



PLAN DEL ÁREA DE WEST OAK CLIFF

ELABORADO POR EL DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN + DISEÑO URBANO DE LA CIUDAD DE DALLAS
ADOPTADO POR EL CONCEJO DE LA CIUDAD EN FECHA A DETERMINAR

AGRADECIMIENTOS

Alcalde de Dallas

Eric Johnson

Concejo de la Ciudad

Alcalde Pro Tempore Chad West

Alcalde Adjunto Pro Tempore Jaime Resendez

Jesse Moreno

Casey Thomas, II

Carolyn King Arnold

Omar Narvaez

Adam Bazaldua

Tennell Atkins

Paula Blackmon

Adam McGough

Jaynie Schultz

Cara Mendelsohn

Gay Donnell Willis

Paul E. Ridley

Personal del Distrito 1 del Concejo de la ciudad de Dallas

Herminia Ramon

Ashley Long

Everardo Amaya

Comisión de Planificación de la Ciudad de Dallas

Ex Comisionado de Planificación Enrique MacGregor

Comisionado Amanda Popkin

Comisionado Jasmond Anderson

Comisionado Timothy Jackson

Comisionado Joanna Hampton

Comisionado Tony Shidid

Comisionado Lorie Blair

Comisionado Deborah Carpenter

Comisionado P. Michael Jung

Comisionado Claire Stanard

Comisionado Jayne Mack Suhler

Comisionado Melissa Kingston

Comisionado Aaliyah Haqq

Comisionado Brent Rubin

Grupo de Trabajo de Planificación del Área de West Oak Cliff

Michael Anglin (Presidente del Grupo de Trabajo)

Rebecca Acuna

Yolanda Alameda

Barbara Barbee

Tre Black

Gerardo Cantu

Paul Carden

Nick Dean

Greg Gerbig

Matt Glenn

Steve Hilburn

Mary Lou Paras

Liz Provost

Alicia Quintans

Joshua Ramsey

Mark Register

Elena Stephens

Bob Stimson

Agustin Torres

Kaitlin Vanderslice

Kendra Williams

Comisionados del Distrito 1 del Concejo de Dallas

Junta de Ajuste

Junta de Ajuste, Suplente

Comisión Asesora de Arte y Cultura

Comisión de Desarrollo Comunitario

Junta de Tránsito Rápido del

Área de Dallas

Junta de Tránsito Rápido del

Área de Dallas Comisión Ambiental

Comisión de Monumentos

Comisión de Monumentos

Comisión de Monumentos

Junta de Parques y Recreación

Junta de Permisos/Licencias/

Apelaciones Comisión de Asuntos

de Adultos Mayores

Comisión de Jóvenes

Kathleen Keller

Nick Brooks

Augustin Jalomo

Colby Walker

Patrick Kennedy

Eliseo Ruiz

Philip Hiatt Haigh

Diane Sherman

Alicia Quintans

Jeff Cummings

Estanislao Huerta

Joe Ryan Urby

Carmen Arana

Ricardo Corpus

Equipo de Proyectos de la Ciudad de Dallas

Planificación + Diseño Urbano

Daniel Church

Monique Ward

Peer Chacko

Arturo Del Castillo

Don Raines

Cory Banacka

Joe Yanez

Sam Oviedo

Joseph Moss

Andreea Udrea

Erica Greene

Donna Moorman

Julia Ryan

Andrea Gilles

Parque y Recreación

Angela De Leon

April Garcia

Michael Haynes

Leong Lim

Megan O'Neal

Jared White

Transporte

Kathryn Rush

Jessica Scott

Kimberly Smith

Kierra Williams

Revitalización de Viviendas + Vecindarios

Matthew Ables

Reece Collins

Thor Erickson

Kyle Hines

Pam Thompson

Oficina de Desarrollo Económico

Dorcy Clark

Wayne Emerson

Sue Hounsel

Tamara Leak

Kevin Spath

Oficina de las Artes y la Cultura

Benjamin Espino

Rhonda Ivery

Obras Públicas

Haytham Hassan

Efrain Trejo

Cumplimiento del Código

Dennis Broadnax

Centro de Pequeñas Empresas

Erma Saracho

Joyce Williams

Socios

Departamento de Policía de Dallas

Ruben Lozano

Zachary Wohlwend

Tránsito Rápido del Área de Dallas (DART)

Joseph Clemens

Rob Smith

Jack Wierzenski

Fondo para Tierras Públicas

Elysse Alvarado

Robert Kent

Molly Plummer

Zoológico de Dallas

Fran Filomio

Agradecimientos Especiales a

Distrito Escolar Independiente de Dallas

Zoológico de Dallas

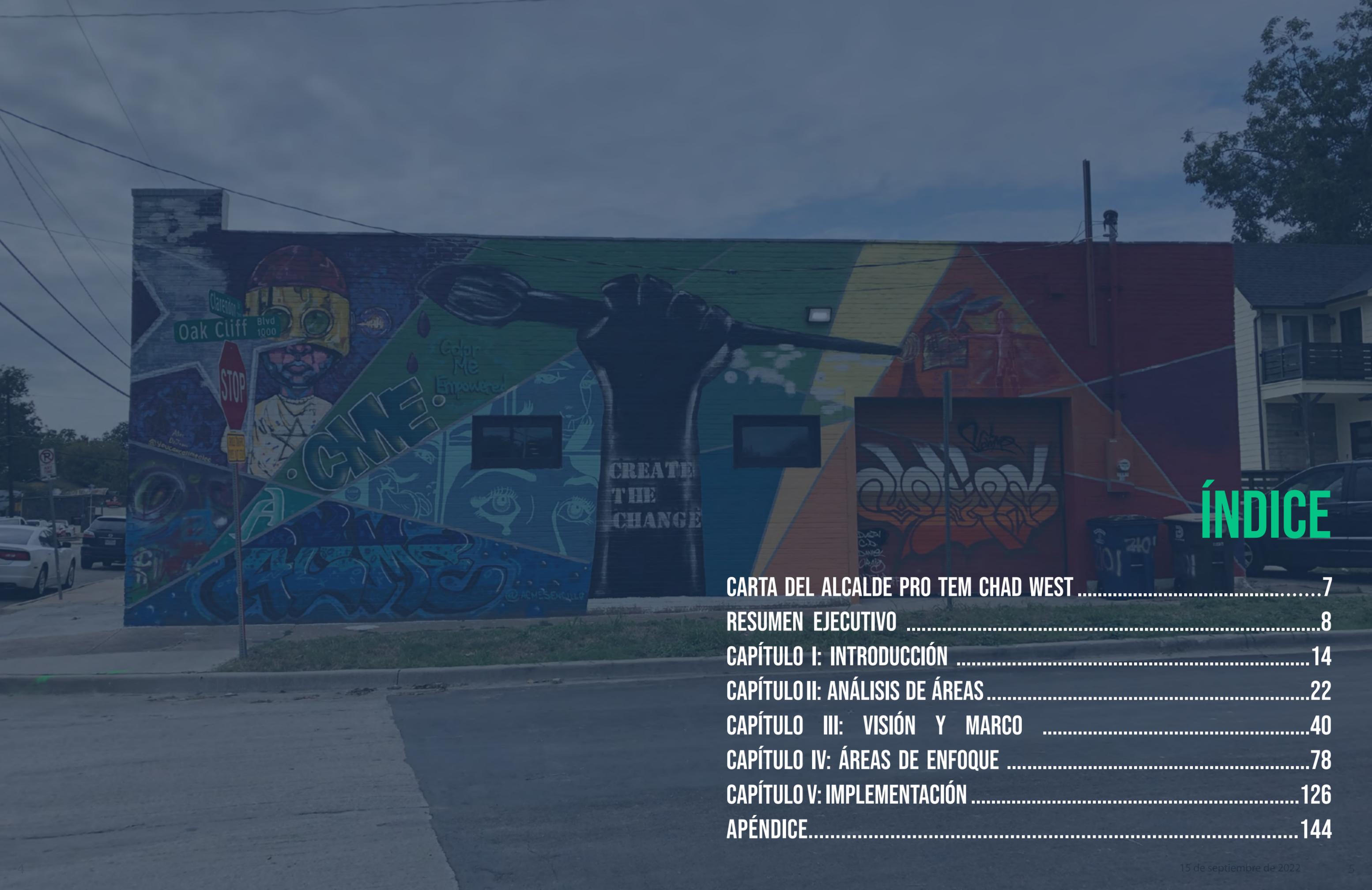
El Rio Grande Latin Market

Martin Weiss Recreation Center

Oak Cliff Brewery

Somos Tejas

Supermercado Monterrey



ÍNDICE

CARTA DEL ALCALDE PRO TEM CHAD WEST	7
RESUMEN EJECUTIVO	8
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	14
CAPÍTULO II: ANÁLISIS DE ÁREAS	22
CAPÍTULO III: VISIÓN Y MARCO	40
CAPÍTULO IV: ÁREAS DE ENFOQUE	78
CAPÍTULO V: IMPLEMENTACIÓN	126
APÉNDICE.....	144

CARTA DEL ALCALDE PRO TEM



Concejal de la Ciudad de Dallas, Distrito
1 Alcalde Pro Tem Chad West

Vecinos,

¿Por qué tanta gente ama a Oak Cliff?

Con el tiempo, y luego de hablar con miles de personas que crecieron aquí o se mudaron aquí lo más rápido que pudieron (como yo), he reconocido tres temas principales:

1. Oak Cliff cuenta con vecindarios increíbles, edificios de importancia histórica y parques y senderos estupendos.
2. Contamos con un patrimonio cultural rico, dinámico y diverso, y
3. Simplemente somos más geniales en todos los sentidos que otras partes de Dallas.

Tenemos que proteger todo lo que amamos de nuestros vecindarios y también planificar el futuro. Dallas está creciendo rápidamente, y si nosotros, como vecinos, no tomamos medidas para preservar lo que amamos y abordar el crecimiento y el cambio de una manera significativa y directa, alguien fuera de nuestros vecindarios o incluso fuera de la ciudad podría hacerlo por nosotros.

Recuerdo mis primeros días como Comisionado de Planificación de la Ciudad de nuestro distrito cuando una cadena nacional de farmacias compró el edificio El Corazón y los lotes que lo rodeaban. La cadena finalmente derribó la bella estructura histórica y colocó una farmacia y un estacionamiento gigantesco justo enfrente de la estación del tranvía Bishop Arts. Nada personal contra las farmacias, pero si se hubiera ofrecido a alguna de las opiniones creativas de Oak Cliff la oportunidad de poner en marcha un plan mejor, podríamos haber terminado con algo más significativo que un estacionamiento. Los

más de 500 vecinos furiosos que escribieron, llamaron o enviaron correos electrónicos a mi predecesor y a mí sobre el derribo de El Corazón estuvieron de acuerdo. Este es solo un ejemplo de muchos en nuestra ciudad donde la falta de una buena planificación resultó en que alguien fuera de la ciudad - en este caso, una cadena nacional de farmacias - tomara decisiones por nosotros con las que ahora nos vemos obligados a vivir durante décadas.

El Plan del Área de West Oak Cliff es nuestra oportunidad como comunidad de planificar el futuro. Se enfoca en el uso del suelo, pero también capta y articula los deseos de los vecinos por espacios abiertos, parques, senderos, preservación histórica, crecimiento de la población, desarrollo económico y empleos, transporte, accesibilidad para peatones y prácticamente todo lo demás. ¡Gracias a los miles de vecinos que ofrecieron comentarios y los incansables esfuerzos del personal de Planificación y Diseño Urbano de la Ciudad, muchas cosas buenas e inesperadas ¡han sucedido! Vecinos que nunca se involucraron con la Ciudad ahora se están presentando y hablando, se han organizado tres nuevas asociaciones de vecinos y los líderes de la Ciudad están poniendo bajo el foco una parte de Oak Cliff que no ha recibido tanta atención como otros vecindarios en las últimas décadas.

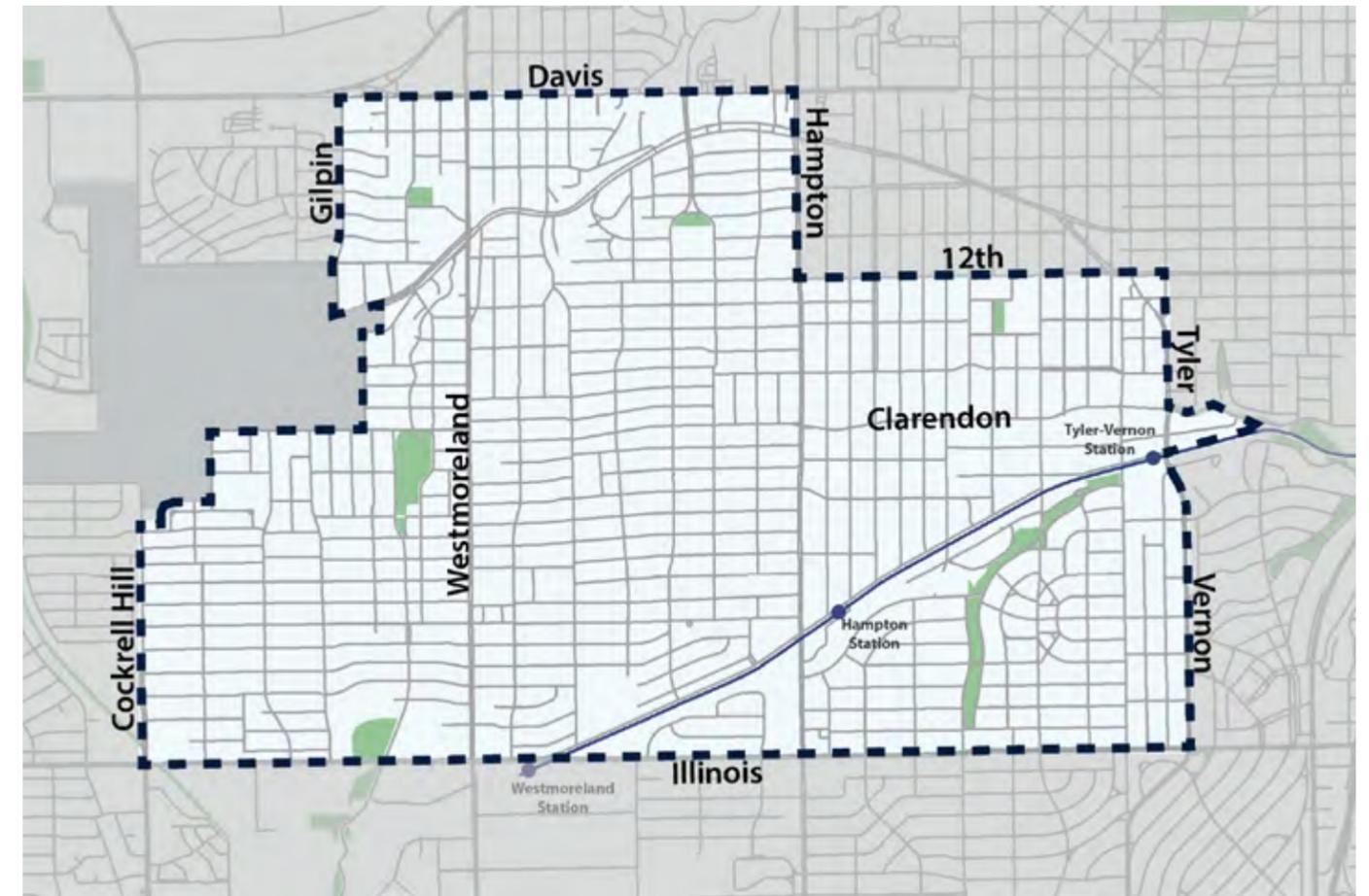
¡Ahora es nuestro momento, West Oak Cliff!
Y este plan es uno del que todos podemos estar orgullosos para el futuro cercano y lejano.

RESUMEN EJECUTIVO

West Oak Cliff es un vecindario equitativo, enriquecedor y acogedor que celebra a su gente, su historia y su cultura, y prioriza la seguridad, la salud y la resiliencia económica de sus residentes.

Los residentes y las partes interesadas en West Oak Cliff imaginan un vecindario con una alta calidad de vida, que garantice la accesibilidad a la vivienda y el comercio minorista para sus residentes, preserve sus vecindarios unifamiliares únicos, proteja y mejore los servicios y bienes naturales existentes, cree nuevas oportunidades para parques, recreación, y servicios naturales, brinde un entorno seguro para peatones y ciclistas, conmemore sus edificios históricos y su cultura, y ofrezca destinos transitables para sus residentes.

West Oak Cliff es un vecindario sostenible que apoya a las empresas locales propiedad de minorías, mujeres e inmigrantes, promueve artistas locales y arte público, proporciona desarrollo a escala humana y enfocado en las personas, y tiene acceso a recursos fundamentales de la comunidad.



Área de Estudio de West Oak Cliff

INTRODUCCIÓN

El Plan del Área de West Oak Cliff es un documento guía de planificación adoptado por el Concejo de la Ciudad para numerosos vecindarios en el lado central y occidental de Oak Cliff en el Sur de Dallas, incluyendo Elmwood, Hampton Hills, The Dells, Beverly Hills, Sunset Hill y Jimtown. El plan ofrece una visión a largo plazo para el uso del suelo, el diseño urbano, el transporte, la movilidad, la infraestructura, los espacios abiertos y las preocupaciones de la comunidad en torno a la gentrificación, el desplazamiento y la revitalización. El área limita al sur con Illinois Avenue, al oeste con Cockrell Hill Road, al norte con Davis Street y al este con Hampton Road, 12th Street y Tyler Street.

El Área de Estudio de West Oak Cliff tiene un tamaño aproximado de 5 millas cuadradas y abarca una gran variedad de vecindarios históricos. En la actualidad, el área es predominantemente blanca e hispana, de ingresos

bajos a medios, y con tendencias más jóvenes que el resto de la Ciudad de Dallas. Debido a las tres estaciones de tren ligero de DART en el área y sus alrededores, así como al crecimiento actual y continuo en el Bishop Arts District hacia el noreste, esta área es una de las que más preocupa por las posibles presiones de crecimiento futuro y los consiguientes temores de gentrificación y desplazamiento. El Plan del Área de West Oak Cliff establece una hoja de ruta para ayudar a garantizar que los residentes actuales puedan permanecer en el vecindario, al tiempo que se trabaja para mejorar la calidad de vida en el área y se brindan oportunidades para el crecimiento futuro en ubicaciones designadas.

El Plan del Área de West Oak Cliff espera crear un vecindario que sea enriquecedor, equitativo, acogedor, seguro, saludable y económicamente resiliente para todos sus residentes y trabajadores.

VISIÓN DE DESARROLLO



METAS DE PLANIFICACIÓN

-  Proteger los vecindarios unifamiliares existentes
-  Preservar las áreas naturales y ampliar los parques y senderos públicos
-  Preservar los edificios históricos, fomentando la renovación y la reutilización
-  Mejorar el acceso al transporte a través de un mejor diseño de calles y desarrollo sostenible alrededor de las estaciones de tren ligero de DART
-  Fomentar empresas que sean compatibles con los vecindarios aledaños
-  Retener a los residentes actuales y atraer nuevos residentes, fomentando opciones de vivienda nuevas y económicas
-  Crear centros vecinales transitables que brinden una variedad de oportunidades laborales, culturales, comerciales y de vivienda.

VALORES



Equitativo



Seguro y Saludable



Acogedor



Enriquecedor



Económicamente Resiliente

MARCO DEL PLAN



Uso y desarrollo del suelo



Transporte e Infraestructura



Desarrollo Comunitario Inclusivo y Calidad de Vida



Parques y Espacios Abiertos

IMPLEMENTACIÓN



Uso y desarrollo del suelo

Preservar y proteger los vecindarios unifamiliares existentes

Los vecindarios unifamiliares son el centro de lo que hace de West Oak Cliff una comunidad especial. Mantener la zonificación actual en estos vecindarios ayudará a preservar su encanto histórico y reforzará la identidad cultural de esta área.

Promover oportunidades de desarrollo orientadas al tránsito cerca del tránsito de alta calidad

Dar prioridad a las oportunidades para el desarrollo de uso mixto y de ingresos mixtos cerca de las estaciones de tren ligero de DART y autobuses de alta frecuencia ayudará a mejorar el acceso a empleos, bienes y servicios, mejorará la seguridad y ayudará a garantizar una gran accesibilidad para los residentes.

Crear centros de uso mixto transitables a escala de vecindario

A través de mejoras estratégicas en el diseño urbano junto con cambios de zonificación en áreas específicas, muchos de los pequeños nodos comerciales en West Oak Cliff pueden encontrar una nueva utilidad, permitiendo que prosperen nuevos puestos de trabajo, tiendas y oportunidades culturales.

Preservar los edificios históricos y el carácter a través de un diseño sensible del vecindario

Aunque es necesario un nuevo desarrollo para todas las áreas de la ciudad, es importante que se conserven las estructuras históricas existentes significativas para preservar la cultura de Oak Cliff, mientras que el nuevo desarrollo está diseñado para ser compatible en escala y carácter con los vecindarios unifamiliares adyacentes.



Desarrollo Comunitario Inclusivo y Calidad de Vida

Asegurar la accesibilidad del vecindario a través de políticas y programas estratégicos

Para preservar el carácter del vecindario y proteger a los residentes actuales es fundamental aplicar políticas estratégicas y herramientas de zonificación para las nuevas viviendas económicas, junto con la educación y la asistencia a los propietarios actuales.

Apoyar a las pequeñas empresas locales, propiedad de minorías, inmigrantes y mujeres.

Uno de los elementos que definen a Oak Cliff son sus empresas locales, comunitarias y orientadas a las personas. Los incentivos y las herramientas de desarrollo económico deberían ayudar a los propietarios de pequeñas empresas a comenzar, así como a mantenerse en el tiempo.

Promover las artes y la cultura locales a través de iniciativas y espacios físicos dedicados

Numerosas herramientas pueden permitir que la cultura de Oak Cliff siga prosperando, incluyendo los eventos públicos de artes visuales y musicales, la utilización del derecho de paso público para exhibir artistas, la creación de estudios para artistas o la creación de un centro cultural local.

Mejorar la seguridad a través de un mejor diseño de edificios y espacios públicos

Los comentarios sobre la seguridad pública fueron comunes durante la participación pública. Aunque el plan del área no puede abordar específicamente la vigilancia, es fundamental que las calles y los edificios se diseñen utilizando los principios de CPTED para reducir las oportunidades para los delincuentes.



Transporte e Infraestructura

Priorizar nuevas aceras y reparación de aceras para mejorar la accesibilidad

Existen numerosas calles en West Oak Cliff con aceras en mal estado o inexistentes en su totalidad. Utilizando el Plan Maestro de Aceras de Dallas como directriz, se debe priorizar la construcción y reparación de aceras, enfocándose primero en las áreas cercanas al transporte público, las escuelas y los destinos.

Utilizar mejoras de diseño dentro del derecho de paso público para mejorar la creación de espacios y la seguridad

Existen numerosas áreas comerciales en las que las mejoras en el ámbito público, como aceras más anchas, intersecciones reconfiguradas, arte público, árboles en las calles y mobiliario, crearían espacios orientados a las personas y al mismo tiempo mejorarían la seguridad de los peatones.

Construir nuevas mejoras multimodales y carriles para bicicletas en todo West Oak Cliff

Actualmente no hay carriles para bicicletas y muy pocos senderos en la zona. Priorizar el movimiento multimodal en calles específicas ayudará a aumentar la movilidad y la seguridad del vecindario y permitirá un acceso más sencillo a destinos como DART.

Evaluar la moderación del tráfico a través de mejoras en el diseño de las calles

Algunas calles residenciales en West Oak Cliff son anchas, lo que fomenta el tráfico vehicular rápido y reduce la seguridad de los residentes, en particular de los niños. Las mejoras, como árboles en las calles, extensiones de bordillos y cruces peatonales, pueden ayudar a mitigar estas condiciones actuales.



Parques y Espacios Abiertos

Crear oportunidades para parques, plazas y parklets más pequeños en los nodos vecinales existentes

El exceso de derechos de paso de la ciudad y espacios pequeños y vacíos entre los edificios existentes se pueden reutilizar para crear pequeños espacios abiertos para la recreación pasiva y activa, incluyendo plazas, parques para perros y áreas de juego.

Los sitios de las escuelas públicas deben utilizarse como oportunidades para espacios verdes públicos

A partir del trabajo del Programa Cool School de Texas Trees Foundation, las once escuelas públicas del área pueden brindar oportunidades a pequeña escala para espacios de sombra, recreación e interacción con la naturaleza.

Crear nuevos enlaces verdes y mejorar los existentes, utilizando las calles de la ciudad y los derechos de paso siempre que sea posible

Las vías verdes a lo largo de los arroyos y las áreas ribereñas existentes pueden ayudar a conectar los espacios abiertos existentes, las estaciones de tránsito y las escuelas públicas, al mismo tiempo que reconectan los ecosistemas, lo que ayuda a mejorar la salud ecológica y el hábitat del área.

Mejorar los parques y espacios verdes existentes.

West Oak Cliff tiene numerosos parques que son muy utilizados y amados por los residentes, pero todos necesitan actualizaciones y mejoras para mejorar la habitabilidad y la calidad de vida de los residentes.

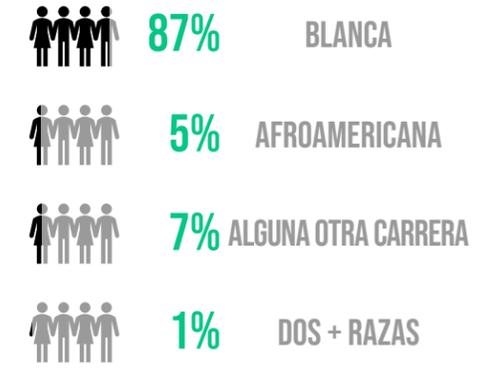


**WEST
OAK CLIFF**

5.01 MILLAS CUADRADAS

1.3% DEL ÁREA TOTAL DE SUELO DE DALLAS

DATOS DEMOGRÁFICOS POR RAZA



86%
IDENTIFICADOS COMO
HISPANOS/ LATINXS

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

INFORMACIÓN GENERAL DEL ÁREA 15

CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN 16

COMO UTILIZAR ESTE PLAN 17

CONSIDERACIÓN DE LA EQUIDAD 17

ENFOQUE Y PROCESO 18

RESUMEN DE LA PARTICIPACIÓN 20

INFORMACIÓN GENERAL DEL ÁREA

El Plan del Área de West Oak Cliff es un documento guía de planificación adoptado por el Concejo de la Ciudad para numerosos vecindarios en el lado central y oeste de Oak Cliff en el ur de Dallas, incluyendo Elmwood, Hampton Hills, The Dells, Beverly Hills, Sunset Hill y Jimtown. El plan ofrece una visión a largo plazo para el uso del suelo, el diseño urbano, el transporte, la movilidad, la infraestructura, los espacios abiertos y las preocupaciones de la comunidad en torno a la gentrificación, el desplazamiento y la revitalización.

West Oak Cliff, que tiene un tamaño de 5.01 millas cuadradas, se encuentra en su totalidad dentro del Distrito 1 del Concejo y generalmente limita al sur con Illinois Avenue, al oeste con Cockrell Hill Road, al norte con Davis Street y al este con Hampton Road, 12th Street y Tyler Street.

El Área de Estudio de West Oak Cliff abarca una gran variedad de vecindarios históricos. En la actualidad,

el área es predominantemente blanca e hispana, de ingresos bajos a medios y con tendencia a ser más joven que el resto de la Ciudad de Dallas. Debido a las tres estaciones de tren ligero de DART en el área y sus alrededores, así como al crecimiento actual y continuo en el Distrito Bishop Arts hacia el noreste, esta área es una de las que más preocupa por las posibles presiones de crecimiento futuro y los consiguientes temores de gentrificación y desplazamiento. El Plan del Área de West Oak Cliff establece una hoja de ruta para ayudar a garantizar que los residentes existentes puedan permanecer en el vecindario, al tiempo que se trabaja para mejorar la calidad de vida en el área y se brindan oportunidades para el crecimiento futuro en ubicaciones designadas.

El Plan del Área de West Oak Cliff espera crear un vecindario que sea enriquecedor, equitativo, acogedor, seguro, saludable y económicamente resiliente para todos sus residentes y trabajadores.



Los planes de área son los esfuerzos de planificación de menor escala iniciados por la Ciudad.

CONTEXTO DE PLANIFICACIÓN

El Plan del Área de West Oak Cliff es uno de los numerosos planes de área adoptados en la Ciudad de Dallas. Aunque la meta del plan del área es establecer una visión comunitaria para el uso del suelo, el desarrollo y otros resultados deseados para una geografía específica, encaja en una red más amplia de planes iniciados por la ciudad que varían en escala y geografía.

Planes del Área

West Oak Cliff es un plan de área iniciado por la ciudad. Los planes de área son documentos iniciados por la Ciudad y adoptados por el Concejo de la Ciudad que se enfocan en geografías que comprenden varios vecindarios, con el propósito de establecer una visión de desarrollo del uso del suelo para esa área. Los planes de área también ayudan a establecer un marco para las mejoras de infraestructura y calles deseadas por la comunidad, a la vez que identifican otras preocupaciones de desarrollo comunitario que se relacionan con el uso y el desarrollo del suelo. La meta es permitir que se escuchen los comentarios a través del esfuerzo integral de participación de la comunidad para crear un plan oportuno enfocado en la implementación que se pueda lograr en un período de cinco años. Los Concejales de la Ciudad seleccionan las áreas geografías del plan debido a los inminentes cambios en el uso del suelo que se esperan en las áreas debido a desarrollos catalizadores, nuevas inversiones o posibles cambios de zonificación.

Plan Integral de Uso del Suelo de ForwardDallas

El Plan Integral de Uso del Suelo de ForwardDallas es la actualización a forwardDallas, el primer Plan Integral de la Ciudad, adoptado en 2006. La actualización está actualmente en proceso y espera ser adoptada por el Concejo de la Ciudad en 2023. La visión específica del uso del suelo descrita en el Plan del Área de West Oak Cliff proporcionará la visión para esta área de Dallas.

Otros Planes para Toda la Ciudad

Además de los planes de área, los planes de vecindario y ForwardDallas, la Ciudad ha adoptado numerosos planes para toda la ciudad que brindan orientación para el Plan de Área de West Oak Cliff:

- ConnectDallas
- (CECAP (Plan Integral de Acción Ambiental y Climática)
- Plan Maestro de Aceras de Dallas
- Política de Desarrollo Económico
- Plan Maestro Forestal Urbano
- Plan Integral de Parques y Recreación
- Plan de Bicicletas de Dallas
- Plan Maestro de Senderos de Dallas
- Plan Cultural
- Plan de Resiliencia
- Política Integral de Vivienda

CÓMO UTILIZAR ESTE PLAN

Visión y Valores del Plan

A través de una encuesta en línea y reuniones comunitarias presenciales, se planteó la pregunta “¿Cuál es su visión para su vecindario?”. Esta información ayudó al grupo de trabajo a derivar los cinco valores del plan adoptado, cuyo objetivo era proporcionar acciones motivadoras para los objetivos y los elementos de acción establecidos en el capítulo Implementación. Los valores y la visión fueron sintetizados por el personal de la ciudad y luego respaldados por el Grupo de Trabajo del Plan del Área.

Metas y Marco de Planificación

El Grupo de Trabajo del Plan del Área estableció siete metas de planificación para crear una hoja de ruta para los temas centrales del plan. Los cuatro marcos del plan se establecieron a través del análisis de los comentarios y aportes de la comunidad sobre las siete metas de planificación establecidas. Estos comentarios se agruparon fácilmente en una de cuatro categorías: uso y desarrollo del suelo, transporte e infraestructura, parques y espacios abiertos, y desarrollo comunitario inclusivo y calidad de vida.

Áreas de Enfoque

El Grupo de Trabajo de Planificación del Área identificó Siete Áreas de Enfoque para establecer una visión muy detallada del uso del suelo para cada ubicación. Estas áreas fueron elegidas debido a las próximas audiencias autorizadas, la proximidad al tránsito y/o la posibilidad de que ocurran cambios inminentes en el uso del suelo debido a su ubicación y zonificación existente.

Implementación

El Marco del Plan, la Visión, las Metas y los Valores, así como las Áreas de Enfoque destacan conceptos y estrategias para lograr el resultado deseado previsto por la comunidad de West Oak Cliff. Para tener éxito, hay acciones estratégicas que deberán llevarse a cabo. El Capítulo de Implementación destaca una matriz de Objetivos y Elementos de Acción a lograr para cada uno de los cuatro marcos. Estos elementos de acción destacan un cronograma específico, una parte de ejecución principal y posibles fuentes de financiamiento.

CONSIDERACIÓN DE LA EQUIDAD

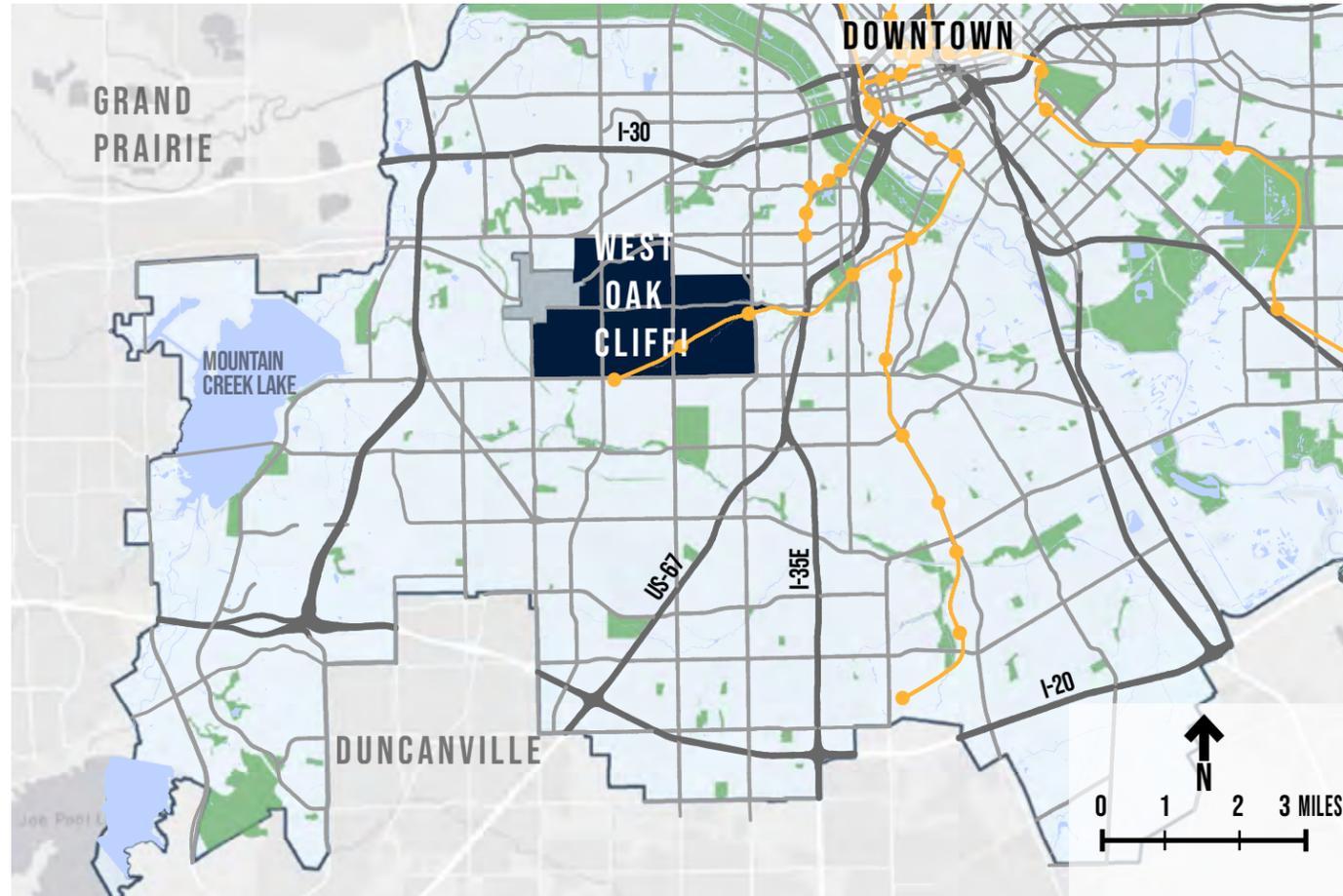
Para crear un futuro más equitativo y sostenible para todos los habitantes de Dallas es fundamental abordar las políticas y decisiones de uso del suelo del pasado que han creado desigualdades persistentes. Dallas, al igual que muchas ciudades estadounidenses, tiene una historia problemática de prácticas y políticas sistémicas de planificación racial y socioeconómica que se han utilizado para imponer o reforzar las desigualdades. West Oak Cliff no ha sido inmune a estas acciones pasadas, y los problemas y condiciones que existen hoy son el resultado de los impactos acumulados de esas decisiones pasadas. Las comunidades afroamericanas y de morenos en Dallas han sido excluidas durante mucho tiempo de la toma de decisiones de planificación y, en consecuencia, han sufrido a menudo peores resultados en materia de calidad de vida, acumulación intergeneracional de riqueza, educación y de salud.

Para asegurar que el Plan del Área de West Oak Cliff promulgara un proceso equitativo que respondiera a las necesidades y preocupaciones de todos sus residentes, se tomaron numerosos pasos a lo largo del proceso para corregir el rumbo y abordar mejor las preocupaciones de la comunidad. A pedido de los residentes, todas las reuniones comunitarias se llevaron a cabo tanto en inglés como en español luego de que se expresara que la reunión inicial no brindó oportunidades adecuadas e igualitarias para los residentes de habla hispana. Las reuniones pasaron de ser virtuales a presenciales tan pronto como se consideró seguro hacerlo. Este cambio facilitó que los residentes con problemas o barreras tecnológicas asistieran a las reuniones y participaran. Además, se añadieron nuevos miembros al Grupo de Trabajo del Plan del Área para constituir un grupo que plasmara mejor la población de West Oak Cliff.

A lo largo del proceso, el personal de la ciudad se asoció con organizaciones comunitarias y grupos vecinales locales para distribuir volantes puerta a puerta para eventos, realizó talleres de educación vecinal que aumentaron la comprensión de los residentes sobre los problemas de planificación y uso del suelo, y trabajó con líderes vecinales para ampliar la capacidad del vecindario y crear nuevas organizaciones para fortalecer la opinión de los residentes existentes. Como resultado, el Plan es más sólido y plasma mejor las necesidades y preocupaciones de todos los residentes.

Muchas de las recomendaciones en el Capítulo de Implementación tratan de problemas de equidad actuales relacionados con la accesibilidad de la vivienda y el comercio minorista, el acceso a oportunidades económicas y preocupaciones generales sobre la calidad de vida. Es imperativo que todas las recomendaciones se implementen con éxito para garantizar que la comunidad y Dallas puedan hacer la diferencia y crear una comunidad de West Oak Cliff dinámica y sostenible. Aunque el Plan no consiga mitigar por sí solo todas las preocupaciones expresadas por todos los residentes, es importante que la Ciudad continúe trabajando con todos los residentes y partes interesadas para garantizar que estén continuamente en la mesa y formen parte de las decisiones que afectarán a sus comunidades en los próximos años.

CONTEXTO DE LA CIUDAD



Ubicación del Área de Estudio de West Oak Cliff en Dallas

ENFOQUE Y PROCESO

Antecedentes

Debido a los recientes cambios en el proceso de audiencia autorizado de la ciudad, el Plan del Área de West Oak Cliff fue iniciado por el Alcalde Pro Tempore Chad West, Concejal del Distrito 1, a principios de 2020 con el fin de establecer una visión para las próximas cinco audiencias autorizadas para la re zonificación programada para varias geografías dentro de West Oak Cliff. Además, con tres estaciones de tren ligero de DART en el área, era importante crear una visión comunitaria para el desarrollo orientado al tránsito en estas áreas. Como tal, el propósito del plan del área era trabajar con los residentes y las partes interesadas para establecer una visión de desarrollo a largo plazo para toda la geografía, con la meta de proteger los vecindarios unifamiliares en riesgo y al mismo tiempo pensar en las oportunidades para el vecindario, el transporte, espacios abiertos y mejoras de infraestructura en el área.

Proceso de Planificación de West Oak Cliff

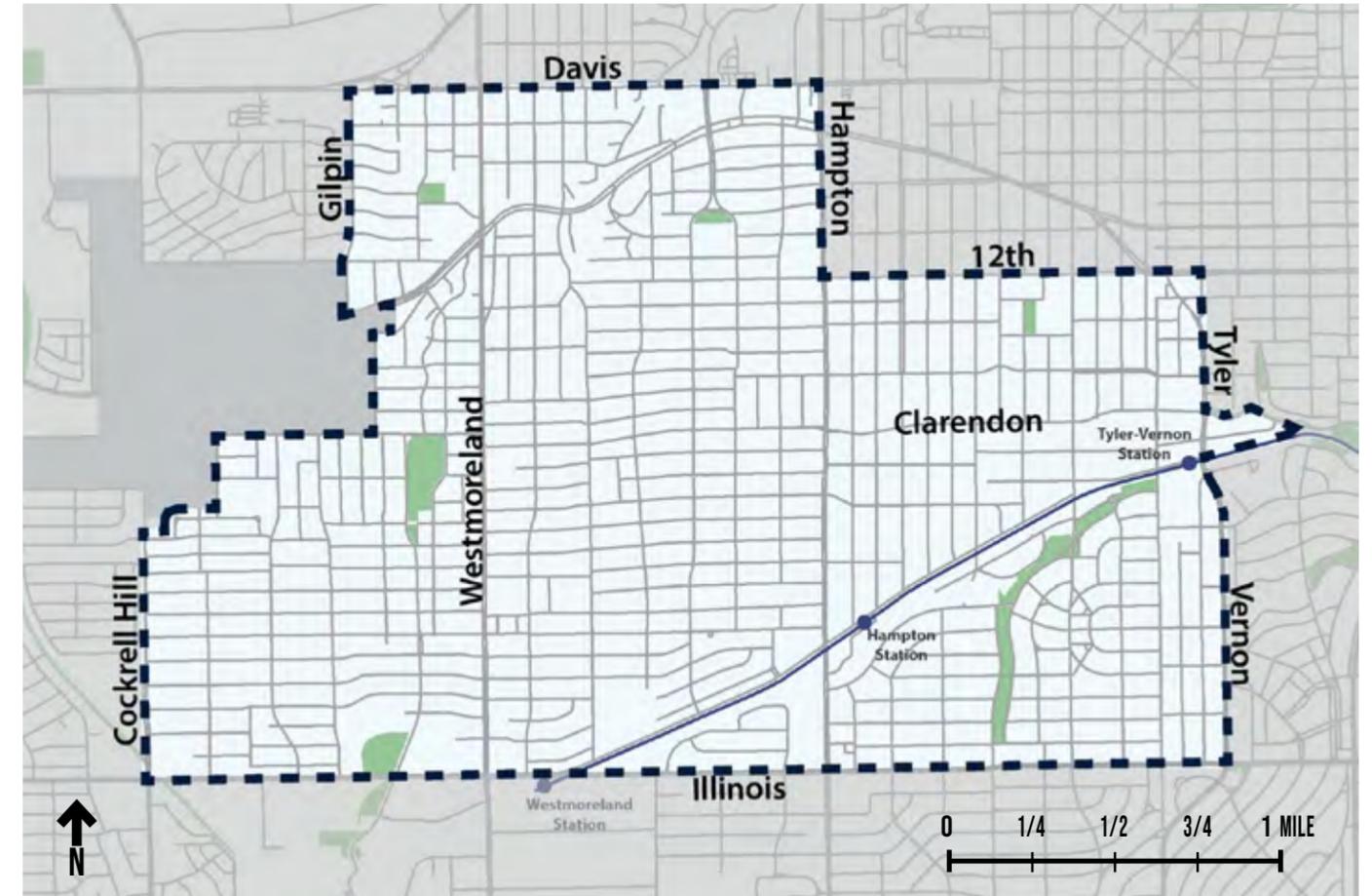
El proceso de Planificación del Área de West Oak Cliff se llevó a cabo durante un período de 24 meses con cuatro fases:

- Alcance e Iniciación del Proyecto, incluyendo el establecimiento de metas de planificación y la identificación del área de enfoque
- Visión de la Comunidad y el Vecindario, incluyendo los valores del plan y la identificación de la visión
- Redacción del Plan, incluyendo recomendaciones y estrategias específicas
- Adopción del Plan

En el transcurso del proceso de planificación, hubo:

- 14 reuniones del grupo de trabajo del plan de área
- 7 reuniones comunitarias virtuales
- 7 reuniones comunitarias presenciales
- 4 talleres presenciales de educación vecinal
- 3 encuestas en línea

MAPA DEL ÁREA



Área de Estudio de West Oak Cliff

Grupo de Trabajo del Plan de Área

El grupo de trabajo de planificación del área fue nombrado por el Concejal en la iniciación del proceso. El grupo de trabajo estaba compuesto por representantes de cada asociación de vecinos dentro de West Oak Cliff, así como por otros propietarios de terrenos y partes interesadas locales con interés y experiencia relevantes para el proceso de planificación. Varios miembros de reemplazo fueron nombrados ya que otros abandonaron el grupo de trabajo por varias razones. Durante el transcurso del proceso de planificación, el Concejal añadió miembros adicionales de asociaciones de vecinos recientemente creadas al grupo de trabajo para añadir más representación vecinal. El grupo de trabajo se reunió 14 veces durante el curso del esfuerzo de planificación y ayudó a dar forma al alcance, las metas y la visión, al mismo tiempo que brindó orientación para la participación de los vecindarios y las recomendaciones del plan.

Reuniones Públicas y Participación

El esfuerzo de planificación del área se inició al comienzo de la pandemia de COVID-19 y, por lo tanto, las reuniones iniciales del grupo de trabajo y las reuniones de participación pública se vieron obligadas a realizarse en un formato virtual. Se utilizaron WebEx, Microsoft Teams y Zoom, con varias estrategias empleadas para proporcionar traducción al español para los hispanohablantes. La participación pública se llevó a cabo en cuatro fases: Inicio del Proyecto, Visión de la Comunidad, Talleres de Visión del Vecindario y del Área de Enfoque y comentarios del Borrador del Plan. Las reuniones de Inicio del Proyecto se llevaron a cabo en el invierno de 2020/21 y se realizaron de forma totalmente virtual. Las fases restantes se llevaron a cabo con una combinación de reuniones presenciales y virtuales. Además, se realizaron encuestas tanto en línea como en persona para maximizar los comentarios de la comunidad y sus aportes al proceso.

RESUMEN DE LA PARTICIPACIÓN



A lo largo del esfuerzo de Planificación del Área de West Oak Cliff, el personal de la ciudad realizó numerosos cambios en los métodos de participación en función de los aportes de la comunidad. Las reuniones en línea, requeridas inicialmente al comienzo del esfuerzo de planificación debido a la pandemia de COVID-19, presentaron barreras para las poblaciones de bajos ingresos y la población de habla hispana en West Oak Cliff.

En base en las preocupaciones expresadas por la comunidad, se hicieron esfuerzos para maximizar la participación presencial, enviar notificaciones por correo y volantes puerta a puerta en muchos vecindarios y brindar oportunidades para que las encuestas se realicen en persona en un centro recreativo local. Estos cambios fueron fundamentales para el éxito del plan y fueron muy efectivos para captar más inquietudes y opiniones de la comunidad que, de otro modo, podrían no haberse escuchado.

Para obtener más información sobre las reuniones públicas, los aportes de la comunidad, los puntos clave y cómo estos informaron las recomendaciones del plan, por favor, ver el Apéndice.

EN CIFRAS



582

ASISTENCIA TOTAL EN LAS REUNIONES EN LÍNEA



370

ASISTENCIA TOTAL A EVENTOS PRESENCIALES



952

NÚMERO DE ENCUESTAS COMPLETADAS



17,796

NÚMERO DE VISITAS AL SITIO WEB SOCIAL

ASISTENCIA

Noviembre de 2020

La Reunión Inicial de Planificación del Área se llevó a cabo virtualmente.

 168

Enero de 2021

Se llevó a cabo una segunda Reunión Virtual de Inicio de Planificación del Área completamente en español para involucrar mejor a la gran población hispana y de habla hispana en West Oak Cliff.

 35

Abril/mayo de 2021

Dos reuniones de visión comunitaria se llevaron a cabo virtualmente. Al escuchar las inquietudes expresadas por la comunidad sobre las prácticas de participación efectiva, se cancelaron y reprogramaron dos reuniones para junio en una plataforma virtual diferente, y también se añadieron dos nuevas reuniones presenciales.

 193

Junio de 2021

Se llevaron a cabo dos reuniones adicionales de visión comunitaria virtual junto con los dos primeros talleres presenciales.

 276

Septiembre de 2021

Se realizaron cuatro talleres presenciales para educar a la comunidad sobre los conceptos básicos de uso de suelo y zonificación y sobre cómo crear una asociación de vecinos.

 21

Octubre/noviembre de 2021

Se llevaron a cabo cuatro talleres presenciales de visión de áreas de enfoque para recopilar información sobre los tipos de usos del suelo, las características de los edificios, y mejoras de infraestructura que la comunidad deseaba ver en cada área de enfoque.

 ≈ 100

Marzo de 2022

El Borrador del Plan del Área fue presentado al público. Se realizó una reunión virtual y una presencial.

 160

Mayo de 2022

Los aportes de las partes interesadas de la comunidad y las asociaciones de vecinos se incorporaron al borrador final del documento, lo que permitió que comenzara el proceso de adopción.



Las Reuniones Comunitarias Presenciales pudieron reanudarse en el verano de 2021

CAPÍTULO II

ANÁLISIS DEL ÁREA

DATOS DEMOGRÁFICOS Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA24

HISTORIA DEL ÁREA32

OPORTUNIDADES Y RETOS36

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN38

VALORES DEL PLAN39

West Oak Cliff es un área extensa, formada por numerosos vecindarios y comunidades, todos ellos con características únicas y definitorias. Comprender estas características y la historia del área fue fundamental para crear un camino y un plan exitoso para avanzar.

Con el fin de comprender mejor a West Oak Cliff, el personal de la ciudad analizó los datos demográficos del área (incluyendo la edad, la raza/etnia, los niveles de ingresos y el nivel educativo), las condiciones existentes de la infraestructura (incluyendo las condiciones de las calles y aceras, el recuento del tráfico, y el Plan de Vías Públicas), Proyectos de Bonos y Mejoras Estructurales

en curso y futuros, condiciones de uso del suelo y zonificación existentes, y organizaciones vecinales existentes. Esto, junto con la investigación de la historia del área, sirvió como punto de partida para un trabajo de planificación eficaz.

Esta información se proporcionó al Grupo de Trabajo del Plan del Área para ayudar a ese organismo a tomar decisiones precisas basadas en datos. Además, estos datos ayudaron a identificar Oportunidades y Desafíos, Metas de Planificación y Valores del Plan para este esfuerzo.

DATOS DEMOGRÁFICOS Y CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA

Como punto de partida para el trabajo de planificación del área de West Oak Cliff, se llevó a cabo un análisis demográfico sobre edad, raza/etnia, nivel educativo e ingresos familiares para comprender de manera más efectiva el área, identificar posibles dificultades u oportunidades y permitir una estrategia más efectiva en torno la participación y la difusión.

Edad

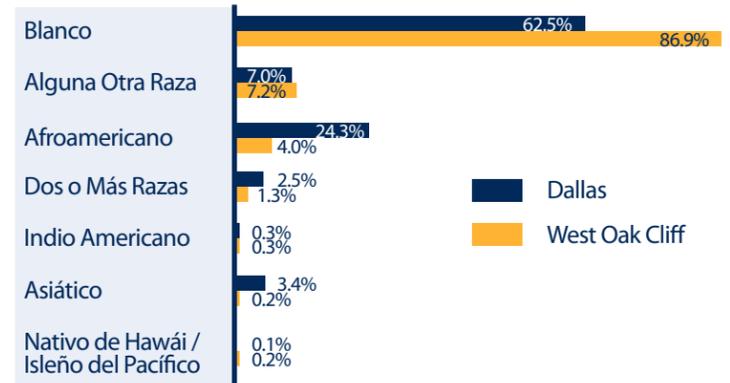
West Oak Cliff tiene algunas características notables relacionadas con la edad de sus residentes. El área cuenta con una población de niños notablemente numerosa, con el 30.4% de los residentes menores de 17 años, en comparación con el 25.4% en Dallas en su conjunto. Además, tiene un porcentaje más bajo de población mayor de 65 años en comparación con Dallas, lo que implica que puede haber una esperanza de vida más baja en el área o que los residentes no pueden envejecer en el lugar debido a la accesibilidad o las barreras de zonificación.

	West Oak Cliff	Dallas
Edades 0-17	30.4%	25.4%
Edades 18-24	11.1%	10.0%
Edades 25-34	14.5%	18.5%
Edades 35-44	11.5%	13.8%
Edades 45-54	13.4%	11.9%
Edades 55-64	10.4%	10.2%
Edades 65-74	5.6%	6.0%
Edades +75	3.2%	4.1%

Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, Estimación de 5 años, 2018

Raza y Etnia

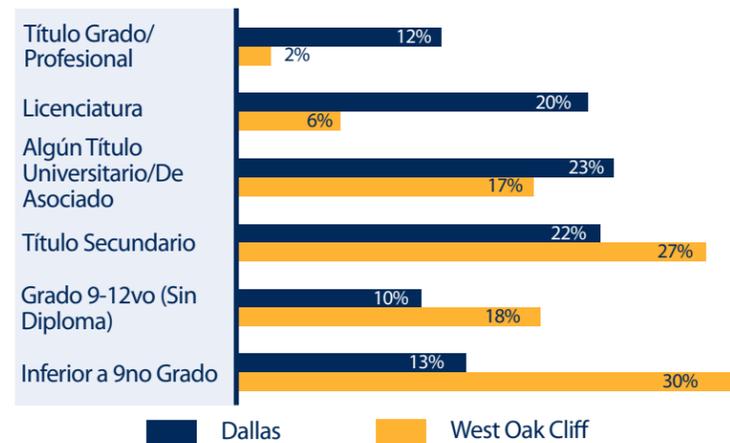
Al analizar los datos de raza y etnia, quedó claro que West Oak Cliff es sustancialmente diferente al resto de Dallas en su conjunto. West Oak Cliff tiene un 87% de blancos, en comparación con Dallas, que tiene un 63% de blancos. Además, West Oak Cliff tiene solo un 4% de afroamericanos, en comparación con la ciudad en su conjunto, que tiene un 24% de afroamericanos. El análisis adicional de los datos étnicos también destacó que el área es 86% hispana/latinx, que es el doble que Dallas.



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, Estimación de 5 años, 2018

Educación

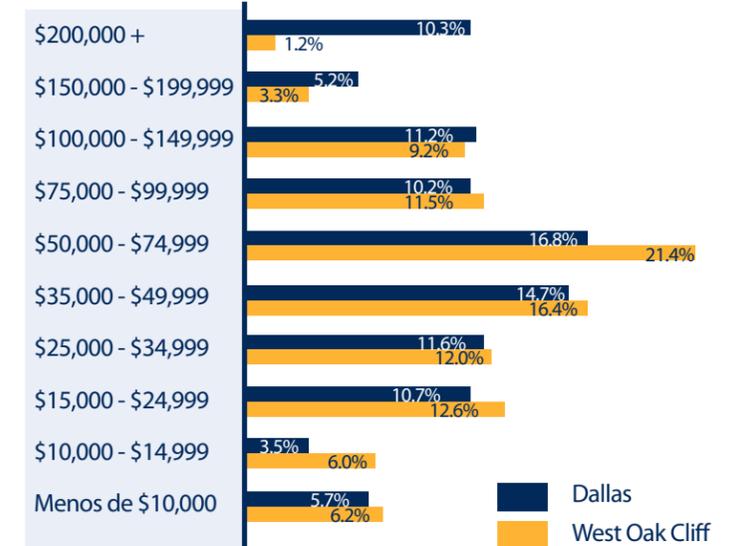
Además de que la población de West Oak Cliff es relativamente joven en comparación con el resto de Dallas, el área también tiene un nivel educativo sustancialmente más bajo que el resto de la ciudad. Solo el 8% del área tiene un título universitario o superior, en comparación con el 32% en Dallas. Además, el 30% de la población tiene una educación inferior al noveno grado, en comparación con solo el 13% de Dallas en su conjunto.



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, Estimación de 5 años, 2018

Ingresos

Otra característica única de West Oak Cliff son los ingresos relativamente bajos de los hogares en comparación con el resto de Dallas. El ingreso familiar medio de Dallas está por debajo \$53,000 anuales. En West Oak Cliff, el 53.2% de los residentes gana menos de \$50,000 en comparación con el 46.2% de los residentes de Dallas. Dicho esto, West Oak Cliff tiene una clase media considerable, con una pluralidad de residentes (21.4%) que ganan entre \$50,000 y \$75,000 anuales. También vale la pena señalar que existen algunas diferencias notables en los ingresos de los hogares entre los diferentes grupos de bloques censales en el área.

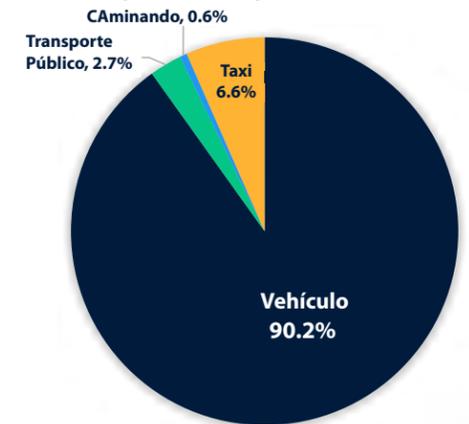


Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, Estimación de 5 años, 2018

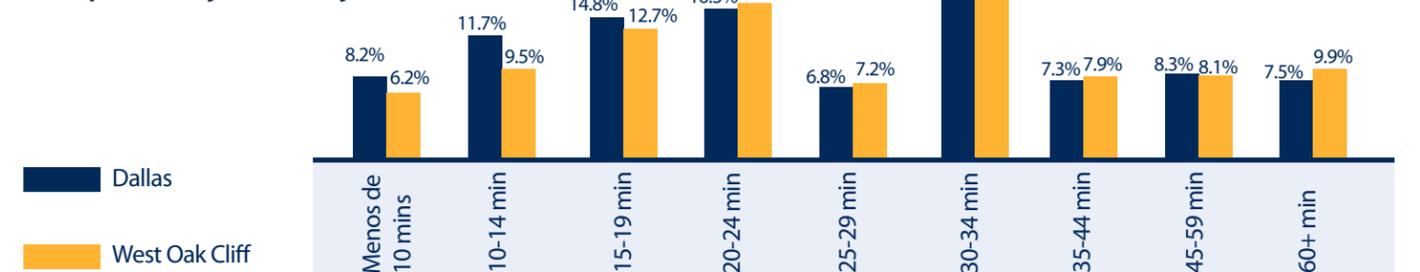
Modos de viaje/Tiempo de viaje al trabajo

Una de las principales piezas de análisis no demográficas que el personal de la ciudad analizó para comprender mejor a West Oak Cliff fue el tiempo de viaje de los residentes y el modo de viaje al trabajo. Lo más notable es que, incluso con tres estaciones de DART y numerosas rutas de autobús, el 90.2% de los residentes se desplaza en vehículo, y solo el 2.7% se desplaza en transporte público. Esto parece implicar que la accesibilidad a las estaciones de tránsito es un factor limitante; o bien que el tránsito no está ayudando a las personas a acceder a sus destinos finales, como el empleo. También es notable que, en términos de tiempo de viaje al trabajo, los residentes de West Oak Cliff tienen, en promedio, viajes un poco más largos que los residentes de Dallas en general.

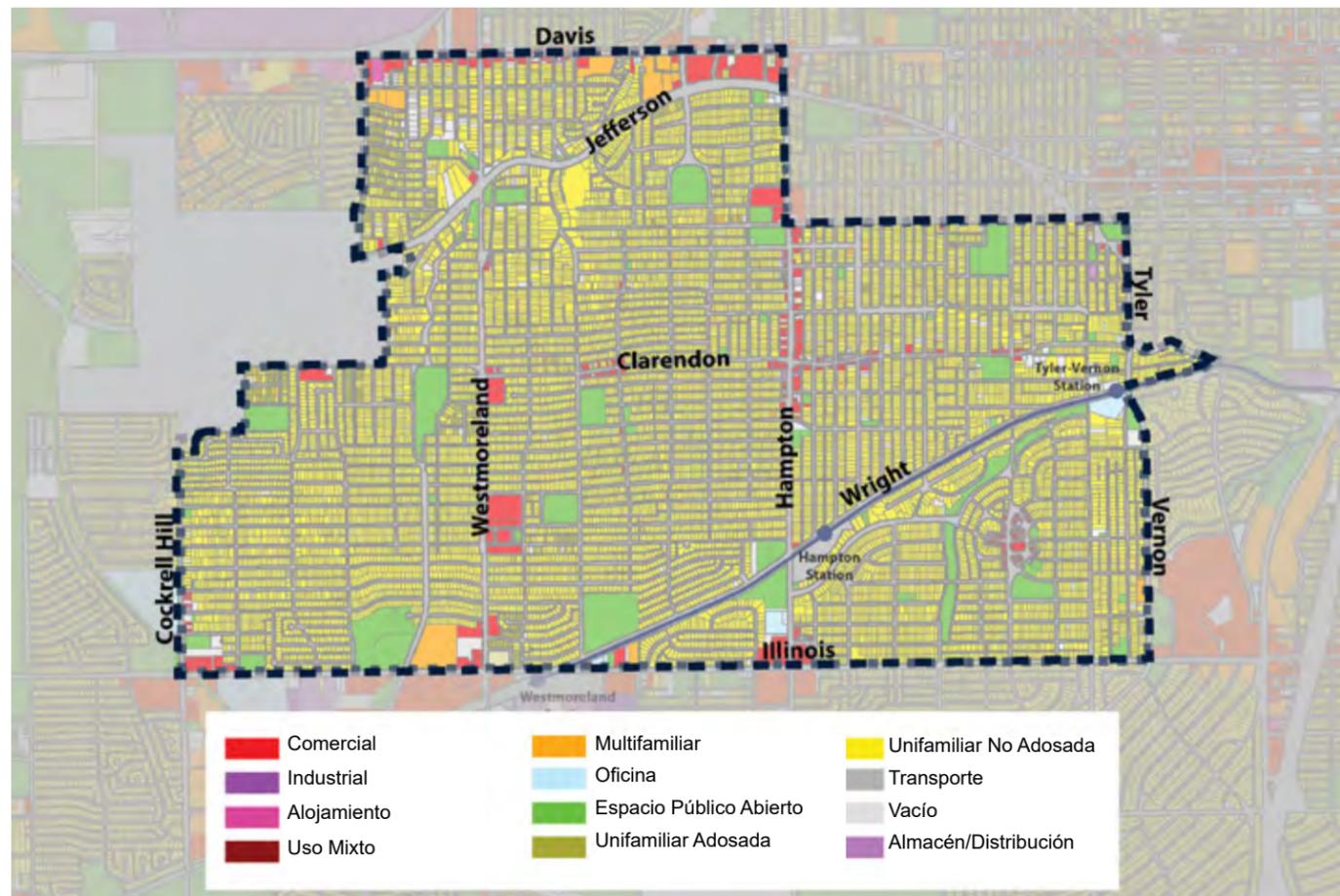
Modo de Viaje al Trabajo



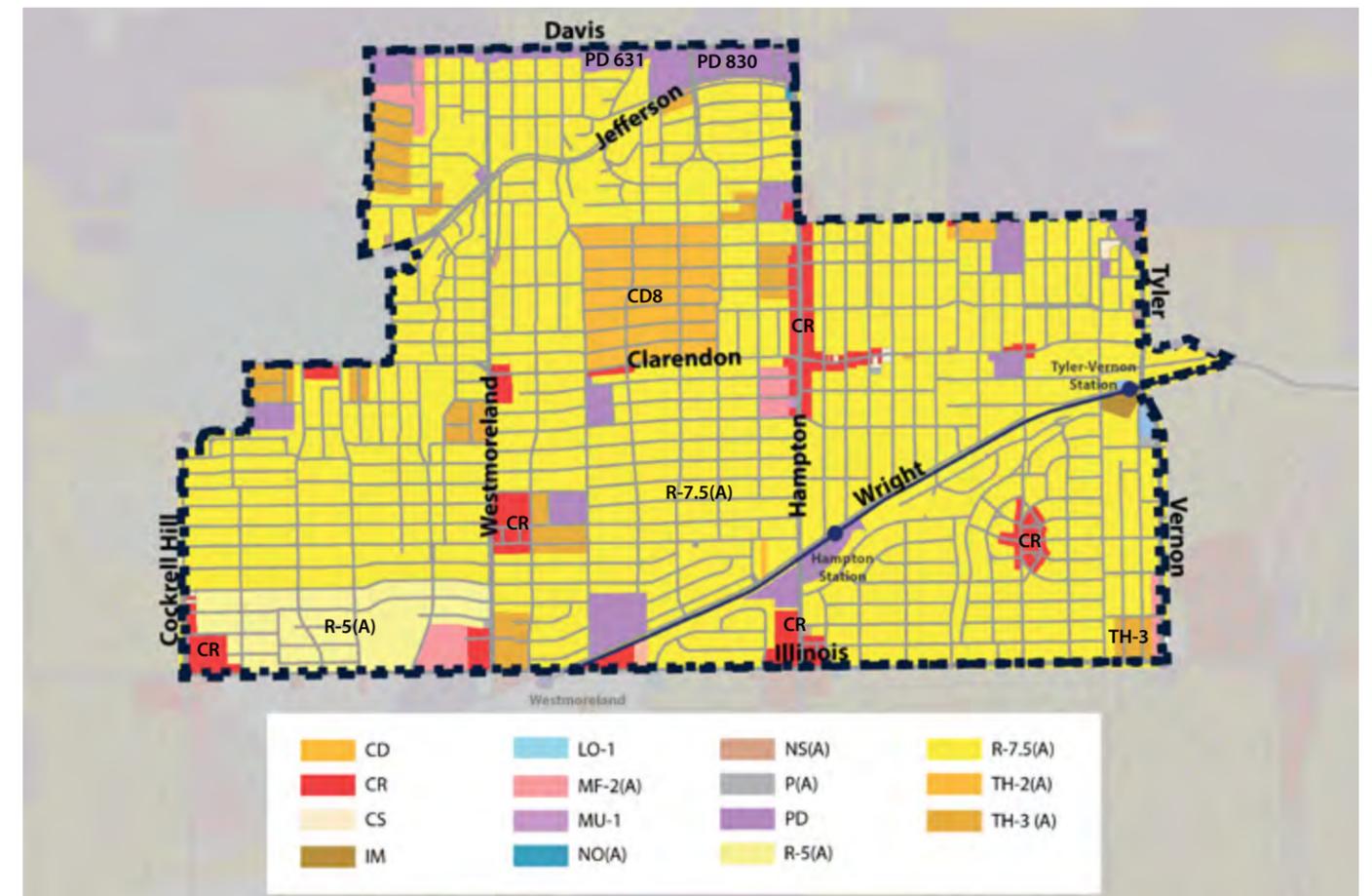
Tiempo de Viaje al Trabajo



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, Estimación de 5 años, 2018



Usos del Suelo Existentes en West Oak Cliff



Zonificación Existente en West Oak Cliff

ANÁLISIS DE ZONIFICACIÓN Y USO DE SUELO EXISTENTE

Uno de los primeros pasos que se tomaron durante el análisis inicial del alcance y el área del proyecto fue una revisión de la zonificación, los usos del suelo y el desarrollo existentes en West Oak Cliff. Esto ayudó al personal de la ciudad y al Grupo de trabajo de planificación del área a comprender mejor dónde podrían ser posibles o preferentes los posibles cambios, al mismo tiempo que ayudó a comprender las adyacencias de zonificación a los vecindarios residenciales existentes.

