



WASHINGTON SQUARE REGIONAL CENTER

Anteproyecto de propuesta y resumen de los comentarios de la comunidad

Ciudadof Tigard | mayo 2021

Información general

El propósito del Washington Square Regional Center Plan Update Project (Proyecto de actualización de Plan de urbanización del Centro Regional de Washington Square) es trabajar con la comunidad y otros colaboradores de proyecto para refinar la visión original del Washington Square Regional Center (En Centro Regional de Washington Square, WSRC por sus siglas en inglés) establecido en el año 1999 para facilitar más opciones de viviendas, transporte, negocios y empleo para toda la comunidad.

A lo largo del 2020, el equipo del proyecto trabajó para desarrollar el anteproyecto de propuesta de transporte y uso de la tierra el cual compartió con la comunidad luego de realizar extenso alcance a la comunidad, análisis técnico y discusiones con los proveedores de servicios locales y regionales y las autoridades viales. Tenga en cuenta que, aunque el WSRC está ubicado en Tigard, Beaverton y áreas no incorporadas del Condado de Washington, el anteproyecto de propuesta solo abarca el área de planificación de Tigard.

En abril de 2021, el equipo a cargo del proyecto lanzó una jornada de puertas abiertas virtual en inglés y español y organizó dos grupos de enfoque: uno para la comunidad hispanohablante y el otro para los miembros de la comunidad del idioma suahili, para así recopilar las ideas y comentarios de la comunidad en torno al anteproyecto de propuesta.

Más de 800 personas visitaron la jornada de puertas abiertas virtual y 231 respondieron las preguntas de la encuesta. 21 personas participaron en los grupos de enfoque.

La jornada de puertas abiertas fue promocionado por varios métodos. Se envió un anuncio en inglés y español a aproximadamente 6,500 residentes y 1,000 negocios en el WSRC y en el área circundante. Fue publicitada en varias publicaciones locales, en las redes sociales de la ciudad y en carteles bilingües que se colocaron en los patios de las casas. Se enviaron correos electrónicos a las partes interesada y las asociaciones de vecinos, y dieron presentaciones a seis grupos comunitarios. Los integrantes del Stakeholder Working Group (Grupo de trabajo de partes interesadas) del proyecto promovieron la participación en grupos de enfoque entre las comunidades de habla hispana y de suahili.

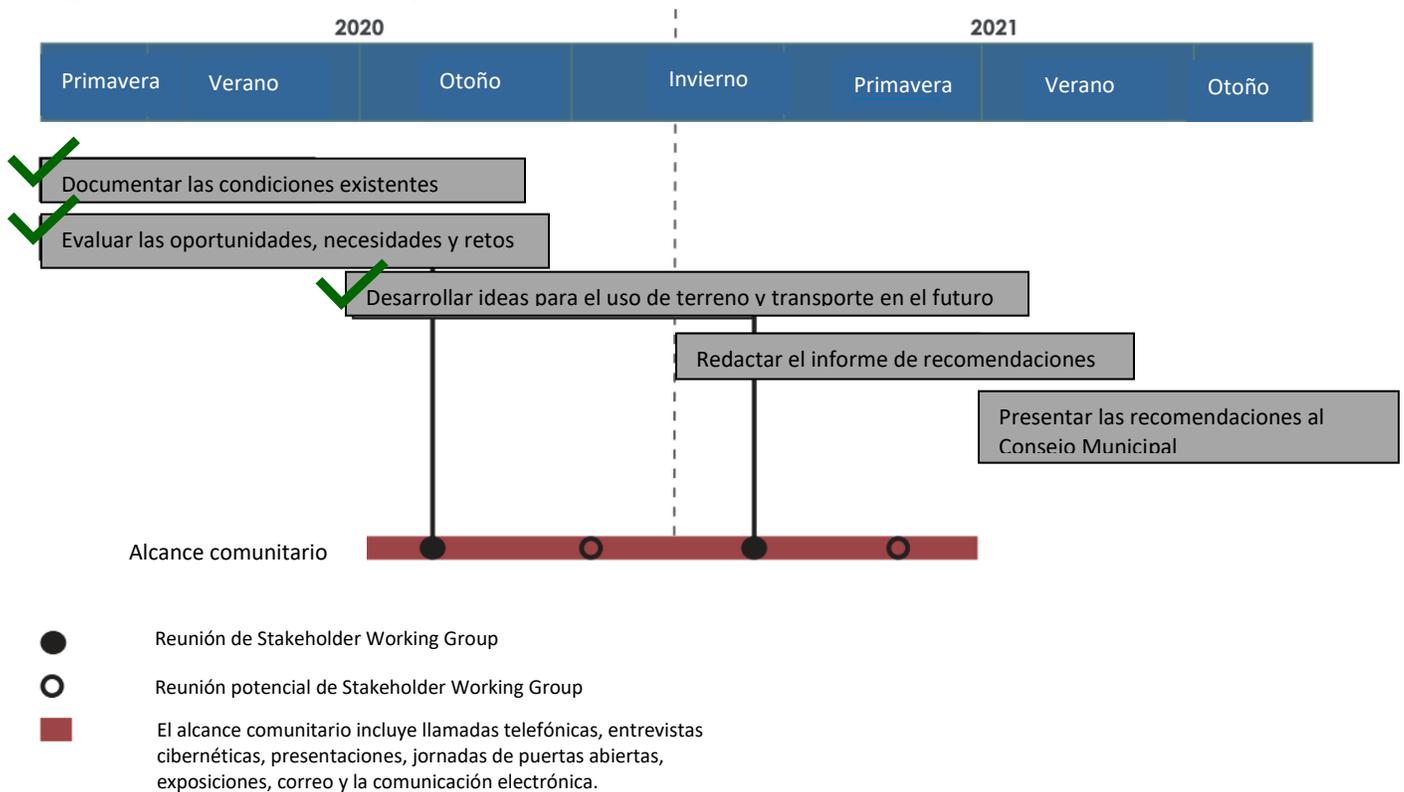
Platearon a los grupos de enfoque preguntas que reflejaron las preguntas planteadas en la jornada de puertas abiertas virtual organizadas de acuerdo con los siguientes temas:

