

Actualización del Plan Integral de Uso del Suelo de ForwardDallas

FORWARD DALLAS

plan

BORRADOR #1

SEPTIEMBRE DE 2023



FORWARD DALLAS.

All. As. One.
ONE.

Planificación + Diseño Urbano

**Directora
Vicedirectora**

Julia Ryan, AICP
Andrea Gilles, AICP, Dr. Andreea Udrea, AICP

Administrador del Proyecto

Lawrence Agu, III; AICP, aAIA

Equipo de Gestión del Proyecto

Patrick Blaydes, Brian Price, Asma Shaikh, Chalonda Mangwiro-Johnson, Arturo Del Castillo

Personal del Proyecto

Sef Okoth, Lindsay Jackson, Ted Helm, Sandra Bowie, Chanel Williams, Ileana Cruz, Ashley Mitchell, Gray Parker, Damiere Powell

**Subconsultores
Principales**

Houseeal Lavigne and Associates
Norris Design, Toole Design, K-Strategies

Agradecimientos

El Departamento de Planificación y Diseño Urbano (P+UD, por sus siglas en inglés) desea agradecer a todos los involucrados en el desarrollo de este plan. Miles de residentes de Dallas colaboraron con nosotros a lo largo de dos años, extendieron sus días asistiendo a reuniones nocturnas y de fin de semana para hablar sobre su comunidad, realizar encuestas, brindar comentarios en línea, revisar borradores y hacer correr la voz entre vecinos y compañeros de trabajo. Este plan es el resultado de su compromiso con Dallas, tanto hoy como en el futuro.

Contenidos



TABLA DE CONTENIDOS



TABLA DE CONTENIDOS



TABLA DE CONTENIDOS



TABLA DE CONTENIDOS



TABLA DE CONTENIDOS



TABLA DE CONTENIDOS

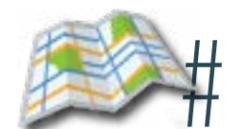


TABLA DE CONTENIDOS



TABLA DE CONTENIDOS



RESUMEN EJECUTIVO

Esta Actualización del Plan Integral de Uso de Suelo de ForwardDallas para la Ciudad de Dallas describe un conjunto de estrategias para actualizar nuestras políticas de uso de suelo para plasmar mejor las necesidades y prioridades de nuestra comunidad. Nuestras políticas actuales de uso del suelo se establecieron hace más de quince años, con la adopción del Plan ForwardDallas original en 2006. Desde entonces, nuestra comunidad ha cambiado significativamente con nuevos patrones de desarrollo, cambios demográficos y desafíos ambientales.

Antes de mirar hacia adelante, debemos reconocer que históricamente, el uso del suelo y la zonificación se han utilizado para excluir y segregar a las personas de color en Dallas. Esto ha tenido una función en la creación y perpetuación de desigualdades raciales, económicas y sanitarias dentro de nuestra ciudad. ForwardDallas no resolverá estos problemas de la noche a la mañana ni por sí solo, pero la Ciudad está comprometida a aplicar una perspectiva de equidad en la forma en que planificamos y participamos hoy y en el futuro.

Este plan está organizado en cuatro (4) secciones: 1) temas generales del plan; 2) descripciones de tipo de lugar (uso futuro del suelo); 3) mapa de tipo de lugar futuro de toda la ciudad; y 4) implementación. Cada sección se basa una en otra: los temas, basados en los aportes de la comunidad, sentaron las bases para las descripciones de los tipos de lugar y su aplicación en el futuro mapa de tipo de lugar. La última sección del plan, las tablas de implementación, describen los pasos de acción necesarios para lograr la visión establecida a través de los temas y el mapa de uso futuro del suelo.

Para apoyar la implementación de este plan, se necesita un sólido personal directivo, cooperación y asociación en todos los sectores de la ciudad, incluyendo el gobierno, las empresas y los residentes. La toma de decisiones basada en datos y la supervisión y evaluación continuos ayudarán a garantizar que estas políticas de uso del suelo continúen siendo relevantes y efectivas a lo largo del tiempo. Involucrarse con la comunidad más allá de la adopción de este plan es fundamental para garantizar que las políticas de uso del suelo continúen plasmando las necesidades y aspiraciones de todos los miembros de nuestra comunidad.

ForwardDallas representa un paso importante hacia el avance de las políticas de uso de suelo de la ciudad para plasmar mejor las necesidades y prioridades de todo Dallas. Al promover la participación inclusiva en los procesos de planificación, el crecimiento sostenible y equitativo, la protección de los recursos naturales y una mejor calidad de vida para todos los miembros de la comunidad, Dallas está preparada para ser una ciudad dinámica, equitativa y resiliente para las futuras generaciones.

¿QUÉ ES FORWARD DALLAS?

ForwardDallas es una visión de uso futuro del suelo a largo plazo que orienta cómo y dónde crecerá la ciudad en las próximas décadas y describe cómo lograr esa visión. El plan se basa en cinco temas generales que sirven como base para las metas, objetivos y pasos de acción del Plan.

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

Un plan integral de uso del suelo es una herramienta de planificación que describe cómo se utilizará, desarrollará y gestionará el suelo dentro de un área particular a lo largo del tiempo. Puede ser importante por varias razones.

- Puede ayudar a garantizar que las comunidades se desarrollen para satisfacer las necesidades y deseos, como viviendas económicas, parques y otros servicios.
- Puede atraer nuevas empresas e industrias y apoyar el crecimiento económico, al proporcionar un marco para las

¿POR QUÉ ACTUALIZARLO AHORA?

La versión previa del plan de uso del suelo fue aprobada por el Concejo de la Ciudad en 2006. Durante los 17 años siguientes, la Ciudad de Dallas ha experimentado un crecimiento rápido y significativo. Al revisar nuestro plan de uso del suelo, pretendemos imaginar nuevas formas de utilizar y diseñar espacios en Dallas que ofrezcan acceso equitativo a los recursos, refuercen las fortalezas de nuestras comunidades y fomenten el crecimiento continuo como una ciudad próspera accesible para todos.

regulaciones de desarrollo y zonificación.

- Puede proteger el medio ambiente y preservar los recursos naturales identificando áreas que son sensibles al desarrollo y necesitan protección.
- Puede ayudar en la planificación de infraestructura para el transporte, el agua y otros servicios con el fin de apoyar el crecimiento y el desarrollo.
- Puede proporcionar un proceso público y transparente para la planificación y la toma de decisiones.

¿CÓMO SE RELACIONA CON OTROS PLANES?

El Plan Integral de Uso del Suelo de ForwardDallas es parte de un conjunto de planes adoptados en toda la Ciudad que deben utilizarse en conjunto para promover las metas de la Ciudad. ForwardDallas respalda y promueve las metas del Plan de Equidad Racial de la Ciudad, la Política de Vivienda de 2033, la Política de Desarrollo Económico, el Plan Integral de Acción Ambiental y Climática (CECAP, por sus siglas en inglés), el Plan Estratégico de Movilidad Connect Dallas y la Política Integral de Vivienda.

ForwardDallas también proporciona un contexto general y orientación para esfuerzos de planificación de áreas más pequeñas, incluyendo planes futuros para vecindarios y corredores. Cuando se completan los planes para áreas más pequeñas, se adoptan como elementos del Plan Integral de ForwardDallas. Estos planes localizados promueven la visión de toda la Ciudad, a la vez que brindan la oportunidad de trabajar en temas más detallados con la comunidad local. Los planes para áreas más pequeñas mantienen a ForwardDallas actualizado y dinámico a lo largo del tiempo.

¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO?

Se implementan planes integrales a través de diversas herramientas y recursos. Una de las principales herramientas de implementación es la zonificación. Los planes integrales establecen la orientación futura del uso del suelo y la zonificación implementa la visión establecida en el plan. Los cambios de zonificación pueden ser realizados por el propietario o iniciados por la Ciudad.

Los planes también se implementan a través del Programa de Mejoras de Infraestructura de la Ciudad, que asigna financiamiento para proyectos que incluyen parques, calles y conexiones de servicios públicos. Al final de este documento se incluye una matriz de implementación, organizada por temas generales del plan.

¿CÓMO ENMENDAR EL PLAN?

Los planes deben ser documentos adaptables e incluir un proceso de enmienda que brinde la oportunidad de proponer, como parte del proceso público, cambios o actualizaciones del plan para abordar tendencias económicas o sociales emergentes o reflejar nuevos planes y políticas de la Ciudad. Los cambios al plan pueden ocurrir principalmente a través de dos procesos diferentes:

- Seguimiento anual por parte del personal para evaluar e informar el progreso de los esfuerzos de implementación, las nuevas políticas de la Ciudad adoptadas o las solicitudes de zonificación que resulten en cambios en la visión futura del uso del suelo para un área.

- Adopción e incorporación de planes para áreas más pequeñas, incluyendo planes de vecindarios y corredores, al plan de toda la ciudad.

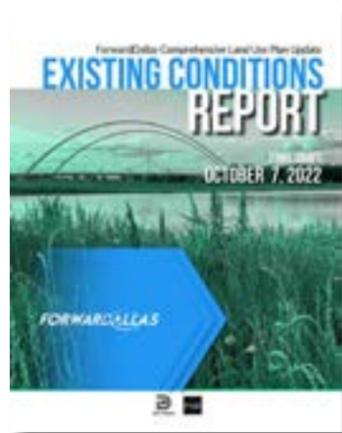
Luego de la adopción de este plan, se recomienda que la Ciudad formalice un proceso para revisar y actualizar, si es necesario, la totalidad de su plan integral de uso del suelo cada diez años. La Ciudad también debería considerar completar un informe de mitad de ciclo del plan cinco años luego de su fecha de adopción para evaluar el progreso y mantener la relevancia para la comunidad, los oficiales designados y electos y el personal de la Ciudad.

CRONOGRAMA DEL PROYECTO



INICIO DEL PROYECTO Y CONDICIONES EXISTENTES

Iniciar el proceso de planificación y establecer una base técnica y conceptual sólida para Dallas



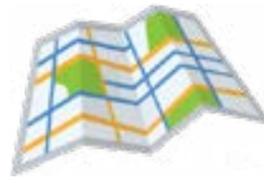
PARTICIPACIÓN COMUNITARIA INICIAL

Iniciar los esfuerzos de participación comunitaria con varios talleres y un cuestionario general para identificar cuestiones prioritarias.



VISIÓN DEL USO DEL SUELO

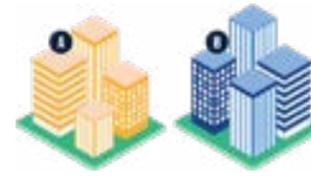
Suelo ¡Formar la visión del futuro de Dallas junto con la comunidad y las partes interesadas clave!



DESARROLLO DEL TEMA DEL USO DEL SUELO

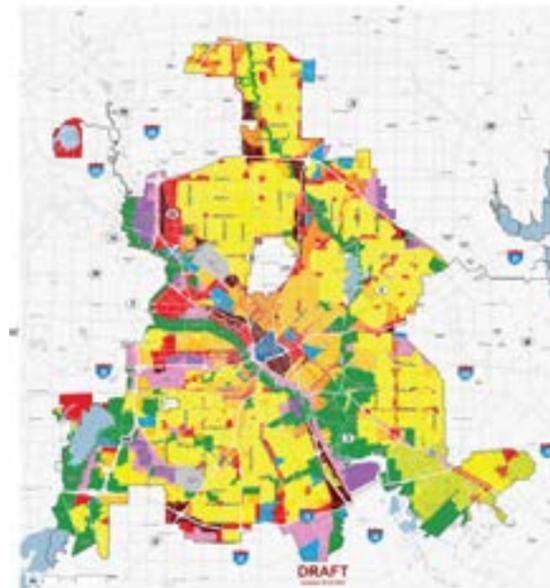
Desarrollo de temas de uso del suelo basados en la visión de la comunidad.

GRÁFICO EN PROGRESO



VISTA PREVIA DEL MAPA DE TIPOS DE LUGAR Y DISEÑO URBANO

Reunión con la comunidad para refinar los tipos de lugar en un único mapa de tipo de lugar futuro recomendado.



REVISIÓN DEL BORRADOR DEL PLAN



SESIONES INFORMATIVAS/AUDIENCIAS PÚBLICAS Y ADOPCIÓN



TEMA

JUSTICIA AMBIENTAL + SUSTENTABILIDAD

META

Proteger a las comunidades de los efectos de los peligros medioambientales y promover la calidad del medioambiente a través de prácticas de protección, conservación y sustentabilidad dentro del entorno construido.

¿SABÍA?

La justicia ambiental es el trato justo y equitativo de todas las personas en el cumplimiento de políticas medioambientales y prácticas de desarrollo, con el objetivo de proteger la salud pública y nuestro medioambiente natural.

El propósito de este tema es promover y proteger activamente la sustentabilidad medioambiental, la salud pública y la equidad a través de nuestros sistemas naturales y nuestro entorno construido.

1

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

(CUESTIONES CLAVE)

1. Concentración de usos de suelo incompatibles en la Ciudad
2. Preocupaciones por la salud y la calidad de vida por la proximidad industrial
3. Comunidades en riesgo cerca de la llanura aluvial
4. Superficies excesivamente impermeables, aumento del efecto isla de calor urbano y escorrentía de aguas pluviales

2

¿DÓNDE ESTAMOS HOY?

(CONDICIONES ACTUALES)

Dallas es la segunda ciudad más contaminada de Texas en términos de ozono generado por calor y la decimosexta más contaminada de Estados Unidos. El 87% de todos los usos industriales pesados se encuentran en los distritos de servicios del sur, la región de la ciudad que constituye el 88% de todas las Áreas de Pobreza de Concentración Étnico Racial (RECAP, por sus siglas en inglés). Las áreas de importantes superficies impermeables que provocan el efecto de isla de calor urbano de la ciudad también se concentran en comunidades de color y de bajos ingresos, lo que genera impactos desproporcionados en la salud en estas áreas.

3

¿QUÉ ES NECESARIO LLEVAR A CABO?

(OBJETIVOS)

+

¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO?

(ELEMENTOS DE ACCIÓN)

MÉTRICAS Y MEDICIÓN DEL ÉXITO

OBJETIVOS

A

Respalda el Programa de la OEQS de Justicia ambiental (EJ, por sus siglas en inglés) en toda la Ciudad.

B

Mitigar los impactos negativos para el medioambiente y la salud pública derivados del entorno construido

C

Respalda la Protección Ambiental y la Expansión de los Bienes Naturales

PASOS DE ACCIÓN

1. Desarrollar una estrategia integral de uso del suelo que aborde los problemas identificados a través del programa de EJ y priorizar las áreas identificadas para el uso del suelo y las intervenciones de zonificación.
2. Coordinar con OEQS y la comunidad para identificar áreas de preocupación sobre la EJ donde las partes interesadas identifican problemas, ayudan a recopilar y rastrear datos y catalogar recursos para abordar problemas de la EJ.
3. Respalda la creación de un Superpuesto de Justicia Ambiental para adaptar las intervenciones de zonificación y otras intervenciones para áreas de EJ identificadas.

1. Dar prioridad a revisiones más estrictas del impacto medioambiental en áreas de enfoque del EJ y EPA que también contribuyen al efecto de isla de calor urbana y a la escorrentía excesiva de aguas pluviales.
2. Actualizar el Código de Desarrollo para reducir el porcentaje de superficies impermeables.
3. Coordinar con DPW y DWU a medida que se realicen actualizaciones del Manual de Diseño de Calles y del Manual de Diseño de Desagüe existentes para respaldar la alineación con la Calidad del Aire y la Gestión del Agua/Metas de Calidad del CECAP.
4. Actualizar el código de desarrollo para incorporar prácticas de infraestructura ecológicas en la planificación y el desarrollo del uso del suelo, como jardines de lluvia, techos verdes, pavimentos permeables, biozanjas y zanjas con vegetación.

1. Actualizar el Código de Desarrollo y el Artículo X para priorizar la protección de árboles adultos y, al replantar, fomentar la plantación autóctona de especies de árboles y plantas tolerantes a la sequía, reduciendo la dependencia del riego artificial.
2. Respalda la creación de una superposición del distrito de cuencas hidrográficas para ayudar a mitigar los impactos de las aguas pluviales existentes y proyectados provenientes de nuevos desarrollos.
3. Respalda el desarrollo de un Superpuesto de Preservación Ambiental para proteger Áreas Ambientalmente Sensibles, incluyendo la llanura aluvial de 100 años, arroyos, áreas con copas de árboles adultos, la Escarpadura y otros cuerpos de agua.
4. Realizar un inventario de suelos propiedad de la ciudad subutilizados, derechos de paso excedentes y propiedades vacías para oportunidades de reutilización de usos de suelo ambientalmente protectores, como espacios verdes programados, agricultura urbana y oportunidades para la protección de la vida silvestre urbana.