Aunque existen numerosos usos del suelo alrededor del área de 5 millas cuadradas, la gran mayoría (aproximadamente el 78 por ciento) de West Oak Cliff son usos del suelo unifamiliares. Esto se alinea con el hecho de que aproximadamente el 80 por ciento de West Oak Cliff está zonificado para usos unifamiliares. Hay varias áreas, incluyendo una parte del vecindario de Jimtown, donde la zonificación existente no se alinea con los usos de suelo existentes. Si bien la mayoría de las áreas con usos de suelo unifamiliares

se zonifican como R-5(A) y R-7.5(A), hay algunas áreas con usos de suelo unifamiliares zonificadas como TH-3 y MF-2(A). Además, hay dos distritos de conservación que se encuentran dentro de West Oak Cliff: North Cliff (CD-8) y Greiner Area (CD-4).

Los otros principales usos de suelo residencial y zonificación que se encuentran dentro de West Oak Cliff son las viviendas Dúplex y Multifamiliares. La mayoría de los dúplex que existen dentro del área se encuentran en ubicaciones zonificadas como TH-3. Los cuatro distritos multifamiliares principales existen en la esquina sureste a lo largo de Vernon, en el extremo sur a lo largo de Illinois cerca de Westmoreland, en la esquina noroeste cerca de Gilpin y en el extremo norte entre Davis y Jefferson.

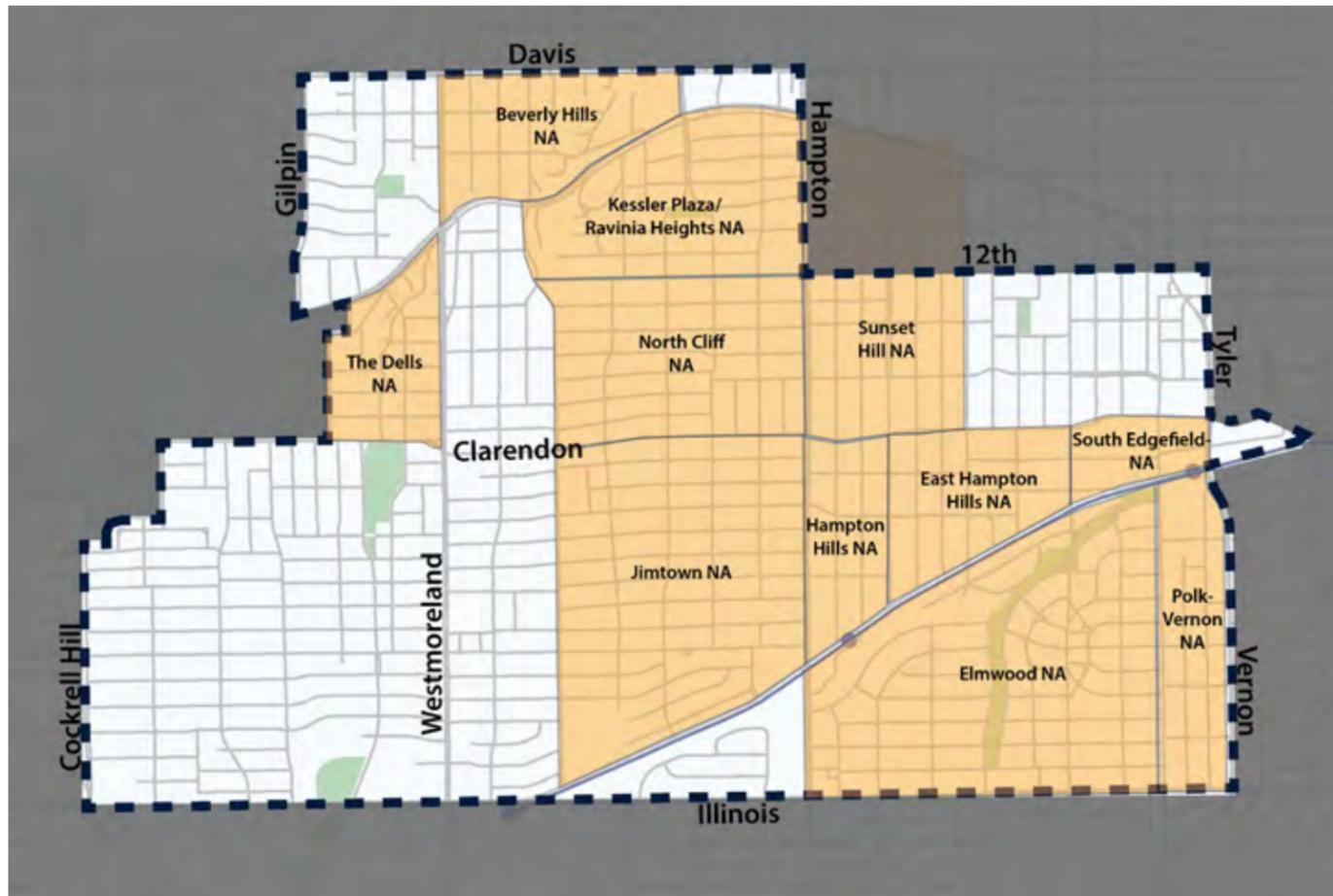
Además de los usos de suelo unifamiliares y multifamiliares, existen numerosos corredores y nodos comerciales dispersos por toda el área. Estos tienden a agruparse en las principales vías a lo largo

de la periferia de West Oak Cliff, incluso a lo largo de Tyler, Illinois, Cockrell Hill y Davis, aunque Hampton, Westmoreland, Edgefield y Clarendon también tienen distritos de zonificación comercial en el centro de West Oak Cliff. Estos distritos comerciales varían en tamaño y en forma de construcción, algunos están compuestos por grandes tiendas suburbanas y tiendas de autoservicio, mientras que otros, especialmente a lo largo de Clarendon, Edgefield, Hampton y Davis, están compuestos por estructuras minoristas más antiguas y pequeñas que tienen retranqueos mínimos de la línea de propiedad y tener estacionamiento ubicado en la parte trasera o al costado de la propiedad.

El último tipo importante de zonificación que existe dentro de West Oak Cliff es un grupo de Distritos de Desarrollo Planificado (PD) que se encuentran dispersos por toda el área y varían en tamaño y tipo. La mayoría de los doce PD en West Oak Cliff son específicos del sitio, vinculados a las escuelas existentes, así como a la estación del tren ligero

DART de Hampton. Además, el Corredor West Davis está completamente cubierto por PD 830 y PD 631, aunque también hay una pequeña porción de PD 316 (Distrito de Propósito Especial del Área de Jefferson) en la esquina noreste de West Oak Cliff. Estas áreas de PD tienen un uso del suelo existente más detallado y un lenguaje de zonificación que da forma a los resultados de desarrollo en estas regiones.

Aunque hay una pequeña parcela zonificada como industrial (IM) justo al sur de la estación de DART de Tyler-Vernon, este es un sitio que tiene una estructura histórica con usos comerciales que operan en el sitio. En el lado sur de West Oak Cliff, cerca de Westmoreland e Illinois, hay algunos vecindarios residenciales que tienen adyacencia a la zonificación industrial (IM), aunque esa es un área con una audiencia autorizada programada para explorar posibles cambios en la zonificación para traerla más en línea con el vecindario adyacente y, al mismo tiempo, brinda nuevas oportunidades de desarrollo orientadas al tránsito.



Asociaciones de Vecinos en West Oak Cliff registradas con la Ciudad de Dallas

ORGANIZACIONES VECINALES EXISTENTES

El Departamento de Planificación y Diseño Urbano de la Ciudad de Dallas alienta a las asociaciones de vecinos, asociaciones de propietarios de viviendas y coaliciones de vecinos existentes a registrarse en la Ciudad para comunicarse de manera más efectiva e interactuar con los vecindarios durante los esfuerzos de planificación en curso.

Al comienzo del esfuerzo de Planificación del Área de West Oak Cliff, había ocho asociaciones de vecinos identificadas por el personal de la ciudad y la oficina del Concejal como existentes y registradas en la Ciudad:

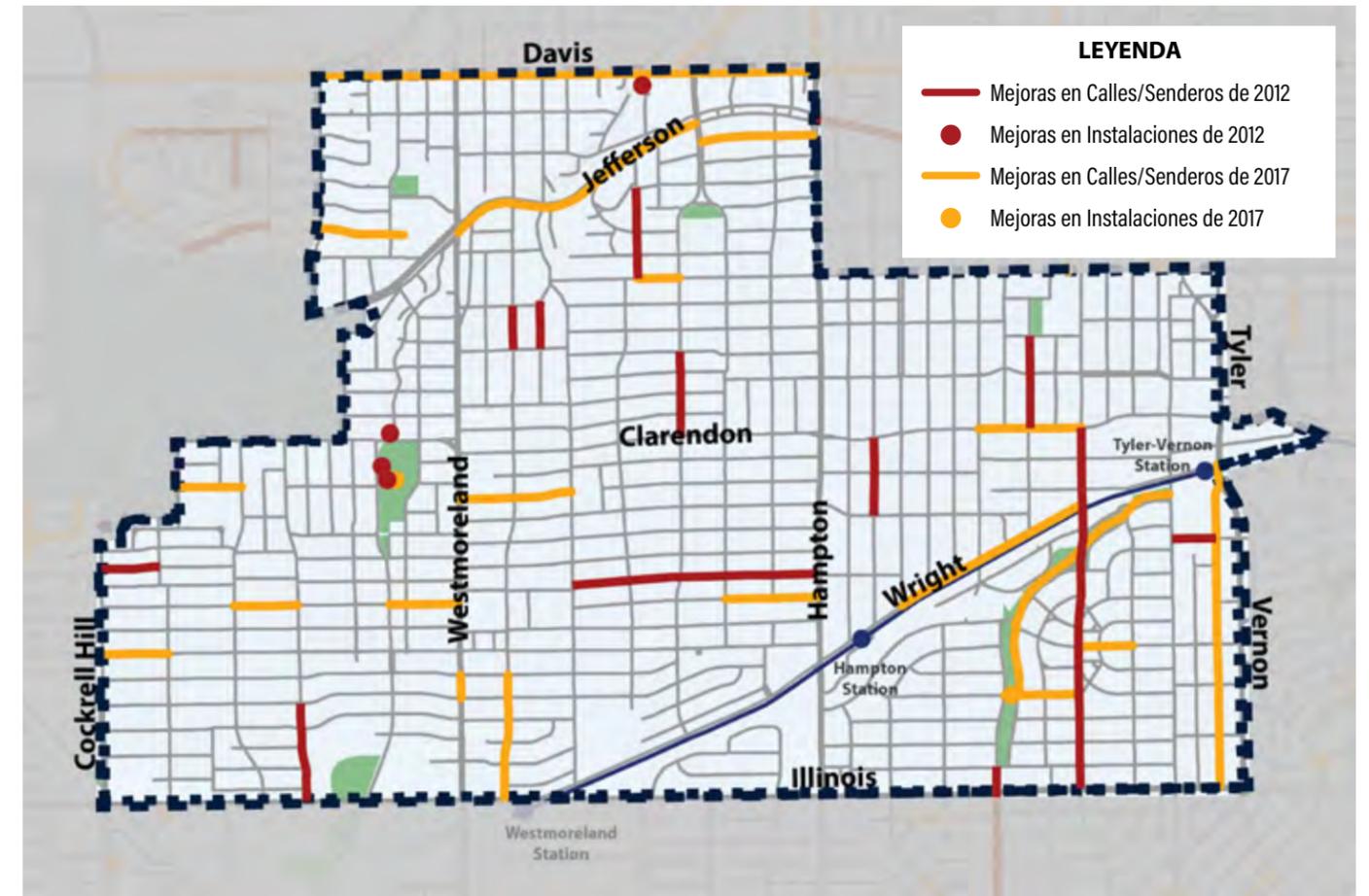
- The Dells; Beverly Hills; Kessler Plaza/Ravinia Heights; Jimtown; Sunset Hill; Hampton Hills; Elmwood; y Polk-Vernon

Se colocó un representante de cada una de estas asociaciones en el Grupo de Trabajo del Plan del Área para que sirviera como enlace y voz de esos vecindarios. Además, existe una coalición de vecindarios más grande, Heritage Oak Cliff, que sirve como coalición para todas las asociaciones de vecindarios de Oak Cliff. También se añadió un

representante de la coalición al grupo de trabajo para ayudar a servir como coordinador entre grupos de vecinos y ayudar con la participación y el alcance en áreas sin asociaciones de vecinos.

Durante el curso del esfuerzo de planificación, los esfuerzos comunitarios de los líderes locales y el personal del Departamento de Planificación y Diseño Urbano, que organizaron varios talleres de desarrollo de capacidades "Cómo Crear una Asociación de Vecinos" en el área, llevaron a la creación de tres nuevas asociaciones de vecinos en West Oak Cliff: Asociación de Vecinos de East Hampton Hills, Asociación de Vecinos de South Edgefield y Asociación de Vecinos de North Cliff.

Una vez que estas organizaciones se registraron formalmente con la Ciudad, se añadió un representante de cada una al grupo de trabajo del plan para garantizar una mejor representación de los vecindarios.



Proyectos de Bonos de la Ciudad de Dallas de 2012 y 2017

MEJORAS DE BONOS Y ESTRUCTURALES EN CURSO Y FUTURAS

Muchas de las recomendaciones que se describen más adelante en este plan se incluirán en el próximo Inventario de Evaluación de Necesidades de la Ciudad para que se consideren e incluyan en el próximo Bono de la Ciudad de Dallas, programado provisionalmente para 2023. Aunque estas mejoras serán importantes para ayudar al área a lograr su visión futura deseada, hay numerosos proyectos de bonos y mejoras estructurales que han sido financiados por Bonos anteriores, incluyendo los Bonos de 2006, 2012 y 2017. Muchas de estas mejoras están en construcción o programadas para implementarse en un futuro cercano. Como tal, el personal de la Ciudad analizó estos proyectos para tener una mejor idea de dónde se programaron estas mejoras y cómo podrían alinearse con el Plan del Área de West Oak Cliff.

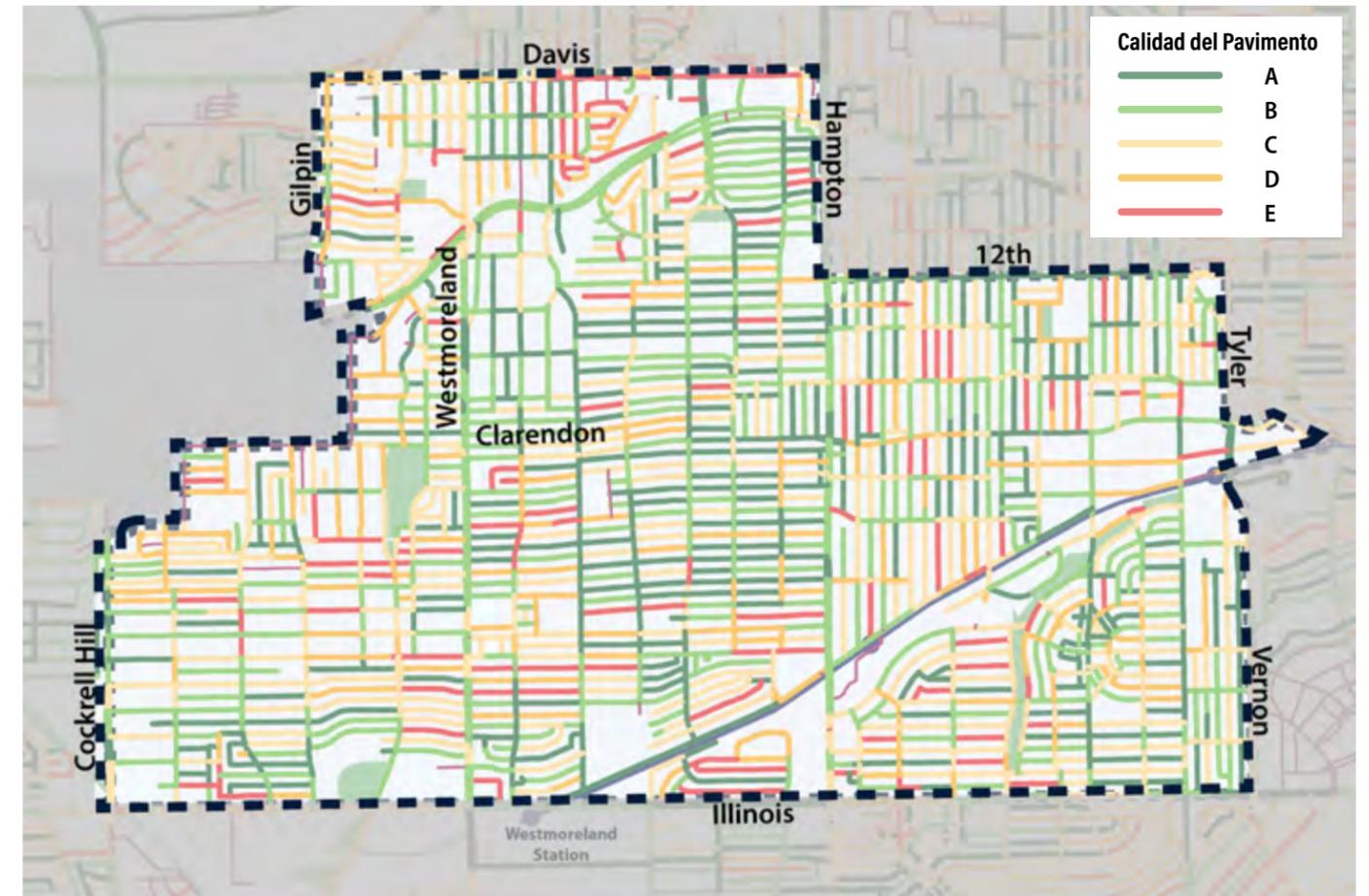
Los principales proyectos programados para el área de West Oak Cliff incluyen mejoras en las aceras a lo

largo de Jefferson Boulevard, Tyler Street y Wright Street, mejoras de Calle Completa a lo largo de West Davis realizadas en coordinación con el Condado de Dallas, mejoras de instalaciones en el Parque Martin Weiss, repavimentación de calles en numerosas carreteras en el área y una ampliación del sendero de la Vía Verde Elmwood a lo largo del Arroyo Rugged Branch.

Todos estos proyectos ayudarán a mejorar la calidad de vida en West Oak Cliff y tendrán un posible impacto en el uso del suelo y el desarrollo en el futuro. Es fundamental que las recomendaciones establecidas en el Plan del área de West Oak Cliff se basen en estos éxitos y permitan que estas mejoras estructurales existentes sean sinérgicas y sirvan como catalizadores para futuras mejoras.



Plan de Vías Públicas de la Ciudad de Dallas para West Oak Cliff con recuentos de tráfico añadidos



Mapa de Calidad del Pavimento de Calles

(Fuente: Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Dallas)

CALLES Y TRAFICO

Sabiendo que es probable que del esfuerzo de planificación surjan posibles recomendaciones para mejorar varias calles y vías públicas en West Oak Cliff, se realizó un análisis de las calles en el área en el Plan de Vías Públicas de la Ciudad para comprender mejor los desafíos y oportunidades existentes.

En general, once de las trece calles en el área del Plan de Vías Públicas de la Ciudad están construídas actualmente de conformidad con el plan. Dicho esto, existen dos calles, Clarendon Drive y West Twelfth Street, que no siguen el plan. Clarendon está designada como 4-U, lo que significa que podría construirse con 4 carriles de circulación (dos en cada dirección), pero hoy en día solo proporciona 2 carriles de circulación en total. De manera similar, West Twelfth Street también es una 4-U, pero hoy en día, la mayor parte de la calle (entre Hampton y Edgeland) es de dos carriles con un carril de giro central. Además de comprender mejor el Plan de Vías Públicas de la Ciudad, era importante

conocer los recuentos de tráfico existentes para identificar caminos que están por debajo o por encima de su capacidad. En calles con exceso de capacidad vehicular, se podrían explorar y recomendar posibles cambios, incluyendo restricciones de circulación vehicular, mejoras para peatones y carriles para bicicletas, como parte de este plan.

Las carreteras más transitadas en West Oak Cliff son Hampton, Illinois y Westmoreland, por cada una de las cuales circulan 20,000 y 30,000 vehículos por día. El resto de las carreteras tiene un recuento de tráfico más bajo donde los posibles cambios en las carreteras se vuelven más viables. Dicho esto, cualquier recomendación identificada como parte del Plan del Área de West Oak Cliff requerirá más estudio y análisis del tráfico por parte del Departamento de Transporte de la Ciudad para comprender los mayores impactos del sistema.

CALIDAD DE ACERAS Y CALZADAS

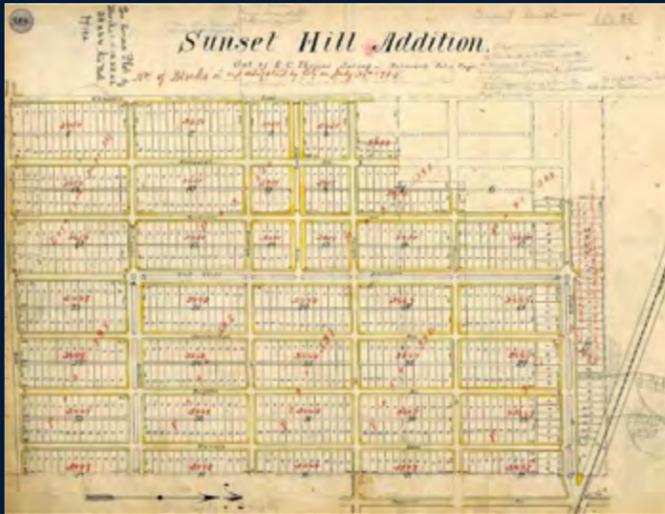
Comprender las condiciones existentes de las aceras y la calidad de las carreteras es útil para identificar posibles barreras de accesibilidad y dónde se necesitan nuevas posibles mejoras estructurales. Este análisis ayudó al personal de la ciudad a identificar posibles áreas críticas donde se necesitan mejoras sustanciales.

El índice del pavimento de la carretera (arriba) destaca que hay numerosas áreas donde el pavimento está en malas condiciones, repartidas por igual en West Oak Cliff. Mientras tanto, el Plan Maestro de Aceras de Dallas (derecha) destacó la necesidad de priorizar las mejoras de las aceras en los vecindarios de Elmwood, Jimtown y Hampton Hills. El Plan también pedía que se priorizaran partes de las avenidas Vernon e Illinois para las mejoras de las aceras existentes, mientras que Jefferson, Wright, Burlington y partes de Vernon deberían tener prioridad para la construcción de nuevas aceras.



Mapa de Prioridades del Distrito 1 del Plan Maestro de Aceras de Dallas (Fuente: Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Dallas) Las áreas que se muestran en verde resaltan las calles donde la reparación o construcción de aceras tiene menos prioridad, mientras que las áreas en naranja y rojo resaltan las áreas donde se deben priorizar las mejoras.

HISTORIA DEL ÁREA

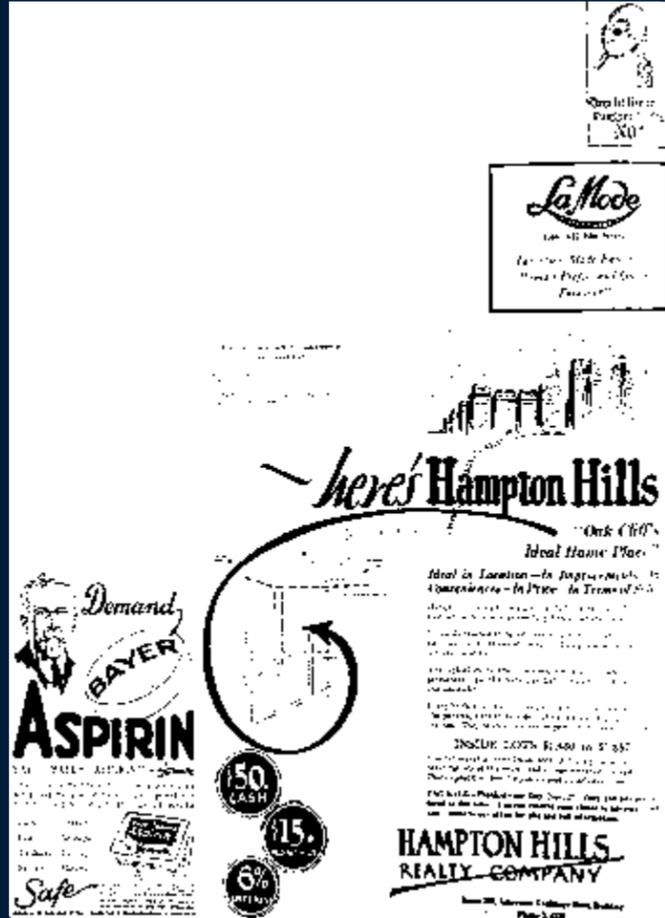


Desde arriba a la izquierda en sentido contrario a las agujas del reloj

Fotografía de Edgefield Garage en Edgefield/Clarendon en 1985. El garaje abrió en 1925 y probablemente fue una de las primeras gasolineras y garajes en Oak Cliff. Fuente: oakcliffyesterday.blogspot.com

Plano histórico del Vecindario de Sunset Hill de la década de 1910. El plano muestra West Tenth Street, South Oak Cliff Boulevard y Burlington Boulevard, todos como amplias calles de bulevar. Fuente: oakcliff.advocatemag.com

Un anuncio de 1924 para el vecindario de Hampton Hills en el Dallas Morning News, promoviendo su accesibilidad al tranvía y anunciándolo como "El Hogar Ideal de Oak Cliff". Fuente: oakcliffyesterday.blogspot.com



Antes de los asentamientos europeos y estadounidenses, el paisaje que comprende West Oak Cliff era uno lleno de matorrales de Blackland Prairie con algunos barrancos y cuencas de arroyos más profundos, como Cedar Creek y Coombs Creek, que se abren paso en la piedra caliza nativa y que todavía pueden verse en la actualidad. Aunque no se conocían asentamientos nativos americanos permanentes en el área, como el resto de Dallas, West Oak Cliff se encontraba en la extensión occidental de la nación Caddo y también habría sido el hogar de las tribus Comanche y Wichita

1845

El área de Oak Cliff es colonizada por primera vez por colonos estadounidenses. El asentamiento, entonces conocido como Hord's Ridge, se estableció justo al noreste del área de West Oak Cliff.

1887

Oak Cliff se funda cuando Thomas Marsalis compra una gran área de suelo en la orilla sur del Río Trinity.

1903

Oak Cliff se anexa a la Ciudad de Dallas.

1915

El vecindario de Sunset Hill es anexado a Dallas. Casi al mismo tiempo, se completa la vía del tranvía Sunset a lo largo de Marlborough Avenue y Burlington Boulevard.

1924

El vecindario de Elmwood está mapeado sobre la granja láctea de Lindsley Waters, que se estableció en 1907. El vecindario de Hampton Hills también se estableció y está conectado con el Centro de la Ciudad a través de la vía del tranvía de Hampton, que finaliza en Pierce Street.

1929

El vecindario de Dells se desarrolla por primera vez, conocido como Irwindell Addition, y el vecindario de Beverly Hills se anexa a la Ciudad de Dallas.

1956

Los tranvías de Oak Cliff, incluyendo las líneas Sunset y Hampton, realizan su último recorrido.

1957

El área de West Oak Cliff es afectada por el Tornado Oak Cliff, que atraviesa el lado este de West Oak Cliff antes de dirigirse hacia el norte.

1996

Se abre la Línea Roja de DART, que une las estaciones de Westmoreland, Hampton y Tyler-Vernon con el Centro de la Ciudad de Dallas a través del tren ligero.



Mapa de la Subdivisión de Elmwood, alrededor de la década de 1930

Fuente: Elmwood NA

A partir de fines de la década de 1830 y 1840, los colonos estadounidenses que llegaron desde el este comenzaron a establecer granjas en el área. En particular, Hord's Ridge fue establecido en 1845 por William Henry Hord, su familia y sus tres esclavos africanos cerca de lo que hoy es el Zoológico de Dallas. Además, al norte de West Oak Cliff, La Reunión fue fundada por un grupo de aproximadamente 300 inmigrantes franceses, belgas y suizos con el objetivo de crear una colonia socialista utópica.

Al igual que muchas otras áreas en Dallas, la historia de West Oak Cliff está fuertemente influenciada por el modo de transporte predominante en ese período de tiempo. Antes de la construcción del tranvía, solo se podía acceder a West Oak Cliff a caballo y carruaje. Una de las principales carreteras del área era Clarendon Road (entonces conocida como Jamestown o Jimtown Road). Esto proporcionó una de las primeras formas de acceder al área de West Oak Cliff.

En 1887, Thomas Marsalis compró un gran terreno en el lado sur del Río Trinity, estableciendo Oak Cliff como un nuevo municipio. Si bien esta área estaba justo al noreste del área de estudio de West Oak Cliff, contribuyó a sentar las bases para un nuevo desarrollo en el área. Oak Cliff estaba conectado con el Centro de la Ciudad de Dallas a través del puente del Viaducto de

Houston, que incluía un tranvía. Durante las primeras tres décadas del siglo XX, las vías del tranvía se extendieron hacia las tierras de cultivo sin desarrollar de West Oak Cliff, uniendo Sunset Hill y Hampton Hills al noreste con el resto de Oak Cliff y el Centro de la Ciudad. Estas áreas permanecieron conectadas con el Centro de la Ciudad a través de tranvías hasta que se suspendió el servicio en 1956. Los vecindarios restantes se construyeron entre las décadas de 1920 y 1950, accesibles principalmente por vehículo y autobús.

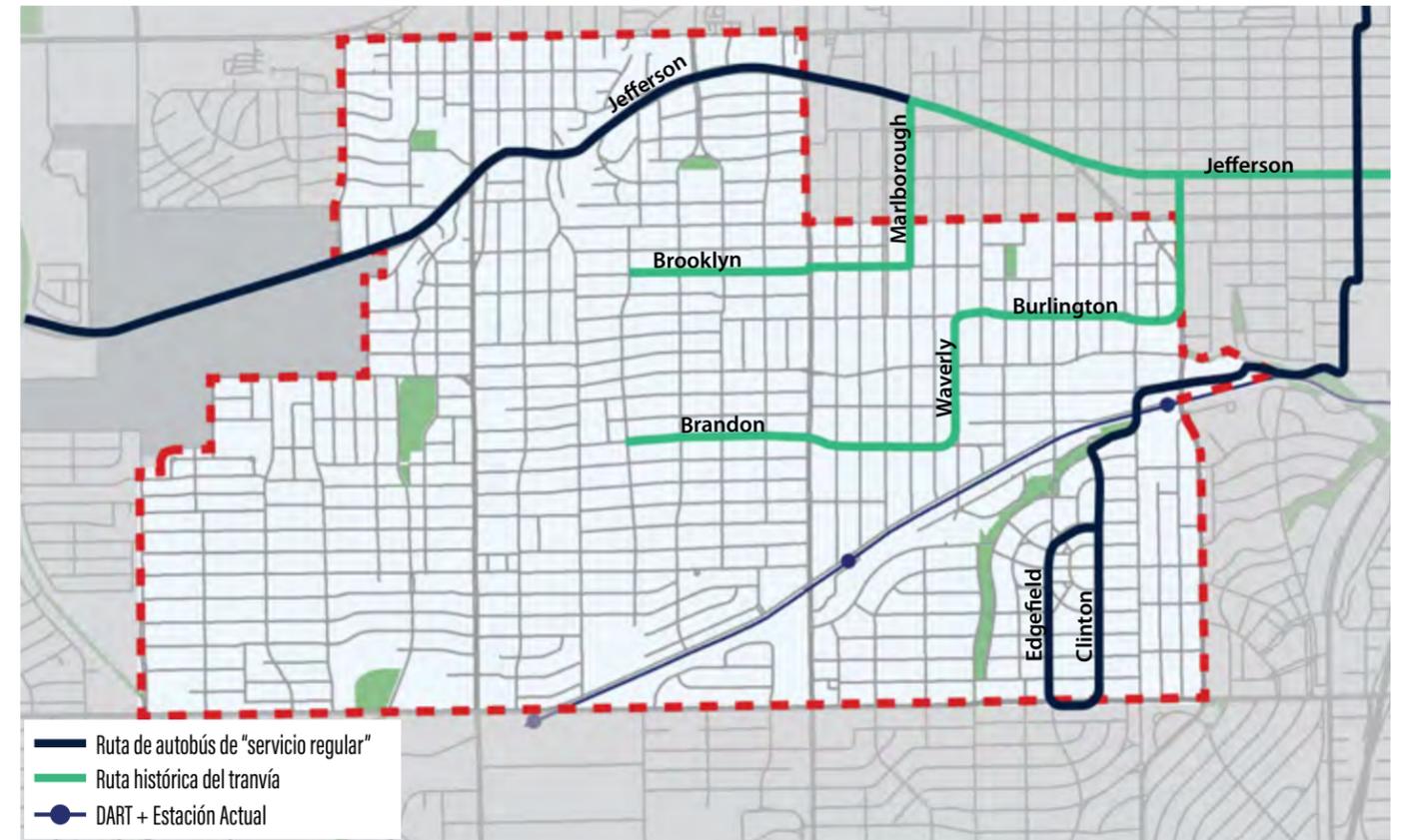
A medida que el área crecía, se construyeron numerosos nuevos parques en toda el área de West Oak Cliff. El Parque Martin Weiss tiene quizás la historia más interesante. Martin Weiss fue un exitoso hombre de negocios de Dallas que compró y preservó la histórica vivienda Hord en 1111 Martindell para utilizarla como centro comunitario en 1928. Posteriormente donó \$65,000 para el edificio comunitario. En 1935, la Junta de Parques nombró oficialmente al centro y al parque en honor a Martin Weiss. El Parque Beverly Hills se inauguró en 1941, la Autovía Elmwood se creó en 1945 y el Parque Westmoreland se inauguró en 1952.

Las escuelas también siguieron la afluencia de residentes al área. Winnetka Elementary se inauguró en 1913, y el edificio actual se completó en 1939. Greiner Junior High School se inauguró en 1915. Lida Hooe Elementary, originalmente conocida como Sunset Hill School, se inauguró en 1920. Sunset High School, en las afueras del Área de Planificación de West Oak Cliff se inauguró en 1925. La escuela primaria Margaret B Henderson se fundó en Elmwood en 1929, aunque el edificio escolar actual se completó en 1941.



El tornado de Oak Cliff de 1957 dañó numerosas viviendas en el área de West Oak Cliff

Fuente: Dallas Times Herald



Tranvías y líneas de Autobús Históricos en West Oak Cliff cerca de 1950

Desde la finalización de la construcción de todos los vecindarios, lo más notable ha sido el envejecimiento general y los cambios demográficos de algunos de los vecindarios de West Oak Cliff. Como resultado de la construcción de un extenso sistema de autopistas, la integración escolar y otros cambios de política sistémicos, muchos vecindarios predominantemente blancos en Dallas experimentaron cambios significativos entre 1950 y 1980. Este "White Flight" a los suburbios también ocurrió en West Oak Cliff, con una población mayoritariamente hispana que sustituyó a la población mayoritariamente blanca y no hispana antes de la Segunda Guerra Mundial.

En términos de desarrollo, el acontecimiento histórico reciente más notable para el área fue la construcción del nuevo sistema de tren ligero de DART en el área. Las estaciones Westmoreland, Hampton y Tyler-Vernon se conectaron al Centro de la Ciudad cuando se inauguró la primera vía del tren ligero de DART el 14 de junio de 1996. Más recientemente, la antigua fábrica de Dixie Wax Paper Company, al sur de la estación de DART de Tyler-Vernon, se completó en 1925, fue renovada y convertida en una combinación de espacios comerciales y de oficinas. Esto representó una de las mayores inversiones en la zona en los últimos años.



Dibujo de la Fábrica de Dixie Wax Paper Company al ser completada en 1925.

Fuente: Tyler Station

OPORTUNIDADES + DESAFÍOS

OPORTUNIDADES



Población Joven

Casi un tercio (30.4 %) de West Oak Cliff tiene menos de 18 años. Un 11% adicional tiene menos de 25 años. Esta población joven ayuda a definir esta área como un distrito de vecindarios con familias. Además, a medida que pensamos en el futuro del área, será importante garantizar que los jóvenes que crecieron en el área puedan continuar viviendo en el área cuando se vayan de su hogar.



Sólido Acceso al Transporte Público y Terrenos de Propiedad Pública en las Estaciones

West Oak Cliff cuenta dos estaciones de tren ligero de DART dentro de sus límites (Tyler-Vernon y Hampton), mientras que la estación Westmoreland se encuentra justo al sur de Illinois Avenue. Además, el área cuenta con el servicio de numerosas líneas de autobús a lo largo de los principales corredores, incluyendo la ruta de autobús de mayor frecuencia en el sistema de DART a lo largo de Jefferson Boulevard.



Corredores comerciales listos para la reurbanización

West Oak Cliff cuenta con numerosos corredores comerciales, incluso a lo largo de West Davis, Hampton, Westmoreland, Illinois y Clarendon, algunos de los cuales tienen una sólida forma de construcción urbana y edificios históricos memorables. Aunque estas áreas tienen usos comerciales existentes, muchas tienen numerosas vacantes, así como barreras como la zonificación que dificultan el redesarrollo o la reinversión actual.

DESAFÍOS



Bajo uso del transporte público y mala conectividad multimodal

West Oak Cliff cuenta con tres estaciones de tren ligero de DART en o directamente adyacentes, así como numerosas líneas de autobús, incluyendo una de las rutas de mayor cantidad de pasajeros a lo largo de Jefferson Boulevard. Incluso con ese acceso de alta calidad al transporte, solo el 2.7 % se desplaza en transporte público. Además, la comunidad señaló que la escasez de servicios para bicicletas y peatones es una barrera para viajar por West Oak Cliff y acceder a las estaciones de DART.



Débiles mercados inmobiliarios residenciales y aumento del valor de las propiedades

Algunos grupos de bloques censales en West Oak Cliff se identifican en el Análisis de Valor de Mercado (MVA) de toda la ciudad como F, G y H, que se clasifican como mercados residenciales débiles. Históricamente, estas áreas han proporcionado una gran cantidad de viviendas económicas para las poblaciones de ingresos bajos y medios, pero el aumento del valor de las propiedades en toda la ciudad, y en Oak Cliff en particular, amenaza la accesibilidad y obtención de vivienda a largo plazo de estas áreas.



Espacio público abierto limitado

Aunque West Oak Cliff cuenta con maravillosos espacios abiertos, incluyendo Vía Verde Elmwood y el Parque Martin Weiss, hay grandes áreas de West Oak Cliff que no están dentro de 1/2 milla (10 minutos a pie) de parques o senderos. Además, algunos de los parques existentes son pequeños y no cuentan con muchas de las comodidades deseadas por la comunidad.

OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN

Se establecieron siete metas fundamentales para el Plan del Área de West Oak Cliff, recopilando primero una lista de problemas, preocupaciones y aspiraciones del grupo de trabajo de planificación del área. Estas metas iniciales fueron revisadas y analizadas por el público para garantizar que se alinearan con lo que la comunidad también quería ver logrado a través del esfuerzo de planificación.



Proteger los vecindarios unifamiliares existentes



Preservar las áreas naturales y ampliar los parques y senderos públicos



Preservar los edificios históricos, fomentando la renovación y la reutilización



Mejorar el acceso al transporte a través de un mejor diseño de calles y desarrollo sostenible alrededor de las estaciones de tren ligero de DART



Fomentar empresas que sean compatibles con los vecindarios aledaños



Retener a los residentes actuales y atraer nuevos residentes fomentando opciones de vivienda nuevas y económicas



Crear centros vecinales transitables que brinden una variedad de oportunidades laborales, culturales, comerciales y de vivienda.

VALORES DEL PLAN

Para fundamentar el Plan del área de West Oak Cliff en principios fundamentales clave por los cuales se mediría el éxito en última instancia, el grupo de trabajo de planificación del área de West Oak Cliff estableció cinco valores, derivados de los valores obtenidos a través de la participación comunitaria.



Equitativo

West Oak Cliff cuenta con numerosos vecindarios únicos que varían en edad, datos demográficos y niveles de precios. Como tal, West Oak Cliff es un área que lucha por la equidad mediante la conmemoración de su diversidad, siendo inclusiva y respetuosa con todos los residentes, sus orígenes, necesidades y deseos y, sobre todo, prioriza los resultados éticos para todos.



Enriquecedor

West Oak Cliff cuenta con un legado histórico y cultural dinámico y próspero que sirve de impulso para esta área de la ciudad y debe ser aceptado y conmemorado.



Seguro y Saludable

West Oak Cliff debe ser un área que priorice la seguridad de todos los residentes, en todos los aspectos de sus vidas, incluso para ciclistas y peatones, mediante mejoras que hagan que el área sea más transitable. Además, se debe promover la salud y el bienestar de todos los residentes mejorando las conexiones con el entorno natural y entre sí, al tiempo que se priorizan los resultados de salud física y mental.



Económicamente Resiliente

West Oak Cliff debe esforzarse por maximizar las oportunidades y la accesibilidad a empleos y viviendas de alta calidad que sean accesibles para los residentes actuales a fin de garantizar que todos los residentes logren el éxito y tengan una alta calidad de vida.



Hospitalario

Debido a las culturas dinámicas y los singulares y prósperos vecindarios unifamiliares que componen el área, West Oak Cliff es hospitalario para todos los residentes, incluyendo las familias. West Oak Cliff debe esforzarse por utilizar estas características para fomentar y mejorar un fuerte sentido de comunidad, incluyendo el desarrollo y el fortalecimiento de la comunidad.



CAPÍTULO III

VISIÓN Y MARCO

MARCO	41
VISIÓN COMUNITARIA	42
USO Y DESARROLLO DEL SUELO	44
TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA	52
PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS	58
DESARROLLO COMUNITARIO INCLUSIVO Y CALIDAD DE VIDA	64



Uso y desarrollo del suelo

El uso y desarrollo del suelo se relaciona con todos los elementos específicamente relacionados con el desarrollo privado, la zonificación, las audiencias autorizadas previamente solicitadas y otros cambios o mejoras deseadas de uso del suelo.



Transporte e infraestructura

El transporte y la infraestructura se relacionan con todas las mejoras viales recomendadas, los cambios propuestos en el Plan de Vías Públicas, las recomendaciones para nuevas aceras, carriles para bicicletas y otras mejoras de diseño urbano.



Parques y espacios abiertos

Parques y espacios abiertos se relaciona con todas las estrategias y recomendaciones relacionadas con los parques existentes, propuestas para nuevos parques, espacios abiertos y senderos, y temas relacionados con los sistemas naturales y el entorno natural.



Desarrollo comunitario inclusivo y calidad de vida

Mejorar la calidad de vida en West Oak Cliff incluye recomendaciones relacionadas con la preservación de la accesibilidad del vecindario, el desarrollo económico y el apoyo a las pequeñas empresas, las artes y la cultura de la comunidad y la seguridad.

MARCO

El Plan del Área de West Oak Cliff tiene cuatro temas principales que aborda para ayudar al área a lograr su visión para el futuro:

- Uso y desarrollo del suelo
- Transporte e Infraestructura
- Parques y Espacios Abiertos
- Desarrollo Comunitario Inclusivo y Calidad de Vida.

Estos cuatro temas sirven de marco para las recomendaciones mencionadas en el Capítulo V. Para cada marco, se proporciona una visión que sirve como directriz para el futuro trabajo de planificación en el área.

Los cuatro marcos se desarrollaron a través de la participación integral de la comunidad en torno a las metas de planificación iniciales. Luego de que el grupo de trabajo del plan del área estableció las metas iniciales de planificación, las metas se analizaron a través de una encuesta en línea y mediante reuniones públicas virtuales y presenciales. Los comentarios sobre estas metas ayudaron a establecer un Resumen de Enfoque para el plan, que podría agruparse fácilmente en cuatro categorías principales. Estos cuatro grupos, debido a la naturaleza única de sus características, tenían sentido para servir como marco para la visión y recomendaciones de planificación.

VISIÓN COMUNITARIA



West Oak Cliff es un vecindario equitativo, enriquecedor y hospitalario que celebra a su gente, su historia y su cultura, y prioriza la seguridad, la salud y la resiliencia económica de sus residentes.

Los residentes y las partes interesadas en West Oak Cliff imaginan un vecindario con una alta calidad de vida que garantice la accesibilidad de la vivienda y el comercio minorista para sus residentes, preserve sus vecindarios unifamiliares únicos, proteja y mejore los bienes y servicios naturales existentes, cree nuevas oportunidades para parques, recreación y servicios naturales, brinde un entorno seguro para peatones y ciclistas, conmemore sus edificios históricos y su cultura, y ofrezca destinos transitables para sus residentes.

West Oak Cliff es un vecindario sostenible que apoya a las empresas locales propiedad de minorías, mujeres e inmigrantes, promueve artistas locales y arte público, proporciona desarrollo a escala humana y enfocado en las personas, y tiene acceso a recursos fundamentales de la comunidad.



USO Y DESARROLLO DEL SUELO

Uno de los principales objetivos del Plan del Área de West Oak Cliff era establecer una sólida visión de uso y desarrollo del suelo para toda la geografía. El propósito de esta visión era triple. Primero, la meta era utilizar el proceso de planificación del área, impulsado por la participación integral de la comunidad, para informar sobre las cinco audiencias autorizadas solicitadas en el área de West Oak Cliff. En segundo lugar, el plan tenía como meta ayudar a proteger los vecindarios unifamiliares existentes y al mismo tiempo permitir el desarrollo futuro a lo largo de los corredores comerciales para alinearse mejor con la visión que la comunidad tiene para el área. Y, por último, el Plan pretende servir como directriz para futuras solicitudes de zonificación y desarrollo para garantizar que dichas solicitudes se ajusten a la visión establecida por la comunidad a través del Plan. El Mapa de Visión, en la página 50, proporciona la visión del uso del suelo para West Oak Cliff. Hay cinco tipos principales de desarrollo de suelos previstos para esta área, mencionados en las páginas siguientes.

Preservar los Edificios Históricos y el Carácter A Través del Diseño Sensible al Vecindario

Muchos vecindarios y áreas comerciales en West Oak Cliff tienen aproximadamente cien años de antigüedad. Debido a su antigüedad e historia única, ciertos edificios y vecindarios contribuyen a la historia general de Dallas y es importante preservarlos y protegerlos.

En la actualidad, solo hay dos distritos de conservación en West Oak Cliff (North Cliff y Greiner Area). Estos representan las únicas áreas donde la zonificación unifamiliar crea protecciones que obligan a que las renovaciones o reconstrucciones sean compatibles con el carácter de las demás estructuras históricas. Esto deja a muchos otros vecindarios históricos notables como Hampton Hills, Elmwood y Kessler Plaza/Ravinia Heights en riesgo de repoblación residencial que degradará el carácter histórico de cada área. Trabajar con vecindarios específicos para crear nuevos distritos de conservación ayudará a protegerlos para las futuras generaciones. Esto puede y debe realizarse en conjunto con la autorización de tipos de viviendas adicionales que ayuden a brindar opciones residenciales adicionales y que aún se ajusten al carácter de vecindario de cada área específica.

Además, numerosas estructuras comerciales alrededor de West Oak Cliff tienen grandes historias que contar, pero hoy están vacías debido a barreras regulatorias como la zonificación y el código de estacionamiento. Esto los pone en riesgo de demolición, ya que se vuelven económicamente inviables en su estado actual. Enmendar el código de zonificación en estas áreas permitirá que estos edificios encuentren una nueva utilidad y continúen contribuyendo a la gran historia del área.

Como punto de partida para futuros trabajos de preservación, será importante llevar a cabo un análisis de todas las estructuras en el área y determinar qué áreas y estructuras son históricas, importantes y contribuyentes. Esto permitirá a los conservacionistas y planificadores históricos tomar las mejores decisiones posibles para esas áreas y proteger lo que hace que estas áreas sean especiales a través de posibles cambios de zonificación futuros posteriores.



Preservar y Proteger los Vecindarios Unifamiliares Existentes

El comentario más común que se escuchó a través de la participación de la comunidad y la meta de planificación más apoyado fue proteger y preservar los vecindarios unifamiliares existentes. West Oak Cliff es principalmente vecindarios unifamiliares, con el 78% del área de suelo compuesta por ese uso del suelo. Si bien cada vecindario en West Oak Cliff tiene características únicas, la característica más destacada de West Oak Cliff como una geografía más grande es la totalidad de estos muchos vecindarios distintos. Una meta fundamental para el Plan del Área de West Oak Cliff es asegurar que los vecindarios unifamiliares puedan mantener su zonificación y carácter existentes, ayudando a reforzar lo que hace que West Oak Cliff sea grandioso. Posteriormente, es importante que otras áreas, incluyendo las áreas alrededor de los corredores comerciales y de tránsito, puedan cambiar y crecer con el tiempo para satisfacer mejor las necesidades y la visión de la comunidad.

Es posible que se necesiten diferentes enfoques en diferentes áreas en función de diversas condiciones, como la conveniencia, el acceso al transporte público y las comodidades, y la antigüedad/carácter del parque inmobiliario. Es posible que ciertos vecindarios con grandes cantidades de viviendas históricas restantes deban recibir un trato diferente al de otras áreas. Las áreas con grandes propietarios/arrendatarios de bajos ingresos pueden necesitar estrategias diferentes a las de las áreas más estables. Como parte del proceso de planificación del área, el personal de la ciudad educó a la comunidad sobre las diversas políticas y herramientas que existen para ayudar a preservar y proteger a los propietarios y mejorar la accesibilidad a largo plazo de los vecindarios. Algunas de estas estrategias sirven como base para las recomendaciones sobre la preservación de la accesibilidad del vecindario. Como se describe en el Capítulo V, no hay recomendaciones para cambiar la zonificación en ningún vecindario unifamiliar a menos que se indique en las recomendaciones específicas del área de enfoque.



Desarrollar Nodos de Desarrollo Orientados al Tránsito que Sirvan a los Vecindarios

En West Oak Cliff hay dos estaciones de tren ligero de DART, mientras que la estación de DART de Westmoreland se encuentra al otro lado de Illinois Avenue. Alrededor de todas estas estaciones hay propiedades zonificadas residencialmente, así como propiedades zonificadas para usos comerciales, industriales y de oficinas, muchas de las cuales no están alcanzando su máximo potencial. En estas propiedades no residenciales, hay oportunidades para reinventar los usos del suelo que sirvan mejor a los vecindarios adyacentes y a las estaciones de transporte público y a los usuarios del transporte público. Hay varias características importantes que el desarrollo futuro debe proporcionar en estas tres ubicaciones que son fundamentales para el éxito a largo plazo de cada una de ellas, sirviendo como nodos de desarrollo orientados al tránsito para West Oak Cliff.

En primer lugar, el desarrollo debe proporcionar una combinación de usos para dar servicio a los vecindarios adyacentes, al mismo tiempo que proporciona usos compatibles con el transporte público y los usuarios del transporte público. Estos tipos de usos pueden



incluir residenciales como apartamentos y viviendas estilo Townhome, usos de oficina, minoristas, como tienda de comestibles y farmacias, o usos de servicio comunitario, como clínicas o guarderías.

Además, el desarrollo debe proporcionar un diseño mejorado de los edificios, en particular el nivel del suelo, para aumentar la activación, la vitalidad y la vigilancia "Eyes On The Street". Esto puede incluir patios, porches y numerosos puntos de entrada y ventanas a nivel del suelo. Como parte de esto, el diseño del ámbito público debe crear lugares seguros, acogedores y transitables que también ayuden a facilitar el acceso a las estaciones mismas. Esto debe incluir aceras anchas, árboles en las calles, iluminación mejorada y servicios como bancos y portabicicletas. Y, por último, el nuevo desarrollo debe ser compatible y sensible a los vecindarios adyacentes. Esto debe incluir la altura y la escala de las nuevas estructuras, la provisión de elementos de diseño que plasmen el carácter arquitectónico adyacente y la provisión de espacios abiertos y comodidades que beneficiarán a los vecindarios adyacentes.

La ubicación única de las estaciones de DART de West Oak Cliff en áreas rodeadas de vecindarios unifamiliares significa que la adición de densidad residencial en las áreas deberá llevarse a cabo con delicadeza y respeto. Permitir opciones de vivienda "Missing Middle" (ver página 106) dentro de 1/2 milla de las estaciones de DART ayudará a aumentar la cantidad de unidades residenciales cerca del transporte público, ayudará a que las tiendas minoristas nuevas y existentes sean más viables y posiblemente aumentará el número de pasajeros del transporte público. Estos tipos de viviendas comunes, como los dúplex y los cuádruples, actualmente no están permitidos por la zonificación actual. Permitir estos tipos de viviendas en ciertos lugares aumentará la oferta de viviendas y las opciones de elección de viviendas, lo que también creará una gama más amplia de precios para los residentes de las áreas.



Crear Centros de Uso Mixto, a Escala de Vecindario y Transitables a Pie

West Oak Cliff cuenta con varios corredores comerciales concurridos, incluyendo West Davis y Hampton, así como otros nodos comerciales, como el Centro de la Ciudad de Elmwood, donde existe el deseo de la comunidad de ver una mayor combinación de usos del suelo. Muchas de estas áreas comerciales están formadas por edificios de pequeña escala (de uno y dos pisos) con tiendas minoristas que atienden a los vecindarios. Partiendo del carácter histórico a escala de vecindario de estos nodos, existe la oportunidad de reinventar la zonificación en estas áreas para permitir usos de suelo más diversos, incluyendo usos residenciales, de oficinas y de vivienda y trabajo. Esto crearía nodos más dinámicos que cumplirían mejor con la visión de la comunidad y servirían mejor a los vecindarios adyacentes.

Aunque existe el deseo de que se añadan nuevos usos a estas áreas, también existe un fuerte deseo de que el nuevo desarrollo sea compatible con los vecindarios adyacentes tanto en escala como en carácter. Esto debe incluir una altura máxima de no más de tres pisos. También se desea para nuevos desarrollos proporcionar

usos activos a nivel del suelo, incluyendo patios para restaurantes, entradas a edificios residenciales y espacios comerciales con numerosas ventanas y entradas para activar mejor el ámbito público.

Además de garantizar que el nuevo posible desarrollo sea compatible con los vecindarios adyacentes, también se expresó que existe un deseo de que las estructuras existentes y sus usos puedan satisfacer mejor estas necesidades de los vecindarios adyacentes. En algunas áreas comerciales hay numerosos edificios vacíos, mientras que otras áreas contienen usos comerciales no deseados. Será fundamental que los cambios de zonificación en estas áreas identifiquen los usos específicos que al vecindario le gustaría que se excluyan, al mismo tiempo que se identifican las posibles barreras para que nuevos minoristas ingresen al área, como los requisitos de estacionamiento. Algunas de las barreras y usos del suelo que la comunidad desea ver excluidos en áreas específicas se incluyen en el Capítulo IV y en las recomendaciones de puntos de acción en el Capítulo V.



TIPOS DE USO DEL SUELO



Vecindarios Residenciales

Estas son áreas caracterizadas por la escala, el carácter arquitectónico y la cobertura de lotes de sus edificios, junto con la cantidad de unidades de vivienda permitidas en un lote determinado. En los vecindarios más antiguos, puede haber una diversidad de tipos de opciones de vivienda, que incluyen viviendas unifamiliares, dúplex y cuádruplex, mientras que en áreas construidas más recientemente, el uso predominante del suelo es para viviendas unifamiliares.

Consecuentemente, la mayoría de los vecindarios residenciales están zonificados para usos unifamiliares, pero también pueden zonificarse para usos como dúplex o viviendas estilo Townhome, según la ubicación. Además de los usos residenciales, estas áreas también pueden contener usos comunitarios pequeños, como guarderías, iglesias y escuelas. En vecindarios más antiguos, también pueden contener usos comerciales a escala de vecindario, como pequeñas tiendas, oficinas o estudios de arte.

Uso Mixto Vecinal

Estas áreas suelen ser nodos o corredores de vecindarios más pequeños que contienen más negocios comerciales de servicio local que son frecuentados por los residentes cercanos para satisfacer sus necesidades diarias. Estas áreas también pueden contener usos residenciales de menor escala, incluyendo viviendas estilo Townhome y multifamiliares, cuando corresponda. También se pueden encontrar otros usos como iglesias, escuelas e instituciones.

Las áreas de uso mixto vecinal suelen estar adyacentes a las áreas de los Vecindarios Residenciales y deben ser contextualmente sensibles a esos vecindarios. Esto incluye la altura y la masa de los edificios, la gestión del estacionamiento para minimizar los impactos indirectos y los horarios de funcionamiento para minimizar el ruido. La mayoría de las áreas de uso mixto vecinal se encuentran en partes más antiguas de Dallas y se construyeron antes de que el vehículo se convirtiera en el principal medio de transporte.

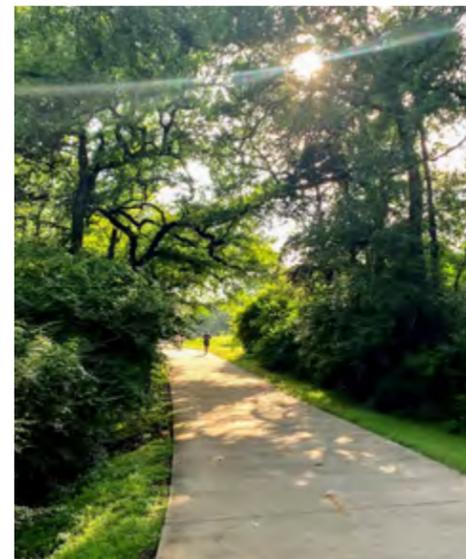


Residencial Urbano

Estas áreas se caracterizan por tipos de unidades de vivienda más grandes e intensivas, como viviendas estilo Townhome, multifamiliares de menor escala y apartamentos estilo jardín. Además de estos usos de suelo residenciales más densos, las áreas residenciales urbanas también pueden contener algunas viviendas unifamiliares, dúplex y tríplex/cuádruplex. Además de los usos residenciales, estas áreas también pueden contener usos comunitarios pequeños, como guarderías, iglesias y escuelas. En vecindarios más antiguos, estas áreas también pueden contener usos comerciales a escala de vecindario, como pequeñas tiendas, cafés, oficinas o estudios de arte.

Centro Comercial/Pasillos

Estas áreas contienen usos comerciales de esquema regional que típicamente incluyen negocios y usos comerciales físicamente más grandes, a menudo más dependientes de vehículos, como grandes tiendas minoristas, centros comerciales y usos de autoservicio. Dicho esto, estas áreas también pueden contener cantidades más pequeñas de otros usos del suelo, como viviendas multifamiliares, oficinas, iglesias e instituciones. Estas áreas se encuentran más comúnmente en áreas de Dallas que se desarrollaron luego de la Segunda Guerra Mundial debido al predominio del vehículo como principal medio de transporte.



Espacio Abierto

Estas áreas son áreas de propiedad pública o privada cuyo propósito principal es la recreación y los procesos ecológicos. Estas áreas pueden contener pequeños edificios y estructuras que están relacionadas con la programación de espacios abiertos. Además de los parques de propiedad de la Ciudad, otros ejemplos de espacios abiertos incluyen vías navegables, campos de golf, llanuras aluviales controladas por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, derechos de acceso a la propiedad de conservación y reservas naturales y silvestres.

VIVIENDA TIPO “MISSING-MIDDLE”



Las viviendas tipo “Missing-Middle” son viviendas que brindan más unidades de vivienda que las viviendas unifamiliares, pero a menudo se adaptan a los vecindarios existentes al igualar la escala y el carácter existentes. Fuente: OpticosDesign

¿Qué es una Vivienda tipo “Missing-Middle”? Viviendas tipo “Missing-Middle” en West Oak Cliff

Históricamente, la mayoría de los vecindarios ofrecían una diversidad de opciones de vivienda, que iban desde viviendas unifamiliares hasta apartamentos pequeños. Esto permitió que los vecindarios ofrecieran una variedad de precios y tipos de vivienda para individuos y familias. Se pueden encontrar ejemplos de esto en North Oak Cliff, Old East Dallas y Oak Lawn. La variedad de tipos de vivienda entre viviendas unifamiliares y grandes apartamentos multifamiliares a menudo se denominan viviendas tipo “Missing-Middle”.

La zonificación actual define claramente los vecindarios como totalmente unifamiliares, dúplex o multifamiliares, sin término medio ni flexibilidad. Esto no permite que existan estas diferentes opciones de vivienda en los vecindarios. Las viviendas tipo “Missing-Middle” pueden permitir que los vecindarios sean para todos los tipos de familias y rangos de ingresos. A menudo, los residentes desean permanecer en un área, pero tienen opciones limitadas si no pueden pagar, o no desean, una vivienda unifamiliar. Esto incluye a los jóvenes que viven solos por primera vez o a las personas mayores que ya no pueden mantener una vivienda grande y un jardín.

Las viviendas tipo “Missing-Middle” también pueden servir como una transición entre las áreas comerciales y los vecindarios tranquilos, manteniendo el carácter de las áreas unifamiliares. Esto podría incluir tener tipos de vivienda con un poco de mayor densidad, como cuádruples más cerca de un corredor comercial concurrido, con viviendas unifamiliares más dentro del vecindario.

Aunque limitadas, hay algunas áreas en todo West Oak Cliff que cuentan con viviendas tipo “Missing-Middle”. Estos existen debido a que se construyeron antes de la zonificación existente o debido a la zonificación subyacente que permite esos tipos de vivienda. En términos generales, no son comunes. Más importante aún, las estructuras que existen se combinan a la perfección con el vecindario adyacente debido a su escala y carácter.

Permitir nuevos tipos de vivienda en ciertas áreas de West Oak Cliff permitirá más opciones de vivienda y niveles de precio de vivienda para residentes nuevos y existentes. Es una de las principales recomendaciones de zonificación destinadas a abordar el hecho de que el 82% de las partes interesadas destacaron, como su preocupación más prominente, “las posibles presiones de crecimiento futuro y los temores subsiguientes de gentrificación y desplazamiento”, al crear una variedad en los productos de vivienda disponibles.

A medida que el valor del suelo siga aumentando el precio de las viviendas unifamiliares existentes, la carga fiscal y los precios de venta también aumentarán, lo que provocará el posible desplazamiento de muchos residentes. Proporcionar viviendas tipo “missing-middle” también permitirá que se mantenga el carácter de vecindario existente de los muchos vecindarios de West Oak Cliff (incluyendo el dosel arbóreo, los grandes patios delanteros y las calles orientadas hacia los vecindarios), a la vez que se añade unidades de vivienda adicionales al mercado, ayudando a mitigar la alta demanda y ofreciendo una opción de vivienda natural y menos costosa que las viviendas unifamiliares por sí solas. Al especificar la recomendación para el sector intermedio de viviendas desatendido solo en lotes con características específicas, el impacto de aumentar los valores de las propiedades será limitado.

RECOMENDACIONES



Esta repoblación de cabañas en Seattle contiene dieciséis viviendas de tres recámaras y cabañas de dos recámaras. Solo unas pocas viviendas se alinean en la calle principal y se conectan directamente con la calle y encajan en el vecindario adyacente. Fuente: <https://rosschapin.com/projects/>

Como se recomienda en la sección Uso del Suelo y Desarrollo y en las secciones Área de la Estación Tyler-Vernon y Área de la Estación Hampton, se deben explorar varias herramientas de zonificación para permitir ciertos tipos de viviendas nuevas en la zonificación residencial unifamiliar existente, junto con directrices y criterios de diseño para garantizar la compatibilidad del vecindario.

Actualmente, la zonificación existente R-5(A) y R-7.5(A) solo permite una unidad de vivienda por parcela. El uso de varias herramientas de zonificación posibles, como los distritos de conservación o la creación de una nueva categoría de zonificación residencial de repoblación, podría permitir unidades de vivienda accesorias y dúplex por derecho mientras se mantiene el carácter arquitectónico existente.

Una característica adicional de muchos de los lotes unifamiliares alrededor de las Estaciones Tyler-Vernon y Hampton de DART es su gran tamaño. Aunque la zonificación requiere que los lotes en R-7.5(A) tengan un mínimo de 7,500 pies cuadrados, muchos lotes tienen más del doble. Si bien estos lotes podrían subdividirse en lotes más pequeños y aún cumplir con la zonificación, muchos están plagados de normas de mapeo, como requisitos de acceso compartido y disposiciones contra los “flag lots”.

Teniendo esto en cuenta, estos lotes grandes son sitios naturales para considerar permitir tipos de viviendas adicionales, como triplex, cuádruples y viviendas de campo (múltiples viviendas unifamiliares no adosadas

en un solo lote). Como parte de una futura audiencia autorizada, se deben considerar los siguientes parámetros para las ubicaciones de las viviendas del tipo “middle missing”, aunque esto es simplemente un punto de partida para los debates con la comunidad para determinar qué es lo más apropiado en cada área. Las consideraciones y recomendaciones de diseño adicionales se describen en las siguientes seis páginas.

Unidades de Vivienda Accesorias: En todos los lotes residenciales dentro de 1/2 milla de las estaciones de Tyler-Vernon y Hampton del DART.

Dúplex: En todos los lotes residenciales dentro de 1/2 milla de las estaciones de Tyler-Vernon y Hampton del DART.

Triplex: En todos los lotes residenciales de más de 10,000 pies cuadrados dentro de 1/2 milla de las estaciones de Tyler-Vernon y Hampton del DART.

Cuádruple: En todos los lotes de esquina residenciales de más de 10,000 pies cuadrados o en lotes residenciales de más de 15,000 pies cuadrados dentro de 1/2 milla de las estaciones de Tyler-Vernon y Hampton del DART.

Cabañas: En lotes residenciales de más de 20,000 pies cuadrados dentro de 1/2 milla de las estaciones de Tyler-Vernon y Hampton del DART, con una densidad máxima de 16 unidades por acre.

CONSIDERACIONES DE DISEÑO



Las viviendas del tipo "missing middle" pueden ser diseñadas para encajar en el carácter y el contexto existente del vecindario unifamiliar adyacente. Se necesitan normas de diseño sólidas para asegurar la sensibilidad del contexto.