- El Centro Regional – La Visión Propuesta
- Subárea 1 – El Centro Comercial
- Subárea 2 – Metzger
- Subárea 3 – Nimbus/Cascade
- El Centro Regional – Conexiones para peatones y ciclistas

El presente documento ofrece una explicación sumaria del anteproyecto de propuesta y la retroalimentación que se obtuvo de la comunidad a través de la jornada de puertas abiertas virtual y los grupos de enfoque. El equipo a cargo del proyecto utilizará esta retroalimentación —y lo que se aprenderá de los integrantes del Stakeholder Working Group el 26 de mayo— para perfeccionar la propuesta antes de presentarla a Comisión de planeación y Consejo Municipal para su consideración más tarde este año.

Figura 1 a continuación muestra los plazos del proyecto y las labores a completar para cada fecha indicada.

Figura 1. Los Plazos del Proyecto de actualización del WSRC



Sinopsis del Anteproyecto de Propuesta

La Visión Original

La visión original para el WSRC del año 1999 fue ambiciosa. Imaginaba que el área llegaría a ser un centro de comercio de alta densidad y transitable a pie con muchas viviendas y construcciones y uso mixto y con servicio de transporte público de alta calidad. Esta visión, sin embargo, hasta la fecha no se ha dado.

Vea la figura 2 una continuación para una ilustración de los elementos clave de la visión original. Incluía:

- La construcción de cuatro puentes nuevos sobre la autopista 217 (los puentes amarillos y verdes).
- La construcción de un nuevo sendero en forma de bucle que se una al Fanno Creek Trail (la línea verde discontinua).
- La ampliación de Nimbus Drive hacia el sur (la línea blanca discontinua).
- La construcción de una nueva parada de WES (el tren morado) que se vincule a un centro de transito actualizado (el autobús morado).
- Permitir la construcción de edificios de hasta 20 pisos de altura en muchos lugares (el área rosita hacia ambos lados de la autopista 217 y Greenburg).
- Mantener el área de viviendas unifamiliares prácticamente igual (el área amarilla) y permitir viviendas de alta densidad en otros lugares (el área morada).
- Mantener las áreas de empleo prácticamente iguales (el área azul).