Isla de Calor Urbano para 2023, 2040, 2050, respectivamente (CECAP, por sus siglas en inglés)

35%

El 80%, el 90% y el 95% de la población vivirá a menos de una milla a pie de un parque o sendero para 2030, 2040 y 2050, respectivamente.

65%

MÉTRICAS EN PROGRESO

4

¿QUIÉN LO LLEVARÁ A CABO?

(SOCIO PRINCIPAL)

+

¿CUÁNDO SE LLEVARÁ A CABO?

(PERIODO DE TIEMPO)



TEMA

DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (TOD, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) + CONECTIVIDAD

META

Avanzar en un desarrollo seguro, compacto, transitable y de uso mixto alrededor de las estaciones de DART y otros nodos de transporte para aumentar la conectividad y el acceso a viviendas y oportunidades laborales para todos los residentes.



¿SABÍA?

El Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD, por sus siglas en inglés) es un tipo de desarrollo que maximiza la cantidad de espacio residencial, comercial y de ocio a poca distancia del transporte público. Un TOD puede centrarse en estaciones de tren ligero, así como en los principales nodos de autobuses, infraestructura para bicicletas y senderos. El propósito de este tema es estimular el crecimiento económico, ampliar las oportunidades de vivienda, aumentar la conectividad en torno a una combinación de usos del suelo y promover la revitalización en torno a las estaciones de DART y los nodos de transporte.

1

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

[CUESTIONES CLAVE]

1. Restricciones de uso del suelo que dificultan la comercialización del DOT
2. Falta de integración y coordinación en la planificación desconexiones de última milla
3. Las regulaciones de estacionamiento en toda la ciudad no incentivan la densidad que apoya el tránsito
4. Acceso desigual a bienes y servicios

2

¿DÓNDE ESTAMOS HOY?

[CONDICIONES ACTUALES]

Solo el 22% de los residentes de Dallas se encuentran a 10 minutos a pie de una parada de transporte público y los residentes en vecindarios de mayoría negra tienen 17 veces menos probabilidades de tener acceso a empleos a través del transporte público que los vecindarios racialmente diversos (basado en un viaje de 30 minutos en transporte público). La mayoría (76.8%) de los residentes de Dallas conducen solos al trabajo y el 23.2% restante comparte el coche (11.1%), teletrabaja (4.87%), utiliza el transporte público (3,8%), camina (1.9%) o anda en bicicleta (0.3%). Existen 3,420 acres de terreno vacío dentro de los nodos de tránsito de Dallas (161 acres no son urbanizables debido a la llanura aluvial).

3

¿QUÉ ES NECESARIO LLEVAR A CABO?

[OBJETIVOS]

+

¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO?

[ELEMENTOS DE ACCIÓN]

MÉTRICAS + MEDICIÓN DEL ÉXITO

OBJETIVOS

- A** Fomentar más vivienda, empleo, servicios y comodidades alrededor de las estaciones de tránsito.
- B** Alinear la planificación del transporte, la planificación del uso del suelo y los procesos de desarrollo.

PASOS DE ACCIÓN

1. Priorizar la densidad y zonificación apropiadas alrededor de las estaciones de DART, otros nodos y corredores de tránsito de alta frecuencia, senderos y centros vecinales.
2. Regulaciones de estacionamiento del tamaño adecuado dentro de las enmiendas al código de estacionamiento para permitir mayores oportunidades de desarrollo para proyectos de TOD.
1. Incorporar orientación de diseño específica para el DOT dentro del marco de diseño urbano de toda la ciudad para enfatizar el acceso seguro, la excelencia en el diseño del sitio, la conectividad mejorada y los espacios públicos de alta calidad.
2. Desarrollar planes para corredores y áreas de estaciones que se enfoquen en el desarrollo y el acceso equitativos.
3. Respalda las evaluaciones de la infraestructura de tránsito existente, explorando opciones multimodales para conexiones de última milla a usos de suelo fundamentales y servicios comunitarios.
4. Iniciar una actualización del Plan Maestro de Vías Públicas y Transporte de Carga que alinee los tipos de lugares futuros, las tipologías de calles completas de Dallas y las directrices de diseño urbano.

- C** Promover una red de transporte multimodal, altamente accesible y bien conectada.

1. A medida que se desarrollen planes para vecindarios, corredores y áreas de estaciones, priorizar las evaluaciones de la combinación de usos del suelo y la infraestructura disponible en áreas desatendidas para mejorar los vínculos con el empleo, la educación, los parques, los alimentos y los servicios de salud.
2. Establecer criterios específicos de lugar para "Comunidades completas de 15 minutos" para brindar una proximidad segura, conveniente y equitativa a los bienes y servicios cotidianos.

4

¿QUIÉN LO LLEVARÁ A CABO?

[SOCIO PRINCIPAL]

+

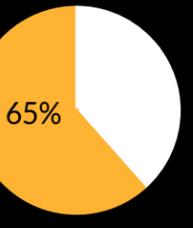
¿CUÁNDO SE LLEVARÁ A CABO?

[PERIODO DE TIEMPO]

Consulte las tablas de implementación en la Sección X

Reducción del 20%, 50% y 75% en el Índice de Isla de Calor Urbano para 2023, 2040, 2050, respectivamente (CECAP)

El 80%, el 90% y el 95% de la población vivirá a pie de un parque o sendero para 2030, 2040 y 2050, respectivamente.



MÉTRICAS EN PROGRESO



TEMA

ELECCIÓN DE VIVIENDA + ACCESO

META

Aumentar las opciones de vivienda en toda la ciudad, particularmente cerca de los centros laborales, lugares accesibles al tránsito y áreas ricas en comodidades para satisfacer las necesidades de personas de todas las edades, razas y niveles de ingresos.

1

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

[CUESTIONES CLAVE]

1. Falta de disponibilidad y accesibilidad de la vivienda
2. Falta de diversas opciones de vivienda para adaptarse a diferentes ingresos
3. Desconexión en la planificación de vivienda y transporte
4. Desplazamiento y gentrificación de vecindarios más antiguos

2

¿DÓNDE ESTAMOS HOY?

[CONDICIONES ACTUALES]

En los últimos años, los costos de la vivienda han aumentado mientras que los ingresos han permanecido estancados. Según la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense del Censo de EE. UU., se considera que el 44.3% de los inquilinos de Dallas y el 25.1% de los hogares ocupados por sus propietarios se consideran agobiados por los costos. El porcentaje total de hogares agobiados por los costos es del 36.4%. Según el Análisis de Valor de Mercado (MVA, por sus siglas en inglés) de la ciudad, las áreas al norte y al este de la 1-30, además del área de West Oak Cliff, sostienen los niveles más altos del mercado residencial, mientras que las áreas del sur y sureste de la ciudad se encuentran en el extremo inferior del espectro.

3

¿QUÉ ES NECESARIO LLEVAR A CABO?

[OBJETIVOS]



¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO?

[ELEMENTOS DE ACCIÓN]

OBJETIVOS

A Proporcionar una combinación de tipos de viviendas y accesibilidad en todos los vecindarios, para satisfacer diversas necesidades.

B Coordinar esfuerzos de estabilización en vecindarios que experimentan cambios, particularmente en áreas más vulnerables al desplazamiento.

C Actualizar las políticas de la Ciudad para apoyar la protección medioambiental de activos naturales clave.

PASOS DE ACCIÓN

1. Colaborar con los residentes a nivel de vecindario para planificar más viviendas y tipos de viviendas que sean consistentes con el contexto y la escala existentes.
2. Actualizar el código de desarrollo para permitir Unidades de Vivienda Accesorias (ADU, por sus siglas en inglés) sensibles al contexto por derecho en todos los vecindarios.
3. Crear una zona residencial de repoblación para permitir viviendas de repoblación de escala adecuada en áreas designadas.
4. Promover una combinación diversa y económica de tipos de vivienda dentro de los vecindarios para brindar opciones de vivienda para todas las etapas de la vida.

1. Trabajar con HOU para identificar y planificar áreas en las que se adquieren terrenos excedentes para el desarrollo de viviendas económicas para abordar la gentrificación y el desplazamiento.
2. Fomentar la incorporación de diversos tipos de viviendas dentro del programa de bancos de tierras de la ciudad.
3. Incorporar evaluaciones de riesgo de desplazamiento y análisis comunitarios como parte de futuros esfuerzos de planificación de áreas más pequeñas.

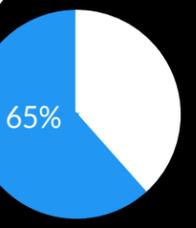
4. Dar prioridad a los vecindarios identificados con mayor riesgo de desplazamiento para la planificación vecinal y los esfuerzos de re zonificación iniciados por la ciudad, incluyendo distritos de conservación, superpuestos de estabilización de vecindarios y distritos históricos.
5. Asociarse con agencias y defensores de la vivienda para crear un conjunto de herramientas contra el desplazamiento más amplio.

1. Agilizar la revisión del desarrollo y el proceso de re zonificación para proyectos de viviendas económicas.
2. Desarrollar una política integrada de repoblación de viviendas que proporcione un proceso acelerado de re zonificación y permisos, libros de patrones de vivienda para diferentes tipos de viviendas y planes de vivienda previamente examinados y aprobados.
3. Establecer directrices de diseño urbano para el proceso de adquisición, selección y revisión del Aviso de Disponibilidad de Financiamiento (NOFA, por sus siglas en inglés) de la ciudad para proyectos multifamiliares.
4. Proporcionar datos sobre el uso del suelo y la zonificación para respaldar los cambios recomendados por la ciudad a la ley estatal que eliminan los obstáculos a las opciones de viviendas económicas.

MÉTRICAS + MEDICIÓN DEL ÉXITO

Reducción del 20%, 50% y 75% en el Índice de Isla de Calor Urbano para 2023, 2040, 2050, respectivamente (CECAP)

El 80%, el 90% y el 95% de la población vivirá a menos de una milla a pie de un parque o sendero para 2030, 2040, 2050, Respectively.



MÉTRICAS EN PROGRESO

4

¿QUIÉN LO LLEVARÁ A CABO?

[SOCIO PRINCIPAL]



¿CUÁNDO SE LLEVARÁ A CABO?

[PERIODO DE TIEMPO]



TEMA
DESARROLLO ECONÓMICO + REVITALIZACIÓN

META
Promover el crecimiento económico y el desarrollo sostenible equitativo mientras se enfoca en la revitalización de vecindarios desatendidos, corredores comerciales y centros laborales de uso mixto.

¿SABÍA?

A medida que Dallas experimenta cambios en las tendencias del mercado minorista y de oficinas, así como cambios geográficos en los destinos de inversión de la ciudad, la política de uso del suelo debe responder de manera proactiva para permitir estos cambios y a la vez que proporciona una base para una ciudad más equilibrada y equitativa. Si bien los terrenos abiertos siguen disponibles para desarrollos nuevos e innovadores, particularmente en la parte sur de la ciudad, existe una cantidad significativa de corredores comerciales antiguos y subutilizados en toda la ciudad como oportunidades para la creación de espacios y la revitalización para infundir nueva vida en áreas con infraestructura existente. Además, las estaciones de transporte de la ciudad y las rutas de autobuses de alta capacidad ofrecen oportunidades únicas para estimular el desarrollo orientado al transporte que conecta a las personas con el empleo.

1

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE? (CUESTIONES CLAVE)

1. El sur de Dallas continúa enfrentando desafíos para atraer inversión privada
2. Corredores comerciales envejecidos
3. Falta de estrategias de desarrollo económico equitativas
4. Transición de suelo industrial en áreas vulnerables

2

¿DÓNDE ESTAMOS HOY? (CONDICIONES ACTUALES)

Los residentes de Dallas que viven en la pobreza se encuentran principalmente al sur de la 1-30, el noroeste de Dallas y partes del noreste de Dallas. Alrededor de 600,000 residentes de Dallas se desplazan a otros sitios de la región para trabajar, mientras que casi 300,000 no residentes se desplazan a la ciudad a trabajar. Los cinco (5) sectores principales de más rápido crecimiento dentro de Dallas son 1) Empresas Empresariales y de Gestión, 2) Arte, Recreación y Entretenimiento, 3) Bienes Raíces, 4) Servicios Profesionales y Técnicos, y 5) Servicios Educativos.

3

¿QUÉ ES NECESARIO LLEVAR A CABO? (OBJETIVOS)



¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO? (ELEMENTOS DE ACCIÓN)

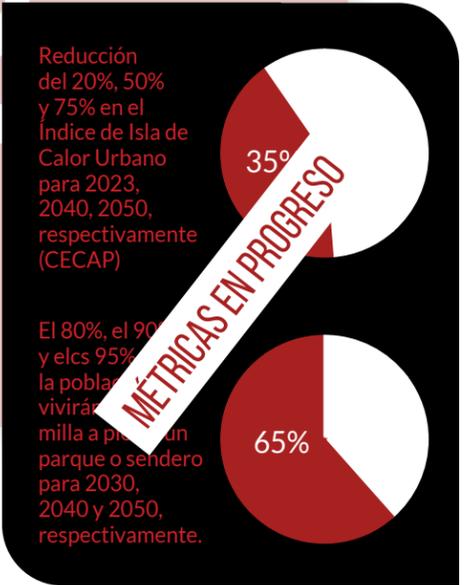
OBJETIVOS

- A** Implementar estrategias transformadoras de creación de espacios para revitalizar corredores comerciales, nodos de tránsito y centros laborales
- B** Priorizar el crecimiento equitativo dirigiendo la inversión a comunidades desatendidas
- C** Fomentar comunidades económicamente resilientes

PASOS DE ACCIÓN

- 1. Identificar terrenos subutilizados, excedentes o vacíos en áreas clave para transformarlos en espacios dinámicos que respalden mayores resultados económicos para esas áreas.
- 2. Facilitar iniciativas colaborativas de creación de lugares en espacios desatendidos para reimaginar la reutilización adaptativa de estructuras y lugares histórica y culturalmente significativos.
- 3. Iniciar evaluaciones detalladas de planificación de zonificación y uso del suelo de corredores y centros comerciales identificados a través de ForwardDallas para delinear oportunidades y estrategias específicas para la revitalización.
- 1. Priorizar los esfuerzos de planificación de vecindarios y corredores y/o revisiones de zonificación en áreas que se alejan de usos industriales o para antiguas áreas abandonadas.
- 2. Coordinar el uso futuro del suelo con la inversión en infraestructura en el sur de Dallas para garantizar instalaciones públicas, viviendas y opciones de movilidad adecuadas para las empresas existentes y futuras y sus empleados.
- 3. Coordinar con ECO para dirigir recursos de desarrollo económico a áreas a través de ForwardDallas y otros esfuerzos de planificación y corredores de vecindarios.
- 1. Trabajar con Desarrollo Económico para apoyar la inversión en nuevas áreas del TOD y dentro de nodos comerciales existentes para proporcionar una combinación sostenible de empleo, vivienda y servicios a la comunidad.
- 2. Coordinar con ECO y el Centro para Pequeñas Empresas para crear e implementar políticas contra el desplazamiento para propietarios de pequeñas empresas.
- 3. Garantizar el uso apropiado del suelo y la zonificación en áreas designadas para apoyar a las industrias creativas y tecnológicas emergentes para complementar la expansión de los empleos relacionados con la logística, particularmente en el Sector Sur.
- 4. Coordinar las iniciativas de planificación y desarrollo económico con las jurisdicciones adyacentes para garantizar un desarrollo mutuamente beneficioso y una inversión en infraestructura integrada.

MÉTRICAS + MEDICIÓN DEL ÉXITO



4

¿QUIÉN LO LLEVARÁ A CABO? (SOCIO PRINCIPAL)



¿CUÁNDO SE LLEVARÁ A CABO? (PERIODO DE TIEMPO)

Consulte las tablas de implementación en la [Sección X](#)



TEMA

COMUNIDAD + DISEÑO URBANO

META

Establecer una guía de diseño y desarrollo sensible al contexto para ayudar a dar forma a las calles, aceras, edificios y espacios abiertos de Dallas para crear espacios funcionales, seguros y activados que reflejen y mejoren los distintos lugares de Dallas.