Al añadir nuevas opciones de vivienda a los vecindarios existentes, es fundamental garantizar que el nuevo desarrollo se ajuste al contexto actual. Además, es importante que el nuevo desarrollo genere los tipos de formas de construcción transitables y orientadas hacia los peatones que desea la comunidad y un tránsito cercano óptimo. Para lograr estos resultados, es importante que todas las viviendas nuevas se adhieran a las siguientes directrices de diseño urbano, a la vez que siguen directrices específicas para cada tipo de vivienda:

Consideraciones Generales de Diseño

- Orientar las ventanas, las entradas, los balcones y los porches hacia la calle principal para proporcionar "ojos en la calle" y oportunidades para la interacción social.
- Proporcionar numerosas ventanas y detalles de entrada acogedores.
- Considerar patrones contiguos de altura y espacios al aire libre para minimizar las unidades que dan al espacio exterior vecino.
- Limitar los impactos en la privacidad de las propiedades aledañas al minimizar las ventanas y balcones cerca de los retranqueos interiores.

Retrocesos

- Aún se aplican los retranqueos existentes. Todas las estructuras residenciales no unifamiliares (dúplex, cuádruple, etc.) deben recibir el mismo trato que las viviendas unifamiliares con respecto a los retranqueos.

Faltante

- Todavía se aplican los requisitos existentes de altura y cobertura de lotes.
- Considerar los requisitos que restringen la masa del nuevo desarrollo para que no sea mayor que un cierto porcentaje del impacto promedio del edificio o el total de pies cuadrados de los otros edificios en cada fachada de la cuadra.
- **Como parte de cualquier cambio de zonificación futuro o audiencia autorizada, considerar tamaños de lote máximos y mínimos que no superen el 20 % del promedio de la cuadra para mantener el patrón de lote existente y considerar los tamaños máximos de las placas de suelo, que se determinarán por la fachada de la cuadra, para cualquier nueva construcción para garantizar la compatibilidad de escala con las viviendas unifamiliares adyacentes.**



Estacionamiento y Calzadas

- El estacionamiento requerido debe ubicarse detrás del retranqueo del patio delantero, idealmente en la parte trasera de una estructura.
- Los garajes deben ubicarse al menos 15 pies detrás del frente de la estructura principal que da a la calle.
- Cuando existan callejones mejorados, el acceso a los estacionamientos y garajes debe hacerse por la parte trasera de la propiedad para reducir los cortes de entrada a lo largo de la fachada de la calle principal.
- Considerar la posibilidad de variar los retranqueos de los aparcamientos en los callejones para hacer más viables los garajes con acceso a los mismos.
- Los accesos de la calle principal no deben tener más de 14 pies de ancho
- Para las propiedades de lotes de esquina, el acceso se puede proporcionar desde cualquier calle. Todavía se aplican otros requisitos.
- Se debe permitir que dos propiedades adyacentes compartan un acceso, dado que no tiene más de 14 pies de ancho en total.

Entrada principal que da a la calle

- Asegúrese de que al menos una unidad por cada 50' de fachada lineal a la calle tenga un acceso directo a la calle principal. Una entrada compartida para múltiples unidades será suficiente para cumplir esta norma.

Espacio Abierto

- Maximizar el valor de los servicios de las áreas no construidas al proporcionar un espacio abierto compartido y privado utilizable y altamente funcional.
- Maximizar el espacio abierto utilizable limitando el estacionamiento en la superficie.
- En los lugares con escasas opciones de espacio abierto, se debe hacer hincapié en el paisaje de las calles con una mejor paisajismo y plantaciones más frondosas en las franjas de paisajismo.

Requisitos Arquitectónicos

- Los estándares arquitectónicos específicos del vecindario, como los materiales de la fachada, las inclinaciones del techo y las características detalladas, deben determinarse a través del proceso del Distrito de Conservación, dirigido por los aportes del vecindario.

Mapeo

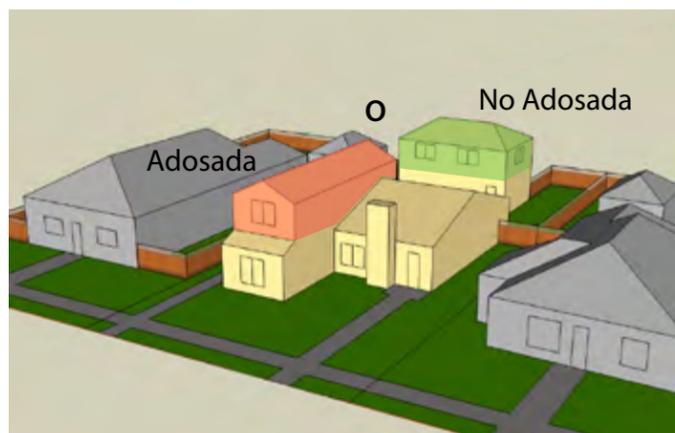
- No es preferente la combinación de dos lotes adyacentes en un solo lote más grande con el fin de permitir una densidad adicional.
- Como parte de cualquier futuro cambio de zonificación o audiencia autorizada, considerar tamaños de lote máximos y mínimos no superiores al 20% de la media de la cuadra para mantener el patrón de lote existente.

UNIDADES DE VIVIENDAS ACCESORIAS

Las unidades de vivienda accesoria (ADU), también conocidas como apartamentos integrados, son pequeñas unidades rentables que existen en una propiedad unifamiliar, ya sea como una estructura no adosada, como un apartamento con garaje, o como una parte contigua de la estructura principal en la propiedad



Las unidades de vivienda accesorias ayudan a proporcionar opciones de vivienda de menor costo para personas como jóvenes profesionales y ancianos.



Las unidades de vivienda accesorias pueden estar contenidas dentro de la estructura principal o ser un edificio completamente separado..



Las ADU deben proporcionar estacionamiento en la parte trasera, no deben ser más grandes que la estructura principal y no deben tener más de 700 pies cuadrados..

Actualmente, las unidades de vivienda accesorias están permitidas en Dallas mediante la aprobación de la Junta de Ajuste. Además, permitir ADU a través de la zonificación es un asunto que ha sido considerado por el Comisión del Plan de la Ciudad. Las directrices para permitir ADU en West Oak Cliff, a través de Distritos de Conservación u otras herramientas de zonificación, deben incluir las siguientes directrices, que son parte de la consideración de zonificación bajo el asesoramiento de la Comisión de Plan de la Ciudad.

- La unidad no se puede vender por separado de la vivienda principal
- Servicio de electricidad adicional permitido en un lote con una ADU
- Se requiere ocupación del propietario; ya sea la unidad de vivienda principal o la ADU
- La unidad no ocupada por el propietario en el lote debe registrarse anualmente en el Programa de Registro de Renta de Viviendas Unifamiliares si se renta
- Se requiere al menos un espacio de estacionamiento fuera de la calle; excepto
- No se requiere estacionamiento adicional si la ADU está ubicada dentro de los 1,200 pies de una parada de autobús o transporte público de DART.

Estructura

- Puede estar adosada o no adosada
- El área de suelo máxima es de 700 pies cuadrados o el 25 % de la estructura principal, lo que sea mayor
- Si no está adosada, la superficie mínima es de 200 pies cuadrados
- No se puede ubicar frente a la estructura principal
- La altura máxima de la estructura que contiene la ADU no puede exceder la altura de la unidad de vivienda principal
- Si la ADU está ubicada sobre un garaje separado, la altura máxima es la altura máxima permitida en ese distrito de zonificación

Retranqueos laterales y traseros

- Los retranqueos del distrito de zonificación se aplican si la altura supera los 15 pies;
- 3' de retranqueo del patio lateral si la altura es inferior a 15' y se encuentra en el 30% posterior del terreno
- 3' de retroceso en el patio trasero si la altura es inferior a 15'

DÚPLEX

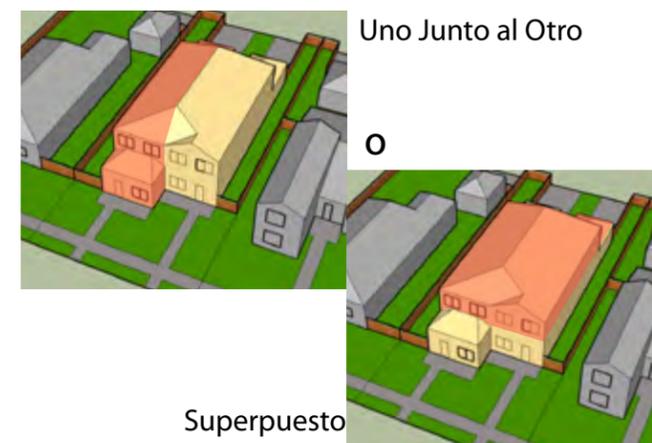
Los dúplex son viviendas de dos familias que contienen dos unidades de vivienda no adosadas. Estos pueden apilarse verticalmente, con una unidad en cada piso, o dividirse horizontalmente, con dos unidades una al lado de la otra.

Aunque los dúplex actualmente no están permitidos en los distritos de zonificación unifamiliares, hay muchos vecindarios más antiguos en Dallas que contienen dúplex. Algunos de estos se construyeron con la intención de ser dúplex, mientras que otros han sido remodelaciones de viviendas más antiguas y más grandes. Además, los dúplex se pueden encontrar en distritos de zonificación más intensivos, como distritos de zonificación de dúplex, viviendas estilo "Townhome" y multifamiliares. La construcción de dúplex más nueva en Dallas a menudo ha priorizado el vehículo, situando los grandes garajes en la parte delantera de la propiedad, con puertas delanteras, porches u otros usos activos a nivel del suelo que dan a la calle, limitados o ausentes por completo. Para garantizar que el nuevo desarrollo encaje a la perfección con el vecindario adyacente, será fundamental que la nueva construcción siga directrices de diseño específicas. Estos deben incluir:

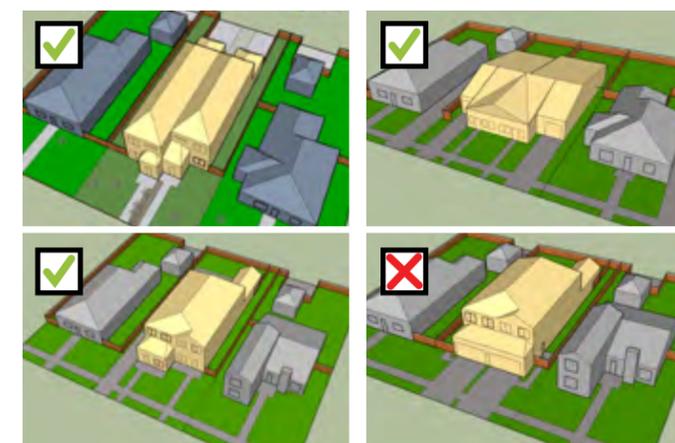
- Los garajes no deben ubicarse a lo largo de la fachada principal de la estructura, sino que deben estar encastrado detrás del frente de la estructura principal o ubicados en la parte trasera.
- La puerta/entrada principal debe estar situada en la fachada frontal que da a la calle. Si existe un dúplex en una esquina, la entrada principal puede dar a cualquiera de las dos calles.
- Los dúplex pueden proporcionar un máximo de dos accesos desde la calle principal, con un total de no más de 24 pies de ancho.
- Cada unidad de vivienda debe proporcionar un mínimo de un espacio de estacionamiento exclusivo fuera de la vía pública



Los dúplex se encuentran a menudo en los vecindarios más antiguos de Dallas y encajan sin problemas en el entramado del vecindario debido a su escala y carácter. Los nuevos dúplex suelen ignorar el carácter del vecindario (abajo).



Los dúplex se pueden diseñar para estar uno al lado del otro o superponerse verticalmente, con una unidad en la planta baja y una unidad arriba.



El estacionamiento debe estar ubicado en la parte trasera. Los garajes, si están ubicados en la parte delantera, deben tener menos de 14 pies y estar encastrado detrás de la fachada principal.

TRÍPLEX / CUÁDRUPLES

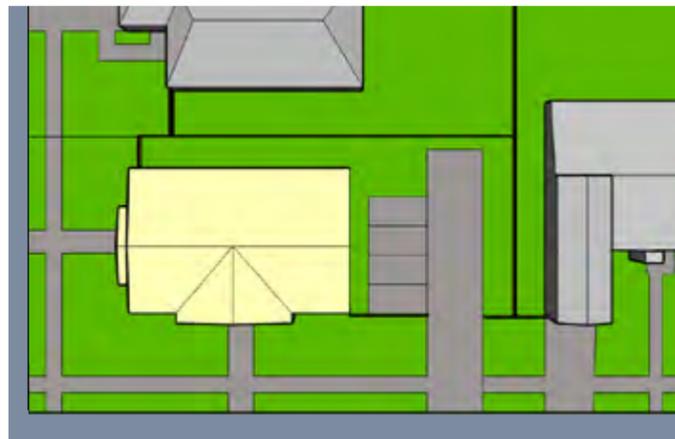
Los **tríplex** son viviendas que contienen tres unidades de vivienda no adosadas e individuales.
 Los **cuádruples** son viviendas que contienen cuatro unidades de vivienda no adosadas e individuales



Los tríplex y cuádruples son los más apropiados en lotes residenciales más grandes. A continuación, se muestra un mapa que destaca los lotes de más de 10,000 pies cuadrados donde se deben considerar los tríplex y cuádruples.

Al igual que los dúplex, los tríplex y los cuádruples se encuentran en muchos de los vecindarios más antiguos de Dallas. A menudo, estas son viviendas de dos pisos que se subdividen en cuadrantes, y la mayoría de las unidades tienen dos dormitorios o menos. Debido a las restricciones de zonificación actuales, estos tipos de viviendas rara vez se construyen. Ahora bien, tienen la posibilidad de brindar opciones de vivienda más pequeñas para personas y familias que solo necesitan dos dormitorios o menos y no desean el mantenimiento asociado con una vivienda unifamiliar completa, pero que aún desean vivir en un entorno de vecindario. Aunque permitir tríplex y cuádruples ayudará a proporcionar tipos de vivienda adicionales, no son apropiados en todas partes. Como se describe en la página 107, estos tipos de viviendas son mejores en lotes unifamiliares de gran tamaño y en lotes de esquina. Esto ayudará a minimizar los impactos que su mayor escala tiene en la estructura del vecindario adyacente.

Para garantizar que estos tipos de viviendas encajen en el contexto adyacente, será fundamental que la nueva construcción siga las directrices prescritas de diseño urbano. Además, para que su construcción sea más viable, será importante considerar reducciones menores de estacionamiento, requiriendo solo un espacio de estacionamiento fuera de la calle por unidad. Con esto, es importante que el estacionamiento se ubique en la parte trasera para permitir patios frontales con jardines, escalinatas y entradas que dan a la calle que contribuyen al carácter general del vecindario.



El estacionamiento para tríplex y cuádruples debe ubicarse en la parte trasera del sitio, con acceso por un camino de entrada, una calle lateral o un callejón.



Los tríplex/cuádruples deben tener entradas que den a la calle y deben seguir las mismas normas de masa y retranqueo que las viviendas unifamiliares.

VIVIENDAS/ JARDINES RURALES

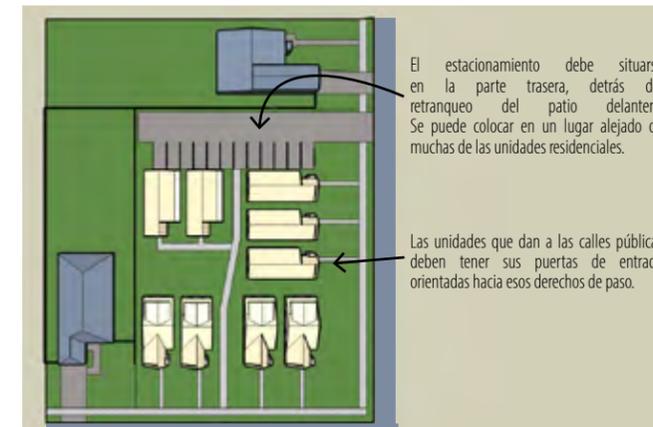
Las **viviendas rurales o los jardines** rurales brindan múltiples unidades de vivienda individuales pequeñas, generalmente de 1 o 1.5 pisos, alrededor de un patio compartido de espacio público visible desde la calle principal.

Los jardines rurales, que contienen viviendas rurales, proporcionan unidades de vivienda individuales más pequeñas que comparten espacios públicos comunes y, a menudo, ubican el estacionamiento en uno o varios lugares en el sitio en lugar de estar contenidos en cada unidad de vivienda individual. Los desarrollos generalmente se diseñan como un lote, y las unidades de vivienda suelen tener 1,500 pies cuadrados o menos y 1 o 1.5 pisos. Las viviendas rurales brindan un tipo de vivienda deseado que permite la propiedad de viviendas unifamiliares individualizadas al mismo tiempo que permite un tamaño de lote/mantenimiento de jardines reducido, tamaños de viviendas más pequeños y cargas de impuestos compartidas. Para garantizar que los desarrollos de jardines rurales de repoblación aún se alineen con el carácter de vecindario existente, se deben seguir ciertos requisitos:

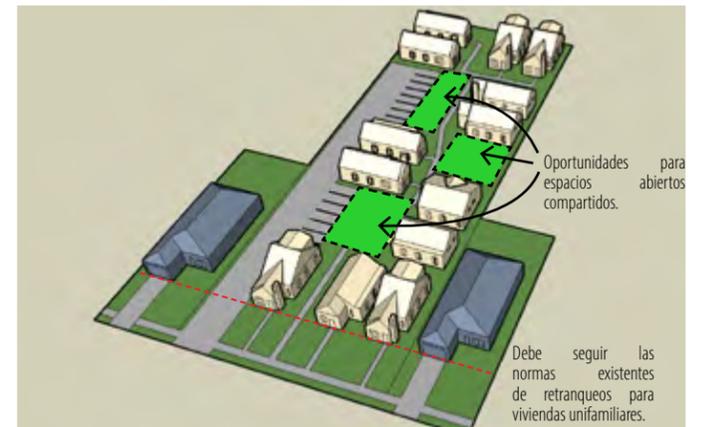
- Densidad máxima de 16 unidades por acre
- Las viviendas rurales con fachada a calles públicas deben interactuar directamente con esa calle a través de entradas directas y elementos arquitectónicos como porches y escalinatas.
- Cada unidad de vivienda debe proporcionar un mínimo de un espacio de estacionamiento exclusivo fuera de la vía pública, con 0.25 espacios para visitantes por unidad también proporcionados.
- El estacionamiento se puede ubicar en uno o varios lugares en el sitio y no es necesario que sea contiguo a cada unidad individual. No debe ubicarse dentro del retranqueo del patio delantero y se prefiere ubicarlo hacia la parte trasera de la propiedad. Se prefiere la protección del estacionamiento por estructuras o paisajismo.
- Garantizar que se proporcionen caminos accesibles según la ADA desde el estacionamiento hasta las unidades de vivienda



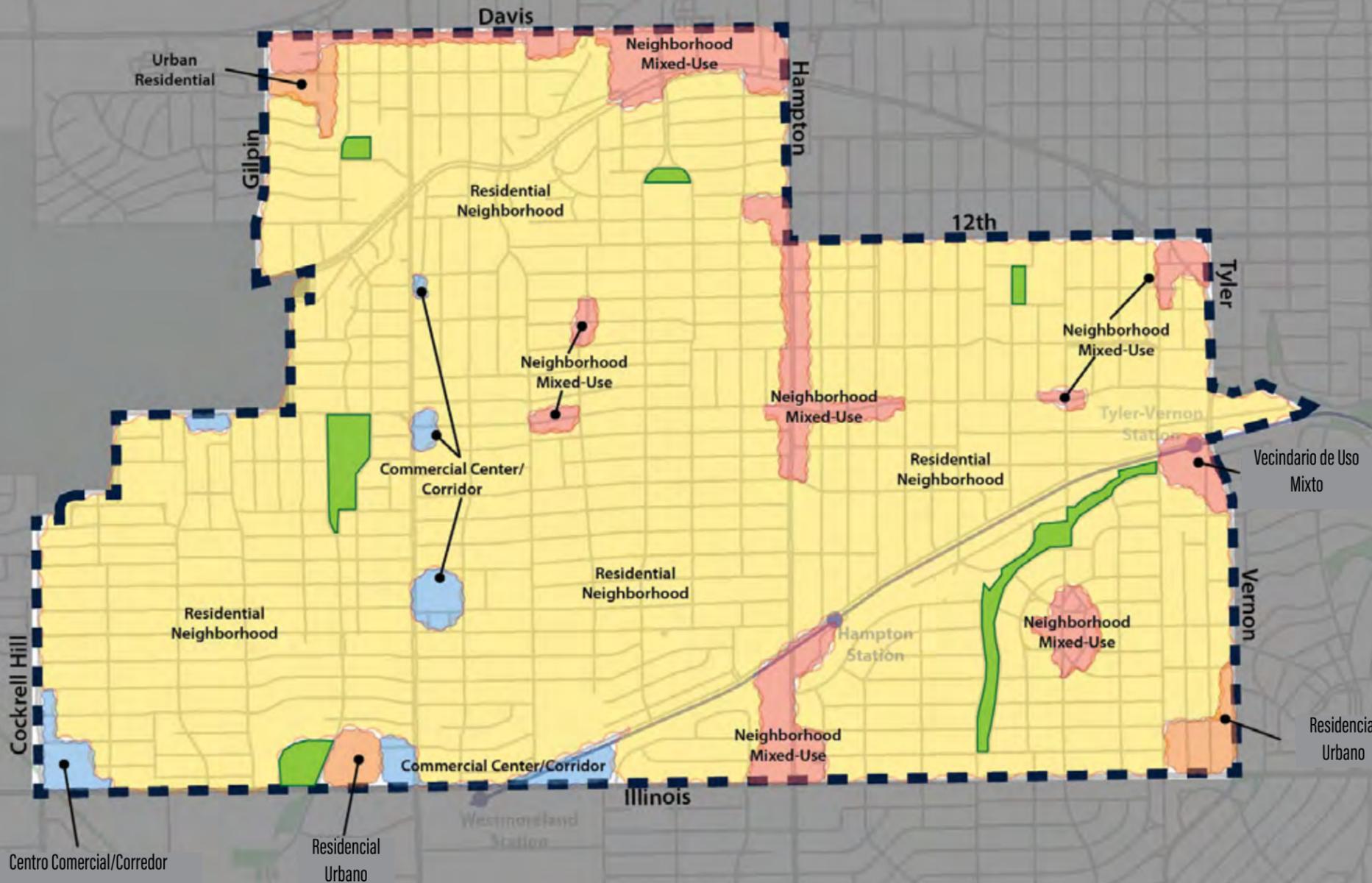
Los jardines rurales (que se muestran arriba) a menudo utilizan espacios comunes compartidos, como patios de recreo, para mejorar la comunidad local. Solo deben permitirse en lotes residenciales de más de 20,000 pies cuadrados.



Los patios rurales deben diseñarse con estacionamiento ubicado lejos de la calle. El estacionamiento se puede ubicar lejos de las unidades individuales.



Las viviendas rurales no deben tener más de 1,500 pies cuadrados, proporcionar espacios comunes compartidos y deben seguir los retranqueos unifamiliares.



Preservar y proteger los vecindarios unifamiliares existentes
 Los vecindarios unifamiliares son el centro de lo que hace de West Oak Cliff una comunidad especial. Mantener la zonificación actual en estos vecindarios ayudará a preservar su encanto histórico y reforzará la identidad cultural de esta área.



Promover oportunidades de desarrollo orientadas al tránsito cerca del tránsito de alta calidad.
 Dar prioridad a las oportunidades para el desarrollo de ingresos mixtos y uso mixto cerca de las estaciones de tren ligero de DART y autobuses de alta frecuencia ayudará a mejorar el acceso a empleos, bienes y servicios, mejorará la seguridad y ayudará a garantizar una mayor accesibilidad para los residentes.



Crear centros de uso mixto transitables a escala de vecindario
 A través de mejoras estratégicas en el diseño urbano junto con cambios de zonificación en áreas específicas, muchos de los pequeños nodos comerciales en West Oak Cliff pueden encontrar una nueva utilidad, lo que permite que prosperen nuevas oportunidades laborales, comerciales y culturales.



Preservar los edificios históricos y el carácter a través de un diseño sensible al vecindario
 Si bien es necesario un nuevo desarrollo para todas las áreas de la ciudad, es importante que se conserven importantes estructuras históricas y vecindarios existentes para preservar la cultura de Oak Cliff, al tiempo que se garantiza que los nuevos desarrollos están diseñados para ser compatibles en escala y carácter con los vecindarios unifamiliares adyacentes.

VISIÓN DE USO Y DESARROLLO DEL SUELO



Los **Vecindarios Residenciales** se caracterizan por la escala, el carácter arquitectónico y la cobertura de lotes de sus edificios, junto con el número de unidades de vivienda permitidas en un lote determinado. Si bien estas áreas a menudo contienen viviendas unifamiliares, pueden contener otros tipos de unidades de vivienda, como dúplex, triplex/cuádruplex, y usos comunitarios pequeños, como guarderías, iglesias y escuelas.



Las **Áreas de Uso Mixto Vecinal** a menudo son nodos o corredores de vecindario más pequeños que contienen negocios comerciales más localizados que son frecuentados por los residentes cercanos para las necesidades diarias. Estas áreas también pueden contener usos residenciales de menor escala, incluidas viviendas estilo Townhome y multifamiliares cuando corresponda, que son contextualmente sensibles a los vecindarios adyacentes.



Los **Vecindarios Residenciales Urbanos** se caracterizan por tipos de unidades de vivienda más grandes e intensivas, como viviendas estilo Townhome y viviendas multifamiliares de menor escala, aunque estas áreas también pueden contener **algunas viviendas unifamiliares, dúplex, triplex y cuádruplex.**



Los **Corredores/Centros Comerciales** son áreas más regionales que contienen negocios y usos comerciales físicamente más grandes, a menudo más dependientes de vehículos, pero también pueden contener cantidades más pequeñas de **otros usos, como viviendas multifamiliares.**



Los **Espacios Abiertos** son áreas de propiedad pública y privada cuyo propósito principal es la recreación y los procesos ecológicos. Estas áreas contienen edificios mínimos, pero pueden contener estructuras relacionadas con el parque y la **programación de espacios abiertos.**



TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

Al igual que muchas áreas de la ciudad, West Oak Cliff tiene numerosos problemas de infraestructura que dificultan el transporte multimodal, el acceso al transporte público y simplemente el hecho de caminar. Además, hay muchas áreas geográficas dentro de West Oak Cliff que cuentan con el potencial de ser corredores comerciales exitosos, pero que actualmente carecen de una infraestructura adecuada para peatones, lo que posteriormente obstaculiza dicho potencial. A lo largo del proceso de participación comunitaria, los residentes y las partes interesadas expresaron el deseo de que la Ciudad lleve a cabo inversiones en calles y derechos de paso públicos para permitir modos alternativos de trasladarse por el área. Aunque, con frecuencia mejorar las aceras existentes y construir nuevas fue el resultado más deseado, también se hizo mucho hincapié en aminorar el tránsito en las calles residenciales y vías arteriales, crear entornos orientados hacia los peatones en muchas áreas comerciales e invertir en ciclovías e instalaciones multimodales para facilitarle a todos la movilidad en el área.



Los residentes expresaron su deseo de instalaciones seguras y protegidas para bicicletas para conectar mejor las áreas de West Oak Cliff. Fuente: <https://bklyner.com/>

Construir nuevas mejoras multimodales y carriles para bicicletas

Actualmente, no existen carriles para bicicletas exclusivos en West Oak Cliff, aunque varias calles han sido designadas como calles de carril compartido (o "sharrows"). Además, la única instalación fuera de la calle diseñada para albergar el ciclismo es Elmwood Greenway, un sendero de usos múltiples de 1.5 millas que se expandió recientemente para conectarlo con la Estación Tyler-Vernon de DART. Sin que fuera una sorpresa, hubo muchos comentarios de la comunidad sobre el deseo de invertir en carriles para bicicletas exclusivos, con el 45% de los residentes que fueron encuestados expresando su deseo de nuevos carriles para bicicletas en el área. Afortunadamente, hay algunas inversiones planificadas para carriles para bicicletas en West Oak Cliff, incluso en Vernon Avenue y Davis Street. Si bien estas nuevas inversiones son un paso en la dirección correcta, se necesitan inversiones adicionales.

A través de actividades de mapeo virtuales y presenciales, se identificaron muchas calles y áreas adicionales como oportunidades para carriles y senderos para bicicletas. La creación de una red conectada de senderos y carriles para bicicletas mejorará la calidad de vida al hacer que trasladarse en modos alternativos como el uso de bicicletas y ciclomotores sea más sencillo y seguro. El mapa en la página 56 destaca todas las calles identificadas por la comunidad como óptimas para la conectividad multimodal, lo que ayuda a conectar parques, escuelas y áreas comerciales con los hogares de las personas.



Source: AARP



Fuente: La Terra Studio

La reconstrucción de aceras y espacios públicos en algunas de las áreas comerciales de West Oak Cliff ayudará a crear un sentido de pertenencia, mejorar la seguridad de los peatones y mejorar el acceso a los negocios de los alrededores.

Utilizar mejoras de diseño para mejorar la creación de espacios y la seguridad

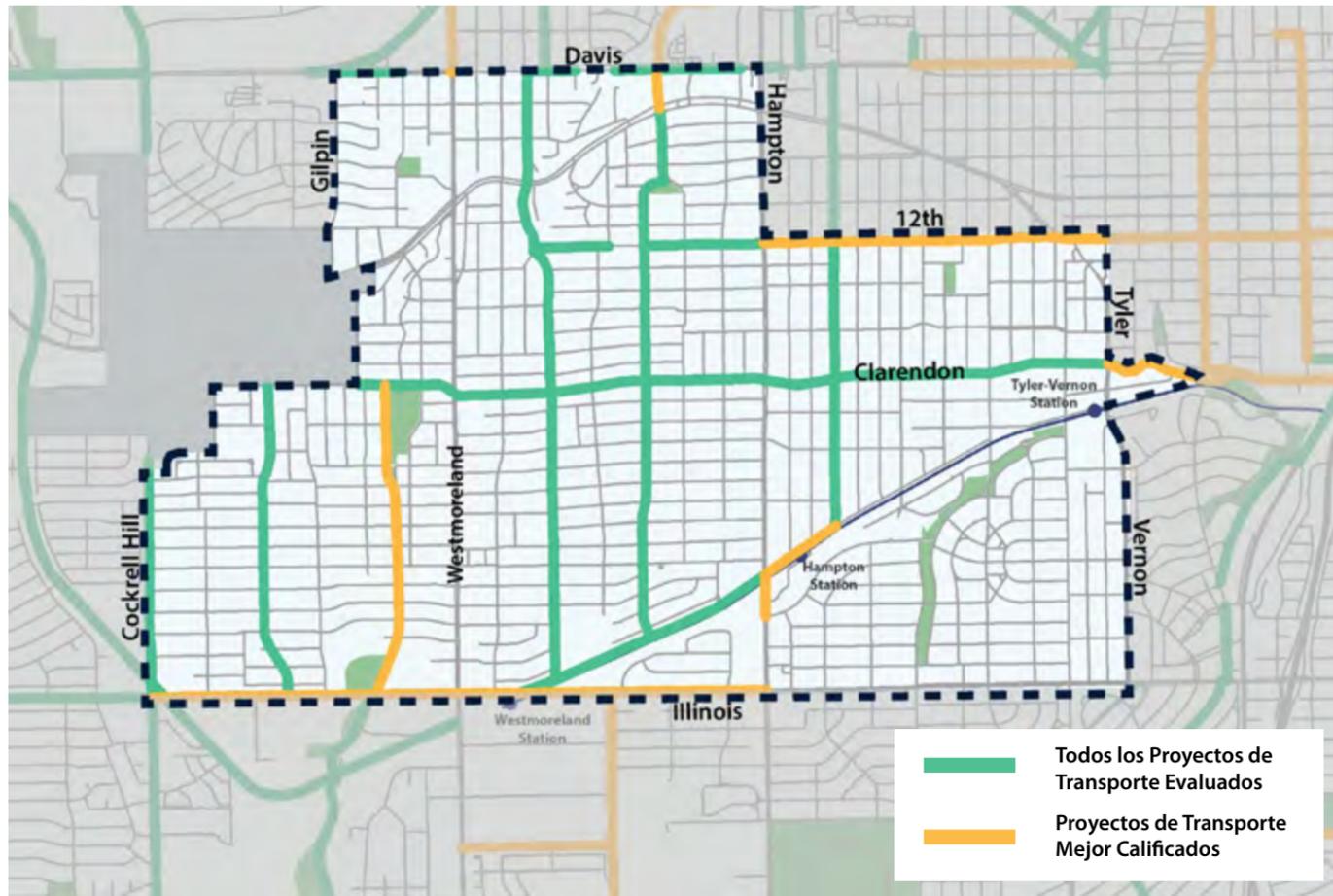
Por todo West Oak Cliff existen numerosos corredores comerciales y centros comerciales de varios tamaños. Muchos de estos tienen sus bases como nodos vecinales alrededor de antiguas paradas de tranvías cuando el área se construyó como un suburbio de tranvías. Debido a esta historia de desarrollo, la mayoría de estas áreas tienen características que podrían permitirles volver a ser espacios orientados a los peatones. Desafortunadamente, hoy en día la mayoría tiene malas condiciones de infraestructura lo que resta valor a su accesibilidad para peatones y viabilidad

En estas áreas, muchas de las cuales también se identifican como Áreas de Enfoque analizadas en el Capítulo IV, existen varios tipos de mejoras de infraestructura que podrían contribuir a crear entornos más propicios para la movilidad peatonal. Además, estas mejoras también podrían ser oportunidades para utilizar el derecho de paso público para proporcionar los elementos deseados, como parklets, arte público, oportunidades de estacionamiento y narración sobre el vecindario que pueden reforzar y mejorar la cultura y la historia del área. Para ayudar a que estas áreas prosperen y al mismo tiempo promover la seguridad de los peatones, las diversas mejoras se pueden agrupar en



dos apartados principales: proyectos que requerirán reconstrucción del ámbito público y proyectos más pequeños orientados a la seguridad de los peatones.

Debido al costo relacionado con los principales proyectos de reconstrucción del ámbito público y los proyectos de mejora del diseño urbano, el grupo de trabajo de Planificación del Área de West Oak Cliff priorizó las áreas más importantes para futuras mejoras estructurales, incluyendo el Centro de la Ciudad de Elmwood, Hampton/Clarendon y Pierce/Catherine. Estas mejoras podrían incluir la reconstrucción completa de calles, cambios en la sección transversal de las calles, cambios en el patrón de tránsito y nuevos servicios para peatones. Las mejoras en estas áreas serán sinérgicas con el uso del suelo propuesto y los cambios de zonificación en esas áreas, todo lo cual ayudará a generar distritos de uso mixto en vecindarios más orientados hacia los peatones. El otro apartado de proyectos relacionados con mejoras para peatones en áreas existentes serán proyectos más pequeños y menos costosos, como mejoras relacionadas a la ADA, señalización para peatones, islas de refugio para peatones, alumbrado público mejorado y programas de Rutas Seguras hacia las Escuelas, que mejorarán la seguridad de los peatones a través de West Oak Cliff.



Proyectos Evaluados de ConnectDallas

Fuente: Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas

Priorizar nuevas aceras para mejorar la accesibilidad

La necesidad de mejora de la infraestructura mencionada con más frecuencia fue el deseo de reparar las aceras existentes y construir nuevas aceras donde hoy en día no las hay. El 64% de los residentes que realizaron la encuesta deseaban más aceras para facilitar el desplazamiento a pie por West Oak Cliff. Mejorar las aceras y la infraestructura multimodal en toda la ciudad es una prioridad para el Departamento de Transporte de la Ciudad y el Departamento de Obras Públicas.

En 2020, Dallas adoptó ConnectDallas, un plan de movilidad estratégica multimodal que considera todos los métodos de transporte, incluyendo andar en bicicleta, caminar y el transporte público. A esto le siguió en 2021 la adopción del Plan Maestro de Aceras de Dallas, que establece un marco para identificar áreas donde se necesitan reparaciones y construcción de aceras y prioriza los proyectos de mayor necesidad debido a la inmensa demanda en todos los sitios de Dallas. Como se indica en el mapa de la página 31, la lista de aceras nuevas y reparaciones de aceras en West Oak Cliff es enorme.

Completar todos esos proyectos no será posible en un futuro cercano. Por lo tanto, el Plan Maestro de Aceras de Dallas y ConnectDallas son fundamentales para servir como directriz para priorizar la reparación y construcción de aceras en este plan de área. Los dos planes incluso identifican específicamente proyectos en todo West Oak Cliff como prioridades, que se han incluido en las Recomendaciones de Transporte e Infraestructura en el Capítulo V. Ahora bien, ninguno de los planes identificó calles adicionales en toda el área y siguen siendo prioridades para mejoras en el futuro cercano. Estos también se han incluido en las recomendaciones finales.

Por último, DART también analizó la accesibilidad existente a las estaciones de DART en West Oak Cliff, con la meta de realizar mejoras y reparaciones en sus estaciones, y trabajar con la Ciudad de Dallas para realizar reparaciones en las inmediaciones de sus estaciones para permitir un acceso más sencillo y seguro para los peatones. Estas recomendaciones también se han incluido en los elementos de acción deseados en el Capítulo V.



PLAN MAESTRO DE LA ACERA DE DALLAS

El informe del Plan Maestro de Aceras de Dallas se completó en junio de 2021. El plan establece un marco para completar las aceras a lo largo de todas las calles de Dallas durante las próximas décadas. En este contexto, priorizar el mejoramiento de aceras y nuevas aceras basándose en: áreas de actividad, seguridad peatonal, áreas de solicitudes, índice de equidad, clasificación de calles y lugares de alojamiento.

El Plan también identifica doce (12) áreas de enfoque dentro de la ciudad que obtienen un puntaje alto en los criterios de evaluación establecidos. Dentro de cada una de estas áreas, se identifican cinco proyectos de aceras prioritarios para completarse en el futuro inmediato.

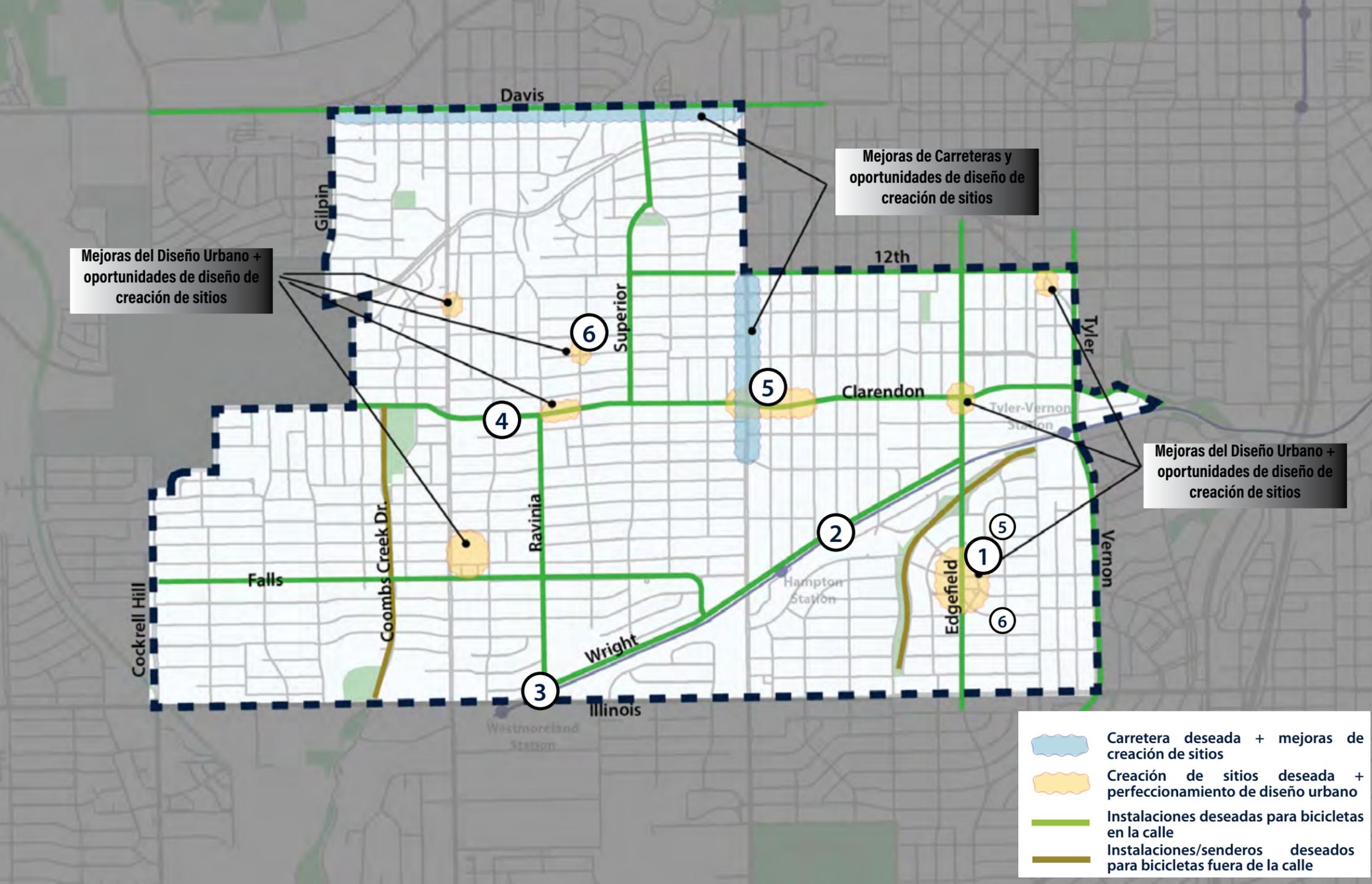
La mitad norte del Área de Enfoque 8: Hampton Crossing se encuentra dentro del área de West Oak Cliff. El Plan Maestro de Aceras identifica tres mejoras prioritarias, incluso a lo largo de Illinois Avenue y Hollywood Avenue, y a lo largo de Hampton Road para mejorar el acceso a la estación de DART.

Utilizar proyectos de transporte e infraestructura para promover la aminoración del tránsito

Históricamente, muchos corredores en West Oak Cliff han sido diseñados para trasladar vehículos de manera rápida y eficiente a través del área. Si bien esto puede ayudar a trasladarse rápidamente en vehículo, ha dado lugar a altas velocidades que crean condiciones inoportunas y posiblemente inseguras para peatones y ciclistas. Utilizando muchas de las estrategias descritas en las primeras tres secciones, incluyendo las disposiciones para mejorar las calles con nuevos carriles para bicicletas, plantar nuevos árboles en las calles y paisajismo en las medianas a lo largo de las vías concurridas, e instalar nuevos semáforos y señales de alto en ciertas áreas donde se justifique, se pueden realizar mejoras hechas para reducir la velocidad del tránsito y comenzar a priorizar el hecho de caminar y andar en bicicleta como modos de trasladarse por el área. Esto ayudará a conectar mejor los vecindarios divididos por vías muy concurridas, al mismo tiempo que ayudará a atraer más tránsito peatonal a las áreas comerciales.



Plantar árboles en las medianas de las vías públicas principales de West Oak Cliff ayudará a embellecer el área y reducir el tránsito.



Priorizar la construcción de nuevas aceras y la reparación de aceras para mejorar la accesibilidad

Hay numerosas calles en West Oak Cliff donde las aceras están en mal estado o son inexistentes. Utilizando el Plan Maestro de Aceras de Dallas como directriz, se debe priorizar la construcción y reparación de aceras, enfocándose primero en las áreas cercanas al transporte público y en las inmediaciones de las escuelas y destinos.



Utilizar mejoras de diseño urbano dentro del derecho de paso público para mejorar la creación de espacios y la seguridad

Hay numerosas áreas comerciales en las que las mejoras en el ámbito público, como aceras más anchas, intersecciones reconfiguradas, arte público, árboles en las calles y mobiliario, crearían espacios enfocados a las personas y al mismo tiempo mejorarían la seguridad de los peatones.



Construir nuevas mejoras multimodales y carriles para bicicletas en todo West Oak Cliff

Actualmente no hay carriles para bicicletas y muy pocos senderos en el área. Priorizar el movimiento multimodal en calles específicas ayudará a aumentar la movilidad y la seguridad del vecindario, lo que permitirá un acceso más sencillo a destinos como las estaciones de tren ligero de DART.



Evaluar la aminoración del tránsito a través de mejoras en el diseño de las calles

Algunas calles residenciales en West Oak Cliff son anchas, fomentando un tránsito rápido que reduce la seguridad de los residentes. Las mejoras, como árboles en las calles, extensiones de bordillos y cruces peatonales, pueden ayudar a mitigar estas condiciones actuales.

VISIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

- Rediseñar las intersecciones inoportunas y mejorar el ámbito público en el área del Centro de la Ciudad de Elmwood, con especial énfasis en Ferndale y Edgefield, para aumentar la accesibilidad para peatones, la seguridad de los peatones y la creación de lugares.
- Reconstruir el derecho de paso de Wright Avenue para incluir aceras y carriles para bicicletas. Esto ayudará a proporcionar conexiones multimodales entre las estaciones de tren ligero de DART y las escuelas cercanas, a la vez que se conectará con futuras extensiones de senderos al sur de Illinois.
- Rediseñar y reconstruir la intersección de Wright e Illinois para permitir una mayor seguridad vehicular y un acceso más seguro para peatones y bicicletas a través de Illinois a la Estación Westmoreland de DART.

- Proporcionar carriles para bicicletas protegidos a lo largo de Clarendon Drive entre Cockrell Hill (el municipio) y Tyler Street para brindar opciones de movilidad multimodal más seguras en el área de West Oak Cliff.
- Las nuevas mejoras en el ámbito público a lo largo de Hampton Road y Clarendon Drive, incluyendo nuevos árboles en las calles, aceras mejoradas, nuevos semáforos y estacionamiento en la calle, ayudarán a crear un centro comercial más transitable.
- Reconstruir el ámbito público en el área del Centro Vecinal de North Cliff a lo largo de Pierce Street para crear el espacio público deseado y mejorar la accesibilidad peatonal de este nodo vecinal.



PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS

West Oak Cliff es un área que se define por su entorno natural. Situada entre colinas onduladas en la escarpadura de piedra caliza que se encuentra al sur del Río Trinity y dividida por pequeños arroyos que eventualmente desembocan en el río, West Oak Cliff es un área frondosa y boscosa en comparación con muchas partes de Dallas. Así, existen numerosos parques y senderos que aprovechan algunos de estos valores naturales. Ahora bien, debido a su gran tamaño, el área tiene muchos sitios donde faltan parques y espacios abiertos. Además, algunos de los parques y espacios abiertos existentes no brindan la variedad completa de servicios que el público desea. De las siete metas del Plan de Planificación, "Preservar las áreas naturales y expandir los parques y senderos públicos" fue la segunda meta mejor calificada. Además, muchos indicaron el deseo de nuevos parques y espacios abiertos en ciertos lugares, el deseo de mejorar el acceso a los parques existentes, la necesidad de mejoras en estos parques existentes y la meta de proteger el entorno natural, como el dosel arbóreo en terrenos de propiedad privada por toda el área.

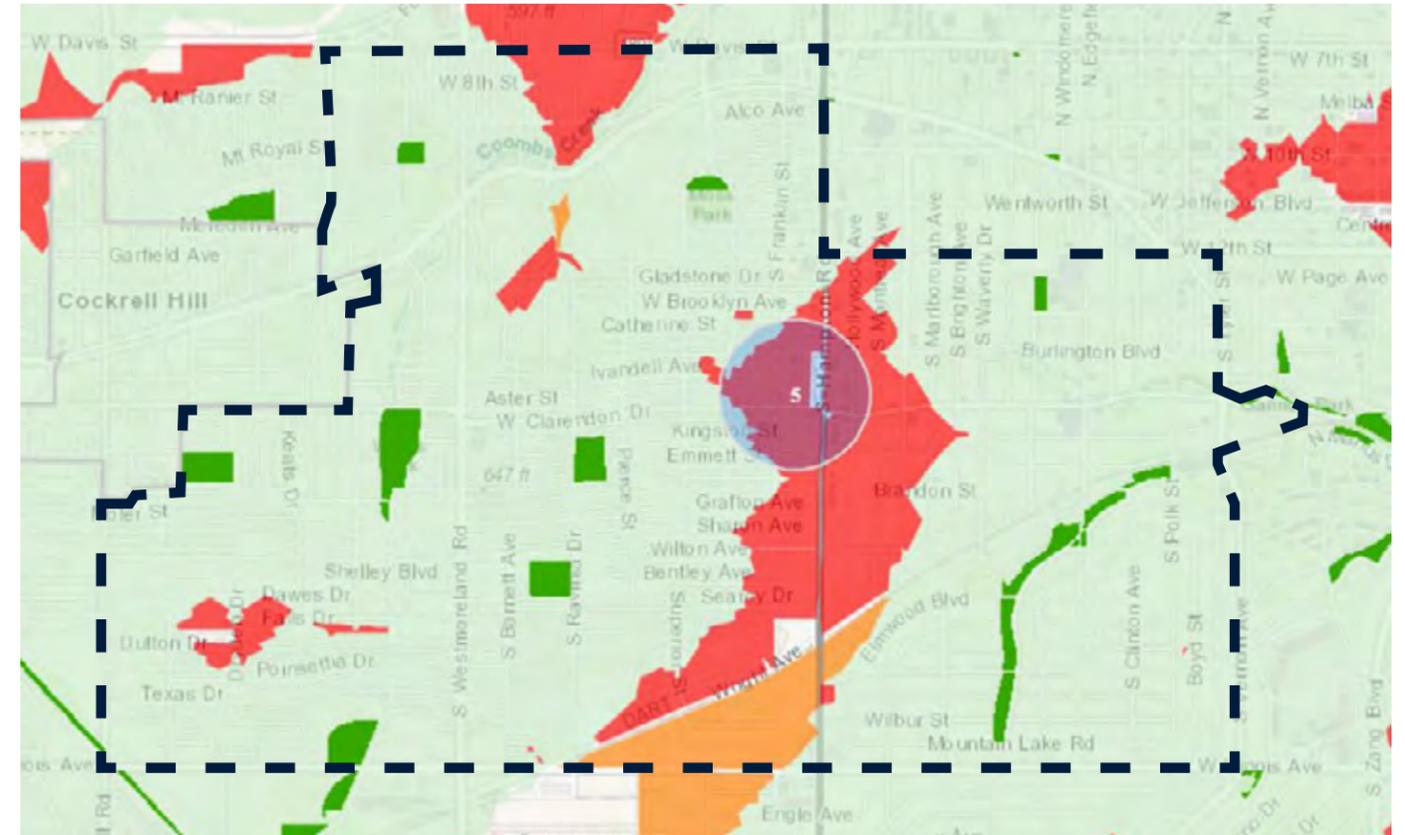


Elmwood Greenway (arriba) y el Parque y Centro Recreativo Martin Weiss (abajo) son excelentes parques en West Oak Cliff.

Crear nuevos parklets en áreas desatendidas

West Oak Cliff alberga actualmente aproximadamente 50 acres de espacio público abierto, distribuidos en seis parques de la Ciudad de Dallas. Hay espacios abiertos públicos adicionales en el área que no son administrados por la Ciudad de Dallas, incluyendo el patio de juegos Cool Schools en Arturo Salazar Elementary School y el Parque para Perros Elmwoof en Elmwood. Aunque hay seis parques repartidos por todo West Oak Cliff, no están equilibrados en sus ubicaciones. Como puede ver en el mapa de la página 59, en el centro del área, a lo largo de Hampton Road, hay grandes áreas que no se encuentran a 10 minutos a pie (1/2 milla) de un parque o un parque infantil público. Esto destaca la necesidad de encontrar más oportunidades para parques y espacios abiertos en esta área.

Si bien hay muy pocos terrenos vacíos en el área de West Oak Cliff, existen oportunidades para que la Ciudad reinvente algunos derechos de paso públicos existentes para crear pequeños parques y plazas. Además, las pequeñas parcelas vacías en áreas comerciales concurridas como Hampton/Clarendon y el Centro de la Ciudad de Elmwood son ubicaciones naturales para la creación de nuevos espacios abiertos. La creación de numerosos pequeños parques en todo West Oak Cliff ayudará a proporcionar más espacios abiertos y oportunidades recreativas para todos sus residentes.



Parques Existentes y "Walksheds" de 10 Minutos en Parques"

Fuente: Fondo para Tierras Públicas

Utilizar los sitios de las escuelas públicas como oportunidades de espacios verdes

A partir de 2016, el Fondo para Tierras Públicas estableció una asociación con el Distrito Escolar Independiente de Dallas (DISD) conocida como el Programa Cool Schools, cuyo objetivo era plantar nuevos árboles, crear nuevos espacios verdes públicos utilizables y mejorar las conexiones entre estudiantes, maestros y la comunidad con la naturaleza.

En West Oak Cliff, las siguientes escuelas fueron seleccionadas para el programa:

- En 2020, Arturo Salazar Elementary fue una de varias escuelas en Dallas seleccionadas como parte de su primera fase del programa Cool Schools Community Parks, seguida en 2021 por Leila P. Cowart Elementary School.

Como parte del programa, las escuelas recibieron:

- Nuevas áreas de recreos, senderos para caminar, aulas al aire libre, murales de arte y casi cien árboles nuevos.

Existen oportunidades para que otras escuelas de West Oak Cliff, como Stockard Middle School y LO Donald Elementary School, se conviertan en sitios del Parque de Cool Schools en el futuro. Esto ayudará a proporcionar nuevos espacios

verdes comunitarios en áreas que actualmente carecen de acceso a espacios abiertos.

Además del Programa Cool Schools, existen otras oportunidades para que el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad se asocie con las escuelas públicas cercanas para crear recursos que los estudiantes puedan compartir durante el horario escolar y por la comunidad durante el resto de la semana. Lenore Kirk Hall Elementary se encuentra junto al Parque Westmoreland. Actualmente, la división entre cada propiedad es difícil de determinar ya que los dos espacios verdes se confunden entre sí. Por lo tanto, existen oportunidades para que las dos entidades trabajen juntas para crear nuevos activos comunitarios, como parques infantiles y campos deportivos, que podrían beneficiar a todos.



Los enlaces verdes pueden servir tanto para la recreación pasiva como activa y mejorar la salud ecológica de un área.

Crear Nuevos Enlaces Verdes y Mejorar los Existentes

West Oak Cliff es afortunada por contar con varias áreas naturales públicas y privadas, incluyendo las áreas ribereñas de tres arroyos: Coombs Creek, Elmwood Branch y Cedar Creek. Estas áreas exhiben piedra caliza blanca expuesta y los arroyos de corriente lenta y fresca, lo que resalta el aspecto de gran parte de este terreno antes de que los colonos blancos desarrollaran granjas y agricultura en el área. Estas zonas ribereñas sirven como activos valiosos para el área, ya que brindan un hábitat para la fauna y flora silvestres y brindan servicios ecosistémicos, como la mitigación de islas de calor, la purificación del aire y la retención de carbono. Además, algunas de estas áreas también brindan servicios recreativos, como Elmwood Greenway, que tiene caminos curvos y senderos recreativos.

Si bien algunos de estos enlaces y corredores verdes se han conservado, existen oportunidades para crear nuevos enlaces y mejorar los enlaces existentes para

hacerlos más accesibles a los residentes. Un nuevo posible enlace está a lo largo de Coombs Creek Drive desde el Parque Westmoreland hasta el Parque Martin Weiss. El exceso de derecho de paso se puede transformar en un corredor de senderos y un área natural paisajística que podría crear oportunidades seguras para andar en bicicleta y caminar para los residentes, crear espacios verdes pasivos, mejorar la conectividad ecológica entre los espacios verdes existentes y proporcionar una posible conexión a una extensión del sendero de Five Mile Creek en el futuro.

A través del proceso de participación de la comunidad, se preguntó específicamente a los residentes los tipos de mejoras que les gustaría observar en un nuevo enlace verde a lo largo de Coombs Creek Drive. Si bien los residentes estaban más interesados en un nuevo sendero para realizar caminatas y andar en bicicleta que conectara los nuevos parques, también hubo interés en ver oportunidades para la recreación

pasiva, como áreas para sentarse, jardines polinizadores y estaciones de ejercicios. También hubo un deseo de mejorar el acceso peatonal a esta futura conexión de senderos y pensar en cómo este sendero podría conectarse con otros activos del vecindario en el futuro.

Además de las áreas ribereñas y naturales, también hay oportunidades para utilizar mejor el derecho de paso propiedad de la ciudad para conexiones verdes. Las medianas grandes a lo largo de algunas calles residenciales del área se pueden convertir en espacios utilizables, proporcionando paisajismo, árboles en las calles, bancos y otras comodidades según lo solicite el vecindario. Otras áreas de derecho de paso en exceso se pueden convertir en pequeños parques o se pueden reutilizar para cumplir una función ecológica, como zanjas de drenaje con cobertura vegetal, jardines de lluvia o jardines polinizadores.

Parque Moss y Parque Westmoreland en West Oak Cliff

Desarrollar y Mejorar los Parques Existentes

Como se ha mencionado, West Oak Cliff es el hogar de seis parques existentes en la ciudad que ya brindan excelentes espacios abiertos y oportunidades recreativas para los residentes. Ahora bien, cada parque tiene el potencial de ser mejorado para brindar un mejor servicio a sus residentes. A través de la Encuesta de Visión Comunitaria, el 71% de los residentes que realizaron la encuesta expresaron su deseo de tener más caminos y senderos para caminar, mientras que el 49% deseaba más parques para niños y el 48% deseaba un parque para perros. Además, a través del proceso de participación de la comunidad, hubo numerosos comentarios sobre el deseo de ver mejoras en los parques existentes, como nuevas áreas de chapoteo, senderos para caminar, parques para perros y arte público. Asegurarse de que estas mejoras tengan prioridad en los próximos bonos y en la evaluación de necesidades del Departamento de Parques y Recreación será esencial para ver mejoras en estos lugares en el futuro. Estas mejoras aumentarán aún más la calidad de vida de los residentes de West Oak Cliff.



Crear oportunidades para parques, plazas y parklets más pequeños en los nodos vecinales existentes.

El exceso de derecho de paso de la ciudad y los espacios pequeños y vacíos entre los edificios existentes se pueden reutilizar para crear pequeños espacios abiertos para la recreación pasiva y activa, incluyendo plazas, parques para perros y áreas de juegos.



Los sitios de las escuelas públicas deben utilizarse como oportunidades para espacios verdes públicos

Basándose en el trabajo del Programa Cool School de Texas Trees Foundation, las once escuelas públicas del área pueden proporcionar oportunidades a escala pequeña para lugares de sombra, recreación e interacción con la naturaleza.



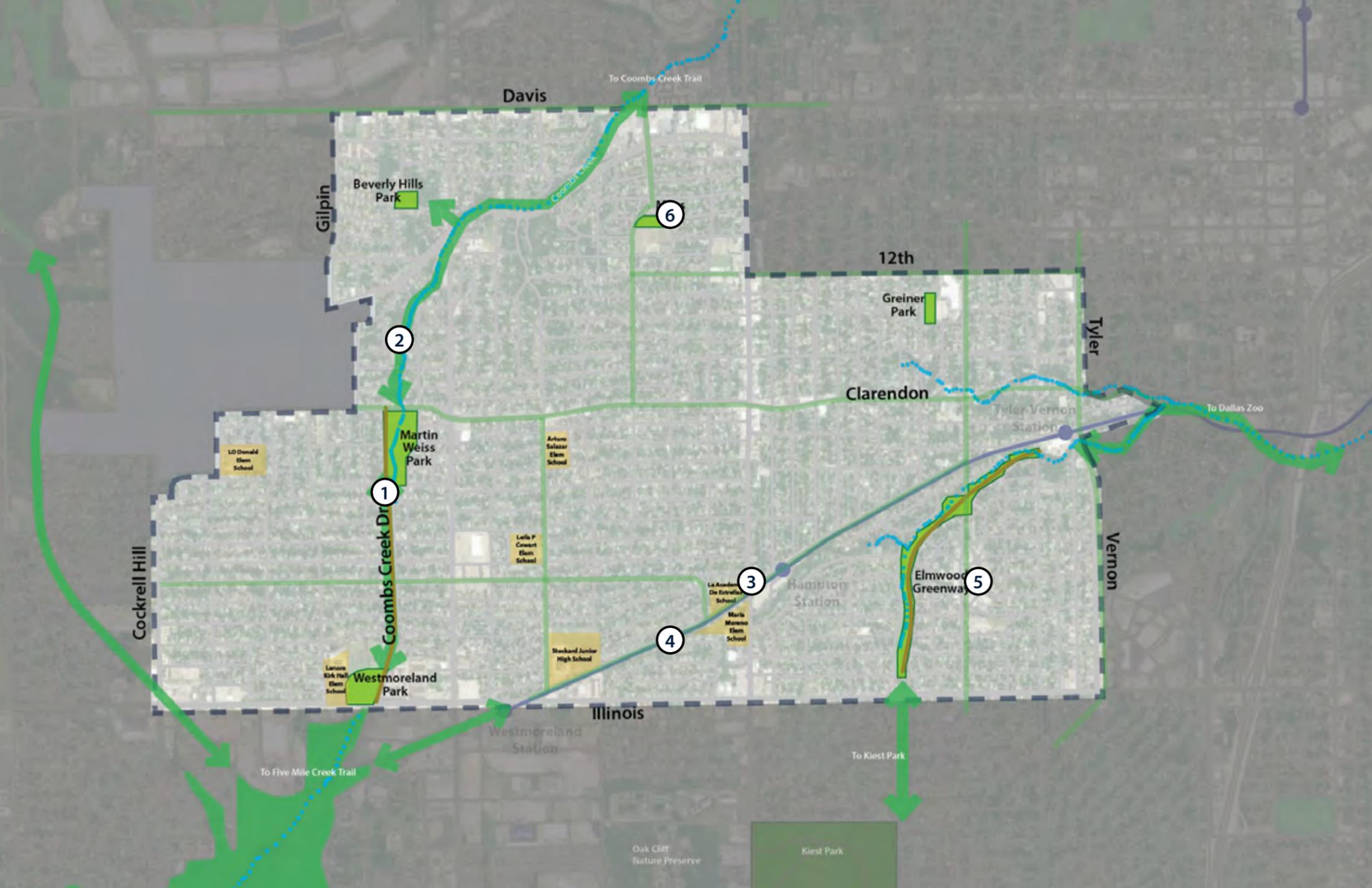
Crear nuevos enlaces verdes y mejorar los existentes, utilizando las calles de la ciudad y el derecho de paso siempre que sea posible.

Las vías verdes a lo largo de los arroyos y las áreas ribereñas existentes pueden ayudar a conectar los espacios abiertos, las estaciones de tránsito y las escuelas públicas existentes, al mismo tiempo que reconectan los ecosistemas, lo que ayuda a mejorar la salud ecológica y el hábitat del área.



Desarrollar y mejorar los parques y espacios verdes existentes

West Oak Cliff cuenta con numerosos parques que son muy utilizados y amados por los residentes, pero todos necesitan actualizaciones y mejoras que mejorarán la habitabilidad y la calidad de vida de los residentes.



PARQUES + VISIÓN DE ESPACIOS ABIERTOS

- 1 Crear un enlace verde en Coombs Creek Drive entre el Parque Westmoreland y el Parque Martin Weiss, reconstruyendo el derecho de paso para incluir un sendero de usos múltiples, gestión integrada de aguas pluviales y espacios abiertos/oportunidades de paisajismo.
- 2 Explorar oportunidades para mejorar el corredor verde existente a lo largo de Coombs Creek Drive y a lo largo de Coombs Creek para conectar el Parque Martin Weiss al norte con el Parque Beverly Hills y más allá con una futura extensión de Coombs Creek Trail.
- 3 Explorar oportunidades para realizar mejoras dentro del derecho de paso alrededor de la propiedad existente de los Servicios Públicos de Agua de Dallas al sur del Parque Moss para crear más espacio abierto utilizable y permitir un sendero seguro para peatones en el área.
- 4 Utilizar los derechos de paso públicos existentes para crear un enlace verde multimodal entre las estaciones de DART del área. Esto ayudará a mejorar el acceso a las estaciones y vinculará los vecindarios adyacentes y Elmwood Greenway con Five Mile Creek Trail.
- 5 Reutilizar el exceso de derecho de paso existente de la ciudad en el Centro de la Ciudad de Elmwood para expandir el espacio abierto existente, incluyendo el Parque para Perros Elmwoof, y crear nuevas oportunidades de espacio abierto.
- 6 Utilizar la remodelación propuesta de la propiedad de la Estación Hampton de DART para crear una nueva plaza para reuniones comunitarias.



DESARROLLO COMUNITARIO Y CALIDAD DE VIDA INCLUSIVA

A lo largo del proceso de Planificación del Área de West Oak Cliff, la comunidad expresó un gran orgullo por la cultura de su comunidad. Ahora bien, también hubo numerosos comentarios sobre las preocupaciones actuales sobre la seguridad y los temores generales sobre el posible desplazamiento y gentrificación debido a la presión del desarrollo, los nuevos desarrollos y el aumento de los impuestos a la propiedad. Estas preocupaciones estaban en el centro de los cinco valores clave que impulsan el plan: equitativo, enriquecedor, seguro y saludable, económicamente resiliente y acogedor. Para garantizar que el futuro de West Oak Cliff se alinee con la visión de la comunidad, será necesario implementar numerosas políticas y programas que refuercen y conmemoren la cultura existente y, al mismo tiempo, brinden salvaguardas para garantizar su continuidad y viabilidad en las próximas décadas. Las recomendaciones relacionadas con estos temas se dividen en cuatro objetivos principales, con elementos de acción específicos para cada uno que se explican con más detalle en el Capítulo de Implementación en la página 126.



Los vecindarios más antiguos de Dallas tienen muchos ejemplos de viviendas tipo "missing-middle" que brindan una variedad de opciones y niveles de precio

Garantizar la Accesibilidad del Vecindario

Los temores sobre la gentrificación y el desplazamiento son las principales preocupaciones de muchas comunidades. El aumento de los impuestos a la propiedad y los aumentos sustanciales en la renta mensual, junto con los impactos económicos persistentes de la pandemia de COVID-19, han dejado a muchos en Dallas y en West Oak Cliff luchando por seguir viviendo en su hogar actual. Estos factores se ven agravados por factores económicos de mercado más importantes, como el crecimiento del empleo (y el posterior crecimiento de la población) que siguen ejerciendo presión sobre un mercado de la vivienda que ya se encuentra en dificultades. West Oak Cliff es un área que ya comenzó a experimentar los efectos de la gentrificación y el desplazamiento como resultado de estos factores y seguirá viéndose afectada en los próximos años. Por lo tanto, esta preocupación fue uno de los temas más destacados expresados durante el proceso de participación de la comunidad. De hecho, a través de la Encuesta de Visión Comunitaria, el 82% de los residentes que realizaron la encuesta han experimentado un aumento en la carga del costo de la vivienda durante su permanencia en el área y el problema número uno mencionado cuando se les preguntó que lo que menos les gustaba sobre su situación de vida actual era el costo de la vivienda.