Figura 2. La Visión Original de WSRC



La Visión Propuesta

La visión propuesta consiste en:

- Mantener la visión original del Washington Square Mall
- Modificar la escala de la visión original en las demás áreas
- Perfeccionar la visión original de transporte
- Enfocarse en resultados que sean económicamente viables a corto plazo

Vea la Figura 2 a continuación para una ilustración de los elementos clave de la visión propuesta. Incluye:

- El potencial de construir un nuevo puente multimodal (el puente amarillo) y un puente para peatones/bicicletas (el puente verde) sobre la Autopista 217 en lugar de los cuatro puentes, y que se ubiquen en lugares distintos para aumentar su viabilidad financiera y utilidad.
- Construir una nueva conexión a Fanno Creek Trail (las flechas verdes sólidas y discontinuas) en lugar de un nuevo sendero en forma de bucle.
- Agregar servicios de transporte público a la propiedad del centro comercial (la línea blanca discontinua) en lugar de un centro de tránsito centralizado para servir mejor a toda el área durante la reurbanización del centro comercial.
- Mejorar los cruces peatonales y de bicicletas en Greenburg Rd y Hall Blvd (las figuras azules).
- Reducir el área en que se permitan edificios altos y reducir la altura máxima de 20 pisos a 12 pisos (el área rosita).
- Reducir el área en que se permitan viviendas de alta densidad (el área morada) al agregar un área de viviendas de mediana densidad (el área anaranjada) entre las áreas de alta y baja densidad.

Figura 3. La Visión Propuesta de WSRC



Lo que nos dieron (La Visión Propuesta)

El 54 por ciento de los participantes de la jornada de puertas abiertas expresaron que les gustó la visión propuesta.

La razón que más citaban fue el enfoque en mejoras para peatones y bicicletas, incluyendo nuevos cruces sobre la Autopista 217. Hay bastante apoyo por una reducción a la estatura de los edificios y al área en que se permitan edificios más altos. Los participantes además aprecian los acercamientos incrementales y de mayor viabilidad financiera con un enfoque en las necesidades de la comunidad. Otros factores por los que los participantes expresaron su apoyo fueron la adición de mayores y más diversas opciones de vivienda, mayores oportunidades empresariales, mayor acceso al transporte público y conexiones a Fanno Creek Trail.

El 17 por ciento de los participantes en la jornada de puertas abiertas expresaron que no les gustó la propuesta visión.

La razón que más citaban fue la omisión del sendero en forma de bucle y una preocupación por la falta de acceso a Fanno Creek desde el vecindario de Metzger. Otras razones incluyeron: preocupaciones de que más viviendas repercutirían en más tráfico y mayores problemas de estacionamiento, algunos participantes indicaron que querían más puentes y otros que no querían ni uno, algunos participantes no querían que se limitara la altura de edificios y otros querían que se limitará más aún, demasiado énfasis en el centro comercial y que no querían eliminar del todo el centro de tránsito.

Los participantes del grupo de enfoque apoyaron la visión.

Quieren mejores banquetas y cruces peatonales para llegar a lugares como en Centro Comercial y Fanno Creek. Priorizaron el acceso peatonal y acceso al transporte público por lo que muchas familias en estas comunidades no tienen carros. A los participantes, en general, les gusto la idea de un puente peatonal y una reducción a la altura permitida de los edificios. Quieren más casas para fortalecer el carácter familiar de la comunidad de Metzger.



Los participantes de la jornada de puertas abiertas tuvieron las siguientes tres opciones al responder las preguntas a partir de las cuales se determinaron los porcentajes: “No me gusta, me gusta y neutral.” Los porcentajes que no se suman al 100 incluyen las respuestas neutrales. En este caso, el 29 por ciento de los participantes tuvieron una respuesta neutral a la visión propuesta.

Subarea 1 - El Centro Comercial

Se había imaginado en la Subárea del Centro Comercial edificios mucho más altos—de hasta 200 pies de altura—y muchas más viviendas de las que existen hoy por hoy. Históricamente, sin embargo, el mercado, no ha apoyado este estilo de construcciones y las condiciones de mercado están cambiando por COVID. El mayor propósito de los cambios propuestos es de facilitar la adición de más viviendas, una mayor diversidad de empresas y una mejor infraestructura peatonal, de bicicletas y de transporte público.

El anteproyecto de propuesta incluye:

- Alinear los reglamentos con las realidades del mercado para apoyar una infraestructura de uso mixto y de acceso peatonal con servicios de transporte público.
- Reducir la estatura permitida de 200 pies y reducir los requisitos de estacionamiento para facilitar la reurbanización de los estacionamientos y reducir el costo de la oferta de estacionamiento.
- Ayudar a facilitar la transformación del centro comercial en un lugar vibrante y de mayor densidad con más acceso peatonal a través de la reglamentación, colaboración e incentivos.

Figura 4. Subárea del Centro Comercial



Figura 5 a continuación muestra algunos ejemplos de construcciones existentes de uso mixto con acceso peatonal que pudieran ser reflejadas en la reurbanización de la subárea del centro comercial.