1

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

[CUESTIONES CLAVE]

1. Las limitaciones del uso del suelo, como las concentraciones de zonificación unifamiliar y los estándares de PD, obstaculizan la comercialización del DOT
2. Falta y coordinación en la planificación de conexiones de última milla para mejorar el tiempo de viaje, la accesibilidad y la infraestructura
3. Las políticas de zonificación no incentivan la densidad y el apoyo al transporte público.
4. Acceso desigual a bienes y servicios

EN PROGRESO

2

¿DÓNDE ESTAMOS HOY?

[CONDICIONES ACTUALES]

La implementación de principios de diseño urbano dentro de la ciudad se logra en gran medida a través de un grupo de políticas, precedentes y proyectos que brindan orientación y mejores prácticas para los profesionales y administradores del ámbito urbano, pero no existe un conjunto de directrices integrales para toda la ciudad. De los 40 elementos de acción de diseño urbano dentro de ForwardDallas 2006, sólo siete (7) se han completado sustancialmente.

3

¿QUÉ ES NECESARIO LLEVAR A CABO?

[OBJETIVOS]

+

¿CÓMO SE LLEVARÁ A CABO?

[ELEMENTOS DE ACCIÓN]

OBJETIVOS

A Establecer un marco de diseño urbano para toda la ciudad

B Integrar normas y orientaciones de diseño urbano en el proceso de revisión del desarrollo y en los esfuerzos de planificación futuros.

C Fortalecer el sentido de lugar y la identidad comunitaria de todos los vecindarios de Dallas.

PASOS DE ACCIÓN

1. Desarrollar una directriz de diseño urbano sensible al contexto para toda la ciudad que muestre cómo los lugares, calles y corredores crecerán y se preservarán.

1. Utilizar los principios y elementos de diseño urbano de ForwardDallas como base para integrar los estándares de diseño urbano en la actualización del código de desarrollo.
2. Incorporar las directrices de diseño urbano como un componente del proceso de revisión del desarrollo, incluso para todos los proyectos de rezonificación y "por derecho".
3. Ampliar el alcance del Panel de Revisión por Pares de Diseño Urbano (UDPRP, por sus siglas en inglés) para incluir la revisión de los criterios de diseño urbano para proyectos de bonos.
4. Brindar apoyo en el diseño urbano a la recomendación del CECAP de implementar programas de infraestructura ecológica que traten el derecho de paso (ROW, por sus siglas en inglés) como un activo de movilidad y de infraestructura ecológica.

5. Trabajar con el personal de planificación de parques y recreación para aumentar el acceso público desde nuevos desarrollos a parques, senderos y espacios abiertos, incluyendo el potencial para estándares de accesibilidad en el código de desarrollo.
6. Coordinar con el personal de planificación de parques y recreación sobre futuras actualizaciones del Plan Maestro de Parques y Recreación de Dallas. Incluyendo políticas que aumentan el acceso a parques existentes y futuros en relación con el uso del suelo y los cambios de diseño urbano a lo largo del tiempo.
7. Incorporar directrices de diseño urbano específicas para cada lugar dentro de los planes de vecindarios y corredores.

1. Anteriormente, establecer un programa de planificación vecinal a través del cual los actores comunitarios visualicen, evalúen y establezcan la visión y forma deseada de su comunidad.
2. Incorporar la gente, la historia, la cultura y la identidad de una comunidad en los procesos de planificación y diseño urbano del vecindario para dar forma sensible a la relación entre edificios, parques, calles y otros espacios abiertos nuevos y existentes.
3. Ampliar el conjunto de herramientas de preservación y diseño sensibles al contexto, incluyendo distritos históricos y de conservación y programas superpuestos de estabilización de vecindarios, y actualizar las ordenanzas aplicables para responder mejor a las condiciones que cambian rápidamente en los vecindarios establecidos.

MÉTRICAS + MEDICIÓN DEL ÉXITO

Reducción del 20%, 50% y 75% en el Índice de Isla de Calor Urbano para 2023, 2040, 2050, respectivamente (CECAP)

El 80%, el 90% y el 95% de la población vivirá a menos de una milla a pie de un parque o sendero para 2030, 2040 y 2050, respectivamente.



4

¿QUIÉN LO LLEVARÁ A CABO?

[SOCIO PRINCIPAL]

+

¿CUÁNDO SE LLEVARÁ A CABO?

[PERIODO DE TIEMPO]

▶



PRINCIPIOS DE DISEÑO URBANO

1. Avanzar en el diseño físico del ámbito público integrando iniciativas de toda la ciudad con los valores de la comunidad local.
2. Construir una Dallas sostenible para mejorar la calidad de vida con un enfoque en la equidad; el entorno construido y natural; y vitalidad económica.
3. Desarrollar una red de movilidad multimodal equilibrada que cree una ciudad segura y bien conectada.
4. Maximizar las contribuciones de cada espacio público para unir perfectamente el entorno construido.
5. El desarrollo debe celebrar distintas construcciones, y activos naturales para ayudar a fortalecer la vitalidad, la salud y la identidad de cada comunidad.
6. Unificar el diseño de edificios, espacios abiertos y paisajes urbanos para mejorar la experiencia pública.



BORRADOR DE TRABAJO
SÓLO PARA REVISIÓN PÚBLICA

CIUDAD DE DALLAS

CIUDAD DE DALLAS

BORRADOR DE TRABAJO
SÓLO PARA REVISIÓN PÚBLICA

USO DEL SUELO Y DESARROLLO | CAPÍTULO #

TEMA

COMUNIDAD + DISEÑO URBANO (CONTINUACIÓN)

META

Establecer una directriz de diseño y desarrollo sensible al contexto para ayudar a dar forma a las calles, aceras, edificios y espacios abiertos de Dallas para crear espacios funcionales, seguros y activados que reflejen y mejoren los distintos lugares de Dallas.

La Directriz de Diseño Comunitario + Urbano dentro de este documento se proporcionará según dos tipos de elementos: **1. Marco Urbano** y **2. Forma Urbana**



1. MARCO URBANO

Mostrar cómo los usuarios experimentan la disposición de los usos del suelo en toda la ciudad y cómo esas actividades se relacionan entre sí.

TIPO DE LUGAR + MAPAS DEL MARCO URBANO¹

RUTAS



Redes o canales de rutas frecuentes o posibles de circulación por la ciudad. Identifica la tipología de calle completa apropiada.

DISTRITOS



Un área única de carácter, estilo y características naturales homogéneas. Identifica comunidades únicas y áreas de preservación.

PUNTOS DE REFERENCIA



Características físicas espacialmente prominentes o sencillamente identificables que ayudan a orientar a los usuarios alrededor de puntos focales específicos mientras atraviesan espacios dentro de una comunidad.

NODOS



Concentraciones primarias o centros de actividad dentro de una comunidad. Sirven como destinos comunales o lugares de reunión.

CARACTERÍSTICAS NATURALES



Formas de relieve ecológicas que contribuyen a la creación, protección y/o conservación de sistemas de espacios abiertos vinculados. Pueden servir como amortiguadores entre los entornos construidos y naturales.



2. FORMA URBANA

Describe las características físicas de un lugar dentro de la ciudad.

DESCRIPCIONES DE TIPO DE LUGAR²

PAISAJE CALLEJERO



Identifica las preferencias de modo de viaje y la relación entre zonas de calles, peatones y micromovilidad. Se debe priorizar la seguridad y la conectividad en todas las opciones de movilidad.

ESTACIONAMIENTO



Describe el tipo y ubicación de estacionamiento apropiado. El estacionamiento debe ser accesible, pero diseñado para minimizar los impactos visuales.

EDIFICIOS



Sugiere la orientación, densidad, ubicación y número de niveles del edificio. El desarrollo debe respetar la escala de su contexto.

ESPACIO ABIERTO



Recomienda el diseño de espacios compartidos, tratamientos paisajísticos y accesibilidad a parques. Los espacios abiertos deben ser de fácil acceso y estar a una distancia de 10 minutos a pie para todos los residentes.

NOTAS:

1. La Directriz del **Marco de Diseño Urbano** se encuentra en los mapas del marco de diseño urbano y tipo de lugar
2. La Directriz de la **Forma Urbana** se encuentra en las descripciones de tipo de lugar
3. **Elementos** como materiales, colores y texturas están fuera del alcance de este documento. Se podría desarrollar un plan comunitario más detallado para proporcionar dicha orientación.

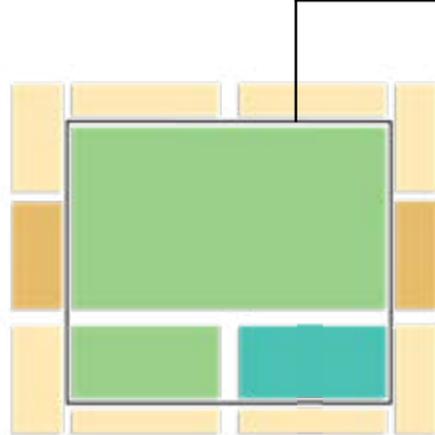


	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	RESIDENCIAL DE PUEBLO PEQUEÑO	RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL MIXTO	CIUDAD/ URBANO RESIDENCIAL	USO MIXTO VECINAL	USO MIXTO COMUNITARIO	USO MIXTO REGIONAL	CENTRO DE LA CIUDAD/ NÚCLEO URBANO	INSTITUCIONAL/ PROPÓSITO ESPECIAL	COMERCIAL FLEXIBLE	CENTRO INDUSTRIAL
USO FUTURO DEL SUELO	Agrícola	○	○	○	○							
	Industrial Pesado											●
	Industrial Ligero					○	○	○			○	○
	Alojamiento			○	○	●	●	●	●	○	○	
	Uso mixto			○	○	○	○	○	○	○	○	
	Multifamiliar	○	○	●	●	●	●	●	●	○	○	
	Oficina		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	Espacio Abierto Privado	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	Espacio Abierto Público	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	Público Institucional	●	○	○	○	○	○	○	●	●		
	Comercial		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	Unifamiliar Adosado		●	●	●	○	○	○	○	○	○	
	Unifamiliar No Adosado		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	Transporte	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	●
	Servicio Público	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
DISEÑO URBANO	Edificios	●										
	Paisaje Urbano											
	Espacio Abierto											
	Estacionamiento											



ESPACIO ABIERTO REGIONAL

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Espacio Público Abierto
- Instalaciones Institucionales Públicas

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosado
- Unifamiliar Adosado



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

Lagos, ríos, arroyos, bosques y parques forman un sistema esencial de espacios abiertos regionales en todo Dallas. Reservas naturales como Cedar Ridge Preserve y corredores verdes como Trinity Greenbelt son ejemplos de este tipo de lugar. Los espacios abiertos regionales suelen estar abiertos a todos y pueden programarse con una combinación de actividades recreativas y de ocio. Además del ocio y la recreación, los espacios abiertos regionales preservan importantes funciones ambientales y ecológicas. Estos entornos naturales brindan a los residentes de la ciudad una forma de escapar de su entorno urbano y disfrutar de los recursos naturales que Dallas tiene para ofrecer.

La preservación de las áreas de Espacios Abiertos Regionales es esencial para la salud medioambiental y la calidad de vida a largo plazo de los residentes y visitantes de Dallas. Se deben integrar parques y espacios abiertos de diferentes tamaños y servicios públicos en todo Dallas para servir a los vecindarios y desarrollos, pero el tipo de lugar de Espacio Abierto Regional está reservado para grandes áreas dedicadas que funcionan como lugares distintos por derecho propio. Los parques comunitarios, vecinales y vías verdes de menor escala complementan y se suman a estos espacios

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

abiertos regionales.

La Ciudad y las organizaciones asociadas deben continuar invirtiendo en la preservación y mejora de las áreas de Espacio Abierto Regional establecidas. Muchas de estas áreas identificadas en el Mapa de Tipos de Lugares Futuros son áreas ambientalmente sensibles, como zonas ribereñas adyacentes a cursos de agua, llanuras aluviales y áreas propensas a inundaciones. Cuando sea apropiado, los servicios de espacios abiertos regionales se pueden integrar en nuevos desarrollos utilizando estrategias de diseño de conservación que preservarán los espacios verdes y a la vez mejorarán el acceso a las áreas naturales; sin embargo, las estructuras generalmente son limitadas en número y están destinadas a respaldar actividades recreativas en el sitio y/o usos cívicos

TRANSICIONES

El predominio de grandes áreas de espacios verdes en el tipo de lugar de Espacio Abierto Regional minimiza la necesidad de áreas de transición establecidas entre desarrollos adyacentes. Sin embargo, el desarrollo adyacente debe apoyar las áreas ambientalmente sensibles y el dosel arbóreo. Las instalaciones recreativas regionales y las áreas de estacionamiento deben incluir zonas de amortiguamiento paisajístico y mitigaciones de iluminación y sonido apropiadas cuando colindan con áreas residenciales. Los servicios de los parques vecinales integrados dentro de las áreas de Espacio Abierto Regional deben ubicarse en zonas periféricas bien conectadas para maximizar el acceso de los residentes locales.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

1 A medida que se produzcan nuevos desarrollos alrededor de estas áreas, colocar senderos, iluminación y aceras mejoradas para mejorar las conexiones que conducen a las áreas de Espacio Abierto Regional.

2 El estacionamiento debe minimizarse y consolidarse cuando sea posible, principalmente para respaldar usos cívicos o recreativos dentro de este tipo de lugar.

3 Cuando sea posible, se deben utilizar materiales permeables y ambientalmente sensibles.

4 Utilizar estrategias de diseño de conservación para integrar servicios de espacios verdes locales conectados en nuevos desarrollos y aumentar el acceso a las áreas de espacios abiertos regionales.

5 Cuando sea posible, integrar espacios verdes públicos adyacentes nuevos o mejorados que sirvan localmente, como parques vecinales, vías verdes, parklets y jardines comunitarios, en la red de espacios abiertos regionales existente y mejorar el acceso de los residentes a dichos servicios.

EDIFICIOS

6 Las estructuras son limitadas en número, varían en tamaño según el propósito del edificio y el entorno y, por lo general, son de poca altura.

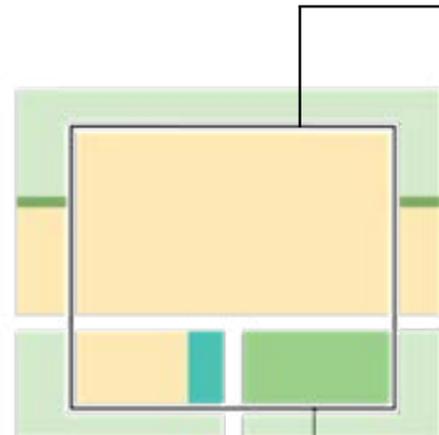
7 Promover el Diseño de Bajo Impacto Ambiental (LID, por sus siglas en inglés) para cualquier estructura de soporte construida dentro de este tipo de lugar, incluyendo el uso de infraestructura ecológica y diseño de conservación para reducir los flujos de aguas pluviales y mejorar la calidad del agua, a la vez que se reduce el efecto de isla de calor y se aumentan los árboles.





RESIDENCIAL DE PUEBLO PEQUEÑO

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Unifamiliar No Adosada
- Instalaciones Institucionales Públicas
- Espacio Público Abierto

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Agricultura
- Espacio Abierto Privado



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

Este tipo de lugar se encuentra en partes del sureste y suroeste de Dallas y representa algunas de las últimas áreas que se anexaron a la Ciudad de Dallas en las décadas de 1960 y 1970. Las áreas residenciales de pueblos pequeños incluyen comunidades como Kleburg y Rylie que tenían su propia identidad definida antes de la anexión, incluyendo una combinación de pequeños vecindarios unifamiliares, lotes de propiedades rurales y usos agrícolas activos. Los establos de caballos, las granjas de árboles y la agricultura a pequeña escala complementan las viviendas que se encuentran en las áreas residenciales de pueblos pequeños.

