pecho, altura"), y todas las plantas dentro de la línea de goteo de dichos árboles y arbustos. Excepto que no se requerirá protección para las plantas enumeradas como plantas invasoras no nativas por el Servicio de Extensión de la Universidad Estatal de Oregón en los boletines de OSU aplicables para el Condado.

Commented [CB40]: No C&O

C. Se requiere mapeo y protección. Los árboles significativos se mapearán individualmente y se identificarán por especie y tamaño (diámetro a cuatro (4) pies sobre el nivel del suelo, o DAP). Se definirá un área de "protección" alrededor del borde de todas las ramas (línea de goteo) de cada árbol (las líneas de goteo pueden superponerse entre árboles). La Ciudad también puede requerir un inventario, encuesta o evaluación preparada por un profesional calificado cuando sea necesario para determinar los límites de la vegetación, los retranqueos de los edificios y otros requisitos de protección o mitigación.

Commented [CB41]: No C&O

D. Estándares de protección. Todas las siguientes normas de protección se aplicarán a áreas significativas de árboles y arbustos:

1. Protección de árboles y arbustos significativos: Los árboles y arbustos significativos que cumplan con los criterios de la Sección B se conservarán siempre que sea posible. La preservación puede volverse impracticable cuando impida el desarrollo razonable de calles públicas, servicios públicos o usos de la tierra permitidos por la zona aplicable.

Commented [CB42]: Hood River deberá proporcionar orientación sobre los estándares para la protección de árboles. Esta norma no es aplicable en su forma actual.

2. Servidumbres y dedicaciones de conservación: Cuando sea necesario para implementar el Plan Integral, la Ciudad puede requerir la dedicación de tierras o el registro de una servidumbre de conservación para proteger tierras sensibles, incluidas arboledas de árboles significativos.

E. Construcción. Todas las áreas de vegetación significativa deben protegerse antes, durante y después de la construcción. La nivelación y operación de vehículos y equipo pesado está

prohibida dentro de áreas de vegetación significativas, excepto según lo aprobado por la Ciudad para la instalación de servicios públicos o calles. Dicha aprobación solo se otorgará después de determinar que no existe otra alternativa razonable para evitar el área protegida.

F. Exenciones. Las normas de protección de la sección D no se aplicarán en las siguientes situaciones:

1. Vegetación muerta, enferma y / o peligrosa: La vegetación que está muerta o enferma, o que representa un peligro para la seguridad personal, la propiedad o la salud de otros árboles, puede ser eliminada. Antes de la remoción del árbol, el solicitante deberá proporcionar un informe de un arbolista certificado u otro profesional calificado para determinar si el árbol en cuestión está enfermo o representa un peligro, y cualquier tratamiento posible para evitar la remoción, excepto según lo dispuesto en la subsección 2, a continuación.

2. Emergencias: Se puede eliminar vegetación significativa en caso de una emergencia sin aprobación del uso de la tierra, cuando la vegetación representa una amenaza inmediata para la vida o la seguridad, según lo determine el Director de Planificación. El Director de Planificación preparará un aviso o carta de decisión dentro de los catorce (14) días posteriores a la remoción del árbol (s). La carta de decisión o aviso explicará la naturaleza de la emergencia y estará archivada y disponible para revisión pública en el Ayuntamiento.

3.2.500 Árboles existentes

A. Aplicabilidad : todos los sitios de desarrollo que contengan árboles significativos deberán cumplir con los estándares de esta sección. El propósito de esta Sección es preservar árboles significativos dentro de los límites de la ciudad. La preservación de la vegetación nativa madura dentro de los desarrollos es una alternativa preferida a la eliminación de la vegetación y la replantación. Los árboles maduros reducen la contaminación del aire y el agua, proporcionan sombra de verano y cortavientos, y requieren menos agua que las nuevas plantas de jardinería que tienen sistemas de raíces establecidos.

B. Árboles significativos : los árboles individuales con un diámetro de tronco de ocho (8) pulgadas o más, medido a 4.5 pies sobre el suelo (DAP), se identificarán como significativos. Otros árboles pueden considerarse significativos, cuando son nominados por el dueño de la propiedad y designados por el Concejo Municipal como "Árboles Patrimoniales" (es decir, en

virtud del sitio, rareza, importancia histórica, etc.).

C. Mapeo requerido : los árboles significativos existentes se identificarán en todos los planos, particiones y subdivisiones del sitio y se conservarán siempre que sea posible. Los árboles que se conservarán deben identificarse antes del comienzo de cualquier actividad de construcción y se protegerán durante la construcción de conformidad con D a continuación.

D. Estándares de protección : todos los siguientes estándares de protección se aplicarán a áreas de vegetación significativas:

1. Los árboles significativos se conservarán siempre que sea práctico y de conformidad con los estándares de espacio defendible del Capítulo 3.7 SDC. La preservación puede volverse poco práctica cuando impida el desarrollo razonable de calles públicas, servicios públicos o usos de la tierra permitidos por el distrito de uso de la tierra aplicable o represente un riesgo de incendio para edificios y estructuras.

2. Los árboles significativos eliminados se reemplazarán en una proporción de 3:1 de árboles eliminados a árboles plantados. Los árboles de reemplazo de una especie apropiada deberán tener un tamaño mínimo de calibre de dos (2) pulgadas y se plantarán en un lugar adecuado como sustitutos de los árboles eliminados, a expensas exclusivas del solicitante. Los pinos ponderosa se pueden plantar como árboles de reemplazo cuando corresponda.

a. El Director de Desarrollo Comunitario o su designado revisará los planes de reubicación o reemplazo de árboles para proporcionar una mejora, preservación y protección óptimas de las áreas boscosas. En la medida de lo posible y deseable, los árboles se reubicarán o reemplazarán en el sitio y dentro de la misma área general que los árboles eliminados.

b. Cuando no sea factible o deseable reubicar o reemplazar árboles en el sitio, la reubicación o el reemplazo se pueden realizar en otro lugar aprobado por el Director de Desarrollo Comunitario o su designado.

c. Cuando no sea factible reubicar o reemplazar árboles en el sitio o en otro lugar aprobado en la Ciudad, el solicitante deberá pagar al Fondo de Árboles de la Ciudad, cuyo fondo se crea por la presente, una cantidad, que será establecida por el Concejo Municipal e incorporada al Programa Maestro de Tarifas de la Ciudad de las

Hermanas, por cada uno de los árboles de reemplazo que de otro modo serían requeridos por esta sección. Esta cantidad reflejará tanto el costo de compra como el costo de instalación de un árbol de reemplazo. La Ciudad utilizará el Fondo de Árboles de la Ciudad con el propósito de producir, mantener y preservar áreas boscosas y árboles patrimoniales, y para plantar árboles dentro de la Ciudad. Además, y según lo permitan los fondos, el Fondo de Árboles de la Ciudad puede proporcionar materiales educativos para ayudar con la plantación, mitigación y reubicación de árboles.

3. Los árboles significativos que se identifiquen para ser retenidos antes de cualquier actividad de construcción, como lo requiere C, arriba, se eliminarán solo con la aprobación previa del Director de Desarrollo Comunitario o su designado.

4. Los árboles significativos que se identifiquen para ser retenidos deben protegerse antes y durante toda la actividad de construcción y preparación del sitio. Las medidas de protección incluirán, entre otras, la instalación de una cerca de protección de árboles de alta visibilidad [cerca mínima de tres (3) pies de altura con estacas/postes de metal a intervalos de ocho (8) a diez (10) pies] alrededor de la(s) línea(s) de goteo de un árbol o árboles que se preservarán.

5. La nivelación, la operación de vehículos y equipo pesado y el almacenamiento de materiales de construcción están prohibidos dentro de la línea de goteo de árboles importantes que se preservarán, excepto según lo aprobado por la Ciudad para la instalación de servicios públicos o calles. Dicha aprobación solo se otorgará después de determinar que no existe otra alternativa razonable para evitar el área protegida.

6. Cuando los desarrollos propuestos invaden el área de la línea de goteo de árboles significativos, el Director puede requerir técnicas de construcción especiales para permitir que las raíces respiren y obtengan agua con respecto a cualquier solicitud de permiso de construcción, nivelación o desarrollo.

7. La Ciudad también puede requerir un inventario, encuesta o evaluación preparada por un profesional calificado cuando sea necesario para determinar los límites de la vegetación, los retranqueos de los edificios y otros requisitos de protección o mitigación.

8. Servidumbres y dedicaciones de conservación. Cuando sea necesario para implementar el Plan Integral, la Ciudad puede requerir la dedicación de la tierra o el registro de una

Commented [CB43]: Ejemplo o alternativa: Estándares del código de desarrollo de la ciudad de Sisters para la preservación y reemplazo de árboles existentes. Este ejemplo es similar a los estándares actuales de Hood River, pero contiene estándares para el reemplazo de árboles con una opción de tarifa en lugar.

servidumbre de conservación para proteger tierras sensibles, incluidas arboledas de árboles significativos y afloramientos rocosos naturales.

E. Exenciones. Las normas de protección de la letra "D" no se aplicarán en las siguientes situaciones:

1. Vegetación muerta, enferma y/o peligrosa. La vegetación que esté muerta o enferma, o que represente un peligro para la seguridad personal, la propiedad o la salud de otros árboles, puede ser eliminada. Antes de la remoción del árbol, el solicitante deberá proporcionar un informe de un arbolista certificado u otro profesional calificado para determinar si el árbol en cuestión está enfermo o representa un peligro, y cualquier tratamiento posible para evitar la remoción, excepto según lo dispuesto en la subsección 2, a continuación.

2. Emergencias. Se puede eliminar vegetación significativa en caso de una emergencia sin aprobación de uso de la tierra de conformidad con el Capítulo4, cuando la vegetación representa una amenaza inmediata para la vida o la seguridad, según lo determine el Director de Desarrollo Comunitario o su designado. El Director de Desarrollo Comunitario preparará un aviso o carta de decisión dentro de los 7 días posteriores a la remoción de los árboles. La carta de decisión o aviso explicará la naturaleza de la emergencia y estará archivada y disponible para revisión pública en el Ayuntamiento.

3.4.0XX Árboles de la calle

Commented [CB44]: No hay estándares de código modelo relacionados con los árboles de la calle en el derecho de paso.

16.12.050 Árboles de la calle.

Commented [CB45]: Código actual (Título 16). Estándares para árboles de calles como referencia. Hace referencia tanto a estándares como a pautas y no proporciona estándares de C&O ni orientación utilizable. MIG no recomienda que se conserven.

Los requisitos para las franjas de plantación de árboles en las calles se proporcionan en las Normas de Instalaciones Públicas, Sección 16.12.060. La plantación de calles no mejoradas se aplazará hasta la construcción de bordillos y aceras. Los árboles de las calles deberán cumplir con los siguientes estándares y pautas.

A. Características de crecimiento: Los árboles se seleccionarán en función de las características de crecimiento y las condiciones del sitio, incluido el espacio disponible, el espacio libre, las condiciones del suelo, la exposición a la tolerancia a la sequía y el color y la apariencia deseados. Lo siguiente debería guiar la selección del árbol:

1. Proporcione un dosel amplio donde se desee sombra.

2. Use árboles de bajo crecimiento para espacios debajo de los cables de servicios públicos.

3. Seleccione árboles que puedan ser "ramificados" donde el despeje de visión sea una preocupación.

4. Use árboles estrechos o "columnares" donde los toldos u otras características del edificio limiten el crecimiento, o donde se desee una mayor visibilidad entre los edificios y la calle.

5. Utilice especies con características de crecimiento similares en el mismo bloque para la continuidad del diseño.

6. Evite el uso de árboles que sean susceptibles al daño de los insectos y evite el uso de árboles que produzcan semillas o frutos excesivos.

7. Seleccione árboles que estén bien adaptados al medio ambiente, incluidos el suelo, el viento, la exposición al sol y el escape. Los árboles resistentes a la sequía deben usarse en áreas con suelo arenoso o rocoso o áreas sin riego.

3.2.400 Árboles de la calle

A. Aplicabilidad. Esta sección establece estándares y requisitos para plantar árboles y paisajismo de franjas de jardineras a lo largo de todas las calles para desarrollos sujetos a:

1. BDC Capítulo 4.3, Divisiones de tierras y ajustes de líneas de propiedad, para divisiones de tierras residenciales.

2. BDC 4.2.500, Revisión del plan del sitio.

3. BDC 4.2.400, Revisión de Estándares Mínimos de Desarrollo, cuando hay una acera existente o se requiere una acera con el desarrollo.

B. Requisitos del árbol de la calle. Los árboles de las calles deben plantarse a lo largo de todas las calles para desarrollos sujetos a esta sección de conformidad con lo siguiente:

1. Lista de árboles de calles. Todos los árboles de calles nuevos deben ser de la lista de

árboles de calles aprobada por la ciudad de Bend, que se basa en el ancho de la franja de jardineras. Los árboles con una altura madura de 50 pies o más deben usarse a lo largo de las calles colectoras y arteriales, excepto cuando están ubicados debajo de una línea eléctrica. Las variedades de troncos múltiples y llorones no son apropiadas como árboles de la calle. Consulte el Apéndice D de Estándares y especificaciones de la ciudad de Bend para obtener la lista de árboles de calles aprobados por la ciudad de Bend.

2. Ubicación. Los árboles de las calles deben plantarse a lo largo de todas las fachadas de las calles en el sitio de desarrollo dentro de las franjas de plantación existentes o propuestas o en los pozos de árboles de las aceras aprobados por la Ciudad en las calles sin franjas de plantación. Cuando la franja de la jardinera tenga menos de cuatro pies de ancho (excluyendo las dimensiones de la acera), los árboles de la calle deben plantarse en el sitio a menos de cinco pies de la parte posterior de la acera. Se requieren barreras de raíces con la plantación de árboles en las calles para proteger la acera y la acera de la ciudad. Los árboles existentes ubicados en una franja de plantación propuesta, un pozo de árboles o dentro de los cinco pies de la parte posterior de la acera pueden contar para este requisito.

3. Espaciamiento. Los árboles de la calle deben plantarse en función de la especie y la distancia de espaciamiento provista en la lista de árboles de la calle aprobada por la Ciudad de Bend, excepto cuando la plantación de un árbol entre en conflicto con los árboles, entradas de vehículos, muros de contención, servicios públicos y barreras físicas similares existentes o entre en conflicto con las áreas identificadas en las Normas y Especificaciones de la Ciudad de Bend 12.2.3.5, Ubicación y espaciado de los árboles de la calle. Se puede aprobar un espaciamiento aleatorio de árboles para el número equivalente de árboles requerido para la longitud del frente.

4. Tamaño del árbol. Ver BDC 3.2.300 (D) (4), Tamaño del árbol.

5. Servidumbres de servicios públicos. Todos los árboles de la calle deben colocarse fuera de las servidumbres de servicios públicos a menos que los servicios públicos se puedan colocar en un conducto para su mantenimiento (esto puede requerir servidumbres adicionales) o cuando lo apruebe el proveedor de servicios públicos. Si la franja de jardineras existente contiene tales servidumbres y no es lo suficientemente ancha para acomodar también árboles de la calle, los requisitos de ubicación de los árboles de la calle pueden ajustarse según lo aprobado por el Gerente de Planificación según la subsección

(B) (2) de esta sección.

6. Pozos de árboles en la acera. Los árboles de la calle plantados dentro de los pozos de los árboles de las aceras deben instalarse con una rejilla para árboles aprobada por la Ciudad.

Commented [CB46]: Ejemplo: requisitos básicos de árboles en las calles del Código de Desarrollo de Bend. Estos se pueden modificar para Hood River.

Tenga en cuenta que la división de la tierra y la revisión del plan del sitio activan los requisitos de árboles de la calle en este código. Si se propone un uso mixto o de unidades múltiples en un lote existente, Hood River necesita un proceso para activar los requisitos de árboles de la calle (si lo desea). Los árboles de las calles podrían tener una aplicabilidad similar a otros estándares de diseño, como la aplicación a todos los desarrollos, excepto viviendas de una sola unidad y dúplex (sin división de tierras).

Tenga en cuenta que Hood River deberá desarrollar y mantener una lista de árboles de Steet aprobados (si aún no tiene una). Es mejor mantener la lista fuera del código para facilitar la actualización.

3.4.040 Cercas y muros

Commented [CB47]: Normas del Código Modelo para cercas y muros. Se puede utilizar como base para la actualización del código de Hood River.

A. Propósito. Esta sección proporciona estándares generales de desarrollo para cercas y muros que no forman parte de un edificio, como muros de protección y muros de contención.

B. Aplicabilidad. La Sección 3.4.040 se aplica a todas las cercas y paredes que no forman parte de un edificio, incluidas las modificaciones a las cercas y paredes existentes. Esta sección complementa los estándares de desarrollo de la Tabla 2.2.040.

C. Altura.

1. Zonas residenciales y mixtas. Las cercas y paredes independientes (es decir, excluyendo las paredes del edificio) para usos residenciales no deben exceder las siguientes alturas sobre el nivel del suelo, donde la pendiente se mide desde la base de la cerca o pared en cuestión:

a. Dentro del retroceso del patio delantero o del lado de la calle: cuatro pies; excepto que se permite la siguiente altura adicional:

1. Se puede construir una cerca a una altura máxima de seis pies cuando se encuentra en un patio al lado de la calle y está a no menos de tres pies de la línea de propiedad del lado de la calle detrás de un área ajardinada.

2. Se puede construir una cerca a una altura máxima de seis pies donde la cerca es de eslabones de cadena abiertos u otra composición "transparente" que permita una transmisión de luz del 90 por ciento.