Figura 5. Ejemplos de construcciones existentes de uso mixto con acceso peatonal



Lo que nos dieron (La Subárea del Centro Comercial)

Cuando se les preguntó cuáles resultados la ciudad debe priorizar en el proceso de reurbanización para crear un área más vibrante y de mayor acceso peatonal, **los participantes de la jornada de puertas abiertas respondieron que lo más importante sería incluir más equipamientos públicos y espacios verdes**, seguido por mejores a las banquetas y una mejor infraestructura para bicicletas en la propiedad del centro comercial. De menor importancia fueron las viviendas y edificios orientados a los peatones. De menor importancia aún fueron mejoras al servicio de transporte público en la propiedad del centro comercial y un centro de tránsito modernizado.

Los participantes de los grupos de enfoque expresaron que quieren mejores banquetas y ciclovías para mejorar el acceso al centro comercial y el transporte público. Quieren, además, más espacios verdes que las personas puedan disfrutar y para reducir la contaminación. Dijeron que requieren viviendas más asequibles, pero quieren nuevos edificios de departamentos para ofrecer estacionamientos estructurados. Los participantes expresaron que quieren negocios más diversos y un centro comunitario.

Subarea 2 - Metzger

Partes de la Subárea Metzger fueron imaginadas, y permiten hasta la fecha, edificios comerciales y residenciales mucho más altos de los que existen hoy—de hasta 200 pies o 20 pisos de altura. A modo de comparación, Lincoln Tower es de 12 pisos de altura y fue construido hace 40 años. Otras partes de la subárea solo permiten la construcción de casas unifamiliares.

El mayor propósito de los cambios propuestos es de ofrecer una zona de transición de viviendas de mediana densidad entre las áreas de alta y baja densidad y de expandir las oportunidades para la adición de más viviendas y de mayor diversidad, entre ellas viviendas “del intermedio necesario” (como los dúplex y casas adosadas) que mantengan la asequibilidad y estabilidad de vivienda. Vea la Figura 6 en la página siguiente para más información.

Este anteproyecto de propuesta incluye:

- Permitir la construcción de viviendas de menor densidad en algunas áreas y de mayor densidad en otras para permitir más opciones de vivienda de densidad mediana que reflejan la demanda del mercado de vivienda y la escala de las viviendas existentes del área.
- En cuanto a las construcciones a lo largo de Greenburg Rd al lado del centro comercial, alinear la reglamentación con las realidades del mercado para apoyar una infraestructura de uso mixto y transitable a pie con el servicio del transporte público. Por ese motivo se reduciría la estatura permitida de 200 pies, y reducirían los requisitos de estacionamiento para reducir el costo de la oferta de estacionamiento.
- Reducir la altura y densidades permitidos en algunas partes de la subárea que están planificados actualmente para construcciones de alta densidad.

Lo que nos dieron (La Subárea Metzger)