Los tipos de lugar Comercial Vecinal y Comercial Medio sirven como complementos de las comunidades residenciales de pueblos pequeños, brindando el acceso necesario a una variedad de viviendas, servicios, compras y otras actividades fundamentales para una alta calidad de vida. Sin embargo, con una densidad limitada para respaldar las tiendas locales, las áreas residenciales de pueblos pequeños tienen menos oportunidades comerciales y minoristas y los tipos de lugares de uso mixto vecinal y mixto medio deben agruparse e implementarse en ubicaciones estratégicas con infraestructura existente o planificada para atender las áreas residenciales inmediatas. El desarrollo comercial y de usos mixtos debería centrarse en torno a un desarrollo de tipo "Centro de Pueblo", "Calles Principales" de pueblos más pequeños o "Plazas de Pueblo".

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

Los residentes de este tipo de lugar dependen principalmente de vehículos privados para desplazarse, ya que el transporte público está limitado o se proporciona mediante un servicio a pedido. Las carreteras tienen mejoras limitadas dada su naturaleza más rural, pero cuando es posible, se utilizan caminos de usos múltiples para brindar conectividad para bicicletas y peatones en todo el tipo de lugar.

Cuando los grandes espacios abiertos o las propiedades vacías se definen como residenciales de pueblos pequeños, la zonificación y la infraestructura deben planificarse de manera que preserve los paisajes naturales y mejore la calidad de vida de los residentes que desean un estilo de vida más rural. El desarrollo residencial en este tipo de lugar dentro de lotes grandes debe preservar el carácter del lote grande y mitigar los impactos del nuevo desarrollo, particularmente en áreas con servicios públicos e infraestructura limitados para respaldar un desarrollo residencial más denso. Las nuevas subdivisiones deben estar bien integradas con el paisaje natural y se debe considerar un enfoque de diseño agrupado para preservar espacios abiertos, áreas naturales y vistas panorámicas de calidad.

TRANSICIONES

Las áreas naturales deben integrarse al desarrollo para proporcionar un amortiguador natural entre las áreas residenciales y un desarrollo más intenso. Las áreas de servicio para usos agrícolas deben ubicarse lejos y protegidas del desarrollo residencial. Cualquier nuevo uso industrial debe tener un impacto ambiental bajo y estar bien protegido de los usos residenciales y estar contenido dentro de la propiedad para evitar impactos negativos en usos residenciales o áreas ambientalmente sensibles.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Crear una red de calles de usos múltiples bien conectada que haga hincapié en conectar áreas residenciales con centros comerciales y activos comunitarios cercanos.
- 2 Adoptar los principios de Visión Cero en vecindarios residenciales rurales mediante el diseño de caminos de usos múltiples y la ubicación estratégica de paradas de autobús.

ESTACIONAMIENTO

- 3 Integrar las zonas de estacionamiento con su entorno, utilizando paisajismo y materiales que minimicen su impacto visual.
- 4 Considere acuerdos de estacionamiento compartido para reducir la demanda general de estacionamiento, especialmente si el desarrollo rural incluye varias instalaciones con diferentes horas pico de uso (por ejemplo, un centro comunitario, una biblioteca y campos deportivos).

ESPACIO ABIERTO

- 5 Integrar características de "agricultura" en el diseño del vecindario, incluyendo granjas en funcionamiento, jardines comunitarios, colmenares, huertos y ganaderías.
- 6 Desalentar el desarrollo en áreas que no cuentan con servicios adecuados de alcantarillado sanitario municipal o corporativo.

EDIFICIOS

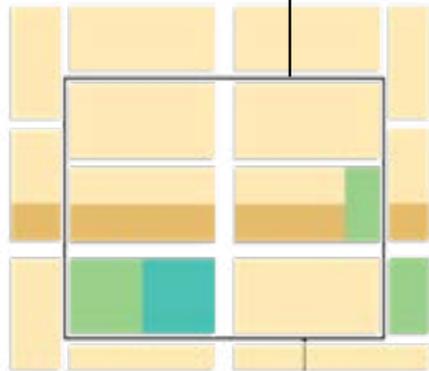
- 7 Preservar el carácter rural preservando los lotes profundos típicos de este tipo de lugar o implementando un diseño de conservación para establecer áreas de espacios abiertos compartidos.
- 8 El desarrollo comercial debe enfocarse en las intersecciones y organizarse de manera compacta con una sensación de "calle principal".





VECINDARIO RESIDENCIAL TRADICIONAL

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Unifamiliar No Adosada
- Unifamiliar Adosada
- Instalaciones Institucionales Públicas
- Espacio Abierto Público

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosada
- Unifamiliar Adosada



BORRADOR DE TRABAJO
SOLO PARA REVISIÓN PÚBLICA

DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

Los vecindarios residenciales tradicionales de Dallas se desarrollaron principalmente como subdivisiones de posguerra con viviendas unifamiliares no adosadas. Usos como parques, centros recreativos, centros comunitarios, escuelas y lugares de culto se intercalan en todo el vecindario y proporcionan puntos focales para la actividad comunitaria. Los grupos de apoyo de dúplex, viviendas adosadas y edificios de apartamentos más pequeños brindan opciones de vivienda dentro del vecindario.

Este tipo de lugar tiene un carácter más suburbano en comparación con otras áreas residenciales de Dallas, con áreas considerables dedicadas a usos individuales. Las vías curvilíneas organizan grandes cuadras de viviendas con acceso limitado desde las calles principales. Las vías verdes enmarcan las carreteras, brindando oportunidades para la instalación de árboles en las calles y una extensa red de aceras. Aunque están enfocados a los vehículos, los senderos y el transporte público (incluyendo el ferrocarril) ayudan a proporcionar conexiones peatonales entre vecindarios y servicios y áreas comerciales cercanas.

Las tiendas minoristas y los servicios de escala limitada están integrados a la comunidad en las intersecciones clave, lo que permite que los tipos de lugares comerciales de vecindario y comerciales medianos sirvan como complemento de las comunidades residenciales tradicionales. Estos tipos de lugares trabajan juntos para formar una comunidad completa con una variedad de actividades esenciales para una alta calidad de vida.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

El desarrollo de nuevos vecindarios residenciales tradicionales, al menos a la escala que hemos visto en el pasado, puede verse limitado dada la oferta cada vez menor de suelo disponible cerca de la infraestructura necesaria. Sin embargo, si se consideran nuevas áreas para este tipo de lugar, el desarrollo debe basarse en una planificación estratégica para ayudar a determinar la combinación adecuada de usos del suelo, mejoras de infraestructura para promover la conectividad multimodal dentro del vecindario y con los vecindarios adyacentes, espacios públicos y centros comerciales/ áreas de uso mixto.

Cualquier cambio en los vecindarios residenciales tradicionales establecidos debe ser incremental y sensible al contexto existente, e incluir esfuerzos inclusivos de participación comunitaria. Las intersecciones clave, las áreas comerciales locales, las áreas marginales y las áreas dentro de un cuarto de milla de una estación de transporte público pueden representar las oportunidades más apropiadas para nuevos desarrollos y la integración de opciones de vivienda adicionales sensibles al contexto.

Los lotes vacíos y subutilizados también podrían brindar oportunidades para un desarrollo de repoblación leve que permita que los tipos de viviendas intermedias que faltan se integren de manera sensible dentro de la comunidad. Estos sitios también representan una oportunidad para proporcionar parques locales adicionales y servicios de espacios abiertos.

TRANSICIONES

Las viviendas de unidades múltiples, como dúplex, viviendas adosadas y multifamiliares, deben diseñarse para complementar la escala y el contexto del vecindario adyacente. Se debe prestar atención a la altura, orientación, estilo arquitectónico y retranqueos del edificio para garantizar que se conserve el contexto del vecindario existente. Para propiedades comerciales, las áreas de estacionamiento y servicio deben ubicarse detrás del edificio con un amplio paisaje para proporcionar una zona de amortiguamiento a las áreas residenciales adyacentes.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Establecer una red peatonal integral con énfasis en conexiones a rutas de tránsito, áreas comerciales, escuelas y parques.

ESTACIONAMIENTO

- 2 Considerar espacios de estacionamiento compartidos que puedan satisfacer necesidades tanto residenciales como comerciales.
- 3 Incorporar parajismo en las áreas de estacionamiento para mejorar el atractivo estético del vecindario.

- 4 Utilizar árboles, arbustos y vegetación para suavizar el impacto visual de los estacionamientos.
- 5 Garantizar la seguridad de los peatones incorporando aceras y caminos peatonales entre las áreas de estacionamiento y las propiedades residenciales.

ESPACIO ABIERTO

- 6 Plantar árboles de sombra en parques y patios privados para ampliar el bosque urbano y mejorar el carácter del vecindario.
- 7 Los patios delanteros y traseros sirven como espacios abiertos privados. La aplicación puede variar, pero en general debe ser consistente en todo este tipo de lugar.
- 8 Los patios laterales y traseros pueden servir como transiciones entre diferentes tipos de viviendas y desarrollos comerciales.

EDIFICIOS

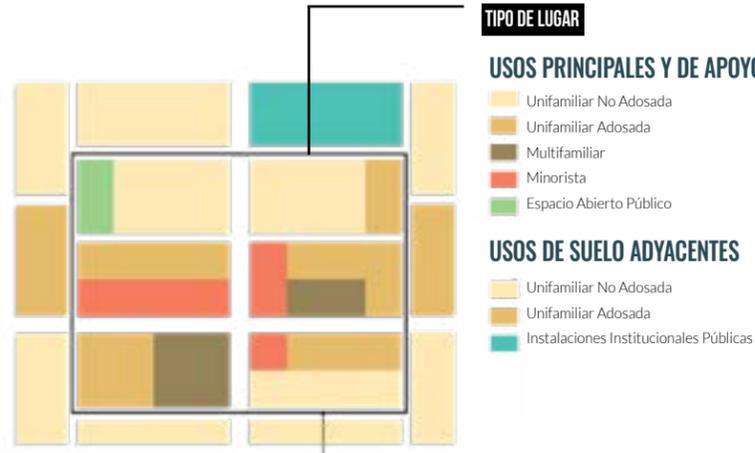
- 9 Establecer cuadras compactas y ubique edificios hacia la línea frontal de la propiedad con callejones o garajes laterales para brindar un ambiente acogedor para caminar.
- 10 Anclar vecindarios con nodos comerciales de servicio local.
- 11 El desarrollo de la repoblación debe ser sensible al contexto, y la escala, la altura y la masa del edificio deben complementar los edificios existentes.





VECINDARIO RESIDENCIAL COMBINADO

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El tipo de lugar residencial combinado se compone principalmente de vecindarios unifamiliares con viviendas generalmente situadas en lotes estrechos pero profundos. En contraste con las carreteras curvilíneas del tipo de lugar tradicional, los vecindarios en el tipo de lugar residencial combinado están organizados en gran medida en cuadradas cuadrículas con mayores grados de conectividad y mayor proximidad a las opciones de transporte, incluyendo el autobús y el tren.

Si bien las viviendas unifamiliares son el tipo de vivienda predominante, en comparación con el tipo de lugar residencial tradicional, existe una combinación más amplia de otros tipos y usos de viviendas. Es común encontrar dúplex y viviendas adosadas repartidas por los vecindarios. Las viviendas multifamiliares generalmente se componen de edificios de apartamentos más pequeños, en lugar de complejos de varios edificios, y sirven para complementar las áreas comerciales locales. Las tiendas vecinales y los pequeños edificios de oficinas ayudan a ofrecer opciones de servicios y compras locales. Estos usos se complementan con distritos comerciales lineales o "calles principales" de 1 a 2 cuadras, concentradas a lo largo de las calles principales.

Las autopistas y bulevares históricos ayudan a enmarcar los bordes de los vecindarios locales y las cuadras consistentes bordeadas con aceras y árboles en las autopistas están sostenidas por callejones para brindar un entorno peatonal atractivo.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

A medida que los diferentes vecindarios en Dallas continúen madurando y creciendo, se necesitará una planificación cuidadosa sobre la combinación, el diseño y la intensidad de los usos del suelo en áreas que pueden estar evolucionando de un vecindario residencial tradicional a un vecindario residencial más mixto. Estas áreas pueden ser candidatas ideales para futuros esfuerzos de planificación más detallados para involucrar a la comunidad en discusiones y análisis sobre posibles áreas para reurbanización, incluso a lo largo de corredores comerciales, centros comerciales subutilizados y edificios antiguos de unidades múltiples.

Estas áreas deben mejorarse de manera incremental que sea sensible al contexto del área. Las intersecciones clave y las áreas comerciales locales pueden representar las oportunidades más importantes para nuevos desarrollos o reurbanizaciones, y la integración de opciones de vivienda adicionales. Cualquier reurbanización de edificios existentes de unidades múltiples debe establecer un plan para evitar el desplazamiento conforme a la reurbanización, incluyendo permitir más unidades a cambio de una mayor accesibilidad.

TRANSICIONES

Las áreas comerciales, incluyendo el desarrollo minorista de uso mixto, deben ubicarse en intersecciones clave y a lo largo de las carreteras principales y diseñarse de manera que promuevan la transitabilidad, incluyendo aceras mejoradas, árboles en las calles y paisajismo, cortes mínimos en las aceras e iluminación a escala para peatones. Las alturas máximas de los edificios deben orientarse hacia la calle comercial y disminuir hacia los usos residenciales.

Las viviendas de mayor intensidad, como dúplex, viviendas adosadas y multifamiliares, deben diseñarse para complementar la escala y el carácter del vecindario adyacente. Se debe prestar atención a la altura, orientación, estilo arquitectónico y retranqueo del edificio para garantizar que se conserve el carácter existente del vecindario.



BORRADOR DE TRABAJO
SOLO PARA REVISIÓN PÚBLICA

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Establecer una red peatonal integral con énfasis en conexiones a rutas de tránsito, áreas comerciales, escuelas y parques.

ESTACIONAMIENTO

- 2 Incorporar espacios verdes y paisajismo dentro y alrededor de las áreas de estacionamiento para mejorar la estética y reducir el impacto visual de las estructuras de estacionamiento.
- 3 En desarrollos comerciales y de uso mixto, el estacionamiento debe estar orientado hacia la parte trasera de los edificios para promover un entorno más transitable.
- 4 Colocar estacionamiento en superficie en la parte trasera o interior del lote e incluya usos activos de la planta baja en los estacionamientos para mejorar la experiencia de los peatones.

ESPACIO ABIERTO

- 5 Plantar árboles de sombra en parques y patios privados para ampliar el bosque urbano y mejorar el carácter del vecindario.

EDIFICIOS

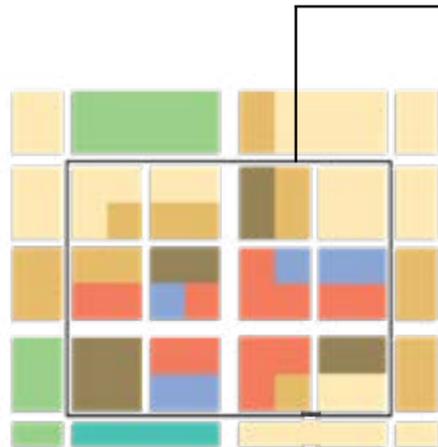
- 6 Utilizar viviendas unifamiliares adjuntas para realizar la transición a un desarrollo menos intenso en las áreas vecinas.
- 7 Establecer cuadras compactas y ubicar edificios hacia la línea frontal de la propiedad con callejones o garajes laterales para brindar un ambiente acogedor para caminar.
- 8 Anclar vecindarios con nodos comerciales de servicio local.
- 9 Ubicar desarrollos unifamiliares adjuntos y multifamiliares a lo largo de los corredores principales para brindar opciones de vivienda locales.





RESIDENCIAL DE LA CIUDAD

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Unifamiliar No Adosada
- Unifamiliar Adosada
- Multifamiliar
- Minorista
- Espacio Abierto Público

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosada
- Unifamiliar Adosada
- Espacio Abierto Público
- Instalaciones Institucionales Públicas



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El tipo de lugar residencial de la ciudad ofrece la mayor variedad de tipos de vivienda entre todos los tipos de lugar residencial. Los vecindarios residenciales de la ciudad consisten principalmente en desarrollos multifamiliares de densidad alta y media, complementados con viviendas adosadas y viviendas dúplex. Para las áreas residenciales de la ciudad que rodean el Centro de la Ciudad de Dallas, el desarrollo se concentra en cuadras compactas con acceso de calidad al transporte público y un alto grado de conectividad con los vecindarios adyacentes. Los edificios de uso mixto en áreas urbanas, generalmente desarrollados verticalmente (usos múltiples en un solo edificio) también ofrecen servicios comerciales y de venta minorista a lo largo de nodos, centros y corredores de tránsito/transporte fijos.