3. Se permite una estructura de jardín incidental (por ejemplo, cenador o puerta) que no exceda los ocho pies de altura y seis pies de ancho dentro de un patio delantero o que da a la calle, siempre que no invada un área de visión clara requerida.

b. Dentro de un retranqueo interior lateral o trasero: seis pies; excepto que la altura de la cerca o pared, según corresponda, no excederá la distancia desde la cerca o la línea de la pared hasta la estructura primaria más cercana en una propiedad adyacente.

2. Zonas no residenciales. Las cercas y paredes independientes (es decir, excluyendo las paredes del edificio) para usos no residenciales no deben exceder la siguiente altura sobre el nivel del suelo, donde la pendiente se mide desde la base de la cerca o pared en cuestión:

a. Dentro del retroceso del patio delantero o del lado de la calle: cuatro pies, excepto la siguiente altura adicional permitida para propiedades ubicadas dentro de una zona industrial:

1. Se puede construir una cerca o muro a una altura máxima de seis pies donde la cerca está retranqueada detrás de la línea de propiedad frontal o del lado de la calle detrás de un amortiguador de paisaje de cinco pies.

2. Se puede construir una cerca o muro a una altura máxima de ocho pies donde la cerca o el muro está retranqueado detrás de la línea de propiedad frontal o del lado de la calle detrás de un amortiguador de paisaje de 1 pie.

3. Cuando lo apruebe el Director de Planificación, una cerca construida con eslabones de cadena abiertos u otra composición "transparente" que permita una transmisión de luz del 90 por ciento puede alcanzar una altura de hasta ocho pies.

b. Dentro de un retranqueo lateral interior o trasero: ocho pies; excepto que la altura de la cerca o pared, según corresponda, no excederá la distancia desde la cerca o la línea de la pared hasta la estructura primaria más cercana en una propiedad adyacente.

3. Todas las zonas. Las cercas y paredes deben cumplir con los estándares de espacio libre de visión de la Sección 3.3.020. Otras disposiciones de este Código, o los requisitos de la autoridad vial, pueden limitar la altura permitida de una cerca o muro por debajo de los límites de altura de esta sección.

D. Materiales.

1. Los materiales permitidos para cercas y paredes incluyen madera tratada contra la intemperie; cedro y secuoya sin tratar; metal (por ejemplo, eslabones de cadena, hierro forjado y cercas similares); ladrillos, piedra, bloques de mampostería, hormigón formado in situ o mampostería similar; materiales vinílicos y compuestos (por ejemplo, reciclados) diseñados para su uso como cercas; y materiales similares según lo determine el Oficial de Planificación. Además, los setos de hoja perenne se consideran muros de protección para el propósito de este capítulo.

2. Los materiales prohibidos para cercas y paredes incluyen fardos de paja, lonas, alambre de púas o de púas (excepto en zonas industriales); madera de desecho, madera sin tratar (excepto cedro o secuoya), metal corrugado, chapa, materiales de desecho; plantas muertas, enfermas o moribundas; y materiales similares a los enumerados en este documento.

E. Permitiendo. Se requiere una aprobación Tipo I / No se requiere un permiso de uso de la tierra) para instalar una cerca de seis pies o menos de altura, o una pared de cuatro pies o menos de altura. Todos los demás muros y cercas requieren revisión y aprobación por parte del Director de Planificación a través de un procedimiento Tipo I. El Oficial de Audiencias o la Comisión de Planificación pueden requerir la instalación de muros o cercas como condición para la aprobación del desarrollo, según lo dispuesto por otras secciones del Código. Es posible que se requiera un permiso de construcción para algunas cercas y muros, de conformidad con los códigos de construcción aplicables.

F. Mantenimiento. Las cercas y paredes se mantendrán en buenas condiciones o serán reemplazadas por el dueño de la propiedad.

17.04.050 Vallas y muros.

A. Se permiten cercas y paredes de no más de seis (6) pies de altura dentro o en todos los límites de la propiedad y en lotes o parcelas de esquina cuando se cumplen los requisitos de espacio de visión.

B. La altura se mide desde la elevación original del suelo de acuerdo con los estándares de ingeniería de la ciudad.

C. Una cerca de seis (6) pies o menos medida desde la elevación original del suelo de acuerdo

con los Estándares de Ingeniería de la Ciudad, no se considera una estructura para los propósitos de los retranqueos establecidos en este título.

D. Todos los muros de contención se consideran estructuras a los efectos de los retranqueos, y no pueden ubicarse dentro del retranqueo frontal, lateral o trasero de un edificio, excepto según lo dispuesto en este título.

17.04.060 Muros de contención.

A. Los muros de contención de menos de cuatro (4) pies de altura están permitidos dentro o en todas las líneas de retroceso cuando el muro de contención retiene tierra en la parcela en la que se construye el muro de contención.

B. Si hay más de un muro de contención dentro del retranqueo, la distancia entre cada muro debe ser igual a la altura de ambos muros y el área entre los muros debe ser ajardinada.

C. No debe haber más de 4 pies de cara de pared expuesta en un muro de contención dentro de un retranqueo adyacente a un derecho de paso público.

D. Un muro de contención de cualquier altura puede ubicarse dentro o sobre todos los límites de la propiedad si el muro retiene tierra en la parcela contigua y, si está en un lote o parcela de esquina, cuando se cumplen los requisitos de espacio libre de visión.

E. La altura se mide desde la elevación original del suelo de acuerdo con los estándares de ingeniería de la ciudad.

F. Las limitaciones sobre la ubicación y la altura de los muros de contención en este título no se aplican a los muros de contención ubicados dentro del derecho de paso público con el fin de construir o mantener el derecho de paso público.

Commented [CB48]: Estándares actuales de cercas y muros del Código para referencia.

Commented [MH49R48]: Es posible que la Ciudad desee mantener una versión modificada de las disposiciones del muro de contención dado que no se abordan en los ejemplos anteriores.

3.4.050 Iluminación exterior

Commented [CB50]: El Código actual no tiene estándares de iluminación exterior.

El Código Modelo contiene estándares básicos de iluminación exterior. Estos se pueden adaptar para Hood River.

A. Propósito. Esta sección contiene regulaciones que requieren niveles adecuados de iluminación exterior y minimizan los impactos negativos de la contaminación lumínica.

B. Aplicabilidad. Toda la iluminación exterior deberá cumplir con los estándares de esta sección.

C. Normas.

1. Los postes de luz, excepto según lo requiera una autoridad vial o una agencia de seguridad pública, no deben exceder una altura de 20 pies; excepto que la iluminación estilo pedestal o bolardo es el método preferido para iluminar los pasillos. Esta limitación no se aplica a los postes de banderas, postes de servicios públicos y farolas.

2. Cuando se coloca un estándar de luz sobre una acera o pasarela, se debe mantener un espacio vertical mínimo de ocho pies.

3. Los niveles de iluminación exterior estarán sujetos a revisión y aprobación a través de la Revisión del Diseño del Sitio. Como pauta, los niveles de iluminación no deben ser mayores de lo necesario para proporcionar seguridad a los peatones, identificación de propiedades o negocios y prevención del delito.

Commented [CB51]: ¿Hood River quiere planos fotométricos y revisión para aprobaciones que no sean de revisión de diseño del sitio? Podríamos hacer estos requisitos para todos los desarrollos, además de una sola unidad y dúplex, pero deben ser C&O.

4. Excepto por lo dispuesto para la iluminación ascendente de banderas y letreros permitidos montados en edificios, todos los accesorios de iluminación exterior se dirigirán hacia abajo y tendrán un corte completo y un blindaje completo para preservar las vistas del cielo nocturno y minimizar el derrame excesivo de luz en las propiedades adyacentes.

5. La iluminación se instalará donde no obstruya las vías públicas, entradas de vehículos o pasillos.

6. La iluminación de la pasarela debe tener una iluminación promedio mínima de no menos de 0.2 pies-velas.

7. Las entradas activas de los edificios deben tener una iluminación promedio mínima de no menos de 2.0 pies-velas.

8. Las superficies de los letreros deben tener un nivel de iluminación de no más de 2.0 pies-velas.

9. Los estacionamientos y las áreas de servicio al aire libre, incluidas las áreas de servicio rápido de vehículos, deberán tener una iluminación mínima no inferior a 0.] candelas de pie, iluminación promedio de aproximadamente 0.8 candelas de pie y una relación de uniformidad (relación máxima a mínima) de no más de 20: 1.

10. Cuando no se puedan revisar los planes de iluminación de la rejilla de iluminación o si los accesorios no proporcionan datos fotométricos y las bombillas tienen menos de 2,000

lúmenes, use las siguientes pautas:

a. Los postes no deben tener una altura superior a cuatro veces la distancia a la línea de propiedad.

b. Los niveles máximos de lúmenes deben basarse en la altura del accesorio.

11. Cuando se coloque un estándar de luz dentro de una pasarela, se mantendrá una zona de paso peatonal sin obstrucciones de no menos de 36 pulgadas de ancho.

12. La iluminación sujeta a esta sección consistirá en materiales aprobados para uso en exteriores y se instalará de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

D. Permitiendo. No se requiere un permiso de uso de la tierra para instalar o reemplazar la iluminación exterior. El Oficial de Audiencias o la Comisión de Planificación pueden requerir iluminación como condición para la aprobación de algunos proyectos, de conformidad con otros requisitos del Código.

E. Mantenimiento. Para la salud y seguridad públicas, la iluminación exterior se mantendrá en buenas condiciones o será reemplazada por el dueño de la propiedad.

Commented [CB52]: Hay varias jurisdicciones con estándares complejos de iluminación exterior que se pueden usar como ejemplos de estándares y permisos de iluminación exterior. Bend's se incluye a continuación como referencia. Hood River necesita proporcionar orientación sobre cómo quieren regular la iluminación y en qué medida.

3.5.200 Estándares de iluminación exterior.

A. Intento. La intención de esta sección es permitir que los ciudadanos, las empresas y las agencias públicas de Bend iluminen áreas residenciales, comerciales, industriales y públicas, carreteras y pasillos con accesorios de iluminación apropiados para la necesidad mientras se usa dicha iluminación de una manera que preserve las vistas urbanas y se dirija y se limite a la propiedad desde la que se genera.

B. Accesorios de iluminación exterior sujetos a esta sección. Los artefactos de iluminación sujetos a las normas de la subsección (C) de esta sección son dispositivos de iluminación artificial para exteriores, accesorios para exteriores, lámparas y otros dispositivos similares, instalados permanentemente o portátiles, utilizados para iluminación de inundación, iluminación general o publicidad. Dichos dispositivos incluirán, entre otros, luces para:

1. Edificios y estructuras;

2. Áreas recreativas;

3. Estacionamiento y áreas de maniobra;

4. Áreas paisajísticas;

5. Calles y letreros de calles;

6. Área de exhibición de productos;

7. Voladizos de edificios y marquesinas abiertas;

8. Celebraciones navideñas;

9. Luces de construcción.

C. Normas para la instalación y operación de iluminación exterior. Excepto por la excepción de la subsección (D) de esta sección, los nuevos accesorios de iluminación exterior instalados después del 18 de febrero de 2004 estarán sujetos a los estándares a continuación. Ninguna disposición de esta sección tiene la intención de adelantarse al Capítulo 9.50 de BC, Letreros o códigos estatales aplicables.

1. Todos los accesorios de iluminación exterior sujetos a esta sección deben diseñarse como un accesorio de corte completo o tener un método de blindaje para dirigir las emisiones de luz hacia el sitio y no iluminar directamente o deslumbrar las propiedades adyacentes.

2. Toda la iluminación de carreteras, señales de carretera, intersecciones y vías peatonales debe diseñarse o tener un método de blindaje opaco para dirigir las emisiones de luz hacia abajo y por debajo del plano horizontal del accesorio en la posición instalada permanentemente.

3. Está prohibido el uso de luz de fuente láser o cualquier luz similar de alta intensidad para publicidad exterior o entretenimiento.

4. Está prohibido el funcionamiento de los reflectores con fines publicitarios o promocionales.

5. Las luces exteriores en sitios históricos designados o dentro de vecindarios históricos que sean consistentes con el estilo arquitectónico o la época del edificio o propiedad deberán ser consistentes con las disposiciones de esta sección.

6. Se recomienda a las empresas e instituciones con iluminación exterior, como luces de estacionamiento, luces de edificios, luces de paisajismo y otras características similares de iluminación exterior, que apaguen dichas luces al final de la jornada laboral, excepto las luces necesarias para la seguridad personal y del edificio.

7. Toda la iluminación exterior utilizada para estadios deportivos públicos o privados, áreas deportivas, instalaciones recreativas, áreas de actuación al aire libre y otras instalaciones al aire libre similares se extinguirá dentro de una hora después de la conclusión del evento final del día, excepto según lo exento en este documento.

8. La iluminación de neón fijada externamente está prohibida, excepto de la siguiente manera: como un elemento de adorno que rodea ventanas, puertas o bordes de edificios; cuando se encuentra en fachadas de edificios que dan a fachadas de calles o entradas internas dentro de complejos comerciales comerciales; dicha iluminación no debe ubicarse a más de 15 pies del nivel terminado y no debe usarse para definir la línea del techo de un edificio; y dicha iluminación no debe incluir destellos, luces intermitentes o giratorias. No obstante las disposiciones de esta sección, toda la iluminación de neón asociada con los letreros deberá estar de acuerdo con las disposiciones del Capítulo 9.50 de BC, Letreros.

D. Exenciones. Los siguientes accesorios o usos de iluminación están exentos de cumplir con los estándares de iluminación exterior de esta sección. Estas exenciones no impedirán que la Ciudad adopte ordenanzas posteriores que puedan abordar la modernización o eliminación de accesorios de iluminación exterior.

1. Todas las luminarias exteriores instaladas y funcionando legalmente antes de la fecha de vigencia de la ordenanza codificada en esta sección, y no prohibidas por esta sección. Esta exención no se aplicará si se sustituye una luminaria existente. Se recomienda la adición de blindaje suplementario y / o reorientación de los accesorios existentes que brillan con iluminación directa o resplandor visible más allá del límite de la propiedad donde se instala el accesorio para ayudar a mejorar la seguridad y la calidad de vida en Bend.

2. Iluminación decorativa residencial e iluminación de bajo voltaje utilizada para patios y entradas de vehículos que no brillan, emiten iluminación directa ni proyectan sombra sobre la propiedad adyacente.

3. Iluminación comercial e industrial de bajo voltaje utilizada para resaltar entradas de

vehículos y jardines, o aplicada a un edificio siempre que esté correctamente dirigida y protegida para no arrojar un resplandor visible en el derecho de paso público o en propiedades adyacentes o cercanas.

4. Iluminación ascendente destinada a resaltar parte de un edificio o paisajismo; siempre que la distribución de la luz de la luminaria esté contenida de manera efectiva por un elemento arquitectónico sobresaliente o un elemento de paisajismo y no brille más allá del objetivo previsto, incluido el cielo nocturno. Dichos elementos de contención pueden incluir, entre otros, toldos, arbustos densos o copas de árboles de hoja perenne densas durante todo el año que contendrán o limitarán la iluminación del cielo.

5. Instituciones correccionales. La iluminación exterior de las instituciones correccionales del condado será una iluminación de descarga de alta intensidad protegida, excepto en el área de entrada inmediata, en cuyo caso se puede usar otra iluminación que se ajuste a la intención de esta sección.

6. Las luces de bajo voltaje utilizadas para decoraciones navideñas por no más de 60 días están exentas de los requisitos de esta sección.

7. Los carnavales y ferias que requieren el uso de accesorios de iluminación exterior temporales están exentos, excepto que las instalaciones permanentes en sitios dedicados deben cumplir con los requisitos de esta sección.

8. Banderas de EE. UU. exhibidas solo con iluminación montada en la parte superior. La iluminación de todas las banderas que no sean la bandera de los EE. UU. se extinguirá al final del horario comercial público o antes de las 10:00 p.m., lo que ocurra más tarde.

9. Iluminación temporal para producciones de películas o televisión, construcción de carreteras o servicios públicos o construcción de edificios que no excedan los 60 días en cualquier vecindad. Las instalaciones permanentes en sitios dedicados deben cumplir con los requisitos de esta sección.

10. El funcionamiento de la iluminación exterior utilizada para estadios deportivos públicos o privados, áreas deportivas, instalaciones recreativas, áreas de espectáculos al aire libre y otras instalaciones al aire libre similares después de la conclusión del evento final del día cuando se requiere mantenimiento como preparación del campo, riego, limpieza y otras actividades de mantenimiento similares para tener la instalación lista para operar a la

mañana siguiente. Las luces durante el mantenimiento posterior a los eventos se mantendrán en el nivel mínimo posible.

11. Todas las lámparas para exteriores se utilizan para resaltar las características artísticas dentro de una rotonda o rotonda, siempre que estén correctamente orientadas y protegidas para no brillar con un resplandor visible en el derecho de paso público o en propiedades adyacentes o cercanas.

E. Infracciones y sanciones. El hecho de que cualquier persona, empresa o corporación erija, construya, amplíe, altere, repare, mueva, mejore o convierta cualquier accesorio de iluminación, o haga que se haga lo mismo, en contra o en violación de cualquier disposición de esta sección, constituirá una violación y está sujeto a aplicación según las disposiciones del Capítulo 1.3 de BDC, Cumplimiento. Cada día que un accesorio de iluminación infrinja esta sección constituirá una violación separada.

F. Definiciones. Las siguientes definiciones se aplican a los términos de esta sección:

1. Fin del horario comercial o fin del horario comercial significa (a) el final del horario comercial normal o publicado cuando una empresa o institución ya no está abierta para atender a clientes o clientes, y (b) el final de un turno o horario laboral normal cuando la mayoría de los empleados se han ido de la empresa o institución.