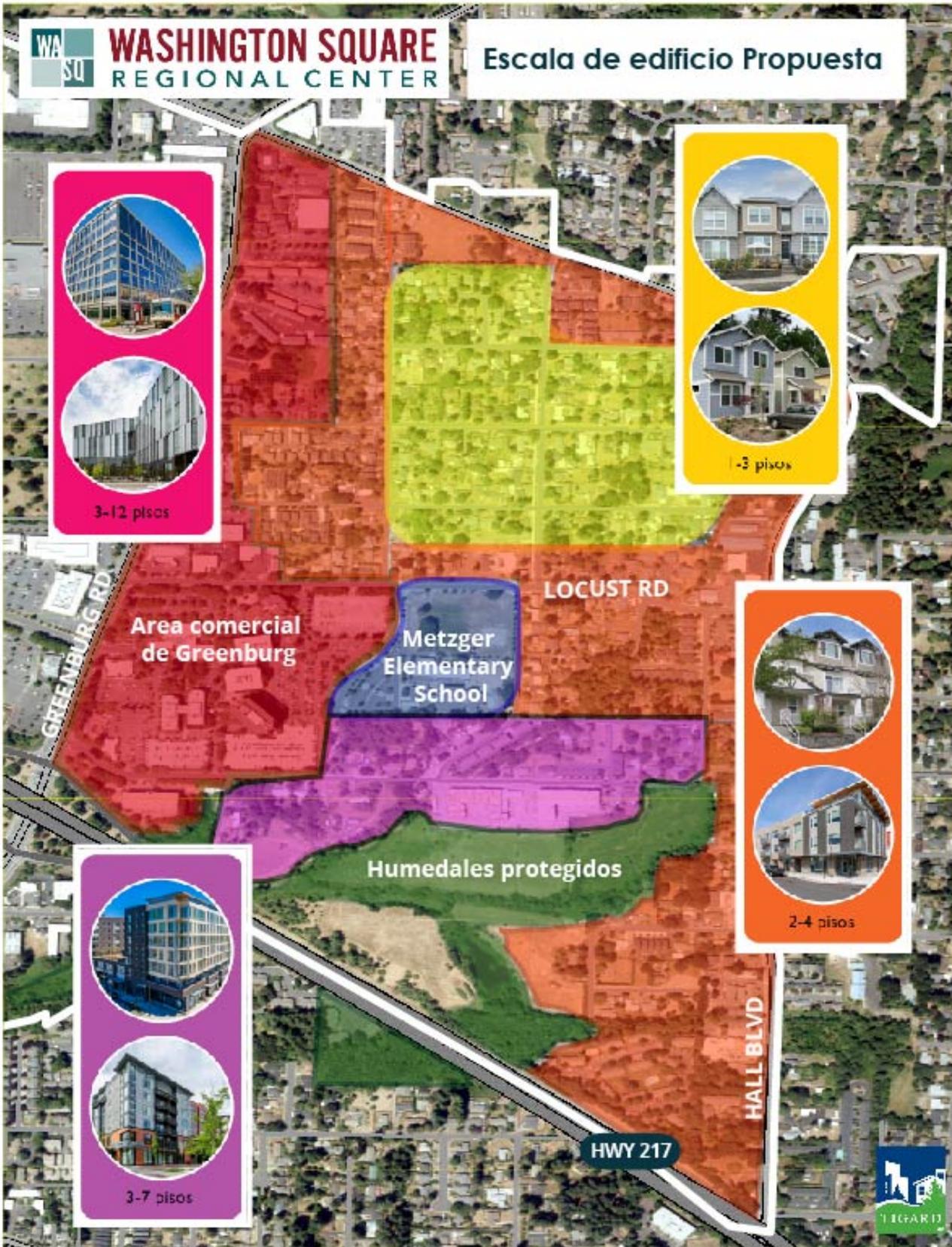
El 50 por ciento o más de los participantes de la jornada de puertas abiertas respondieron que les gustan las tres recomendaciones.

- Ofrecer más viviendas y de mayor diversidad (50%),
- Permitir edificios más altos al lado del Washington Square Mall y reducir las alturas permitidas en el resto de Metzger (56%), y
- Apoyar la asequibilidad y estabilidad de vivienda (65%).

Al 17 por ciento o menos de los participantes, no les gustó ninguna.

Los participantes del grupo de enfoque apoyaron las tres recomendaciones y una persona notó que se tuvo de mudar de Tigard debido a la escasez de opciones de viviendas asequibles.

Figura 6. La escala de construcción propuesta en la Subarea de Metzger



Subárea 3 - Nimbus/ Cascade

Se había imaginado en la Subárea de Cascade edificios mucho más altos—de hasta 200 pies de altura—y muchas más viviendas de las que existen hoy por hoy. La visión del área de Nimbus fue mucho más modesta. Muchos negocios, sin embargo, que sean muy adecuados para esta subárea no están permitidos. No se permiten los concesionarios de autos, a pesar de ser permitidos en la subárea del Centro Comercial. El mayor propósito de los cambios propuestos a la subárea Nimbus/ Cascade es de aumentar la flexibilidad de negocios nuevos y existentes con un menor énfasis en construcciones altas de uso mixto.

El anteproyecto de propuesta incluye:

- Permitir una mayor diversidad de negocios y usos.
- Permitir mejoras incrementales a las propiedades comerciales con el tiempo.
- Permitir la construcción de edificios comerciales de 1 a 2 pisos y reducir la altura permitida de 200 pies para que los reglamentos reflejen la realidad del mercado.
- Prohibir la construcción de edificios de uso exclusivamente residencial, pero seguir permitiendo edificios residenciales de uso mixto.
- Reducir el alcance y ubicación del área en que se permitan los concesionarios de autos. Permitir los concesionarios de autos cerca de la Autopista 217 donde no hay potencial para una infraestructura dirigida al acceso peatonal

Figura 7. Subárea Nimbus/Cascade



Lo que nos dijeron (La Subarea Nimbus/Cascade)

Más del 60 por ciento de los participantes de la jornada de puertas abiertas respondieron que les gustan las tres recomendaciones: aumentar la flexibilidad para negocios nuevos y existentes (66%), conservar el área comercial con un menor énfasis en edificios altos de uso mixto (64%), y limitar las áreas en que se permitan los concesionarios de autos a zonas sin el potencial del desarrollo de una infraestructura orientada a peatones (63%). A los participantes del grupo de enfoque les gustaron las ideas para apoyar a los negocios y quieren construcciones de uso mixto también, para que las viviendas, trabajos y áreas de compras estén más juntas.