Dentro de las áreas más suburbanas de Dallas, estas áreas se componen de complejos multifamiliares, a menudo de menos pisos, pero aún así muy densos, que generalmente están separados de otros tipos de viviendas y áreas comerciales por grandes áreas de estacionamiento o espacios abiertos a lo largo del perímetro. A menudo ofrecen una oferta significativa de viviendas económicas más grandes y naturales para residentes de diferentes niveles de ingresos y tamaños de familia. El desarrollo puede ser mixto y tener densidades similares a las áreas que rodean el centro de la ciudad; sin embargo, en el contexto más suburbano, los múltiples usos del desarrollo se encuentran dentro de estructuras individuales en una sola propiedad, el acceso depende más de los

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

vehículos y se sirve principalmente mediante transporte público en autobús. Dentro de estas áreas, el tipo de lugar Residencial de Ciudad complementa los centros de empleo regionales, a los que se accede principalmente en vehículo o autobús.

Si bien el tipo de lugar residencial de ciudad está definido por vecindarios establecidos, las nuevas áreas consideradas para el tipo de lugar residencial de ciudad deben ubicarse cerca de las ubicaciones de las estaciones DART existentes o propuestas para brindar densidad de apoyo al tránsito en las proximidades de rutas ferroviarias fijas. Las ubicaciones de tipo de lugar Residencial de Ciudad Futuro también deben considerarse para ubicaciones a lo largo o cerca de corredores clave para proporcionar densidad residencial adicional, incluyendo una combinación de tipos de unidades y accesibilidades, para respaldar las actividades comerciales.

Dentro de las áreas residenciales establecidas de la ciudad, los sitios vacíos y subutilizados, particularmente los estacionamientos de superficie, brindan oportunidades para el desarrollo multifamiliar y de uso mixto. Dicha reurbanización debe lograrse de manera que la transición sea adecuada a los vecindarios adyacentes. Se debe priorizar un entorno peatonal cómodo para mejorar la transitabilidad entre usos de parques y otros servicios.

La reurbanización en las áreas suburbanas con este tipo de lugar debería considerar consolidar la densidad en ciertas áreas de un sitio más grande para brindar oportunidades

de espacio abierto adicional, una gran combinación de usos para dotar de usos comerciales más cercanos a los residentes, y una circulación interior y exterior mejor comunicada, tanto vehicular como peatonal. Se debe priorizar el mantenimiento de la accesibilidad si se produce una reurbanización y se debe considerar una densidad adicional para evitar el desplazamiento de los residentes existentes. Se debe considerar el empleo de herramientas contra el desplazamiento cuando se reconstruya el antiguo parque de viviendas multifamiliares para reducir el desplazamiento.

TRANSICIONES

Los nuevos edificios adyacentes a las zonas residenciales existentes deberían reducir la altura de los edificios y crear variaciones en los planos de las paredes para suavizar la transición entre los distintos tipos de urbanización. Además, deberían incorporarse parques y espacios abiertos a las propuestas de reurbanización en zonas clave para facilitar la transición entre los nuevos desarrollos y los ya existentes.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Establecer una red peatonal integral que haga hincapié en conexiones a rutas de tránsito, áreas comerciales, escuelas y parques.

ESTACIONAMIENTO

- 2 Ubicar estratégicamente las instalaciones de estacionamiento detrás de los edificios o en los patios laterales, minimizando el impacto visual del estacionamiento en la superficie y optimizando las oportunidades de estacionamiento compartido.

ESPACIO ABIERTO

- 3 Plantar árboles de sombra en parques y patios privados para ampliar el bosque urbano y mejorar el carácter del vecindario.

EDIFICIOS

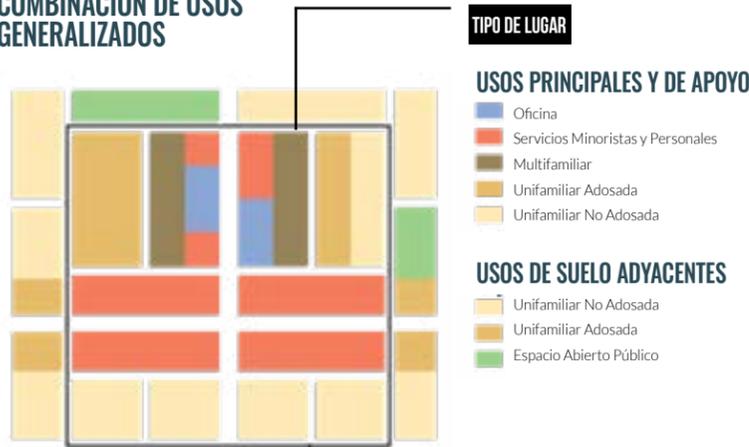
- 4 Ubicar edificios comerciales y de uso mixto hacia la línea frontal de la propiedad para activar las aceras y mejorar el espacio público.
- 5 Las cuadras compactas y amigables para los peatones deben estar enmarcadas por calles residenciales con velocidades de vehículos bajas que prioricen la seguridad de los peatones y ciclistas.
- 6 Proporcionar entradas individuales que den a la calle a unidades residenciales de planta baja y escaparates cuando sea posible para aumentar la actividad en la calle y en las áreas comunes al aire libre.
- 7 Orientar las alturas máximas de construcción a lo largo de las carreteras principales, lejos de desarrollos de menor escala.
- 8 Los nuevos edificios deben reducirse en altura y escalar hacia viviendas unifamiliares existentes para establecer una relación compatible entre los edificios.





USO MIXTO VECINAL

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



DESCRIPCIÓN DEL PERSONAJE

Las áreas que comprenden el tipo de lugar Uso Mixto Vecinal sirven como anclas de actividad comercial y social para los vecindarios que las rodean. Este tipo de lugar incorpora tiendas minoristas, servicios y opciones gastronómicas de servicio local junto con una combinación de viviendas de densidad baja y media. Estas áreas generalmente están ubicadas en intersecciones clave en nodos o a lo largo de corredores donde pequeños centros comerciales y tiendas en esquinas brindan acceso a las necesidades diarias de los residentes locales. Puede incluir desarrollos verticales de uso mixto, así como centros de uso mixto horizontales, de escala compatible con los vecindarios adyacentes.

La planificación debe incorporar mejoras de infraestructura que prioricen la conectividad peatonal con vecindarios adyacentes, centros de actividades o centros institucionales y laborales. Con el tiempo, los usos incompatibles en los centros vecinales, como la industria ligera y el almacenamiento al aire libre, deberían reurbanizarse con usos que complementen el carácter comercial del vecindario.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

Las áreas de uso mixto de nuevos vecindarios deben diseñarse para complementar la escala y el carácter de las áreas residenciales adyacentes a las que sirven. Se debe hacer hincapié en fortalecer las conexiones de movilidad entre el nuevo desarrollo comercial del vecindario y las viviendas, parques y proveedores de servicios adyacentes. Cuando sea apropiado, el desarrollo multifamiliar debe incorporarse junto o por encima del desarrollo comercial para fortalecer el apoyo local para el nuevo comercio minorista y fomentar la viabilidad a largo plazo.

A medida que se produce la reurbanización, el desarrollo establecido debe reposicionarse para incorporar lugares de reunión comunitaria y servicios para peatones. Las áreas comerciales de los vecindarios, antiguas o subutilizadas también pueden ser áreas privilegiadas para incorporar unidades y tipos de vivienda adicionales a una escala en contexto con el área adyacente. Es posible que se necesite una planificación adicional a escala de vecindario para resolver algunos de los desafíos de la revitalización y el redesarrollo.

TRANSICIONES

El diseño de calidad es esencial para garantizar una relación beneficiosa entre las áreas Comerciales Vecinales y los vecindarios adyacentes.

El desarrollo comercial vecinal debe diseñarse para integrarse en la red del vecindario con conexiones a aceras y senderos locales, una arquitectura de "360 grados" que sea atractiva desde todos los lados, y edificios y estacionamientos ubicados de una manera que minimice los impactos a los vecinos, hogares. Cuando están adyacentes a áreas residenciales existentes, las áreas comerciales y de uso mixto deben tener distancias mayores desde los límites de propiedad contiguos para permitir mejores áreas de amortiguación paisajísticas.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Diseñar carreteras para enfatizar el acceso multimodal, incluyendo la integración de aceras anchas en rutas que sirven a los nodos vecinales.
- 2 Ubicar desarrollos comerciales a lo largo de las rutas de autobuses y establecer centros de movilidad para maximizar la conectividad del transporte.
- 3 Integrar el arte público para plasmar la identidad, la historia y la cultura de la comunidad en entradas clave y/o espacios abiertos

EDIFICIOS

- 4 Anclar distritos comerciales vecinales con desarrollo comercial y de uso mixto en intersecciones clave.
- 5 Los edificios comerciales están ubicados más cerca de la calle en las calles locales principales, pero pueden tener mayores áreas paisajísticas cuando están situados en vías arteriales.
- 6 Cuando los edificios comerciales estén próximos a usos residenciales, deben relacionarse entre sí en escala, proporción y masa.

ESTACIONAMIENTO

- 7 Fomentar el uso de estacionamientos compartidos entre usos comerciales.
- 8 Incorporar paisajismo en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio de los derechos de paso públicos.
- 9 Ubicar estratégicamente las instalaciones de estacionamiento detrás de los edificios o en los patios laterales, minimizando el impacto visual del estacionamiento en la superficie y optimizando las oportunidades de estacionamiento compartido.
- 10 Los estacionamientos de gran superficie deben ubicarse dentro de las cuadras, protegidos por usos comerciales y paisajismo y dispuestos para maximizar el uso compartido entre usos múltiples.
- 11 Se recomienda el estacionamiento en la calle.

ESPACIO ABIERTO

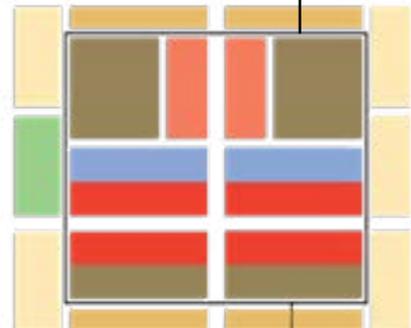
- 12 Integrar espacios verdes como plazas y aparcamientos en los distritos comerciales para que sirvan de entretenimiento a residentes y comercios.
- 13 El espacio entre la acera y la fachada del edificio debería albergar áreas para sentarse o espacios abiertos activos para activar el paisaje urbano.
- 14 Incorporar áreas de amortiguación paisajísticas para minimizar el impacto en las áreas residenciales cercanas.





USO MIXTO COMUNITARIO

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Oficina
- Servicios Minoristas y Peatonales
- Uso Mixto
- Multifamiliar

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosada
- Unifamiliar Adosada
- Espacio Abierto Público



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

Las áreas de uso mixto comunitario están ubicadas en las principales intersecciones y a lo largo de corredores clave, prestan servicio a múltiples vecindarios adyacentes y atraen a minoristas y servicios que requieren un área de mercado más grande. Una combinación de áreas comerciales, de oficinas, residenciales, minoristas y de servicios se concentra junto a nodos de actividad más grandes. Centros comerciales, corredores comerciales y parques de oficinas son representativos de este tipo de lugar. Los usos residenciales se ubican dentro de edificios de mediana altura y algunas estructuras de uso mixto conectadas por senderos peatonales internos y externos.

Estas áreas a menudo están ubicadas a lo largo de las rutas de autobús y ferrocarril de DART para maximizar las conexiones de tránsito con centros comerciales y laborales y brindar múltiples opciones de movilidad para residentes y empleados. El acceso vehicular es generalmente de fácil acceso dado que los edificios suelen estar ubicados en parcelas individuales con sus propias áreas de estacionamiento.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

Las áreas de uso mixto comunitario establecidas deben enfocarse en incorporar espacios adicionales de reunión comunitaria, servicios para peatones y paisajismo mejorado como catalizador para una mayor actividad en el destino en torno a los usos comerciales. Se debe dar prioridad a las áreas de estacionamiento vacías y subutilizadas para el desarrollo de repoblación con edificios de uso mixto para respaldar los usos existentes, a menudo más separados. Los nuevos desarrollos deben ubicarse en los límites de calles grandes para crear un entorno transitable y las áreas de estacionamiento y servicio deben estar protegidas de la vista del público.

Las áreas destinadas a la transición de otro patrón de desarrollo al tipo de lugar de uso mixto comunitario consisten principalmente en corredores viales no desarrollados o áreas industriales que ya no son compatibles con el patrón de desarrollo adyacente. Se debe dar prioridad para la reurbanización a las áreas industriales, de almacenamiento al aire libre y otros espacios subutilizados muy cerca de áreas residenciales, particularmente aquellos cerca de las rutas de autobús y ferrocarril de DART. Es posible que estas áreas necesiten esfuerzos de planificación maestra más detallados para garantizar una infraestructura adecuada, una transición adecuada del desarrollo antiguo al nuevo para evitar la proximidad de usos de suelo incompatibles y un ámbito público bien conectado con las nuevas construcciones.

TRANSICIONES

Los nuevos desarrollos deben hacer una transición a lo largo de los límites hacia vecindarios residenciales cercanos con áreas de amortiguación paisajísticas, calles completas, senderos peatonales y alturas de construcción más bajas.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Diseñar las fachadas de los edificios de la planta baja con un alto grado de transparencia y ubicar las puertas a lo largo de las rutas principales para fomentar un entorno peatonal dinámico. Funciones de servicio de construcción de pantallas y equipos mecánicos para desarrollos comerciales.

ESTACIONAMIENTO

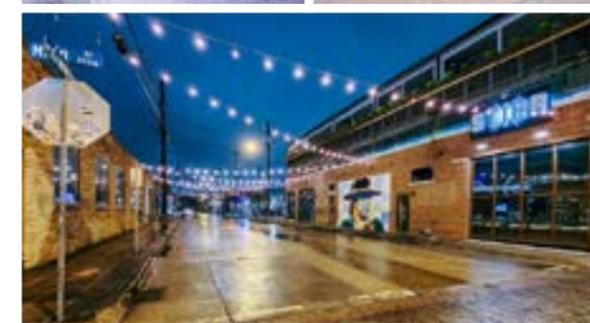
- 2 Fomentar el uso de estacionamientos compartidos entre usos comerciales.
- 3 Incorporar paisajismo en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio de los derechos de paso públicos.
- 4 Desalentar el diseño de sitios que coloquen áreas de estacionamiento a lo largo de la fachada de la carretera.

ESPACIO ABIERTO

- 4 Integrar espacios verdes como plazas y parques en distritos comerciales para que sirvan como servicios para residentes y empresas.
- 5 Integrar infraestructura ecológica como bioalcantarillas, pavimento permeable y techos verdes para reducir las inundaciones urbanas y los efectos de isla de calor.

EDIFICIOS

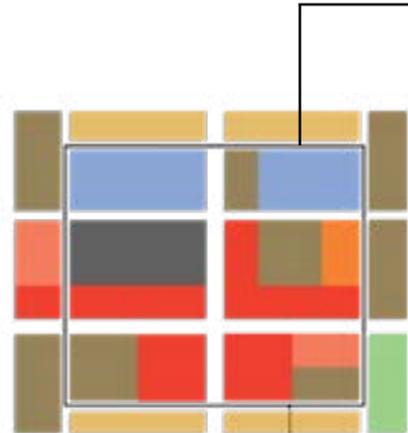
- 6 Incorporar áreas de amortiguamiento paisajístico en los nuevos desarrollos para minimizar los impactos en las áreas residenciales establecidas cercanas.
 - 7 Anclar distritos comerciales con desarrollo comercial y de uso mixto en intersecciones clave.
 - 8 Reducir la altura y el volumen de los edificios en las áreas límites para hacer la transición a un desarrollo menos intenso en las áreas adyacentes.
- Ubicar nuevos desarrollos en los límites de las cuadras grandes para crear un entorno transitable y proteger las áreas de estacionamiento y servicio de la vista del público.





USO MIXTO REGIONAL

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Oficina
- Servicios Minoristas y Personales
- Uso Mixto
- Multifamiliar
- Alojamiento

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosada
- Espacio Abierto Público
- Multifamiliar



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El tipo de lugar de uso mixto regional se adapta a una amplia gama de grandes usos minoristas, comerciales, de oficinas e institucionales conectados por las principales carreteras de Dallas. Este tipo de lugar ofrece importantes destinos laborales y compras fuera del tipo de lugar Centro de Ciudad. Además, en este tipo de lugar se encuentran torres de oficinas de gran altura, así como unidades de viviendas multifamiliares y edificios residenciales de baja a media altura para condominios o apartamentos.