2. Corte completo significa una lámpara diseñada y construida para que la luz se dirija hacia abajo y no se proyecte luz por encima del plano horizontal. [Ver ilustraciones a continuación]

3. Deslumbramiento significa luz perdida y sin protección que incide en el ojo y que puede resultar en (a) molestias o molestias, como la luz que brilla en una ventana; (b) molestias

que causan entrecerrar los ojos; (c) incapacitación de la visión al reducir la capacidad de los ojos para ver en las sombras; o (d) reducción del rendimiento visual.

4. La iluminación de la lámpara de descarga de alta intensidad significa sodio a alta presión, vapor de mercurio, halogenuros metálicos, sodio a baja presión, inducción, azufre, xenón y otras lámparas similares.

5. Instalado significa la instalación inicial de accesorios de iluminación exterior, postes, cableado eléctrico y equipos de montaje relacionados después de la fecha de vigencia de la ordenanza codificada en esta sección. Los proyectos con planes de construcción aprobados antes de la fecha de vigencia de la ordenanza codificada en esta sección están excluidos del cumplimiento de la ordenanza solo en la instalación inicial.

6. Las luces de bajo voltaje significan luces de corriente continua de 12 voltios o lámparas individuales de menos de 0.25 vatios cada una unidas dentro de una cubierta de plástico translúcida o transparente.

7. Reemplazo significa la instalación de un nuevo accesorio de iluminación en lugar de un accesorio existente y / o la instalación de una nueva carcasa o cabezal de iluminación en un poste, soporte o pared, árbol u otra estructura existente. "Reemplazo" no significa el cambio de bombillas o lámparas en un accesorio por bombillas de la misma o menor potencia.

8. Seguridad. "Seguridad" significa (a) iluminación suficiente en las entradas, salidas, pasillos y áreas de estacionamiento del edificio para permitir que los clientes y empleados vean cualquier barrera física y sean vistos en todo momento mientras acceden a vehículos y aceras, y (b) el uso de accesorios de iluminación de corte completo sobre las puertas, en los puntales del servicio de bomberos, áreas de carga y puntos de acceso similares al edificio.

9. Blindaje significa un dispositivo aplicado externamente, como una cubierta o campana de metal, madera, plástico opaco o vidrio pintado opaco para que la luz emitida por el accesorio se dirija hacia abajo por debajo del plano horizontal hacia el sitio y no brille directamente ni deslumbre sobre la propiedad adyacente o cercana.

10. Sin blindaje significa accesorios de iluminación que carecen de medios para restringir la luz emitida por debajo del plano horizontal o para brillar o deslumbrar en una

propiedad adyacente o cercana.

11. Iluminación ascendente significa una lámpara blindada generalmente instalada en el suelo o montada permanentemente en un elemento arquitectónico, árbol u otra estructura que tiene la luz de la luminaria dirigida en un patrón de distribución contenido por encima del plano horizontal para iluminar un elemento de construcción, arbusto, árbol u otro paisajismo adyacente o cercano. [Ord. NS-2016, 2006]

Commented [CB53]: Estándares de iluminación exterior de la ciudad de Bend solo como referencia. Estos no están actualizados para Hood River.

Capítulo 3.5 - Estacionamiento y carga

Commented [CB54]: Normas del Código Modelo para estacionamiento y carga

3.5.010 Propósito
3.5.020 Reglamento general de aplicabilidad
3.5.030 Estacionamiento de automóviles
3.5.040 Estacionamiento de bicicletas
3.5.050 Áreas de carga

3.5.010 Propósito

Este capítulo contiene requisitos para el estacionamiento de automóviles y bicicletas. El código pretende ser flexible al exigir un estacionamiento adecuado, en lugar de un número mínimo de espacios de estacionamiento, para cada uso. Proporciona estándares para la ubicación, el tamaño y el diseño de las áreas de estacionamiento para garantizar que se pueda acceder a dichas áreas de manera segura y eficiente. El código también fomenta el transporte no motorizado al exigir el estacionamiento de bicicletas para algunos usos.

3.5.020 Aplicabilidad y Normativa General

A. Dónde se aplican las regulaciones. Las regulaciones de este capítulo se aplican a todas las áreas de estacionamiento en todas las zonas, en todo momento, ya sea que este Código requiera estacionamiento o se coloque para la conveniencia de los propietarios o usuarios.

B. Ocupación. Todas las áreas de estacionamiento requeridas deben desarrollarse de acuerdo con los requisitos de este código antes de la ocupación de cualquier estructura en el sitio en cuestión. Cuando se requieran mejoras de jardinería, pantallas u otras mejoras de conformidad con este Código, todas esas mejoras deben instalarse y aprobarse antes de la ocupación.

C. Cálculos de cantidades de estacionamiento requerido y permitido.

1. Al calcular los espacios de estacionamiento en función del área del piso, no se cuentan las estructuras de estacionamiento y los espacios de piso no alquilables, como armarios de almacenamiento, salas de equipos mecánicos y espacios similares.

2. El número de espacios de estacionamiento se calcula en función de los usos principales en el sitio, excepto como se indica en la subsección 3, a continuación. Cuando hay dos o

más usos principales separados en un sitio, el estacionamiento mínimo y máximo para el sitio es la suma del estacionamiento requerido o permitido para los usos principales individuales. Para el estacionamiento compartido, consulte la Sección 3.5.030.D a continuación.

3. Cuando más del [20] por ciento del área del piso en un sitio está en un uso accesorio, el estacionamiento requerido o permitido se calcula por separado para el uso accesorio. Un ejemplo sería un edificio de 10,000 pies cuadrados con un almacén de 7,000 pies cuadrados y un área minorista de accesorios de 3,000 pies cuadrados. El estacionamiento mínimo y máximo se calcularía por separado para los usos minoristas y de almacén.

D. Uso de los espacios de estacionamiento requeridos. Salvo que se disponga lo contrario en esta sección, los espacios de estacionamiento requeridos deben estar disponibles para los residentes, clientes o empleados del uso. Se pueden cobrar tarifas por el uso de los espacios de estacionamiento requeridos. Los espacios de estacionamiento requeridos no pueden asignarse de ninguna manera a un uso en otro sitio, excepto para el estacionamiento compartido de conformidad con la Sección 3.5.030.D.

E. Proximidad del aparcamiento al uso. Los espacios de estacionamiento requeridos para usos residenciales deben ubicarse en el sitio del uso o en una parcela o tramo de propiedad común de todos los propietarios de las propiedades que utilizarán el área de estacionamiento. Los espacios de estacionamiento requeridos para usos no residenciales deben estar ubicados en el sitio del uso o en un área de estacionamiento que tenga su punto de acceso peatonal más cercano dentro de [400-600] pies del sitio.

F. Mejora de las zonas de aparcamiento. El estacionamiento de vehículos motorizados solo se permite en calles con un arcén mejorado de ancho suficiente; dentro de garajes, cocheras y otras estructuras aprobadas; y en entradas de vehículos o estacionamientos que se hayan desarrollado de conformidad con este Código. Para conocer los estándares de diseño aplicables, consulte el Capítulo 3.2 Orientación y diseño de edificios, el Capítulo 3.3 Acceso y circulación, el Capítulo 3.4 Paisajismo y protección y el Capítulo 3.6 Instalaciones públicas.

3.5.030 Estacionamiento de automóviles

A. Número mínimo de espacios de estacionamiento de automóviles fuera de la vía pública. Excepto según lo dispuesto en la subsección 3.5.030.A, o según lo requerido para el

Commented [CB55]: Para conocer los requisitos mínimos de estacionamiento actuales del Código, consulte el documento 'HRMC Título 17 Estacionamiento mínimo Standards_Existing documento'. El documento coloca los requisitos de estacionamiento del Código actual en tablas para comparar.

cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades bajo la subsección 3.5.030.G, el estacionamiento fuera de la vía pública se proporcionará de conformidad con uno de los siguientes tres estándares:

1. Los estándares de la Tabla 3.5.030.A;

2. Un estándar de la Tabla 3.5.030.A para un uso que el Director de Planificación determine que es similar al uso propuesto; o

3. Subsección 3.5.030.B Excepciones y tarifa de estacionamiento en lugar de la misma,

4. Los espacios de estacionamiento dentro de los garajes cuentan para el requisito mínimo de estacionamiento.

Commented [CB56]: Para mejorar la claridad, ¿Hood River quiere que los espacios de estacionamiento dentro de los garajes (incluidos los residenciales) cuenten para el mínimo de estacionamiento?

Espacios de estacionamiento de automóviles fuera de la vía pública por uso: Zonas residenciales

Commented [CB57]: **Código actual Requisitos de estacionamiento de la zona residencial en formato de tabla.**

Usos		Estacionamiento mínimo por uso de suelo
Desarrollo Residencial		
	Viviendas unifamiliares ~~Individua~~, incluidas las casas prefabricadas y adosadas	Dos por unidad de vivienda individual
	Dúplex ~~and triplexes~~	Uno por unidad de vivienda individual
	Viviendas de unidades múltiples	Un espacio y medio por unidad de vivienda
	Parques de casas móviles	Dos espacios para cada sitio de casas móviles
		Aparcamiento para invitados: un ritmo por cada cuatro sitios de casas

Commented [CB58]: Se requieren dos espacios en el Código actual para estos usos. Actualmente no existe una legislación estatal aplicable a Hood River que requiera una reducción. Hood River podría decidir reducir el requisito a un espacio por unidad para reducir una barrera al desarrollo de viviendas.

		móviles
	Unidades de vivienda accesorias	No se requiere estacionamiento fuera de la calle.
	Instalaciones de alojamiento y desayuno	Dos por unidad de vivienda individual, más un espacio fuera de la calle para cada habitación de alojamiento y desayuno
	Casas compartidas alojadas y alquileres de casas de vacaciones	Un espacio por cada dos dormitorios
	Tipos de vivienda a escala de vecindario	Un espacio por unidad de vivienda
	Grupos de cabañas	Un espacio por unidad de vivienda

Espacios de estacionamiento de automóviles fuera de la vía pública por uso: zonas comerciales e industriales

Commented [CB59]: **Requisitos actuales de estacionamiento de zonas comerciales e industriales en formato de tabla.**

Usos	Estacionamiento mínimo por uso de suelo	
Zona de oficinas/residencial (C-1) y zona comercial general (C-2)		
	Fuera del CBD	Dentro del CBD
Desarrollo comercial	Una plaza de aparcamiento por empleado, no menos de 2 plazas (2), (5), (6)	Un espacio y medio por cada 1,000 pies cuadrados de área bruta (2) (7) (9)
Desarrollo Residencial		

		Fuera del CBD	Dentro del CBD
	Viviendas unifamiliares, dúplex,	Uno por unidad (1)	Uno por unidad (2) (3)
	Viviendas de unidades múltiples	Un espacio y medio por unidad de vivienda (2), (4)	
Desarrollo de la industria ligera (LI) e industrial (I)			
		Una plaza de aparcamiento por empleado, no menos de 2 plazas (2), (5)	(10)

(1) En el sitio de construcción, uno de los cuales puede estar dentro del área de retroceso del patio delantero

(2) En el sitio de construcción o adyacente a él

(3) A menos que esté específicamente exento bajo las disposiciones de exención de estacionamiento de edificios históricos para conversiones residenciales de pisos superiores.

(4) Las áreas de retroceso requeridas se pueden utilizar para estacionamiento fuera de la vía pública

(5) Se proporcionará estacionamiento adecuado fuera de la vía pública en o adyacente al sitio de construcción para satisfacer las necesidades de la clientela anticipada

(6) El Distrito Central de Negocios, el Distrito de Negocios de Heights y el Waterfront están exentos del requisito mínimo de dos espacios de estacionamiento fuera de la calle, pero deberán pagar una tarifa en lugar de estacionamiento de acuerdo con el Capítulo 17.24 de HRMC por el saldo de estacionamiento requerido pero no proporcionado

(7) El estacionamiento en el Distrito Central de Negocios, el Distrito de Negocios de Heights y Waterfront puede satisfacerse sustituyendo todo o parte del requisito de estacionamiento en

Commented [CB60]: Se requiere que haya un espacio por unidad para dúplex, recomendado para viviendas de una sola unidad.

Commented [CB61]: Esta concesión para el desarrollo comercial e industrial no está clara. ¿Debería conservarse?

ubicaciones adyacentes o cercanas fuera del sitio fuera de la calle y/o por estacionamiento compartido adyacente o cercano si el estacionamiento sustituto satisface razonablemente los requisitos de estacionamiento de esta sección.

(8) Los espacios de estacionamiento que utilizan el acceso desde un callejón público dedicado pueden ubicarse dentro de áreas retranqueadas ~~(17.03.040.G.2.e and 17.03.050.H.2.e)~~

(9) En la zona C-2, si se proporciona menos de todo el estacionamiento requerido, la tarifa en lugar del estacionamiento se pagará de acuerdo con el Capítulo 17.24 de HRMC, excepto que se otorgará un crédito por la cantidad de espacios provistos. ~~(17.03.050.H.1.f)~~

(10) El Distrito Central de Negocios, el Distrito de Negocios de Heights y el Waterfront están exentos de este requisito, pero pagarán una tarifa en lugar de estacionamiento de acuerdo con el Capítulo 17.24. El estacionamiento en el Distrito Central de Negocios, el Distrito de Negocios de Heights y Waterfront puede satisfacerse sustituyendo todo o parte del requisito de estacionamiento en ubicaciones adyacentes o cercanas fuera del sitio fuera de la calle y/o por estacionamiento compartido adyacente o cercano si el estacionamiento sustituto satisface razonablemente los requisitos de estacionamiento de esta sección. Si ningún estacionamiento fuera de la calle o fuera del sitio satisface razonablemente los requisitos de estacionamiento de esta sección, la tarifa en lugar del estacionamiento se pagará de acuerdo con el Capítulo 17.24. Si se proporciona menos de todo el estacionamiento requerido, la tarifa en lugar del estacionamiento se pagará de acuerdo con el Capítulo 17.24, excepto que se otorgará un crédito por la cantidad de espacios provistos.

Commented [CB62]: Normas de código actuales que se aplican al estacionamiento en ciertas situaciones. Estos deben revisarse por su relevancia (ejemplo, este capítulo permite acuerdos de estacionamiento compartido) y si desean conservarse en general.

Estándares de estacionamiento adicionales del distrito histórico del centro

Commented [CB63]: Estándares de estacionamiento adicionales del Código actual para el Distrito Histórico del Centro que deben capturarse en este capítulo.

Exención de estacionamiento residencial en el piso superior. Los edificios existentes dentro del Distrito Histórico del Centro incluidos en el inventario local de edificios históricos y enumerados en el Capítulo 17.14 CUADRO B de HRMC - Inventario de Recursos Culturales Distrito Local del Centro: 1994 (actualizado en 2004), según enmendado, no están obligados a proporcionar estacionamiento adicional para la conversión de pisos superiores en unidades de vivienda residencial no transitorias. La conversión a nivel de calle de un edificio histórico para uso residencial no es elegible para esta exención. La exención no es aplicable al alojamiento

transitorio o al uso hotelero. (17.03.040.G.2.f y 17.050.H.2.f)

Ni la exención de conversión histórica ni la tarifa en lugar del estacionamiento fuera de la vía pública se pueden utilizar para satisfacer los requisitos de estacionamiento para viviendas compartidas, alquileres de casas de vacaciones, alquileres transitorios o a corto plazo. Las viviendas compartidas alojadas, los alquileres de casas de vacaciones, los alquileres transitorios y a corto plazo deberán cumplir con los requisitos de estacionamiento de conformidad con el Código Municipal de Hood River.

Espacios de estacionamiento de automóviles fuera de la calle por uso: OS / PF, RC, Waterfront Overlay Zone

Commented [MH64]: ¿Recomendamos combinar esta tabla con las tablas anteriores, suponiendo que se conserven estándares separados?

Usos	Estacionamiento mínimo por uso de suelo
Zona de espacios abiertos/instalaciones públicas (OS/PF)	
Oficinas municipales y gubernamentales	Una plaza de aparcamiento por empleado permanente, no menos de 2 plazas (1), (2)
Zona recreativa/comercial del río Columbia (RC)	
Usos comerciales/minoristas y relacionados con el turismo	Un espacio por cada 300 pies cuadrados de superficie bruta
Establecimientos para beber y comer	Un espacio por cada 200 pies cuadrados de área bruta del piso, hasta 5,000 pies cuadrados (3) (incluida el área de asientos al aire libre) Un espacio por cada 300 pies cuadrados de superficie bruta, más de 5,000 pies cuadrados
Zona de superposición frente al mar (5)	

Usos comerciales/minoristas	Un espacio por cada 300 pies cuadrados de superficie bruta
Establecimientos para beber y comer	Un espacio por cada 200 pies cuadrados de superficie bruta (3)
Espacios abiertos, senderos, parques y usos similares	Sin mínimo

~~(1) On or adjacent to the building site~~

~~(2) Adequate off-street parking shall be provided on or adjacent to the building site to meet the needs of anticipated clientele~~

~~(3) Including any outside seating area~~

~~(4) Bicycle parking as required by 17.20.040 (17.03.110.G.3, 17.03.130.E.7.d)~~

(5) Para la subzona 1: 17.03.103.F.8

a. Se puede proporcionar estacionamiento requerido en parcelas contiguas siempre que esté dentro de los 1,000 pies del uso propuesto.

b. Crédito por estacionamiento en la calle: Los espacios de estacionamiento en la calle se pueden contar para el estacionamiento requerido donde se construye estacionamiento en ángulo en la calle como parte del desarrollo.

c. No se permite estacionamiento ni circulación vehicular entre un edificio y la acera o el edificio y el Waterfront Trail.

d. Las áreas de estacionamiento fuera de la vía pública en la Subárea 1 deben estar revestidas con adoquines u otros materiales decorativos y permeables comparables.