Como resultado de este problema apremiante, el personal de la ciudad colaboró para desarrollar Herramientas y una Matriz Contra



- 1 Crear y preservar unidades económicas dedicadas.
- 2 Reducir los obstáculos a la nueva oferta, lo que incluye permitir más opciones de elección de vivienda en ciertas áreas.
- 3 Ayudar a los hogares a acceder y pagar viviendas en el mercado privado.
- 4 Establecer protecciones contra el desplazamiento y pobres condiciones de vivienda.

Posibles métodos iniciados por la ciudad para mitigar los impactos del desplazamiento y la gentrificación

el Desplazamiento que destacó todas las herramientas y políticas existentes que la Ciudad de Dallas tiene hoy que pueden afectar el cambio en este asunto. Este sirvió como punto de partida para las recomendaciones establecidas en el Plan del Área. Aunque el Plan del Área de West Oak Cliff no puede modificar la demanda continua de viviendas en esta área o en Dallas, ni puede afectar el aumento de los impuestos a la propiedad, puede diseñar una estrategia múltiple para preparar mejor esta área de la ciudad para el futuro próximo, con la meta de mitigar los impactos de la gentrificación y el desplazamiento en la mayor medida posible.

Como se describió anteriormente, las recomendaciones para garantizar la accesibilidad de los vecindarios se centran en cuatro principios clave: crear y preservar unidades económicas dedicadas, reducir los obstáculos a la nueva oferta, ayudar a los hogares a acceder y pagar viviendas en el mercado privado y brindar protección contra el desplazamiento y las malas condiciones de vivienda. Las estrategias posteriores descritas en el Capítulo de Áreas de Enfoque e Implementación son un intento integral de establecer una política integral con la meta de mitigar el desplazamiento y la gentrificación. Garantizar que los residentes actuales puedan seguir llamando hogar a West Oak Cliff será esencial para lograr un área de Dallas equitativa, acogedora y económicamente resiliente.



El TX Studio en la Estación Tyler es una de las muchas pequeñas empresas orientadas a los artistas en West Oak Cliff.

Promover las Artes y la Cultura Local

La comunidad de West Oak Cliff está orgullosa de sus vecindarios históricos, muchos de los cuales se acercan a los cien años. También están orgullosos de la cultura única que define a Oak Cliff. Como un área que es predominantemente hispana, hay una gran cantidad de empresas orientadas a los hispanos y propiedad de hispanos y, sin embargo, hay poca programación cultural o de arte local para reforzar esta área como uno de los centros latinos de Dallas.

Para mejorar, promover y proteger mejor la cultura existente no solo de la comunidad hispana en West Oak Cliff, sino de todas las culturas y grupos que componen el área, existe una necesidad general de eventos comunitarios más generalizados y de que exista una nueva programación en espacios comunitarios existentes como el Centro Recreativo Martin Weiss. Además, existe la necesidad de más espacios comunitarios y culturales físicos que puedan albergar la programación futura. Existen oportunidades para reforzar la cultura local a través del arte y los murales en las estructuras existentes en el área ya través del arte público en los parques y otras propiedades de la ciudad. Estas exposiciones de arte público pueden comunicar el pasado de la comunidad a medida que avanza hacia el futuro.



West Oak Cliff es el hogar de docenas de pequeñas empresas locales.

Apoyar a las pequeñas empresas locales, propiedad de minorías, inmigrantes y mujeres

Aunque West Oak Cliff no es un importante centro de empleo, se estima que hay 3,500 puestos laborales en el área. De los más de 500 sitios laborales en West Oak Cliff, solo tres empresas tienen 100 o más empleados, y la empresa promedio tiene aproximadamente 6 empleados. Muchas de estas pequeñas empresas son propiedad de minorías, inmigrantes y/o mujeres. Estas instituciones sirven como la columna vertebral y el motor de la comunidad. Brindar apoyo a estos negocios es vital para mejorar la cultura existente del área y garantizar que las empresas de y para la comunidad existente puedan continuar en el área.

Proporcionar asistencia es en gran medida la tarea de varios programas de desarrollo económico y pequeñas empresas que existen dentro de la Ciudad de Dallas. Muchos de estos programas pueden ayudar brindando apoyo financiero como parte de la recuperación económica de la pandemia de COVID-19, así como brindar asistencia

con mejoras estructurales a las instalaciones de pequeñas empresas. Asegurarse de que estas herramientas se promuevan de manera efectiva en el área es esencial para garantizar que muchas pequeñas empresas en riesgo puedan seguir siendo viables en el futuro. Además, trabajar para crear nuevas herramientas de desarrollo comunitario y pequeñas empresas a pequeña escala es una prioridad para la Oficina de Desarrollo Económico de la Ciudad de Dallas. Por último, crear un grupo de trabajo continuo o un grupo de trabajo para servir como enlace con la Ciudad y las Cámaras de Comercio locales ayudará a las empresas locales a identificar y capacitar sobre nuevas herramientas y oportunidades, trabajar para abordar los obstáculos iniciales existentes y promocionarse mejor en toda la ciudad. Estos nuevos programas, una vez creados, podrán brindar un apoyo más sólido para nuevas empresas, empresas existentes y nuevos desarrollos a pequeña escala en muchas de las áreas comerciales de West Oak Cliff.



Las ventanas grandes promueven la supervisión casual de las aceras

Los porches y la acera fomentan la interacción entre vecinos. Pavimentación y tratamientos arquitectónicos definen áreas públicas y privadas.

Buena iluminación a escala peatonal en la calle.

Los paisajismos y las cercas bajas definen los límites de la propiedad sin crear sitios ocultos.



Mejorar la seguridad del vecindario para los peatones es esencial para mejorar la calidad de vida de los residentes de West Oak Cliff. Los principios de CPTED (arriba) ayudarán a mejorar la seguridad de los peatones y del vecindario.

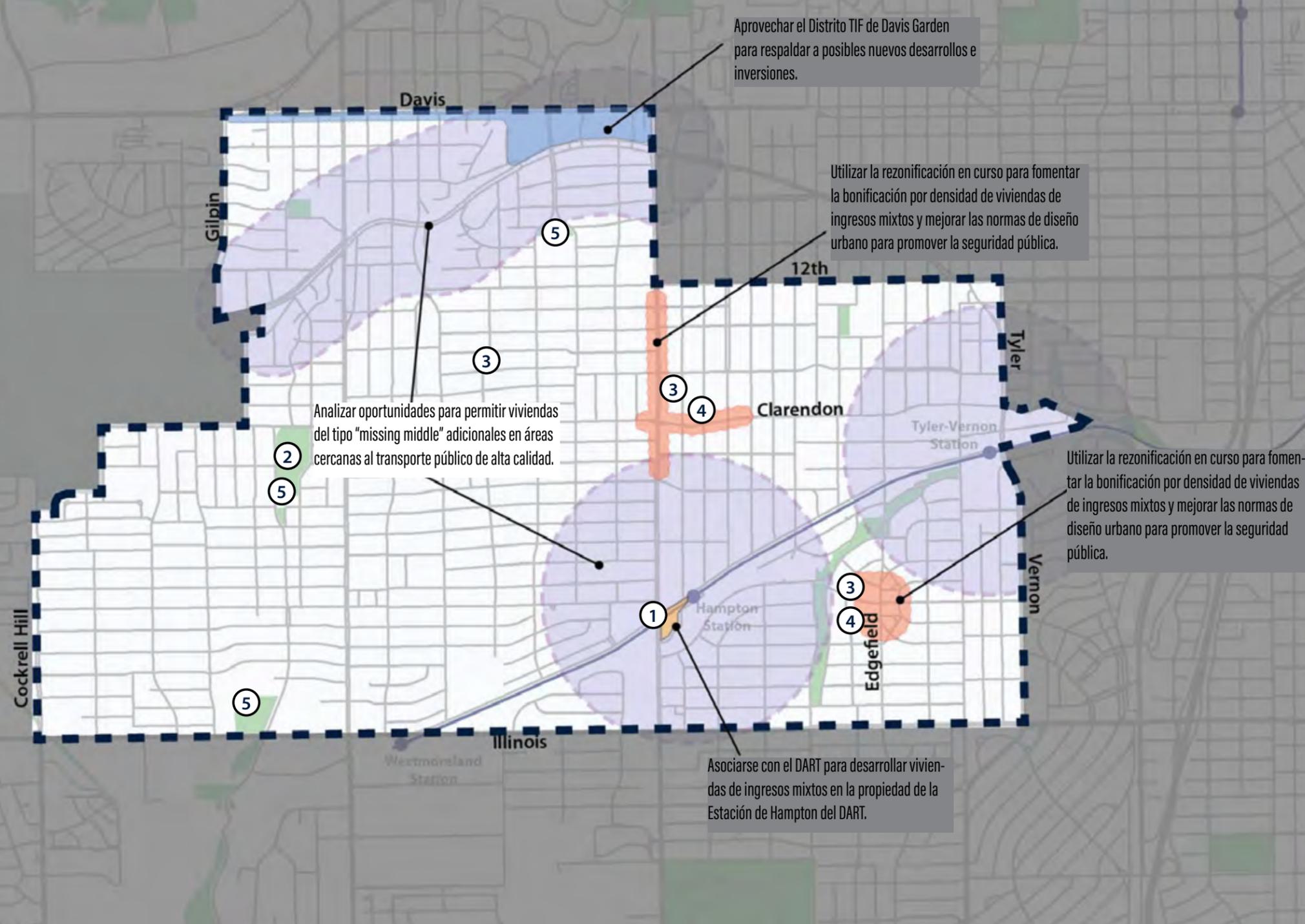
Mejorar la Seguridad del Vecindario

Un comentario constante de la comunidad a lo largo del proceso de participación se enfocó en la seguridad. Muchos de estos comentarios involucraron cuestiones de vigilancia, incluido cómo, cuándo y dónde patrullaba la policía. Si bien esos problemas los gestiona mejor el Departamento de Policía de Dallas y no están directamente relacionados con el uso del suelo, numerosos comentarios relacionados con la seguridad, de hecho, tienen sus bases en el entorno construido y sus impactos correlacionados.

Una queja común de la comunidad relacionada con las percepciones de seguridad para los peatones. Algunos de estos problemas se relacionan con el diseño de la infraestructura para facilitar un acceso peatonal más sencillo y seguro (ver Transporte e infraestructura), pero otros se relacionan con las percepciones de seguridad relacionadas con los usos del suelo adyacente y el alumbrado público. Muchas áreas muy transitadas en West Oak Cliff, como parques y áreas comerciales, están mal iluminadas durante las horas nocturnas. Esto es perjudicial

tanto para la seguridad de la zona y a la viabilidad de muchos comercios que confían en que los clientes se sientan seguros en el acceso a su establecimiento. Además, hay áreas donde los edificios actuales y la forma construida producen condiciones en las que los peatones se sienten vulnerables. Los estacionamientos grandes, las paredes sin salida y las áreas comerciales sin usos activos cerca de la calle son áreas que se prestan a una mala percepción de la seguridad.

Las recomendaciones descritas en el Capítulo de Implementación tienen como objetivo mejorar la seguridad de los peatones a través de mejoras en el diseño de las carreteras y aminorar el tránsito. Además, los cambios en la zonificación en ciertas áreas para promover mejores "ojos en la calle" a través de la Prevención del Delito a través del Diseño Ambiental (CPTED) pueden ayudar a mejorar la seguridad. Y, por último, las mejoras en los parques del área también pueden aumentar la seguridad de esas áreas y mejorar la calidad de vida en general.



Asegurar la accesibilidad del vecindario a través de políticas y programas estratégicos

Un enfoque de cuatro puntos para crear y preservar unidades económicas dedicadas; reducir los obstáculos al nuevo suministro; ayudar a los hogares a acceder y pagar viviendas en el mercado privado; y debe establecerse la protección contra el desplazamiento y las malas condiciones de vivienda.



Apoyar a las pequeñas empresas locales, propiedad de minorías, inmigrantes y mujeres

Uno de los elementos definitorios de Oak Cliff son sus empresas locales, de base y orientadas a las personas. Los incentivos y las herramientas de desarrollo económico deberían ayudar a los propietarios de pequeñas empresas a comenzar y permanecer vigentes a lo largo del tiempo.



Promover las artes y la cultura locales a través de iniciativas y espacios físicos dedicados

Numerosas herramientas pueden permitir que la cultura de Oak Cliff continúe prosperando, incluyendo eventos públicos para las artes visuales y musicales, la utilización del derecho de paso público para exhibir artistas, la creación de estudios de artistas o la creación de un centro cultural local.



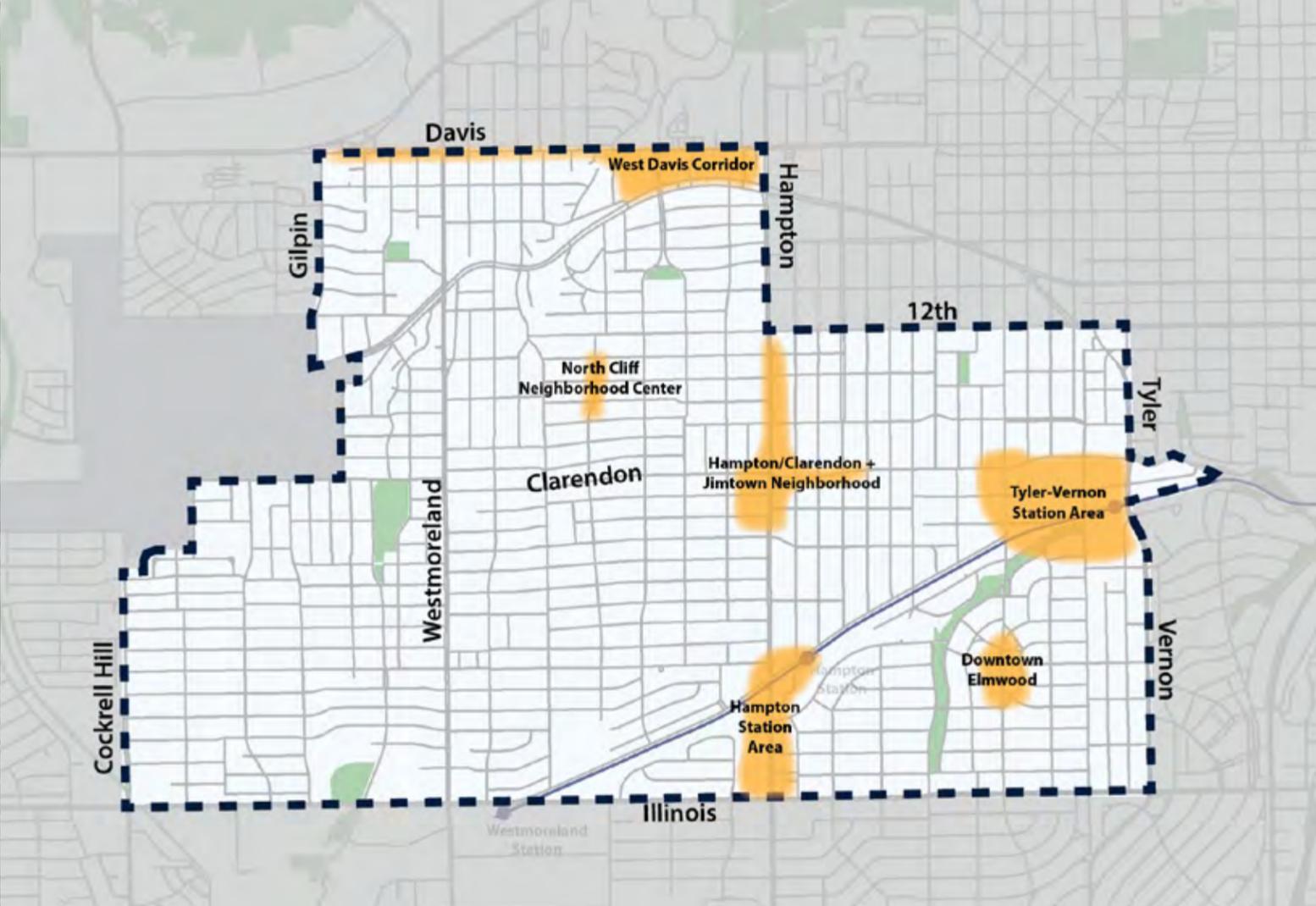
Mejorar la seguridad a través de un mejor diseño de edificios y espacios públicos

Los comentarios sobre la seguridad pública fueron comunes durante la participación pública. Aunque el plan del área no puede abordar específicamente la vigilancia policial, es esencial que las calles y los edificios se diseñen utilizando los principios de CPTED para reducir las oportunidades de delincuencia.

VISIÓN DE DESARROLLO COMUNITARIO Y CALIDAD DE VIDA INCLUSIVA

- 1** Aprovechar la remodelación propuesta de la propiedad de la Estación Hampton de DART para crear una comunidad residencial de ingresos mixtos, incluyendo unidades económicas dedicadas al 80 % del ingreso medio del área o menos. Además, como parte de la remodelación de la propiedad, explorar oportunidades para crear un espacio físico dedicado a la programación cultural y artística y espacios de reunión pública al aire libre.
- 2** Apoyar a la Oficina de Arte y Cultura de la Ciudad de Dallas en la provisión de nuevos programas artísticos y culturales en el Centro Recreativo Martin Weiss.

- 3** Incluir el arte público como parte de los proyectos de mejora del diseño urbano y reconstrucción de calles en los principales centros de los vecindarios para relatar el pasado y la historia del vecindario y reforzar la cultura del vecindario existente.
- 4** Como parte de las posibles audiencias autorizadas existentes y futuras para la rezonificación en áreas comerciales, proporcionar estándares mejorados de diseño urbano y seguridad pública para aumentar la percepción de seguridad de todos los usuarios.
- 5** Asegurarse de que los futuros proyectos de mejoras del Departamento de Parques y Recreación en todos los parques de West Oak Cliff brinden mejoras, como un mejor alumbrado público para mejorar la seguridad y la visibilidad.



Mapa de las siete áreas de enfoque

CAPÍTULO IV

ÁREAS DE ENFOQUE

IDENTIFICAR ÁREAS DE ENFOQUE	72
CENTRO DE LA CIUDAD DE ELMWOOD.....	74
HAMPTON/CLARENDON	82
VECINDARIO DE JIMTOWN	90
CENTRO VECINAL DE NORTH CLIFF	94
CORREDOR WEST DAVIS	100
VIVIENDA TIPO “MISSING-MIDDLE”	106
ÁREA DE LA ESTACIÓN HAMPTON.....	114
ÁREA DE LA ESTACIÓN TYLER-VERNON.....	120

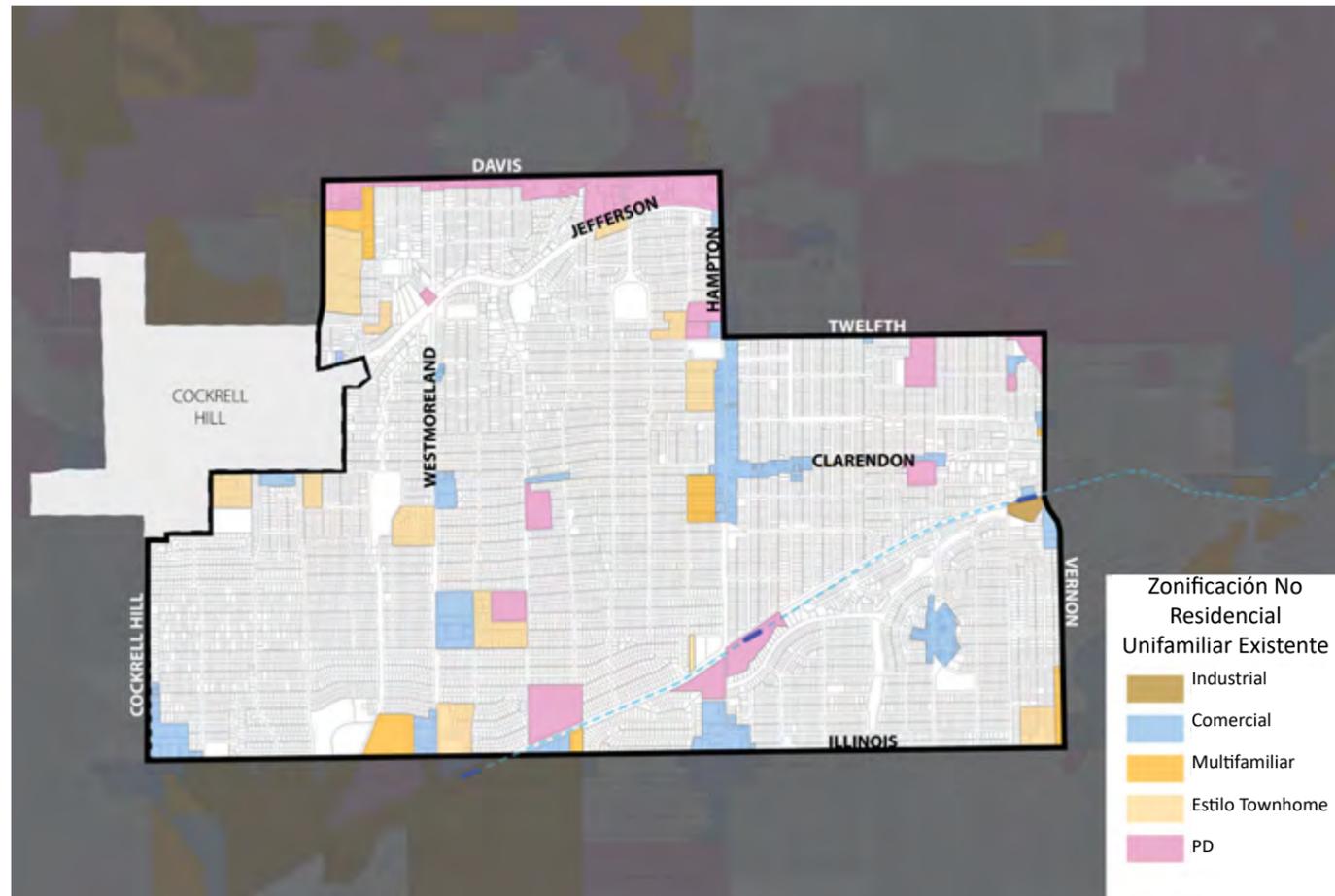
Aunque uno de los objetivos principales del Plan del Área de West Oak Cliff era establecer una visión de desarrollo y uso del suelo para toda el área, ciertas subáreas dentro de West Oak Cliff se destacaron por necesitar atención especial. El propósito del capítulo Áreas de Enfoque es destacar la visión específica de la comunidad para las políticas relacionadas con los cambios en el uso del suelo, el desarrollo futuro, las inversiones en el ámbito público, las calles y la infraestructura en cada área de enfoque.

Dado que el Plan del Área de West Oak Cliff se inició, en parte, para ayudar a proporcionar orientación y dirección para cinco audiencias autorizadas previamente presentadas en el área, estas áreas tenían sentido para desarrollar una visión más detallada impulsada por la comunidad para el desarrollo futuro. Además, algunas zonas también destacaron por su proximidad al tránsito de alta calidad, lo que haría que estas zonas estuvieran maduras para el desarrollo orientado al tránsito, pero también susceptibles a futuras presiones de desarrollo en consecuencia.

Aunque las áreas de enfoque se trazaron teniendo en cuenta las geografías generales, la meta era enfocarse principalmente en propiedades zonificadas no unifamiliares, alineándose con una de las metas del plan de proteger los vecindarios existentes y al mismo tiempo permitir que sucediera el desarrollo futuro.

En total, el Plan del Área de West Oak Cliff ha identificado siete áreas de enfoque destacadas en este capítulo donde la orientación específica de políticas de uso del suelo y las inversiones en infraestructura ayudarán a lograr la visión deseada para estas áreas. Estas áreas son:

- Corredor West Davis
- Centro Vecinal de North Cliff
- Intersecciones Hampton/Clarendon
- Vecindario de Jimtown
- Área de la Estación Hampton
- Área de la Estación Tyler-Vernon
- Centro de la Ciudad de Elmwood



El mapeo de las áreas zonificadas no unifamiliares ayudó al personal de la ciudad a identificar posibles áreas de enfoque.

IDENTIFICAR ÁREAS DE ENFOQUE

Una de las metas principales del Plan del Área de West Oak Cliff es preservar y proteger los vecindarios unifamiliares existentes. El desafío con algunos de los vecindarios unifamiliares en West Oak Cliff es su proximidad a las tres estaciones de tren ligero de DART que se encuentran dentro o directamente adyacentes al área de estudio de West Oak Cliff. Estas son áreas donde existe el deseo tanto del mercado como de la Ciudad de explorar oportunidades para el desarrollo orientado al tránsito para alinearse con la política adoptada por la Ciudad. Además, estas áreas unifamiliares son ubicaciones donde es probable que el deseo futuro de un desarrollo con mayor densidad genere solicitudes de cambios de zonificación a menos que se articule una visión detallada del uso del suelo.

Además de las áreas alrededor de las estaciones de tren ligero de DART (área de la Estación Tyler-Vernon y área de la Estación Hampton), DART aumentó recientemente



En otoño de 2021 se organizaron talleres presenciales sobre áreas de interés específicas para recopilar información sobre los resultados deseados y la visión de cada área.

la frecuencia de los autobuses a lo largo de Jefferson Boulevard para que sea de 15 minutos o menos. Estos cambios en la red de autobuses llevaron a la Ciudad de Dallas a identificar a Jefferson Boulevard como un corredor de desarrollo orientado al tránsito. A través de análisis con el grupo de trabajo del plan del área, también se observó que el Corredor West Davis, a solo unas pocas cuadras al norte de Jefferson Boulevard, es un área donde se deseaba un mayor estudio de la zonificación actual. Además de las mejoras de tránsito a lo largo de estos corredores, y el deseo de realizar más estudios sobre el uso del suelo, el Corredor West Davis también está programado para un proyecto completo de reconstrucción de Calles Completas dirigido por el Condado de Dallas y la Ciudad de Dallas.

Al combinar las áreas alrededor de las estaciones y el Corredor West Davis con las cinco ubicaciones de audiencia autorizadas presentadas anteriormente (Centro

Vecinal de North Cliff, Centro de la Ciudad de Elmwood, Edgefield/Clarendon, Hampton/Clarendon y el Vecindario de Jimtown), se crearon las siete áreas de enfoque. Si bien sus límites se generalizan en el mapa, la meta era centrar la visión y el análisis del uso del suelo principalmente en torno a las propiedades dentro de cada área que no están zonificadas para viviendas unifamiliares. Esto permite la creación de una visión para estas parcelas al mismo tiempo que protege los vecindarios adyacentes.

Cabe señalar que algunas recomendaciones, como permitir unidades de vivienda accesorias por derecho en todas las áreas dentro de 1/2 milla de las estaciones de tren ligero de DART y dentro de 1/4 de milla de todos los corredores de autobuses de alta frecuencia, corresponderían a los vecindarios fuera de áreas de enfoque específicas. Estas recomendaciones se encuentran plasmadas en la Matriz de Implementación en el Capítulo V.

CENTRO DE LA CIUDAD DE ELMWOOD



Contexto del Área y Condiciones Existentes

El Centro de la Ciudad de Elmwood es un nodo comercial de aproximadamente 15 acres en el Centro Vecinal de Elmwood, centrado a lo largo de Edgfield Avenue. Actualmente, esta área tiene numerosos usos de servicios personales y minoristas pequeños, que incluyen tiendas de conveniencias, peluquerías, talleres de reparación de vehículos y pequeños restaurantes. En total, el Centro de la Ciudad de Elmwood alberga más de dos docenas de pequeñas empresas locales. Además, el área también alberga varios activos comunitarios clave, incluyendo el Parque para Perros Elmwoof, Margaret B Henderson Elementary School, la Iglesia Metodista Unida Elmwood el Buen Samaritano y la Iglesia Bautista Ferndale. El área también se encuentra a dos cuadras al este de Elmwood Greenway y aproximadamente a media milla de la Estación Tyler-Vernon de DART.

Aunque el Centro de la Ciudad de Elmwood alberga numerosas empresas exitosas, el área necesita mejoras de infraestructura. Edgfield Avenue es una calle ancha de dos carriles, pero poco transitada, que carece de aceras en muchos lugares y tiene numerosos cortes en las aceras y accesos para vehículos que dificultan el paso de peatones. Las calles adicionales en el área, incluyendo Ferndale, Brunner, Berkeley y Newport, son angostas y de poco tránsito, pero también carecen de servicios básicos para peatones. El área cuenta con un entramado de calles único, en el que Edgfield y Ferndale se encuentran perpendicularmente, pero la mayoría de las demás calles se cruzan en ángulos extraños, lo que crea condiciones peligrosas para los peatones y movimientos de tránsito inoportunos y posiblemente inseguros. Si bien el diseño actual genera peligros, brinda futuras oportunidades de rediseño.



El Centro de la Ciudad de Elmwood es hogar de numerosas pequeñas empresas y lugares de reunión comunitaria, incluyendo el Parque para Perros Elmwoof, Iglesia Bautista Ferndale, Jardín Comunitario Elmwood, Margaret B. Henderson Elementary School y Centro Masónico Oak Cliff.

El diseño de entramado de calles bien conectadas en esta área tiene la base para ser un centro vecinal transitable y conectado si se pueden mejorar los graves problemas de infraestructura. También cabe señalar que algunos usos comerciales existentes, como los talleres de reparación de vehículos con amplios cortes de acera y grandes estacionamientos, también contribuyen a la experiencia peatonal generalmente deficiente en esta área y refuerzan este nodo vecinal como un centro del distrito de bajo rendimiento.

Hoy en día, el Centro de la Ciudad de Elmwood está completamente zonificado como CR (Minorista Comunitario). La zonificación de comercio minorista comunitario permite usos de comercio minorista, servicios personales y oficinas que sirven a la comunidad que son compatibles con comunidades residenciales, pero

no permite usos residenciales. Además, la zonificación CR permite estructuras de hasta 54' (o cuatro pisos) de altura, pero las estructuras están sujetas a los requisitos de proximidad-pendiente residencial por encima de los 26' de altura. Debido a la proximidad de los vecindarios unifamiliares adyacentes y al tamaño del lote, la mayor parte del Centro de la Ciudad de Elmwood no podría alcanzar la altura total permitida por la zonificación.

La comunidad brindó excelentes comentarios sobre la infraestructura existente y las inquietudes sobre el uso del suelo que tienen en esta área, así como los tipos de cambios y mejoras que les gustaría ver en el futuro. Los comentarios recopilados de la comunidad son la base de las recomendaciones para futuros cambios en el uso del suelo y mejoras de infraestructura que se destacan en las próximas páginas.



Los usos futuros del suelo deben incluir usos mixtos a escala de vecindario que promuevan un nodo vecinal transitable.

Usos Futuros del Suelo

Como su nombre lo indica, el Centro de la Ciudad de Elmwood ya funciona como un nodo vecinal para el vecindario de Elmwood. Ahora bien, debido a problemas de infraestructura y la zonificación actual, el área tiene una capacidad limitada para funcionar como un centro vecinal dinámico.

A través de la participación, el vecindario expresó un fuerte deseo de que el área:

- Conserve su “sensación de vecindario”, incluyendo una variedad de empresas locales de pequeña escala y suficientes viviendas para apoyar las empresas.
- Sea un nodo dinámico durante muchas horas del día
- Tenga más iluminación, aceras, arte público, espacios verdes y medidas para aminorar el tránsito

La zonificación actual CR está limitando la capacidad de brindar una combinación más diversa de usos del suelo. Como lo expresó la comunidad, existe el deseo de que esta área sea un nodo dinámico durante muchas horas del día. Permitir usos residenciales adicionales del suelo, como viviendas estilo “Townhome”, pequeñas estructuras multifamiliares y espacios para vivir y trabajar ayudarán a aumentar la población residencial del área y pueden ayudar a proporcionar nuevos tipos de viviendas que actualmente no existen en el área. Esto ayudará a crear nuevas opciones de vivienda más económicas para que vivan los residentes y permitirá que un grupo más diverso de ingresos y tipos de familias habiten el área. Estos residentes adicionales también ayudarán a que el comercio minorista sea más viable.

Además, muchos lotes en el Centro de la Ciudad de Elmwood son pequeños, angostos en anchura y/o profundidad. Si bien esta escala le da al área su encanto actual, también hace que el desarrollo de repoblación sea un desafío debido a los requisitos de retranqueo existentes. Para agravar estos problemas, los requisitos de estacionamiento existentes implican que las estructuras existentes o nuevas tienen que dedicar grandes partes de terreno para estacionamiento a menos que ya dispongan créditos delta para ello. Reconsiderar los requisitos y las proporciones de estacionamiento existentes para el área y, al mismo tiempo, considerar estrategias de estacionamiento alternativas, como permitir que el estacionamiento en la calle cuente para los requisitos y/o crear opciones de estacionamiento compartido, ayudará a aminorar estos problemas. Esto debería ayudar a que los nuevos usos sean más viables en las estructuras existentes y, al mismo tiempo, facilitar el desarrollo de nuevos desarrollos de repoblación en terrenos vacíos para los desarrolladores.

Un obstáculo adicional para el nuevo desarrollo es que la zonificación actual no permite la venta de bebidas alcohólicas cerca de la escuela primaria y las iglesias en el Centro de la Ciudad de Elmwood. Aunque el vecindario no desea bares para el área, existe un fuerte deseo de restaurantes, sin embargo, la mayoría de los restaurantes se mostrarán reacios a ingresar a un mercado donde no pueden vender bebidas alcohólicas. Con el fin de atraer nuevos negocios, se debería considerar la enmienda de la zonificación para permitir la venta de bebidas alcohólicas en los restaurantes más cercanos a la escuela a través de un Permiso de Uso Especial.

El último cambio importante que se debe considerar a la zonificación existente es prohibir los usos centrados en vehículos, incluyendo restaurantes con autoservicio, bancos con autoservicio, lavaderos de vehículos, gasolineras y talleres de reparación de vehículos para facilitar el tipo de desarrollo transitable de uso mixto deseado por la comunidad. El Centro de la Ciudad de Elmwood es hogar de muchos talleres de reparación de vehículos. Mientras que esos usos se mantendrían, los nuevos usos de reparación de automóviles o gasolineras sólo perjudicarían la creación de un nodo transitable. Cabe señalar que el deseo es que cualquier uso que pueda convertirse en no conforme a través de futuros cambios de zonificación debe ser protegido de la amortización en la mayor medida posible.

Al considerar posibles cambios futuros en la zonificación, es importante considerar la posible escala y el contexto de cualquier nuevo desarrollo. Dado que el área está rodeada por viviendas unifamiliares, ningún nuevo desarrollo debe tener más de tres pisos de altura. Además, el desarrollo directamente adyacente a viviendas unifamiliares aún debe utilizar la pendiente de proximidad residencial como directriz para minimizar su impacto en los vecinos cercanos. Lo más fundamental para los futuros cambios de zonificación es exigir los tipos de mejoras de diseño urbano para los nuevos edificios que generan plantas bajas activas y orientada hacia los peatones, incluyendo aceras anchas y niveles de suelo evidentes con espacios para cenas al aire libre, patios y escalinatas. Con estos deseos en mente, un distrito de zonificación basado en forma es óptimo para el área, ya que permite el tipo de ubicación del edificio y los servicios para peatones destacados por la comunidad, al mismo tiempo que permite una mayor combinación de usos en el área.



La Asociación de Vecinos de Elmwood ya ha expresado el deseo de implementar algunas mejoras tácticas en el ámbito público del Centro de la Ciudad de Elmwood para crear un centro vecinal más orientado hacia los peatones.

CENTRO DE LA CIUDAD DE ELMWOOD: VISIÓN CONCEPTUAL 2

Estacionamiento Reconfigurado

Mientras que la Opción 1 considera reconfigurar todo el estacionamiento en el área para que sea estacionamiento paralelo, la Opción 2 considera el estacionamiento en ángulo en el centro de una Edgefield Avenue reconstruida. Esto podría permitir aceras más anchas en ambos lados de esa calle y, al mismo tiempo, aumentar potencialmente el estacionamiento total en el área.

Accesos Consolidados

El Centro de la Ciudad de Elmwood tiene muchas propiedades con cortes de acera excesivamente anchos. Reforzar muchos de estos accesos y consolidar los puntos de entrada a los estacionamientos existentes creará un ámbito peatonal más claramente definido y mejorará la seguridad y la accesibilidad para peatones en el área.

Control del Tránsito

Instalar una señal de alto (o un semáforo, si se justifica) en Edgefield y Ferndale reducirá la velocidad del tráfico, creará una intersección segura para que los peatones crucen y permitirá que la intersección funcione como el núcleo de este distrito de uso mixto.

Cierre de Calles

Al igual que en la Opción 1, cerrar algunas calles excedentes ayudará a crear espacio abierto utilizable adicional. Uno de esos tramos es Balboa entre Edgefield y Berkley. Este cierre podría permitir una expansión del Parque para Perros de Elmwood y conectar mejor ese espacio con la escuela primaria adyacente.

Parque Pequeño

El área del Centro de la Ciudad de Elmwood no tiene espacios públicos abiertos. Al transformar el exceso de derecho de paso de la ciudad en una pequeña plaza o parque, el centro vecinal puede tener un lugar de reunión pública y el distrito comercial puede tener un lugar de refugio. El parque también puede reforzar la creación de lugares y las oportunidades culturales y artísticas locales.

Espacio Peatonal Mejorado

Hoy en día, Edgefield es un derecho de paso amplio con aceras y espacio peatonal mínimos. Con una nueva sección transversal, la calle puede proporcionar un amplio estacionamiento en la calle al mismo tiempo que permite aceras de 15 pies de ancho. Esto requerirá que algunos estacionamientos comerciales privados de 90 grados se reasignen como espacios paralelos dispersos por todo el distrito. Al crear estacionamiento exclusivo en la calle en muchas de las calles, el área puede conservar la misma cantidad de espacios que existen en la actualidad.

Intersecciones Reconfiguradas

Muchas intersecciones en el Centro de la Ciudad de Elmwood actualmente se encuentran en ángulos ladeados. Enderezar estas intersecciones creará un nuevo espacio para peatones que se puede utilizar para plazas, paisajismo o arte público y creará un entorno más seguro y orientado hacia los peatones.

CENTRO DE LA CIUDAD DE ELMWOOD: VISIÓN CONCEPTUAL 1

Cierres de Calles

El Centro de la Ciudad de Elmwood tiene muchas calles que se cruzan, creando numerosos puntos de conflicto para los peatones. El cierre selectivo de una o dos calles excedentes para convertirlas en espacios verdes podría permitir nuevos espacios abiertos y oportunidades de recreación.

Desarrollo de Repoblación de Uso Mixto

El nuevo desarrollo de uso mixto en propiedades actualmente vacías o subutilizadas ayudará a mejorar la experiencia de los peatones al crear más fuentes de actividad y al mismo tiempo ayudar a proporcionar opciones residenciales y comerciales adicionales en el área.



La creación de mejoras en el ámbito público reforzará el Centro de la Ciudad de Elmwood como un nodo transitable. Algunas de estas mejoras podrían incluir la activación del exceso de derecho de paso de la ciudad, el rediseño de las intersecciones para que sean más seguras para los peatones y la mejora de las aceras.

Necesidades de Infraestructura

En la actualidad, hay muchos lugares a lo largo del Centro de la Ciudad de Elmwood, donde falta la infraestructura del ámbito público. Además de simplemente reparar las aceras existentes y construir nuevas aceras en cuadras donde faltan, se necesitan medidas mayores de diseño de áreas públicas y aminoración del tránsito para brindar el tipo de entorno transitable deseado por la comunidad.

Una de las quejas más comunes sobre el Centro de la Ciudad de Elmwood está relacionada con las altas velocidades. Por lo tanto, las mejoras futuras deben incluir un dispositivo de control de tránsito en la intersección de Ferndale y

Edgefield para reducir la velocidad y crear un punto de cruce peatonal más seguro. También vale la pena explorar otras mejoras en las intersecciones. Una de las características definitorias del Centro de la Ciudad de Elmwood es el entramado de calles único. Ahora bien, actualmente crea muchas intersecciones inoportunas y anchas que crean distancias de cruce largas e inoportunas para los peatones y movimientos inseguros y difíciles de gestionar para los conductores. La reconfiguración de algunas de estas intersecciones producirá una experiencia peatonal más uniforme. Como parte de las mejoras futuras, también se debe considerar la eliminación del exceso de cortes de acera para dividir mejor los movimientos de peatones de las áreas de estacionamiento y los accesos vehiculares.

El ámbito público también debe mejorarse a través de árboles en las calles, bancos, alumbrado público para peatones y arte público.

Como parte de la futura reconstrucción de calles e intersecciones, el exceso de derecho de paso de la ciudad debe considerarse como oportunidades para nuevos espacios públicos abiertos y plazas. En las páginas 78 y 79 se muestran dos conceptos de diseño diferentes que destacan algunas de las posibilidades

que existen para reinventar el ámbito público en el Centro de la Ciudad de Elmwood. Estos se obtuvieron utilizando las ideas anteriores de la Asociación de Vecinos de Elmwood y combinándolas con otros comentarios recibidos de la comunidad a través de la participación. Aunque estos son altamente conceptuales, cada uno proporciona elementos que deben ser considerados para futuras mejoras estructurales en el área.

RECOMENDACIONES



Uso del Suelo y Desarrollo

- Considerar emendar la zonificación CR existente para permitir el desarrollo de uso mixto. La nueva zonificación debe considerar un distrito basado en forma que dará como resultado una forma urbana transitable, como fachadas activadas y aceras anchas, al mismo tiempo que garantiza retranqueos apropiados y pendientes de proximidad a los usos unifamiliares adyacentes. El desarrollo debe limitarse al límite de altura existente de 54' (según lo permitido en la zonificación CR). Los usos residenciales permitidos deben incluir pequeños desarrollos multifamiliares (12 unidades o menos) y viviendas estilo "Townhome".
- Considerar enmendar la zonificación CR existente para permitir que los restaurantes vendan bebidas alcohólicas cerca de escuelas e iglesias (mediante un permiso de uso especial) para facilitar el establecimiento de usos de restaurantes.
- Como una forma de garantizar la accesibilidad del futuro desarrollo multifamiliar, explorar la inclusión del bono por densidad de ingresos mixtos para permitir una densidad adicional con la provisión para reservar unidades económicas.
- Considerar enmendar la zonificación CR existente para prohibir los usos centrados en vehículos, incluyendo los restaurantes con autoservicio, los bancos con autoservicio, los lavaderos de vehículos, las gasolineras y los talleres de reparación de vehículos para facilitar el tipo de desarrollo transitable y de uso mixto deseado por la comunidad.
- Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar reducciones del código de estacionamiento para estructuras nuevas, mayores reducciones de estacionamiento para estructuras comerciales heredadas y acuerdos de uso de estacionamiento compartido con propiedades adyacentes y permitir que el estacionamiento en la calle adyacente cuente para los requisitos de estacionamiento para facilitar la remodelación de edificios comerciales históricos.



Transporte e Infraestructura

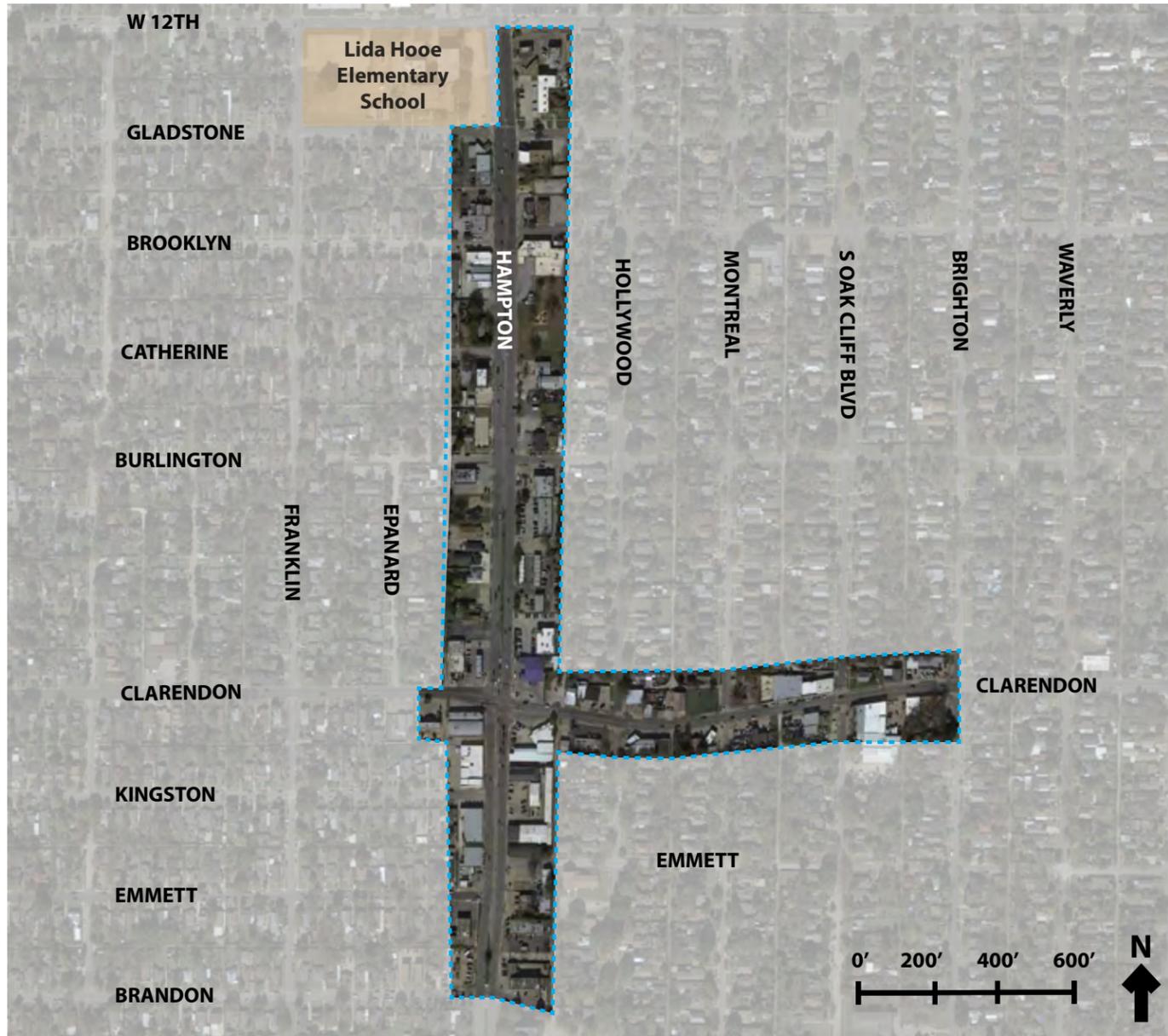
- Explorar el rediseño del ámbito público, las calles y las intersecciones de Edgefield, Ferndale, Balboa, Brunner, Newport, Berkley, Pioneer Drive en el Centro de la Ciudad de Elmwood para mejorar la seguridad de los peatones, solucionar los movimientos vehiculares inseguros, mejorar el acceso a la propiedad y crear oportunidades de espacios verdes comunitarios
- Crear un Plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Margaret B Henderson identificando mejoras que ayudarán a que sea más sencillo y oportuno para los estudiantes caminar y andar en bicicleta a la escuela. Una vez que se hayan completado los planes, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas debe buscar financiamiento para la implementación a través de subvenciones externas, como el programa Federal de Alternativas de Transporte.
- Explorar oportunidades para proporcionar un nuevo semáforo o dispositivos de control de tránsito a lo largo de Edgefield en el Centro de la Ciudad de Elmwood para ayudar a aminorar la velocidad del tránsito y mejorar la naturaleza peatonal de estas carreteras.



Parques y Espacios Abiertos

- Aprovechando el exceso de derecho de paso de la ciudad y la propiedad privada adyacente, trabajar para crear una serie de pequeñas plazas y parques públicos en el Centro de la Ciudad de Elmwood.

HAMPTON / CLARENDON



Contexto del Área y Condiciones Existentes

El Área de Enfoque de Hampton/Clarendon es un nodo comercial que se encuentra a ambos lados de Hampton Road y Clarendon Road en el centro de West Oak Cliff. El área tiene un tamaño aproximado de 35 acres e incluye docenas de pequeñas empresas de propiedad local, incluyendo numerosos talleres de reparación de vehículos, numerosos restaurantes, así como minoristas de formato más grande, como gasolineras y centros comerciales. El área está zonificada casi en su totalidad como CR (minorista comunitario), además de una pequeña propiedad zonificada como RR (minorista regional), algunas propiedades pequeñas zonificadas como CS (servicio comercial) y una propiedad zonificada como MU-1 (uso

mixto). En el extremo norte del área de enfoque está Lisa Hooe Elementary School, el único edificio cívico a lo largo de los dos corredores. El área está delimitada en todos los lados por áreas residenciales principalmente unifamiliares, en su mayoría zonificadas como R-7.5 (A).

Hampton Road es una vía importante que traslada grandes volúmenes de tránsito a altas velocidades. Por lo tanto, sirve como un obstáculo, dificultando el movimiento de los peatones a través de ella, dividiendo efectivamente los vecindarios de Hampton Hills y Sunset Hill en el este de los vecindarios de Jimtown y North Cliff en el oeste. El camino también tiene una ruta frecuente



Hampton/Clarendon contiene numerosas pequeñas empresas. Muchas de estas fachadas de tiendas se encuentran directamente adyacentes a la acera, lo que crea la posibilidad de un nodo comercial transitable, pero las malas condiciones de los peatones presentan obstáculos para su éxito.

de autobús, que conecta vecindarios cercanos al norte del Distrito Médico de Southwestern. Aunque el diseño actual es un impedimento para el éxito de una zona transitable, la carretera está flanqueada por muchas estructuras comerciales antiguas de una sola planta que contienen un gran carácter arquitectónico y crean un fuerte borde urbano a lo largo de la calzada. Incluso con la actividad comercial existente, se necesita aminorar el tránsito y mejoras sustanciales para los peatones para que Hampton Road sea un entorno más seguro y más orientada hacia los peatones. Se instaló una dieta vial temporal en 2020 para probar la reducción de la capacidad de la calzada para crear una calle más transitable. La prueba resultó en una gran congestión y tránsito desbordado en los vecindarios adyacentes. Así, una dieta vial de la calle no parece viable en este momento.

Clarendon Road es una vía secundaria comunitaria de menor tránsito y menor velocidad bordeada de usos comerciales. A diferencia de Hampton Road, la mayoría de los usos comerciales están más orientados al servicio del vecindario y son de menor escala. Muchas de las estructuras a lo largo de Clarendon Road son edificios comerciales más antiguos que también mantienen el borde de la calle y tienen el potencial de crear una calle comercial transitable para el vecindario. Actualmente, Clarendon Road tiene muchas áreas donde las aceras están en mal estado o son inexistentes. Además, había un fuerte deseo por parte de la comunidad de ver nuevos carriles para bicicletas añadidos a la calzada debido a la fuerte conectividad del vecindario y sus carriles de tránsito excesivamente anchos.



Los usos futuros del suelo deben incluir usos mixtos a escala de vecindario que promuevan un nodo vecinal transitable.

Usos futuros del Suelo

El área de Hampton/Clarendon es actualmente un área comercial local que tiene un desempeño deficiente debido a la infraestructura existente y los desafíos de zonificación. A través de la participación con la comunidad adyacente, se proporcionó los siguientes comentarios de que los residentes y las partes interesadas tienen un fuerte deseo de:

- Activar edificios vacíos con nuevas empresas locales
 - Minimizar la naturaleza vehicular de muchas propiedades
 - Aminorar el tránsito en Hampton Road
 - Crear un nuevo espacio abierto en el área
 - Mejorar en general las condiciones de los peatones a lo largo de Hampton y Clarendon
 - Ofrecer opciones nuevas y seguras para los ciclistas
- Además, existía el deseo de una mayor combinación

de usos que actualmente no permite la zonificación, incluidos algunos usos residenciales y edificios de uso mixto, incluyendo edificios de oficinas, comerciales y residenciales, todos en la misma estructura. Del mismo modo, la comunidad no deseaba ver un desarrollo futuro de carácter suburbano, dominado por estacionamientos a lo largo de la calle.

La zonificación actual CR está limitando la capacidad de brindar una combinación más diversa de usos del suelo. Por lo tanto, se deben explorar cambios de zonificación que permitirían una mayor cantidad de usos posibles del suelo, incluyendo edificios de uso mixto y usos residenciales del suelo, como viviendas estilo "Townhome", pequeñas estructuras multifamiliares y espacios para vivir y trabajar. Estas

nuevas oportunidades de desarrollo podrían ayudar a aumentar la población residencial y de oficinas del área y, al mismo tiempo, ayudar a proporcionar algunos tipos de productos nuevos que actualmente no existen en el área. Esto puede ayudar a crear lugares nuevos y más económicos para residentes nuevos y existentes para vivir, a la vez que permite que un grupo más diverso de ingresos y tipos de familias habiten el área. Los residentes y trabajadores adicionales también deberían ayudar a que el comercio minorista sea más viable.

Además, muchos lotes en el área son angostos en anchura y/o profundidad. Si bien esta escala le da al área su encanto actual, también hace que el desarrollo de repoblación sea un desafío con los retranqueos existentes. Para agravar estos problemas, los requisitos de estacionamiento existentes significan que las estructuras existentes o nuevas tienen que dedicar grandes partes de terreno para estacionamiento a menos que ya dispongan de créditos delta para estacionamiento. Reconsiderar los requisitos y proporciones de estacionamiento existentes para el área, como permitir que el estacionamiento en la calle cuente para los requisitos y otorgar reducciones de estacionamiento a las estructuras "heredadas" más antiguas ayudará a aminorar estos problemas. Esto debería ayudar a que los nuevos usos sean más viables en las estructuras existentes y, al mismo tiempo, facilitar el desarrollo de nuevos desarrollos de repoblación en terrenos vacíos para los desarrolladores. Ahora bien, las enmiendas de estacionamiento deben tener en cuenta los posibles impactos indirectos en los vecindarios adyacentes

Necesidades de Infraestructura

Debido a las altas velocidades del tránsito a lo largo de Hampton, la deficiente infraestructura peatonal existente tanto en Hampton como en Clarendon, y la falta de lugares seguros para cruzar ambas calles, Hampton/Clarendon no es un área comercial oportuna y orientada hacia los peatones. Todos estos fueron temas identificados por el público y deseaban ser cambiado a través de futuras mejoras estructurales. También se destacó que existe la necesidad de una mejor infraestructura para bicicletas en esta área, así como la necesidad de nuevos espacios públicos de reunión o parques en el área. En la página siguiente se muestra una visión del área que indica un conjunto integral de mejoras que podrían realizarse como parte de futuras mejoras estructurales a lo largo de Hampton y Clarendon. Las recomendaciones de infraestructura para los corredores incluyen:

- Eliminación de los carriles de giro a la izquierda a lo largo de Hampton entre Brandon y Clarendon para permitir una mediana continua con árboles en la calle. Esto debería ayudar a eliminar los movimientos de giro difíciles. Además, los árboles de la calle se muestran para ayudar a reducir la velocidad del tránsito.
- Consideración de nuevos semáforos en Hampton

y trabajar para minimizarlos en la mayor medida posible.

El último cambio importante que se debe considerar a la zonificación existente es limitar los usos futuros del suelo que no se alineen con el tipo de desarrollo peatonal y de servicio al vecindario deseado por la comunidad, incluidos los usos que pueden impedir la movilidad de los peatones debido a múltiples cortes en las aceras, lugares de estacionamiento y puntos peligrosos de conflicto entre vehículos y peatones. Cabe señalar que el deseo es que cualquier uso que pueda volverse no conforme a través de futuros cambios de zonificación debe protegerse de la amortización en la mayor medida posible.

Al considerar posibles cambios futuros en la zonificación, es muy importante considerar la posible escala y el contexto de cualquier nuevo desarrollo. Dado que el área está rodeada por viviendas unifamiliares, ningún nuevo desarrollo debe tener más de tres pisos de altura para respetar la privacidad y la sombra en las viviendas adyacentes. Además, el desarrollo directamente adyacente a viviendas unifamiliares aún debe utilizar pendientes de proximidad residencial apropiadas, retranqueos apropiados y, posiblemente, paisajismo como una forma de minimizar su impacto en los vecinos cercanos. Lo más importante para los futuros cambios de zonificación es exigir los tipos de mejoras de diseño urbano en los nuevos edificios para generar niveles de suelo activos y orientado hacia los peatones, incluyendo aceras anchas y niveles de suelo evidentes con espacios para comidas al aire libre, patios y escalinatas.

en Brandon y Burlington. Esto ayudará a reducir la velocidad y regular el tránsito al mismo tiempo que proporciona ubicaciones adicionales seguras para los cruces de peatones.

- Nuevos carriles para bicicletas a lo largo de Clarendon. Estos carriles para bicicletas se extenderán desde Cockrell Hill hasta Tyler Street, brindando nuevas opciones más seguras para los ciclistas.
- Mejoras para peatones a lo largo de Hampton, que incluyen nuevo alumbrado público para peatones y actualizaciones de cruces peatonales y aceras donde sea necesario.
- Paisaje urbano mejorado a lo largo de Clarendon, incluyendo salientes de acera, estacionamiento exclusivo en la calle y árboles en las calles.
- Oportunidades para utilizar el derecho de paso público y la propiedad privada para crear nuevas plazas y espacios de reunión para la comunidad.

Vale la pena señalar que el plan es altamente conceptual y también requeriría futuros estudios de tránsito y asociación con propietarios privados para que se implemente en su totalidad.

VISION DE HAMPTON/CLARENDON

BURLINGTON

Nuevos Semáforos

La instalación de nuevos semáforos en Burlington y Hampton y en Brandon y Hampton ayudará a reducir la velocidad del tránsito en la carretera, regulará mejor los fuertes ritmos del tránsito y proporcionará salidas para girar a la izquierda más sencillas y seguras desde los vecindarios adyacentes. Además, las señales harán que los cruces de peatones de Hampton sean más seguros, mejorando la circulación de peatones en el área en el proceso.

Arte Público + Creación de Espacios

La esquina sureste de la intersección Hampton/Clarendon es el derecho de paso de la ciudad, pero alberga un estacionamiento vallado para un taller de reparación de vehículos adyacente. Al recuperar esta esquina y reducir la cantidad de carriles de giro en Clarendon, la esquina puede servir como un arte público y una oportunidad de creación de espacios al tiempo que reduce las distancias de cruce de peatones, lo que hace que sea más sencillo y seguro para los peatones transitar por la intersección.

Carriles para Bicicletas + Paisaje Urbano Mejorado

Actualmente, Clarendon es una vía muy ancha de dos carriles, con carriles de 20 pies en cada dirección. Reinventar la sección de la calle para proporcionar 2 carriles de circulación, carriles para bicicletas protegidos en cada dirección, menos y más pequeños cortes de acera y aceras más anchas mejorará la movilidad en el área. También se deben considerar cruces peatonales mejorados y tratamientos especiales en las intersecciones para mejorar la visibilidad de los peatones, reducir la velocidad del tránsito y reforzar un sentido de lugar para el corredor.

CLARENDON

HOLLYWOOD

MONTREAL

Desarrollo de Repoblación de Uso Mixto

El nuevo desarrollo de uso mixto en propiedades actualmente vacías o subutilizadas ayudará a mejorar la experiencia de los peatones al crear más fuentes de actividad y al mismo tiempo ayudar a proporcionar opciones residenciales y comerciales adicionales en el área

Bulevar Arbolado

Se ha comprobado que los árboles en las calles y los árboles en las medianas ayudan a reducir la velocidad. Además, estos árboles ayudarán a reforzar este como un lugar más hermoso y acogedor para los peatones. Al hacer que Emmett y Kingston sean sólo de entrada y salida a la derecha, se puede crear un bulevar más continuo. De esta forma, también se pueden realizar cruces más seguros a mitad de cuadra.

Pequeño Parque

El área de Hampton/Clarendon no tiene espacios públicos abiertos. Al transformar una propiedad actualmente vacía en una pequeña plaza o parque, los vecindarios adyacentes pueden tener un lugar de reunión pública y el distrito comercial puede tener un lugar de refugio. El parque también puede reforzar la creación de lugares y las oportunidades culturales y artísticas locales.

BRANDON





Clarendon Road

La adición de carriles para bicicletas, junto con las mejoras al paisaje urbano, ayudarán a mejorar la accesibilidad a lo largo del corredor. Las mejoras deben incluir carriles para bicicletas protegidos, estacionamiento exclusivo en la calle, árboles en las calles y paisajismo, y aceras nuevas y más amplias.

Esta representación altamente conceptual ayuda a mostrar cómo se verían algunas de estas mejoras cuando se completen.

RECOMENDACIONES



Uso de Suelo y Desarrollo

- Considerar enmendar la zonificación CR, MU-1, CS y P(A) existente para permitir el desarrollo de uso mixto a lo largo de Hampton Road entre Wentworth y Brandon ya lo largo de Clarendon entre Hampton y Marlborough. La nueva zonificación debe considerar un distrito basado en forma que dará como resultado una forma urbana transitable, como fachadas activadas y aceras anchas, al mismo tiempo que garantiza retranqueos apropiados y pendientes de proximidad residencial para usos unifamiliares adyacentes. El desarrollo debe limitarse al límite de altura existente de 54' (según lo permitido en la zonificación actual). Los usos residenciales permitidos deben incluir pequeños desarrollos multifamiliares (12 unidades o menos) y viviendas estilo "Townhome".
- La re zonificación propuesta debe considerar las pendientes, los retranqueos y el paisajismo de proximidad residencial apropiados para minimizar el impacto que tendrá cualquier nuevo desarrollo en las propiedades unifamiliares adyacentes.
- Considere enmendar la zonificación para limitar los usos futuros del suelo que no se alineen con el tipo de desarrollo transitable para peatones que sirve al vecindario deseado por la comunidad, incluyendo los usos que pueden impedir la movilidad de los peatones debido a múltiples cortes en las aceras, lugares de estacionamiento y puntos de conflictos peligrosos entre peatones y vehículos.
- Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para las estructuras comerciales "heredadas" existentes y considerar permitir acuerdos de uso de estacionamiento compartido con las propiedades adyacentes. Además, se debe permitir que los usos comerciales a lo largo de Clarendon cuenten el estacionamiento en la calle a lo largo de Clarendon para los requisitos de estacionamiento para permitir una remodelación más sencilla de los edificios comerciales históricos.



Transporte e Infraestructura

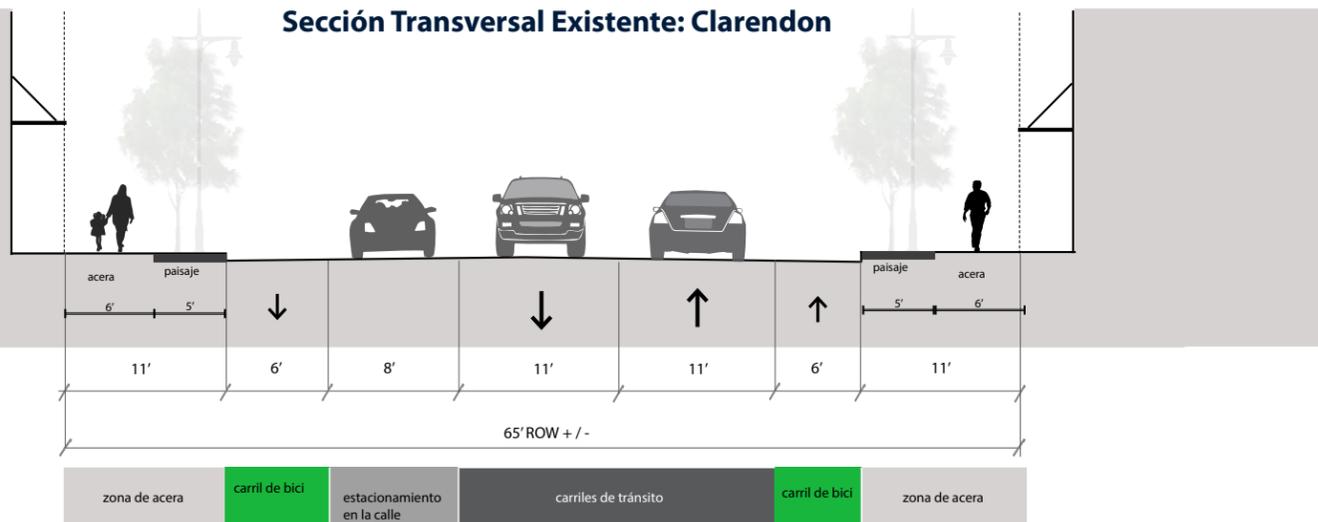
- Debido a su naturaleza altamente peatonal, las conexiones a escuelas y parques, y el transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de Hampton Road entre West Davis y Wright
- Proporcionar mejoras en el ámbito público y las aceras a lo largo de Hampton entre Brandon y 12th Street, incluyendo la mejora del alumbrado público y los árboles en las calles cuando sea posible.
- Crear un plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Lida Hoee Elementary School, identificando mejoras que ayudarán a que sea más sencillo y oportuno para los estudiantes caminar y andar en bicicleta a la escuela. Una vez que se hayan completado los planes, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas debe buscar financiamiento para la implementación a través de subvenciones externas, como el programa Federal de Alternativas de Transporte.
- Proporcionar mejoras en el espacio público y las aceras a lo largo de Clarendon entre Epanard y Marlborough
- Continuar con la plantación de árboles en las medianas a lo largo de Hampton Road en lugares apropiados para ayudar a aminorar el tránsito y al mismo tiempo proporcionar mejoras de embellecimiento, ecológicas y ambientales.
- Explorar oportunidades para proporcionar nuevos semáforos o dispositivos de control de tránsito a lo largo de Hampton Road entre Brandon y 12th para ayudar a aminorar la velocidad y mejorar la naturaleza peatonal de estas carreteras.
- Instalar carriles para bicicletas protegidas a lo largo de Clarendon Road entre Cockrell Hill (municipio) y Tyler Street, enmendando el Plan de Carreteras para designar a Clarendon como una carretera de dos carriles.