Conexiones peatonales y de bicicletas

La Autopista 217 es una barrera a la circulación, sobre todo para los peatones y ciclistas. Un Proyecto enfocado de la Autopista 217 está en curso y mejorará los cruces peatonales y de bicicletas existentes de Hall Blvd y Scholls Ferry Rd. Aun así, Greenburg Rd permanecería sin mejoras. Muchas otras calles del centro regional de igual manera faltan banquetas, cruces peatonales y ciclovías.

El mayor propósito de las conexiones peatonales y de bicicletas de mejorar los cruces peatonales y de bicicletas sobre la Autopista 217, mejorar la infraestructura peatonal y de bicicletas a destinos locales e incrementar el acceso a parques y espacios verdes.

Figura 8 a continuación muestra los destinos actuales y proyectados y las conexiones peatonales y de bicicletas. Muestra además las ubicaciones conceptuales de dos cruces futuros sobre la Autopista 217.

Figura 8. Conexiones peatonales y de bicicletas



Lo que nos dijeron (Conexiones peatonales y de bicicleta)

Cruces sobre la Autopista 217

Cuando se les preguntó qué la ciudad debe priorizar para superar la barrera producida por la Autopista 217, **los participantes de la jornada de puertas abiertas dijeron que la construcción de un nuevo cruce para peatonal y de bicicletas sobre la Autopista 217, si fuera factible, sería su mayor prioridad para conectar los vecindarios y permitir acceso a los senderos y parques.** Su segunda prioridad sería mejorar la infraestructura existente para peatones y bicicletas en Greenburg Rd sobre la Autopista 217. De menor importancia a los residentes es la construcción de un nuevo cruce sobre la Autopista 2017 para carros, peatones y bicicletas y para conectar las áreas de comercio.

Los participantes del grupo de enfoque apoyan mejoras a la infraestructura existente para peatones y bicicletas en Greenburg Rd sobre la Autopista 217 porque sería la aplicación más eficiente de los recursos de la ciudad y por lo consideraban más factible que un puente nuevo. Mencionaron, además, que se requieren mejoras a la seguridad, incluyendo más iluminación, a lo largo de Greenburg Rd. Si se llegara a construir un nuevo cruce, no coincidían los participantes en cuanto a su preferencia por un cruce multimodal a las áreas de comercio o un puente peatonal y de bicicletas a los parques y senderos.

Mejoras para peatones y bicicletas

Los participantes de la jornada de puertas abiertas respondieron que priorizaban proyectos para llenar las brechas en la conectividad de banquetas y ciclovías en Hall Blvd y Greenburg Rd. Agregar o mejorar los cruces existentes de estas calles es de relativamente menor importancia, y llenar las brechas en la conectividad de banquetas en calles residenciales es de menor importancia. Los participantes del grupo de enfoque consideran que lo más importante sería llenar las brechas de conectividad en las banquetas Hall Blvd y las calles residenciales.

Destinos

Si se llegara a construir un nuevo cruce sobre la Autopista 217, los participantes de la jornada de puertas abiertas respondieron que probablemente irían a pie o en bicicleta a Fanno Creek Trail, el centro de Tigard y el Washington Square Mall. Los participantes del grupo de enfoque probablemente irían a Tigard Heritage Trail, Metzger Park y Bagan Park.

Los participantes de la jornada de puertas abiertas respondieron que Fanno Creek Trail, el centro de Tigard y el Washington Square Mall son los destinos que quisieran poder acceder con mayor seguridad a pie o en bicicletas desde el vecindario de Metzger. Los participantes del grupo de enfoque dijeron que el Centro Comercial y el Centro de Tránsito son los destinos que quisieran poder acceder con mayor seguridad a pie o en bicicleta.

El 87 por ciento de los participantes respondieron que les gustó la recomendación de incrementar el acceso a los parques y espacios verdes. Todos los participantes del grupo de enfoque apoyan esta recomendación.