Tabla 3.5.030.A – Espacios de estacionamiento de automóviles por uso

Categorías de uso (El capítulo 5 contiene ejemplos de usos y definiciones).	Estacionamiento mínimo por uso de suelo (Las fracciones se redondean al número entero más cercano).
Categorías Comerciales	
Recreación comercial al aire libre	por revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Bed and Breakfast Inn	Dos espacios por uso, más un espacio para cada habitación ofrecida como alojamiento
Servicios educativos, no una escuela (por ejemplo, tutoría o servicios similares)	un espacio por cada 300 pies cuadrados de área de piso
Entretenimiento, Evento Mayor	por revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Hoteles, moteles y usos similares	0,75 plazas por habitación. Consulte también los requisitos de estacionamiento para usos asociados, como restaurantes, usos de entretenimiento, establecimientos de bebidas, instalaciones de reunión.
Morgue o funeraria	un espacio por cada 300 pies cuadrados de área de piso
Oficinas	Oficina general: un espacio por cada 500 pies cuadrados de área de piso
	Consultorio médico o dental: un espacio por cada 500 pies cuadrados de área de piso

Commented [CB65]: Código modelo, estándares mínimos de estacionamiento industriales e institucionales como referencia. Hood River puede querer enmendar sus usos comerciales (categorías SDC) y crear estándares de estacionamiento para cada uno de esos usos. Esto se puede utilizar como modelo.

Recreación al aire libre, comercial	por revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Estacionamiento en superficie, cuando no es accesorio para un uso permitido	por revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Mantenimiento rápido del vehículo o reparación del vehículo	dos espacios, excluyendo el servicio de vehículos o el área de cola, o por revisión del permiso de uso condicional (Capítulo 4.4)
Ventas minoristas y servicio comercial	Banco: un espacio por cada 300 pies cuadrados de superficie
	Venta al por menor: un espacio por cada 400 pies cuadrados de superficie, excepto un espacio por cada 1.000 pies cuadrados para la venta al por menor a granel (por ejemplo, venta de automóviles, viveros, madera y materiales de construcción, muebles, electrodomésticos y ventas similares)
	Restaurantes y bares: un espacio por cada 200 pies cuadrados de superficie
	Clubes de salud, gimnasios, entretenimiento continuo (por ejemplo, boleras): un espacio por cada 300 pies cuadrados.
	Teatros y cines: un espacio por cada seis asientos
Almacenamiento de autoservicio	Dos espacios, más espacio adecuado para carga y descarga

Categorías industriales[1]	
Servicio Industrial	un espacio por cada 1,000 pies cuadrados de área de piso
Fabricación y producción	un espacio por cada 1,000 pies cuadrados de área de piso; o según lo requiera la revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Almacén y movimiento de carga	0.5 espacio por cada 1,000 pies cuadrados de área de piso; o según lo requiera la revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Relacionado con los residuos	por revisión del Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Ventas al por mayor, por ejemplo, materiales de construcción, equipo pesado, suministros agrícolas, etc.	un espacio por cada 1,000 pies cuadrados.

Tabla 3.5.030.A – Espacios de estacionamiento de automóviles por uso	
Categorías de uso (El capítulo 5 contiene ejemplos de usos y definiciones).	Estacionamiento mínimo por uso de suelo (Las fracciones se redondean al número entero más cercano).
Categorías Institucionales	
Utilidades básicas	Estacionamiento basado en la demanda de estacionamiento proyectada del solicitante, sujeto a la aprobación de la Ciudad
Servicio comunitario, incluidas las oficinas y servicios gubernamentales	Estacionamiento basado en la demanda de estacionamiento proyectada del solicitante, sujeto a la aprobación de la Ciudad, excepto según lo requerido específicamente en otra parte de esta tabla para usos individuales (Ver asamblea pública, oficina, comercio, vivienda, etc.)
Guardería	Guardería familiar: 1 espacio, más estacionamiento requerido para la vivienda
	Guardería: 1 espacio por cada 400 pies cuadrados de área de piso
Centro médico u hospital	un espacio por cada 300 pies cuadrados de área de piso
Parques y espacios abiertos	Estacionamiento basado en la demanda de estacionamiento proyectada para usos planificados
Asamblea pública	un espacio por cada 75 pies cuadrados de área de reunión pública; o según lo requiera el Permiso de Uso Condicional

	(Capítulo 4.4)
Instituciones religiosas y lugares de culto	un espacio por cada 75 pies cuadrados de área de ensamblaje principal; o según lo requiera el Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)
Escuelas	Preescolar a Secundaria: un espacio por aula
	Escuelas secundarias: siete espacios por aula
	Universidades: un espacio por cada 400 pies cuadrados de área de piso excluyendo dormitorios, más un espacio por cada dos dormitorios
Otras categorías[2]	
Usos de accesorios	Los estándares de estacionamiento para usos accesorios son los mismos que para usos primarios, pero se prorratean según el porcentaje de la demanda total estimada de estacionamiento, sujeto a revisión y aprobación de la Ciudad.
Agricultura	Ninguno, excepto cuando sea necesario para usos accesorios
Instalaciones de transmisión de radiofrecuencia	Ninguno, excepto según lo requiera el Permiso de Uso Condicional (Capítulo 4.4)

Usos temporales	Los estándares de estacionamiento para usos temporales son los mismos que para usos primarios, excepto que el [organismo de toma de decisiones de la Ciudad] puede reducir o renunciar a ciertos estándares de desarrollo y diseño para usos temporales.
Instalaciones de transporte (operación, mantenimiento, preservación y construcción)	Ninguno, excepto las instalaciones de estacionamiento y paseo; y donde se requiere estacionamiento temporal para áreas de preparación de construcción

Excepciones y reducciones al estacionamiento fuera de la vía pública.

17.24.010 Tarifa de estacionamiento en lugar.

Este capítulo establece la tarifa de estacionamiento en lugar de la misma. La tarifa de estacionamiento en lugar se paga a la Ciudad en lugar de proporcionar el estacionamiento requerido fuera de la vía pública cuando esté permitido en este título.

A. Monto de la tarifa. El monto de la tarifa de estacionamiento en lugar se establece por resolución del Concejo Municipal y el Concejo revisará el monto al menos una vez al año. De lo contrario, el Consejo puede ajustar la tarifa en lugar según lo considere necesario en función de factores como la inflación, el costo de proporcionar nuevos espacios de estacionamiento y el valor de mercado de los espacios de estacionamiento. El importe de la tasa sustitutiva tendrá en cuenta los costes corrientes de adquisición, financiación y construcción de terrenos.

B. Uso de tarifas. Las tarifas de estacionamiento en lugar se depositarán en un fondo dedicado para el desarrollo y la provisión de instalaciones de estacionamiento público. Las tarifas cobradas se pueden aplicar solo al desarrollo y provisión de estacionamiento público que sirva al Distrito Central de Negocios, al Distrito de Negocios de Heights o al Litoral, o al desarrollo de estacionamientos propiedad de la Ciudad ubicados en zonas no residenciales. El desarrollo y la provisión de estacionamiento al que se aplican las tarifas deben ser consistentes con el plan de administración de estacionamiento adoptado por la Ciudad. El desarrollo y la provisión de estacionamiento incluyen, entre otros, pavimentación, rayas, aceras, adquisición de bienes

inmuebles, pago de costos administrativos y construcción. (Ord. 2056 §2 (Exh. B), 2020)

17.24.020 Pago de la tasa.

A. Requisito de estacionamiento para el cálculo de la tarifa. La tarifa de reemplazo se basará en la cantidad de espacios de estacionamiento requeridos bajo el Capítulo 17.03 de HRMC, pero no proporcionados fuera de la calle o fuera del sitio, multiplicado por la cantidad establecida por la resolución del Consejo en HRMC 17.24.010.

B. Condición de aprobación. El pago de la tarifa en lugar se incluirá como condición para la aprobación de cualquier solicitud de desarrollo aprobada que esté sujeta a la tarifa.

C. Limitación. El pago de la tarifa en lugar no se puede utilizar para satisfacer los requisitos de estacionamiento para la emisión de licencias de operación de alquiler a corto plazo.

D. Pago de la tasa. La tarifa en lugar se pagará en su totalidad antes de la emisión de un permiso de construcción. (Ord. 2056 §2 (Exh. B), 2020)

Commented [CB66]: Del código actual. Suponiendo que Hood River quiera conservar la opción de estacionamiento gratuito en su lugar. No necesita ser C&O ya que es opcional.

~~3. 1. There is no minimum number of required automobile parking spaces for uses within the [Downtown / Main Street / Downtown Core Area] zone[; except that where a change of use or new development occurs, the owner may be required to pay a fee toward Downtown/Main Street Parking District improvements, pursuant to Ordinance #].~~

~~4.~~5. Análisis de la demanda de estacionamiento: El solicitante puede proponer un estándar de estacionamiento que sea diferente al estándar bajo las subsecciones 3.5.030.A (1) y (2), anteriores, para su revisión y acción por parte del Director de Planificación ~~[Planning Official / Planning Commission]~~ a través de un procedimiento Tipo ~~[II / III]~~II . La propuesta del solicitante consistirá en una solicitud por escrito y un análisis de estacionamiento preparado por un profesional calificado. El análisis de estacionamiento, como mínimo, evaluará la demanda promedio de estacionamiento y la oferta disponible para los usos existentes y propuestos en el sitio en cuestión; oportunidades de estacionamiento compartido con otros usos en las inmediaciones; estacionamiento público existente en las cercanías; opciones de transporte existentes o planificadas cerca del sitio, como servicio frecuente de autobús, viajes compartidos o ~~private shuttles~~viajes compartidos; y otros factores relevantes. ~~[The (City decision-making body) through a (Type III) procedure~~El Director de Planificación a través de un procedimiento de Tipo II puede reducir los

Commented [CB67]: Del código modelo. ¿Hood River quiere incluir una opción para un análisis de demanda de estacionamiento como un proceso de Tipo II? Hood River tiene la opción de tarifa en lugar, por lo que podría no valer la pena incluirla. Sin embargo, brinda la oportunidad de una flexibilidad adicional.

estándares de estacionamiento fuera de la vía pública de la Tabla 3.5.030.A para sitios con una o más de las siguientes características:

a. El sitio tiene una parada de autobús con servicio de tránsito frecuente ubicada junto a ella, y la fachada del sitio se mejora con un refugio de espera de parada de autobús, de acuerdo con los estándares del proveedor de servicios de tránsito aplicable: Permitir una reducción de hasta el 20 por ciento al número estándar de espacios de estacionamiento para automóviles;

b. El sitio tiene espacios de estacionamiento dedicados para vehículos compartidos o camionetas: Permita una reducción de hasta el 10 por ciento del número estándar de espacios de estacionamiento para automóviles;

c. El sitio tiene espacios de estacionamiento dedicados para motocicletas, scooters o carritos eléctricos: Permitir reducciones a las dimensiones estándar para espacios de estacionamiento;

d. El sitio tiene más que el número mínimo de espacios de estacionamiento para bicicletas requeridos: Permita una reducción de hasta el 10 por ciento en el número de espacios de estacionamiento para automóviles.

~~5.~~El número de espacios de estacionamiento fuera de la vía pública requeridos puede reducirse mediante la provisión de estacionamiento compartido, de conformidad con Sección 3.5.030.D.~~[4. The [Planning Official] through a [Type I / II] procedure may reduce the off-street parking standards of Table 3.5.030.A by one parking space for every two on-street parking spaces located adjacent to the subject site, provided the parking spaces meet the dimensional standards of Section 3.5.030.E.]~~

~~6.~~

~~7. C. Maximum Number of Off-Street Automobile Parking Spaces. The maximum number of off-street automobile parking spaces allowed per site equals the minimum number of required spaces, pursuant to Table 3.5.030, times a factor of:~~

~~8. 1. [1.2] spaces for uses fronting a street with adjacent on-street parking spaces; [or]~~

~~9. 2. [1.5] spaces, for uses fronting no street with adjacent on-street parking[. / ; or]~~

~~10.~~6. ~~3. [A factor determined pursuant to subsection 3.5.030.C(3), Parking Analysis~~

~~Option.]~~

Commented [CB68]: El número máximo de estacionamiento fuera de la vía pública se aborda en el Código Modelo. MIG recomienda que no se incluya en el Código de Hood River, ya que es una barrera adicional para el desarrollo sin un propósito declarado.

E. Estacionamiento compartido. Las instalaciones de estacionamiento requeridas para dos o más usos, estructuras o parcelas de tierra pueden satisfacerse con las mismas instalaciones de estacionamiento utilizadas conjuntamente, en la medida en que los propietarios u operadores demuestren que la necesidad de instalaciones de estacionamiento no se superpone materialmente (por ejemplo, usos principalmente de naturaleza diurna versus nocturna; usos de lunes a viernes versus usos de fin de semana), y siempre que el derecho de uso conjunto se demuestre mediante una escritura registrada, un contrato de arrendamiento o un instrumento escrito similar que establezca el uso conjunto. Las solicitudes de estacionamiento compartido estarán sujetas a revisión y aprobación a través de la Revisión del diseño del sitio.

F. Diseño de puestos de estacionamiento y dimensiones mínimas. Cuando se proponga una nueva área de estacionamiento fuera de la vía pública, o se proponga una área de estacionamiento existente fuera de la vía pública para su expansión, toda el área de estacionamiento se mejorará de conformidad con este Código. Como mínimo, los espacios de estacionamiento y los pasillos de entrada deberán estar pavimentados con asfalto, concreto u otros materiales aprobados por la Ciudad, siempre que se cumplan los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades, y deberán cumplir con las dimensiones mínimas de la Tabla 3.5.030.E y las figuras a continuación. Todas las áreas de estacionamiento fuera de la vía pública deben contener topes de ruedas, bordillos perimetrales, bolardos u otros bordes según sea necesario para evitar que los vehículos dañen edificios o invadan pasillos, paisajes o el derecho de paso público. Las áreas de estacionamiento también deberán proporcionar el manejo de aguas superficiales, de conformidad con la Sección 3.6.050.

Commented [CB69]: Este estándar requiere que un área de estacionamiento completa (lote) se mejore al Código si se expande. ¿Hood River quiere conservar o modificar esta disposición? La opción sería requerir que la expansión solo se construya por código.

Tabla 3.5.030.E - Dimensiones mínimas del área de estacionamiento*

APARCAMIENTO ÁNGULO < °	LONGITUD DE LA ACERA	PROFUNDIDAD DE PÉRDIDA		ANCHO DE LA NAVE		ANCHO DE LA BAHÍA		RAYA LARGURA
		SOLTERO D1	DOBLE D2	UNO SENTIDO A1	DOS SENTIDO A2	UNO SENTIDO B1	DOS SENTIDO B2	

90°	8'-6"	18'	36'	23'	23'	59'	59'	18'
60°	10'	20'	40'	17'	18'	57'	58'	23'
45°	12'	18'-6"	37'	13'	18'	50'	55'	26'-6"
30°	17'	16'-6"	33'	12'	18'	45'	51'	32'-8"
0°	22'	8'-6"	17'	12'	18'	29'	35'	8'-6"

Commented [CB70]: ¿Existen estándares de dimensión de áreas y espacios de estacionamiento adoptados en el TSP u otro documento de la ciudad (como estándares de obras públicas)? Deberíamos retirar lo que se adopta en esta tabla.

* Consulte también el Capítulo 3.2 Orientación y diseño del edificio para conocer los requisitos de ubicación de estacionamiento para algunos tipos de desarrollo; Capítulo 3.3 Acceso y circulación para estándares de calzada; y el Capítulo 3.4 para los requisitos relacionados con el paisajismo, las pantallas, las cercas, las paredes y la iluminación exterior.

G. Ajustes en las dimensiones del área de estacionamiento. Las dimensiones de la subsección 3.5.030.E son estándares mínimos. El [órgano de toma de decisiones de la Ciudad], a través de un procedimiento de Tipo II / III, puede ajustar las dimensiones en función de la evidencia de que un uso particular requerirá más o menos área de maniobra. Por ejemplo, el [órgano de toma de decisiones de la ciudad] puede aprobar un ajuste en el que un asistente estará presente para mover vehículos, como con el servicio de aparcacoches. En tales casos, se debe presentar una forma de garantía ante la Ciudad que asegure que un asistente siempre estará presente cuando el lote esté en funcionamiento.

H. Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). El estacionamiento se proporcionará de acuerdo con los requisitos de la ADA, incluidos, entre otros, el número mínimo de espacios para automóviles, espacios accesibles para camionetas, ubicación de espacios relacionados con las entradas del edificio, rutas accesibles entre las áreas de estacionamiento y las entradas del edificio, letreros de identificación, iluminación y otros requisitos de diseño y construcción.

I. Estaciones de carga eléctrica. Las estaciones de carga para vehículos eléctricos están permitidas como uso accesorio de las áreas de estacionamiento desarrolladas de conformidad con este Código, siempre que la estación de carga cumpla con los códigos de construcción aplicables y los requisitos estatales o federales aplicables. Las estaciones de carga se consideran accesorias a un uso permitido y no se consideran un uso de servicio rápido del vehículo cuando dicho estacionamiento comprende menos del (X)% de todo el estacionamiento en el sitio.]

17.04.130 Requisitos generales para estacionamientos.

Commented [CB71]: De las disposiciones complementarias de zonificación del código actual.

Un estacionamiento, ya sea un accesorio o uso principal, destinado al estacionamiento de cuatro (4) o más automóviles o camiones deberá cumplir con las siguientes estipulaciones.

A. Las áreas utilizadas para pararse o maniobrar vehículos deben tener superficies duras mantenidas adecuadamente para uso en todo clima y estar diseñadas de manera que eviten el flujo de agua a través de las aceras.

B. Los pasillos de acceso deben tener un ancho suficiente para todos los giros y maniobras vehiculares.

C. Los recorridos de servicio a las áreas de estacionamiento fuera de la vía pública se diseñarán y construirán para facilitar el flujo de tráfico, proporcionar la máxima seguridad de acceso al tráfico y proporcionar la máxima seguridad de los peatones y el tráfico vehicular en el sitio.