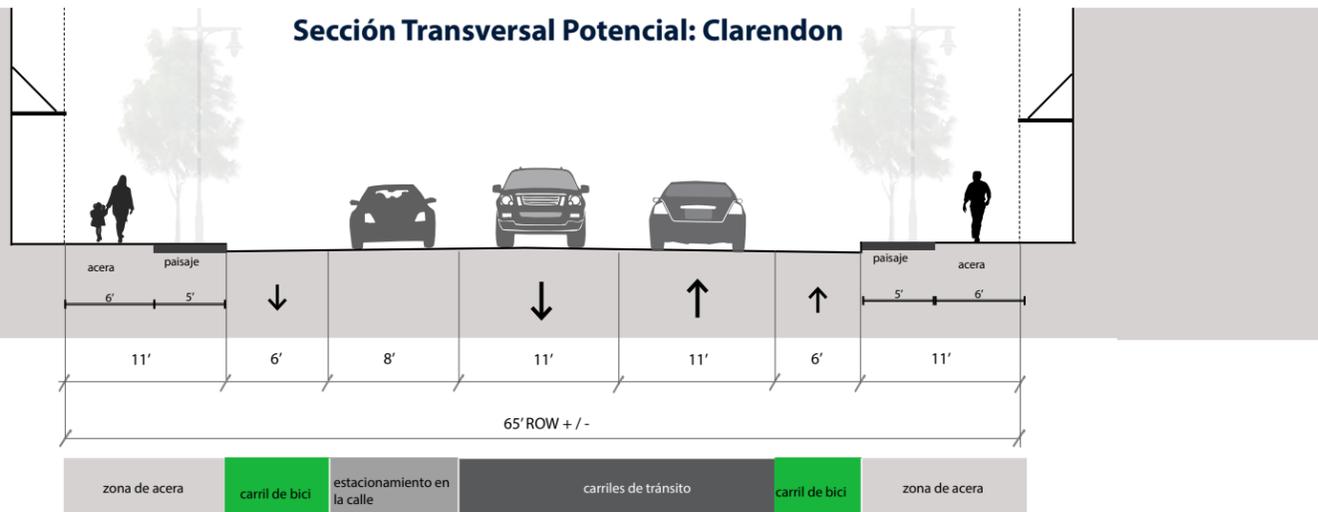
Parques y Espacio Abierto

- Priorizar la adquisición de terrenos de propiedades vacías existentes en el área de Hampton/Clarendon para crear una plaza o espacio de reunión pública en este nodo comercial.

Sección Transversal Existente: Clarendon



Sección Transversal Potencial: Clarendon



VECINDARIO DE JIMTOWN



Contexto del Área y Condiciones Existentes

El Área de Enfoque del Vecindario de Jimtown cubre un área pequeña de 10.7 acres generalmente delimitada por Clarendon, Hampton, Brandon y Franklin. Esta área alberga 50 propiedades actualmente zonificadas en su totalidad como MF-2 (multifamiliar). Actualmente, el área está compuesta por 48 viviendas unifamiliares y 2 propiedades multifamiliares. Las viviendas unifamiliares se construyeron en gran parte en la década de 1920, y las viviendas multifamiliares se construyeron en 1984. El Área de Enfoque de Jimtown no debe confundirse con el vecindario más grande de Jimtown y la Asociación de Vecinos de Jimtown, que es un área generalmente delimitada por Hampton, Clarendon, Ravinia y Wright

Street. El área se encuentra junto al área de enfoque de Hampton/Clarendon y los posibles cambios en los usos del suelo recomendados para ese corredor finalmente tendrán un impacto en Jimtown.

El área de enfoque de Jimtown tiene varias calles estrechas de la ciudad con aceras que están en mal estado y necesitan mejoras para que cumplan con la ley ADA. Además, el área tiene tres callejones, dos de los cuales (en la cuadra Emmett/Brandon y en la cuadra Kingston/Emmett) no están mejorados y necesitan mejoras debido al uso actual.



Jimtown se compone casi en su totalidad de viviendas unifamiliares, con dos lotes de viviendas multifamiliares (arriba, arriba a la izquierda) como excepción. El área también se encuentra adyacente a usos comerciales existentes a lo largo de Clarendon y Hampton Roads (arriba, abajo a la derecha).

Usos Futuros del Suelo y Mejoras

El área de enfoque de Jimtown tiene un carácter distintivo de vecindario unifamiliar que es querido por sus residentes y que se desea preservar. Como se indicó anteriormente, la zonificación (MF-2) entra en conflicto directo con el uso de suelo predominante del área. MF-2 actualmente permite usos unifamiliares, pero también permite usos residenciales adicionales como dúplex, cuádruples, viviendas estilo "Townhome" y multifamiliares. Además, permite un desarrollo de hasta 36 pies de altura, aunque la pendiente de proximidad residencial se aplica a más de 26 pies.

Muchos residentes en el área desean que la zonificación se cambie a una zonificación unifamiliar similar a la zonificación de gran parte del gran vecindario de

Jimtown. Ahora bien, hay algunos residentes que ven valor en permitir cierta densidad adicional en esta área, particularmente debido a su proximidad al corredor comercial a lo largo de Hampton Road. También cabe señalar que hay algunas viviendas unifamiliares que se han beneficiado de la zonificación actual y tienen unidades de vivienda accesoria en su propiedad

Teniendo esto en cuenta, el mejor curso de acción para el área es permitir algunos usos residenciales adicionales además de las viviendas unifamiliares, pero con directrices más estrictas. Las unidades de vivienda accesorias deben permitirse por derecho. Los dúplex, tríplex, cuádruple y viviendas estilo



Los usos futuros del suelo deben incluir viviendas unifamiliares y, al mismo tiempo, permitir ciertas viviendas tipo "missing-middle".

"Townhome" no deben permitirse, ya que el tamaño actual del lote dificultaría su desarrollo y daría lugar a un desarrollo fuera de escala con respecto a las viviendas adyacentes. Los nuevos usos de unidades de vivienda unifamiliares y accesorias deben garantizar que todo el estacionamiento requerido se realice fuera de la vía pública. Además, para reforzar el carácter del vecindario existente, se deben considerar los requisitos de sensibilidad y contexto arquitectónico para el área a fin de garantizar que el futuro desarrollo residencial coincida con la estructura del vecindario adyacente. Esto se puede hacer a través de un Distrito de Conservación. Un componente esencial de esto es que cualquier acceso nuevo sea similar a los accesos existentes. Actualmente no hay accesos de más de 12 pies de ancho. Por lo tanto, los nuevos accesos en la calle principal no deberían ser más anchos que 12'.

Se deben permitir accesos más anchos en el callejón, y se debe fomentar el estacionamiento/accesos en los callejones existentes. El carácter arquitectónico de la zona, en la que predominan las viviendas de estilo artesano de una sola planta, muchas de ellas con vallas bajas en el patio delantero, debería tenerse en cuenta para la futura reurbanización. Esto permitirá que el nuevo desarrollo encaje perfectamente en el contexto existente.

Las mejoras de infraestructura en el área son menores y deben incluir la provisión de nuevas rampas ADA en las aceras de Franklin y Kingston y en Franklin y Brandon. Además, el callejón no mejorado en la cuadra delimitada por Emmett y Brandon debe pavimentarse para facilitar el acceso futuro a la propiedad desde la parte trasera.

RECOMENDACIONES



Uso del Suelo y Desarrollo

- Rezonificar el distrito de zonificación MF-2 existente (Caso de Audiencia Autorizado 189-240) en Jimtown delimitado generalmente por Clarendon, Franklin, Brandon y Hampton para no permitir el desarrollo multifamiliar a menos que ya exista. A través de un Distrito de Conservación u otra categoría de zonificación base, en su lugar, permitir solo unidades de vivienda unifamiliares y accesorias por derecho. Como parte de esta rezonificación, explorar los estándares de diseño urbano para nuevas construcciones residenciales para alinear los diseños futuros con el contexto del vecindario adyacente.



Transporte e Infraestructura

- Mejorar las aceras existentes en Franklin/Kingston y en Franklin/Brandon para cumplir con la ADA.
- Mejorar el callejón no mejorado en la cuadra delimitada por Franklin, Emmett, Hampton y Brandon para ser pavimentado para permitir un acceso más sencillo a la propiedad en la parte trasera en el futuro.
- Mejorar el callejón no mejorado en la cuadra delimitada por Franklin, Emmett, Hampton y Kingston para ser pavimentado para permitir un acceso más sencillo a la propiedad en la parte trasera en el futuro.

CENTRO VECINAL NORTH CLIFF



Centro Vecinal de North Cliff es un pequeño nodo vecinal que actualmente contiene estructuras unifamiliares, una iglesia pequeña y dos franjas adyacentes individuales de estructuras comerciales que han estado vacías durante varias décadas.

Contexto del Área

El Centro Vecinal de North Cliff es un área de 5.2 acres paralela a Pierce Street en el Centro Vecinal de North Cliff. El área alberga actualmente una pequeña franja de estructuras comerciales abandonadas de finales de la década de 1920 centradas alrededor de la intersección de Pierce y Catherine Street. Además, el área alberga la Iglesia El Buen Pastor y 10 viviendas unifamiliares. Históricamente, el área estaba ubicada cerca del final del recorrido de una línea de tranvía que iba desde Brooklyn y Pierce hacia el este hacia el Centro de la Ciudad de Dallas. Este nodo comercial, construido en las décadas de 1920 y 1930, sirvió como un pequeño centro vecinal para el recientemente

creado vecindario de North Cliff. Según los residentes del vecindario desde hace mucho tiempo, las estructuras comerciales han permanecido en gran parte vacías desde fines de la década de 1970. Recientemente, el dueño de la propiedad ha expresado interés en rehabilitar las estructuras deterioradas para que recuperen su antiguo esplendor, pero la zonificación existente presenta desafíos para su redesarrollo. En 2018 se presentó audiencia autorizada (Z189-127) para reexaminar la zonificación existente en esta área. El proceso de planificación del área de West Oak Cliff ayudó a evaluar la visión a largo plazo de la comunidad para esta pequeña área dentro de North Cliff.

Condiciones Existentes

El Centro Vecinal de North Cliff es único en el sentido de que actualmente está zonificado separado del resto de North Cliff, siendo el Subdistrito 2 de la zonificación más grande del Distrito de Conservación 8 que cubre todo el vecindario. El distrito principal (Subdistrito 1) solo permite usos residenciales unifamiliares, con algunos otros usos apropiados permitidos por un Permiso de Uso Especial. El subdistrito 2, sin embargo, estaba "destinado a albergar tiendas minoristas de conveniencia, servicios y oficinas profesionales, principalmente sirviendo y compatibles en escala e intensidad de uso con usos residenciales adyacentes",

incluyendo usos minoristas de oficinas pequeñas, recreación y servicios personales. Esto era para mantener el área alineada con su zonificación histórica, NS-R. Cabe destacar que la zonificación actual no permite tiendas minoristas como restaurantes. Los códigos de estacionamiento actuales de la Ciudad de Dallas también presentan un desafío para el desarrollo o redesarrollo de comercios minoristas en esta área. También se debe tener en cuenta que esta área necesita varias reparaciones de infraestructura, se explica más adelante en la página 105.

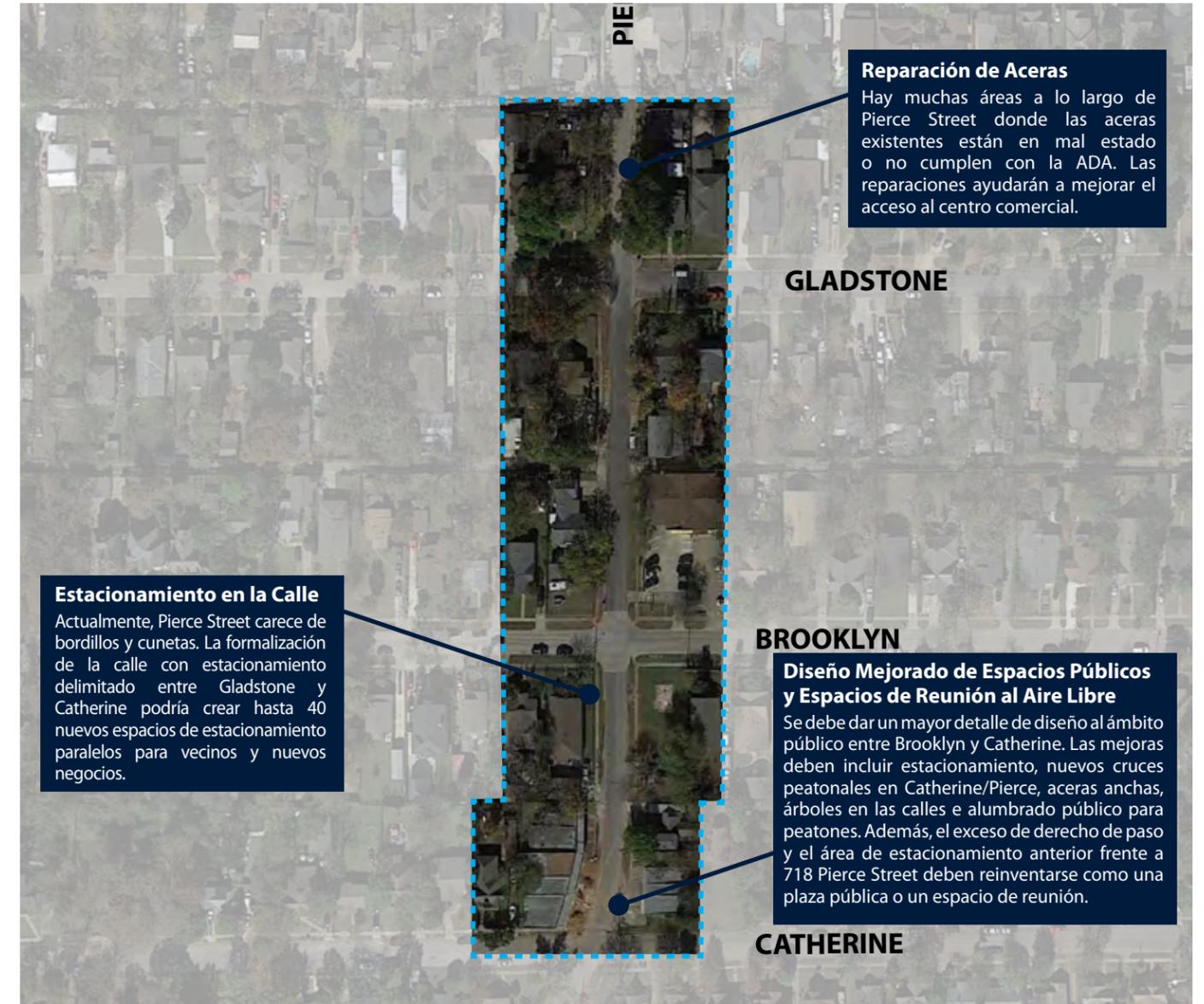


Los usos futuros del suelo deben incluir un uso mixto a escala de vecindario que promuevan un nodo vecinal transitable.

Usos Futuros del Suelo

El vecindario de North Cliff desea que esta parte del vecindario sirva como un nodo vecinal más fuerte en el futuro. En primer lugar, existe el deseo de preservar las estructuras comerciales históricas en Pierce y Catherine, si es posible, y permitirles volver a desarrollarlas en un centro vecinal transitable con usos comerciales como tintorerías y pequeños cafés/restaurantes o usos de servicios personales como estudios de arte y oficinas de poco tránsito. También existe el deseo de que algunas de las estructuras sirvan a un propósito comunitario, como una biblioteca de préstamo de herramientas, espacios para fabricantes o salas de reuniones. Por último, existe el deseo de que se desarrolle en esta área un espacio de recreación al aire libre, como un jardín comunitario o un área de juegos.

Además de la pequeña área comercial, existe el deseo de proteger las viviendas unifamiliares existentes, al mismo tiempo que se permiten unidades de vivienda accesorias y unidades para vivir y trabajar. Además de rehabilitar las estructuras existentes, existe el deseo de que la zonificación mantenga la escala existente (30', dos pisos como máximo) y el carácter como se describe en la zonificación actual. Además, debido al pequeño tamaño del lote existente y al área de estacionamiento subutilizada existente en la iglesia existente, existe el deseo de permitir acuerdos de estacionamiento compartido y reducciones generales de la proporción de estacionamiento para usos comerciales para permitir mejor la reurbanización de propiedades históricas y fomentar esto como un área peatonal.



Reparación de Aceras
Hay muchas áreas a lo largo de Pierce Street donde las aceras existentes están en mal estado o no cumplen con la ADA. Las reparaciones ayudarán a mejorar el acceso al centro comercial.

Estacionamiento en la Calle
Actualmente, Pierce Street carece de bordillos y cunetas. La formalización de la calle con estacionamiento delimitado entre Gladstone y Catherine podría crear hasta 40 nuevos espacios de estacionamiento paralelos para vecinos y nuevos negocios.

Diseño Mejorado de Espacios Públicos y Espacios de Reunión al Aire Libre
Se debe dar un mayor detalle de diseño al ámbito público entre Brooklyn y Catherine. Las mejoras deben incluir estacionamiento, nuevos cruces peatonales en Catherine/Pierce, aceras anchas, árboles en las calles e alumbrado público para peatones. Además, el exceso de derecho de paso y el área de estacionamiento anterior frente a 718 Pierce Street deben reinventarse como una plaza pública o un espacio de reunión.

La creación de mejoras mejoradas en el ámbito público reforzará el North Cliff Neighborhood Center como un nodo transitable.

Necesidades de Infraestructura

Actualmente, hay varios lugares en todo el Centro Vecinal de North Cliff donde la infraestructura del ámbito público necesita mejoras. Estos varían según la ubicación. A lo largo de Pierce entre West 12th Street y Brooklyn, ya lo largo de las calles perpendiculares, incluyendo Catherine, Brooklyn y Gladstone, las aceras existentes deben repararse y cumplir con la ley ADA. Entre Brooklyn y Catherine, se debe considerar un diseño de acera mejorado debido a la adyacencia a las propiedades comerciales. Además de la reparación de la acera, se debe considerar un nuevo estacionamiento en la calle formalizado para Pierce Street para brindar opciones de estacionamiento para el área comercial rehabilitada. Por último, el

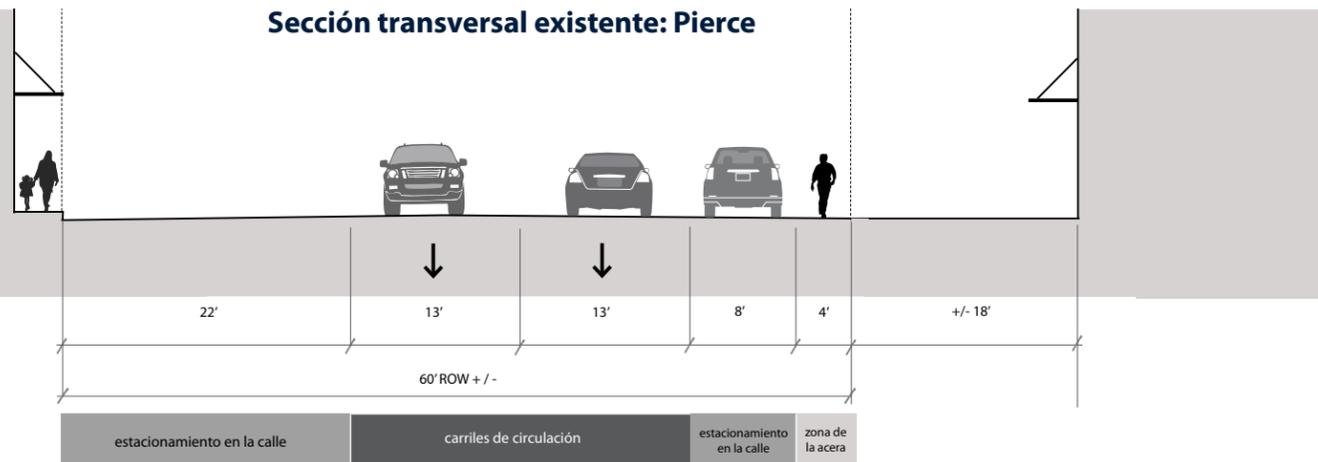
ámbito público frente a las estructuras comerciales existentes debe diseñarse para incluir aceras más anchas que permitan posibles asientos para futuros comercios minoristas, nuevos cruces peatonales en Catherine y Pierce, árboles en las calles para mejorar la sombra y la creación de espacios, alumbrado público para peatones y una pequeña plaza pública o área de reunión al aire libre, si el espacio lo permite.

Estas mejoras públicas y mejoras en la creación de lugares, junto con los cambios de zonificación, pueden ayudar en la remodelación de las estructuras comerciales históricas al reforzar esta área como un destino único en West Oak Cliff.

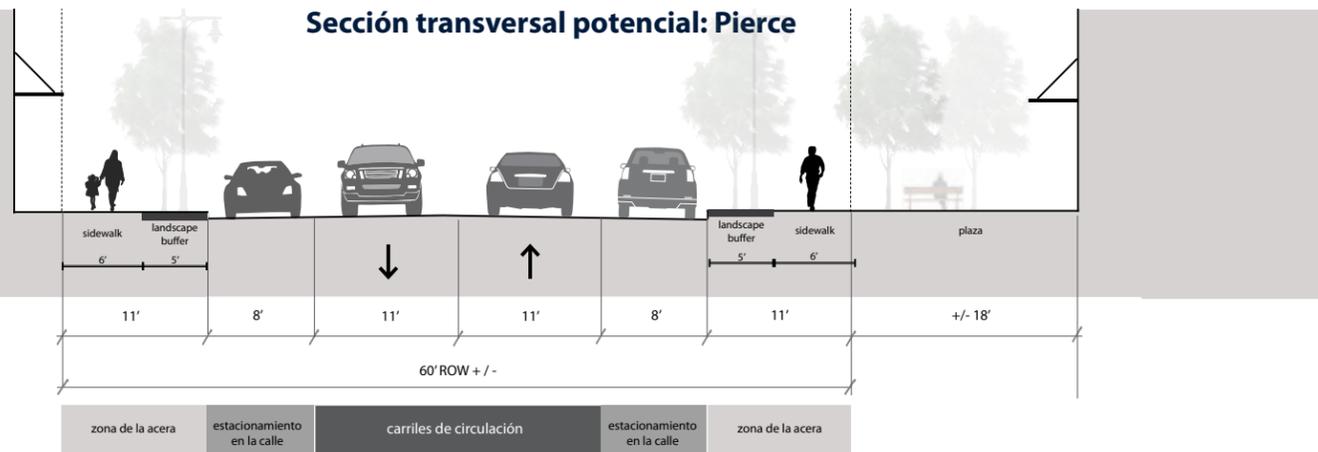


Representación conceptual que muestra cómo las mejoras públicas reales y la revitalización de edificios podrían lucir en última instancia a lo largo de Pierce Street.

Sección transversal existente: Pierce



Sección transversal potencial: Pierce



RECOMENDACIONES



Uso del Suelo y Desarrollo

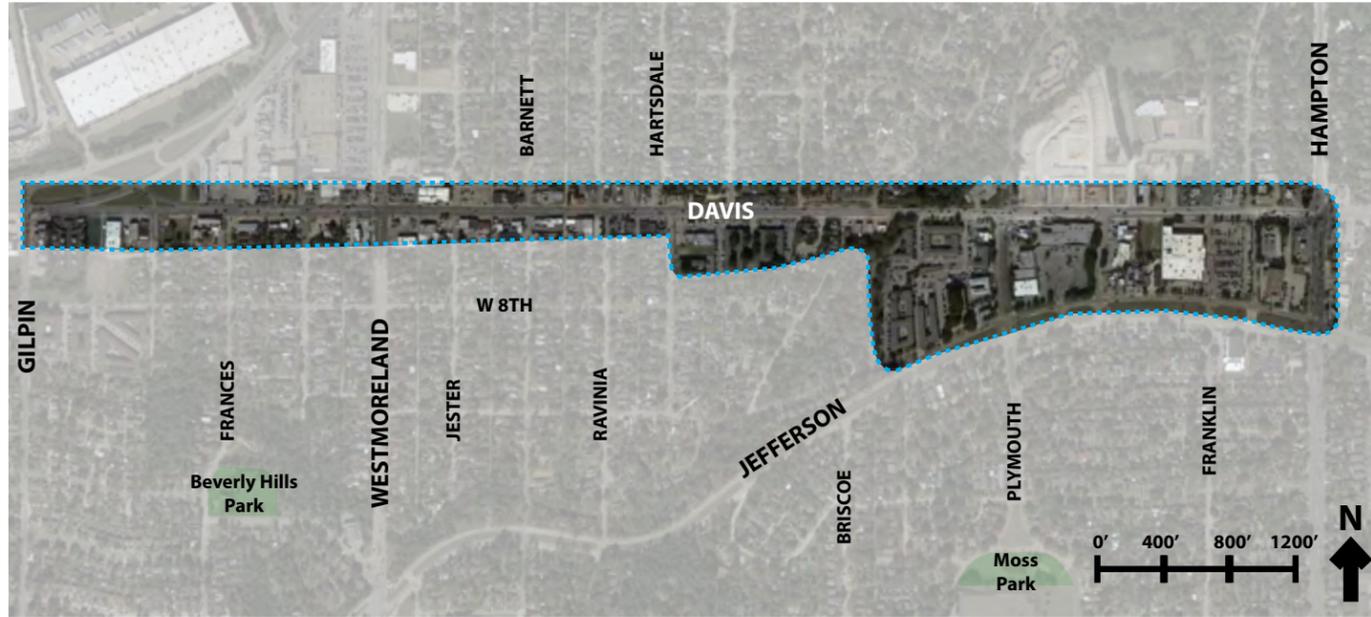
- Enmendar el Subdistrito 2 existente del Distrito de Conservación 8 en North Cliff para permitir unidades de vivienda accesorias y unidades para vivir y trabajar además de los usos permitidos existentes, incluyendo la vivienda unifamiliar. Además, enmendar la zonificación para permitir galerías de arte y estudios, oficinas de servicio personal y restaurantes (venta de bebidas alcohólicas con permiso de uso especial), además de los usos permitidos existentes. Mantener los requisitos existentes de altura y retranqueos.
- Debido a la ubicación del vecindario, y junto con las mejoras viales y del ámbito público propuestas en Catherine/Pierce, permitir proporciones de estacionamiento reducidas, acuerdos de uso de estacionamiento compartido con propiedades adyacentes y el uso de estacionamiento en la calle para contar hacia los requisitos para estructuras comerciales para facilitar la remodelación de edificios comerciales heredados.



Transporte e Infraestructura

- Debido a su naturaleza altamente peatonal, las conexiones a escuelas y parques, y proximidad a líneas de autobuses de alta frecuencia, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de Pierce Street entre W 12th y Stockard Junior High School.
- Explorar oportunidades para rediseñar el ámbito público en Pierce entre Brooklyn y Catherine para permitir una mayor capacidad para caminar y vitalidad para las estructuras comerciales vacías existentes. Incluir árboles en las calles y alumbrado público peatonal mejorado en el diseño.

WEST DAVIS CORRIDOR



Contexto del área y Condiciones Existentes

El Corredor West Davis forma el límite norte del área de planificación de West Oak Cliff. Actualmente, el corredor es principalmente un corredor comercial, con algunos desarrollos multifamiliares y de viviendas estilo "Townhome" que también bordean la calle. El área tiene aproximadamente 55 acres y alberga docenas de pequeñas empresas, numerosos usos automotrices, como por ejemplo de reparación de vehículos y gasolineras, cadenas de tiendas minoristas y restaurantes locales. El área se encuentra casi en su totalidad dentro del PD 631, aunque el área entre Plymouth y Hampton está zonificada como PD 830, Subdistrito 6. La zonificación de todas estas áreas incluyó zonificación comercial y de uso mixto. También vale la pena señalar que toda el área de enfoque también está incluida en el Distrito TIF de Davis Garden.

Hoy, West Davis Street es una vía pública ancha de seis carriles con altas velocidades y mala infraestructura peatonal. Ahora bien, la carretera pronto se someterá a una reconstrucción completa en un proyecto financiado por la Ciudad de Dallas y el Condado de Dallas. La calzada rediseñada incluirá aceras mejoradas, instalaciones para bicicletas y reducirá la calzada a 4 carriles en cada dirección con un carril de giro central. Esto ayudará a mejorar la conectividad local y reforzará el área como un corredor de uso mixto.

En la parte sureste del área de enfoque se encuentra Jefferson Boulevard. Jefferson Boulevard es también una vía pública de seis carriles con mediana ancha. La calzada es la ruta del corredor de autobuses de DART de mayor

frecuencia y mayor cantidad de pasajeros, con autobuses que llegan cada 15 minutos. La frecuencia del autobús, la zonificación de uso mixto existente y la proximidad a distritos cercanos populares y en crecimiento como North Oak Cliff y Bishop Arts seguirán ejerciendo presión sobre la mitad este del Área de Enfoque de West Davis para que se convierta en un distrito de uso mixto más transitable y orientado al tránsito en el futuro. Un gran desarrollo de viviendas estilo "Townhome" en el lado norte de Davis en Plymouth destaca la presión de desarrollo en curso en esta área.

Aunque el Corredor West Davis tiene una zonificación existente diseñada para reforzar un futuro de uso mixto, existen condiciones existentes que presentan obstáculos para esta área se convierta en un próspero distrito de uso mixto. Actualmente, el corredor carece de edificios cívicos o espacios públicos abiertos, aunque una futura extensión de Coombs Creek Trail cruzará West Davis en Plymouth Street en el futuro. Además, las condiciones anchas y rápidas de la carretera presentan un obstáculo para los peatones. La reconstrucción de la calle en un futuro cercano espera mejorar el acceso a través de la calle al disminuir la velocidad del tránsito. Y, por último, la infraestructura peatonal deficiente en West Davis, Jefferson, Hampton y otras carreteras más pequeñas que se cruzan dificulta el acceso de los peatones al corredor desde los vecindarios adyacentes.



El Corredor West Davis contiene una variedad de usos comerciales, desde tiendas en grandes superficies comerciales, hasta estructuras más pequeñas e históricas que bordean la calzada. La reconstrucción completa de la calzada, con aceras más anchas y nuevos carriles para bicicletas, está en fase de desarrollo.

Los vecindarios que rodean el West Davis Corridor son una combinación de vecindarios unifamiliares, incluyendo Beverly Hills, Ravinia Heights y Kessler Plaza, cada uno de diferentes edades e ingresos. Durante la participación de la comunidad, los residentes expresaron varias preocupaciones sobre el corredor, incluyendo las preocupaciones de seguridad. Algunas de estas preocupaciones se relacionan con las altas velocidades, alumbrado público deficiente en las intersecciones peatonales esenciales, como Hampton y Westmoreland, y las preocupaciones sobre la vagancia y otras percepciones de falta de seguridad en varios negocios y áreas.

Sin embargo, el comentario más común durante la participación en las áreas fue la preocupación por el desplazamiento futuro. Como se señaló anteriormente, recientemente se han completado viviendas estilo "Townhome" nuevas que se venden a precios mucho más altos que las viviendas unifamiliares adyacentes. Este nuevo desarrollo está aumentando la visibilidad y el atractivo del área y continuará ejerciendo presión de desarrollo y mercado en los vecindarios adyacentes que se mueven hacia el futuro.



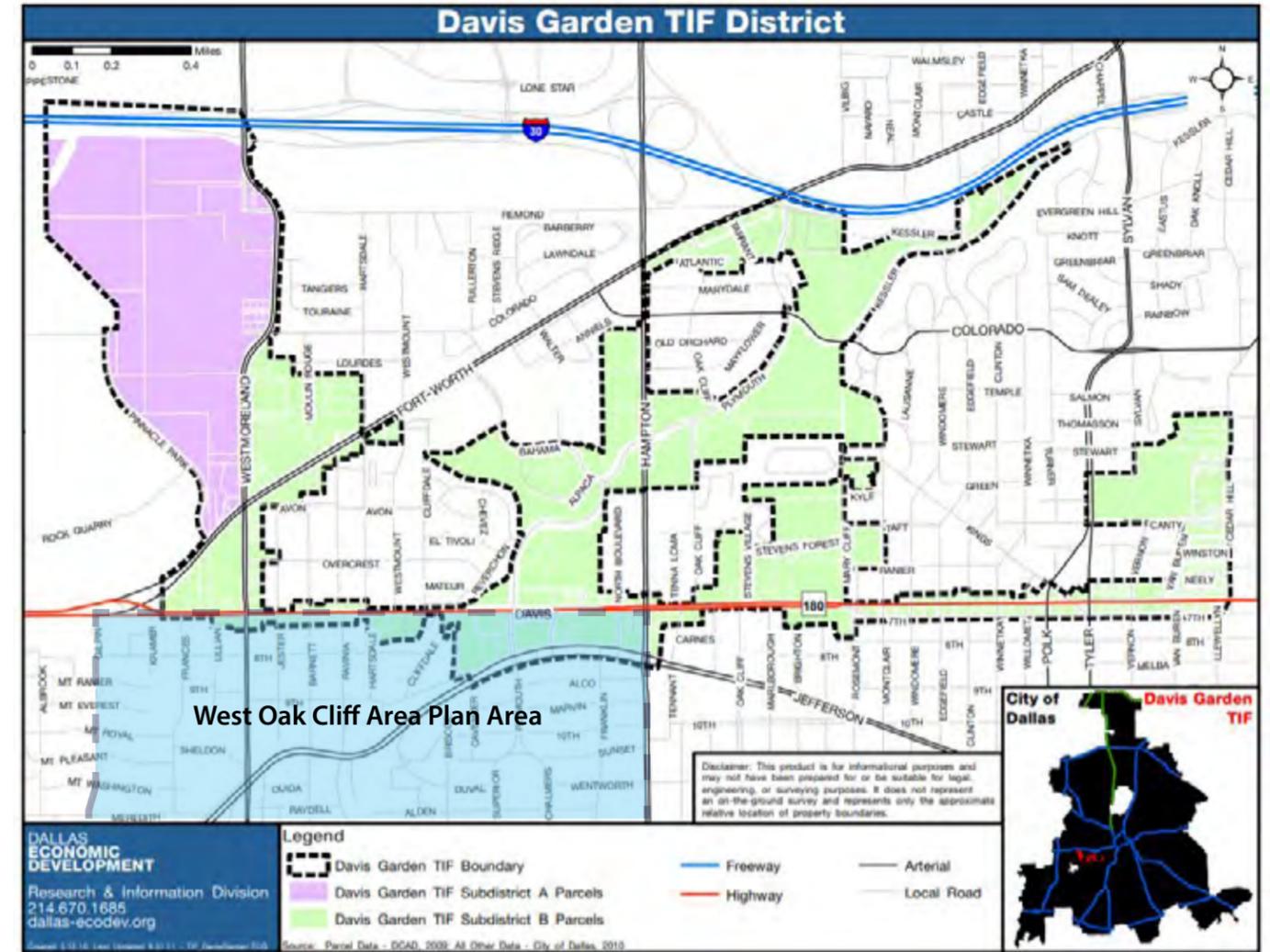
Los usos futuros del suelo deben incluir el uso mixto a escala de vecindario a lo largo de West Davis, con usos unifamiliares adyacentes.

Usos Futuros del Suelo

A diferencia de muchas de las áreas de enfoque en West Oak Cliff, el Corredor West Davis fue rezonificado en las últimas dos décadas para ser dos Distritos de Desarrollo Planificado individuales (PD 631 y PD 830) que se alinearon con la visión comunitaria adyacente para el área en el futuro. Por lo tanto, la zonificación describe los tipos de usos y la forma construida que aún se alinean con lo que los vecindarios adyacentes prevén para el futuro. Ahora bien, surgieron algunos problemas e inquietudes durante la participación de la comunidad y en las reuniones con la Asociación de Vecinos de Beverly Hills y la Asociación de Vecinos de El Tivoli, que se encuentra justo al norte del área de estudio de West Oak Cliff.

Actualmente, algunos subdistritos dentro del PD 631 permiten ciertos usos que no son deseados por los vecindarios adyacentes. Estos incluyen lavaderos de vehículos, restaurantes con autoservicio y otros usos con autoservicio y gasolineras. La modificación de algunos de los subdistritos PD 631 existentes para prohibir estos usos hará que la zonificación esté más alineada con la visión comunitaria.

Además, con la reconstrucción de West Davis en un futuro cercano, es posible la eliminación de algunos estacionamientos en la calle para negocios existentes. Por lo tanto, permitir el estacionamiento más allá de áreas designadas, considerar reducciones para las estructuras



Parte del Subdistrito B del Distrito Davis Garden TIF está dentro de West Oak Cliff a lo largo del Corredor West Davis.
Fuente: Oficina de Desarrollo Económico de la Ciudad de Dallas

Necesidades de Infraestructura

comerciales heredadas existentes y explorar otras estrategias de estacionamiento compartido ayudará a las estructuras existentes a encontrar más sencillamente un nuevo propósito y al mismo tiempo minimizar los impactos indirectos en los vecindarios adyacentes.

Por último, el Corredor West Davis se encuentra cerca del corredor de autobuses de alta frecuencia de Jefferson Boulevard. Sabiendo que esta área está bien servida por el transporte público, hay oportunidades para considerar permitir unidades de vivienda accesorias por derecho dentro de 1/4 de milla de Jefferson Boulevard para brindar mayores opciones de vivienda a los residentes en el área, mientras se mantiene el carácter de vecindario residencial existente.

WestDavisStreetestáprogramadaparauna reconstrucción completa de la calzada en los próximos años. Esto mejorará la experiencia de peatones y ciclistas a lo largo del corredor. Como parte de este proyecto, puede haber oportunidades adicionales de diseño urbano y creación de lugares. Estos deben hacerse en colaboración con los residentes cercanos para crear arte público y experiencias deseadas por la comunidad adyacente y que la plasmen. Además, se debe priorizar las mejoras en la seguridad de los peatones en las principales intersecciones, como Westmoreland, Plymouth y Hampton. La comunidad desea que se instale un nuevo semáforo o una baliza intermitente HAWK entre Plymouth y Westmoreland para mejorar la seguridad de los peatones al cruzar West Davis.

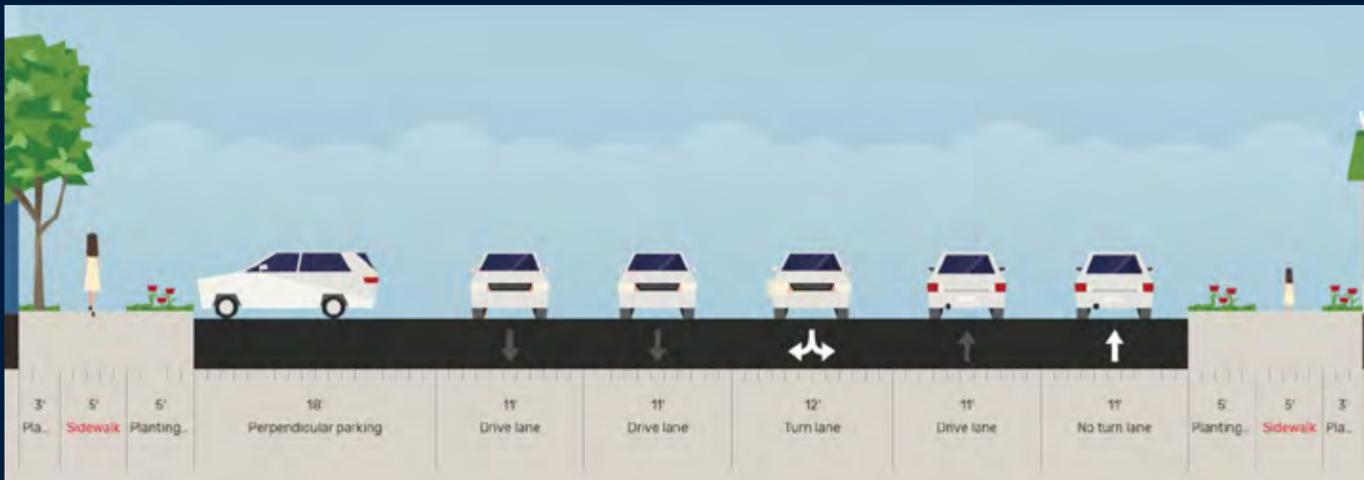
PROYECTO DEL CORRIDOR WEST DAVIS



La Fase I del Proyecto Davis Street entre Clinton y Beckley se completó en 2020.

En paralelo al proceso de planificación del área de West Oak Cliff, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas participó en un proyecto de bonos en colaboración con el Condado de Dallas. La propuesta de reconstruir West Davis Street entre Cockrell Hill Road y Clinton Avenue, incluyendo el segmento en West Oak Cliff entre Gilpin Avenue y Hampton Road. Aunque no se ha seleccionado un diseño final, la opción preferente por los residentes de los alrededores y las partes interesadas para el segmento a lo largo de West Davis en West Oak Cliff es la Opción 2, que proporcionaría una instalación para bicicletas protegida en cada dirección. Además, el proyecto reconstruiría las aceras existentes y proporcionaría un amortiguador paisajístico entre la acera y el bordillo, incluyendo los árboles de la calle.

Sección Transversal Existente: Davis



Sección Transversal Futura Preferente: Davis



* Los árboles son marcadores de posición para postes de servicios públicos, letreros o alumbrado público y no se pueden instalar como parte del futuro proyecto de reconstrucción.

RECOMMENDATIONS



Uso del Suelo y Desarrollo

- En áreas dentro de ¼ de milla del autobús de alta frecuencia (Jefferson Boulevard), considerar crear un superpuesto de zonificación, utilizando Distritos de Conservación propuestos, o creando una nueva categoría de zonificación residencial de repoblación para permitir unidades de vivienda accesorias. Se requerirá que el desarrollo siga los códigos de la ciudad existentes relacionados con las ADU, los requisitos de estacionamiento, los retranqueos y los estándares de concentración.
- Considerar futuras enmiendas al PD 631 (LCOTracto 3, LCOTracto 4 y MCOTracto 2) para no permitir lavaderos de vehículos, restaurantes con autoservicio o gasolineras debido a su proximidad a viviendas unifamiliares.
- Considerar una enmienda futura al PD 631 para permitir estrategias de estacionamiento compartido, usos de estacionamiento más allá de áreas designadas y posible reducción de parques para estructuras comerciales heredadas existentes



Transporte e Infraestructura

- Apoyar la propuesta del Departamento de Transporte del Condado de Dallas y la Ciudad de Dallas para proporcionar carriles para bicicletas y mejoras en el ámbito público a lo largo de West Davis entre Westmoreland y Hampton
- Explorar oportunidades para instalar un semáforo o una baliza HAWK a lo largo de West Davis entre Westmoreland y Plymouth para proporcionar un cruce seguro para los peatones.
- Aprovechar las medidas de pacificación del tránsito antes mencionadas establecidas en la sección de Transporte e Infraestructura para reducir la velocidad y aumentar la seguridad de los peatones en áreas comerciales y peatonales clave a lo largo de West Davis

ÁREA DE LA ESTACIÓN HAMPTON



El área alrededor de la Estación Hampton de DART contiene una variedad de usos, incluyendo barrios unifamiliares establecidos como Hampton Hills y Elmwood, y zonas comerciales, con una combinación de estructuras comerciales antiguas y pequeñas, y establecimientos más nuevos y centrados en los vehículos.

Contexto del Área y Condiciones Existentes

El área de la Estación de Hampton es un área grande que rodea la Estación Hampton de DART, generalmente limitado a las propiedades comerciales a lo largo de Hampton Road y las áreas residenciales directamente adyacentes a la estación. El área tiene un tamaño aproximado de 100 acres y se extiende hacia el norte hasta aproximadamente Wilton Avenue, hacia el sur hasta Illinois Avenue, hacia el este hasta Hollywood Avenue y el vecindario adyacente de Elmwood, y hacia el oeste hasta Franklin Street. Esta área tiene una fuerte combinación de usos de suelo comerciales y residenciales, con todos los usos de suelo comerciales y dos escuelas primarias (Maria Moreno Elementary School y La Academia de Estrellas School) que residen en Hampton Road, con

los usos residenciales en las inmediaciones de los usos comerciales. La Estación Hampton de DART se encuentra en el centro del área de enfoque y contiene un estacionamiento de superficie de 445 espacios con frente a Wright Street y Hampton Road.

Similar al área de la Estación Tyler-Vernon, el área TOD de la Estación Hampton (dentro de 1/2 milla de la estación) es en gran parte unifamiliar, con poco menos del 80% del suelo dedicado a usos unifamiliares. Ahora bien, a diferencia del área de la Estación Tyler-Vernon, la Estación de DART tiene un número moderado de pasajeros, con aproximadamente 5,300 pasajeros por semana según los datos de número de pasajeros de DART de 2017. Además de los

vecindarios unifamiliares adyacentes, el área contiene pequeñas áreas de CR (minorista comunitario), NS (A), un pequeño distrito TH-2 y dos distritos de desarrollo planificado, uno para la Maria Moreno Elementary School y el otro para la Estación de DART.

Actualmente, existe una gran cantidad de infraestructura inadecuada que dificulta el acceso a la estación para muchos residentes de los alrededores. Numerosos caminos tienen aceras faltantes o aceras en mal estado. El Plan Maestro de Aceras de Dallas, adoptado en 2021, incluso identificó esta área como un área de enfoque principal debido a su proximidad al transporte público, las escuelas cercanas y la demografía del vecindario. Ese plan identificó proyectos prioritarios en esta área,

que se incluyen en las recomendaciones de Transporte e Infraestructura. Por último, al igual que la Estación Tyler-Vernon de DART, no hay carriles para bicicletas en el área, lo que hace que el acceso a la estación en bicicleta sea peligroso.

A través de los aportes de la comunidad, las recomendaciones subsiguientes de mejora del uso del suelo y la infraestructura deberían ayudar a informar la futura remodelación de la propiedad de la Estación Hampton de DART, ayudar a crear un centro vecinal más transitable y dinámico orientado al tránsito a lo largo del corredor comercial, mejorar la accesibilidad de la estación y ayudar a proteger los vecindarios aledaños.



Los usos futuros del suelo deben incluir uso mixto a escala de vecindario en áreas comerciales y opciones de vivienda adicionales en áreas residenciales que permitan un desarrollo más transitable y orientado al tránsito.

Usos Futuros del Suelo

El corredor comercial a lo largo de Hampton entre Wright Street e Illinois está en una posición única para ver mayores y mejores usos en el futuro debido al hecho de que se encuentra en la intersección de dos vías arteriales principales y se encuentra junto a una estación de tren ligero de DART. Con eso en mente, la zonificación actual, CR, no brinda la flexibilidad deseada necesaria para crear un nodo de uso mixto de vecindario orientado al tránsito. Será importante considerar modificar la zonificación actual a un nuevo distrito de zonificación que permita el tipo de uso mixto transitable que la comunidad expresó el deseo de ver en el área en el futuro. Como parte de esto, también será importante considerar limitar los usos futuros del suelo que no se alineen con el tipo de desarrollo transitable y de servicio vecinal deseado por la comunidad, incluyendo los usos que pueden impedir la movilidad de los peatones. Esto ayudará aún más a reforzar estas áreas como un nodo más transitable y orientado al tránsito mientras se trabaja para no priorizar el vehículo adyacente al tránsito de alta calidad.

De la misma manera, cualquier rezonificación en el área también debería funcionar para proporcionar reducciones de estacionamiento para nuevos usos y estructuras comerciales heredadas existentes para facilitar el nuevo desarrollo o la reurbanización. Además, cualquier rezonificación también debe considerar oportunidades para el desarrollo residencial de uso mixto

que podría permitir una densidad adicional a cambio de proporcionar unidades económicas dedicadas en el sitio, como se describe en el Bono de Densidad de Vivienda de Ingresos Mixtos de la ciudad. Esto ayudará a proporcionar una diversidad de tipos de familias e ingresos en el área.

Un sitio donde la rezonificación y la reurbanización son especialmente importantes es la propiedad de la Estación Hampton de DART, propiedad de DART. Esta propiedad, zonificada como PD 392, debería considerarse una oportunidad para un nuevo transporte público a escala de vecindario en el futuro. Ahora bien, cualquier nuevo desarrollo debe tener en cuenta su contexto rodeado de usos unifamiliares y debe incluir un texto que restrinja la altura y proteja la privacidad de los usos adyacentes (ver la página 118 para obtener más detalles).

Lo más esencial para los futuros cambios de zonificación es exigir los tipos de mejoras de diseño urbano para nuevos edificios que generen plantas bajas activas y orientadas hacia los peatones, incluyendo aceras anchas y espacios evidentes plantas bajas para comidas al aire libre, patios y escalinatas. Con estos deseos en mente, un distrito de zonificación basado en la forma es óptimo para el área, ya que permite el tipo de ubicación del edificio y las comodidades para peatones destacadas por la comunidad, al mismo tiempo que permite una mayor

combinación de usos en el área.

Además de posibles rezonificaciones futuras a lo largo del corredor de Hampton Road, los vecindarios alrededor de la Estación Hampton están interesados en considerar posibles Distritos de Conservación u otra herramienta de zonificación, como una nueva categoría de zonificación residencial de repoblación que ayudaría a mantener el carácter de vecindario existente de estas áreas, tanto la arquitectura y la escala, al mismo tiempo que permite algunas opciones adicionales de elección de vivienda, incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y tríplex/cuádruples, viviendas unifamiliares de lotes angostos y desarrollos de viviendas rurales en lotes más grandes (ver la sección Vivienda tipo "Missing-Middle" para obtener más detalles). Los detalles específicos para el carácter arquitectónico y la escala deben determinarse según el vecindario a través del proceso del Distrito de Conservación.

Cabe señalar que, si bien el plan del área recomienda consideraciones para opciones adicionales de elección de vivienda del tipo "missing middle" en esta área, varios miembros de la comunidad expresaron su oposición a esta recomendación y el deseo de que el área siga siendo completamente residencial unifamiliar. También se debe tener en cuenta que el deseo es que cualquier uso que pueda volverse no conforme a través de futuros cambios de zonificación debe protegerse de la amortización en la mayor medida posible.



Considerando que las viviendas del tipo "middle missing" como por ejemplo las ADU (que se muestran a continuación) en ciertos lotes residenciales permitirán mayores opciones de viviendas y aumentará la accesibilidad del área.

Necesidades de Infraestructura

Aunque el área de la estación de Hampton está bien comunicada por transporte público, la accesibilidad en el área es muy mala. Hay numerosas áreas donde las aceras están en malas condiciones o son totalmente inexistentes. Estas áreas, descritas en el Capítulo de Implementación y en la página 119, serán fundamentales para mejorar el acceso a la estación y mejorar la capacidad de caminar a lo largo del corredor. Junto con estas mejoras, se debe crear un plan de Rutas Seguras Hacia las Escuelas para Maria Morena Elementary School para mejorar el acceso seguro de esa escuela desde las áreas adyacentes. Esto también ayudará a mejorar el acceso a la Estación de DART. Además, se deben implementar mejoras en las aceras alrededor de la Estación Hampton de DART, descritas en el Proyecto de Conexiones de Última Milla de los corredores de las Líneas Roja y Azul de NCTCOG de DART y el Plan Maestro de Aceras de Dallas. La máxima prioridad debe ser la reparación e instalación de aceras a lo largo de Hampton y Wright Street. Wright Street también es una calle ideal para incluir carriles para bicicletas en el futuro.

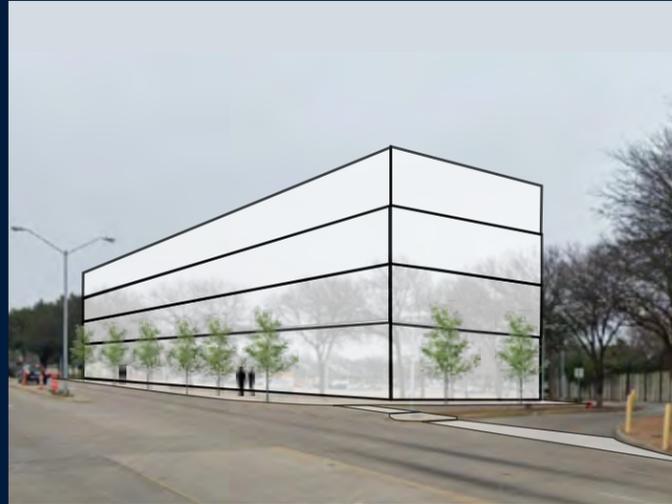
Además de las mejoras en las aceras, existe el deseo de crear un nuevo espacio público abierto utilizable en el área. La remodelación propuesta de la propiedad de la Estación Hampton de DART es una oportunidad para crear servicios recreativos adicionales para el área que podrían beneficiar a los residentes nuevos y existentes

Área de enfoque 8: Hampton & Illinois (Distritos del Concejo 1,3, y 4)



El Plan Maestro de Aceras de Dallas identificó el Área de Hampton/Illinois, incluyendo el Área de la Estación de Hampton, como un área de enfoque para mejoras inmediatas para peatones y aceras (ver Apéndice).

REDESARROLLO DE LA ESTACIÓN HAMPTON DE DART



El redesarrollo de la propiedad de la Estación Hampton de DART debe ser un desarrollo de uso mixto que tenga una escala adecuada y respete los vecindarios unifamiliares adyacentes.



DART realizó un Memorándum de Entendimiento (MOU) con la Ciudad de Dallas con respecto a la remodelación de varias propiedades de estaciones de DART, incluyendo la propiedad de la Estación Hampton. El deseo es una asociación público-privada para generar un desarrollo orientado al tránsito que cumpla con las metas de DART de aumentar el número de pasajeros, al mismo tiempo que cumple con las metas de la Ciudad de reducir la congestión y las emisiones de los viajes vehiculares, aumentar el desarrollo económico y mejorar el transporte público y la accesibilidad laboral.

La comunidad está preocupada por la posible escala (impacto, masa y altura) de cualquier desarrollo en el sitio. Posteriormente, existen preocupaciones sobre la privacidad de las viviendas unifamiliares adyacentes al sur. También existen preocupaciones sobre el posible alumbrado público adicional y la contaminación lumínica en las propiedades adyacentes. La comunidad notó el deseo de que DART mejorara la limpieza del arroyo a lo largo del límite sur de la propiedad. Y, por último, existen preocupaciones sobre el posible tránsito y su impacto en Hampton Road, las calles residenciales adyacentes y en Maria Moreno Elementary School.

Con estas preocupaciones en mente, la comunidad recomienda que se incluyan los siguientes elementos como parte de la posible remodelación de la propiedad:

- Limitar el desarrollo solo al área donde se encuentra actualmente el estacionamiento, manteniendo también un muro en el lado sur de la propiedad
- Limitar la altura a 4 pisos, y el desarrollo se reduzca usos unifamiliares hacia el sur.

- Como parte de esto, no ubicar balcones en la fachada sur por encima del segundo nivel muy cerca de los usos unifamiliares adyacentes.
- Incluir los requisitos existentes de pendientes de proximidad residencial para mantener el retranqueo adecuado de los usos unifamiliares
- Limitar el alumbrado público adicional en el lado sur de la propiedad
- Llevar a cabo una evaluación del impacto del tránsito y determinar las estrategias de mitigación del tránsito según sea necesario
- Reducir los requisitos de estacionamiento existentes para usos residenciales y comerciales
- Requerir usos activos a nivel del suelo a lo largo de Hampton, incluyendo el comercio minorista al servicio del vecindario que beneficia a las comunidades adyacentes.
- Asegúrese de que un mínimo del 20% de las unidades sean económicas para un AMI del 80% o menos.
- Asegúrese de que el desarrollo plasme el carácter arquitectónico adyacente y utilice materiales de alta calidad, incluyendo la mayoría de las fachadas exteriores orientadas al público como mampostería.
- Proporcionar espacios comunitarios, como una sala de reuniones, estudios de artistas, un espacio de creación o una galería de arte pública para permitir que este espacio funcione como un centro comunitario. Este espacio se puede curar con la asistencia de la Oficina de Artes y Cultura de la Ciudad.
- Proporcionar espacios de incubadoras de negocios para la creación de pequeñas empresas para apoyar a las pequeñas empresas locales.
- Proporcionar un espacio abierto público al aire libre utilizable, como una plaza de reunión pública

RECOMENDACIONES



Uso del Suelo y Desarrollo

- Dentro de ½ milla de la Estación Hampton de DART, considerar crear un superpuesto de zonificación, utilizando los Distritos de Conservación propuestos, o crear una nueva categoría de zonificación residencial de repoblación para permitir viviendas tipo "missing-middle", incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y triplex/cuádruplex, unifamiliar de lote angosto y viviendas rurales (cuando corresponda) que se permitirán por derecho, adhiriéndose a los estándares de diseño arquitectónico y urbano que se determinarán en función del vecindario. Se requerirá que el desarrollo siga los códigos de la ciudad existentes relacionados con las ADU, los requisitos de estacionamiento, los retranqueos y los estándares de concentración.
- Apoyar el futuro redesarrollo propuesto de la propiedad de Estación Hampton de DART a través de una asociación público-privada con DART. Trabajar con DART y el desarrollador elegido para enmendar el PD 392 para permitir que se construya un desarrollo multifamiliar de uso mixto en el estacionamiento existente en la estación de DART. La rezonificación debe limitarse a 4 pisos de altura, incluir requisitos de pendiente de proximidad residencial existentes, permitir requisitos de estacionamiento reducidos para usos residenciales y comerciales, requerir usos activos a nivel del suelo a lo largo de Hampton, garantizar que un mínimo del 20 % de las unidades sean económicas para 80% de AMI o menos, requieren materiales exteriores de alta calidad, exploran la creación de nuevos espacios abiertos en el sitio y consideran la provisión de espacios de uso comunitario compartido, como salas de reuniones y espacios culturales, como espacios para creadores y/o estudios de artistas.
- Considerar enmendar la zonificación CR existente a lo largo de Hampton Road entre Wright e Illinois para permitir el desarrollo de uso mixto. La nueva zonificación debe considerar un distrito basado en forma que dará como resultado una forma urbana transitable, como fachadas activadas y aceras anchas, al mismo tiempo que garantiza retranqueos apropiados y pendientes de proximidad a los usos unifamiliares adyacentes. El desarrollo debe limitarse al límite de altura existente de 54' (según lo permitido en la zonificación CR). Los usos residenciales permitidos deben incluir viviendas estilo "Townhome" y multifamiliares.
- Considerar enmendar la zonificación CR existente a lo largo de Hampton Road entre Wright e Illinois para limitar futuros usos del suelo que no se alinean con el tipo de desarrollo transitable al servicio del vecindario deseado por la comunidad, incluyendo los usos que pueden impedir la movilidad de los peatones debido a múltiples cortes en las aceras, lugares de estacionamiento y puntos peligrosos de conflicto entre vehículos y peatones.
- Como una forma de garantizar la accesibilidad del futuro desarrollo multifamiliar, explorar la inclusión del bono por densidad de ingresos mixtos para permitir una densidad adicional con la provisión para reservar unidades económicas.
- Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para todos los usos comerciales, residenciales y de oficinas dentro de ½ milla de la Estación Hampton de DART para permitir un desarrollo más viable desde el punto de vista financiero en estas áreas y producir un desarrollo más transitable y orientado a los peatones en el futuro.



Transporte e Infraestructura

- Crear un plan de Rutas Seguras Hacia las Escuelas para Maria Moreno Elementary School.
- Apoyar al Departamento de Obras Públicas para asegurar la implementación oportuna de los proyectos descritos en el Plan Maestro de Aceras de Dallas pertenecientes al Área de Enfoque de Hampton e Illinois. En particular, completar las reparaciones de las aceras de Hampton desde Wright hasta Illinois, Illinois entre S. Franklin y Rugged Dr., y Hollywood entre Elmwood Blvd e Illinois.
- Utilizando el proyecto de Conexiones de Última Milla de los Corredores de las Líneas Roja y Azul NCTCOG de DART como directriz, trabajar con DART, Transporte y Obras Públicas para implementar la instalación de aceras, reparación y otras mejoras para peatones en áreas cercanas a la Estación Hampton de DART.
- Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad al transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de Hampton Road entre West Davis y Wright y a lo largo de Wright Street desde Hampton a Edgefield como se describe en el Plan Maestro de Aceras de Dallas.



Parques y Espacio Abierto

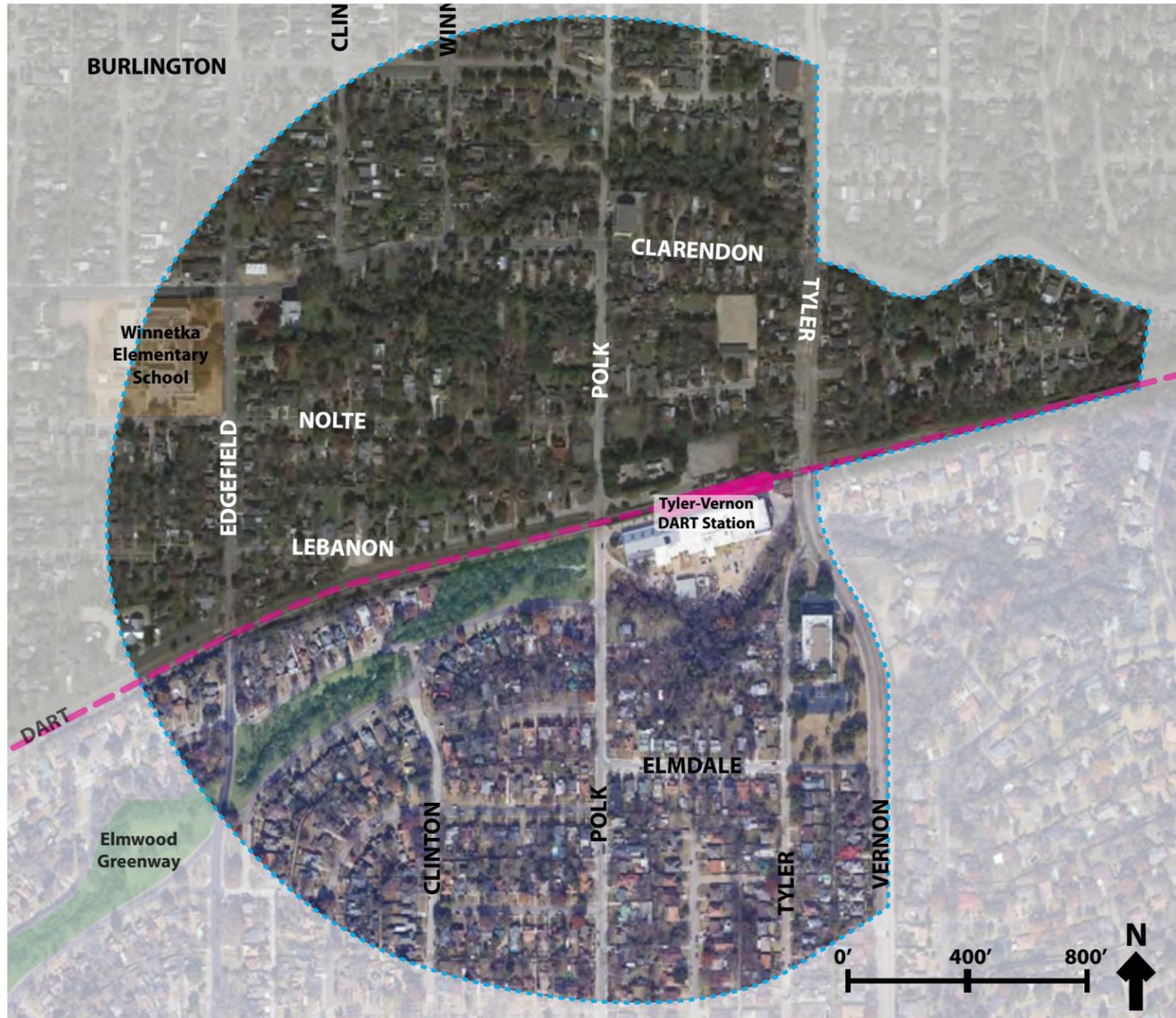
- Como parte de una futura asociación público-privada de la propiedad Estación Hampton de DART, incluir una provisión para un pequeño parque, plaza o espacio público abierto como parte de la futura remodelación.



Desarrollo Comunitario y Calidad de Vida Inclusiva

- Apoyar el futuro redesarrollo propuesto de la propiedad de Estación Hampton de DART a través de una asociación público-privada con DART en una comunidad de ingresos mixtos y uso mixto, con un porcentaje mínimo de unidades dedicadas como económicas y promovidas a los residentes de West Oak Cliff. Utilizar las recomendaciones descritas en la sección Área de la Estación Hampton para que sirvan como directriz para el diseño y desarrollo.
- Como parte de una futura remodelación de la propiedad de la Estación Hampton de DART en asociación público-privada, trabajar con DART para garantizar la inclusión de espacios comunitarios públicos exclusivos para eventos artísticos, culturales y comunitarios. Este espacio puede ser curado con la asistencia de la Oficina de Artes y Cultura de la Ciudad. Además, explorar oportunidades para dedicar un espacio a nivel del suelo para empresas emergentes y espacios para incubadoras de negocios para apoyar a las pequeñas empresas locales.

ÁREA DE LA ESTACIÓN TYLER-VERNON



Contexto del Área y Condiciones Existentes

El área de la Estación Tyler-Vernon es un área grande que rodea la Estación Tyler-Vernon de DART dentro del límite de West Oak Cliff. El área tiene un tamaño aproximado de 200 acres y se extiende al norte hasta aproximadamente Burlington Boulevard, al sur hasta Pioneer Drive, al oeste pasando Edgefield, y limita al este con el límite del Plan del Área de West Oak Cliff en Tyler, Vernon y el pequeño vecindario a lo largo de Nolte Drive al este de Tyler Street. Aunque esta área es predominantemente para usos unifamiliares, el área también contiene muchos activos no residenciales, incluyendo Winnetka Elementary School, el pequeño nodo comercial en Clarendon y Edgefield, varias iglesias y la Estación Tyler, la remodelación de uso

mixto de la estructura histórica de la fábrica que incluye oficinas y tiendas minoristas a pequeña escala. El área también incluye la parte norte de Elmwood Greenway, incluida la nueva extensión del sendero que se completó recientemente.

El área de la Estación Tyler-Vernon actualmente tiene el mayor porcentaje de zonificación unifamiliar de todas las áreas de la estación en Dallas, con más del 80% del área zonificada para usos unifamiliares. Además, el área contiene áreas pequeñas de CR (minorista comunitario), NS (A), un pequeño distrito MF-2, IM (fabricación industrial) para el desarrollo de la Estación Tyler, LO-1 (de oficinas limitado) adyacente a la estación de DART,



El área de la Estación de Tyler-Vernon alberga cientos de viviendas unifamiliares, así como varios puntos de referencia del vecindario, como el centro comercial de Clarendon y Edgefield, la renovada y revitalizada urbanización de la Estación Tyler y Winnetka Elementary School.

y un distrito de desarrollo planificado para la escuela primaria. El área carece de cualquier gran empleador, con solo un puñado de pequeñas empresas que se encuentran dentro de 1/2 milla de la estación. Estos factores de uso del suelo contribuyen a que la estación Tyler-Vernon de DART tenga la cantidad de pasajeros semanales más baja de cualquier estación en Dallas, con solo 1,696 pasajeros por semana informados en 2017, un promedio de aproximadamente 240 pasajeros por día. Si bien los patrones de uso del suelo contribuyen a la baja cantidad de pasajeros en general para la estación de DART, existen otros factores que contribuyen, incluyendo la infraestructura peatonal y multimodal deficiente en el área que dificulta el acceso a la estación.