Si bien estas áreas están destinadas a servir a la comunidad de Dallas en general, deberían mejorar y no restar valor a la calidad de vida local. Ubicadas típicamente en intersecciones importantes o a lo largo de corredores de transporte clave, incluyendo carreteras y rutas DART, las áreas comerciales regionales dependen en gran medida de los vehículos y el transporte público para atraer diariamente a empleados y visitantes de toda la región. A pesar del movimiento eficiente del tráfico de vehículos, las mejoras a la infraestructura para bicicletas y peatones ayudarán a garantizar un acceso multimodal de calidad.

Dentro de las áreas más urbanizadas, el desarrollo comercial regional incluye una combinación de usos organizados en un entorno compacto y transitable. Dentro de las áreas suburbanas de Dallas, el desarrollo comercial regional suele estar más segregado, con estacionamientos y carreteras que separan los diferentes usos.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

Las áreas recientemente designadas como Uso Mixto Regional consisten principalmente en corredores viales no desarrollados o áreas comerciales subdesarrolladas que se conciben como distritos comerciales regionales. Las intersecciones clave deben servir como foco de centros comerciales regionales, concentrando usos más intensos a lo largo de las carreteras principales. El nuevo desarrollo debe vincularse al servicio de tránsito regional cuando sea posible y planificar múltiples opciones de movilidad dentro del centro recientemente desarrollado. El transporte público tiene el potencial de anclar estas áreas como nodos de desarrollo orientados al transporte en las áreas más urbanizadas y brindar mayores opciones para “estacionarse una vez” y utilizar otras opciones de movilidad en los contextos más suburbanos.

Los elementos naturales sensibles de las áreas no urbanizadas deben conservarse o, en la medida de lo posible, integrarse en la urbanización como elemento de ocio. Debe establecerse una red de calles, aceras y vías de conexión que favorezca el comercio minorista en la planta baja y haga más eficiente el movimiento dentro y alrededor del emplazamiento. El emplazamiento de urbanizaciones de menor intensidad, áreas de amortiguación paisajística y/o áreas verdes debería utilizarse para crear espacios de reunión y puntos focales.

El nuevo desarrollo debe incluir servicios orientados a la familia para apoyar la densidad y la actividad en el sitio y en

las áreas adyacentes. El desarrollo multifamiliar, incluyendo las opciones de vivienda para ingresos mixtos, debe integrarse en las áreas comerciales regionales a medida que se realice el redesarrollo para complementar los usos no residenciales y el entorno transitable. Proporcionar más opciones que reduzcan la necesidad de desplazarse largas distancias entre los lugares donde las personas viven, trabajan y realizan compras.

TRANSICIONES

Los usos comerciales y de oficinas de menor intensidad deben ubicarse dentro de las áreas límites para proporcionar una transición gradual lejos de las áreas regionales intensas de uso comercial y mixto. El transporte público tiene el potencial de anclar estas áreas como nodos de desarrollo orientados al transporte en las áreas más urbanizadas y brindar mayores opciones para “estacionarse una vez” y utilizar otras opciones de movilidad en los contextos más suburbanos.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Ubicar el desarrollo minorista regional a lo largo de las rutas de autobús y establecer centros de movilidad para maximizar la conectividad del transporte.
- 2 Priorizar la seguridad de los peatones, las bicicletas y el transporte público en las intersecciones, equilibrando al mismo tiempo las necesidades de los peatones con el flujo del tráfico.

ESTACIONAMIENTO

- 3 Fomentar el uso de estacionamiento compartidos entre usos comerciales.
- 4 Incorporar paisajismo en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio de los derechos de paso públicos.
- 5 El estacionamiento estructurado debe estar recubierto y protegido para minimizar el impacto visual al nivel del suelo.
- 6 El estacionamiento en superficie debe ubicarse al costado o en la parte trasera de los edificios.
- 7 Las áreas de carga y servicio deben ubicarse hacia la parte trasera del edificio y protegidas de la vista del público.

ESPACIO ABIERTO

- 8 Integrar espacios verdes como plazas y parques en distritos comerciales para que sirvan como servicios para residentes y empresas.
- 9 Integrar infraestructura ecológica como bioalcantarillas, pavimento permeable y techos ecológicos para reducir las inundaciones urbanas y los efectos de isla de calor.

EDIFICIOS

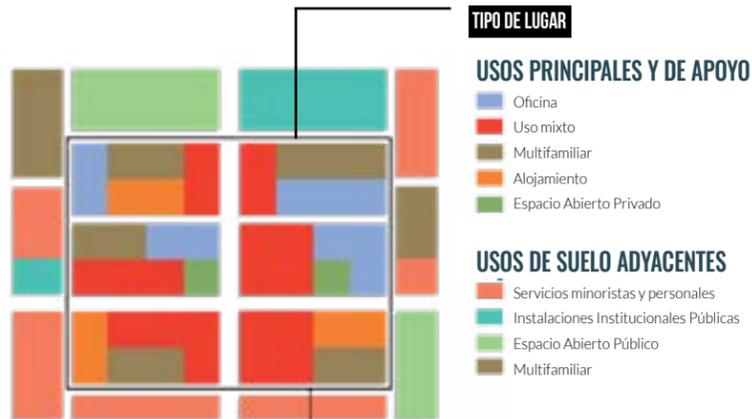
- 10 Diseñar las fachadas de los edificios de la planta baja con un alto grado de transparencia y ubicar las puertas a lo largo de las rutas principales para fomentar un entorno peatonal dinámico.
- 11 Reducir la altura y el volumen de los edificios en las áreas límites para hacer la transición a un desarrollo menos intenso en las áreas vecinas.
- 11 Reducir o retroceder la altura de los edificios a lo largo de los límites de los vecindarios adyacentes.
- 11 Utilizar intersecciones clave para que sirvan como foco de centros comerciales regionales, concentrando usos más intensos a lo largo de las carreteras principales.





CENTRO DE LA CIUDAD / NÚCLEO URBANO

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El centro de ciudad se compone de las áreas céntricas del Centro de la Ciudad y Parte Alta de la Ciudad, así como partes del vecindario Oak Lawn. El Centro de la Ciudad de Dallas, un tipo de lugar único que no se encuentra en ninguna otra parte de la ciudad, abarca el centro histórico y el distrito comercial central, que alberga a importantes empleadores y sedes corporativas, y sirve como centro gubernamental de la ciudad. Este centro ubicado céntricamente proporciona un centro de actividad comercial y laboral regional concentrado y de alta intensidad respaldado por viviendas de alta densidad y rodeado por una colección dinámica de vecindarios históricos.

El Centro de la Ciudad incluye un desarrollo orientado a los peatones y de uso mixto servido por múltiples opciones de transporte, incluyendo el transporte por autobús y ferrocarril.

Las ventanas de la planta baja de los numerosos edificios altos del centro de ciudad brindan interés visual y vistas a los escaparates activos. El paisaje urbano incorpora árboles que dan sombra, aceras anchas y señalización e indicaciones fáciles de utilizar para localizar los numerosos destinos y puntos de interés del centro de ciudad. Los espacios cívicos y abiertos se presentan en todo el centro de la ciudad y brindan una atmósfera acogedora para los peatones, así como una diversidad de usos, generando actividad durante todo el día y la noche.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

Como tipo de lugar único establecido dentro de Dallas, se planea que el Centro de la Ciudad permanezca dentro de su extensión actual en el Plan de Uso del Suelo. Las áreas existentes del tipo de lugar Centro de la Ciudad deben mejorarse para maximizar el potencial de desarrollo y ampliar la función del área como centro regional comercial y laboral. El desarrollo de menor intensidad, así como las áreas de estacionamiento vacías y subutilizadas, deben reurbanizarse para un desarrollo más intenso de varios pisos de uso mixto. El desarrollo multifamiliar, incluyendo las viviendas para ingresos mixtos, debe integrarse en las áreas del centro de la ciudad a medida que se lleve a cabo la reurbanización, incluyendo la reutilización adaptativa de desarrollos de oficinas obsoletos para viviendas, ampliando el apoyo a las tiendas minoristas y los restaurantes en el centro de la ciudad y contribuyendo a las actividades fuera de los días laborables.

TRANSICIONES

Si bien se debe seguir fomentando una combinación de usos, la intensidad del desarrollo debe disminuir en áreas adyacentes a los tipos de lugares que no pertenecen al centro de la ciudad, reduciendo la altura y el volumen de la construcción para complementar mejor la escala de los tipos de lugares adyacentes. Además, se deben mejorar o desarrollar vías verdes y parques regionales para ayudar a proteger el área del centro de la ciudad de los distritos adyacentes, al tiempo que se brindan valiosos servicios a los empleadores y residentes del área.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Priorizar la seguridad de los peatones, las bicicletas y el transporte público en las intersecciones, equilibrando al mismo tiempo las necesidades de los peatones con el flujo del tráfico.
- 2 Diseñar calles para uso de multimovilidad.

ESTACIONAMIENTO

- 3 Fomentar el uso de estacionamientos compartidos entre usos comerciales.
- 4 Incorporar paisajismo en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio de los derechos de paso públicos.
- 5 El estacionamiento estructurado debe estar cubierto, protegido y ubicado de manera que no interfiera con el entorno peatonal.
- 6 Se deben considerar los estacionamientos de superficie para la reurbanización. Cuando se retengan, deben protegerse de la vista y ubicarse en la parte trasera de una estructura.

ESPACIO ABIERTO

- 7 Integrar espacios verdes como plazas y parques en distritos comerciales para que sirvan como servicios para residentes y empresas.
- 8 Integrar infraestructura ecológica como bioalcantarillas, pavimento permeable y techos verdes para reducir las inundaciones urbanas y los efectos de isla de calor.

EDIFICIOS

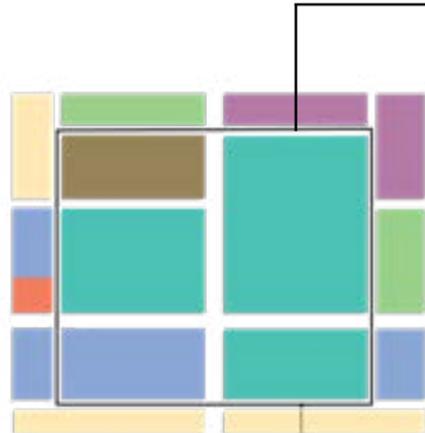
- 9 Aumentar la plantación de árboles en las calles a lo largo de las aceras y dentro de las medianas de las calles, cuando corresponda, para mejorar la cobertura de los árboles dentro del núcleo urbano.
- 10 Diseñar las fachadas de los edificios de planta baja con un alto grado de transparencia y situar los portales a lo largo de las vías principales para fomentar un entorno peatonal dinámico.
- 11 Integrar viviendas multifamiliares en el centro de la ciudad para ofrecer opciones de vivienda cerca del comercio y el empleo.
- 12 Reducir la altura y el volumen de los edificios en las zonas límites para facilitar la transición hacia un desarrollo menos intenso en las áreas adyacentes.





CAMPUS INSTITUCIONAL/ PROPOSITO ESPECIAL

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Instalaciones Institucionales Públicas
- Oficina
- Multifamiliar

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosada
- Servicios Minoristas y Personales
- Industria Ligera
- Espacio Abierto Público



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El tipo de lugar Campus institucional/ Propósito especial alberga una variedad de áreas únicas en todo Dallas donde grandes instalaciones educativas, institucionales y comerciales planificadas maestramente fuera del núcleo central de la ciudad anclan distritos compactos y de alta intensidad. El desarrollo en este tipo de lugar suele ser más intenso que el de las áreas adyacentes con usos de suelo enfocados en áreas clave que sustentan la institución ancla del área.

El tipo de lugar Campus Institucional/ Propósito Especial alberga numerosos centros laborales, proporcionando empleos para la región metropolitana de Dallas-Fort Worth y la conectividad multimodal y el acceso al transporte público son claves para el éxito de este tipo de lugar. Como ancla para los lugares de actividad económica regional para los visitantes, es importante que el desarrollo y el paisajismo urbano dentro del tipo de lugar Campus Institucional/Propósito Especial sean de la más alta calidad. Las carreteras principales en estas áreas también deben contar con paisajismo y señalización que ayuden a unificar visualmente a los numerosos usuarios del distrito y respalden un sentido de pertenencia único.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

El éxito del tipo de lugar Campus Institucional/Propósito Especial se basa en su fuerte asociación con instituciones de servicios regionales y su integración en la comunidad en general. Es importante que estas áreas de desarrollo institucional reciban apoyo con la infraestructura necesaria y las mejoras de los corredores para facilitar el flujo de tráfico, la conectividad multimodal y el paisajismo urbano de calidad. Cuando sea posible, el desarrollo debe diseñarse para maximizar el uso de las ubicaciones de las estaciones DART existentes y planificadas con un desarrollo orientado al tránsito que complemente las instituciones ancla. Las anclas institucionales generalmente se establecen primero y luego los usos complementarios. Siempre que sea posible, los nuevos desarrollos dentro del mismo distrito deben utilizar fachadas con estilos arquitectónicos similares o complementarios para proporcionar un sentido cohesivo de identidad.

En los distritos establecidos, la reinversión requerirá una planificación reflexiva y específica y la participación de la comunidad para garantizar que las instituciones ancla tengan el espacio que necesitan para progresar y al mismo tiempo respetar la salud de las empresas y los residentes que han crecido a su alrededor. Las transiciones pueden establecerse proporcionando espacios abiertos mejorados a lo largo de los límites del campus, mejores servicios para peatones y ciclistas a lo largo de

las calles adyacentes y edificios a escala de vecindario adyacentes a las áreas residenciales.

TRANSICIONES

En las áreas de desarrollo, los campus institucionales deben diseñarse para incluir zonas de amortiguamiento paisajísticas o campos de recreación que sirvan como áreas de transición hacia los vecindarios adyacentes. El desarrollo intenso de oficinas e institucionales debería enfocarse en nodos, con viviendas menos intensas y usos complementarios a lo largo de las áreas límites. Los impactos visuales y operativos de los usos institucionales en los vecindarios deben mitigarse mediante diferentes estrategias de planificación del sitio.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO PAISAJE URBANO

- Ubicar el desarrollo de anclajes institucionales a lo largo de las rutas de autobuses y establecer centros de movilidad para maximizar la conectividad del transporte.
- Priorizar la seguridad de los peatones, las bicicletas y el transporte público en las intersecciones, equilibrando a la vez las necesidades de los peatones con el flujo del tráfico.
- Incorporar árboles en las calles y áreas paisajísticas, plantar franjas entre el bordillo y la acera, y aceras mejoradas.
- Implementar características de entrada, incluyendo elementos de marca del distrito y puntos clave de entrada para mejorar el sentido de permanencia del distrito.

ESPACIO ABIERTO

- Plantar árboles de sombra en autovías y campus institucionales para ampliar el bosque urbano y mejorar el carácter del vecindario.
- Invertir en espacios abiertos y mejoras de parques para amortiguar uso 1s3 institucionales más intensos de las áreas residenciales adyacentes.
- Integrar espacios verdes como plazas y parklets para que sirvan como servicios para residentes y empleados.

ESTACIONAMIENTO

- Utilizar el diseño de paisajismo y estacionamiento en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio y crear un entorno peatonal atractivo.
- Incorporar paisajismo en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio de los derechos de paso públicos.
- Ubicar las áreas de estacionamiento y las entradas de vehículos asociadas lejos de los vecindarios cercanos y desalentar el diseño de sitios que coloquen áreas de estacionamiento a lo largo de las fachadas de las carreteras.
- Las instalaciones de estacionamiento deben minimizar los cortes en las aceras, particularmente en áreas orientadas a los peatones.
- Se debe limitar el estacionamiento en superficie entre los edificios y la acera o la calle. Cuando esto ocurra, se deben proporcionar caminos peatonales seguros y completos desde las áreas de estacionamiento hasta las entradas de los edificios.