D. Las unidades de servicio para estacionamientos deberán tener un área libre de visión mínima formada por la intersección de la línea central de la entrada, la línea de derecho de paso de la calle y una línea recta que une dichas líneas a través de puntos a quince (15) pies de su intersección. El Oficial de Construcción puede otorgar excepciones con la provisión de dispositivos de seguridad.

El paisajismo deberá estar en conformidad con los estándares de paisaje de este título. Los dúplex están excluidos de este requisito.

Commented [CB72]: Si se mantienen, estos estándares deben revisarse para que sean C&O, ya que podrían aplicarse a la vivienda. En general, también deben revisarse y mejorarse en claridad y convertirse en estándares. En la forma actual, el revisor no tiene forma de implementar estos estándares. Tenga en cuenta que los requisitos de paisajismo del estacionamiento se abordan en los estándares de paisaje.

~~E.~~

17.20.040 Aparcamiento de bicicletas.

Commented [CB73]: MIG recomienda incorporar los estándares actuales del Código de Estacionamiento de Bicicletas (ver más abajo) con modificaciones.

Todos los usos que están sujetos al Formulario de Revisión de Solicitud Tipo I ~~Site Design Review~~ deberán proporcionar estacionamiento para bicicletas, de conformidad con los estándares de la Tabla 17.20-40-A y las subsecciones A-H, a continuación.

A. Plazas mínimas requeridas para el aparcamiento de bicicletas. Los usos deben proporcionar espacios de estacionamiento para bicicletas a largo y corto plazo, como se designa en la Tabla 17.20.40-A. Cuando se proporcionen dos opciones (por ejemplo, 2 espacios o 1 por cada 8 dormitorios), se utilizará la opción que resulte en más estacionamiento para bicicletas.

Tabla 17.20.040-A. Requisitos mínimos para espacios de estacionamiento de bicicletas

Commented [CB74]: Actualizar tabla cuando se establecen usos en los capítulos de definiciones y zonificación.

Categorías de uso	Usos específicos	Espacios a largo plazo (cubiertos o cerrados)	Espacios a corto plazo (cerca de la entrada del edificio)
Categorías residenciales			
Vivienda	Unidad múltiple	1 por 4 unidades	2, o 1 por cada 20 unidades
Vida en grupo		2 o 1 por cada 20 habitaciones	Ninguno
	Dormitorio	1 por cada 8 habitaciones	
	SRO	Exento	
	Centros de atención grupal		
Categorías Comerciales			
Ventas y servicios minoristas		2, o 1 por cada 12,000 pies cuadrados de área de piso	2, o 1 por cada 5,000 pies cuadrados de área de piso

Commented [CB75]: Actualizar si se conserva el uso

Commented [CB76]: Agregue requisitos para que se incorporen otros grupos de vida en la Actualización del código.

Categorías de uso	Usos específicos	Espacios a largo plazo (cubiertos o cerrados)	Espacios a corto plazo (cerca de la entrada del edificio)
	Alojamiento	2 o 1 por habitación alquilable	2, o 1 por cada 20 habitaciones alquilables
Oficina		2, o 1 por cada 10,000 pies cuadrados de área de piso	2, o 1 por cada 40,000 pies cuadrados de área de piso
Recreación comercial al aire libre		8, o 1 por cada 20 espacios para vehículos motorizados	Ninguno
Entretenimiento para eventos importantes		8, o 1 por 40 puestos o por CU Revisión	Ninguno
Categorías industriales			
Fabricación y producción		2, o 1 por cada 15,000 pies cuadrados de área de piso	Ninguno
Almacén y movimiento de carga		2, o 1 por cada 40,000 pies cuadrados de área de piso	

Categorías de uso	Usos específicos	Espacios a largo plazo (cubiertos o cerrados)	Espacios a corto plazo (cerca de la entrada del edificio)
Categorías Institucionales			
Utilidades básicas	Centro de tránsito	8	Ninguno
Servicio comunitario		2, o 1 por cada 10,000 pies cuadrados de área de piso	2, o 1 por cada 10,000 pies cuadrados de área de piso
	Estacionar y viajar	8, o 5 por acre	Ninguno
Parques (solo áreas de recreación activas)		Ninguno	8, o por CU Review
Escuelas	Grados K-5	1 por aula o por CU Review	1 por aula o por CU Review
	Grados 6-12	2 por aula o por revisión de CU	4 por escuela o por CU Review
Colegios	Excluyendo dormitorios (ver Vida en grupo, arriba)	2, o 1 por cada 20,000 pies cuadrados de área neta de construcción, o por CU Review	2, o 1 por cada 10,000 pies cuadrados de área neta de construcción, o por CU Review

Categorías de uso	Usos específicos	Espacios a largo plazo (cubiertos o cerrados)	Espacios a corto plazo (cerca de la entrada del edificio)
Centros Médicos		2, o 1 por cada 70,000 pies cuadrados de área neta de construcción, o por CU Review	2, o 1 por cada 40,000 pies cuadrados de área neta de construcción
Instituciones religiosas y lugares de culto		2, o 1 por cada 4,000 pies cuadrados de área neta de construcción	2, o 1 por cada 2,000 pies cuadrados de área neta de construcción
~~Daycare~~		~~2, or 1 per 10,000 sq. ft. of net building area~~	~~None~~
Otras categorías			
Otros usos	Determinado a través de la Revisión del Diseño del Sitio o la Revisión de Uso Condicional (CU), según corresponda~~Land Use Review,~~		

B. Exenciones. La Sección 17.20.040 no se aplica a viviendas dúplex de una sola unidad, unidades de vivienda accesorias u ocupaciones de viviendas.

C. Ubicación y diseño. El estacionamiento de bicicletas no debe estar más lejos de la entrada principal del edificio que la distancia al espacio para vehículos más cercano, o 50 pies, lo que sea menor. El estacionamiento de bicicletas a largo plazo (es decir, protegido) debe incorporarse siempre que sea posible en el diseño del edificio. El estacionamiento de bicicletas a corto plazo, cuando se permite dentro de un derecho de paso público, debe coordinarse con el diseño del mobiliario urbano, según corresponda. Los bastidores deben permitir que los marcos y las ruedas se bloqueen. Se permitirán instalaciones compartidas.

~~D.~~ ~~D. Visibility and Security. Bicycle parking for customers and visitors of a use shall be visible from street sidewalks or building entrances, so that it provides sufficient security from theft and damage.~~

Commented [CB77]: Eliminar como no C&O

~~E.~~D. Opciones de almacenamiento. Los requisitos de estacionamiento de bicicletas a largo plazo para usos residenciales de unidades múltiples y estacionamiento para empleados se pueden cumplir proporcionando una sala de almacenamiento de bicicletas, casilleros para bicicletas, estantes u otro espacio de almacenamiento seguro dentro o fuera del edificio, incluso debajo de los voladizos y toldos del techo.

Commented [CB78]: Actualización para agregar aclaración si los espacios dentro de la unidad se cuentan en residencial.

~~F.~~E. Iluminación. Por seguridad, el estacionamiento de bicicletas debe tener estándares de iluminación iguales o mayores que el ~~be at least as well lit~~ estacionamiento de vehículos.

Commented [CB79]: Revise para que sea C&O y consistente con los estándares de iluminación exterior.

~~G.~~F. Áreas reservadas. Las áreas reservadas para el estacionamiento de bicicletas deben estar claramente marcadas y reservadas solo para estacionamiento de bicicletas.

Peligros. El estacionamiento de bicicletas no debe impedir ni crear un peligro para los peatones. Las áreas de estacionamiento deben ubicarse de manera que no entren en conflicto con las áreas de despeje de visión (consulte el Diagrama "A" - 17.04.090).

3.5.050 Áreas de carga

A. Propósito. El propósito de la Sección 3.5.050 es proporcionar áreas de carga adecuadas para usos comerciales e industriales que no interfieran con la operación de las calles adyacentes.

B. Aplicabilidad. La Sección 3.5.050 se aplica a los usos que se espera que tengan visitas de camiones de servicio o reparto. Se aplica solo a los usos visitados por camiones con una distancia entre ejes de 40 pies o más, con una frecuencia de uno o más vehículos por semana. El Director de Planificación determinará a través de la Revisión del Diseño del Sitio el número, el tamaño y la ubicación de las áreas de carga requeridas para usos no residenciales, si corresponde.

C. Normas. Cuando se requiera un espacio de carga fuera de la vía pública, deberá ser lo suficientemente grande como para acomodar el vehículo más grande que se espera que sirva para el uso sin obstruir el tráfico de vehículos o peatones en las calles y caminos adyacentes.

1. Todos los usos comerciales e industriales que prevean la carga y descarga de productos/materiales deberán proporcionar un área fuera de la vía pública para la carga/descarga de productos/materiales.

2. El muelle de carga requerido no debe tener menos de diez pies de ancho por 35 pies de largo y debe tener un espacio libre de altura sin obstrucciones de 14 pies.

3. Las áreas de carga deben estar protegidas de la vista del público desde las calles públicas. Las áreas de carga se protegerán de las propiedades adyacentes, excepto en los distritos industriales, y requerirán la misma inspección que los estacionamientos.

4. Se proporcionará suficiente espacio para girar y maniobrar vehículos en el sitio de acuerdo con las especificaciones estándar establecidas por el Ingeniero de la Ciudad.

Commented [CB80]: Estándares de carga adicionales opcionales. Fuente: Código de Desarrollo de la Ciudad de Sandy.

D. Colocación, retranqueos y paisajismo. Las áreas de carga deberán cumplir con los estándares de Orientación y Diseño de Edificios del Capítulo 3.2, los estándares de Acceso y Circulación del Capítulo 3.3 y los estándares de Paisajismo y Pantallas del Capítulo 3.4. Donde las áreas de estacionamiento están prohibidas entre un edificio y la calle, las áreas de carga también están prohibidas.

E. Excepciones y ajustes. El Director de Planificación, a través de la Revisión del Diseño del Sitio,

puede aprobar un área de carga adyacente o dentro de un derecho de paso de la calle donde encuentre que las operaciones de carga y descarga son de corta duración (es decir, menos de una hora), poco frecuentes, no obstruyen el tráfico durante las horas pico de tráfico, no interfieren con los servicios de respuesta a emergencias y son aceptables para la autoridad vial correspondiente.

Capítulo 3.6 - Instalaciones públicas

3.6.010 Propósito y aplicabilidad
3.6.020 Estándares de transporte
3.6.030 Áreas de uso público
3.6.040 Mejoras en el servicio de alcantarillado sanitario y agua
3.6.050 Instalaciones de drenaje pluvial y gestión de aguas superficiales
3.6.060 Utilidades
3.6.070 Servidumbres
3.6.080 Aprobación del plan de construcción
3.6.090 Instalación de instalaciones
3.6.100 Garantía de rendimiento y garantía

Commented [CB81]: Las secciones de Instalaciones Públicas se han importado del actual Código Título 16 (ordenanza de subdivisión) 16.12.060-16.12.080. Los estándares de instalaciones públicas son similares a los estándares de instalaciones públicas del Código Modelo. En cada sección, los estándares del Código Modelo se tachan como referencia.

MIG recomienda conservar el estándar actual del Título 16 y revisar en áreas donde se han notado problemas con el personal / contratistas de ingeniería o planificación de la Ciudad. Además, se necesitarán revisiones para cumplir con los requisitos de C&O.

3.6.010 Propósito y aplicabilidad

~~F. A. Purpose. The standards of Chapter 3.6 implement the public facility policies of the City of [name] Comprehensive Plan and adopted City master plans.~~

~~G. B. Applicability. Chapter 3.6 applies to all new development, including projects subject to Land Division (Subdivision or Partition) approval and developments subject to Site Design Review where public facility improvements are required. All public facility improvements within the city shall occur in accordance with the standards and procedures of this chapter. When a question arises as to the intent or application of any standard, the [City decision-making body] shall interpret the Code pursuant to Chapter 1.5.~~

~~H. C. [Public Works / Engineering] Design Standards. All public facility improvements, including, but not limited to, sanitary sewer, water, [and] transportation[, surface water and storm drainage, and parks] projects, whether required as a condition of development or provided voluntarily, shall conform to the City of [name] [Public Works/Engineering Design Standards Manual] ("Design Manual"). Where a conflict occurs between this Code and the Manual, the provisions of this Code shall govern.~~

~~I. D. Public Improvement Requirement. No building permit may be issued until all required public facility improvements are in place and approved by the Public Works Director, or otherwise bonded, in conformance with the provisions of this Code and the Design Manual. Improvements required as a condition of development approval, when not voluntarily provided by the applicant, shall be roughly proportional to the impact of the development on public~~

~~facilities. Findings in the development approval shall indicate how the required improvements directly relate to and are roughly proportional to the impact of development.~~

Propósito y aplicabilidad.

Commented [CB82]: Título actual del Código 16.12.060 propósito y aplicabilidad de los estándares de instalaciones públicas. MIG recomienda que se conserven.

1. Propósito: El propósito de este capítulo es proporcionar estándares de planificación, ingeniería y diseño para instalaciones y servicios públicos de transporte público y privado. Este capítulo también tiene la intención de implementar el Plan del Sistema de Transporte de la Ciudad.

2. Cuándo se aplican las normas: A menos que se disponga lo contrario, las especificaciones estándar para la construcción, reconstrucción o reparación de instalaciones de transporte, servicios públicos y otras mejoras públicas dentro de la Ciudad se llevarán a cabo de acuerdo con las normas de este Capítulo y se adoptarán en virtud de este Capítulo. No puede ocurrir ningún desarrollo a menos que las instalaciones públicas relacionadas con el desarrollo cumplan con los requisitos de instalaciones públicas establecidos y adoptados bajo este Capítulo.

3. Especificaciones estándar: El ingeniero de la ciudad establecerá estándares de ingeniería y especificaciones de construcción consistentes con los estándares de diseño de este Capítulo y la aplicación de principios de ingeniería (los "Estándares de ingeniería"). Las Normas de Ingeniería se incorporan en este Capítulo por referencia y se aplican como si estuvieran completamente establecidas en este Capítulo.

4. Condiciones de aprobación del desarrollo: No puede ocurrir ningún desarrollo a menos que las instalaciones públicas requeridas estén en su lugar o garantizadas, de conformidad con las disposiciones de este Título y las Normas de Ingeniería. Las mejoras requeridas como condición para la aprobación del desarrollo, cuando no sean aceptadas voluntariamente por el solicitante, serán aproximadamente proporcionales al impacto del desarrollo. Los hallazgos en la aprobación del desarrollo indicarán cómo las mejoras requeridas son aproximadamente proporcionales al impacto.

3.6.020 Estándares de transporte

A. Estándares de transporte.

1. Estándares de desarrollo: No se realizará ningún desarrollo a menos que el desarrollo

tenga fachada o acceso aprobado a una calle pública, de conformidad con los estándares de acceso y circulación de este capítulo. El desarrollo deberá cumplir con las Normas de Ingeniería y las siguientes normas:

a. Las calles dentro o adyacentes a un desarrollo se mejorarán de acuerdo con el Plan del Sistema de Transporte y las disposiciones de este capítulo.

b. El desarrollo de nuevas calles y el ancho adicional de la calle o las mejoras planificadas como parte de una calle existente se mejorarán de acuerdo con esta sección, y las calles públicas se dedicarán a la jurisdicción aplicable de la ciudad, el condado o el estado;

c. Las calles nuevas y las calles de entrada deben tener un pavimento duro; y

d. La Ciudad puede aceptar una garantía de mejora futura (por ejemplo, el propietario acepta no protestar [objetar] contra la formación de un distrito de mejora local en el futuro) en lugar de mejoras en la calle si existen una (1) o más de las siguientes condiciones:

1. Una mejora parcial puede crear un peligro potencial para la seguridad de los automovilistas o peatones;

2. Debido a la condición desarrollada de las propiedades adyacentes, es poco probable que las mejoras de las calles se extiendan en el futuro previsible y la mejora asociada con el proyecto en revisión no proporciona, por sí misma, una mayor seguridad o capacidad de las calles, o una mejor circulación peatonal;

3. La mejora estaría en conflicto con un plan de mejora de capital adoptado; o

4. La mejora está asociada con una partición de tierras aprobada en propiedades zonificadas residenciales y la partición de tierras propuesta no crea nuevas calles.

Commented [CB83]: Confirme que estos son los deseados para aceptar una garantía futura en lugar de las mejoras.

2. Modificaciones: El Ingeniero de la Ciudad puede otorgar una modificación a los estándares de diseño de calles en esta sección y al Plan del Sistema de Transporte bajo esta disposición si una mejora requerida no es factible debido a restricciones topográficas o restricciones impuestas por tierras sensibles (por ejemplo, humedales, árboles y arbustos significativos) o si es necesario para la seguridad o la función mejorada de la instalación de transporte.

Commented [CB84]: La conservación de árboles se enumera como una justificación para la modificación de los estándares de diseño de calles. Esto deberá aclararse con la actualización para 'árboles y arbustos significativos'.

3. Creación de derechos de paso para calles y fines relacionados: Las calles se crearán mediante la aprobación y el registro de una subdivisión final o un plano de partición; excepto que la Ciudad puede aprobar la creación de una calle mediante la aceptación de una escritura, siempre que el Concejo Municipal considere que la calle es esencial para implementar el Plan del Sistema de Transporte, y el derecho de paso escriturado se ajusta a los estándares de este código. Todas las escrituras de dedicación estarán en la forma prescrita por el Abogado de la Ciudad y nombrarán al "público" como concesionario.