Varias calles que rodean la estación carecen de aceras por completo, incluyendo Nolte, Lebanon y Burlington, mientras que otras aceras necesitan reparaciones sustanciales y mejoras de ADA. Además, no hay carriles para bicicletas en el área, por lo que acceder a la estación en bicicleta es peligroso.

A través de los aportes de la comunidad, las recomendaciones subsiguientes de mejora de la infraestructura y el uso del suelo deberían ayudar a proporcionar más actividad en el área de la estación y aumentar el número de pasajeros de DART.



Los usos futuros del suelo deben incluir uso mixto a escala de vecindario en áreas comerciales y opciones de vivienda adicionales en áreas residenciales que permitan un desarrollo más transitible y orientado al tránsito

Usos Futuros del Suelo

Como se señaló, el radio de ½ milla alrededor de la estación Tyler-Vernon del DART es principalmente zonificación y usos del suelo unifamiliares. Aunque la comunidad desea en gran medida mantener el carácter unifamiliar del área, la comunidad apoya permitir unidades de vivienda accesoria (ADU, por sus siglas en inglés) en todos los lotes y también hubo un apoyo expresado para una mayor participación y revisión de la comunidad a través del proceso de audiencia autorizado para permitir otros tipos de viviendas del sector intermedio desatendido (MMH, por sus siglas en inglés), específicamente dúplex, tríplex, cuádruple y desarrollos de viviendas de campo en lotes más grandes.

Hay algunas áreas con una oposición significativa a Viviendas del Sector Intermedio Desatendido. Se recomienda que estas áreas sigan siendo unifamiliares, pero permitan unidades de Vivienda Accesoria (ADU, por sus siglas en inglés), a menos que, a través de una participación adicional de la comunidad con los propietarios, se determine que pueden ser apropiados tipos de vivienda adicionales.

Estos vecindarios están delimitados por:

- South Montclair hacia el oeste, la línea ferroviaria del DART hacia el sur, Clarendon Drive hacia el norte y Tyler Street hacia el este (Vecindario de South Edgefield)

- El área triangular del plan al este de Tyler Street en Clarendon Drive y Nolte Drive hasta su intersección.

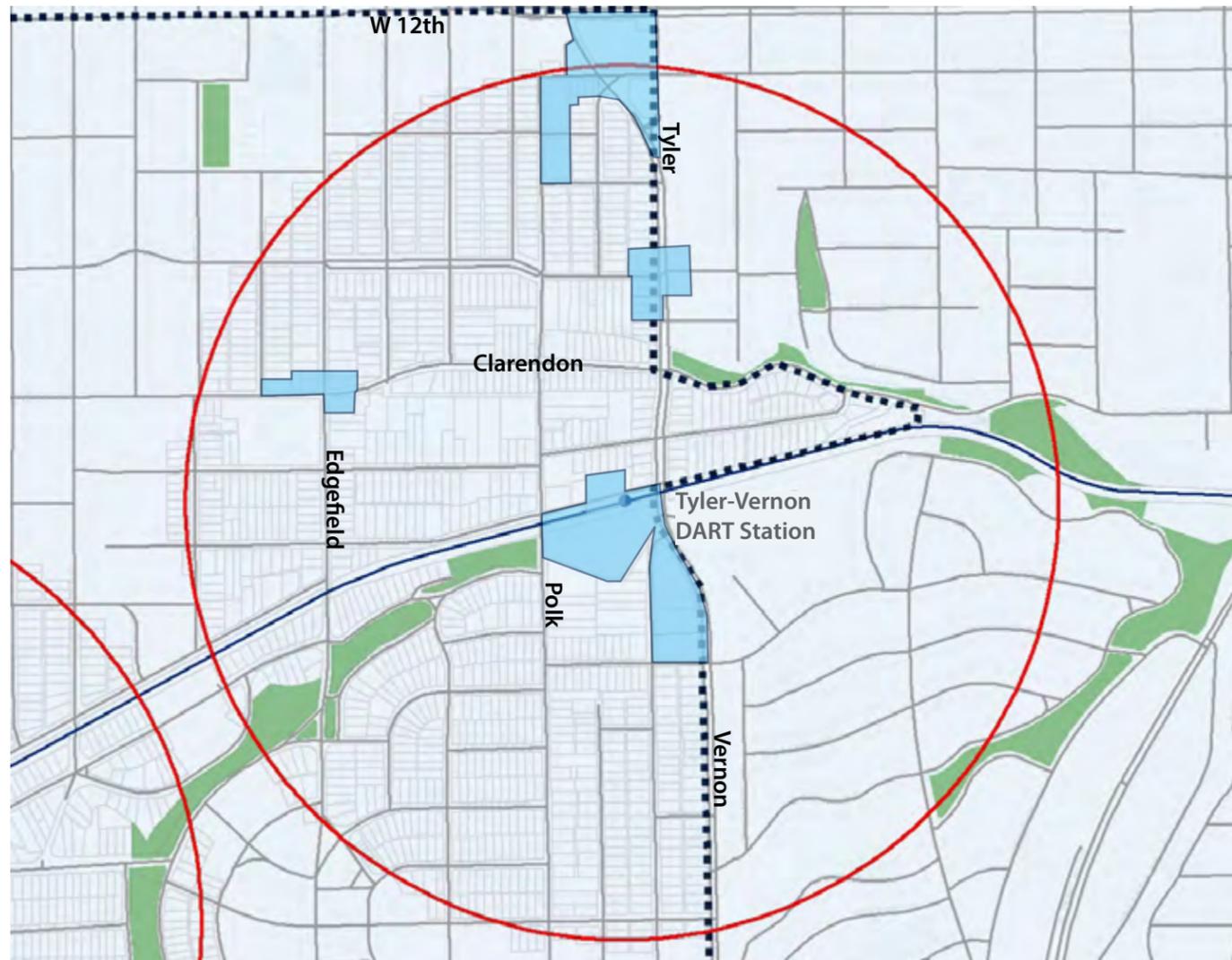
Como se destaca en la encuesta realizada por los organizadores de la comunidad local, la mayoría de los residentes encuestados dentro de South Edgefield solo apoyan viviendas unifamiliares y unidades de vivienda accesoria. Los detalles sobre cómo proteger las viviendas existentes actualmente y el carácter arquitectónico y la escala de estos vecindarios deben determinarse según el vecindario a través de una audiencia autorizada apropiada, inclusiva, bilingüe y enfocada en los residentes, iniciada por la Ciudad que analice opciones tales como un distrito de conservación, un superpuesto de ordenanza de zonificación, plano de planta y/o restricciones de tamaño de lote, u otras protecciones de planificación apropiadas. Es esencial que el personal de la ciudad trabaje con una muestra transversal inclusiva de grupos de partes interesadas, incluyendo propietarios e inquilinos, así como organizaciones como West Oak Cliff Coalition, Somos Tejas y Automotive Association of Oak Cliff durante el proceso de audiencia autorizado para los vecindarios al norte de las pistas Tyler-Vernon DART, para maximizar la participación informada de los residentes en la elección de las mejores opciones para proteger sus vecindarios y negocios. Para las áreas al sur de las vías del DART, la Ciudad debe comprometerse con la Asociación de Vecinos de Elmwood y la Asociación de Vecinos de Polk-Vernon.

Aunque la Ciudad de Dallas ha adoptado políticas de desarrollo orientadas al transporte público, se reconoce que se debe prestar especial atención a ciertas comunidades y vecindarios. El Plan de Equidad Racial de Dallas compromete a la ciudad a abordar "las desigualdades de larga data al garantizar que la

zonificación incluya a las comunidades históricamente desfavorecidas para fomentar la sustentabilidad".

Además de considerar algunos cambios ubicados en áreas residenciales unifamiliares alrededor de la estación, también existen oportunidades en las propiedades zonificadas no residenciales en el área. La pequeña área zonificada comercialmente en Edgefield y Clarendon, actualmente zonificada CR (Minorita Comunitario), es una oportunidad para considerar futuros cambios de zonificación a través de la audiencia autorizada previamente presentada para permitir una mayor combinación de usos que aún respeten la escala del vecindario y contexto. Además, otras propiedades zonificadas no residenciales en el área (que se muestran en la página 124) son oportunidades para la rezonificación futura para permitir una mayor combinación de usos y ayudar a crear nodos de vecindario transitables. Cabe señalar que el deseo es para cualquier uso que pueda volverse no conforme a través de futuros cambios de zonificación debe protegerse de la amortización en la mayor medida posible.

Todas las rezonificaciones en esta área deben considerar oportunidades para reducir el estacionamiento debido a la proximidad al transporte público. Esto debe considerarse seriamente para las estructuras comerciales heredadas existentes que podrían no tener un amplio estacionamiento disponible debido al tamaño de su lote y, posteriormente, pueden tener dificultades para encontrar arrendatarios. Todas las enmiendas de estacionamiento también deben tener en cuenta los posibles impactos indirectos en los vecindarios adyacentes.



Las propiedades zonificadas como no residenciales en el Área de Tyler-Vernon Station son oportunidades para considerar opciones de desarrollo de uso mixto. Estas áreas deberían considerarse para rezonificaciones futuras respectivamente.

Necesidades de Infraestructura

En la actualidad, hay muchos lugares en toda el área de la Estación Tyler-Vernon en los que falta la infraestructura de dominio público. Muchas de las calles que necesitan mejoras en las aceras se describieron en el Plan Maestro de Aceras de Dallas, incluyendo Vernon Avenue, Burlington y Wright. Hay calles adicionales donde la construcción de nuevas aceras es importante para mejorar la seguridad de los peatones y la accesibilidad de la estación de DART cercana, incluso en las calles Nolte, Lebanon y Tyler. Además de construir nuevas aceras y reparar las aceras existentes en las calles antes mencionadas, también se necesitan mejoras en el ámbito público cerca de la intersección de Clarendon y Edgefield para ayudar a respaldar la viabilidad y accesibilidad del nodo vecinal de uso mixto propuesto en esa intersección. Muchas de estas mejoras deben ser consideradas como parte

del programa Rutas Seguras hacia las Escuelas para Winnetka Elementary School.

Otras mejoras de infraestructura en el área incluyen la necesidad de mejorar la movilidad multimodal. Esto debería incluir carriles para bicicletas a lo largo de Wright Street y Vernon Avenue. Junto con la nueva extensión del sendero Elmwood Greenway, las oportunidades futuras para una extensión a lo largo del arroyo Elmwood Branch hasta Vernon Avenue, junto con un posible parque pequeño, también ayudarían a mejorar la movilidad y el acceso recreativo en el área. Por último, las mejoras de accesibilidad, descritas en el Proyecto de Conexiones de la Última Milla de NCTCOG, en la Estación Tyler-Vernon de DART y sus alrededores ayudarán a mejorar la accesibilidad a la estación y los usos cercanos.

RECOMENDACIONES



Uso del Suelo y Desarrollo

- Dentro de ½ milla de la Estación Tyler-Vernon de DART, considerar crear un superpuesto de zonificación, utilizando los Distritos de Conservación propuestos, o creando una nueva categoría de zonificación residencial de repoblación para permitir viviendas tipo "missing-middle", incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y triplex/cuádruplex, viviendas unifamiliares de lotes angostos y viviendas rurales (cuando corresponda) se permitirán por derecho, adhiriéndose a los estándares de diseño arquitectónico y urbano que se determinarán según el vecindario. Se requerirá que el desarrollo siga los códigos de la ciudad existentes relacionados con las ADU, los requisitos de estacionamiento, los retranqueos y los estándares de concentración.
- Junto con la reforma del código de estacionamiento de toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para todos los usos comerciales, residenciales y de oficinas dentro de ½ milla de la Estación Tyler-Vernon de DART para permitir un desarrollo más viable desde el punto de vista financiero en estas áreas y producir un desarrollo más transitable y orientado a los peatones en el futuro.
- En las propiedades zonificadas CR en la intersección de Edgefield/Clarendon (Número de Caso de Audiencia Autorizado 189-143), explorar oportunidades para rezonificar a una zonificación basada en forma para fomentar el desarrollo de uso mixto a escala de vecindario. Permitir proporciones de estacionamiento reducidas y el uso de estacionamiento en la calle para contar con los requisitos de estructuras comerciales para facilitar la remodelación de edificios comerciales heredados. Como parte de esta rezonificación, considerar enmendar la zonificación para limitar los usos futuros del suelo que no se alineen con el tipo de desarrollo transitable para el vecindario deseado por la comunidad, incluyendo los usos que pueden impedir la movilidad de los peatones debido a múltiples cortes de acera, lugares de estacionamiento y puntos de conflicto peligrosos entre vehículos y peatones.
- En todas las demás propiedades zonificadas no residenciales dentro de ½ milla de la Estación Tyler-Vernon de DART, explorar oportunidades futuras para enmendar la zonificación para estimular el futuro desarrollo de uso mixto a escala de vecindario, a la vez que fomenta la escala y los retranqueos que son contextualmente sensibles a los vecindarios adyacentes.



Transporte e Infraestructura

- Crear un plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Winnetka Elementary School, identificando mejoras que ayudarán a que sea más sencillo y oportuno para los estudiantes caminar y andar en bicicleta a la escuela. Una vez que se hayan completado los planes, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas debe buscar financiamiento para la implementación a través de subvenciones externas, como el programa Federal de Alternativas de Transporte.
- Proporcionar mejoras en el espacio público y las aceras dentro de una cuadra de la intersección de Clarendon/Edgefield
- Utilizando el Proyecto de Conexiones de Última Milla de los Corredores de las Líneas Roja y Azul NCTCOG de DART como directriz, trabajar con DART, Transporte y Obras Públicas para implementar la instalación de aceras, reparación y otras mejoras para peatones en áreas cercanas a las Estaciones Tyler-Vernon de DART.
- Dar prioridad a los siguientes proyectos de mejora de aceras como se identifica en la página 24 del Plan Maestro de Aceras de Dallas: reparaciones a S Vernon Avenue entre Clarendon y W Illinois Ave, instalación de aceras en S Vernon Avenue entre Clarendon e Illinois, instalación de aceras en Burlington desde Hampton a Tyler, e instalación de acera en Wright Street desde Hampton hasta Edgefield
- Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad al transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras en Nolte entre Montclair y Clarendon, en Lebanon entre Edgefield y Tyler, en Tyler entre Vernon e Illinois
- Explorar oportunidades para mejoras en las intersecciones en Tyler y Tyler (en Vernon) para mejorar la seguridad de los peatones y aminorar el tránsito.
- Proporcionar carriles para bicicletas a lo largo de Wright Street entre Edgefield e Illinois y a lo largo de Vernon Avenue.



Parques y Espacio Abierto

- Apoyar a las organizaciones vecinales locales en el trabajo para explorar los Acuerdos MOWmentum para convertir las grandes medianas a lo largo de Burlington Blvd. en espacios de uso público, proporcionando paisajismo, árboles en las calles, bancos y otras comodidades según lo desee el vecindario.
- Explorar oportunidades para crear un pequeño parque cerca de la esquina de Tyler y Vernon, además de buscar oportunidades para crear un sendero para caminar o un espacio abierto utilizable en un terreno privado paralelo a Elmwood Branch Creek detrás de la propiedad de la Estación Tyler



CAPÍTULO V IMPLEMENTACIÓN

USO DEL SUELO Y DESARROLLO	128
ÁREAS DE ENFOQUE.....	130
TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA.....	134
PARQUES Y ESPACIOS ABIERTOS.....	140
DESARROLLO COMUNITARIO Y CALIDAD DE VIDA INCLUSIVOS	142

MATRIZ DE IMPLEMENTACIÓN

Con el fin de establecer un marco y una hoja de ruta para implementar los muchos resultados deseados articulados a lo largo del Plan del Área de West Oak Cliff, es importante tener un conjunto de elementos de acción que llevarán adelante la visión general del plan hacia el futuro. El horizonte de cinco años para el Plan del Área de West Oak Cliff es un periodo de tiempo razonable para lograr las estrategias del plan y los elementos de acción recomendados y establecerá una base para más esfuerzos de planificación a largo plazo en toda el área.

Los cuatro marcos del plan de Uso del Suelo y Desarrollo, Transporte e infraestructura, Parques y Espacios Abiertos, y Desarrollo Comunitario y Calidad de Vida Inclusiva forman la base de la visión del plan. Cada marco contiene objetivos generales, en los que hay un subconjunto de elementos de acción. Estos elementos de acción son declaraciones definitivas y alcanzables que tienen un plazo establecido para su finalización, una lista de departamentos o agencias de la ciudad

responsables de la implementación (incluyendo un organismo principal que se muestra en negrita), y costos de financiamiento proyectados y posibles fuentes.

La Matriz de Implementación establece un camino estructurado para lograr resultados implementables y exitosos. Si bien la Ciudad de Dallas es la parte responsable de la mayoría de los elementos de acción en la Matriz de Implementación, será necesario trabajar en conjunto con los vecindarios y los grupos de partes interesadas para los que se aplica un elemento de acción específico y buscar la orientación de estos.

Los elementos de acción enumerados en las siguientes páginas son los medios por los cuales West Oak Cliff puede lograr la visión comunitaria descrita en este documento y apoyada por la comunidad. Las recomendaciones enumeradas en la Matriz de Implementación son inversiones y mejoras críticas que la Ciudad de Dallas y sus organizaciones asociadas han identificado para mejorar West Oak Cliff y ayudar a hacer realidad la visión comunitaria.



Uso del Suelo y Desarrollo

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Preservar y proteger los vecindarios unifamiliares existentes				
1.A	A menos que se especifique lo contrario, no hay recomendaciones para cambiar la zonificación en distritos residenciales unifamiliares (distritos R-5 y R-7.5).	En Curso	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
1.B	Rezonificar el distrito de zonificación MF-2 existente en Jimtown (Caso de Audiencia Autorizada 189-240) delimitado generalmente por Clarendon, Franklin, Brandon y Hampton para no permitir el desarrollo multifamiliar a menos que ya exista. En su lugar, solo permita unidades de vivienda unifamiliares y accesorias por derecho. Como parte de esta rezonificación, explorar los estándares de diseño urbano para nuevas construcciones residenciales para alinear los diseños futuros con el contexto del vecindario adyacente.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
1.C	Continuar apoyando y capacitando a los vecindarios a través del desarrollo de capacidades y la educación en torno a la zonificación, el uso del suelo, orientación en servicios de la Ciudad y la creación de asociaciones de vecinos.	En Curso	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
Promover oportunidades de desarrollo orientadas al tránsito cerca del tránsito de alta calidad				
2.A	Considerar la rezonificación del corredor comercial existente de Hampton Road entre Wright Street e Illinois Avenue para permitir un desarrollo de uso mixto a escala de vecindario orientado al tránsito (consulte las recomendaciones del Área de Enfoque de la Estación Hampton).	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
2.B	En propiedades zonificadas no residenciales dentro de ½ milla de la Estación Tyler-Vernon de DART, incluyendo la intersección Edgefield/Clarendon (Número de Caso de Audiencia Autorizado 189-143), explorar oportunidades para enmendar la zonificación para fomentar el desarrollo de uso mixto a escala de vecindario (ver las Recomendaciones del Área de Enfoque de la Estación Tyler-Vernon).	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
2.C	En consonancia con las políticas adoptadas en toda la ciudad, incluidas CECAP y la Política de Desarrollo Económico, en áreas dentro de ½ milla de las estaciones de tren ligero del DART, analizar oportunidades para permitir nuevos tipos de viviendas "missing middle" (incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y triplex/cuádruplex, y viviendas de campo), además de seguir permitiendo viviendas unifamiliares nuevas y existentes. La meta es aumentar la oferta de viviendas y las opciones de vivienda debido a la actual crisis de vivienda y, al mismo tiempo, aprovechar todas las estrategias legales posibles para minimizar el desplazamiento de los residentes y propietarios de viviendas existentes en la mayor medida posible. Herramientas tales como superpuestos de zonificación, distritos de conservación propuestos o una nueva categoría de zonificación residencial de repoblación son posibles estrategias de zonificación. Los detalles específicos de arquitectura, diseño urbano, tamaño/dimensión del lote, pendiente de proximidad residencial y otras características se determinan mejor a través de un futuro proceso de audiencia autorizada, aunque el desarrollo debe apuntar a seguir los códigos de la ciudad existentes relacionados con la zonificación unifamiliar existente, incluyendo los requisitos de estacionamiento, retranqueos y estándares de concentración, al mismo tiempo que sigue los códigos existentes para las ADU. Reconociendo que estos problemas son aplicables en todo Dallas, el plan del área recomienda que las posibles enmiendas al código y la Actualización del Plan Integral de Uso del Suelo de Forward Dallas exploren el problema de manera integral en toda la ciudad y trabajen con los residentes de los alrededores para lograr cambios de zonificación apropiados a través del proceso de audiencia autorizada.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
2.D	En áreas dentro de ¼ de milla del autobús de alta frecuencia (Jefferson Boulevard), considerar la posibilidad de crear un superpuesto de zonificación, utilizando los distritos de conservación propuestos o creando una nueva zonificación residencial de repoblación para permitir unidades de vivienda accesorias. Se requerirá que el desarrollo siga los códigos de la ciudad existentes relacionados con las unidades de vivienda accesorias, los requisitos de estacionamiento, los retranqueos y los estándares de concentración.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
2.E	Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para usos comerciales, residenciales y de oficinas dentro de ½ milla de las estaciones de tren ligero de DART y ¼ de milla de los corredores de autobuses de alta frecuencia para permitir un desarrollo más viable desde el punto de vista financiero en estas áreas y producir un desarrollo más transitado y orientado a los peatones en el futuro.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
Crear centros de uso mixto transitables a escala de vecindario				
3.A	Área de enfoque del Centro de la Ciudad de Elmwood: (Número de Caso de Audiencia Autorizada Z178-142), enmendar la zonificación para permitir el desarrollo de uso mixto a escala de vecindario, lo que incluye permitir algunos usos residenciales (ver Recomendaciones del Área de Enfoque del Centro la Ciudad de Elmwood).	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
3.B	Corredor West Davis: Considerar futuras enmiendas a PD 631 (LCO Tramo 3, LCO Tramo 4 y MCO Tramo 2) para no permitir lavaderos de vehículos, restaurantes de autoservicio o estaciones de servicio debido a su proximidad a viviendas unifamiliares. Además, considerar enmiendas al estacionamiento requerido para permitir reducciones de estructuras anteriores, permitir opciones de estacionamiento compartido y permitir el estacionamiento más allá de las áreas designadas para reducir los impactos indirectos del estacionamiento en los vecindarios adyacentes.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
3.C	Hampton-Clarendon: (Número de Caso de Audiencia Autorizada 189-349) enmendar la zonificación para permitir el desarrollo de uso mixto a escala de vecindario, lo que incluye permitir algunos usos residenciales (ver Recomendaciones del Área de Enfoque de Hampton/Clarendon). Como parte de esto, considerar expandir la calificación de la audiencia norte autorizada existente para incluir propiedades zonificadas comercialmente a lo largo de Hampton entre Burlington y Wentworth St.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
3.D	Centro Vecinal de North Cliff (Número de Audiencia Autorizado 189-127): enmendar la zonificación del distrito de conservación para permitir el desarrollo de uso mixto a escala de vecindario, lo que incluye permitir algunos usos residenciales adicionales (consultar las Recomendaciones del Área de Enfoque del Centro Vecinal de North Cliff).	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
Preservar el carácter y los edificios históricos a través del diseño sensible al vecindario				
4.A	Explorar la enmienda de la zonificación existente para crear distritos de conservación para el vecindario de Hampton Hills, el vecindario de Kessler Plaza/Ravinia Heights y los vecindarios que rodean las Estaciones Tyler-Vernon y Hampton de DART para preservar el carácter histórico de ese vecindario.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
4.B	Junto con la planificación de la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, explorar oportunidades para reducir los requisitos de estacionamiento para estructuras históricas y heredadas en todos los lugares de audiencia autorizados en curso para facilitar la remodelación de las estructuras existentes y fomentar la rehabilitación sobre la remodelación.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
4.C	Buscar financiación de subvenciones de la Comisión Histórica de Texas para realizar un inventario de recursos históricos para la totalidad o partes del área de West Oak Cliff para identificar posibles propiedades o distritos históricamente significativos, lo que permite a la Oficina de Preservación Histórica de la Ciudad establecer orientación y dirección de políticas para esas áreas y propiedades.	2-3 Años	Office of Historic Preservation, Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido

Nota: Es fundamental que el personal de la ciudad trabaje con una muestra representativa inclusiva de grupos de partes interesadas, incluyendo propietarios e inquilinos, así como organizaciones como West Oak Cliff Coalition, Somos Tejas y Automotive Association of Oak Cliff durante el proceso de audiencia autorizado para los vecindarios al norte de las vías del DART de Tyler-Vernon, para maximizar la participación informada de los residentes en la elección de las mejores opciones para proteger sus vecindarios y empresas. Para las áreas al sur de las vías del DART, la Ciudad debe comprometerse con la Asociación de Vecinos de Elmwood y la Asociación de Vecinos de Polk-Vernon.

Hampton/Clarendon

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	Considerar enmendar la zonificación CR, MU-1, CS y P(A) existente para permitir el desarrollo de uso mixto a lo largo de Hampton Road entre West 12th y Brandon ya lo largo de Clarendon entre Hampton y Marlborough. La nueva zonificación debe considerar un distrito basado en forma que dará como resultado una forma urbana transitable, como fachadas activadas y aceras anchas, al mismo tiempo que garantiza retranqueos apropiados y pendientes de proximidad residencial para usos unifamiliares adyacentes. El desarrollo debe limitarse al límite de altura existente de 54' (según lo permitido en la zonificación actual). Los usos residenciales permitidos deben incluir vivienda y trabajo, pequeños desarrollos multifamiliares (12 unidades o menos) y viviendas estilo "Townhome", con estándares de diseño urbano apropiados. Como parte de esto, considerar expandir el puntaje de la audiencia autorizada existente hacia el norte para incluir propiedades de zonas comerciales a lo largo de Hampton entre Burlington y Wentworth Street.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.B	La re zonificación propuesta debe considerar las pendientes de proximidad residencial, los retranqueos y el paisajismo apropiados para minimizar el impacto que cualquier nuevo desarrollo tendrá en las propiedades unifamiliares adyacentes..	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.C	Considerar modificar la zonificación para garantizar que los usos futuros del suelo brinden un diseño orientado a los peatones a través del diseño del ámbito público y la ubicación de edificios, utilizando estándares de diseño para mejorar la movilidad de los peatones al minimizar los cortes en las aceras, las ubicaciones de estacionamiento y los puntos peligrosos de conflicto entre vehículos y peatones. Además, considerar la prohibición de nuevos restaurantes con servicio desde el vehículo y bancos con servicio desde el vehículo a través de futuros cambios de zonificación.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.D	Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para todas las estructuras comerciales existentes y considerar los acuerdos de uso de estacionamiento compartido con propiedades adyacentes y permitir que los estacionamientos en calles adyacentes cuenten para los requisitos de estacionamiento para poder facilitar la remodelación de edificios comerciales heredados..	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
Transporte e Infraestructura				
2.A	Aprovechar las medidas para aminorar el tránsito antes mencionadas que se indican en la sección Transporte e infraestructura para reducir la velocidad del tránsito y aumentar la seguridad de los peatones en áreas comerciales y peatonales clave, incluyendo Hampton y Clarendon..	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$\$, Fuente de financiamiento por determinar.
2.B	Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad al transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de: Hampton Road entre West Davis y Wright; Clarendon entre Chalmers y Hampton	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$. Fuente de financiamiento por determinar.
2.C	Crear un plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Lida Hooe Elementary School	2-3 Años	Transporte	El financiamiento se buscará a través de subvenciones NCTCOG
2.D	Proporcionar mejoras en el ámbito público y las aceras a lo largo de Clarendon entre Epanard y Marlborough y a lo largo de Hampton entre Brandon y la 12th Street, incluyendo alumbrado público mejorado y árboles en las calles cuando sea posible.	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
2.E	Continuar con la plantación de árboles en las medianas a lo largo de Hampton Road en lugares apropiados para ayudar a aminorar el tránsito y al mismo tiempo proporcionar mejoras de embellecimiento, ecológicas y ambientales..	3-5 Años	Texas Trees Foundation, Obras Públicas	\$. Fuentes de financiamiento por determinar
2.F	Explorar oportunidades para proporcionar nuevos semáforos o dispositivos de control de tránsito a lo largo de Hampton Road entre Brandon y la 12th para ayudar a reducir la velocidad del tránsito y mejorar la naturaleza peatonal de estas carreteras.	2-3 Años	Transporte	\$. Fuente de financiamiento por determinar.
2.G	Proporcionar ciclovías a lo largo de Clarendon entre Cockrell Hill y Tyler Street	3-5 Años	Transporte	Fuente de financiamiento por determinar.
Parques y Espacios Abiertos				
3.A	Priorizar la adquisición de terrenos de propiedades vacías existentes en el área de Hampton/Clarendon para crear una plaza o espacio de reunión pública en este nodo comercial.	3-5 Años	Parque y Recreación, Oficina de Bonos	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	Enmendar el Subdistrito 2 existente del Distrito de Conservación 8 en North Cliff para permitir unidades de vivienda accesorias y unidades para vivir y trabajar además de los usos permitidos existentes, incluyendo vivienda unifamiliar. Además, enmendar la zonificación para permitir galerías de arte y estudios, oficinas de servicio personal y restaurantes (venta de bebidas alcohólicas con permiso de uso especial), además de los usos permitidos existentes. Mantener los requisitos existentes para la altura y los retranqueos.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.B	Debido a la ubicación del vecindario, y junto con las mejoras viales y del ámbito público propuestas en Catherine/Pierce, permitir proporciones de estacionamiento reducidas, acuerdos de uso de estacionamiento compartido con propiedades adyacentes y el uso de estacionamiento en la calle para contar a favor de los requisitos para estructuras comerciales para facilitar la remodelación de edificios comerciales históricos.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
Transporte e Infraestructura				
2.A	Debido a su naturaleza altamente peatonal y conexiones con escuelas y parques, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de Pierce Street entre W 12th y Stockard Junior High School.	2-3 Años	Obras Públicas	Fuentes de financiamiento por determinar
2.B	Explorar oportunidades para rediseñar el ámbito público en Pierce entre Brooklyn y Catherine para permitir una mejor transitabilidad y vitalidad para las estructuras comerciales vacías existentes. Incluir árboles en las calles y un mejor alumbrado peatonal.	3-5 Años	Obras Públicas, Oficina de Bonos	\$. Paquete de Bonos Futuros*

Centro de la Ciudad de Elmwood

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	Considerar enmendar la zonificación CR, MU-1, CS y P(A) existente para permitir el desarrollo de uso mixto a lo largo de Hampton Road entre West 12th y Brandon ya lo largo de Clarendon entre Hampton y Marlborough. La nueva zonificación debe considerar un distrito basado en forma que dará como resultado una forma urbana transitable, como fachadas activadas y aceras anchas, al mismo tiempo que garantiza retranqueos apropiados y pendientes de proximidad residencial para usos unifamiliares adyacentes. El desarrollo debe limitarse al límite de altura existente de 54' (según lo permitido en la zonificación actual). Los usos residenciales permitidos deben incluir vivienda y trabajo, pequeños desarrollos multifamiliares (12 unidades o menos) y viviendas estilo "Townhome", con estándares de diseño urbano apropiados. Como parte de esto, considerar expandir el puntaje de la audiencia autorizada existente hacia el norte para incluir propiedades de zonas comerciales a lo largo de Hampton entre Burlington y Wentworth Street.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.B	La re zonificación propuesta debe considerar las pendientes de proximidad residencial, los retranqueos y el paisajismo apropiados para minimizar el impacto que cualquier nuevo desarrollo tendrá en las propiedades unifamiliares adyacentes..	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.C	Considerar modificar la zonificación para garantizar que los usos futuros del suelo brinden un diseño orientado a los peatones a través del diseño del ámbito público y la ubicación de edificios, utilizando estándares de diseño para mejorar la movilidad de los peatones al minimizar los cortes en las aceras, las ubicaciones de estacionamiento y los puntos peligrosos de conflicto entre vehículos y peatones. Además, considerar la prohibición de nuevos restaurantes con servicio desde el vehículo y bancos con servicio desde el vehículo a través de futuros cambios de zonificación.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.D	Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para todas las estructuras comerciales existentes y considerar los acuerdos de uso de estacionamiento compartido con propiedades adyacentes y permitir que los estacionamientos en calles adyacentes cuenten para los requisitos de estacionamiento para poder facilitar la remodelación de edificios comerciales heredados.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
Transporte e Infraestructura				
2.A	Aprovechar las medidas para aminorar el tránsito antes mencionadas que se indican en la sección Transporte e infraestructura para reducir la velocidad del tránsito y aumentar la seguridad de los peatones en áreas comerciales y peatonales clave, incluyendo Hampton y Clarendon..	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$. Fuente de financiamiento por determinar.
2.B	Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad al transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de: Hampton Road entre West Davis y Wright; Clarendon entre Chalmers y Hampton	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$. Fuente de financiamiento por determinar.
2.C	Crear un plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Lida Hooe Elementary School	2-3 Años	Transporte	El financiamiento se buscará a través de subvenciones NCTCOG
2.D	Proporcionar mejoras en el ámbito público y las aceras a lo largo de Clarendon entre Epanard y Marlborough y a lo largo de Hampton entre Brandon y la 12th Street, incluyendo alumbrado público mejorado y árboles en las calles cuando sea posible.	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
2.E	Continuar con la plantación de árboles en las medianas a lo largo de Hampton Road en lugares apropiados para ayudar a aminorar el tránsito y al mismo tiempo proporcionar mejoras de embellecimiento, ecológicas y ambientales..	3-5 Años	Texas Trees Foundation, Obras Públicas	\$. Fuentes de financiamiento por determinar
2.F	Explorar oportunidades para proporcionar nuevos semáforos o dispositivos de control de tránsito a lo largo de Hampton Road entre Brandon y la 12th para ayudar a reducir la velocidad del tránsito y mejorar la naturaleza peatonal de estas carreteras.	2-3 Años	Transporte	\$. Fuente de financiamiento por determinar.
2.G	Proporcionar ciclovías a lo largo de Clarendon entre Cockrell Hill y Tyler Street	3-5 Años	Transporte	Fuente de financiamiento por determinar.
Parques y Espacios Abiertos				
3.A	Priorizar la adquisición de terrenos de propiedades vacías existentes en el área de Hampton/Clarendon para crear una plaza o espacio de reunión pública en este nodo comercial.	3-5 Años	Parque y Recreación, Oficina de Bonos	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*

Corredor West Davis

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	En áreas dentro de ¼ de milla del autobús de alta frecuencia (Jefferson Boulevard), considerar la posibilidad de crear un superpunto de zonificación, utilizando los distritos de conservación propuestos o creando una nueva zonificación residencial de repoblación para permitir unidades de vivienda accesorias. Se requerirá que el desarrollo siga los códigos de la ciudad existentes relacionados con las ADU, los requisitos de estacionamiento, los retranqueos y los estándares de concentración.	2-3 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.B	Considerar futuras enmiendas al PD 631 (LCO Tramo 3, LCO Tramo 4 y MCO Tramo 2) para no permitir lavaderos de vehículos, restaurantes de autoservicio o estaciones de servicio debido a su proximidad a viviendas unifamiliares.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.C	Considerar futuras enmiendas al PD 631 para permitir estrategias de estacionamiento compartido, usos de estacionamiento más allá de las áreas designadas y posible reducción de parques para estructuras comerciales heredadas existentes.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
Transporte e Infraestructura				
2.A	Aprovechar las medidas para aminorar el tránsito antes mencionadas que se indican en la sección Transporte e infraestructura para reducir la velocidad del tránsito y aumentar la seguridad de los peatones en áreas comerciales y peatonales clave, incluyendo West Davis.	3-5 Años	Transporte	Previamente financiado a través de Bonos pasados
2.B	Explorar oportunidades para instalar un semáforo o una baliza HAWK a lo largo de West Davis entre Westmoreland y Plymouth para proporcionar un cruce seguro para los peatones..	3-5 Años	Transporte	Fuentes de financiamiento por determinar
2.C	Apoyar la propuesta del Departamento de Transporte del Condado de Dallas y la Ciudad de Dallas para proporcionar carriles para bicicletas y mejoras en el ámbito público a lo largo de West Davis entre Westmoreland y Hampton	3-5 Años	Transporte	Previamente financiado a través de Bonos pasados

*Sujeto a aprobación de los votantes y Puntuación de Evaluación de Necesidades

Área de la Estación Tyler-Vernon

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	En consonancia con las políticas adoptadas en toda la ciudad, incluidas CECAP y la Política de Desarrollo Económico, en áreas dentro de ½ milla de las estaciones de tren ligero del DART, analizar oportunidades para permitir nuevos tipos de viviendas "missing middle" (incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y triplex/cuádruple, y viviendas de campo), además de seguir permitiendo viviendas unifamiliares nuevas y existentes. Ver Uso del Suelo + Desarrollo 2.C para más detalles.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.B	Junto con la reforma del código de estacionamiento de toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para todos los usos comerciales, residenciales y de oficinas dentro de ½ milla de la Estación Tyler-Vernon de DART para permitir un desarrollo financieramente viable en estas áreas y producir un desarrollo más transitable y orientado a los peatones en el futuro.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.C	En las propiedades con zonificación CR en la intersección de Edgefield/Clarendon (Número de caso de audiencia autorizada 189-143), analizar oportunidades para modificar la zonificación basada en formas para fomentar el desarrollo de uso mixto a escala de vecindario. Permitir proporciones de estacionamiento reducidas y el uso de estacionamiento en la calle para que cuente para los requisitos para facilitar la remodelación de edificios comerciales heredados. Como parte de esta rezonificación, considerar modificar la zonificación para garantizar que los usos futuros del suelo brinden un diseño orientado a los peatones a través del diseño del espacio público y la colocación de edificios, utilizando estándares de diseño para mejorar la movilidad de los peatones al minimizar los cortes en las aceras, las ubicaciones de estacionamiento y los peligrosos conflictos entre vehículos y peatones. Además, considerar la prohibición de nuevos restaurantes con servicio desde el vehículo y bancos con servicio desde el vehículo a través de futuros cambios de zonificación.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.D	En todas las demás propiedades zonificadas no residenciales dentro de ½ milla de la Estación Tyler-Vernon de DART, explorar oportunidades futuras para enmendar la zonificación para estimular el futuro desarrollo de uso mixto a escala de vecindario, al tiempo que fomenta la escala y los retranqueos que son contextualmente sensibles a los vecindarios adyacentes.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
Transporte e Infraestructura				
2.A	Crear un plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Winnetka Elementary Schools.	3-5 Años	Transporte	Financiamiento a través de subvenciones NCTCOG
2.B	Proporcionar mejoras en el espacio público y las aceras dentro de una cuadra de la intersección de Clarendon/Edgefield	3-5 Años	Transporte	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
2.C	Utilizando el proyecto de Conexiones de Última Milla de los Corredores de las Líneas Roja y Azul de NCTCOG del DART como directriz, trabajar con DART, y el departamento de Transporte y Obras Públicas para implementar la instalación de aceras, reparación y otras mejoras para peatones en áreas cercanas a la Estación Tyler-Vernon del DART.	3-5 Años	Obras Públicas, DART, TRN	Fuentes de financiamiento por determinar
2.D	Priorizar los siguientes proyectos de mejora de aceras, según se identifican en la página 24 del Plan Maestro de Aceras de Dallas: Reparaciones en S Vernon Avenue entre Clarendon y W Illinois Ave, instalación de aceras en S Vernon Avenue entre Clarendon e Illinois, instalación de aceras en Burlington desde Hampton hasta Tyler, e instalación de acera en Wright Street desde Hampton hasta Edgefield	2-3 Años	Obras Públicas, TRN, PUD	Financiamiento dedicado del Plan Maestro de Aceras de Dallas
2.E	Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad al transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras en Nolte entre Montclair y Clarendon, en Lebanon entre Edgefield y Tyler, en Tyler entre Vernon e Illinois	2-3 Años	Transporte Obras Públicas	Fuentes de financiamiento por determinar
2.F	Explorar oportunidades para mejorar las intersecciones en Tyler y Tyler (en Vernon) para mejorar la seguridad de los peatones y aminorar el tránsito.	3-5 Años	Transporte	\$. Fuentes de financiamiento por determinar.
2.G	Proporcionar ciclovías a lo largo de Wright Street entre Edgefield e Illinois y a lo largo de Vernon Avenue.	3-5 Años	Transporte	\$\$, Fuentes de financiamiento por determinar.
Parques y Espacios Abiertos				
3.A	Apoyar a las organizaciones vecinales locales en el trabajo para analizar los Acuerdos MOWmentum para convertir las grandes medianas a lo largo de Burlington Blvd en espacios de uso público, proporcionando paisajismo, árboles en las calles, bancos y otras comodidades según lo desee el vecindario.	1-2 Años	PUD, Obras Públicas, Asociaciones de Vecinos	Ninguno requerido
3.B	Explorar oportunidades para crear un pequeño parque cerca de la esquina de Tyler y Vernon, además de buscar oportunidades para crear un sendero para caminar o un espacio abierto utilizable en un terreno privado paralelo a Elmwood Branch Creek detrás de la propiedad de la Estación Tyler.	3-5 Años	Parque+Recreación, Urbanización Privada	Fuentes de financiamiento por determinar

Vecindario de Jimtown

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	Rezonificar el distrito de zonificación MF-2 existente en Jimtown (Caso de Audiencia Autorizado 189-240) delimitado generalmente por Clarendon, Franklin, Brandon y Hampton para no permitir el desarrollo multifamiliar a menos que ya exista. En su lugar, solo permitir unidades de vivienda unifamiliares y accesorias por derecho. Como parte de esta rezonificación, explorar los estándares de diseño urbano para nuevas construcciones residenciales para alinear los diseños futuros con el contexto del vecindario adyacente.	1-2 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ninguno requerido
Transporte e Infraestructura				
2.A	Mejorar las aceras existentes en Franklin/Kingston y en Franklin/Brandon para cumplir con la ADA	2-3 Años	Obras Públicas	Fondo General
2.B	Mejorar los callejones no mejorados en las cuerdas delimitadas por Franklin, Emmett, Hampton y Brandon y Franklin, Emmett, Hampton y Kingston a pavimentar para permitir un acceso más sencillo a la propiedad en la parte trasera en el futuro.	3-5 Años	Obras Públicas, Oficina de Bonos	\$, Paquete de Oficina de Bonos*

Área de la Estación Hampton

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Uso del Suelo y Desarrollo				
1.A	En consonancia con las políticas adoptadas en toda la ciudad, incluidas CECAP y la Política de Desarrollo Económico, en áreas dentro de ½ milla de las estaciones de tren ligero del DART, analizar oportunidades para permitir nuevos tipos de viviendas "missing middle" (incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y triplex/cuádruple, y viviendas de campo), además de seguir permitiendo viviendas unifamiliares nuevas y existentes. Ver Uso del Suelo + Desarrollo 2.C para más detalles.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.B	Apoyar la futura remodelación propuesta de la Estación Hampton de DART a través de una asociación pública-privada con DART. Trabajar con DART y el desarrollador elegido para enmendar el PD 392 para permitir que se construya un desarrollo multifamiliar de uso mixto en el estacionamiento existente en la estación de DART. La rezonificación debe limitarse a 4 pisos de altura, incluir requisitos de pendiente de proximidad residencial existentes, permitir requisitos de estacionamiento reducidos para usos residenciales y comerciales, requerir usos activos a nivel del suelo a lo largo de Hampton, garantizar que un mínimo del 20% de las unidades sean accesibles para el 80% del AMI (Ingreso Medio del Área) o menos, requerir materiales exteriores de alta calidad, explorar la creación de nuevos espacios abiertos en el sitio y considerar el aprovisionamiento de espacios de uso comunitario compartido, como salas de reuniones y espacios culturales, espacios para creadores y/o estudios de artistas.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano, DART	Ningún Financiamiento Necesario
1.C	Considerar enmendar la zonificación CR existente a lo largo de Hampton Road entre Wright e Illinois para permitir el desarrollo de uso mixto. La nueva zonificación debe considerar un distrito basado en forma que dará como resultado una forma urbana transitable, como fachadas activadas y aceras anchas, al mismo tiempo que garantiza retranqueos apropiados y pendientes de proximidad a los usos unifamiliares adyacentes. El desarrollo debe limitarse al límite de altura existente de 54' (según lo permitido en la zonificación CR). Los usos residenciales permitidos deben incluir vivienda-trabajo, multifamiliares y viviendas estilo "Townhome".	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.D	Considerar modificar la zonificación para garantizar que los usos futuros del suelo brinden un diseño orientado a los peatones a través del diseño del ámbito público y la ubicación de edificios, utilizando estándares de diseño para mejorar la movilidad de los peatones al minimizar los cortes en las aceras, las ubicaciones de estacionamiento y los puntos peligrosos de conflicto entre vehículos y peatones. Además, considerar la prohibición de nuevos restaurantes con servicio desde el vehículo y bancos con servicio desde el vehículo a través de futuros cambios de zonificación.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.E	Como una forma de garantizar la accesibilidad del futuro desarrollo multifamiliar, explorar la inclusión de la bonificación por densidad de ingresos mixtos para permitir una densidad adicional con la provisión de reservar unidades económicas..	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
1.F	Junto con la reforma del código de estacionamiento en toda la ciudad, considerar las reducciones del código de estacionamiento para todos los usos comerciales, residenciales y de oficinas dentro de ½ milla de la Estación Hampton de DART para permitir un desarrollo más viable desde el punto de vista financiero en estas áreas y producir un desarrollo más transitable y orientado a los peatones en el futuro.	3-5 Años	Planificación y Diseño Urbano	Ningún Financiamiento Necesario
Transporte e Infraestructura				
2.A	Crear un plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para Maria Moreno Elementary School.	3-5 Años	Transporte	Subvenciones NCTCOG
2.B	Apoyar al Departamento de Obras Públicas para garantizar la implementación oportuna de proyectos descritos en el Plan Maestro de Aceras de Dallas pertenecientes al Área de Enfoque de Hampton e Illinois (ver Apéndice del Plan del Área de West Oak Cliff para obtener más detalles). En particular, reparaciones completas de aceras para: Hampton de Wright a Illinois, Illinois entre S. Franklin y Rugged Dr., y Hollywood entre Elmwood Blvd e Illinois.	2-3 Años	Obras Públicas, TRN, PUD	Financiamiento dedicado del Plan Maestro de Aceras de Dallas
2.C	Utilizando el Proyecto de Conexiones de Última Milla de los Corredores de las Líneas Roja y Azul de NCTCOG de DART como directriz, trabajar con DART, y el departamento de Transporte y Obras Públicas para implementar la instalación de aceras, reparación y otras mejoras para peatones en áreas cercanas a la Estación Hampton de DART.	3-5 Años	Obras Públicas, DART, TRN, PUD	Financiamiento por determinar
2.D	Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad al transporte público, priorizar la instalación y reparación de aceras a lo largo de Hampton Road entre West Davis y Wright y a lo largo de Wright Street desde Hampton hasta Edgefield como se describe en el Plan Maestro de Aceras de Dallas.	3-5 Años	Obras Públicas, TRN, PUD	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
Parques y Espacios Abiertos				
3.A	Como parte de la futura remodelación de la asociación público-privada propuesta de la propiedad de la Estación Hampton de DART, incluir una provisión para un pequeño parque, plaza o espacio público abierto como parte de la futura reconstrucción.	3-5 Años	DART, Parque + Recreación	Ningún Financiamiento Necesario
Desarrollo Comunitario Inclusivo y Calidad de Vida				
4.A	Apoyar la futura remodelación propuesta de la Estación Hampton de DART a través de una asociación público-privada con DART en una comunidad de uso mixto y de ingresos mixtos, con un porcentaje mínimo de unidades dedicadas como económicas y promovidas a los residentes de West Oak Cliff. Utilizar las recomendaciones descritas en la sección Área de la Estación Hampton para que sirvan como directriz para el diseño y desarrollo.	3-5 Años	DART, PUD, Desarrollo Económico, Vivienda	Financiado por desarrollo privado
4.B	Como parte de una futura remodelación de la propiedad de la Estación de Hampton del DART en asociación público-privada, trabajar con DART para garantizar la inclusión de espacios comunitarios públicos dedicados para eventos artísticos, culturales y comunitarios. Este espacio puede ser curado con la asistencia de la Oficina de Artes y Cultura de la Ciudad. Además, explorar oportunidades para dedicar un espacio a nivel del suelo para empresas emergentes y espacios de incubadoras económicas para apoyar a las pequeñas empresas locales.	3-5 Años	DART, Oficina de Artes y Cultura	El financiamiento debe determinarse

*Sujeto a aprobación de los votantes y Puntuación de Evaluación de Necesidades



Transporte e Infraestructura

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyos	Financiamiento/Fuentes
Priorizar la construcción y reparación de aceras para mejorar la accesibilidad				
1.A	Utilizando el Plan Maestro de Aceras de Dallas como directriz, trabajar para implementar la instalación y reparación de aceras en toda el área de West Oak Cliff, siguiendo la metodología predeterminada para la priorización de proyectos descrita en el plan. (Ver Apéndice del Plan del Área de West Oak Cliff para obtener más detalles). Además, priorizar los siguientes proyectos, como se identifica en la página 24 del Plan Maestro De Aceras de Dallas: <ul style="list-style-type: none"> Reparaciones en S Vernon Avenue entre Clarendon y W Illinois Ave y a W Illinois Ave entre Cockrell Hill Rd y Westmoreland Instalación de acera en S Vernon Avenue entre Clarendon e Illinois, en Burlington desde Hampton hasta Tyler, en Wright Street desde Hampton hasta Edgefield, y en Jefferson entre Plymouth y Westmoreland) 	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	Fuentes de financiamiento por determinar
1.B	Apoyar al Departamento de Obras Públicas para garantizar la implementación oportuna de los proyectos descritos en el Plan Maestro de Aceras de Dallas pertenecientes al Área de Enfoque de Hampton e Illinois (Ver Apéndice para obtener más detalles). En particular, completar las reparaciones de las aceras de Hampton (de Wright a Illinois), Illinois (entre S. Franklin y Rugged Dr.) y Hollywood (entre Elmwood Blvd e Illinois).	2-3 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	Financiamiento dedicado del Plan Maestro de Aceras de Dallas
1.C	Utilizando el proyecto de conexiones de última milla de los corredores de las líneas roja y azul de NCTCOG DART como directriz, trabajar con DART, y el departamento de Transporte y Obras Públicas para implementar la instalación de aceras, reparación y otras mejoras para peatones en áreas cercanas a las estaciones de DART de Westmoreland, Hampton y Tyler-Vernon.	3-5 Años	Obras Públicas, DART, Transporte, PUD	Fuentes de financiamiento por determinar
1.D	Debido a su naturaleza altamente peatonal, conexiones a escuelas y parques, y proximidad a líneas de autobuses de alta frecuencia, priorizar la instalación y reparación de aceras en los siguientes lugares: <ul style="list-style-type: none"> Hampton Road entre West Davis y Wright Coombs Creek Drive entre Clarendon y Jefferson Pierce Street entre W 12th y Stockard Junior High School Clarendon entre Chalmers y Hampton Nolte entre Montclair y Clarendon Líbano entre Edgefield y Tyler Tyler entre Vernon e Illinois Ferndale entre Rugged e Vernon Boyd entre Ferndale e Illinois Shasta entre el Parque Martin Weiss y Falls Dr. Andrews entre Glenhaven e Illinois 	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
Utilizar mejoras de diseño urbano dentro del derecho de paso público para mejorar la creación de espacios y seguridad				
2.A	Implementar mejoras en el ámbito público y el diseño urbano en los siguientes sitios: <ul style="list-style-type: none"> West Davis Street: Apoyar la propuesta del Departamento de Transporte del Condado de Dallas y la Ciudad de Dallas para proporcionar ciclovías y mejoras en el ámbito público a lo largo de West Davis entre Westmoreland y Hampton Centro de Elmwood: Explorar el rediseño de espacios públicos, calles e intersecciones de Edgefield, Ferndale, Balboa, Brunner, Newport, Berkley, Pioneer Drive en el Centro de la Ciudad de Elmwood para mejorar la seguridad de peatones, corregir movimientos vehiculares inseguros, mejorar el acceso a propiedades y crear oportunidades de espacios verdes comunitarios Schooldell/Irwindell/Westmoreland: Explorar soluciones para abordar los problemas de seguridad de peatones y vehículos identificados por la comunidad, al mismo tiempo que se mejora el acceso a propiedades y se crean oportunidades para espacios verdes comunitarios. Pierce/Catherine: Junto con la restauración futura de la estructura histórica existente, explorar oportunidades para rediseñar el ámbito público en Pierce entre Brooklyn y Catherine para permitir una mejor transitabilidad y vitalidad para estructuras comerciales vacías existentes. Incluir árboles en las calles y un mejor alumbrado peatonal. Falls Drive/Searcy Drive entre Westmoreland y Barnett: Explorar oportunidades para nuevas aceras accesibles según la ADA para crear un entorno peatonal más seguro mientras se trabaja para mejorar el paisajismo dentro del derecho de paso público. Proporcionar mejoras en el espacio público y las aceras a lo largo de Hampton entre Brandon y 12th Street y a lo largo de Clarendon entre Epenard y Marlborough, incluyendo alumbrado público mejorado y árboles en las calles cuando sea posible.. 	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	\$\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
2.B	Implementar mejoras peatonales en los siguientes sitios: <ul style="list-style-type: none"> Utilizando el Plan Visión Cero de Dallas como directriz, trabajar para implementar las mejoras recomendadas para la seguridad de peatones en la red de alto riesgo de lesiones. Westmoreland/Clarendon: Considerar las mejoras para peatones, incluyendo la mejora de alumbrado público y reparaciones de aceras y ADA. Hampton/Jefferson: Solicitar mejoras para los peatones, como marcar el exterior de los cruces peatonales y proporcionar temporizadores de cuenta regresiva para peatones. Vernon/Ferndale + Vernon/Ludlow: Solicitar un estudio de orden de cruce de peatones, con la meta de aumentar la capacidad de los residentes que viven al oeste de Vernon para caminar hasta el Centro Comercial Wynnewood Westmoreland/Falls: Reemplazar el antiguo semáforo y buscar mejoras adicionales para peatones, como islas de refugio para peatones en la mediana de Westmoreland, temporizadores de cuenta regresiva para peatones e iluminación mejorada para mejorar la comodidad de los peatones que acceden al centro comercial adyacente. Crear un Plan de Rutas Seguras hacia las Escuelas para las escuelas primarias LO Donald, Lida Hooe Lenore Kirk Hall, George Peabody, Maria Moreno, Margaret B Henderson y Winnetka, identificando mejoras que ayudarán a que sea más sencillo y cómodo para los estudiantes caminar y andar en bicicleta al colegio. Una vez que se hayan completado los planes, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas debe buscar financiación para la implementación a través de subvenciones externas, como el programa Federal de Alternativas de Transporte. Intersección de Illinois y Wright: Solicitar que el Departamento de Transporte de Dallas realice un estudio de ingeniería para evaluar la realineación de la intersección de Westmoreland y Wright para mejorar las líneas de visión de peatones y vehículos, y llevar a cabo un estudio de señales de tránsito o de pasos de peatones para permitir los giros a la izquierda en Wright hacia Illinois y/o proporcionar un cruce de peatones que mejore el acceso a la Estación Westmoreland de DART Clarendon/Edgefield: Proporcionar mejoras en las áreas públicas y las aceras dentro de una cuadra de la intersección de Clarendon/Edgefield. 	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	\$\$\$, Paquete de Bonos Futuros* y Fondo General de Mejoras al Transporte

*Sujeto a aprobación de los votantes y Puntuación de Evaluación de Necesidades



Transporte e Infraestructura

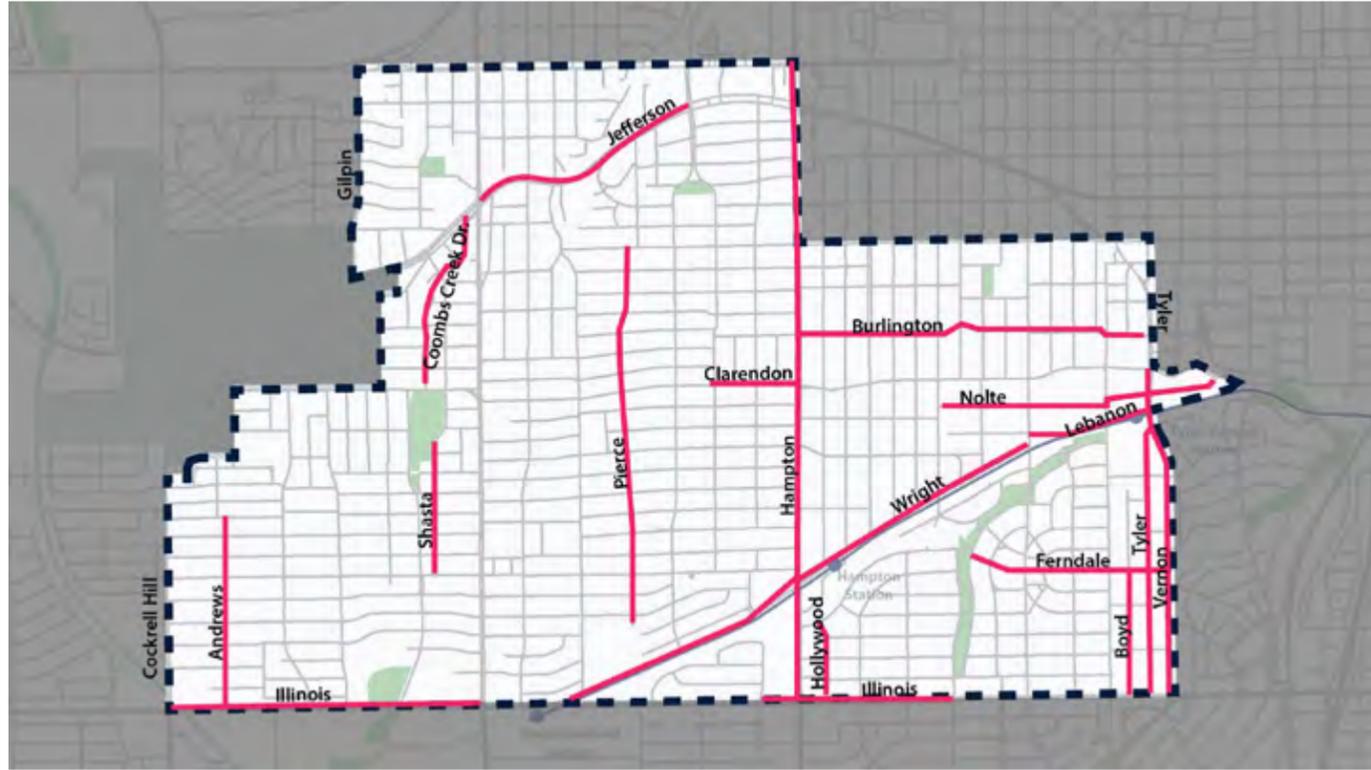
Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyos	Financiamiento/Fuentes
Construir nuevas mejoras multimodales y carriles para bicicletas en todo West Oak Cliff				
3.A	Incluir la red de bicicletas conceptual propuesta que se muestra en la página siguiente en la próxima actualización del Plan de Bicicletas de Dallas. La cual debe incluir las instalaciones fuera de la calle propuestas que se indican en la sección Parques y Espacios Abiertos, así como las siguientes instalaciones en la calle: <ul style="list-style-type: none"> • Calle Wright entre Illinois y Edgefield • Vernon Avenue entre Illinois y Tyler y Tyler Street entre Estación Tyler-Vernon de DART y 12th Street • 12th Street entre Hampton y Polk Street • Clarendon Drive entre Cockrell Hill (municipio) y Vernon Avenue. Modificar el Plan de Carreteras de Dallas para Clarendon de cuatro carriles a dos carriles según corresponda. • Plymouth entre Davis Street y el Parque Moss • Edgefield entre 12th y Elmwood Boulevard • 12th Street entre Hampton y Superior • A lo largo de Superior entre el Parque Moss y Clarendon • A lo largo de Falls entre Cockrell Hill Road y Franklin • A lo largo de Franklin entre Falls y Wright. • Evaluar Ravinia Drive para la dieta vial y las instalaciones para bicicletas como se recomienda en el Plan de Rutas Escolares Seguras de Salazar, Cowart y Stockard. 	1-2 Años	Transporte, PUD	Fondo General para Mejoras de la Red de Ciclovías
3.B	Apoyar al Departamento de Transporte de la Ciudad de Dallas y al Condado de Dallas para proporcionar ciclovías a lo largo de West Davis entre Hampton y Westmoreland	2-3 Años	Transporte, Condado de Dallas	Proyecto ya financiado
Nota	Las rutas propuestas y los tipos de instalaciones que se muestran en el mapa están sujetos a cambios como resultado de un análisis de ingeniería adicional. El Plan de Bicicletas de Dallas de 2011 está programado para someterse a una actualización en 2022 y 2023. El mapa que se muestra debe utilizarse como punto de partida para actualizar el Plan de Bicicletas de Dallas para el Área de West Oak Cliff. El Departamento de Transporte de Dallas determinará los detalles específicos del diseño de las instalaciones y las carreteras al momento de su implementación.			
Evaluar la moderación del tránsito a través de mejoras en el diseño de las calles				
4.A	Establecer una metodología de evaluación actualizada para mejoras viales localizadas, incluyendo las enmiendas al Plan de vías públicas, priorizando las métricas multimodales y el movimiento sobre el nivel de servicio vehicular.	3-5 Años	Transporte, PUD	Ninguno requerido
4.B	Junto con la nueva red de autobuses de DART, considerar oportunidades para carriles exclusivos para autobuses durante ciertas horas a lo largo de Hampton Road, particularmente entre Brandon Street y Davis Street, para promover un movimiento de tránsito eficiente y crear una barrera mejorada para los peatones a lo largo del corredor comercial de Hampton..	3-5 Años	DART, Transporte, PUD	Financiamiento por determinar
4.C	Explorar oportunidades para proporcionar nuevos semáforos o dispositivos de control de tránsito a lo largo de Hampton Road entre Brandon y 12th ya lo largo de Edgefield en el Centro de la Ciudad de Elmwood para ayudar a reducir la velocidad del tránsito y mejorar la naturaleza peatonal de estas carreteras..	3-5 Años	Transporte, Obras Públicas	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
4.D	Utilizando el Plan de Rutas Seguras hacia la Escuelas propuesto para Winnetka Elementary School, explorar oportunidades para reducir la velocidad del tránsito a lo largo de Edgefield entre Wright y 12th Street, incluyendo las señales de alto, las balizas HAWK y los cruces peatonales..	2-3 Años	Transporte	Financiamiento por determinar
4.E	Continuar con la plantación de árboles en las medianas a lo largo de Westmoreland Road, Hampton Road y Jefferson Blvd en lugares apropiados para ayudar a aminorar el tránsito y al mismo tiempo proporcionar mejoras de embellecimiento, ecológicas y ambientales.	3-5 Años	Texas Trees Foundation, Obras Públicas	Financiamiento por determinar
4.F	Explorar oportunidades para instalaciones para bicicletas a lo largo de Falls Drive, Vernon Road y Plymouth Road para reducir la calzada dedicada a los vehículos y, a su vez, ayudar a reducir velocidad de tránsito..	3-5 Años	Transporte	\$\$, Paquete de Bonos Futuros* y fondo general para mejoras de Transporte
4.G	Considerar oportunidades para aminorar el tránsito a lo largo de West Twelfth Street entre Ravinia y Tyler, incluyendo las ciclovías y otras medidas de mitigación de la velocidad del tránsito..	3-5 Años	Transporte	Financiamiento por determinar
4.H	Para todas las calles residenciales locales que no están en el Plan de Carreteras de la Ciudad de Dallas, apoyar a los residentes en sus solicitudes de vecindario enviadas a través del 311 para aminorar el tránsito y controlar la velocidad.	En Curso	PUD, Transporte	Ninguno requerido