EDIFICIOS

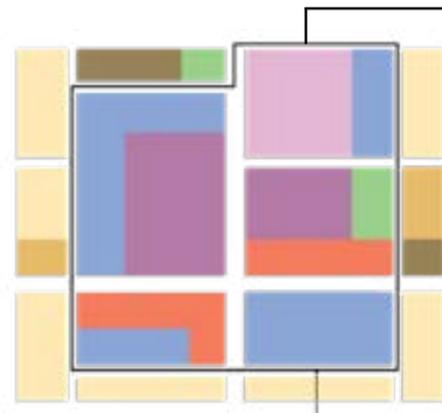
- Establecer desarrollo comercial y de uso mixto en intersecciones clave para atender a los usuarios institucionales y a los residentes
- Las alturas de los edificios son más bajas en los lugares que lindan con áreas residenciales.





COMERCIAL FLEXIBLE

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



TIPO DE LUGAR

USOS PRINCIPALES Y DE APOYO

- Oficina
- Servicios Minoristas y Personales
- Industria Ligera
- Almacén/Distribución
- Espacio Abierto Público

USOS DE SUELO ADYACENTES

- Unifamiliar No Adosada
- Unifamiliar Adosada
- Multifamiliar



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El tipo de lugar Comercial Flexible consiste principalmente en centros laborales y usos comerciales generales, logísticos e industriales ligeros limitados, junto con algunas áreas residenciales y minoristas limitadas designadas para complementar el enfoque de empleo del área. Este tipo de lugar tiene una función esencial en mantener la separación entre las áreas industriales más intensas de Dallas y las áreas no industriales adyacentes. También desempeña una función al señalar áreas donde se prevé la transición de ciertos usos industriales más pesados y anticuados para proporcionar una transición más compatible con las comunidades residenciales y los recursos medioambientales adyacentes. Esto es de máxima prioridad dentro de las áreas industriales adyacentes a comunidades que se ven afectadas de manera desproporcionada por la contaminación y los peligros medioambientales. Los sitios con impactos externos negativos en el área adyacente, como la contaminación medioambiental y acústica, deben remodelarse con usos más limpios que generen empleo y sean más compatibles con los usos adyacentes y cercanos.

Los edificios dentro del tipo de lugar Comercial Flexible deben diseñarse intencionalmente y construirse para que sean versátiles para albergar una combinación de usos al mismo tiempo o a medida que los usos pasan de uno a otro, incluyendo oficinas, investigación, espacios

deportivos, almacenes y producciones ligeras. También se puede albergar un número limitado de unidades para vivir/trabajar dentro de este tipo de lugar para satisfacer la creciente necesidad de espacios económicos y flexibles para artistas, artesanos y fabricantes creativos. Los edificios nuevos y las mejoras a los edificios existentes deben tener un mayor énfasis en cómo interactúan los edificios con el derecho de paso público, incorporando un entorno más amigable para los peatones que incluya paisajismo de calidad, aceras conectadas y servicios como bancos, estructuras de sombra y árboles en las calles. Se fomenta la reinversión para reutilizar los edificios existentes y maximizar el uso de la infraestructura existente.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

La reurbanización y la modernización de edificios deben utilizarse para mitigar los impactos negativos para el medioambiente y la salud pública del desarrollo industrial heredado y proporcionar empleos de alta calidad en un medio ambiente saludable. Los sitios con impactos externos negativos en las áreas adyacentes, como la contaminación ambiental, acústica y atmosférica, deberían reurbanizarse con usos más limpios que generen empleo y más compatibles con los usos cercanos. La reinversión también debería incluir mejoras en áreas de

estacionamiento y paisaje urbano, como paisajismo añadido, árboles en las calles y conexiones a aceras y caminos internos del sitio. Los nuevos usos deben protegerse del desarrollo adyacente mediante áreas paisajísticas, áreas de estacionamiento protegidas y/o espacios abiertos que protejan la vista de las estructuras, muelles de carga o almacenamiento al aire libre de los usos residenciales cercanos.

TRANSICIONES

Este tipo de lugar también puede funcionar como una barrera entre operaciones industriales más pesadas y áreas residenciales, por lo que se debe prestar especial atención al tratamiento de las áreas límites y adyacentes. Los usos comerciales y de oficinas más pequeñas deben integrarse en las áreas límites para realizar la transición y proporcionar una amortiguación a los vecindarios adyacentes.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- Ubicar usos industriales a lo largo de rutas de camiones diseñadas para la capacidad anticipada y desviar el tráfico lejos de los vecindarios

Proporcionar caminos directos para los peatones desde las áreas de estacionamiento hasta las entradas de los edificios principales dentro de un gran desarrollo, así como hacia y desde las paradas de transporte disponibles.

ESTACIONAMIENTO

- Utilizar el diseño de paisajismo y estacionamiento en el sitio para proteger las áreas de estacionamiento y servicio y crear un entorno peatonal atractivo.

El estacionamiento para camiones comerciales grandes debe ubicarse hacia la parte trasera o lateral de los edificios cuando sea posible y no debe lindar con áreas residenciales.

ESPACIO ABIERTO

- Integrar infraestructura ecológica como maceteros para árboles, pavimento permeable y techos verdes para reducir las inundaciones urbanas y los efectos de isla de calor.

- Integrar senderos y áreas de recreación al aire libre que sean utilizadas como comodidades por los empleados.

EDIFICIOS

- Cuando se ubican en vías arteriales o áreas límites, los edificios pueden tener un retranqueo mayor para albergar áreas abiertas y paisajísticas mejoradas para proporcionar una mayor separación entre el tráfico de la calle y/o usos menos intensos.

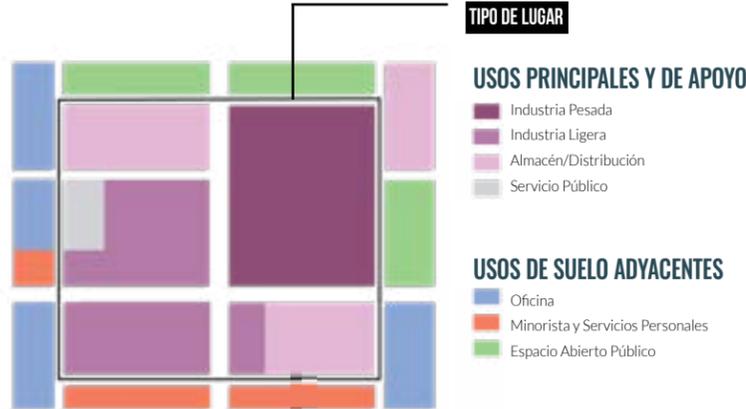
- Orientar los nuevos edificios con enfoque comercial hacia la calle con entradas que den a la calle y que se conecten con las aceras.





CENTRO INDUSTRIAL

COMBINACIÓN DE USOS GENERALIZADOS



DESCRIPCIÓN DEL CARÁCTER

El lugar tipo Centro Industrial está formado por áreas identificadas para el desarrollo industrial y usos enfocados a la producción y el empleo. Las áreas de centros industriales representan importantes activos laborales que brindan espacio para la innovación, el empleo y las oportunidades para la fuerza de trabajo de Dallas. Las áreas de los centros industriales también albergan logística y almacenamiento, una industria en crecimiento con un gran potencial para la movilidad ascendente de trabajadores calificados. A largo plazo, cambiar las industrias hacia prácticas más limpias y sostenibles que reduzcan el impacto medioambiental adverso sobre la salud humana y la vida silvestre garantizará la viabilidad del tipo de lugar del Centro Industrial y aumentará su función económica beneficiosa.

El movimiento eficiente de carga a través de Dallas hacia el resto del país es fundamental para el éxito del tipo de lugar de Centro Industrial y se deben priorizar grandes áreas contiguas con acceso a las principales carreteras, autopistas, ferrocarriles de carga y aeropuertos. Para albergar el tráfico de carga y el estacionamiento para los empleados, los edificios dentro del tipo de lugar Centro Industrial tienen áreas de estacionamiento de gran superficie para vehículos y camiones, así como calles e intersecciones más anchas. El transporte público, las aceras y las conexiones de senderos se enfocan en conectar a los empleados con las entradas de empleados y clientes y con las áreas de estacionamiento y entrega.

SOLICITUD DE TIPO DE LUGAR

Las actividades comerciales que emiten contaminación del aire en las áreas del Centro Industrial son supervisadas y reguladas para garantizar que se cumplan las políticas y estrategias de justicia ambiental. La limpieza de sitios contaminados, como los sitios de Superfondo y Antigua Zona Industrial, es una acción de implementación prioritaria a la que seguirá la reurbanización liderada por la comunidad local y la priorización de proyectos de infraestructura. A pesar de los desafíos existentes, el tipo de lugar del Centro Industrial debería adaptarse a los modelos económicos sostenibles innovadores y de vanguardia de Dallas que promueven una economía ecológica.

TRANSICIONES

Las áreas que funcionan como centros industriales y están designadas para permanecer deben mejorarse como entornos saludables con empleos de calidad. La reurbanización y la modernización de edificios, en combinación con mejoras en las áreas de estacionamiento y espacios abiertos, deben utilizarse para mitigar los impactos ambientales negativos del desarrollo industrial heredado. A medida que se produzcan reinversiones en las áreas de los centros industriales, se debe dar prioridad a abordar los efectos ambientales adversos generados por las fuentes de contaminación, en particular aquellas que afectan a las comunidades desfavorecidas. Los centros industriales desempeñarán una función clave a medida que la ciudad realice la transición de sus sistemas económicos hacia una economía sin emisiones de carbono, un sistema que reduzca y compense de manera sostenible las emisiones de carbono.

ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

PAISAJE URBANO

- 1 Ubicar usos industriales a lo largo de rutas de camiones diseñadas para la capacidad anticipada y desviar el tráfico lejos de los vecindarios residenciales.

ESTACIONAMIENTO

- 2 Utilizar áreas de amortiguamiento paisajísticas para proteger las áreas de carga y servicio de la vista y limitar los impactos en el desarrollo adyacente.

ESPACIO ABIERTO

- 3 Integrar senderos y áreas de recreación al aire libre que sean utilizadas como comodidades por los empleados.

EDIFICIOS

- 4 Fomentar el desarrollo comercial dentro de las áreas industriales para brindar servicios a los empleados locales y los vecindarios adyacentes.
- 5 Implementar características de entrada, incluyendo elementos de marca del distrito, en puntos clave de entrada para mejorar el sentido de pertenencia del distrito.
- 6 Orientar los edificios con usos industriales más intensos dentro del sitio, lejos de usos y tipos de lugares menos intensos.
- 7 Las áreas de almacenamiento al aire libre deben estar protegidas adecuadamente, particularmente en los límites del tipo de lugar.



CIUDAD DE DALLAS

MAPA DE TIPOS DE LUGARES FUTUROS

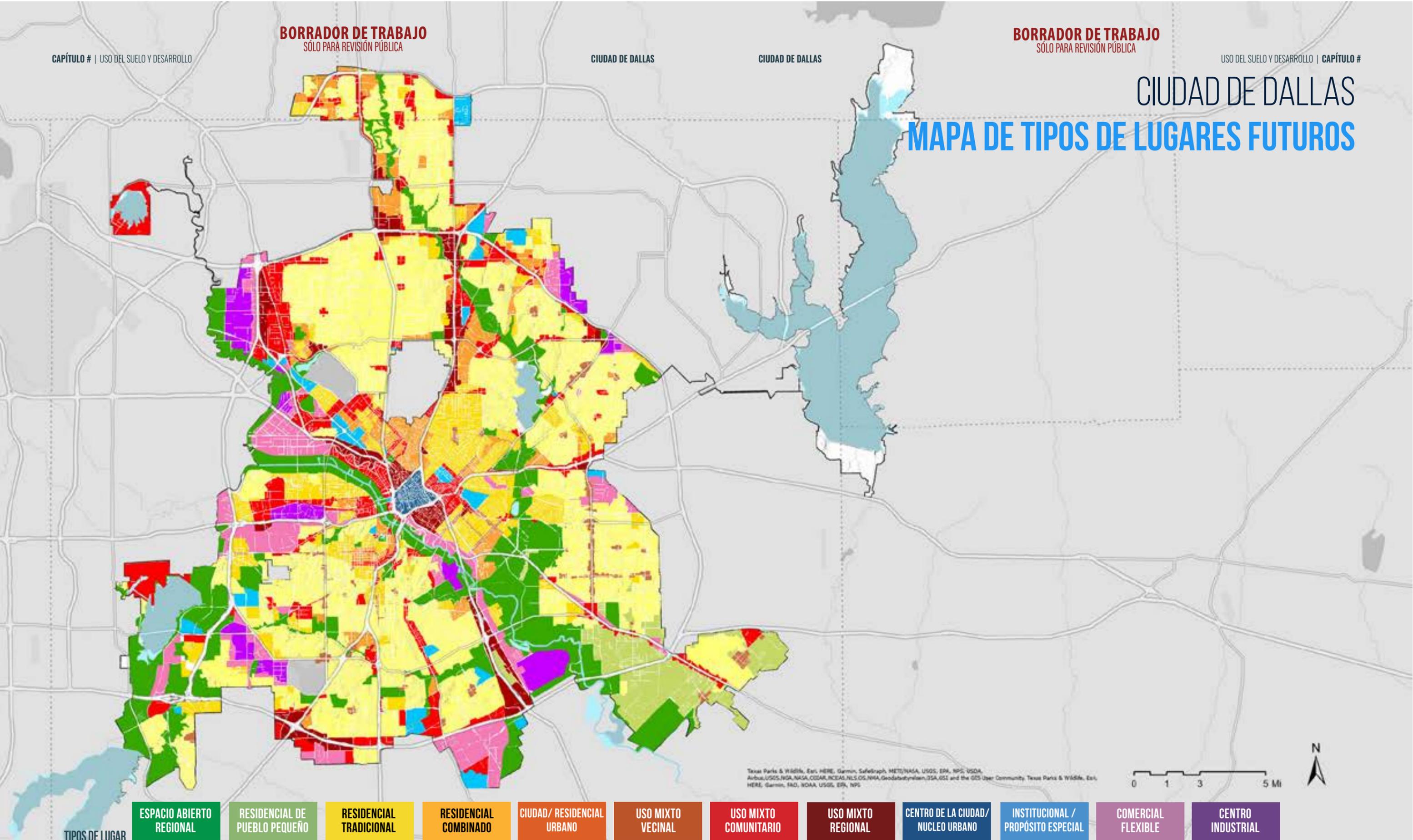
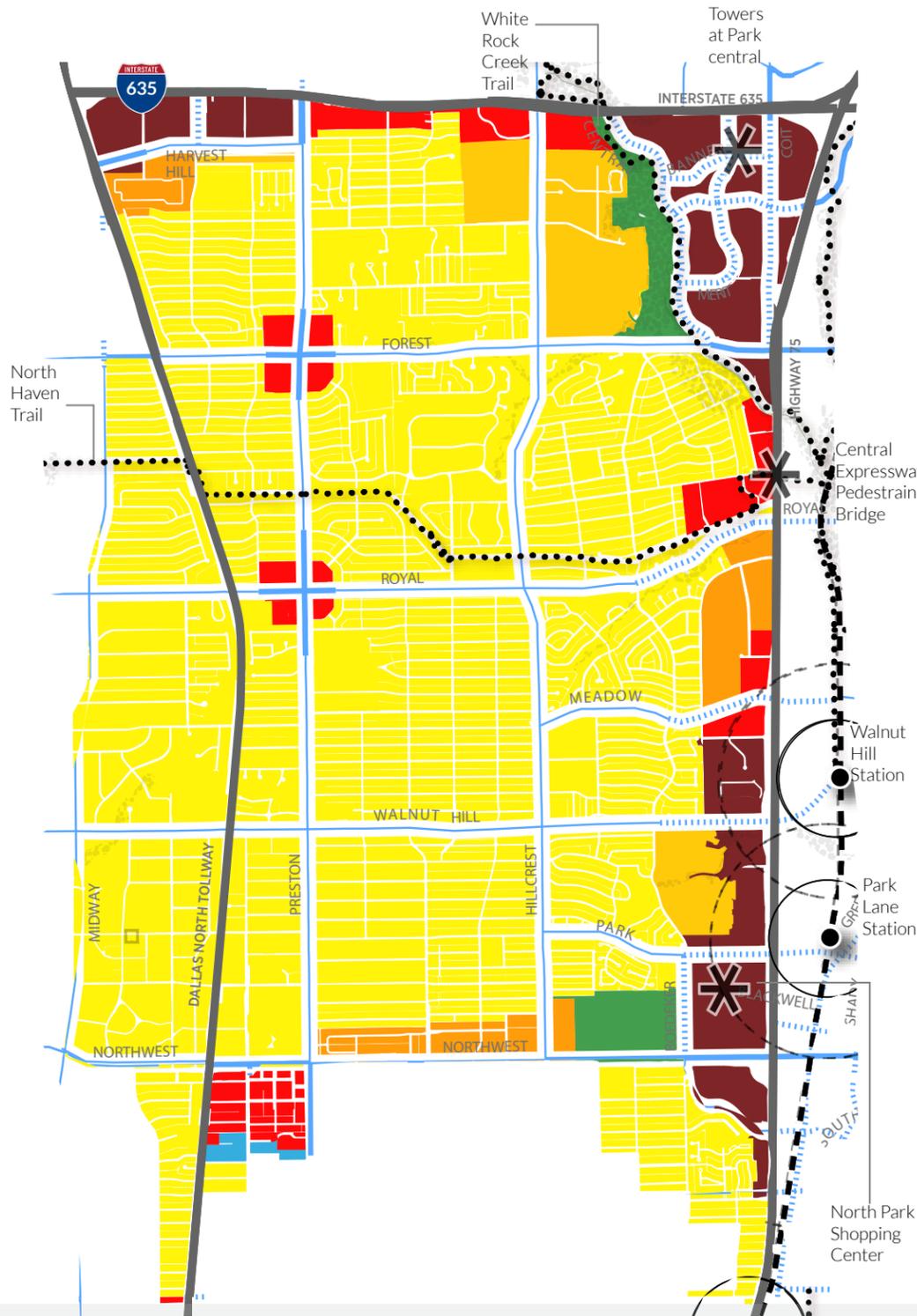


Figura 1: Límites de la Ciudad de Dallas

Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación. Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.