4. Creación de servidumbres de acceso: La Ciudad puede aprobar una servidumbre de acceso establecida por escritura cuando la servidumbre sea necesaria para proporcionar acceso y circulación de conformidad con el Acceso y Circulación Vehicular, Sección 16.12.020 y/o Acceso y Circulación Peatonal, Sección 16.12.030. Las servidumbres de acceso se crearán y mantendrán de acuerdo con la Sección 10.207 del Código Uniforme de Incendios.

5. Ubicación, ancho y pendiente de la calle: Excepto como se indica a continuación, la ubicación, el ancho y el grado de todas las calles se ajustarán al Plan del Sistema de Transporte, según corresponda; y un plano de calles o plano de subdivisión aprobado. La ubicación, el ancho y la pendiente de la calle se determinarán en relación con las calles existentes y planificadas, las condiciones topográficas, la conveniencia y seguridad públicas, y en relación apropiada con el uso propuesto del terreno que serán atendido por dichas calles, incluidas las siguientes:

a. Las pendientes de las calles serán aprobadas por el Ingeniero de la Ciudad de acuerdo con los estándares de ingeniería de la Ciudad; y

b. Cuando la ubicación de una calle no se muestre en un plano de calles existente, la ubicación de las calles en un desarrollo deberá:

1. Proporcionar la continuación y conexión de las calles existentes en las áreas circundantes, de conformidad con los estándares de calles de este capítulo; o

2. Ajustarse a un plan de calles adoptado por el Concejo Municipal, si no es práctico conectarse con los patrones de calles existentes debido a condiciones topográficas particulares u otras condiciones existentes del terreno. Dicho plan se basará en el tipo de uso de la tierra que se servirá, el volumen de tráfico, la capacidad de las calles adyacentes y la necesidad de conveniencia y seguridad

públicas.

6. Derechos de paso mínimos y secciones de calles: Los derechos de paso y las mejoras de las calles deben ser consistentes con los anchos que se muestran para la sección S designada en las Figuras 16.12-A a 16.12 G del Plan del Sistema de Transporte.Se requerirá una modificación de conformidad con la Sección 2 (arriba) para variar de estos estándares. Cuando se indique un rango de ancho, el ancho será determinado por la autoridad decisoria sobre la base de los siguientes factores:

Commented [CB85]: Cifras del TSP incrustadas en el código aquí. Recomendamos hacer referencia al TSP y no incrustar las imágenes en el Código.

a. Clasificación de calles en el Plan del Sistema de Transporte;

b. Generación de tráfico anticipada;

c. Necesidades de estacionamiento en la calle;

d. Requisitos de aceras y ciclovías basados en el nivel de uso anticipado;

e. Requisitos para la colocación de servicios públicos;

f. Alumbrado público;

g. Minimizar los impactos de drenaje, pendiente y tierras sensibles;

h. Ubicación de los árboles de la calle, según lo dispuesto en la Sección 16.12.050;

i. Protección de vegetación significativa, según lo dispuesto en la Sección 16.12.040;

j. Seguridad y comodidad para automovilistas, ciclistas y peatones;

k. Mobiliario urbano (por ejemplo, bancos, iluminación, marquesinas de autobús, etc.), cuando se proporcione;

l. Necesidades de acceso para vehículos de emergencia; y

m. Transición entre diferentes anchos de calle (es decir, calles existentes y calles nuevas), según corresponda.

7. Señales de tráfico y funciones para calmar el tráfico:

a. Las características para calmar el tráfico, como rotondas, extensiones de bordillos, calles residenciales estrechas y pavimentación especial se pueden usar para reducir

la velocidad del tráfico en vecindarios y áreas con alto tráfico peatonal.

b. Se requerirán señales de tráfico con desarrollo cuando se cumplan las órdenes de señalización de tráfico, de conformidad con el Manual de Capacidad de Carreteras. La ubicación de las señales de tráfico se anotará en los planos de calles aprobados. Cuando una intersección de calles propuesta resulte en una necesidad inmediata de una señal de tráfico, se instalará una señal que cumpla con las especificaciones aprobadas. El costo del desarrollador y el momento de las mejoras se incluirán como condición para la aprobación del desarrollo.

8. Plan futuro de calles y extensión de calles:

a. Cuando lo requiera la Sección 16.12.020 (K) (1), el solicitante presentará un Plan de Calles Futuras junto con una solicitud de subdivisión o partición para facilitar el desarrollo ordenado del sistema de calles.

b. Las calles se extenderán hasta los límites de la parcela o tramo que se desarrollará, cuando el Ingeniero de la Ciudad determine que la extensión es necesaria para dar acceso a la calle o permitir una división futura satisfactoria de la tierra contigua. El punto donde terminan temporalmente las calles se ajustará a las subsecciones (1) a (3), a continuación:

1. Estas calles extendidas o los talones de calles a las propiedades contiguas no se consideran callejones sin salida, ya que están destinados a continuar como calles de paso cuando se desarrolla la propiedad contigua.

2. El subdivisor construirá una barricada (por ejemplo, cerca, bolardos, rocas o una barrera vehicular similar) al final de la calle y no se retirará hasta que la Ciudad u otra agencia aplicable con jurisdicción sobre la calle lo autorice. El costo de la barricada se incluirá en el costo de construcción de la calle.

3. Se construirán cambios temporales (por ejemplo, configuración en forma de cabeza de martillo o bulbo) para calles cortas de más de 150 pies de largo.

9. Alineación y conexiones de calles:

a. El escalonamiento de las calles que hacen intersecciones en "T" en colectores y arterias no se diseñará de manera que se creen trotes de menos de 300 pies en

dichas calles, medidos desde la línea central de la calle.

b. El espacio entre las intersecciones de las calles locales estará regulado por el Plan de Sistemas de Transporte, excepto cuando las intersecciones más espaciadas estén diseñadas para proporcionar un espacio abierto, un parque de bolsillo, un área común o un servicio similar en el vecindario. Esta norma se aplica a las intersecciones de cuatro y tres vías (desplazadas).

c. Todas las calles locales y colectoras que colindan con un sitio de desarrollo se extenderán dentro del sitio para proporcionar circulación a menos que lo impidan las limitaciones ambientales o topográficas, los patrones de desarrollo existentes o el cumplimiento de otras normas de este código. Esta excepción se aplica cuando no es posible rediseñar o reconfigurar el patrón de calles para proporcionar las extensiones necesarias. La tierra se considera topográficamente restringida si la pendiente es superior al quince por ciento (15%) para una distancia de 250 pies o más. En el caso de restricciones ambientales o topográficas, la mera presencia de una restricción no es suficiente para demostrar que no es posible una conexión de calle. El solicitante debe demostrar por qué la restricción ambiental o topográfica impide alguna conexión razonable con la calle.

d. Las calles propuestas o las extensiones de calles se ubicarán para proporcionar acceso directo a los servicios comerciales existentes o planificados y otras instalaciones del vecindario, como escuelas, áreas comerciales y parques.

e. Con el fin de promover la circulación vehicular y peatonal eficiente en toda la Ciudad, el diseño de subdivisiones y la alineación de nuevas calles se ajustarán a los siguientes estándares en la sección 16.12.020 Acceso y Circulación Vehicular. La longitud máxima del bloque no excederá:

1. Cuatrocientos (400) pies de largo y 1,200 pies de perímetro en el Distrito Central de Negocios;

2. Seiscientos (600) pies de largo y 1,600 pies de perímetro en zonas residenciales (R-1, R-2 y R-3);

3. No aplicable a la zona industrial (I); y

4. Ochocientos (800) pies de largo y 2,000 pies de perímetro en todas las demás

zonas.

10. El Ingeniero de la Ciudad puede otorgar excepciones a los estándares anteriores cuando se proporciona un camino de acceso peatonal en o cerca de la mitad de la cuadra, de conformidad con las disposiciones de la Sección 16.12.040.

11. Aceras, franjas de jardineras, carriles para bicicletas: Las aceras, las franjas de jardineras y los carriles para bicicletas se instalarán de conformidad con los estándares de las ~~Figures 16.12-A through 16.12-E~~secciones transversales de calles aplicables y las disposiciones aplicables del Plan del Sistema de Transporte, el Plan Integral, el plan de conectividad de calles y los planes de calles futuros adoptados. El mantenimiento de aceras, bordillos y franjas de jardineras es la obligación continua del dueño de la propiedad adyacente.

12. Ángulos de intersección: Las calles se trazarán de manera que se crucen en un ángulo lo más cercano posible a un ángulo recto, excepto cuando la topografía requiera un ángulo menor o cuando sea necesario un ángulo reducido para proporcionar un espacio abierto, un parque de bolsillo, un área común o un servicio similar en el vecindario.

13. Derechos de paso existentes: Siempre que los derechos de paso existentes adyacentes o dentro de un tramo sean de menos ancho que el estándar, se proporcionarán derechos de paso adicionales en el momento de la subdivisión o desarrollo, sujeto a la disposición de la Sección 16.12.050 (A).

14. Callejones sin salida: Una calle sin salida no tendrá más de 200 pies de largo y solo se usará cuando las limitaciones ambientales o topográficas, los patrones de desarrollo existentes o el cumplimiento de otras normas en este código impidan la extensión de la calle y la circulación.

a. Todos los callejones sin salida terminarán con un giro circular o de cabeza de martillo. Los giros circulares deberán tener un radio mínimo de cuarenta y dos (42) pies (es decir, desde el centro hasta el borde del pavimento); excepto que los cambios pueden ser más grandes cuando contienen una isla ajardinada o una bahía de estacionamiento en su centro. Cuando se proporcione una isla o bahía de estacionamiento, deberá haber un carril para aparatos contra incendios de veinte (20) pies de ancho; y

b. La longitud del callejón sin salida se medirá a lo largo de la línea central de la carretera desde el lado cercano de la calle que se cruza hasta el punto más lejano del callejón sin salida.

15. Esta sección se dejó en blanco intencionalmente.

16. Bordillos, cortes de aceras, rampas y accesos a la entrada de vehículos: Los bordillos de concreto, los cortes de las aceras, las sillas de ruedas, las rampas para bicicletas y los accesos a la entrada se construirán de acuerdo con las normas especificadas en las Secciones 16.12.020 y 16.12.030.

17. Calles adyacentes al derecho de paso del ferrocarril: Dondequiera que el desarrollo propuesto contenga o sea adyacente a un derecho de paso del ferrocarril, se creará una calle aproximadamente paralela y a cada lado de dicho derecho de paso a una distancia adecuada para el uso apropiado del terreno. Los nuevos cruces ferroviarios y las modificaciones a los cruces existentes están sujetos a revisión y aprobación por parte del Departamento de Transporte de Oregón.

18. Desarrollo de calles arteriales contiguas: Cuando un desarrollo colinda o es cruzado por una calle arterial existente o propuesta, el diseño del desarrollo separará el acceso residencial y el tráfico, y minimizará los conflictos de tráfico. El diseño incluirá uno (1) o más de los siguientes:

a. Una calle de acceso paralela a lo largo de la arteria con un amortiguador de paisaje que separa las dos (2) calles;

b. Lotes profundos contiguos a la arteria o colector principal para proporcionar un amortiguador adecuado con fachada a lo largo de otra calle. Los lotes de doble frente deberán cumplir con los estándares de amortiguación en el Capítulo 16.12.020;

c. Colocación de pantallas en la línea de propiedad trasera o lateral que se incluirá en una reserva de no acceso (por ejemplo, servidumbre o tramo público) a lo largo de la arteria; o

d. Otro tratamiento adecuado para cumplir con los objetivos de esta subsección;

e. Si un lote tiene acceso a dos (2) calles con diferentes clasificaciones, el acceso principal será desde la calle de clasificación inferior, de conformidad con la Sección

16.12.020.

19. Callejones, públicos o privados. Los callejones deberán cumplir con los estándares del Plan del Sistema de Transporte. Si bien se evitarán las intersecciones de callejones y los cambios bruscos en la alineación, las esquinas de las intersecciones de callejones necesarias deberán tener un radio de no menos de doce (12) pies.

20. Calles privadas: Las calles privadas no se utilizarán para evitar conexiones con calles públicas. Las comunidades cerradas estarán prohibidas cuando bloqueen las conexiones de calles que se describen en el plan de conectividad de calles del Plan de Sistemas de Transporte. Las normas de diseño para calles privadas deben cumplir con las disposiciones de la Tabla 16.12-A.

21. Nombres de calles: No se utilizará ningún nombre de calle que duplique o se confunda con los nombres de las calles existentes en la ciudad o el área de crecimiento urbano, excepto las extensiones de las calles existentes. Los nombres, letreros y números de las calles se ajustarán al patrón establecido en el área circundante, excepto según lo soliciten los proveedores de servicios de emergencia y la Carta de la Ciudad.

22. Monumentos topográficos: Al completar una mejora de la calle y antes de la aceptación por parte de la Ciudad, será responsabilidad del agrimensor profesional registrado del desarrollador proporcionar una certificación a la Ciudad de que todos los monumentos fronterizos e interiores serán restablecidos y protegidos.

23. Señales de tráfico: La ciudad, el condado o el estado con jurisdicción instalarán todas las señales para el control del tráfico y los nombres de las calles. El costo de los letreros requeridos para nuevos desarrollos será responsabilidad del desarrollador. Se instalarán letreros con nombres de calles en todas las intersecciones de calles. Es posible que se requieran señales de alto y otras señales.

24. Buzones de correo: Los planes para el uso de buzones de correo deberán ser aprobados por el Servicio Postal de los Estados Unidos.

25. Estándares de alumbrado público: Las farolas se instalarán de acuerdo con los estándares de la ciudad y se protegerán hacia abajo.

26. Secciones transversales de la calle: El levantamiento final de pavimento de asfalto u concreto se colocará en todas las carreteras públicas nuevas construidas antes de la

aceptación final de la carretera por parte de la Ciudad y dentro de un (1) año de la aceptación condicional de la carretera, a menos que el Ingeniero de la Ciudad apruebe lo contrario.

~~A. General Requirements.~~

~~27.~~

~~28. 1. Except as provided by subsection 5, below, existing substandard streets and planned streets within or abutting a proposed development shall be improved in accordance with the standards of Chapter 3.6 as a condition of development approval.~~

~~29. 2. All street improvements, including the extension or widening of existing streets and public access ways, shall conform to Section 3.6.020, and shall be constructed consistent with the City of [name][Engineering Design Standards Manual].~~

~~30.~~

~~31. 3. All new streets shall be contained within a public right-of-way. Public access ways (e.g., pedestrian ways) may be contained within a right-of-way or a public access easement, subject to review and approval of the [City decision-making body].~~

~~32. 4. The purpose of this subsection is coordinate the review of land use applications with roadway authorities and to implement Section 660-012-0045(2)(e) of the state Transportation Planning Rule, which requires the City to adopt a process to apply conditions to development proposals in order to minimize impacts and protect transportation facilities. The following provisions also establish when a proposal must be reviewed for potential traffic impacts; when a Traffic Impact Analysis must be submitted with a development application in order to determine whether conditions are needed to minimize impacts to and protect transportation facilities; the required contents of a Traffic Impact Analysis; and who is qualified to prepare the analysis.~~

~~33. a. When a Traffic Impact Analysis is Required. The City or other road authority with jurisdiction may require a Traffic Impact Analysis (TIA) as part of an application for development, a change in use, or a change in access. A TIA shall be required where a change of use or a development would involve one or more of the following:~~

Commented [CB86]: Código Modelo de Normas de Transporte como referencia. Hay contenido y forma similares a los del Código actual (Título 16 Normas de Transporte de Instalaciones Públicas) anterior.

~~34. (1) A change in zoning or a plan amendment designation;~~

~~35. (2) Operational or safety concerns documented in writing by a road authority;~~

~~36. (3) An increase in site traffic volume generation by [300] Average Daily Trips (ADT) or more;~~

~~37. (4) An increase in peak hour volume of a particular movement to and from a street or highway by [20] percent or more;~~

~~38. (5) An increase in the use of adjacent streets by vehicles exceeding the 20,000 pound gross vehicle weights by 10 vehicles or more per day;~~

~~39. (6) Existing or proposed approaches or access connections that do not meet minimum spacing or sight distance requirements or are located where vehicles entering or leaving the property are restricted, or such vehicles are likely to queue or hesitate at an approach or access connection, creating a safety hazard;~~

~~40. (7) A change in internal traffic patterns that may cause safety concerns; or~~

~~41.(8) A TIA required by ODOT pursuant to OAR 734-051.~~

~~42. b. Traffic Impact Analysis Preparation. A professional engineer registered by the State of Oregon, in accordance with the requirements of the road authority, shall prepare the Traffic Impact Analysis.~~

~~43.~~27. El [Funcionario de la Ciudad] puede renunciar o permitir el aplazamiento de las mejoras estándar de las calles, incluidas las aceras, las carreteras, los carriles para bicicletas, el soterramiento de los servicios públicos y el paisajismo, según corresponda, cuando se cumplan una o más de las siguientes condiciones en (a) a (d). Cuando el [Funcionario de la Ciudad] acuerde diferir una mejora de la calle, lo hará solo cuando el dueño de la propiedad acepte no protestar contra la formación de un distrito de mejora local en el futuro.

a. La mejora estándar entra en conflicto con un plan de mejora de capital adoptado.

b. La mejora estándar crearía un peligro para la seguridad.

c. Es poco probable debido a la condición desarrollada de la propiedad adyacente que la mejora en cuestión se extienda en el futuro previsible, y la mejora en

consideración no mejora significativamente por sí misma las operaciones de transporte o la seguridad.

d. La mejora bajo consideración es parte de una partición aprobada en el [RL o RM] y la partición propuesta no crea ninguna calle nueva.~~B. Street Location, Alignment, Extension, and Grades.~~

Commented [CB87]: Nota: Así es como el Código Modelo aborda la exención o el aplazamiento de mejoras en las calles. Hood River podría considerar el uso de exenciones o aplazamientos similares. Son similares al Código actual.