*Sujeto a aprobación de los votantes y Puntuación de Evaluación de Necesidades

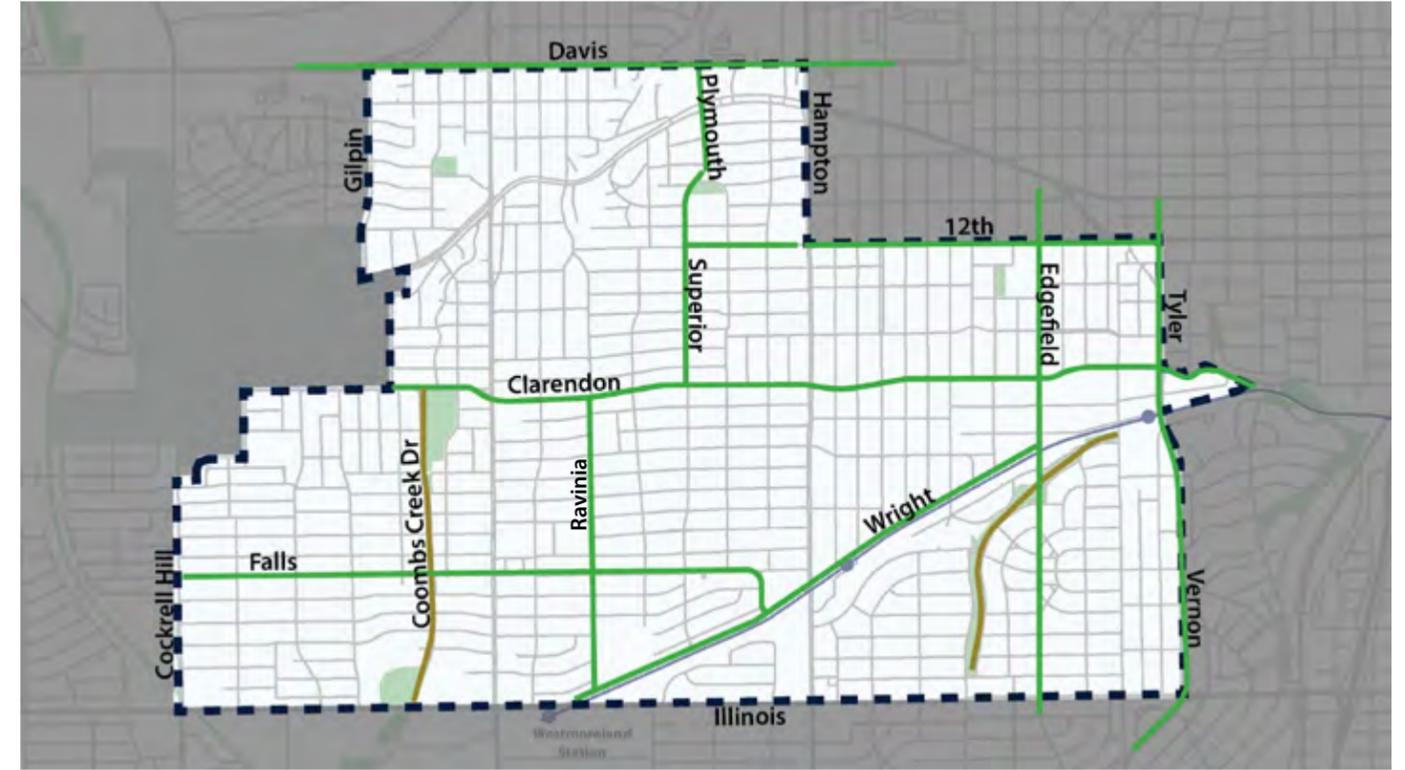


Transporte e Infraestructura

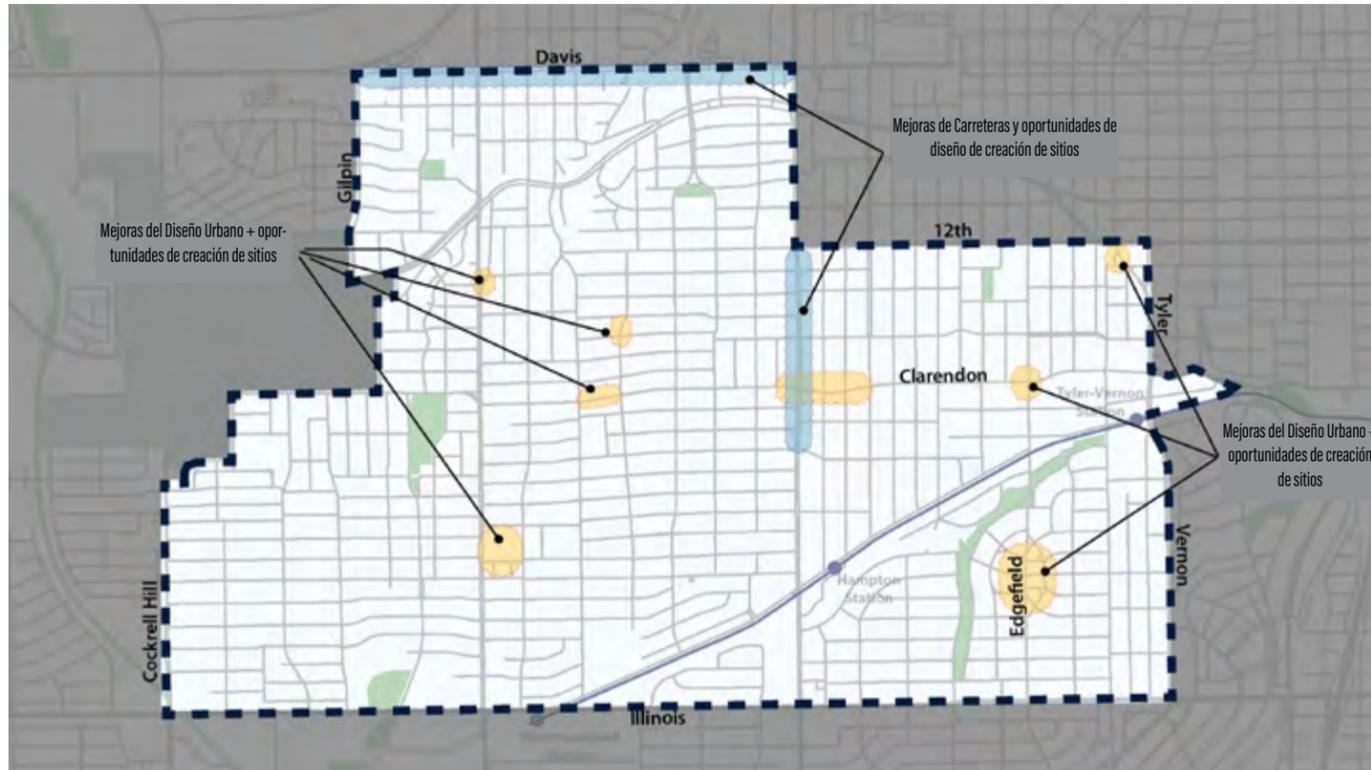
Reparaciones y Mejoras de Aceras



Red ciclista propuesta



Mejoras en la Creación de Espacios y el Diseño Urbano



Mejoras para Aminorar el Tránsito





Parques y Espacio Abierto

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiación/Fuentes
Crear oportunidades para parques, plazas y parklets más pequeños en los nodos vecinales existentes				
1.A	Priorizar la adquisición de terrenos de propiedades vacías existentes en el área de Hampton/Clarendon para crear una plaza o espacio de reunión pública en este nodo comercial.	3-5 Años	Parque + Recreación , Fondo de Terrenos Públicos	\$\$; fuentes de financiamiento por determinar
1.B	Aprovechar la reconstrucción de Pierce St. para explorar oportunidades para crear una pequeña plaza pública, un área de juegos o un huerto comunitario en el Centro del Vecindario de North Cliff. Las parcelas vacías cercanas también deben ser consideradas por el vecindario y el interés privado para la adquisición y programación.	3-5 Años	Obras Públicas , Transporte, Parque + Recreación, PUD	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*
1.C	Como parte de la futura remodelación propuesta de la asociación público-privada de la propiedad de la Estación de Hampton del DART, incluir una disposición para un pequeño parque, plaza o espacio público abierto como parte de la futura remodelación.	3-5 Años	DART	\$\$, fuentes de financiamiento por determinar
1.D	Aprovechando el exceso de derecho de paso de la ciudad y la propiedad privada adyacente, trabajar para crear una serie de pequeñas plazas y parques públicos en el Centro de la Ciudad de Elmwood.	3-5 Años	Obras Públicas , Transporte, Parque + Recreación, PUD	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*
1.E	Aprovechar las Tarifas de Dedicación de Parques generadas en el Distrito 4 de Dedicación de Parques para asegurar y asignar tarifas para futuras adquisiciones y mejoras de parques en zonas de alta prioridad en West Oak Cliff.	En Curso	Parque + Recreación , Concejo de la Ciudad, Junta de Parques	Financiamiento generado a través de las Tarifas de Dedicación del Parque
Los sitios de las escuelas públicas deben utilizarse como oportunidades para espacios verdes públicos				
2.A	Ayudar a la comunidad de West Oak Cliff a crear un grupo de trabajo para establecer una asociación colaborativa para explorar oportunidades adicionales en el área para aprovechar los sitios de las escuelas públicas como ubicaciones para espacios verdes de acceso público..	1-2 Años	Planificación + Diseño Urbano , Parque + Recreación, Lideres Comunitarios	Ninguno requerido
2.B	En asociación con el Fondo para Tierras Públicas, incluir a Stockard Middle School y LO Donald Elementary School como futuros sitios para Cool Schools Park.	1-2 Años	Parque + Recreación, Fondo de Terrenos Públicos	Ninguno requerido
2.C	Asociarse con DISD para crear campos recreativos de acceso público y áreas de juego para el uso de vecindarios y escuelas en el Parque Westmoreland y la escuela primaria adyacente Lenore Kirk Hall.	3-5 Años	Parque + Recreación , DISD	\$\$; fuentes de financiamiento por determinar
Crear nuevos enlaces verdes y mejorar los existentes, utilizando las calles de la ciudad siempre que sea posible.				
3.A	Proporcionar un parque lineal y un sendero a lo largo de Coombs Creek Drive desde Illinois Avenue hasta Grafton Avenue (en el Parque Martin Weiss) para crear un vínculo verde entre dos bienes del parque, crear oportunidades seguras para los residentes para andar en bicicleta y caminar, crear espacios verdes pasivos, mejorar la conectividad ecológica entre espacios verdes existentes y proporcionar una posible conexión a una extensión del sendero Five Mile Creek Trail en el futuro.	3-5 Años	Parque + Recreación	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*
3.B	Incluir una futura conexión de senderos entre el Parque Moss y el Parque Martin Weiss como una extensión de Coombs Creek Trail en la próxima actualización del Plan Maestro de Senderos del Departamento de Parques y Recreación. El Plan debería evaluar las opciones para rutas paralelas propuestas de las instalaciones de bicicletas en la calle en Superior y Clarendon para maximizar la legibilidad.	1-2 Años	Parque + Recreación	Ninguno requerido
3.C	Apoyar a las organizaciones vecinales locales en el trabajo para explorar los Acuerdos MOWmentum para convertir las grandes medianas a lo largo de Burlington Blvd, Plymouth Road y South Oak Cliff Blvd. en espacios de uso público, proporcionando paisajismo, árboles en las calles, bancos y otras comodidades según lo desee el vecindario.	1-2 Años	Planificación + Diseño Urbano , Obras Públicas, Lideres Comunitarios	Ninguno requerido
3.D	Como parte de las mejoras futuras a la extensión del sendero Coombs Creek, reconstruir Plymouth Road entre Jefferson Avenue y West Davis Street con una mediana ajardinada amplia y un sendero central como una extensión de la mediana existente entre el Parque Moss y Jefferson.	3-5 Años	Parque + Recreación, Obras Públicas	\$\$; fuentes de financiamiento por determinar
3.E	Apoyar a las organizaciones vecinales locales en el trabajo para explorar los Acuerdos MOWmentum para convertir el triángulo de derecho de paso remanente delimitado por Polk, Page y Tyler en un espacio abierto utilizable..	1-2 Años	Planificación + Diseño Urbano , Transporte, Lideres Comunitarios	Ninguno requerido
3.F	Los proyectos de reconstrucción de calles y los proyectos de mejora de parques deben funcionar para incorporar prácticas integradas de desarrollo de aguas pluviales y de bajo impacto, como jardines de lluvia, para mejorar la sostenibilidad local y, al mismo tiempo, promover la mejora y la salud ecológica local.	En Curso	Obras Públicas , Transporte, PUD	El precio se determinará durante el establecimiento del alcance para proyectos futuros
Mejorar y reforzar los parques y espacios verdes existentes				
4.A	Además de las mejoras propuestas en el Parque Westmoreland descritas en el Inventario de necesidades del Departamento de Parques y Recreación, proporcionar mejoras en las aceras que se alineen con el Manual de Diseño de Calles Completas a lo largo de Illinois en el Parque Westmoreland para crear una experiencia peatonal más cómoda.	3-5 Años	Parque + Recreación, Obras Públicas	\$\$; fuentes de financiamiento por determinar
4.B	Explorar oportunidades para mejoras en el Parque Moss y en el derecho de paso público alrededor de la instalación de tratamiento de agua DWU existente, incluyendo un parque para perros, mejores senderos para caminar y arte público. Incluir estas mejoras propuestas en el Inventario de necesidades del Departamento de Parques y Recreación para que se incluyan en un próximo paquete de Bonos.	3-5 Años	Parque + Recreación	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*
4.C	Considerar mejoras en el Parque Martin Weiss, incluyendo un parque para perros, instalaciones de juegos inclusivas y accesibles mejoradas, un área de juegos acuáticos y una señal HAWK mejorada para el cruce peatonal en Martindell o Coombs Creek Drive. Incluir estas mejoras propuestas en el Inventario de Necesidades del Departamento de Parques y Recreación para incluirlas en un próximo paquete de Bonos.	3-5 Años	Parque + Recreación	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*
4.D	Explorar oportunidades para proporcionar un parque para perros y un parque para patinar en un parque existente dentro de West Oak Cliff.	3-5 Años	Parque + Recreación	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*
4.E	Considerar oportunidades para mejoras en el Parque Greiner, incluyendo nueva iluminación, áreas de descanso e instalaciones de juegos accesibles e inclusivas.	3-5 Años	Parque + Recreación	\$\$; Paquete de Bonos Futuros*

*Sujeto a aprobación de los votantes y Puntuación de Evaluación de Necesidades



Desarrollo Comunitario y Calidad de Vida Inclusivos

Meta	Acción	Periodo de Tiempo	Agencia Principal/Apoyo	Financiamiento/Fuentes
Asegurar la accesibilidad del vecindario a través de políticas y programas estratégicos				
1.A	Apoyar la futura reurbanización propuesta de la propiedad de la Estación de Hampton del DART a través de una asociación público-privada con DART en una comunidad de ingresos mixtos y uso mixto, con un porcentaje mínimo de unidades dedicadas como económicas y promovidas a los residentes de West Oak Cliff. Use las recomendaciones descritas en la sección Área de la Estación de Hampton para que sirvan como directriz para el diseño y desarrollo.	2-3 Años	Desarrollo Económico, Vivienda, Planificación y Diseño Urbano, DART	fuentes de financiamiento por determinar
1.B	En consonancia con las políticas adoptadas en toda la ciudad, incluidas CECAP y la Política de Desarrollo Económico, en áreas dentro de ½ milla de las estaciones de tren ligero del DART, analizar oportunidades para permitir nuevos tipos de viviendas "missing middle" (incluyendo unidades de vivienda accesorias, dúplex y triplex/cuádruplex, y viviendas de campo), además de seguir permitiendo residencias unifamiliares nuevas y existentes, y en áreas dentro de ¼ de milla del autobús de alta frecuencia (Jefferson Boulevard), considerar oportunidades para permitir unidades de vivienda accesorias por derecho. Ver Uso del Suelo+ Desarrollo 2.C para más detalles.	2-3 Años	Planificación + Diseño Urbano	Ninguno requerido
1.C	Explorar oportunidades para futuras audiencias autorizadas y rezonificaciones en áreas comerciales, multifamiliares y de uso mixto en West Oak Cliff para incluir el bono de vivienda de ingresos mixtos para incentivar la provisión de unidades económicas como parte del desarrollo residencial. Las rezonificaciones que garanticen unidades económicas dedicadas deben recibir aprobaciones aceleradas y un proceso de revisión a través del Equipo-Q existente o el Equipo-H propuesto.	En Curso	Planificación + Diseño Urbano	Ninguno requerido
1.D	Coordinar con el Departamento de Vivienda de la Ciudad de Dallas para crear una Zona de Capacitación de Vecindarios en West Oak Cliff para proporcionar una reducción de impuestos para las reparaciones del hogar con la meta de ayudar a los propietarios de viviendas existentes a mejorar su parque inmobiliario y minimizar el aumento de la carga fiscal. Tras la creación, implementar un programa de divulgación para educar y promover esta nueva herramienta.	2-3 Años	Vivienda, PUD	Ninguno requerido
1.E	Trabajar con el Departamento de Vivienda de la Ciudad de Dallas para implementar un esfuerzo de difusión integral en el área de West Oak Cliff para: Promocionar el Programa de Asistencia para Compradores de Vivienda de Dallas; educar sobre programas adicionales de asistencia para la propiedad de vivienda, para ayudar a hacer que la propiedad de vivienda sea más económica para los residentes existentes; informar sobre las exenciones de impuestos sobre la propiedad, incluyendo las exenciones de impuestos sobre la vivienda, las exenciones de residencia heredada, las exenciones para adultos mayores y las exenciones para veteranos.	2-3 Años	Vivienda, PUD	fuentes de financiamiento por determinar
1.F	Apoyar al Departamento de Vivienda de la Ciudad de Dallas en la búsqueda de fondos adicionales para apoyar tanto el Programa de Preservación y Mejoras de Vivienda para Propietarios y Arrendatarios (HIPP) como el Programa de Rehabilitación Específica (TRP) para expandir ambos programas dentro de West Oak Cliff a fin de ayudar a los propietarios en materia de rehabilitación de viviendas para estabilizar y mejorar el parque inmobiliario existente.	2-3 Años	Vivienda, PUD	fuentes de financiamiento por determinar
1.G	Fomentar la utilización adicional del programa de Asistencia para Títulos y Propiedad de la Ciudad (TAPA), teniendo como objetivo a West Oak Cliff a través de un esfuerzo de difusión dedicado	2-3 Años	Vivienda, PUD	fuentes de financiamiento por determinar
1.H	Trabajar con áreas más pequeñas dentro del área de WOCAP para determinar qué herramientas, si las hay, les gustaría utilizar a los residentes para preservar el carácter y/o la accesibilidad de su vecindario y comenzar el proceso para instituir esas herramientas, considerando un superpunto de PD, Distrito de Conservación, requisitos de diseño de "missing middle" y estipulaciones de ubicación, y permitir ADU por derecho.	En Curso	Planificación + Diseño Urbano, Vivienda	
Apoyar a las pequeñas empresas locales, pertenecientes a minorías, inmigrantes y mujeres.				
2.A	Apoyar a la Oficina de Desarrollo Económico en la creación de un programa de asistencia para el desarrollo comunitario a pequeña escala para apoyar oportunidades de desarrollo económico de repoblación a pequeña escala.	2-3 Años	Desarrollo Económico, PUD	fuentes de financiamiento por determinar
2.B	Asociarse con el Centro de Pequeñas Empresas de la Ciudad de Dallas para establecer una estrategia de difusión promocional en West Oak Cliff para: <ul style="list-style-type: none"> Programa de Reutilización Adaptativa para Pequeñas Empresas, que proporciona subvenciones (hasta \$30,000) para reparaciones y mejoras de edificios comerciales. Fondo de Continuidad de Pequeñas Empresas para otorgar préstamos y subvenciones a pequeñas empresas (50 empleados o menos) que se han visto afectadas negativamente por la pandemia de COVID-19. Fondo de inversión del Sur de Dallas para promover mejoras estructurales para pequeñas empresas de propiedad local. 	1-2 Años	Centro de Pequeñas Empresas, PUD	fuentes de financiamiento por determinar
2.C	Coordinar con la Oficina de Desarrollo Económico para establecer una estrategia de difusión integral en áreas comerciales específicas de West Oak Cliff para educar mejor sobre el Programa de Asociación Público-Privada de la Ciudad, que ayuda a compensar los costos operativos o del proyecto a través de una variedad de incentivos de desarrollo económico (ver el Apéndice para los requisitos de elegibilidad).	2-3 Años	Desarrollo Económico, PUD	fuentes de financiamiento por determinar
2.D	Establecer un grupo de trabajo comercial de West Oak Cliff que pueda servir como enlace con la Ciudad de Dallas para proporcionar información sobre estrategias y programas, colaborar con las cámaras de comercio locales para promover empresas locales, compartir y educar a la comunidad comercial de West Oak Cliff sobre oportunidades de recursos, y ayudar a dar forma y guiar las estrategias de pequeñas empresas para el área. Los representantes deben incluir personal de la Ciudad, funcionarios de permisos de construcción y personal del Centro de Pequeñas Empresas, junto con propietarios de empresas locales.	2-3 Años	Local Business Owners, Centro de Pequeñas Empresas, otros departamentos de la ciudad según sea necesario	Ninguno requerido
2.E	A través de las audiencias autorizadas previamente presentadas en West Oak Cliff, considerar mecanismos de zonificación y un proceso de aprobación de desarrollo reinventado que respalde espacios flexibles y temporales para incubadoras de negocios/fabricantes minoristas, incluyendo requisitos de estacionamiento reducidos y revisión acelerada o simplificada, para apoyar el comienzo de pequeñas empresas locales	1-2 Años	Planificación + Diseño Urbano	Ninguno requerido
2.F	Como parte de la posible reurbanización futura de la asociación público-privada de la propiedad de la Estación de Hampton del DART en un desarrollo de uso mixto, trabajar con DART y el desarrollador seleccionado para explorar oportunidades para dedicar un espacio a nivel del suelo para empresas emergentes e incubadoras económicas/ espacios de creación para apoyar a las pequeñas empresas locales.	1-2 Años	DART, Planificación + Diseño Urbano, Private Development	Ninguno requerido
Promover las artes y la cultura locales a través de iniciativas y espacios físicos dedicados				
3.A	Apoyar a la Oficina de Artes y Cultura de la Ciudad de Dallas para proporcionar nueva programación artística y cultural al Centro Recreativo Martin Weiss.	1-2 Años	Oficina de Artes y Cultura	Ninguno requerido
3.B	Asociarse con la Oficina de Artes y Cultura y grupos comunitarios locales para apoyar la implementación de fiestas culturales en West Oak Cliff para días festivos y eventos especiales.	1-2 Años	Oficina de Artes y Cultura, Grupos Comunitarios Locales	Ninguno requerido
3.C	Coordinar con la Oficina de Arte y Cultura, propietarios locales y otros departamentos municipales relevantes para apoyar la creación de murales y paredes de arte patrocinados por la comunidad en fachadas de edificios públicos y privados.	1-2 Años	Oficina de Artes y Cultura, Grupos Comunitarios Locales	Ninguno requerido
3.D	Promover el Programa de Artistas Comunitarios de la Oficina de Artes y Cultura entre los grupos comunitarios y de vecindarios locales para proporcionar artistas gratuitamente para futuros eventos comunitarios públicos.	1-2 Años	Oficina de Artes y Cultura, PUD	Ninguno requerido
3.E	Como parte de la posible reurbanización futura de la asociación público-privada de la propiedad de la Estación de Hampton del DART en un desarrollo de uso mixto, trabajar con DART para garantizar la inclusión de espacios comunitarios públicos dedicados para eventos artísticos, culturales y comunitarios. Este espacio se puede comisionar con la asistencia de la Oficina de Artes y Cultura de la Ciudad.	1-2 Años	DART, Planificación + Diseño Urbano, Oficina de Artes y Cultura	Ninguno requerido
3.F	Asociarse con la División de Arte Público de la Oficina de Artes y Cultura para garantizar que el arte público diseñado por la comunidad se incluya en los proyectos de mejora del ámbito público y los proyectos de mejora del derecho de paso mencionados en las secciones de Transporte e Infraestructura y Parques y Espacios Abiertos.	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
3.G	Trabajar para ampliar las opciones de vivienda para los artistas locales mediante la exploración de oportunidades para crear viviendas económicas dedicadas dirigidas a los artistas locales, asociándose a través de asociaciones público-privadas con grupos sin fines de lucro como ArtSpace.	3-5 Años	Vivienda, Desarrollo Económico	fuentes de financiamiento por determinar
3.H	Como parte de las cinco audiencias autorizadas presentadas anteriormente y posibles audiencias autorizadas futuras para áreas comerciales en West Oak Cliff, reducir los posibles obstáculos de zonificación para los artistas que utilizan propiedades comerciales como espacio de estudio, explorando permitir usos de artistas de industria ligera como hornos por derecho, o sujeto a Permiso de Uso Especial.	1-2 Años	Planificación + Diseño Urbano	Ninguno requerido
3.I	Como parte de las actualizaciones futuras de las Instalaciones y el Plan Estratégico de la Biblioteca, considerar las oportunidades para una nueva instalación de biblioteca y/o servicios mejorados en el área de West Oak Cliff, según lo justifique el crecimiento de la población y los criterios de expansión de la Biblioteca.	5+ Años	Biblioteca Pública de Dallas	fuentes de financiamiento por determinar
Mejorar la seguridad mediante un diseño mejorado de los edificios y el espacio público				
4.A	Explorar oportunidades para utilizar audiencias autorizadas en áreas de enfoque para implementar estándares de diseño urbano que respalden las prácticas de prevención del delito a través del diseño ambiental, incluyendo fachadas activadas y ojos en la calle.	1-2 Años	Planificación + Diseño Urbano	Ninguno requerido
4.B	A través de los proyectos de mejora del diseño propuestos, garantizar un mayor alumbrado público y peatonal, siguiendo los estándares de Dark Skies, para mejorar la seguridad y la visibilidad en áreas peatonales altas (ver Transporte + Infraestructura).	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte,	\$\$, Paquete de Bonos Futuros*
4.C	Asegurar que las mejoras futuras en los Parques Greiner, Moss, Westmoreland, Martin Weiss, Beverly Hills y Elmwood Parkway brinden una mejor iluminación para aumentar la seguridad y la visibilidad, sin dejar de tener en cuenta a los vecinos adyacentes y las preocupaciones sobre la contaminación lumínica.	3-5 Años	Parque + Recreación	\$, Paquete de Bonos Futuros*
4.D	Aprovechar las medidas para aminorar el tránsito antes mencionadas que se indican en la sección Transporte e Infraestructura para reducir la velocidad del tránsito y aumentar la seguridad de los peatones en áreas comerciales y peatonales clave, incluyendo W 12th, Hampton Road, West Davis, Edgefield, Polk y Clarendon.	3-5 Años	Obras Públicas, Transporte, PUD	\$\$\$, Paquete de Bonos Futuros*

*Sujeto a aprobación de los votantes y Puntuación de Evaluación de Necesidades
15 de septiembre de 2022



TRABAJO DE PLANIFICACIÓN DEL ÁREA RESÚMENES DE REUNIONES DE PARTICIPACIÓN

El grupo de trabajo de Planificación del Área de West Oak Cliff sirvió como directriz para el proceso de planificación del área desde el principio. El grupo de trabajo estaba formado por un grupo de representantes de vecindarios designados por Concejales, dueños de empresas, dueños de propiedades y otras partes interesadas del área. Se encontraron reemplazos para los representantes de los vecindarios durante el proceso, ya que algunos miembros no pudieron servir por varias razones.

El grupo de trabajo brindó información sobre la participación, sirvió como enlace con sus vecindarios y ayudó a dar forma a las metas y recomendaciones del plan. El personal de la ciudad facilitó las reuniones y proporcionó presentaciones sobre materiales relevantes para ayudar a guiar la conversación. El grupo de trabajo se reunió un total de 14 veces en el transcurso del período de planificación de dos años. Estas reuniones ocurrieron en su mayoría virtualmente, aunque varias reuniones en persona ocurrieron más adelante en el proceso.

Reuniones

Las reuniones del grupo de trabajo ocurrieron el:

- 5 de mayo de 2020, 23 de junio de 2020, 28 de septiembre de 2020, 26 de octubre de 2020, 14 de diciembre de 2020, 29 de marzo de 2021, 2 de agosto de 2021, 3 de septiembre de 2021, 6 de diciembre de 2021, 10 de enero de 2022, 25 de enero de 2022, 8 de febrero de 2022, 22 de febrero de 2022, 16 de mayo de 2022

Miembros

Michael Anglin		Presidente del Grupo de Trabajo
Rebecca Acuna		Parte Interesada del Vecindario
Yolanda Alameda		Polk/Vernon NA
Barbara Barbee		Beverly Hills NA
Tre Black		Kessler Plaza NA
Gerardo Cantu		East Hampton Hills NA
Paul Carden		Heritage Oak Cliff
Nick Dean		Parte Interesada del Vecindario
Greg Gerbig		Hampton Hills NA
Matt Glenn		South Edgefield NA
Steve Hilburn		Ravinia Hts/ Kessler Plaza NA
Mary Lou Paras		Jimtown NA
Liz Provost		North Cliff NA
Alicia Quintans		Parte Interesada del Vecindario
Joshua Ramsey		Ravinia Heights NA
Mark Register		Ravinia Heights NA
Elena Stephens		Elmwood NA
Bob Stimson		Parte Interesada del Vecindario
Agustin Torres		The Dells NA
Kaitlin Vanderslice		Sunset Hill NA
Kendra Williams		South Edgefield NA

A lo largo del esfuerzo de Planificación del Área de West Oak Cliff, el personal de la ciudad realizó numerosos cambios en los métodos de participación en función de los comentarios de la comunidad. Las reuniones en línea, inicialmente requeridas desde el principio debido a la pandemia de COVID-19, presentaron obstáculos para que algunos participaran. En base a las preocupaciones expresadas por la comunidad, se realizaron esfuerzos para maximizar la participación en persona, enviar notificaciones por correo y folletos de puerta en puerta en muchos vecindarios y brindar oportunidades para que las encuestas se realicen en persona en un centro recreativo local. En el transcurso de dos años, la ciudad fue sede de las siguientes reuniones:

Reuniones Iniciales del Plan (Virtuales)
19 de noviembre de 2020 (Inglés);
25 de enero de 2021 (Español)

Reuniones de Visión Comunitaria
27 de abril de 2021 (Virtual); 4 de mayo de 2021 (Virtual);
1 de junio de 2021 (Virtual); 7 de junio de 2021 (Virtual);
12 de junio de 2021 (Presencial); 21 de junio de 2021 (Presencial)

Cómo Formar una Asociación de Vecinos
14 de septiembre de 2021; 2 de octubre de 2021
Conceptos Básicos sobre el Uso del Suelo y la Zonificación
11 de septiembre de 2021; 28 de septiembre de 2021

Reuniones de Visión de Área de Enfoque
West Davis + North Cliff | 12 de octubre de 2021 (Presencial); Área de la Estación de Hampton, Hampton/Clarendon y Jimtown | 23 de octubre de 2021 (Presencial); El Centro de la Ciudad de Elmwood y el Área de la Estación de Tyler-Vernon | 25 de octubre de 2021 (Presencial); Western West Oak Cliff | 13 de noviembre de 2021 (Presencial)

Reuniones del Borrador del Plan
9 de marzo de 2021 (Virtual); 12 de marzo de 2022 (Presencial)

Para obtener más información sobre las reuniones públicas, los comentarios de la comunidad, los puntos clave y cómo se informaron las recomendaciones del plan, por favor, ver la siguiente sección con información de estas reuniones. Se pueden encontrar detalles adicionales en el sitio web de Planificación y Diseño Urbano de la Ciudad, incluyendo presentaciones, grabaciones de reuniones y materiales de reuniones.

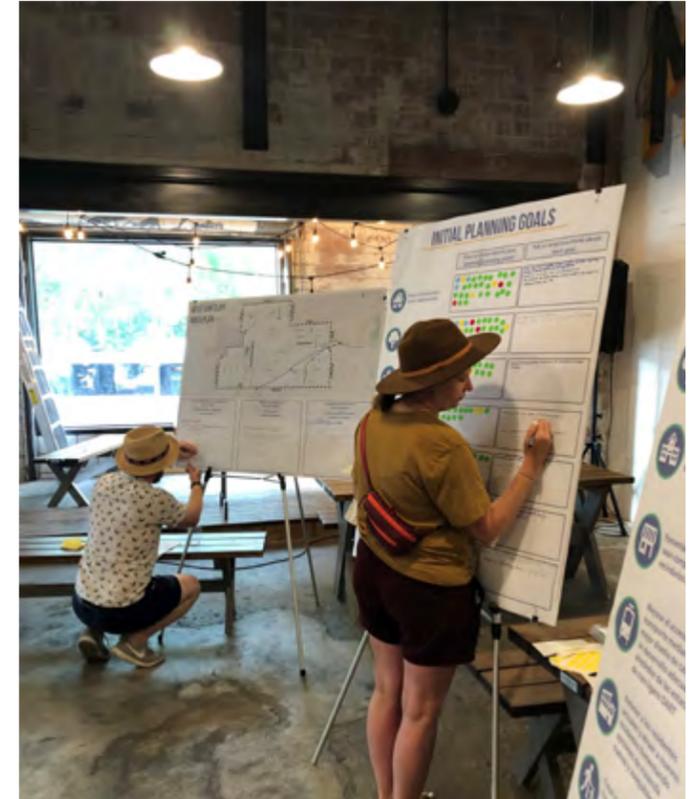
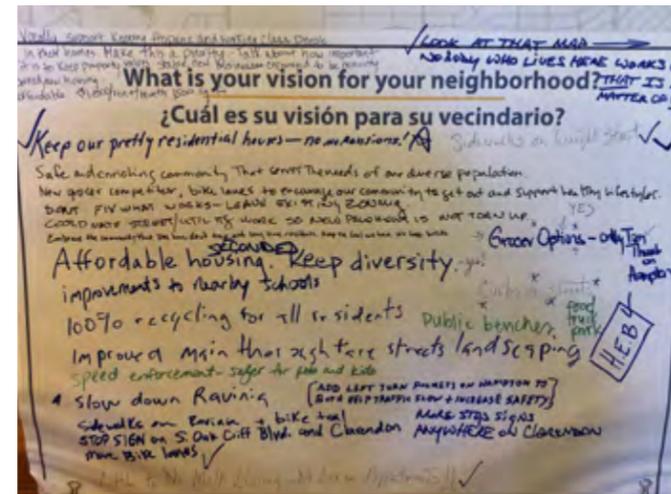
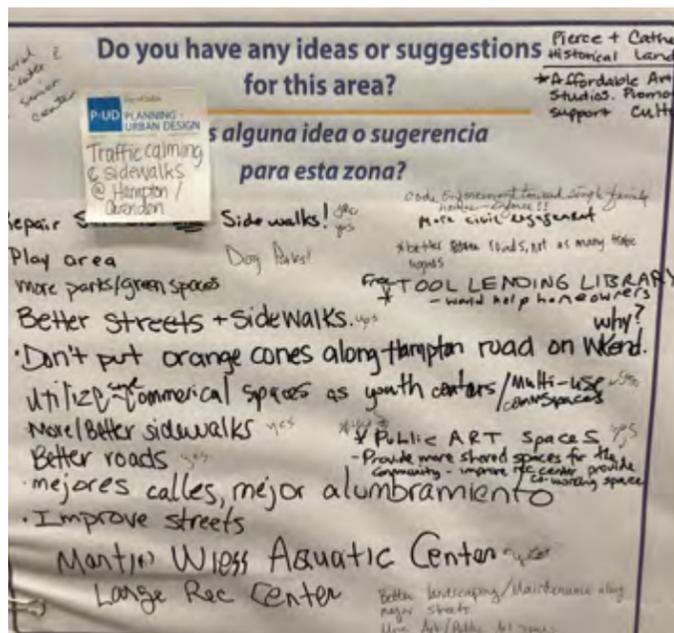
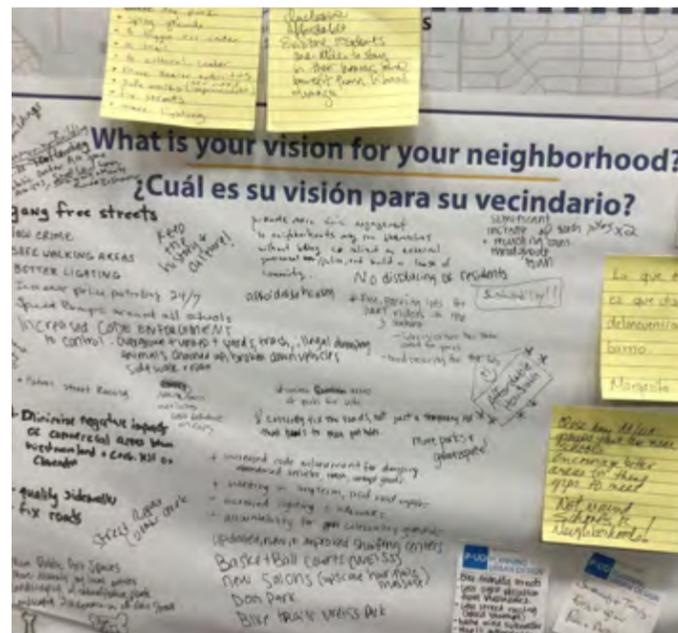
APÉNDICE

GRUPO DE TRABAJO DE PLANIFICACIÓN DEL ÁREA.....	145
RESÚMENES DE REUNIONES DE PARTICIPACIÓN COMUNITARIA.....	146
RESUMEN DEL PLAN MAESTRO DE ACERAS DE DALLAS.....	156
RESUMEN DE CONNECT DALLAS.....	160
PROYECTO DE CONEXIONES DE ÚLTIMA MILLA DE CORREDORES DE DART.....	164
PROGRAMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE LA CIUDAD DE DALLAS.....	168

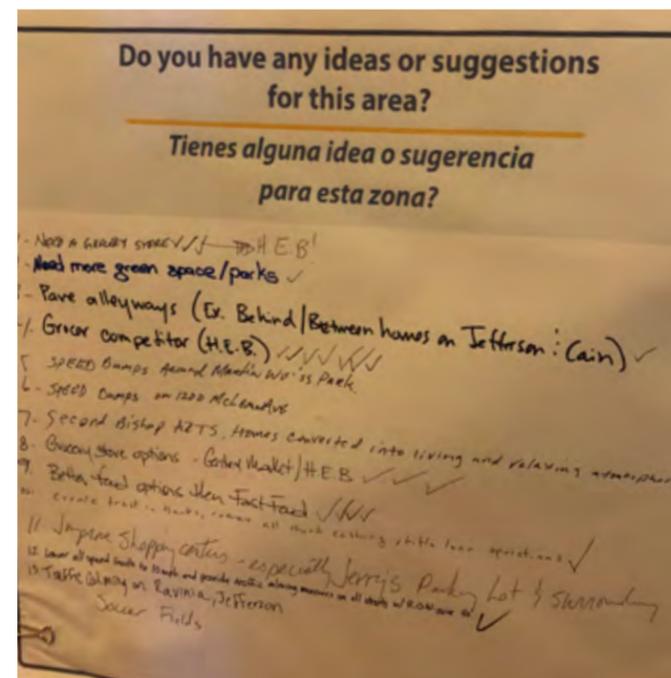


METAS INICIALES	
Coloque una pegatina junto a sus objetivos de planificación favoritos	Cuentenanos qué piensan de cada objetivo.
<p>Preservar los vecindarios familiares existentes</p>	<p>5</p>
<p>Preservar las áreas naturales y ampliar los parques y senderos públicos.</p>	<p>5</p>
<p>Preservar las edificaciones históricas fomentando la renovación y la rehabilitación</p>	<p>5</p>
<p>Fomentar mejor los que sean compatibles con los vecindarios circundantes.</p>	<p>5</p>
<p>Maximizar el acceso al transporte mediante un mejor diseño de calles y un desarrollo público alrededor de las estaciones de transporte DART.</p>	<p>5</p>
<p>Retener a los residentes actuales y atraer a nuevos residentes fomentando equitativa adquisición de viviendas y vivienda.</p>	<p>5</p>
<p>Crear centros comunitarios que permitan que los residentes se conecten, socialicen, aprendan y se vean.</p>	<p>5</p>

INITIAL PLANNING GOALS	
Place a sticker next to your favorite 3 planning goals!	Tell us what you think about each goal.
<p>Protect existing single-family neighborhoods</p>	<p>5</p>
<p>Preserve natural areas and expand public parks and trails</p>	<p>5</p>
<p>Preserve historic buildings by encouraging renovation and reuse</p>	<p>5</p>
<p>Encourage businesses that are compatible with surrounding neighborhoods</p>	<p>5</p>
<p>Improve transportation access through better street design and suitable development around DART light-rail stations</p>	<p>5</p>
<p>Retain current residents and attract new residents by encouraging new and affordable housing choices</p>	<p>5</p>
<p>Create walkable neighborhood centers that provide a variety of work, cultural, shopping, and living opportunities</p>	<p>5</p>

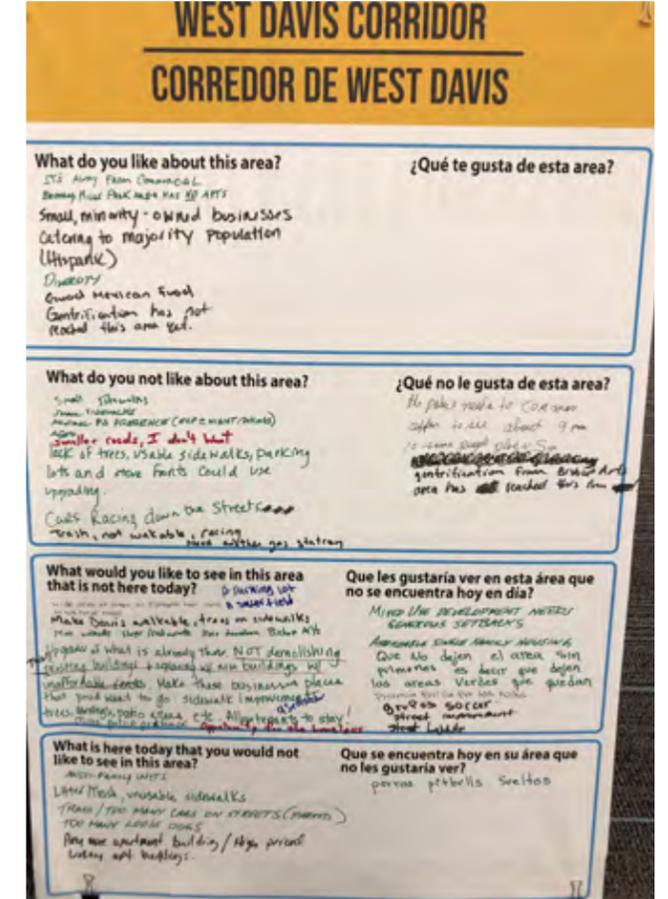
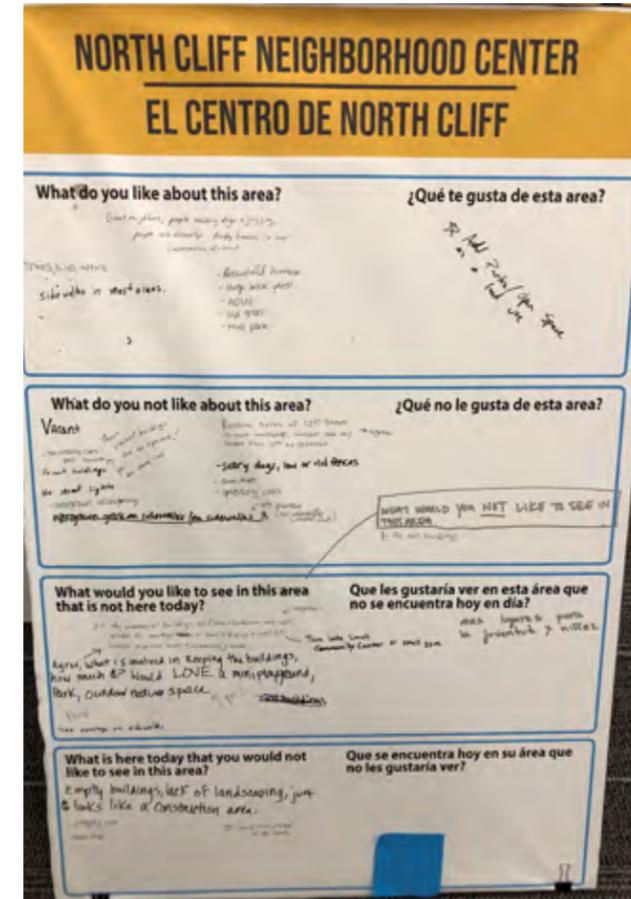
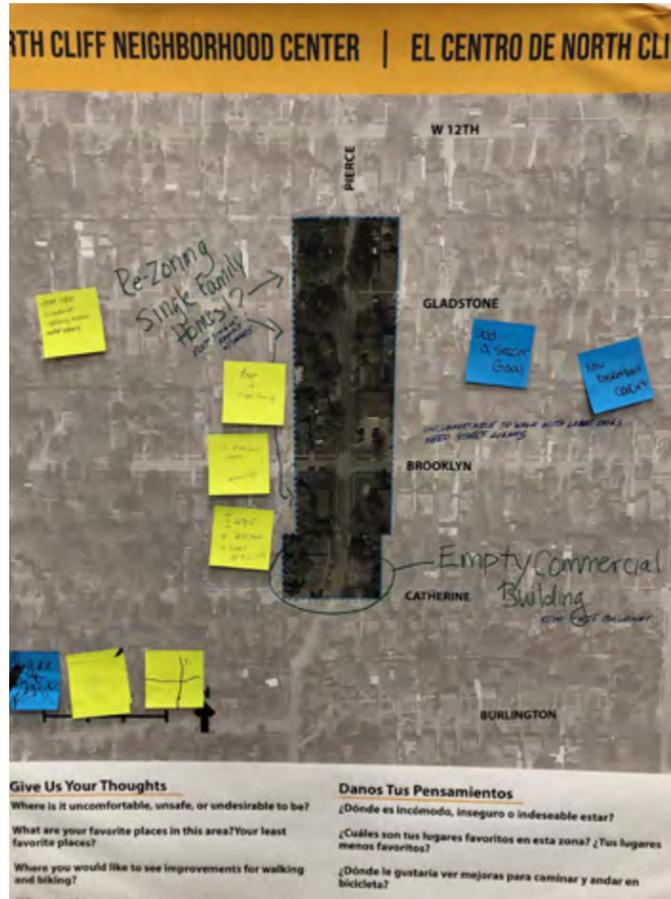


INITIAL PLANNING GOALS	
Place a sticker next to your favorite 3 planning goals!	Tell us what you think about each goal.
<p>Protect existing single-family neighborhoods</p>	<p>5</p>
<p>Preserve natural areas and expand public parks and trails</p>	<p>5</p>
<p>Preserve historic buildings by encouraging renovation and reuse</p>	<p>5</p>
<p>Encourage businesses that are compatible with surrounding neighborhoods</p>	<p>5</p>
<p>Improve transportation access through better street design and suitable development around DART light-rail stations</p>	<p>5</p>
<p>Retain current residents and attract new residents by encouraging new and affordable housing choices</p>	<p>5</p>
<p>Create walkable neighborhood centers that provide a variety of work, cultural, shopping, and living opportunities</p>	<p>5</p>



TALLER DEL ÁREA DE ENFOQUE DE WEST DAVIS Y NORTH CLIFF

PARQUE BEVERLY HILLS | 10.12.21



TALLER DEL ÁREA DE ENFOQUE DE JIMTOWN, HAMPTON/CLARENDON Y ESTACIÓN HAMPTON

10.23.21 | PARQUE KIEST



HAMPTON / CLARENDON

Give Us Your Thoughts
Where is it uncomfortable, unsafe, or undesirable to be?
What are your favorite places in this area? Your least favorite places?
Where would you like to see improvements for walking and biking?
Where would you like to see new buildings or new development occur?

Danos Tus Pensamientos
¿Dónde es incómodo, inseguro o indeseable estar?
¿Cuáles son tus lugares favoritos en esta zona? ¿Tus lugares menos favoritos?
¿Dónde le gustaría ver mejoras para caminar y andar en bicicleta?
¿Dónde le gustaría ver nuevos edificios o nuevos desarrollos?

HAMPTON STATION AREA | ÁREA DE LA ESTACIÓN DE HAMPTON

Give Us Your Thoughts
Where is it uncomfortable, unsafe, or undesirable to be?
What are your favorite places in this area? Your least favorite places?
Where would you like to see improvements for walking and biking?
Where would you like to see new buildings or new development occur?

Danos Tus Pensamientos
¿Dónde es incómodo, inseguro o indeseable estar?
¿Cuáles son tus lugares favoritos en esta zona? ¿Tus lugares menos favoritos?
¿Dónde le gustaría ver mejoras para caminar y andar en bicicleta?
¿Dónde le gustaría ver nuevos edificios o nuevos desarrollos?

JIMTOWN NEIGHBORHOOD | EL VECENDARIO DE JIMTOWN

What do you like about this area? / ¿Qué te gusta de esta area?
Green spaces, parks, Neighbors, Single Family Homes ✓
Like Tacos + Small Local Business in Clarendon N.E of Hampton
growing plants, berries bring in multiple kinds of variety

What do you not like about this area? / ¿Qué no le gusta de esta area?
Lack of commerce
Floor code enforcement
NEED CRIME WATCH MEETINGS

What would you like to see in this area that is not here today? / Que les gustaría ver en esta área que no se encuentra hoy en día?
Green Spaces / Parks
Walking / Biking Trails
Walking trail along DART rail line from Tyler to Woodmont Station

What is here today that you would not like to see in this area? / Que se encuentra hoy en su área que no les gustaría ver?
Parks

What would you not like to see in this area in the future? / ¿Qué no le gustaría ver en esta área en el futuro?
Traffic Congestion
Lack of parking
Too Much Violence/Crime

HAMPTON STATION AREA | ÁREA DE LA ESTACIÓN DE HAMPTON

What do you like about this area? / ¿Qué te gusta de esta area?
Trees
Plenty of Parking
Love visiting my neighbor's beautiful street
HOUSES/HOMES
great DART station!

What do you not like about this area? / ¿Qué no le gusta de esta area?
Perceived as dangerous
Not walkable to the south
Inconvenient - crossing street on sidewalk
Yes Wright Street needs lights
City doesn't want to keep park (open) area lane
washed out road

What would you like to see in this area that is not here today? / Que les gustaría ver en esta área que no se encuentra hoy en día?
Better lighting / more DART Police
SIDE WALKS
Bicycle lanes & walking paths
Walking / Biking trails along Wright Street
Walmart Station to DART station along DART tracks
Community Spaces - Tool Library / Art Space / Neighborhood Area
No more mid-grades / no profits
Walking / Biking trails along Wright Street
Walmart Station to DART station along DART tracks

What is here today that you would not like to see in this area? / Que se encuentra hoy en su área que no les gustaría ver?
Auto body shops
Dollar stores
Cash exchanges
Check Cashing

What would you not like to see in this area in the future? / ¿Qué no le gustaría ver en esta área en el futuro?
LIMIT AUTO SHOPS
HIGH DENSITY DWELLING APARTMENTS
Dollar stores
Check Cashing
Cash Exchanges
No business
4 Schools
no loud businesses
no bars

HAMPTON / CLARENDON INTERSECTION | LA INTERSECCIÓN DE HAMPTON / CLARENDON

What do you like about this area? / ¿Qué te gusta de esta area?
Green spaces
Trees
Liberalization of Police in Area
it's a busy hub of business & life!
it's a great place to live.
large trees

What do you not like about this area? / ¿Qué no le gusta de esta area?
vacant buildings
Stagnant water
damaged cars & wide parking lots
road noise
lack of trees / walkable / bikeable feel
Inconsistent traffic
Cars cutting through bike lanes

What would you like to see in this area that is not here today? / Que les gustaría ver en esta área que no se encuentra hoy en día?
Additional retail space on Clarendon
Small to medium size shops
ground bike lane on Clarendon
Green area restoration - walking trail
Dog park - more trees - no cars
Small business owned by residents in area - Local - Community - Support

What is here today that you would not like to see in this area? / Que se encuentra hoy en su área que no les gustaría ver?
No more traffic - help correct problem
Kinky side walks

What would you not like to see in this area in the future? / ¿Qué no le gustaría ver en esta área en el futuro?
No multi-story - housing units
vacancies being pushed out
increased urban parking scale (1/2 more but 1/4 more)

JIMTOWN NEIGHBORHOOD | EL VECENDARIO DE JIMTOWN

Give Us Your Thoughts
Where is it uncomfortable, unsafe, or undesirable to be?
What are your favorite places in this area? Your least favorite places?
Where would you like to see improvements for walking and biking?
Where would you like to see new buildings or new development occur?

Danos Tus Pensamientos
¿Dónde es incómodo, inseguro o indeseable estar?
¿Cuáles son tus lugares favoritos en esta zona? ¿Tus lugares menos favoritos?
¿Dónde le gustaría ver mejoras para caminar y andar en bicicleta?
¿Dónde le gustaría ver nuevos edificios o nuevos desarrollos?

TALLER DEL ÁREA DE ENFOQUE DEL CENTRO DE LA CIUDAD DE ELMWOOD Y ESTACIÓN TYLER-VERNON 10.25.21 | OAK CLIFF BREWERY



TYLER-VERNON STATION AREA | ÁREA DE LA ESTACIÓN TYLER-VERNON

Give Us Your Thoughts
Where is it uncomfortable, unsafe, or undesirable to be?
What are your favorite places in this area? Your least favorite places?
Where would you like to see improvements for walking and biking?
Where would you like to see new buildings or new development occur?

Danos Tus Pensamientos
¿Dónde es incómodo, inseguro o indeseable estar?
¿Cuáles son tus lugares favoritos en esta zona? ¿Tus lugares menos favoritos?
¿Dónde le gustaría ver mejoras para caminar y andar en bicicleta?
¿Dónde le gustaría ver nuevos edificios o nuevos desarrollos?

DOWNTOWN ELMWOOD | EL CENTRO DE ELMWOOD

Give Us Your Thoughts
Where is it uncomfortable, unsafe, or undesirable to be?
What are your favorite places in this area? Your least favorite places?
Where would you like to see improvements for walking and biking?
Where would you like to see new buildings or new development occur?

Danos Tus Pensamientos
¿Dónde es incómodo, inseguro o indeseable estar?
¿Cuáles son tus lugares favoritos en esta zona? ¿Tus lugares menos favoritos?
¿Dónde le gustaría ver mejoras para caminar y andar en bicicleta?
¿Dónde le gustaría ver nuevos edificios o nuevos desarrollos?

DOWNTOWN ELMWOOD | EL CENTRO DE ELMWOOD

What do you like about this area? **The Elmwood FARM, Family Homes, Keep the murals @ DART Station Tyler Vernon, Home/Neighborhood feel, Keep it small business - expand local garden, Family homes, SMALL APARTMENTS, ADUs (walk density)*

¿Qué te gusta de esta área? *- Trees, Tyler Vernon, Elmwood, Dog park, Sunsets, Art Studios - Murals, Casas unificadas, Proximity to Elmwood Greenway!, Panadería Celaya, La Veracruz Tacos*

What do you not like about this area? *Traffic on Vernon Ave - Tyler Vernon, Lack of traffic calming @ Vernon & Elwood / Winnetka, Empty storefronts, Loud traffic on edgefield, Lack of density to support businesses, see many similar businesses*

¿Qué no le gusta de esta área? *Ditto, everywhere - not enough lighting, Grant intersections, so much road concrete, too many auto shops - no sidewalks*

What would you like to see in this area that is not here today? *occasional dwellings/granny flats, small restaurants, renovated Wynwood Village, traffic calming on Vernon Tyler Vernon, sidewalks/curbs, More Public ART, More family housing, mixed use, town rise w/ parking lots, high rises w/ big business*

¿Qué les gustaría ver en esta área que no se encuentra hoy en día? *More 4-way stops, Speed control to allow more pedestrian walking, bike space, Public art!, More local small business, More family housing, mixed use, town rise w/ parking lots, high rises w/ big business*

What is here today that you would not like to see in this area? *Too many auto repair shops, Empty lots - lets get more smaller businesses by incentives for leasing, Turn down properties, 50 mph road*

¿Qué se encuentra hoy en su área que no les gustaría ver? *Bar + liquor shops, Sidewalks in Disrepair, Loud lighting*

What would you not like to see in this area in the future? *Multi-family housing, mixed use, town rise w/ parking lots, high rises w/ big business*

¿Qué no le gustaría ver en esta área en el futuro? *- Parks lots, - the proliferation of short-term rentals, High rises w/ Chain Store SK*

TYLER-VERNON STATION AREA | ÁREA DE LA ESTACIÓN DE TYLER-VERNON

What do you like about this area? *Single family homes, the beer garden!, Elmwood greenway, New sidewalk connecting greenway, Sidewalk accessibility, Integrated walking routes*

¿Qué te gusta de esta área? *Family homes, small local businesses, Public art, the trees, OC brewery, good schools, Neighbors Helping Neighbors - Street Community*

What do you not like about this area? *Poor lighting, Fast traffic, Lack of food options, Lack of density to support local businesses*

¿Qué no le gusta de esta área? *Poco iluminación, too many auto-shops, No bike in Disrepair, Noise + Night Noise, Sidewalks*

What would you like to see in this area that is not here today? *Community space, Affordable housing that means single-family homes, Better street maintenance, Street lights, Unbroken sidewalks, More Tyler Station*

¿Qué les gustaría ver en esta área que no se encuentra hoy en día? *Community space, no se encuentra hoy en día, Mejores calles / pasillos, more street car shops from Tyler Station, TOOL LIBRARY/PUBLIC ART, Unbroken sidewalks, More Tyler Station*

What is here today that you would not like to see in this area? *Beer + liquor shops, More food options, Multi-family housing, narrow sidewalks around station*

¿Qué se encuentra hoy en su área que no les gustaría ver? *Delincuencia, venta de drogas, EXPENSIVE UNITS THAT DISPLACE LOCAL BUSINESS, traffic noise*

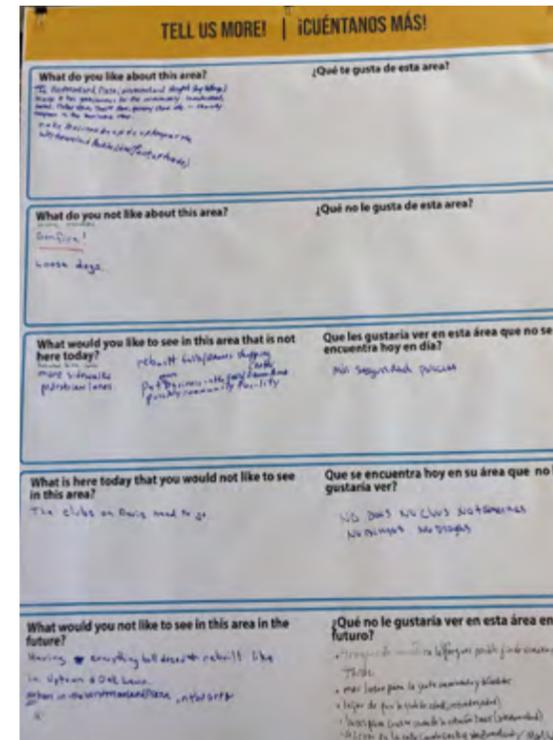
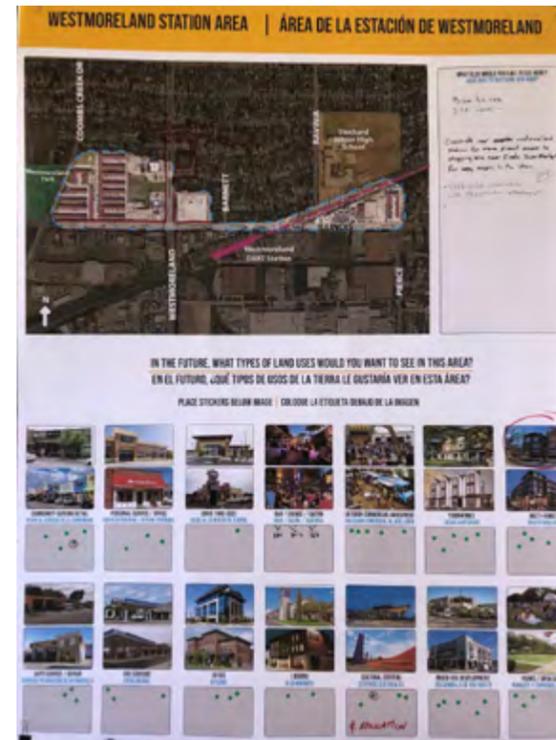
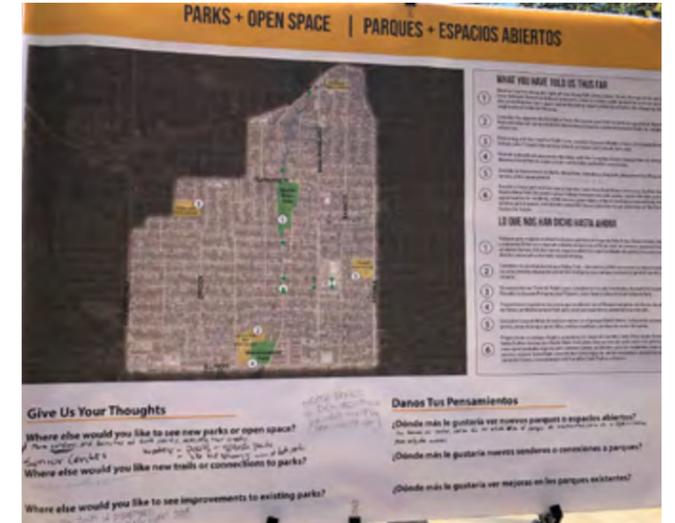
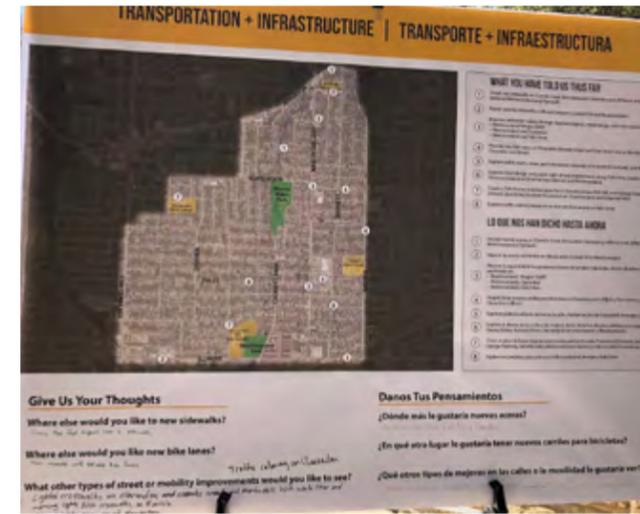
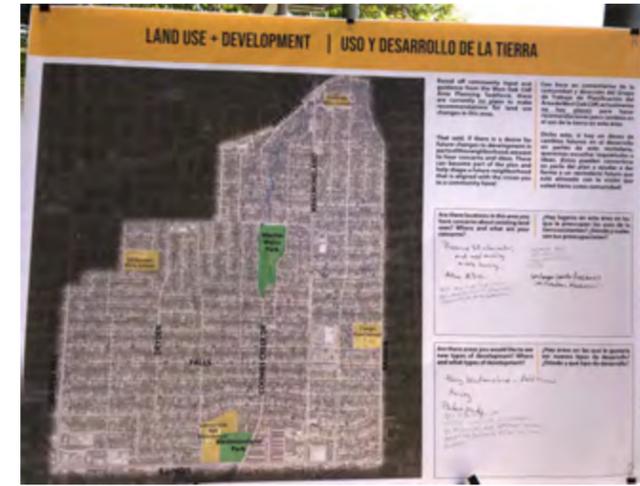
What would you not like to see in this area in the future? *Multi-family housing, mixed use, town rise w/ parking lots, high rises w/ big business*

¿Qué no le gustaría ver en esta área en el futuro? *Multi-family housing, mixed use, town rise w/ parking lots, high rises w/ big business*

TALLER DE VISIÓN COMUNITARIA DE WESTERN WEST OAK CLIFF

11.13.21

PARQUE MARTIN WEISS



PLAN MAESTRO DE ACERAS DE DALLAS (2021)

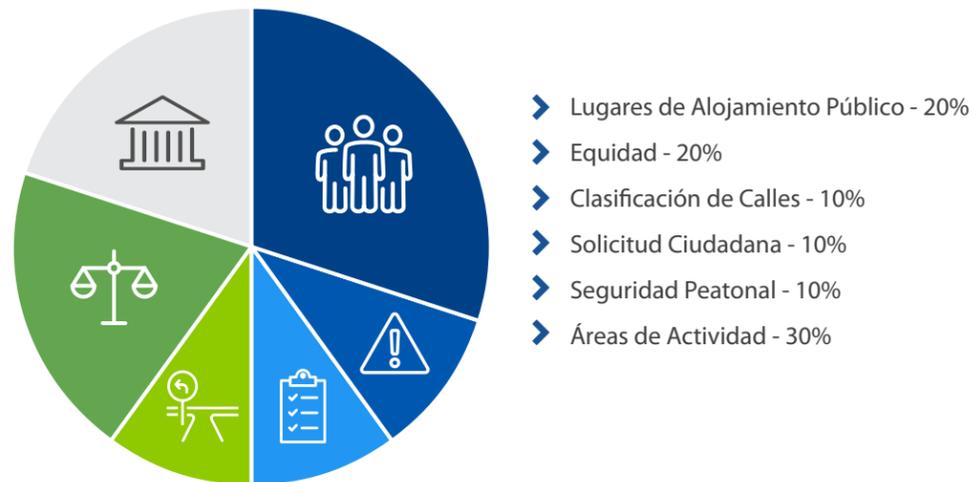
El Plan Maestro de Aceras, adoptado en 2021, proporciona un camino a seguir dirigido a mejorar la experiencia de los peatones en toda la ciudad. El Plan Maestro de Aceras fue un proceso para identificar los proyectos de mayor impacto y brindar orientación a los tomadores de decisiones sobre el presupuesto para proyectos de reparación de aceras y construcciones nuevas. A través de un extenso proceso de participación que involucró un comité asesor, un sitio web del proyecto, mapas interactivos, encuestas y presentaciones comunitarias, se desarrollaron numerosas acciones de política para guiar a la Ciudad de Dallas hacia un sistema peatonal mejorado.

Principios Impulsores

- Seguridad** - Mejorar la seguridad para todos los modos de transporte.
- Sustentabilidad Medioambiental** - Reducir las millas recorridas por los vehículos y proporcionar una variedad de opciones de viaje para alentar a los residentes a viajar en transporte público, andar en bicicleta o caminar, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Equidad** - Brindar acceso seguro y económico a oportunidades para todos los residentes de la ciudad.
- Vitalidad Económica** - Integrar las inversiones en transporte con el uso del suelo y las prioridades económicas para mejorar la calidad de vida.
- Vivienda** - Apoyar la creación de opciones de vivienda económicas y variadas que satisfagan las crecientes necesidades de la ciudad.
- Innovación** - Aproveche las tecnologías existentes y emergentes para enfrentar los desafíos del siglo XXI.

PRIORIZACIÓN DEL PROYECTO

Según los cálculos realizados durante la parte de recopilación de datos del plan, la necesidad total estimada de que la Ciudad de Dallas repare aproximadamente el 50% de las aceras defectuosas y rellene grietas faltantes es de aproximadamente \$2 mil millones. Este plan prioriza una necesidad de \$24.5 millones por año durante los próximos 40 años solo para mantenimiento. El tamaño y la escala de la Ciudad de Dallas significa que los proyectos y las áreas deben priorizarse de acuerdo con la mayor necesidad e impacto. Se elaboró un marco ponderado a través de una experiencia de colaboración que involucró a las partes interesadas, el Comité Asesor, el personal de la Ciudad y los residentes de Dallas. Todas las aceras, tanto las que faltan como las existentes, se calificaron utilizando este criterio de priorización y se clasificaron por Distritos del Concejo como se ve en los mapas del Capítulo 4. Las categorías para esta priorización y sus ponderaciones generales se muestran a continuación:



Área de enfoque 8: Hampton e Illinois (Distritos 1, 3 y 4 del Concejo)



- ▲ Problema de Rampa (187)
- Daño Puntual (1)
- Otro Problema (102)
- Daños en la Acera
- Otro Problema de la Acera
- Alta Prioridad
- Acera - Existente
- Alta Prioridad Falta - Acera
- ▭ Límites del Distrito del Concejo

Costo Prioritario Total Estimado: \$ 4,614,235.00

Proyectos de Máxima Prioridad

Nombre de Calle	Desde	Hasta	Puntaje de prioridad	Costo Estimado
A. Franklin	Wilbur St	Glenfield Ave	58	\$156,847.50
B. Hollywood	Elmwood Blvd	W Illinois Ave	49	\$67,367.50
C. Hampton	Hampton DART Station	Perryton Dr	58	\$213,347.50
D. Illinois	S Franklin St	Rugged Dr W	57	\$184,422.50
E. Glenfield	Chalmers St	S Waverly Dr	48	\$242,092.50

Connect Dallas es la primera visión estratégica de transporte de cinco años de la Ciudad y es gestionada por el Departamento de Transporte de Dallas. A través de este proceso de planificación, el personal directivo de la Ciudad, los residentes, los planificadores y las partes interesadas trabajarán juntos para desarrollar un sistema de transporte que respalde las metas de vivienda, económicas, de equidad y de sustentabilidad de la Ciudad. Connect Dallas es un plan multimodal que considerará todas las formas de transporte, incluyendo andar en bicicleta, caminar, transporte público, vehículos, carga y nuevas opciones de movilidad, como bicicletas compartidas, empresas de redes de transporte y ciclomotor eléctricos.