~~1. All new streets, to the extent practicable, shall connect to the existing street network and allow for the continuation of an interconnected street network, consistent with adopted public facility plans and pursuant to subsection 3.6.020.D Transportation Connectivity and Future Street Plans.~~

~~2. Specific street locations and alignments shall be determined in relation to existing and planned streets, topographic conditions, public convenience and safety, and in appropriate relation to the proposed use of the land to be served by such streets.~~

~~3. Grades of streets shall conform as closely as practicable to the original (pre-development) topography to minimize grading.~~

~~4. New streets and street extensions exceeding a grade of 15 percent over a distance more than 200 feet, to the extent practicable, shall be avoided. Where such grades are unavoidable, the [City decision-making body] may approve an exception to the 200-foot standard and require mitigation, such as a secondary access for the subdivision, installation of fire protection sprinkler systems in dwellings, or other mitigation to protect public health and safety.~~

~~5. Where the locations of planned streets are shown on a local street network plan, the development shall implement the street(s) shown on the plan.~~

~~6. Where required local street connections are not shown on an adopted City street plan, or the adopted street plan does not designate future streets with sufficient specificity, the development shall provide for the reasonable continuation and connection of existing streets to adjacent developable properties, conforming to the standards of this Code.~~

~~7. Existing street-ends that abut a proposed development site shall be extended with the development, unless prevented by environmental or topographical constraints, existing development patterns, or compliance with other standards in this Code. In such situations, the applicant must provide evidence that the environmental or topographic constraint precludes reasonable street connection.~~

~~8. Proposed streets and any street extensions required pursuant to this section shall be located, designed, and constructed to allow continuity in street alignments and to facilitate future development of vacant or redevelopable lands.~~

~~C. Rights-of-Way and Street Section Widths. The standards contained in Table 3.6.020.C are intended: to provide for streets of suitable location, width, and design to accommodate expected vehicle, pedestrian, and bicycle traffic; to afford satisfactory access to law enforcement, fire protection, sanitation, and road maintenance equipment; and to provide a convenient and accessible network of streets, avoiding undue hardships to adjoining properties. Where a range of street width or improvement options is indicated, the [City decision-making body] shall determine requirements based on the advice of a qualified professional and all of the following factors:~~

~~1. Street classification and requirements of the roadway authority, if different than the City's street classifications and requirements;~~

~~2. Existing and projected street operations relative to applicable standards;~~

~~3. Safety of motorists, pedestrians, bicyclists[, and transit users], including consideration of accident history;~~

~~4. Convenience and comfort for pedestrians [and / ,] bicyclists[, and transit users];~~

~~5. Provision of on-street parking;~~

~~6. Placement of utilities;~~

~~7. Street lighting;~~

8. Slope stability, erosion control, and minimizing cuts and fills;

9. Surface water management and storm drainage requirements;

10. Emergency vehicles or apparatus and emergency access, including evacuation needs;

11. Transitions between varying street widths (i.e., existing streets and new streets); and

12. Other factors related to public health, safety, and welfare.

*All streets shall be improved in accordance with the construction standards and specifications of the applicable roadway authority, including requirements for pavement, curbs, drainage, striping, and traffic control devices. Where a park strip is provided it shall consist of a minimum [4-8]-foot-wide strip between the sidewalk and the curb or roadway. Where a swale is provided, it shall either be placed between the roadway and sidewalk or behind the sidewalk on private property, subject to City approval and recording of required public drainage way and drainage way maintenance easements. Streets with parking on one side only should be avoided. When used, they must be posted NO PARKING.

D. Transportation Connectivity and Future Street Plans. The following standards apply to the creation of new streets:

1. Intersections. Streets shall be located and designed to intersect as nearly as possible to a right angle. Street intersections shall have a minimum intersection angle of 75 degrees. All legs of an intersection shall meet the above standard for at least 100 feet back from the point of intersection. No more than two streets shall intersect, i.e., creating a four-legged intersection, at any one point. Street jogs and intersection offsets of less than 125 feet are not permitted. Intersections shall be designed to facilitate storm water runoff into City-approved storm water facilities.

2. Access Ways. The [City decision-making body], in approving a land use application with conditions, may require a developer to provide an access way where the creation of a cul-de-sac or dead-end street is unavoidable and the access way connects the end of the street to another street, a park, or a public access way. Where an access way is required, it shall be not

~~less than [10] feet wide and shall contain a minimum [six]-foot-wide paved surface or other all-weather surface approved by the [City decision-making body]. Access ways shall be contained within a public right-of-way or public access easement, as required by the City.~~

~~3. Connectivity to Abutting Lands. The street system of a proposed subdivision shall be designed to connect to existing, proposed, and planned streets adjacent to the subdivision. Wherever a proposed development abuts unplatted land or a future development phase of an existing development, street stubs shall be provided to allow access to future abutting subdivisions and to logically extend the street system into the surrounding area. Street ends shall contain turnarounds constructed to Uniform Fire Code standards, as the City deems applicable, and shall be designed to facilitate future extension in terms of grading, width, and temporary barricades.~~

~~4. Street Connectivity and Formation of Blocks. In order to promote efficient vehicular and pedestrian circulation throughout the city, subdivisions and site developments shall be served by an interconnected street network, pursuant to the standards in subsections (a) through (d) below. Distances are measured from the edge of street rights-of-way. Where a street connection cannot be made due to physical site constraints, approach spacing requirements, access management requirements, or similar restrictions; where practicable, a pedestrian access way connection shall be provided pursuant to Chapter 3.3.~~

~~a. Residential zones: Minimum of [200]-foot block length and maximum of [600]-foot length; maximum [1,400]-foot block perimeter;~~

~~b. [Downtown / Main Street] zone: Minimum of [200]-foot length and maximum of [400]-foot length; maximum [1,200]-foot perimeter;~~

~~c. General Commercial zone and Light Industrial zone: Minimum of [100]-foot length and maximum of [600]-foot length; maximum [1,400]-foot perimeter; and~~

~~d. Not applicable to General Industrial zone.~~

~~5. A cul-de-sac street shall only be used where the [City decision-making body] determines that environmental or topographical constraints, existing development patterns, or compliance with other applicable City requirements preclude a street extension. Where the City determines that a cul-de-sac is allowed, all of the following standards shall be met:~~

~~a. The cul-de-sac shall not exceed a length of [400] feet, except where the [City decision-~~

~~making body] through a [Type II/III] procedure determines that topographic or other physical constraints of the site require a longer cul-de-sac. The length of the cul-de-sac shall be measured along the centerline of the roadway from the near side of the intersecting street to the farthest point of the cul-de-sac.~~

~~b. The cul-de-sac shall terminate with a circular or hammer-head turnaround meeting the Uniform Fire Code and the standards of Table 3.6.020.C.~~

~~c. The cul-de-sac shall provide, or not preclude the opportunity to later install, a pedestrian and bicycle access way between it and adjacent developable lands. Such access ways shall conform to Section 3.3.020.D(3).~~

~~6. Future Street Plan. Where a subdivision is proposed adjacent to other developable land, a future street plan shall be filed by the applicant in conjunction with an application for a subdivision in order to facilitate orderly development of the street system. The plan shall show the pattern of existing and proposed future streets from the boundaries of the proposed land division and shall include other divisible parcels within [600] feet surrounding and adjacent to the proposed subdivision. The street plan [is binding and shall guide / is not binding, but is intended to show] potential future street extensions with future development. The plan must demonstrate, pursuant to City standards, that the proposed development does not preclude future street connections to adjacent development land.~~

~~[7. Except where approved as part of a Master Planned Development pursuant to Chapter 4.8, private streets and gated drives serving more than [two] dwellings (i.e., where a gate limits access to a development from a public street), are prohibited.]~~

~~E. Engineering Design Standards. Street design shall conform to the standards of the applicable roadway authority; for City streets that is the [Engineering/Public Works Design Standards Manual]. Where a conflict occurs between this Code and the [Manual], the provisions of this Code shall govern.~~

~~F. Fire Code Standards. Where Fire Code standards conflict with City standards, the City shall consult with the [Fire Marshal] in determining appropriate requirements. The City shall have the final determination regarding applicable standards.~~

~~G. Substandard Existing Right-of-Way. Where an existing right-of-way adjacent to a proposed development is less than the standard width, the Planning Commission may require the dedication of additional rights-of-way at the time of Subdivision, Partition, or Site Design Review, pursuant to the standards in Table 3.6.020.C.~~

~~H. Traffic Calming. The City may require the installation of traffic calming features such as traffic circles, curb extensions, reduced street width (parking on one side), medians with pedestrian crossing refuges, speed tables, speed humps, or special paving to slow traffic in neighborhoods or commercial areas with high pedestrian traffic.~~

~~I. Sidewalks[, Planter Strips, and Bicycle Lanes]. Except where the [City decision-making body] grants a deferral of public improvements, pursuant to Chapter 4.2 or Chapter 4.3, sidewalks[, planter strips, and bicycle lanes] shall be installed concurrent with development or widening of new streets, pursuant to the requirements of this chapter. Maintenance of sidewalks and planter strips in the right-of-way is the continuing obligation of the adjacent property owner.~~

~~J. Streets Adjacent to Railroad Right-of-Way. When a transportation improvement is proposed within [300] feet of a railroad crossing, or a modification is proposed to an existing railroad crossing, the Oregon Department of Transportation and the rail service provider shall be notified and given an opportunity to comment, in conformance with the provisions of Article 4. Private crossing improvements are subject to review and licensing by the rail service provider.~~

~~K. Street Names. No new street name shall be used which will duplicate or be confused with the names of existing streets in the City of [name] or vicinity.~~

~~L. Survey Monuments. Upon completion of a street improvement and prior to acceptance by the City, it shall be the responsibility of the developer's registered professional land surveyor~~

~~to provide certification to the City that all boundary and interior monuments have been reestablished and protected.~~

~~M. Street Signs. The city, county, or state with jurisdiction shall install all signs for traffic control and street names. The cost of signs required for new development shall be the responsibility of the developer. Street name signs shall be installed at all street intersections. Stop signs and other signs may be required.~~

~~N. Streetlight Standards. Streetlights shall be relocated or new lights installed, as applicable, with street improvement projects. Streetlights shall conform to City standards, or the requirements of the roadway authority, if different than the City.~~

~~O. Mail Boxes. Mailboxes shall conform to the requirements of the United States Postal Service and the State of Oregon Structural Specialty Code.~~

~~P. Street Cross-Sections. The final lift of pavement shall be placed on all new constructed public roadways prior to final City acceptance of the roadway unless otherwise approved by the [City decision-making body].~~3.6.030 Áreas de uso público

A. Áreas de uso público.

Commented [CB88]: Código actual 16.12.060 Estándares de instalaciones públicas para áreas de uso público. Similar al código modelo.

1. Requisitos de dedicación:

a. Cuando un parque, patio de recreo u otro uso público propuesto que se muestra en un plan adoptado por la Ciudad o el Distrito de Parques y Recreación de Hood River Valley se encuentra en su totalidad o en parte en una subdivisión, la Ciudad puede requerir la dedicación o reserva de esta área en el plano final de la subdivisión.

b. Cuando un plan adoptado de la Ciudad no indique áreas de uso público propuestas, la Ciudad puede requerir la dedicación o reserva de áreas dentro de la subdivisión de un carácter, extensión y ubicación adecuados para el desarrollo de

parques y otros usos públicos si:

1. Aprobado por el Distrito de Parques y Recreación de Hood River Valley; y

2. Determinado por la Comisión de Planificación como de interés público de acuerdo con las políticas adoptadas del Plan Integral.

c. Todas las dedicaciones requeridas de áreas de uso público deberán cumplir con la Sección 16.12.060 (A) (4) (Condiciones de aprobación).

2. Crédito de cargo por desarrollo del sistema: Si lo autoriza el Distrito de Parques y Recreación de Hood River Valley, la dedicación de terrenos a la Ciudad para áreas de uso público será elegible como crédito para cualquier cargo de desarrollo del sistema requerido para parques.

3.6.040 Mejoras en el alcantarillado sanitario y el servicio de agua.

A. Mejoras en el alcantarillado sanitario y el servicio de agua.

Commented [CB89]: Código actual 16.12.060 Normas de instalaciones públicas para servicios de alcantarillado y agua. Similar al código modelo.

1. Se requieren alcantarillas y tuberías de agua. Se instalarán alcantarillas sanitarias y tuberías principales de agua para servir a cada nuevo desarrollo y para conectar los desarrollos a las tuberías existentes de acuerdo con las especificaciones de construcción de la Ciudad y las políticas aplicables del Plan Integral.

2. Aprobación del plan de alcantarillado y agua: Los permisos de desarrollo para mejoras de alcantarillado y agua no se emitirán hasta que el ingeniero de la ciudad haya aprobado todos los planes de alcantarillado sanitario y agua de conformidad con los estándares de la ciudad.

3. Sobredimensionamiento: Los sistemas de alcantarillado y agua propuestos se dimensionarán para acomodar el desarrollo adicional dentro del área según lo proyectado por el Plan Integral. El desarrollador tendrá derecho a créditos de cargos por desarrollo del sistema por el sobredimensionamiento.

4. Permisos denegados: Los permisos de desarrollo pueden ser restringidos por la Ciudad cuando exista una deficiencia en el sistema de agua o alcantarillado existente que no pueda ser rectificada por el desarrollo, y que si no se rectifica, resultará en una amenaza para la salud o seguridad pública, sobrecarga de las tuberías existentes o violaciones de las

normas estatales o federales relacionadas con la operación de los sistemas de tratamiento de agua doméstica y alcantarillado. Las moratorias de construcción deben ajustarse a los criterios y procedimientos contenidos en ORS 197.505.

~~A. Sewers and Water Mains Required. All new development is required to connect to City water and sanitary sewer systems. Sanitary sewer and water system improvements shall be installed to serve each new development and to connect developments to existing mains in accordance with the adopted facility master plans and applicable [Engineering/Public Works Design Standards]. Where streets are required to be stubbed to the edge of the subdivision, sewer and water system improvements and other utilities shall also be stubbed with the streets, except as may be waived by the [City decision-making body] where alternate alignment(s) are provided.~~

~~B. Sewer and Water Plan Approval. Development permits for sewer and water improvements shall not be issued until the [City Engineer / Public Works Director] has approved all sanitary sewer and water plans in conformance with City standards.~~

~~C. Over-Sizing. The City may require as a condition of development approval that sewer and water lines serving new development be sized to accommodate future development within the area as projected by the applicable facility master plans, and the City may authorize other cost-recovery or cost-sharing methods as provided under state law.~~

~~D. Inadequate Facilities. Development permits may be restricted or rationed by the Planning Commission where a deficiency exists in the existing water or sewer system that cannot be rectified by the development and which, if not rectified, will result in a threat to public health or safety, surcharging of existing mains, or violations of state or federal standards pertaining to operation of domestic water and sewerage treatment systems. The [City decision-making body] may require water booster pumps, sanitary sewer lift stations, and other critical facilities be installed with backup power.~~

3.6.050 Instalaciones de drenaje pluvial y gestión de aguas superficiales

A. Drenaje pluvial.

Commented [CB90]: Código actual 16.12.060 Estándares de instalaciones públicas para drenaje pluvial. Similar al código modelo.

1. Disposiciones generales: La Ciudad emitirá un permiso de desarrollo solo cuando se hayan tomado las disposiciones adecuadas para la escorrentía de aguas pluviales e inundaciones de acuerdo con los requisitos del Ingeniero de la Ciudad.

2. Alojamiento del drenaje aguas arriba: Las alcantarillas y otras instalaciones de drenaje deben ser lo suficientemente grandes como para acomodar la escorrentía potencial de toda el área de drenaje aguas arriba, ya sea dentro o fuera del desarrollo. Dichas

instalaciones estarán sujetas a revisión y aprobación por parte del Ingeniero de la Ciudad.

3. Efecto en el drenaje aguas abajo: Cuando el ingeniero de la ciudad anticipe que la escorrentía adicional resultante del desarrollo sobrecargará una instalación de drenaje existente, la ciudad retendrá la aprobación del desarrollo hasta que se hayan tomado medidas para mejorar la condición potencial o hasta que se hayan tomado medidas para el almacenamiento de la escorrentía adicional causada por el desarrollo de acuerdo con los estándares de la ciudad.

~~A. General Provisions. The City shall issue a development permit only where adequate provisions for storm water runoff have been made in conformance [with the City's Storm Drainage / Surface Water Master Plan].~~

~~B. Accommodation of Upstream Drainage. Culverts and other drainage facilities shall be large enough to accommodate existing and potential future runoff from the entire upstream drainage area, whether inside or outside the development. Such facilities shall be subject to review and approval by the City Engineer.~~

~~C. Effect on Downstream Drainage. Where it is anticipated by the City Engineer that the additional runoff resulting from the development will overload an existing drainage facility, the City shall withhold approval of the development until provisions have been made for improvement of the potential condition or until provisions have been made for storage of additional runoff caused by the development in accordance with City standards.~~

~~D. Over-Sizing. The City may require as a condition of development approval that sewer, water, or storm drainage systems serving new development be sized to accommodate future development within the area as projected by the applicable facility master plan, provided that the City may grant the developer credit toward any required system development charge for the same pursuant to the System Development Charge.~~

~~[E. Existing Watercourse. Where a proposed development is traversed by a watercourse, drainage way, channel, or stream, there shall be provided a storm water easement or drainage right-of-way conforming substantially with the lines of such watercourse and such further width as will be adequate for conveyance and maintenance to protect the public health and safety.]~~

3.6.060 Utilidades

A. Utilidades.

1. Servicios públicos subterráneos: Todas las líneas de servicios públicos, incluidas, entre otras, las requeridas para los servicios eléctricos, de comunicación, iluminación y televisión por cable, y las instalaciones relacionadas, deben colocarse bajo tierra, excepto los transformadores montados en superficie, las cajas de conexión montadas en superficie y los gabinetes de medidores que pueden colocarse sobre el suelo, las instalaciones temporales de servicios públicos durante la construcción y las líneas eléctricas de alta capacidad que operan a 50,000 voltios o más. Las siguientes normas adicionales se aplican a todas las subdivisiones nuevas, con el fin de facilitar la colocación subterránea de servicios públicos:

a. El desarrollador hará todos los arreglos necesarios con la empresa de servicios públicos para proporcionar los servicios subterráneos. Se debe tener cuidado para asegurarse de que todo el equipo sobre el suelo no obstruya las áreas de despeje de visión para el tráfico vehicular (consulte la Sección 17.04.090);

b. La Ciudad se reserva el derecho de aprobar la ubicación de todas las instalaciones montadas en superficie;

c. Todos los servicios públicos subterráneos, incluidas las alcantarillas sanitarias y los desagües pluviales instalados en las calles por el desarrollador, se construirán antes de la pavimentación de las calles; y

d. Los talones para las conexiones de servicio deben ser lo suficientemente largos para evitar perturbar las mejoras de la calle cuando se realizan las conexiones de servicio.