El Plan evaluó posibles proyectos en cada una de las siete áreas de planificación de Dallas, analizando la población, los empleos y el crecimiento para comprender mejor qué proyectos podrían ser los más catalíticos y ver el mayor retorno de la inversión. Las dos páginas para el suroeste de Dallas, donde se encuentra West Oak Cliff, se muestran aquí.

Área de Planificación Suroeste

Descripción

El Área de Planificación del Suroeste representa una sección grande y variada de la Ciudad, incluyendo vecindarios como Bishop Arts District, Oak Cliff, Trinity Groves y West Dallas. Las áreas más cercanas al centro de Dallas son generalmente densas y están bien conectadas, mientras que las áreas más al sur y al oeste se vuelven más suburbanas por naturaleza. Las metas de movilidad en esta área incluyen un enfoque en la conectividad multimodal en las áreas más urbanas, con un enfoque en la seguridad más allá. La línea roja de DART actualmente sirve a esta área, aunque las áreas del extremo suroeste no están conectadas al transporte público de alta capacidad.

Destinos Principales

- Bishop Arts District
- Dallas Executive Airport
- Trinity Groves

Proyecto Destacado

RUTA DE USO COMPARTIDO DE WEST ILLINOIS AVENUE

Este proyecto crearía un camino de uso compartido en West Illinois Avenue desde South Cockerell Hill Road hasta South Hampton Road. Esto podría construirse como parte de futuras mejoras viales o como un proyecto independiente.

Puntaje Total	Seguridad	Sustentabilidad Ambiental	Equidad	Vitalidad Económica	Vivienda
37/38*	★★★★	★★★	★★★★	★★★★	★★★

★★★★ = El proyecto obtiene una puntuación alta para esta meta ★★★ = El proyecto obtiene una puntuación media para esta meta ★ = El proyecto obtiene una puntuación mínima para esta meta

* Puntaje de proyecto superior calculado en función del proyecto de puntaje más alto en esta área de servicio (varía según el área)

Distritos del Concejo

1, 3, 4, 6

226,912

Población 2020

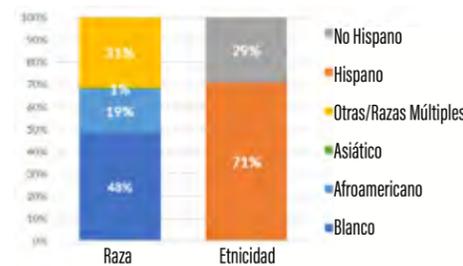
70,983

Empleos 2017

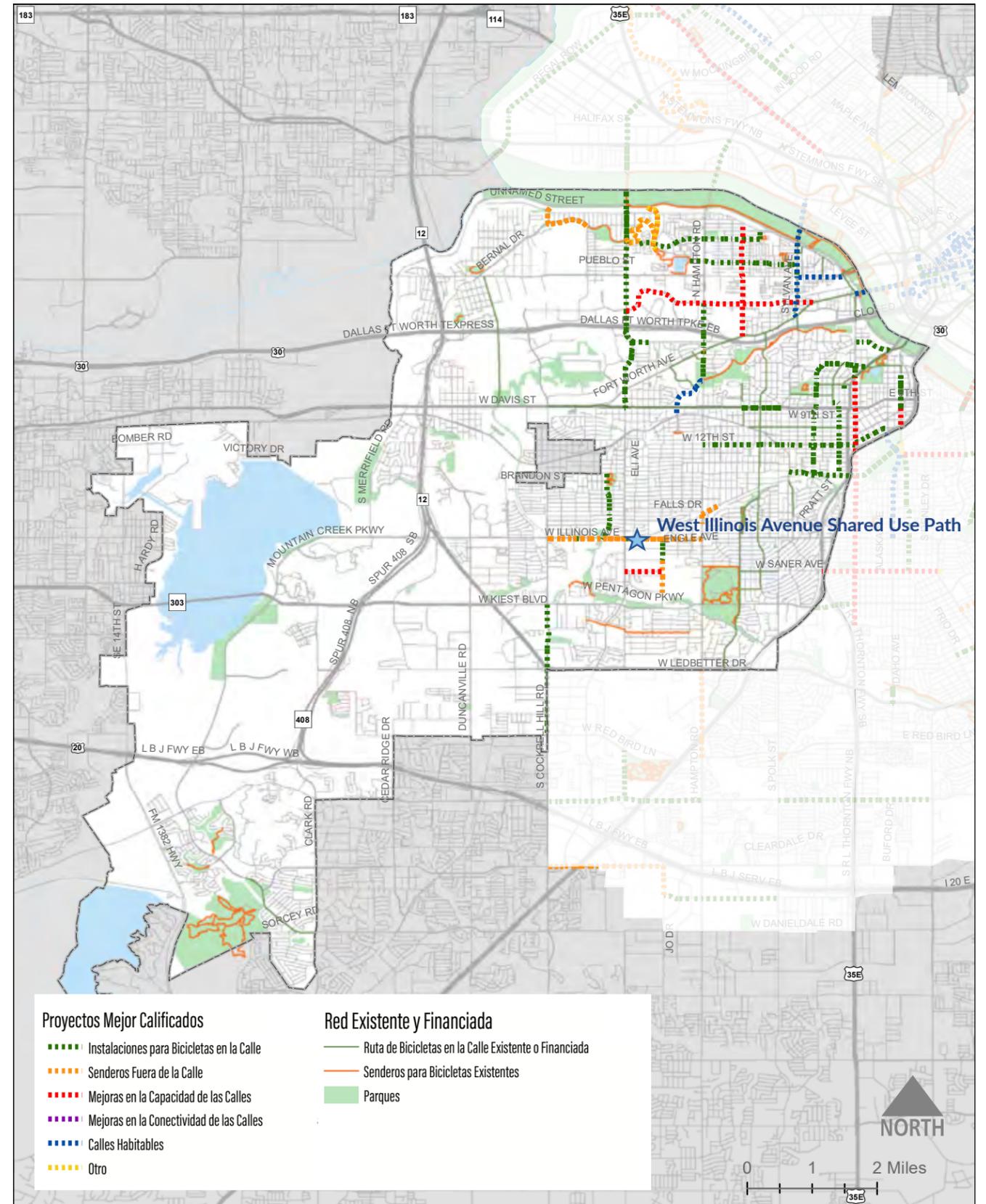
14%

Crecimiento de la población 2010-2020

Diversidad



RED DE MOVILIDAD ESTRATÉGICA: ÁREA DE PLANIFICACIÓN SUROESTE



PROYECTO DE CONEXIONES DE ÚLTIMA MILLA DE CORREDORES DE LÍNEAS DE ROJA + AZUL DE NCTCOG DE DART



Proyecto de Conexiones de Última Milla de Corredores de Líneas Roja y Azul del DART

Reporte Final

Ciudad de Dallas

BORRADOR PARA LA REVISIÓN DEL EQUIPO DEL PROYECTO 9 de octubre de 2020



El objetivo principal del Proyecto de Conexiones de Última Milla de los Corredores de las Líneas Roja y Azul de NCTCOG de DART es brindar oportunidades para que la mayor cantidad de personas adicionales caminen o vayan en bicicleta a las estaciones de DART al identificar las aceras necesarias, la ruta de uso compartido, las conexiones de cruces peatonales y la infraestructura relacionada dentro y alrededor de las varias estaciones de DART. Esto fue logrado por:

- Llevar a cabo una investigación de campo de la infraestructura existente para peatones y ciclistas en el área de estudio.
- Verificar la necesidad de mejoras recomendadas para peatones y bicicletas en los corredores prioritarios identificados por NCTCOG para mejorar el acceso y la conectividad a las estaciones de tren ligero para la mayor cantidad y densidad de residentes y trabajadores, aumentando así el número potencial de pasajeros del transporte público.

- Identificar mejoras adicionales basadas en la revisión de campo, según sea necesario.
- Revisar y actualizar la priorización de mejoras del proyecto anterior del NCTCOG en función de la información recopilada durante la revisión de campo, el juicio de ingeniería y los criterios que se coordinarán con las partes interesadas del personal de la Ciudad y DART.
- Desarrollar opiniones de costos probables y esquemas para mejoras clave para peatones y ciclistas en las estaciones de tren y a lo largo de las rutas prioritarias a las estaciones.



Número	Descripción
1	El letrero de cruce peatonal está bloqueado por ramas de árboles. Recortar las ramas de los árboles para una vista clara del letrero.
2	La pendiente de la rampa para peatones existente es demasiado pronunciada. Construir una acera en el lado norte de la calle, lo que requeriría la reconstrucción del muro de contención inclinado entre la calle y la cerca en el límite del lote vacío situado más arriba. La construcción de la acera también requeriría la eliminación o el daño de las raíces de varios árboles y requeriría volver a nivelar las pendientes o construir muros de contención cortos. Puede ser aceptable retrasar esta mejora hasta el desarrollo de la propiedad hacia el norte. Ver también mejoras del área de media milla 6A-TV-SW-66
3	Repintar el cruce peatonal descolorido. Puede ser aceptable retrasar esta mejora hasta el desarrollo de la propiedad hacia el norte.
4	Actualizar el letrero "UNA SOLA DIRECCIÓN" para cumplir con los estándares del MUTCD.

Número	Descripción
5	El letrero de alto está bloqueado por ramas de árboles. Recortar las ramas de los árboles para una vista clara del letrero.
6	Se debe aumentar el tamaño del letrero de ALTO para ocultar la forma de los letreros en el otro lado.
7-8	Actualizar los letreros de "NO INGRESAR" para cumplir con los estándares del MUTCD.
9	Reubicar los letreros de cruce peatonal existentes en Tyler Street más cerca del cruce peatonal para las direcciones norte y sur. Instalar nuevos letreros de advertencia de cruce peatonal y letreros de cruce peatonal para que haya dos de cada uno en cada dirección, uno en la mediana y otro en el lado derecho de la calzada. Además, añadir líneas de ceda el paso, letreros de "Ceda el Paso Aquí a los Peatones" y un semáforo completo en el cruce peatonal. Se debe considerar un semáforo, ya que las luces amarillas intermitentes RRFB o las luces rojas oscilantes híbridas para peatones pueden ser confusas junto a la luz roja intermitente del cruce de ferrocarril.

BORRADOR - No para construcción

FIGURA 6A-1.1 NO A ESCALA AGOSTO 2020



Condiciones Existentes en Ubicaciones de Mejoras en la Estación de Tyler Vernon



El letrero de cruce peatonal está bloqueado por ramas de árboles. Recortar las ramas de los árboles para una vista clara del letrero.



Reemplazar los letreros no estándar con letreros W11-2 del MUTCD. Los letreros deben ser retro-reflectantes para una mayor visibilidad nocturna. El panel del letrero deberá tener forma de diamante en lugar de tener una imagen de un letrero en forma de diamante en un panel rectangular. Los letreros uniformes refuerzan el respeto del conductor como dispositivos legítimos de control del tráfico.



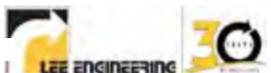
Construir una acera en el lado norte de la calle y reparar la pendiente empinada en la rampa para peatones.



Remarcar el cruce peatonal descolorido

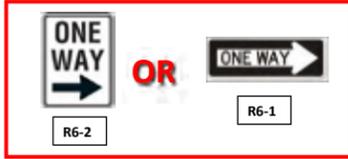
BORRADOR - No para construcción

FIGURA 6A-1.2 NO A ESCALA AGOSTO 2020





Actualizar los letreros "UNA SOLA DIRECCIÓN" al estándar del MUTCD con todas las letras en MAYÚSCULAS



Letrero de PARE bloqueado por ramas de árboles. Recortar las ramas de los árboles para una vista clara



Aumentar el tamaño del letrero PARE de forma que la forma de el letrero rectangular montada detrás quede oculta, tal como exige el MUTCD.



Actualizar los letreros de "NO INGRESAR" a los estándares del MUTCD con todas las letras en MAYÚSCULAS



R5-1

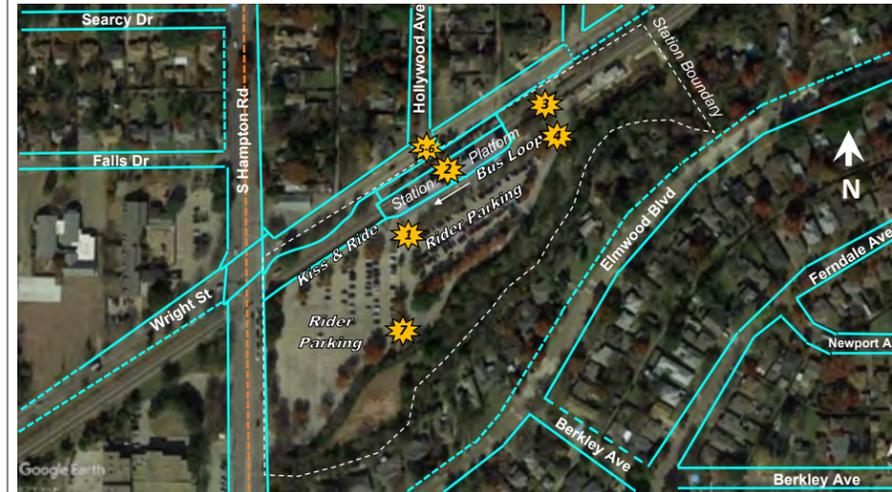
BORRADOR - No para construcción

FIGURA 6A-1.3 NO A ESCALA AGOSTO 2020



Leyenda

- Acera/Cruce Peatonal
- Existente
- - - Propuesto
- Ciclovía Local en la Calle
- - - Propuesto



No para construcción

FIGURA 6A-1.1 NO A ESCALA AGOSTO 2020



Número	Descripción
1	Quitar los ladrillos decorativos y reemplazarlos con pavimento estándar dondequiera que se superponga o se cruce con un cruce peatonal marcado. El diseño de ladrillos decorativos completamente fuera de los cruces peatonales marcados debe quitarse y reemplazarse con pavimento estándar (que es el que se fijó en el costo estimado) o quitarse y reemplazarse con características arquitectónicas que no imiten el diseño de ladrillos que también se encuentra en otros cruces peatonales reales diseñados para uso peatonal en y adyacente al área de la estación. Por ejemplo, se utiliza un diseño de ladrillo similar para los cruces peatonales en la ubicación #2 y en la intersección señalizada de Hampton Rd y Wright St. (las líneas blancas que bordean los cruces peatonales señalizados se recomiendan a la Ciudad de Dallas). La presencia de materiales similares en sitios donde no se prevén cruces peatonales puede confundir temporalmente a los peatones distraídos. Se recomienda un diseño para los cruces de peatones en el área que sea consistente, legal y distinto de las florituras arquitectónicas para enfatizar correctamente las ubicaciones correctas de los cruces de peatones. Extender las marcas existentes en el pavimento del cruce peatonal a lo largo del área donde se quitaron los adoquines.
2	Colocar líneas blancas paralelas y fuera del cruce peatonal de ladrillo existente.
3-4	Actualizar los letreros de "NO INGRESAR" para cumplir con los estándares del MUTCD.
5-6	Coordinar con la Ciudad de Dallas para añadir dos cruces peatonales señalizados y marcados de alta visibilidad en Wright St en Hollywood Avenue. Junto con esta mejora, será necesario remover algunas cercas para crear espacios. Proporcionar rampas para peatones en el lado sur de Wright St para conectar los nuevos cruces peatonales con la acera existente que está separada de la calle por una franja de césped.
7	El letrero de ALTO existente debe quitarse y reemplazarse con un letrero de ALTO en un panel octogonal que no tenga el fondo blanco rectangular.



Mover el letrero de cruce peatonal existente hacia el norte, más cerca del cruce peatonal. Instalar un letrero de cruce peatonal en la mediana. Instalar letreros de advertencia de cruce peatonal antes del letrero de cruce peatonal existente

Añadir líneas de ceda el paso, letreros de "Ceda el Paso Aquí a los Peatones" y un semáforo completo en el cruce peatonal. Se debe considerar un semáforo, ya que las luces amarillas intermitentes RRFB o las luces rojas oscilantes híbridas para peatones pueden ser confusas junto a la luz roja intermitente del cruce de ferrocarril.

Añadir la placa "ADELANTE" debajo del letrero de advertencia de avance peatonal existente en la mediana. Instalar un letrero de advertencia de cruce peatonal en el lado derecho. Reubicar el letrero de advertencia para peatones existente en la mediana hacia el sur, más cerca del cruce peatonal. Instalar un letrero de cruce peatonal en el cruce peatonal a la derecha.

BORRADOR - No para construcción

FIGURA 6A-1.4 NO A ESCALA AGOSTO 2020



Quitar los ladrillos decorativos y reemplazarlos con pavimento estándar dondequiera que se superponga o se cruce con un cruce peatonal. Extender las marcas existentes en el pavimento del cruce peatonal a lo largo del área donde se colocaron los adoquines.



Colocar líneas blancas paralelas y fuera del cruce peatonal de ladrillo existente.



Actualizar los letreros de "NO INGRESAR" para cumplir con los estándares del MUTCD.



R5-1

No para construcción

FIGURA 6B-1.2 NO A ESCALA MAYO 2020



Condiciones Existentes en Ubicaciones de Mejoras en la Estación de Hampton



No para construcción

FIGURA 6B-1.3 NO A ESCALA MAYO 2020



Condiciones Existentes en Ubicaciones de Mejoras en la Estación de Westmoreland



Reemplazar el letrero no estándar con el letrero W11-2 del MUTCD. El letrero debe ser retro-reflectante para una mayor visibilidad nocturna. El panel del letrero deberá tener forma de diamante en lugar de tener una imagen de un letrero en forma de diamante en un panel rectangular. Los letreros uniformes refuerzan el respeto del conductor como dispositivos legítimos de control del tráfico.



No para construcción

FIGURA 6C-1.2 NO A ESCALA MAYO 2020



Mejoras de Acceso Recomendadas de la Estación de Westmoreland



Número	Descripción
1	Añadir letreros de advertencia para peatones
2	Trazar nuevo cruce peatonal
3	Solucionar el riesgo de tropiezo donde la rampa para peatones tiene ladrillos sueltos.
4	Actualizar el letrero de advertencia para peatones en dirección oeste para cumplir con los estándares del MUTCD. Los letreros existentes tienen la forma de panel incorrecta y no tienen placas de flecha suplementarias como se requiere para cumplir con los estándares del MUTCD.
5	Añadir un nuevo letrero de advertencia para peatones frente al tráfico en dirección este.
6	Actualizar el letrero "NO INGRESAR" para cumplir con los estándares del MUTCD
7	Trazar el nuevo cruce peatonal y añadir 2 nuevos letreros de ALTO

No para construcción

FIGURA 6C-1.1 NO A ESCALA MAYO 2020



Número	Descripción
8	Trazar un nuevo cruce peatonal con nuevas rampas para peatones que crucen desde la esquina noroeste hasta la esquina noreste de la intersección. Reubicar dos letreros de advertencia para peatones lejos de los cruces peatonales con control de parada donde no se necesiten (y donde una obstruya parcialmente la acera). Reubicarlos junto al nuevo cruce peatonal en el tramo norte. Volver a trazar el cruce peatonal existente desde la esquina suroeste hasta la esquina sureste que se ha cubierto en su mayor parte con pavimento nuevo. Añadir dos nuevas rampas para peatones y otros dos letreros de advertencia para peatones adyacentes a estas.
9	Reubicar el poste de alumbrado peatonal desplazándolo fuera de la acera hacia el norte, sobre el césped.
10-11	Reubicar los letreros de "ALTO" y "NO INGRESAR" fuera de la acera para no obstaculizar el paso de los peatones.
12	Añadir una nueva acera. Será necesario reubicar el poste de alumbrado público existente. Añadir un nuevo paso de peatones que conecte con el lado norte de la plataforma de la estación
13	Proporcionar una nueva conexión de acera a través del lote de estacionamiento para quienes utilizan el transporte público del DART a las propiedades al sur a lo largo de Glenfield Dr. Reducir el sector de entrada de los 24 pies actuales a 14 pies, haciéndolo de un solo sentido hacia el sur, y utilizar los 10 pies adicionales en el lado oeste para proporcionar una nueva acera. Añadir dos letreros de "NO INGRESAR" en el extremo sur del sector de entrada. Coordinar con la Ciudad de Dallas y el dueño de la propiedad privada al sur con respecto a la conexión a la posible acera en la propiedad privada que conecta con Glenfield Ave.
14	Se observaron peatones caminando en el sector de entrada aquí en ausencia de una acera. Se recomienda construir una nueva acera para satisfacer las necesidades de los peatones. Se pueden producir daños en las raíces de tres árboles al construir una acera cerca de Westmoreland Rd. Las vías secundarias del tren de carga BNSF abandonadas y ladeadas tendrían que eliminarse donde se cruzan con la alineación propuesta de la acera. Claramente, las vías ya no están en uso, ya que se quitaron donde antes cruzaban Westmoreland Rd, justo hacia el oeste. La acera cerca del extremo este del tramo puede requerir la eliminación de una parte de la línea de derivación del tren de carga abandonada hacia el sur para evitar que afecte los árboles plantados a lo largo de la acera
15	Añadir un cruce peatonal de alta visibilidad con letreros y marcado a través de la entrada de la estación del DART al sur de la plataforma
16	Añadir una acera desde el extremo suroeste de la plataforma de la estación para los pasajeros que caminan hacia/desde el sur a lo largo de Westmoreland Rd. Es posible que sea necesario volver a nivelar, y algunos árboles podrían sufrir daños en las raíces, según la alineación de la acera.

Condiciones Existentes en las Ubicaciones de Mejoras de la Estación de Westmoreland



* Añadir un panel de flecha diagonal debajo del letrero peatonal existente

Reubicar el letrero para peatones de esta ubicación al nuevo cruce peatonal como se describe arriba.

No para construcción

FIGURA 6C-1.3 NO A ESCALA MAYO 2020





Reubicar poste de alumbrado público peatonal



Reubicar los letreros de "ALTO" y "NO INGRESAR" fuera de la acera para que no impida el paso de los peatones.

No para construcción

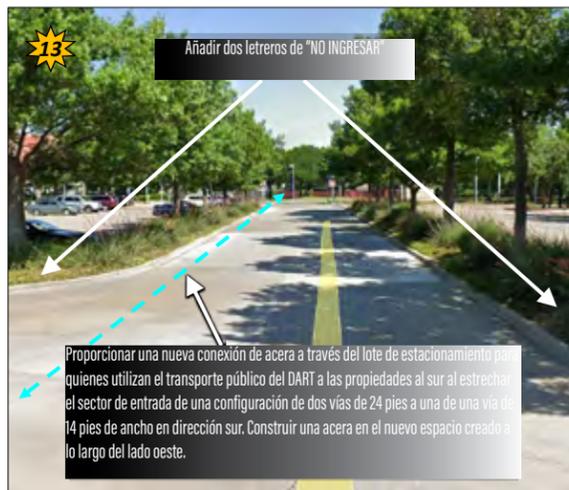
FIGURA 6C-1.4 NO A ESCALA MAYO 2020



Añadir nueva acera. Será necesaria la reubicación del poste de alumbrado público existente. Añadir un nuevo cruce peatonal que conecte con el lado norte de la plataforma de la estación



Añadir un nuevo cruce peatonal que conecte con el lado norte de la plataforma de la estación.



Añadir dos letreros de "NO INGRESAR"

Proporcionar una nueva conexión de acera a través del lote de estacionamiento para quienes utilizan el transporte público del DART a las propiedades al sur al estrechar el sector de entrada de una configuración de dos vías de 24 pies a una de una vía de 14 pies de ancho en dirección sur. Construir una acera en el nuevo espacio creado a lo largo del lado oeste.

No para construcción

FIGURA 6C-1.5 NO A ESCALA MAYO 2020



Proporcionar una nueva conexión de acera a través del lado sur.



Añadir una acera desde el extremo suroeste de la plataforma de la estación para los pasajeros que caminan hacia/desde el sur a lo largo de Westmoreland Rd.

La acera cerca del extremo este del tramo puede requerir la eliminación de una parte ramal ferroviario de carga abandonado hacia el sur para evitar impactos en los árboles plantados a lo largo de la línea de la acera. Claramente, las vías ya no están en uso, ya que se eliminaron donde anteriormente cruzaban Westmoreland Rd, justo hacia el oeste.

Añadir un cruce peatonal a través de la entrada de la estación de DART al sur de la plataforma.

No para construcción

FIGURA 6C-1.6 NO A ESCALA MAYO 2020



PROGRAMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA DE LA CIUDAD DE DALLAS

Área de Planificación Suroeste

El propósito de los siguientes programas es proporcionar asistencia solo para proyectos en los que dicha asistencia sea necesaria para estimular la inversión privada y la creación de empleo. Por lo tanto, estos programas están disponibles cuando los acuerdos entre la Ciudad y partes privadas no están exentos de impuestos son aprobados por el Concejo de la Ciudad antes de que ocurra la inversión privada. Los proyectos que busquen incentivos económicos deben proporcionar una garantía por escrito de que “de no ser por” los incentivos buscados, el proyecto propuesto no se llevará a cabo o se modificaría sustancialmente de otro modo, de modo que se reducirían los rendimientos económicos u otros fines públicos asociados garantizados por los incentivos de la Ciudad. Los proyectos que ocurren en las áreas objetivo reciben una consideración especial.

La información contenida en este documento no se interpretará como implicando o sugiriendo que la Ciudad de Dallas ofrece o tiene la obligación de proporcionar reducción de impuestos u otros incentivos a cualquier solicitante, y todos los solicitantes se considerarán caso por caso. La fuente de financiación de la Ciudad para un incentivo en particular puede requerir o imponer ciertas limitaciones en los tipos de proyectos para los cuales se pueden utilizar esos fondos, que no se describen en este documento. Las casas de empeño, los negocios de orientación sexual, los bares, las paradas de camiones y los concesionarios de camiones están excluidos de la consideración de los incentivos proporcionados en virtud de este programa.

Requisitos de Elegibilidad

La Ciudad ha establecido áreas específicas de proyectos que establecen los requisitos mínimos del proyecto para ser considerado para incentivos:

- **Áreas Objetivo:** Los proyectos deben crear/retener 25 puestos de trabajo o proporcionar \$1 millón de inversión;
- **Áreas No Objetivo:** Los proyectos deben crear/retener 100 puestos de trabajo o proporcionar \$5 millones de inversión; y
- **Proyectos No Conformes:** Los proyectos que no cumplan con estos requisitos y que, sin embargo, promuevan significativamente el propósito público del desarrollo económico se considerarán caso por caso

Reducción de Impuestos

Reducción temporal de los impuestos inmobiliarios o de propiedad personal. Las empresas beneficiarias deben cumplir con las consideraciones principales de mejoras estructurales y creación/retención de empleo. El personal de la ciudad puede considerar consideraciones secundarias, como el empleo de los residentes de Dallas, los esfuerzos para superar las normas ambientales mínimas, los salarios, las actividades comunitarias, los proyectos industriales objetivo y la participación M/WBE al negociar este incentivo. El porcentaje de reducción de impuestos de una empresa se reducirá en un 25 por ciento para cualquier año del plazo de reducción de impuestos en el que no se cumplan las consideraciones secundarias incluidas en el acuerdo, a menos que el Concejo de la Ciudad prescriba un método alternativo en una resolución específica del proyecto. La reducción de impuestos sobre bienes inmuebles no está disponible en los distritos TIF. En casos limitados, los proyectos pueden ser considerados para una combinación de reducción de impuestos sobre bienes muebles e inmuebles cuando la cantidad combinada no exceda el 90 por ciento de los impuestos de la Ciudad sobre el valor total de nuevas mejoras. Todas las reducciones de impuestos deben comenzar el 1 de enero del segundo año calendario posterior a la autorización del Concejo de la Ciudad, a menos que se especifique lo contrario.

Beneficios de Reducción

- **Áreas Objetivo:** Reducción del impuesto a la propiedad inmobiliaria de hasta el 90 por ciento durante 10 años y/o una reducción del impuesto a la propiedad personal comercial de hasta el 50 por ciento durante cinco años
- **Áreas No Objetivo:** Reducción del impuesto a la propiedad inmobiliaria de hasta el 50 por ciento durante 10 años y/o una reducción del impuesto a la propiedad personal comercial de hasta el 50 por ciento durante cinco años
- **Proyectos No Conformes:** Los proyectos que no cumplan con estos requisitos y que, sin embargo, promuevan significativamente el propósito público del desarrollo económico, se considerarán caso por caso

Programa de Subvenciones del Capítulo 380 de Desarrollo Económico

Las empresas que estén considerando una reubicación/expansión o un nuevo desarrollo comercial pueden ser elegibles para una subvención de desarrollo económico. Las subvenciones se considerarán caso por caso en función de detalles específicos como el tipo de proyecto, la ubicación, el diseño y el impacto fiscal para la Ciudad. Las empresas deberán

cumplir con los requisitos de elegibilidad del Programa de Asociación Pública/Privada. De conformidad con este programa, la Ciudad puede administrar y aceptar recursos de otra subdivisión política del estado para apoyar este programa y puede administrar y aceptar recursos del gobierno federal para apoyar desarrollos. Los fondos de bonos utilizados a través del programa pueden estar sujetos a ciertas limitaciones de uso.

Programa de Bonos GO de Desarrollo Económico

La financiación de bonos de obligación general se puede utilizar como se describe en este párrafo para el desarrollo privado comercial, industrial, minorista, residencial y de uso mixto que promueva el desarrollo económico. La financiación puede proporcionarse como un catalizador para promover el desarrollo económico privado y puede utilizarse para planificar, diseñar, ampliar, construir y adquirir terrenos para calles públicas, servicios públicos y otras instalaciones de infraestructura relacionadas o usos consistentes con este propósito y la propuesta de bonos aprobada por los votantes.

Los desarrollos privados pueden ser elegibles para subvenciones y préstamos de desarrollo económico de conformidad con el Capítulo 380 del Código de Gobierno Local de Texas. Se considerarán subvenciones y préstamos para mejoras de infraestructura y/o adquisición de terrenos de acuerdo con el alcance de la financiación y otros usos descritos anteriormente. Las subvenciones o préstamos se considerarán caso por caso, sujetos a las limitaciones de la financiación y los acuerdos de desarrollo aprobados por el Concejo de la Ciudad, dichos acuerdos contendrán las condiciones, garantías y puntos de referencia apropiados para garantizar que se lleve a cabo el propósito público del desarrollo económico.

Los fondos para apoyar desarrollos residenciales o de uso mixto, incluyendo la adquisición de propiedades mejoradas y no mejoradas y para el costo de demolición de estructuras existentes para dichos proyectos también están sujetos a la Política de Vivienda de la Ciudad de Dallas, que requiere que una parte de las unidades residenciales ser asequible.

Proyectos de Industria Objetivo

Los proyectos de industria objetivo reciben una consideración especial para los incentivos económicos y, en general, se definen de la siguiente manera: Antiguas zonas industriales o reciclaje, tecnología de la información, materiales de construcción y mobiliario, sede de la empresa, logística, telecomunicaciones, transporte, fabricación y montaje, cine/televisión/medios, instrumentos avanzados y procesamiento/distribución de alimentos. La Ciudad también se está enfocando en proyectos de tiendas de alimentos de alta calidad en áreas desatendidas de la Ciudad. Debido a la naturaleza temporal de la producción de cine/televisión, los proyectos en esta industria no están obligados a cumplir con la elegibilidad mínima de trabajo o inversión establecida para el Programa de Asociación Pública/Privada. Más bien, estos proyectos se consideran caso por caso teniendo en cuenta los retornos económicos positivos que los proyectos aportan a la Ciudad. Los proyectos de la industria objetivo deben ser confirmados por adelantado por la ciudad para recibir consideración bajo esta designación.

Proyectos No Conformes

Los proyectos no conformes se consideran caso por caso para proyectos de alto impacto, desarrollos únicos y situaciones competitivas en las que los proyectos pueden recibir ofertas de incentivos que compiten. Estos proyectos requieren un voto de mayoría simple del Concejo de la Ciudad en las Áreas Objetivo y un voto de 3/4 del Concejo de la Ciudad en las Áreas No Objetivo. Proyecto de alto impacto: proyectos que crean/retienen un mínimo de 500 puestos de trabajo con una inversión de capital sustancial. Además, este estatus puede otorgarse a proyectos importantes de empresas incluidas en Fortune 500, Manufacturers 400 o Global 500. Un desarrollo residencial o de uso mixto considerado para recibir apoyo como proyecto no conforme requiere circunstancias especiales y debe garantizar que un mínimo del 20% de las unidades residenciales en el desarrollo cumplan con los requisitos de vivienda económicas o vivienda de ingresos mixtos para la ubicación. Se considerarán los aspectos comerciales de proyectos predominantemente residenciales de uso mixto que brinden viviendas económicas en “áreas de oportunidad” en colaboración con el Departamento de Vivienda.

Proyectos de Competitividad y Retención

En casos especiales, las empresas que reciben ofertas competitivas de incentivos o aquellas que actualmente están ubicadas en la Ciudad de Dallas considerando una reubicación/expansión son elegibles para solicitar incentivos financieros con términos negociables. Las empresas existentes deben expandir la base de trabajo en un 25 por ciento para ser elegibles para ser consideradas. Se pueden ofrecer incentivos en casos específicos para 'igualar otras ofertas'. Es posible que se requiera que las empresas demuestren ciudades competidoras, ofertas, costos de terrenos/arrendamientos, impuestos a las tasas actuales, tarifas de servicios públicos, costos de reubicación, otros costos significativos y 'brecha' que hay que cubrir, etc.

Otras Fuentes de Asistencia Financiera

Las subvenciones y reducciones del Programa de Asociación Pública/Privada se pueden utilizar en combinación con otras fuentes de fondos federales, estatales o municipales cuando sea necesario para lograr el propósito público promovido por un proyecto. La Ciudad está dispuesta a asociarse con entidades especiales, como Corporaciones de Gobierno Local y distritos especiales para proporcionar una estructura ventajosa para proyectos que promuevan el desarrollo económico. Dichas entidades y distritos pueden emitir bonos de ingresos según lo permita la ley estatal para financiar proyectos.

Distritos Financieros de Incremento de Impuestos

Distritos especiales que financian mejoras públicas (no servicios) con mayores ingresos fiscales como resultado del nuevo desarrollo privado. Las tasas de impuestos son las mismas que en cualquier otro lugar de la ciudad y no se incurre en ningún costo adicional para las fiestas privadas.

Distritos de Mejora Pública

Distritos especiales creados por petición para financiar de forma privada mejoras públicas o servicios complementarios especiales además de los proporcionados por la Ciudad, cuando dichos servicios apoyan las inversiones relacionadas de la Ciudad en mejoras estructurales.

Programa de Subvenciones para el Redesarrollo Comercial/Minorista de Vecindarios

Este Programa tiene como objetivo brindar asistencia financiera a los centros comerciales minoristas existentes y otras instalaciones minoristas/comerciales dentro de las Áreas objetivo que tengan al menos 15 años de antigüedad para realizar mejoras y/o redesarrollos que tendrán un impacto positivo en los vecindarios y residentes adyacentes. Las mejoras contempladas deben mejorar la estética, el diseño o el atractivo arquitectónico de la propiedad y pueden incluir mejoras de paisajismo, alumbrado público, mejoras para peatones y/o estacionamiento, nueva señalización y fachadas, y renovaciones importantes de las instalaciones, entre otros elementos. Cada proyecto se considera caso por caso. La participación financiera de la ciudad se realiza en forma de contrapartida y reembolso. Se permite el escalonamiento. La inversión mínima total del proyecto es de \$250,000 y las posibles subvenciones están sujetas a la disponibilidad de fondos. Debe existir un acuerdo con la Ciudad antes de que comience el trabajo.

Incentivos para Pequeñas Empresas y Reutilización Adaptativa

La Ciudad de Dallas se compromete a apoyar el crecimiento de las pequeñas empresas y fomentar la reutilización adaptativa de los edificios comerciales. Se pueden desarrollar programas adicionales de manera flexible y vincularlos a esta política según lo apruebe el Concejo de la Ciudad.

Centro Regional de la Ciudad de Dallas - EB 5

El Centro Regional de la Ciudad de Dallas (CDRC) se dedica a ayudar a las personas y sus familias a través del proceso de inmigración EB-5 a través de la inversión en negocios y proyectos de desarrollo ubicados dentro de los límites de la ciudad de Dallas. El CDRC ofrece una variedad de inversiones a inversionistas extranjeros que cumplen o superan los requisitos y ofrecen a los inversionistas características exclusivas de la comunidad EB-5. La inversión extranjera mínima es \$500,000 en áreas de empleo específicas o \$1 millón en otras áreas. Todas las oportunidades apoyadas por el CDRC deben proporcionar 10 puestos de trabajo a tiempo completo (directa o indirectamente) por inversor.

Créditos fiscales para Nuevos Mercados

La Ciudad de Dallas participa en el Programa de Créditos Fiscales para el Nuevo Mercado (NMTC), un programa federal gestionado por el Departamento del Tesoro, que brinda oportunidades para nuevos desarrollos en áreas



tradicionalmente desatendidas. El programa proporciona a los inversores de NMTC un crédito fiscal federal del 39% pagadero a siete años. Estas inversiones están asociadas con fondos adicionales para negocios y desarrollo inmobiliario en vecindarios de bajos ingresos.

Zona de Comercio Exterior

Permite la importación libre de impuestos de componentes fabricados en el extranjero a la Zona, donde pueden ensamblarse, fabricarse, procesarse o empaquetarse. Los aranceles se cobran solo cuando los productos se distribuyen posteriormente en el mercado de los EE. UU.; si se envían a mercados internacionales, no se aplican aranceles.

Incentivos Estatales

La Ciudad de Dallas facilitará las solicitudes de asistencia de los programas estatales, incluyendo Proyectos de la Zona Empresarial, Fondo Empresarial de Texas y Fondo de Tecnologías Emergentes de Texas.

Para obtener más detalles sobre estos programas o para consultar sobre otra asistencia, comuníquese con: Oficina de Desarrollo Económico, Alcaldía de Dallas, Oficina 6DN, Dallas, Texas 75201, Teléfono: (214) 670-1685, Fax: (214) 670- 0158.



CARTAS DE APOYO DE ASOCIACIONES VECINALES

ASOCIACIÓN VECINAL DE BEVERLY HILLS
303 North Barnett Avenue Dallas, Texas 75211
214-331-4758

babs2540@gmail.com

Presidente: Barbara Barbee

Secretaria: Kelly Brodner

Tesorera: Mary Figueroa

Les escribo hoy en nombre de la Asociación Vecinal de Beverly Hills en calidad de Presidente y también como miembro del Grupo de Trabajo del Plan del Área de West Oak Cliff. BHNA es uno de los vecindarios más antiguos al sur del Río Trinity. La tierra de aquí era parte de la Concesión de Terrenos de La Reunión y el actual vecindario se creó en 1914 cuando el Sr. Jester lotificó el terreno para lotes residenciales de las granjas lecheras que había comprado. Este es un vecindario pequeño de unos 300 hogares modestos ocupados por familias de clase trabajadora, alrededor del 85% de las cuales son Hispánas. Casi todas las viviendas están ocupadas por sus propietarios. La asociación vecinal se fundó en 1997 y es una organización 501(c)(3) sin fines de lucro.

En primer lugar, me gustaría decir que el Sr. Church y su equipo han trabajado muy diligentemente para asegurarse de que las voces de los distintos vecindarios fueran escuchadas y tenidas en cuenta durante las muchas reuniones y debates realizados. Me ha impresionado especialmente el énfasis puesto en la traducción de todos los documentos al español. También quiero dar las gracias al equipo de Planificación y Diseño Urbano por poner copias impresas en ambos idiomas a disposición de los miembros de la comunidad que no pudieron asistir a las reuniones públicas organizadas en el centro recreativo Martin Weiss a causa de sus horarios de trabajo.

El tema constante a lo largo de los dos años de reuniones fue que el Grupo de Trabajo expresó el deseo de mantener los vecindarios unifamiliares intactos. Esta área en el oeste de Oak Cliff es de clase trabajadora de forma consistente. Los edificios de apartamentos multifamiliares fueron el foco de preocupación real en cuanto a la posible rezonificación que permita edificios de apartamentos multifamiliares de gran altura y la aglomeración de los vecindarios existentes, los problemas de estacionamiento, el aumento de los impuestos a la propiedad y también el temor de que la propiedad se volvería tan costosa que los residentes actuales se verían obligados a abandonar la zona.

Hubo un reclamo constante de mejores comercios minoristas y tiendas de comestibles en las zonas comerciales que ya existen y un llamamiento para mejorar la calidad.

El Vecindario de Beverly Hills tiene la suerte de que nuestras necesidades de nuevas calles y aceras fueron cubiertas por la BHNA mediante un proceso de petición hace 15 años. Pero muchos de los vecindarios WOCAP tienen una gran necesidad de ese tipo de mejoras y eso se enfatizó en los documentos finales de WOCAP.

Dado que West Davis es el límite norte de Beverly Hills. La BHNA pidió que el Vecindario El Tivoli fuera incluido en las reuniones y debates ya que nuestras preocupaciones sobre lo que está sucediendo en West Davis conciernen a ambos vecindarios. Nos centramos especialmente en las obras de mejora de West Davis que se van a realizar próximamente. Muchas pequeñas empresas están ubicadas en los edificios de esa parte de West Davis y son importantes para la economía de la zona. Se dedicó mucho tiempo y debates a los propietarios de pequeñas empresas en todas las pequeñas zonas comerciales del área de estudio del WOCAP. Agradecemos mucho esa consideración.

El Plan del Área de West Oak Cliff se elaboró para que el crecimiento futuro tuviera en cuenta los deseos de los residentes para esta zona. La Asociación Vecinal de Beverly Hills considera que se ha prestado atención a los deseos expresados por los residentes. Esperemos que el WOCAP tenga resultados positivos en el futuro para esta área.

Atentamente,

Barbara Barbee

Comentarios Adicionales sobre WOCAP

Me llamo Barbara Barbee. Soy Presidenta de la Asociación Vecinal de Beverly Hills y la representé en el Plan del Área de West Oak Cliff durante 2 años. Escribí una carta sobre el WOCAP que ustedes tienen. Sin embargo, tengo otros comentarios que me gustaría hacerles después de leer todo el documento del WOCAP que no tenía antes de escribir la primera carta.

Me preocupa mucho lo que le pueda pasar en el futuro a mi vecindario unifamiliar de clase trabajadora, 85% Hispano. Mi familia ha vivido en Barnett Ave desde 1950 y en la misma casa desde 1955. Manifesté mis preocupaciones frecuentemente durante los dos años de reuniones del WOCAP. Me preocupa especialmente la ubicación de Beverly Hills con respecto a sus límites West Davis, Westmoreland y West Jefferson. Esa ubicación nos someterá al ¼ de milla de las líneas de tránsito de alta frecuencia por la inclusión de los tipos de vivienda media que faltan y especialmente las unidades de vivienda accesorias. También me preocupa lo que le sucederá a Beverly Hills si se reducen los requisitos del código de estacionamiento para las pequeñas empresas a lo largo de West Davis y Westmoreland, especialmente después de la reconstrucción propuesta de West Davis. Las calles del vecindario ya están atestadas, puesto que todos los adultos tienen un vehículo. Muchos hogares han sido agrandados para que los hijos adultos puedan vivir con sus padres en lugar de establecer hogares independientes debido al alto costo de la vivienda. Muchos hogares de Beverly Hills tienen 5 o 6 vehículos.

Creo que una vez que se hagan públicos los documentos del WOCAP, los desarrolladores se lanzarán a esta área debido a los menores costes de los terrenos, especialmente en los distritos comerciales. En Barnett al sur de West Davis, hay 2 lotes zonificados como CR que son 50'X175' que están tasados en \$13,700. ¿Qué desarrollador podría resistirse? Es una incoherencia que no entendemos, ya que los lotes residenciales del mismo tamaño cuestan \$85,000.

Guadalupe Abrego, Presidente
Gerardo Cantu, Vicepresidente

Escribimos en representación de EAST HAMPTON HILLS NA. Nuestro vecindario está compuesto por aproximadamente 276 hogares y es conocido por nuestras hermosas calles arboladas, un maravilloso sentido de comunidad y casas históricas.

EAST HAMPTON HILLS apoya la aprobación del Plan del Área de West Oak Cliff (WOCAP) por los siguientes motivos:

- Algunas ideas incluyen:
 - WOCAP proporciona recomendaciones de uso del suelo que guiarán la preservación de nuestro vecindario unifamiliar al tiempo que permitirá una densidad moderada y más usos de comercios minoristas a lo largo de nuestros límites comerciales.
 - WOCAP aborda la infraestructura necesaria, como la reconstrucción de calles, aceras y parques en nuestra comunidad,
 - El WOCAP refleja adecuadamente los deseos y necesidades de algunos residentes
 - La difusión del personal de Planificación y Diseño Urbano de la Ciudad de Dallas hacia nuestra comunidad fue integral, bilingüe y frecuente, y consideramos que el personal hizo todo lo posible por recolectar las opiniones de nuestros vecinos.

Al principio del proceso, nuestro vecindario designó a Gerardo Cantu para que nos representara en el grupo de trabajo del WOCAP, y participó en la mayoría de las reuniones a lo largo de casi dos años de trabajo. Gerardo Cantú expresó las prioridades de nuestra comunidad a los otros miembros del grupo de trabajo y desempeñó un valioso papel en la conformación del plan para cumplir con los objetivos de EAST HAMPTON HILLS NA en las próximas décadas. ¡Queremos agradecerle públicamente por su servicio!

Atentamente,
Guadalupe Abrego
Gerardo Cantu



Ciudad de Dallas,

Escribo en nombre de la Asociación Vecinal de Elmwood (ENA, por sus siglas en inglés). Nuestro vecindario está formado por 1,500 hogares y es uno de los vecindarios más grandes de Dallas. Elmwood es conocido por su diversidad, sus hermosos senderos y su encanto histórico.

La ENA apoya la aprobación del Plan del Área de West Oak Cliff (WOCAP) por los siguientes motivos:

- WOCAP proporciona recomendaciones de uso del suelo que guiarán la preservación de nuestro vecindario unifamiliar al tiempo que permitirá una densidad moderada y más usos de comercios minoristas a lo largo de nuestros límites comerciales.
- WOCAP aborda la infraestructura necesaria, como la reconstrucción de calles, aceras y parques en nuestra comunidad
- La difusión del personal de Planificación y Diseño Urbano de la Ciudad de Dallas hacia nuestra comunidad fue integral, bilingüe y frecuente, y consideramos que el personal hizo todo lo posible por recolectar las opiniones de nuestros vecinos.

Al principio del proceso, nuestro vecindario designó a Elena Stephens para que nos representara en el grupo de trabajo del WOCAP, y participó en la mayoría de las reuniones a lo largo de casi dos años de trabajo. Elena expresó las prioridades de nuestra comunidad a los otros miembros del grupo de trabajo y desempeñó un valioso papel en la conformación del plan para cumplir con las metas del vecindario en las próximas décadas. ¡Queremos agradecerle públicamente por su servicio!

Whitney Marsh

Presidente de ENA



Escribo en nombre de la Asociación Vecinal de Hampton Hills. Nuestro Vecindario está compuesto por aproximadamente 770 viviendas unifamiliares y es conocido por su atractiva arquitectura, sus calles arboladas y la diversidad de sus residentes.

La Asociación Vecinal de Hampton Hills apoya la aprobación del Plan del Área de West Oak Cliff (WOCAP) por los siguientes motivos:

- WOCAP proporciona recomendaciones de uso del suelo que guiarán la preservación de nuestro vecindario unifamiliar al tiempo que permitirá una densidad moderada y más usos de comercios minoristas a lo largo de nuestros límites comerciales.
- WOCAP aborda la infraestructura necesaria, como la reconstrucción de calles, aceras y parques en nuestra comunidad.
- El WOCAP refleja de forma general los deseos y necesidades de algunos residentes. Aunque no es realista definir todos los detalles dentro de un plan de área, WOCAP da un gran punto de partida para las recomendaciones de infraestructura y uso del suelo. La Asociación Vecinal de Hampton Hills entiende que será necesaria una diligencia continua, a través de procesos como las Audiencias Autorizadas, para perfeccionar los detalles específicos a medida que surjan casos individuales.
- La difusión del personal de Planificación y Diseño Urbano de la Ciudad de Dallas hacia nuestra comunidad fue integral, bilingüe y frecuente, y consideramos que el personal hizo todo lo posible por recolectar las opiniones de nuestros vecinos.

Al principio del proceso, nuestro vecindario designó a Greg Gerbig para que nos representara en el Grupo de Trabajo del WOCAP. Participó en la mayoría de las reuniones a lo largo de casi dos años de trabajo. Greg expresó las prioridades de nuestra comunidad a los otros miembros del grupo de trabajo y desempeñó un valioso papel en la conformación del plan para cumplir con las metas de la Asociación Vecinal de Hampton Hills para las próximas décadas. ¡Queremos agradecerle públicamente por su servicio!

Presidente de HHNA: Matthew Flaherty

Firma: *Matthew Flaherty*

Julio 18 de 2022

Concejal Chad West
Concejo de la Ciudad de Dallas
1500 Marilla St.
Sala 5FN
Dallas, Texas 75201

Estimado Sr. West,

La presente carta ha sido redactada en nombre de la Asociación Vecinal de Sunset Hill (SHNA) en relación con el borrador del Plan del Área de West Oak Cliff (WOCAP), en su versión enmendada por el Comité Integral de Uso del Suelo de la Comisión de Planificación de la Ciudad.

Sunset Hill es un vecindario histórico que data de principios del siglo XX. Actualmente, el vecindario consta de aproximadamente 1,000 viviendas y es una comunidad diversa con opiniones, necesidades y preferencias variadas. Como asociación vecinal, apoyamos las mejoras del vecindario y las iniciativas que contribuyen a la prosperidad de nuestros vecinos, pero no podemos hablar en nombre de todas las personas que viven en Sunset Hill.

Como asociación vecinal, apoyamos las siguientes recomendaciones del WOCAP que se aplican específicamente a Sunset Hill:

La recomendación de mantener todos los lotes actualmente zonificados como unifamiliares, con la excepción del permiso de unidades de vivienda accesorias o apartamentos de estacionamiento dentro de ½ milla de la línea de autobús de alta frecuencia en Jefferson Blvd. Esto es importante para mantener el carácter histórico del vecindario, permitiendo al mismo tiempo un pequeño aumento de la densidad cerca del transporte público.

La recomendación de mejorar la iluminación y las instalaciones de Greiner Park. Este es el parque público más cercano para casi todos los residentes de Sunset Hill y podría beneficiarse de una zona de juegos y una mejor iluminación.

La recomendación de que la ciudad adquiriera propiedades vacantes a lo largo de Hampton Road y Clarendon Drive para añadir pequeños parques y/o plazas públicas a la zona.

La recomendación de añadir carriles para bicicletas a lo largo de W 12th St, S Edgefield Ave, y W Clarendon Dr, como una forma de apaciguar el tráfico a lo largo de esos corredores residenciales y promover medios alternativos de transporte, a la espera de estudios de tráfico, seguridad y usabilidad que muestren la conveniencia de añadir carriles para bicicletas a esas calles.

La recomendación de añadir mejoras de accesibilidad y seguridad peatonal en la intersección de Jefferson Blvd y Hampton Rd.

La recomendación de implementar ciertas medidas de reducción del tráfico a lo largo de Hampton Rd sin eliminar carriles, incluyendo la plantación de árboles en la mediana y la exploración de la adición de semáforos a Burlington Blvd y Brandon St.

La recomendación de explorar acuerdos de MOWmentum con asociaciones vecinales para convertir las medianas a lo largo de S Oak Cliff Blvd y Burlington Blvd en espacios de uso público, incluyendo jardinería, árboles, bancos y otras mejoras de creación de espacios.

Y las recomendaciones relacionadas con la accesibilidad a la propiedad de la vivienda y los esfuerzos para mantener a los vecinos en sus hogares, incluyendo la creación de una Zona de Empoderamiento del Vecindario para proporcionar desgravaciones fiscales cuando se realicen reparaciones en el hogar, y la promoción del Programa de Asistencia a Compradores de Viviendas de Dallas y otros programas de asistencia a propietarios de viviendas, tales como el Programa de Mejora y Preservación del Hogar y el Programa de Rehabilitación Dirigida.

La Asociación Vecinal de Sunset Hill no tiene una posición sobre las recomendaciones con respecto a los cambios de zonificación propuestos a lo largo del corredor Hampton Rd/Clarendon Dr; sin embargo, estamos comprometidos a apoyar a nuestros vecinos a través de la participación continua con respecto al proceso de audiencia autorizado.

Atentamente,

Asociación Vecinal de Sunset Hill

Barbara Alvarado, Presidenta
Patricia Young, Vicepresidente
Kaitlin Vanderslice, Secretaria y Miembro del Grupo de Trabajo WOCAP
Jessica Ralat, Tesorera

Chad West

Alcalde Pro Tem

Ciudad de Dallas | www.dallascityhall.com

Alcalde y Concejo de la Ciudad, Distrito 1

1500 Marilla St, Sala 5FN

Dallas, TX 75201

O: 214-670-0776

chad.west@dallascityhall.com

19 de julio de 2022

Sr. West,

Escribimos en nombre de la Asociación Vecinal de Jimtown. Nuestro vecindario consta de aproximadamente 1,400 hogares en el Vecindario de Jimtown. El área delimitada por Ravina Drive, West Clarendon Drive, South Hampton Rd., Wright St., 75211.

Fundada en la década de 1870 como Jimtown, un farmacéutico rural de nombre Jim Bumpass construyó una farmacia en la esquina noreste en 1879. Estableció una oficina de correos en la carretera a Duncanville, entonces llamada Cedar Hill Road, que se encontraba donde ahora está Hampton. La Asociación Vecinal de Jimtown se estableció en 2018, actualmente en 2022 hay 2,800 residentes que residen en West Oak Cliff. Muchos residentes de Jimtown son de tercera generación, cuyos abuelos residían en el mismo domicilio.

West Oak Cliff es un área que trabaja por la EQUIDAD - Mejoras en los parques, Aceras Transitables en el Vecindario, todos estos proyectos ayudarán a mejorar la calidad de vida en el Vecindario de Jimtown.

Nuestros vecinos no siempre están de acuerdo entre sí, pero estamos de acuerdo en que nuestro vecindario requiere lo siguiente: Luchar por la Equidad y los Servicios

Rezonificar el actual distrito de zonificación MF-2 (Caso de Audiencia Autorizada 189-240) en Jimtown, delimitado de forma general por Clarendon, Franklin, Brandon y Hampton, para no permitir el desarrollo multifamiliar a menos que ya exista. En cambio, a través de un distrito de conservación u otra categoría de zonificación base, **permitir únicamente unidades de vivienda unifamiliares** y accesorias por derecho propio. Como parte de esta rezonificación, explorar estándares de diseño urbano para nuevas construcciones residenciales para alinear los diseños futuros con el contexto del vecindario que los rodea.

Las escuelas del vecindario de Jimtown se encuentran en una zona de "Rutas Seguras" a la escuela, todas las calles desembocan en las escuelas de Ravinia. Todas las calles que desembocan en las escuelas deben ser identificadas y colocadas en el Plan Maestro de aceras de Dallas para incorporarlas o mejorarlas con el fin de hacerlas seguras y cómodas para que los estudiantes vayan a pie y en bicicleta a la escuela. Tenemos tres escuelas en la zona de Jimtown: Arturo Salazar Elementary School 1120 S. Ravinia Dr. 75211, Leila P. Cowart Elementary 1515 S. Ravinia Dr. 75211 y L.V. Stockard Middle School 2300 Ravinia Dr. 75211.

Explorar oportunidades para proporcionar dispositivos de control de tráfico a lo largo de Clarendon/Hampton hasta el Centro de Recreación Martin Weiss con Señales de Alto, Señales de Jayhawk y Cruces Peatonales.

Dallas tiene un estudio de tráfico de Corredores con exceso de velocidad, Tráfico en el Área de Hampton - ¿Resultados?

Se Necesita Pavimento - Callejones de edificios entre: Clarendon / Emmett y área de residencias que necesitan ser pavimentadas. Clarendon por Hampton, el lado oeste necesita aceras - No hay ninguna. Explorar oportunidades para proporcionar dispositivos de control de tráfico a lo largo de Clarendon/Hampton hasta el Centro de Recreación Martin Weiss con Señales de Alto, Señales de Jayhawk y Cruces Peatonales.

- A. La zona comercial de Hampton-Clarendon Jimtown NO debe tener más de dos pisos.
- B. Los propietarios de la comunidad vecinos al callejón no quieren más de dos pisos.
- C. Las siguientes calles que desembocan en las escuelas en Ravinia - Problemas de seguridad
 - Kingston St. - Punto de partida Hampton a Ravinia: Reparaciones de aceras, reparaciones de calles
 - Emmett St. - Punto de partida Hampton a Ravinia: Reparaciones de aceras, reparaciones de calles
 - Brandon St.- Punto de partida Hampton a Ravinia: Reparaciones de aceras, reparaciones de calles
 - Clarendon y Kingston - Casa detrás del edificio entre Kingston y Clarendon
 - Hampton Road -
 - Cruces de calles principales que conducen a escuelas:
 - Superior y Kingston: Se necesitan cruces marcados y señalización de seguridad
 - Superior y Emmett: Se necesitan cruces marcados y señalización de seguridad
 - Superior y Brandon: Se necesitan cruces marcados y señalización de seguridad
 - Twelfth y Chalmers: Pista de Atletismo - El campo de prácticas necesita franjas de seguridad para cruzar y señalización

Se Necesitan Aceras - ACTUALMENTE NO HAY NINGUNA:

- A. Superior – Emmett a Falls Se Necesitan Aceras
 - Wright Street a Edgefield - Se necesitan aceras o sendero peatonal
 - West Side of Hampton de Clarendon a Wright St.
- B. Clarendon y Franklin - Se Necesitan Aceras
 - Clarendon y Pierce – Se Necesitan Aceras
 - Clarendon y Chalmers – Se Necesitan Aceras
- C. Iluminación - Problemas de seguridad de iluminación en el Vecindario de Jimtown y los alrededores de Martin Weiss Park y las calles de la escuela primaria L.O. Donald. La falta de una recomendación para solucionar la iluminación deficiente/actualizar o añadir, iluminación actualizada a LED en todo el Vecindario de Jimtown.
- D. Martin Weiss Park - 1928 El Sr. Weiss compró y conservó la histórica casa Hord en el 1111 de Martindell para utilizarla como centro comunitario. Más tarde donó \$65,000 para el edificio Comunitario. En 1935 la Junta del Parque nombró oficialmente al centro y al parque como Martin Weiss.
- E. Las mejoras contribuirán a mejorar la calidad de vida en West Oak Cliff
 - Necesario para Martin Weiss Park
 - Piscina Infantil Comunitaria
 - Centro Acuático
 - Parque para Perros
 - Actualizar el Área de Juego
 - Actualizar las Instalaciones
 - Clarendon y Martindale - Señalización de cruces, franjas, luces intermitentes
 - Clarendon - Coombs Creek - Señalización de cruces, franjas, luces intermitentes

Wright street desde Ravinia hasta Edgefield - conductores a toda velocidad

No hay drenaje en la calle - se inunda al final de Ravinia y Wright St. cada vez que llueve.

La recomendación de flexibilizar los requisitos de estacionamiento para las empresas sin proteger adecuadamente el estacionamiento en la calle en el vecindario.

AVISO: Adjuntos - EJEMPLOS DE NECESIDADES PARA NUESTRA Área de West Oak Cliff

https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg_a:r:5841729710078141303&th=18044e95deaad97f&view=att&disp=safe&realattid=18044e908c44a6969d81

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r2947813926559688891&th=18044e-ba55121d66&view=att&disp=safe&realattid=18044eb8b0de6c642b51>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r-8913406114282848252&th=18044eb4836d-d057&view=att&disp=safe&realattid=18044eb2f73526049fd1>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r-724436605979319395&th=18044e-d81049ad49&view=att&disp=safe&realattid=18044ed6e0ad454bd141>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r385329800963610101&th=18044ee19642d-a52&view=att&disp=safe&realattid=18044ee01423000e9db1>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r-6347671176631034559&th=18044ee4ee1f-6ba2&view=att&disp=safe&realattid=18044ee3e4a3000e9db1>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r-5712501717326739833&th=18044ee8944f-6bec&view=att&disp=safe&realattid=18044ee767e3000e9db1>

<https://mail.google.com/mail/u/0?ui=2&ik=ce6c3fcb4f&attid=0.1&permmsgid=msg-a:r-8531735068835805850&th=18044eecefeb1c-b19&view=att&disp=safe&realattid=18044ee9e53000e9db1>

Wright street desde Ravinia hasta Edgefield - conductores a toda velocidad y NADIE CUMPLE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD

No hay drenaje en la calle - se inunda al final de Ravinia y Wright St. cada vez que llueve.

La falta de una recomendación para abordar la mala iluminación en todo el Vecindario de Jimtown

Abordar los problemas de tráfico

El desarrollo de espacios verdes comunitarios dentro de los límites de Jimtown, como la utilización de un área cerca de Franklin St. y Wright St. y en Falls St. cuentan con bancos y estaciones de bolsas para perros ambos puntos están en el Vecindario de Jimtown.

Estudiar el tráfico - conductores con exceso de velocidad durante las horas de escuela para las calles que alimentan a las escuelas en Jimtown - Salazar, Cowart, L.V. Stockard.

L.O. Donald School necesita aceras, bordillos y cunetas - actualmente no cuenta con ninguno.

Durante esta inspección, el enfoque fue en los límites de Clarendon (Norte), Wright (Sur), Hampton (Este), y Ravinia (Oeste).

Las recomendaciones de iluminación que tuvimos fueron en las calles de:

1. Franklin
2. Poinsettia
3. Rolinda
4. Texas
5. Superior
6. Searcy
7. Chalmers
8. Wilton
9. Ravinia
10. Sharon
11. Pierce
12. Falls
13. Bentley
14. Grafton
15. Brandon
16. Emmett
17. Kingston

18. W Clarendon

Otras recomendaciones fueron:

1. Añadir señal de alto- Superior en Wilton (Norte y Sur)
2. Brandon y Chalmers- La señal de alto necesita ser ajustada ya que esta de frente a la casa en 2550 Brandon (Referido para su ajuste)
3. Se documentó la necesidad de podar o ralear varios árboles. Tenga en cuenta que algunos de estos árboles pueden ser obstrucciones de la vegetación sobre la calle/acera/callejón según la ordenanza de la Ciudad (18-14.1). En otros casos, el árbol puede no obstruir el derecho de paso, pero puede impedir que la luz se proyecte a través de los límites de propiedad contiguos.
4. Se documentaron algunos árboles en Sharon, Grafton, Kingston, W Clarendon, Falls, Wilton, Searcy, Bentley y Rolinda.

Hay recomendaciones adicionales que se presentaron para áreas dentro del WOCAP (es decir, iluminación adicional para el Centro Recreativo Martin Weiss).

Jimtown apoya la aprobación del Plan del Área de West Oak Cliff (WOCAP) por los siguientes motivos: El plan sacó a la luz las necesidades y la falta de servicios de las zonas desatendidas de WOC. Aunque no es un plan perfecto, puede servir como punto de partida para un crecimiento y un cambio positivos.

- o WOCAP proporciona recomendaciones de uso del suelo que guiarán la preservación de nuestro vecindario unifamiliar al tiempo que permitirá una densidad moderada y más usos de comercios minoristas a lo largo de nuestras fronteras comerciales.
- o WOCAP aborda la infraestructura necesaria, como la reconstrucción de calles, aceras y parques en nuestra comunidad
- o Jimtown quiere dar las gracias a "Daniel Church" por toda la comunicación y por participar en las reuniones de nuestra asociación vecinal. Por responder a nuestras preguntas por correo electrónico y por estar disponible.

Pedimos que si estos temas no están incluidos en el Plan de Área de West Oak Cliff - Si hay algún programa actual o futuro de alumbrado de calles y reemplazo de aceras - Que el VECINDARIO DE JIMTOWN - sea colocado en ellos y en cualquier próximo proyecto del programa de bonos.

Al principio del proceso, Marylou Paras nos representó en el grupo de trabajo del WOCAP, y participó de todas las reuniones a lo largo de casi dos años de trabajo. La Miembro del Grupo de Trabajo Marylou Paras expresó las prioridades de nuestra comunidad a los otros miembros del grupo de trabajo y desempeñó un valioso papel en la conformación del plan para cumplir con las metas de la Asociación Vecinal de Jimtown. ¡Queremos agradecerle públicamente por su servicio!

Esperamos seguir trabajando con la Ciudad de Dallas, y todas las partes interesadas en la mejora de la comunidad de Jimtown.

Gracias por su consideración,
Asociación Vecinal de Jimtown
Marylou Paras
Presidente
Miembros de la Junta: Victor Romo
Linda Romo
Almo Galindo
Marta Galindo
Addy Pino
Teresita Delgado



A quien corresponda,

Escribo en nombre de Heritage Oak Cliff en apoyo del plan del área de West Oak Cliff. Heritage Oak Cliff está compuesto por más de una docena de vecindarios y es la organización más grande de su tipo en Oak Cliff. Nuestra meta como organización es empoderar a las comunidades de Oak Cliff a través de una variedad de métodos, incluyendo el apoyo vecinal y subsidios. Aunque no podemos decir que el plan de West Oak Cliff es perfecto, creemos que el proceso y el resultado final constituye una mejora significativa respecto al punto de partida. Esto se ha conseguido gracias a lo siguiente:

- Numerosas reuniones vecinales a lo largo de más de un año, muchas de ellas bilingües.
- Reuniones por Internet, presenciales e híbridas para incluir al mayor número posible de participantes.
- Recorridos en coche con miembros del grupo de trabajo para mostrar distintos tipos de desarrollos.
- La recomendación de un nuevo tipo de superpuesto de zonificación para transmitir el deseo y el carácter únicos de las comunidades de West Oak Cliff.
- Casi 295 encuestas completadas en relación con los comentarios sobre el plan.
- La colaboración con numerosas organizaciones sin fines de lucro de la zona, entre ellas Heritage Oak Cliff

Podrán observar que no estamos escribiendo en apoyo de ninguna política específica, y esto es intencional. Como ya hemos dicho, nuestra meta es capacitar a los vecindarios locales para que alcancen sus metas individuales. Al tener la amplia, aunque imperfecta, cantidad de participación que ha tenido este proceso, creemos que el WOCAP refleja en gran medida y equilibra las metas individuales de los vecindarios de una manera integral.

Atentamente,

Paul Carden

Vicepresidente de Desarrollo del Vecindario - Heritage Oak Cliff

PLAN DE ÁREA DE WEST OAK CLIFF



City of Dallas

P+UD PLANNING +
URBAN DESIGN

urban design | strategic planning + policy | neighborhood vitality