2. Servidumbres: Se proporcionarán servidumbres para todas las instalaciones de servicios públicos subterráneos.

3. Excepción al requisito de soterramiento: La norma se aplica solo a las subdivisiones propuestas. Se puede otorgar una excepción al requisito de soterramiento debido a limitaciones físicas, como topografía empinada, tierras sensibles o condiciones de desarrollo existentes.

~~The following standards apply to new development where extension of electric power or communication lines is required:~~

~~A. General Provision. The developer of a property is responsible for coordinating the development plan with the applicable utility providers and paying for the extension and installation of utilities not otherwise available to the subject property.~~

~~B. Underground Utilities.~~

~~1. General Requirement. The requirements of the utility service provider shall be met. All utility lines in new subdivisions, including, but not limited to, those required for electric, communication, and lighting, and related facilities, shall be placed underground, except where the [City decision-making body] determines that placing utilities underground would adversely impact adjacent land uses. The [City decision-making body] may require screening and buffering of above ground facilities to protect the public health, safety, or welfare.~~

~~2. Subdivisions. In order to facilitate underground placement of utilities, the following additional standards apply to all new subdivisions:~~

~~a. The developer shall make all necessary arrangements with the serving utility to provide the underground services. Care shall be taken to ensure that no above ground equipment obstructs vision clearance areas for vehicular traffic, per Chapter 3.3 Access and Circulation.~~

~~b. The [City decision-making body] reserves the right to approve the location of all surface-mounted facilities.~~

~~c. All underground utilities installed in streets must be constructed and approved by the applicable utility provider prior to the surfacing of the streets.~~

~~d. Stubs for service connections shall be long enough to avoid disturbing the street improvements when service connections are made.~~

~~C. Exception to Undergrounding Requirement. The [City decision-making body] may grant exceptions to the undergrounding standard where existing physical constraints, such as geologic conditions, streams, or existing development conditions make underground placement impractical.~~

3.6.070 Servidumbres

~~A.~~ Servidumbres. Las servidumbres para alcantarillado, drenaje pluvial e instalaciones de calidad del agua, tuberías de agua, líneas eléctricas u otros servicios públicos se dedicarán en un plano final o se proporcionarán restricciones en la escritura. El desarrollador o solicitante hará arreglos con la Ciudad, el distrito correspondiente y cada franquicia de servicios públicos para la provisión y dedicación de servidumbres de servicios públicos necesarias para proporcionar servicios completos al desarrollo. El ancho estándar de la Ciudad para las servidumbres de servicios públicos de la línea principal será de quince (15) pies a menos que la compañía de servicios públicos, el distrito correspondiente o el Ingeniero de la Ciudad especifiquen lo contrario.**~~A. Provision. The developer shall make arrangements with the City and applicable utility providers for each utility franchise for the provision and dedication of utility easements necessary to provide full services to the development.~~**

~~B.~~ **~~B. Standard.~~** ~~Utility easements shall conform to the requirements of the utility service provider. All other easements shall conform to the City of [(name) Engineering Design Standards / Public Works Design Standards].~~

~~C.~~B. **~~C. Recordation.~~** ~~All easements for sewers, storm drainage and water quality facilities, water mains, electric lines, or other utilities shall be recorded and referenced on a survey or final plat, as applicable. See Chapter 4.2 Site Design Review, and Chapter 4.3, Land Divisions.~~

3.6.080 Aprobación del plan de construcción

A. Aprobación y garantías del plan de construcción. Se requiere un permiso de sitio de construcción para todas las mejoras públicas y privadas sujetas a este título. No se realizarán

mejoras públicas o privadas, incluidas alcantarillas sanitarias, alcantarillas pluviales, calles, aceras, bordillos, iluminación, parques u otros requisitos, excepto después de que la Ciudad haya aprobado los planes, se haya pagado la tarifa del permiso y se haya emitido el permiso. La tarifa del permiso es necesaria para sufragar el costo y los gastos incurridos por la Ciudad para revisiones de diseño, observación de construcción y otros servicios en relación con la mejora. La tarifa del permiso se establecerá por resolución del Concejo Municipal. La Ciudad puede requerir que el desarrollador o subdivisor proporcione fianzas u otras garantías de cumplimiento para asegurar la finalización y el desempeño de las mejoras públicas requeridas.

3.6.090 Instalación de instalaciones

A. Instalación.

1. Conformidad requerida: Las mejoras instaladas por el desarrollador, ya sea como requisito de estas regulaciones o a su propia elección, deberán cumplir con los requisitos de este capítulo, los planes de construcción aprobados y los estándares y especificaciones de mejora adoptados por la Ciudad.

2. Estándares de instalación adoptados: Las Especificaciones estándar de Oregon para la construcción, el Departamento de Transporte de Oregon y el Capítulo A.P.W.A. de Oregon, serán parte de los estándares de instalación adoptados por la Ciudad; también se pueden requerir otros estándares por recomendación del Ingeniero de la Ciudad.

3. Inicio: El trabajo no comenzará hasta que la Ciudad haya sido notificada con anticipación.

4. Reanudación: Si el trabajo se interrumpe por más de un (1) mes, no se reanudará hasta que se notifique a la Ciudad.

5. Observación de la construcción: Las mejoras se construirán bajo la observación y a satisfacción de la Ciudad. La Ciudad puede requerir cambios menores en las secciones y detalles típicos si las condiciones inusuales que surgen durante la construcción justifican tales cambios en el interés público. Las modificaciones solicitadas por el desarrollador estarán sujetas a revisión del uso de la tierra bajo Modificaciones y Extensiones, Sección 16.08. Cualquier monumento que se altere antes de que el subdivisor complete todas las mejoras será reemplazado por un agrimensor con licencia de Oregón antes de la

aceptación final de las mejoras.

6. Certificación de ingeniero y planos de construcción: Un ingeniero civil registrado en el estado de Oregón deberá proporcionar una certificación por escrito en un formulario requerido por la Ciudad de que todas las mejoras, mano de obra y materiales están de acuerdo con las prácticas de ingeniería y construcción actuales y estándar, se ajustan a los planos aprobados y las condiciones de aprobación, y son de alto grado, antes de que la Ciudad acepte las mejoras públicas. o cualquier parte de los mismos, para operación y mantenimiento. El ingeniero del desarrollador también proporcionará dos (2) juegos de planos "tal como se construyeron", de conformidad con las especificaciones del Ingeniero de la Ciudad, para su presentación permanente ante la Ciudad. Un juego será una copia impresa, parcela o impresión y un juego estará en formato electrónico AutoCad compatible con el hardware y software de la computadora de la Ciudad.

~~A. Conformance Required. Improvements installed by the developer, either as a requirement of these regulations or at the developer's option, shall conform to the requirements of this chapter, approved construction plans, and to improvement standards and specifications adopted by the City.~~

~~B. Adopted Installation Standards. The City of [name] has adopted [Engineering / Public Works Design Standards] for public improvements and private utility installation within the public right-of-way.~~

~~C. Commencement. Work in a public right-of-way shall not begin until all applicable agency permits have been approved and issued.~~

~~D. Resumption. If work is discontinued for more than [six] months, it shall not be resumed until the Public Works Director is notified in writing and grants approval of an extension.~~

~~E. City Inspection. Improvements shall be constructed under the inspection of the [City Engineer / Public Works Director]. The [City Engineer / Public Works Director] may approve minor changes in typical sections and details if unusual conditions arising during construction warrant such changes in the public interest, except that substantive changes to the approved design shall be subject to review under Chapter 4.6, Modifications to Approved Plans and Conditions of Approval. Any survey monuments that are disturbed before all improvements are completed by the developer or subdivider shall be replaced prior to final acceptance of the improvements.~~

~~F. Engineer's Certification and As-Built Plans. A registered civil engineer shall provide written certification in a form required by the City that all improvements, workmanship, and materials are in accord with current and standard engineering and construction practices, conform to approved plans and conditions of approval, and are of high grade, prior to City's acceptance of the public improvements, or any portion thereof, for operation and maintenance. The developer's engineer shall also provide [two] sets of "as-built" plans for permanent filing with the City. If required by the City, the developer or subdivider shall provide a warranty bond pursuant to Section 3.6.100.~~

3.6.100 Garantía de rendimiento y garantía

Garantía de rendimiento.

Todas las aprobaciones en las que se requiera que el desarrollador instale mejoras públicas deberán contener una condición de aprobación que requiera una garantía de desempeño si las mejoras públicas no se instalan, inspeccionan y aprueban antes de la aprobación final del plano.

A. Forma de garantía de cumplimiento requerida. Cuando se requiera una garantía de desempeño, el desarrollador deberá presentar una garantía de desempeño ante la Ciudad respaldada por uno de los siguientes ("garantía de desempeño"):

1. Una carta de crédito irrevocable ejecutada por una institución financiera autorizada para realizar transacciones comerciales en el estado de Oregón;

2. Una fianza ejecutada por una compañía de fianzas autorizada para realizar transacciones comerciales en el estado de Oregón que permanece en vigor hasta que la Ciudad notifique a la compañía de fianzas por escrito que puede ser terminada;

3. Efectivo; o

4. Si el desarrollador es una entidad gubernamental, un acuerdo intergubernamental aprobado por el Concejo Municipal y el órgano de gobierno del desarrollador en virtud del cual el desarrollador y / o la Ciudad acuerdan construir las mejoras públicas. El Concejo Municipal puede condicionar la aprobación del acuerdo intergubernamental a la provisión de una carta de crédito irrevocable, fianza o efectivo, u otra forma de compromiso de fondos para algunos o todos los costos de construcción de las mejoras públicas.

B. Determinación de la suma. La garantía de cumplimiento será por una suma determinada por el Ingeniero de la Ciudad según sea necesario para cubrir el 110 por ciento del costo estimado del trabajo, incluidas las tarifas de mejora y los depósitos, y los gastos de ingeniería e incidentales relacionados. Un acuerdo intergubernamental no necesita cubrir más del 100 por ciento del costo estimado del trabajo.

C. Estimación detallada de la mejora. El desarrollador proporcionará al Ingeniero de la Ciudad una estimación detallada de la mejora, certificada por un ingeniero civil registrado, para ayudar

al Ingeniero de la Ciudad a calcular el monto de la garantía de desempeño.

D. Acuerdo. Si las mejoras públicas no se construyen o instalan e inspeccionan y aprueban antes de la aprobación final del plano, el desarrollador firmará un acuerdo con la Ciudad que especifique lo siguiente. El acuerdo estará en un formulario proporcionado por la Ciudad e incluido con el plano final. En el caso de una garantía de cumplimiento en forma de acuerdo intergubernamental, el acuerdo intergubernamental contendrá las siguientes disposiciones.

1. El período dentro del cual se completarán todas las mejoras y reparaciones requeridas;

2. Una disposición de que si el trabajo no se completa dentro del período especificado, la Ciudad puede recurrir a la garantía de desempeño (bono, depósito en efectivo, carta de crédito o acuerdo intergubernamental) para completar el trabajo; y

3. Estipula las tarifas de mejora y los depósitos que se requieren.

4. (Opcional) Prevé la construcción de las mejoras por etapas y la extensión del tiempo bajo las condiciones específicas establecidas en el contrato.

E. Reducción y terminación de la garantía de cumplimiento. La garantía de cumplimiento no se rescindirá ni se permitirá que expire sin la autorización por escrito del Ingeniero de la Ciudad. El Ingeniero de la Ciudad puede permitir la reducción de la garantía de desempeño a medida que se construyen, inspeccionan y aprueban partes de las mejoras. El diez por ciento del costo de las partes construidas se retendrá a medida que se reduzca el monto de la garantía. Una vez aceptada la propiedad y operación, la garantía se liberará o devolverá a menos que sea necesario para satisfacer el requisito de garantía de garantía en la Sección 16.12.080.

F. Procedimientos. El Ingeniero de la Ciudad establecerá formularios estándar para la garantía, el acuerdo al que se hace referencia en la subsección (D) anterior y un procedimiento administrativo para la reducción de la garantía cuando esté permitido.

Garantía de garantía.

Todas las aprobaciones en las que se requiera que el desarrollador instale mejoras públicas deberán contener una condición de aprobación que requiera una garantía antes de la aceptación de las mejoras públicas por parte de la Ciudad.

A. Garantía requerida garantía. Se requiere una garantía de garantía antes de la aceptación de

la Ciudad para la propiedad y operación de las mejoras públicas instaladas o construidas por el desarrollador. La garantía de garantía puede proporcionarse de la misma manera que las garantías de cumplimiento o continuando con la garantía de cumplimiento requerida en la Sección 16.12.070.

B. Determinación de la suma. La garantía de garantía será del diez por ciento (10%) del costo real de construcción para las mejoras públicas a las que se aplica esta disposición. La garantía de garantía estará vigente a partir de la fecha de aceptación por escrito por parte de la Ciudad para la propiedad y operación por un período de dos (2) años. El Ingeniero de la Ciudad puede requerir períodos más largos para las garantías con respecto a las mejoras públicas construidas bajo contrato con la Ciudad.

C. Reparaciones y reemplazos. Las reparaciones o reemplazos requeridos durante el período de garantía estarán garantizados por dos años a partir de la fecha de finalización de la reparación o reemplazo. El Ingeniero de la Ciudad puede requerir una garantía de garantía separada de dos (2) años para cualquier reparación realizada de conformidad con la obligación de garantía. El formulario se ajustará a la subsección (A) anterior.

D. Se requiere un aviso de trabajo de garantía. El Ingeniero de la Ciudad notificará por escrito al desarrollador de la necesidad de realizar trabajos de garantía a menos que el Ingeniero de la Ciudad determine que existe una emergencia, que la demora causaría pérdidas o daños adicionales graves, o si cualquier demora en la realización del trabajo podría causar lesiones a cualquier miembro del público. En casos de emergencia o si el desarrollador, después de una notificación por escrito, no realiza el trabajo requerido dentro de los catorce días, la Ciudad puede realizar el trabajo de garantía y recuperar los costos del trabajo de garantía, incluidos los daños adicionales sufridos por la Ciudad, de la garantía de garantía. El desarrollador reembolsará a la Ciudad los costos de cualquier trabajo de garantía que exceda el monto de la garantía de garantía, incluidos los intereses a la tasa legal si no se paga dentro de los treinta (30) días posteriores a la fecha en que se solicita el reembolso.

E. Terminación de la garantía de garantía. Al final del período de garantía, incluidas las extensiones, se liberará la garantía de garantía y se devolverá el dinero del depósito no utilizado.

~~F.~~ Procedimientos. El Ingeniero de la Ciudad establecerá formularios y procedimientos estándar para la garantía de garantía~~A. Performance Guarantee Required. The City at its discretion~~

may approve a final plat or building permit when it determines that at least [75] percent of the public improvements required for the site development or land division, or phase thereof, are complete and the applicant has an acceptable assurance for the balance of said improvements. The applicant shall provide a bond issued by a surety authorized to do business in the state of Oregon, irrevocable letter of credit from a surety or financial institution acceptable to the City, cash, or other form of security acceptable to the City.

G. B. Determination of Sum. The assurance of performance shall be for a sum determined by the City Engineer as required to cover the cost of the improvements and repairs, including related engineering and incidental expenses, plus reasonable inflationary costs. The assurance shall not be less than [110] percent of the estimated improvement costs.

H. C. Itemized Improvement Estimate. The applicant shall furnish to the City an itemized improvement estimate, certified by a registered civil engineer, to assist the City in calculating the amount of the performance assurance.

I. D. Agreement. A written agreement between the City and applicant shall be signed recorded. The agreement may include a provision for the construction of the improvements in stages and for the extension of time under specific conditions. The agreement shall contain all of the following:

J. 1. The period within which all required improvements and repairs shall be completed;

K. 2. A provision that if work is not completed within the period specified, the City may complete the work and recover the full cost and expenses from the applicant;

L. 3. The required improvement fees and deposits.

M. E. When Applicant Fails to Perform. In the event the applicant fails to carry out all provisions of the agreement and the City has un-reimbursed costs or expenses resulting from such failure, the City shall call on the bond, cash deposit, or letter of credit for reimbursement.

N. F. Termination of Performance Guarantee. The applicant shall not cause termination, nor allow expiration, of the guarantee without first securing written authorization from the City.

O. G. Warranty Bond. A warranty bond good for [two] years is required on all public improvements and landscaping when installed in the public right-of-way. The warranty bond

~~shall equal [15] percent of the total cost of improvements and begin upon acceptance of said improvements by the Ci~~.

El Código Municipal de Hood River está vigente a través de la Ordenanza X, fecha de aprobación.