Figura 2: Límites de la Ciudad de Dallas

NC-1 NORTE DE DALLAS



TIPO DE LUGAR

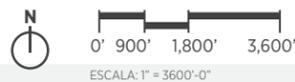
Este distrito predominantemente residencial unifamiliar ha aumentado el desarrollo a lo largo de tres (3) de estos corredores: NW Highway, LBJ, y Central Expressway. La Tollway tiene algunos usos del suelo comerciales a lo largo de su corredor. Los nodos comerciales de NW Highway y Preston Road, Royal Lane y Preston Road, Forest Lane y Preston Road, y el área cercana a Medical City Dallas ofrecen una combinación de usos que incluyen oficinas y viviendas multifamiliares.

DISEÑO URBANO

Las características de diseño urbano son principalmente dos (2) senderos peatonales regionales que conectan con la red de White Rock Creek al este, los hitos locales de prominentes estructuras de iglesias/templos y el activo regional del centro comercial North Park. Este distrito incluye parques y zonas verdes.

Este distrito cuenta con tres (3) pequeños arroyos que fluyen hacia el este en la cuenca del Lago White Rock. Es importante proteger estos arroyos con sus árboles antiguos, ya que sirven para suministrar rutas para el agua de las inundaciones, sombra para la refrigeración de la ciudad y entornos urbanos para la vida silvestre y los polinizadores. En general, el distrito está atravesado por una serie de calles completas, tal y como definen las directrices del plan de Dallas.

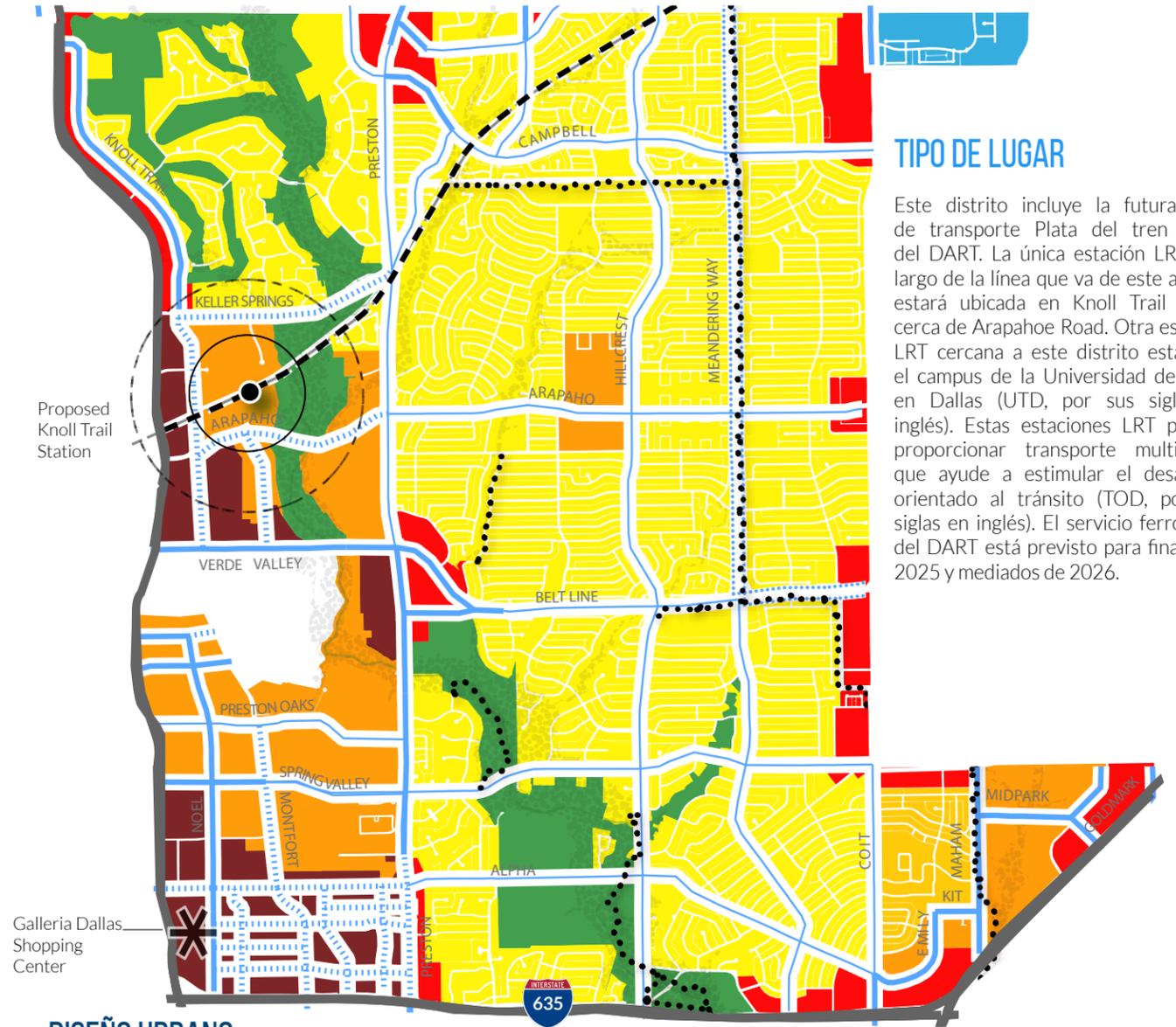
"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación". Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	INSTITUCIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL REGIONAL/MU
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	AEROPUERTO	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	CENTRO URBANO/DE CIUDAD
			CENTRO INDUSTRIAL				CENTRO INDUSTRIAL
			COMERCIAL FLEXIBLE				COMERCIAL FLEXIBLE



NC-2 EXTREMO NORTE DE DALLAS (SOBRE EL CORREDOR LBJ)



TIPO DE LUGAR

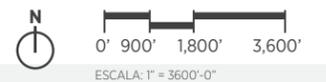
Este distrito incluye la futura línea de transporte Plata del tren ligero del DART. La única estación LRT a lo largo de la línea que va de este a oeste estará ubicada en Knoll Trail Drive, cerca de Arapahoe Road. Otra estación LRT cercana a este distrito estará en el campus de la Universidad de Texas en Dallas (UTD, por sus siglas en inglés). Estas estaciones LRT pueden proporcionar transporte multimodal que ayude a estimular el desarrollo orientado al tránsito (TOD, por sus siglas en inglés). El servicio ferroviario del DART está previsto para finales de 2025 y mediados de 2026.

DISEÑO URBANO

El distrito incluye la alineación norte del Arroyo White Rock. Este arroyo, que va de noreste a sureste a lo largo de todo el distrito, también tiene numerosos afluentes que desembocan en el Arroyo White Rock. A lo largo de los distintos Arroyos White Rock existen varios parques públicos, senderos peatonales y campos de golf. Esta zona incluye varios senderos peatonales largos, incluyendo

Campbell Green Trail, el sendero del corredor Meandering Way, Kiowa Parkway y Hillcrest/Valley View Trail. El Dallas Galleria Shopping Center y los edificios de oficinas sirven como un sitio regional en la esquina suroeste de este distrito. En general, el distrito está atravesado por una variedad de calles completas según lo definido por las directrices del Plan de Calles Completas de Dallas

"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación". Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLES COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	USO MIXTO AUTOVÍA	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	CARACTERÍSTICA REGIONAL	ENTRADA REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)	ESCARPADURA	ESCARPADURA
INTERESTATAL	FERROCARRIL	INDUSTRIAL	RESIDENCIAL										



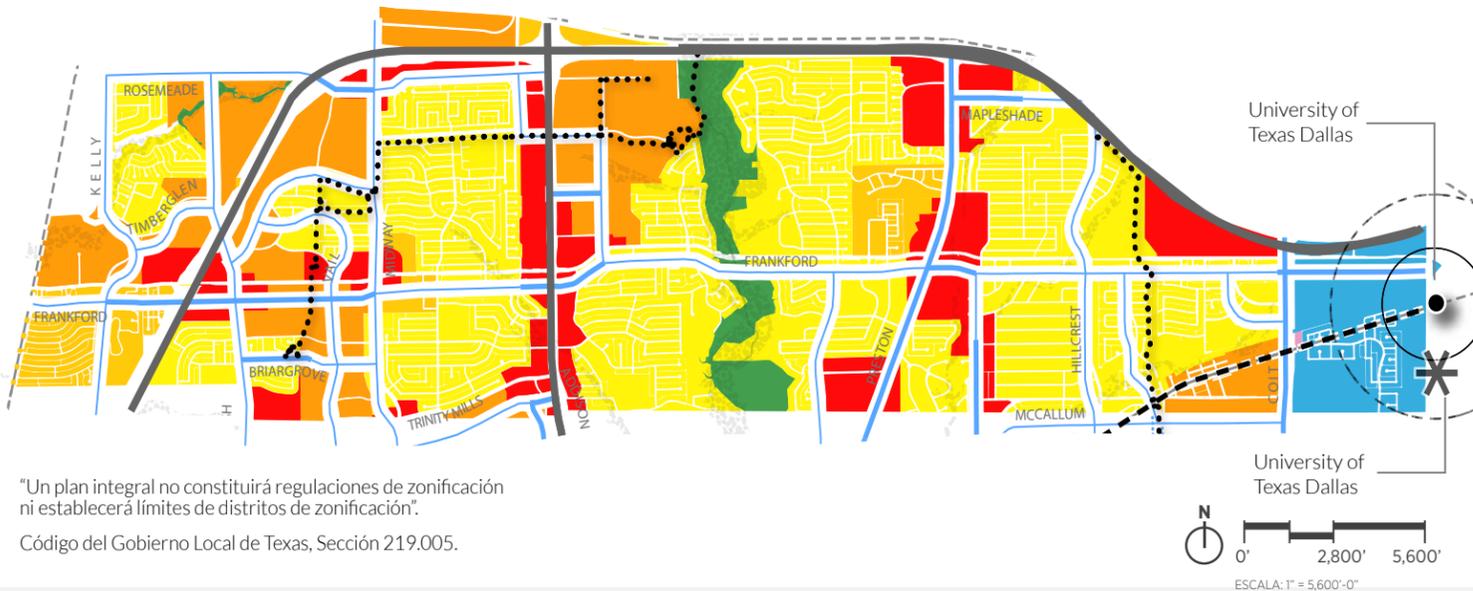
NC-3 LA MAYOR PARTE DEL NORTE DE DALLAS (DEBAJO DEL CORREDOR PGBT)

TIPO DE LUGAR

Este distrito generalmente está limitado por McCallum Boulevard al sur, una línea al oeste de President George Bush Tollway (PGBT, por sus siglas en inglés) al oeste, PGBT al norte y Coit Road al este. Frankford Road va de este a oeste básicamente a través del centro. Existen dos pueblos urbanizados orientados a los peatones en Frankford en las intersecciones de Dallas North Tollway (DNT, por sus siglas en inglés) y Preston Road. Estos patrones urbanos de desarrollo, lo que podríamos llamar una aldea urbana, tienen una buena oportunidad para la transitabilidad de los peatones.

DISEÑO URBANO

Los senderos peatonales contribuyen al carácter del diseño urbano de este distrito. Hay dos (2) senderos largos principales, uno de ellos es la conexión peatonal entre NorthBark, el gran parque para perros del extremo norte de Dallas, y luego hacia el oeste hasta el Parque Timberglen, junto al sur de Briargrove. Preston Ridge Trail está la otra ruta peatonal que va de norte a sur. El campus de la Universidad de Texas en Dallas (UTD, por sus siglas en inglés) y la futura estación de tren ligero del DART están ubicados justo al este de los límites de este distrito. En general, el distrito está atravesado por una variedad de calles completas futuras según lo definido por las Directrices del Plan de Calles Completas de Dallas.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación".

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL

- RESIDENCIAL RURAL
- RESIDENCIAL TRADICIONAL
- RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO
- RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD

COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA

- COMERCIAL VECINAL/MU
- COMERCIAL MEDIO/MU
- COMERCIAL REGIONAL/MU
- CENTRO URBANO/DE CIUDAD
- CENTRO INDUSTRIAL
- COMERCIAL FLEXIBLE

PROPÓSITO ESPECIAL

- INSTITUCIONAL
- AEROPUERTO

ESPACIO ABIERTO

- ESPACIO ABIERTO REGIONAL

1,400'

NE-1 NORESTE DE DALLAS

TIPO DE LUGAR

Esta área incluye las estaciones de tren ligero (LRT, por sus siglas en inglés) del DART a lo largo de la línea que va de norte a sur también en el límite occidental. Estas estaciones LRT proporcionan enlaces de transporte que ayudan a estimular el desarrollo orientado al tránsito (TOD, por sus siglas en inglés). Este patrón de desarrollo TOD respalda un denso conjunto de usos del suelo de uso mixto. El acceso multimodal al TOD puede proporcionar un programa de construcción casi infinito para un área de aproximadamente una milla cuadrada. El área peatonal más grande es la más cercana a la estación de transporte público y se extiende aproximadamente de ¼ a ½ milla hacia afuera.

Generalmente, al norte de Mockingbird Lane, este distrito incluye grandes áreas de viviendas multifamiliares, instalaciones médicas, comercio minorista regional y vecinal y usos laborales. Con la densidad del desarrollo, está creciendo una red de movilidad más transitable para peatones y ciclistas.

DISEÑO URBANO

El distrito cuenta con una buena cantidad de senderos para peatones y bicicletas que permiten el acceso al ecosistema natural de White Rock junto con comunidades en todas direcciones. El Lago White Rock es un gran sitio regional con carreteras importantes que conducen al Lago White Road y sirven como ingresos regionales a este importante servicio. Generalmente, arroyos y vías fluviales superficiales más pequeños fluyen hacia el este hacia el Lago White Rock. Es importante proteger estos arroyos con sus árboles antiguos, ya que sirven para suministrar rutas para el enfriamiento de la ciudad y entornos urbanos para la vida silvestre y los polinizadores.

Greenville Avenue ofrece un ejemplo de transitabilidad peatonal con nodos comerciales de apoyo. En general, el distrito está atravesado por una variedad de calles completas según lo definido por las directrices del plan de Dallas. Este distrito podría ser uno de los más diversos en cuanto a características de diseño urbano y potencial para apoyar nuevos patrones de desarrollo.

"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación".

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.0



CAMINOS

- SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS
- TRÁNSITO DEL DART
- INTERESTATAL
- FERROCARRIL

- CALLES COMPLETAS
- COMERCIAL
- INDUSTRIAL
- USO MIXTO
- AUTOVÍA
- RESIDENCIAL

DISTRITOS

- DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN

SITIOS DESTACADOS

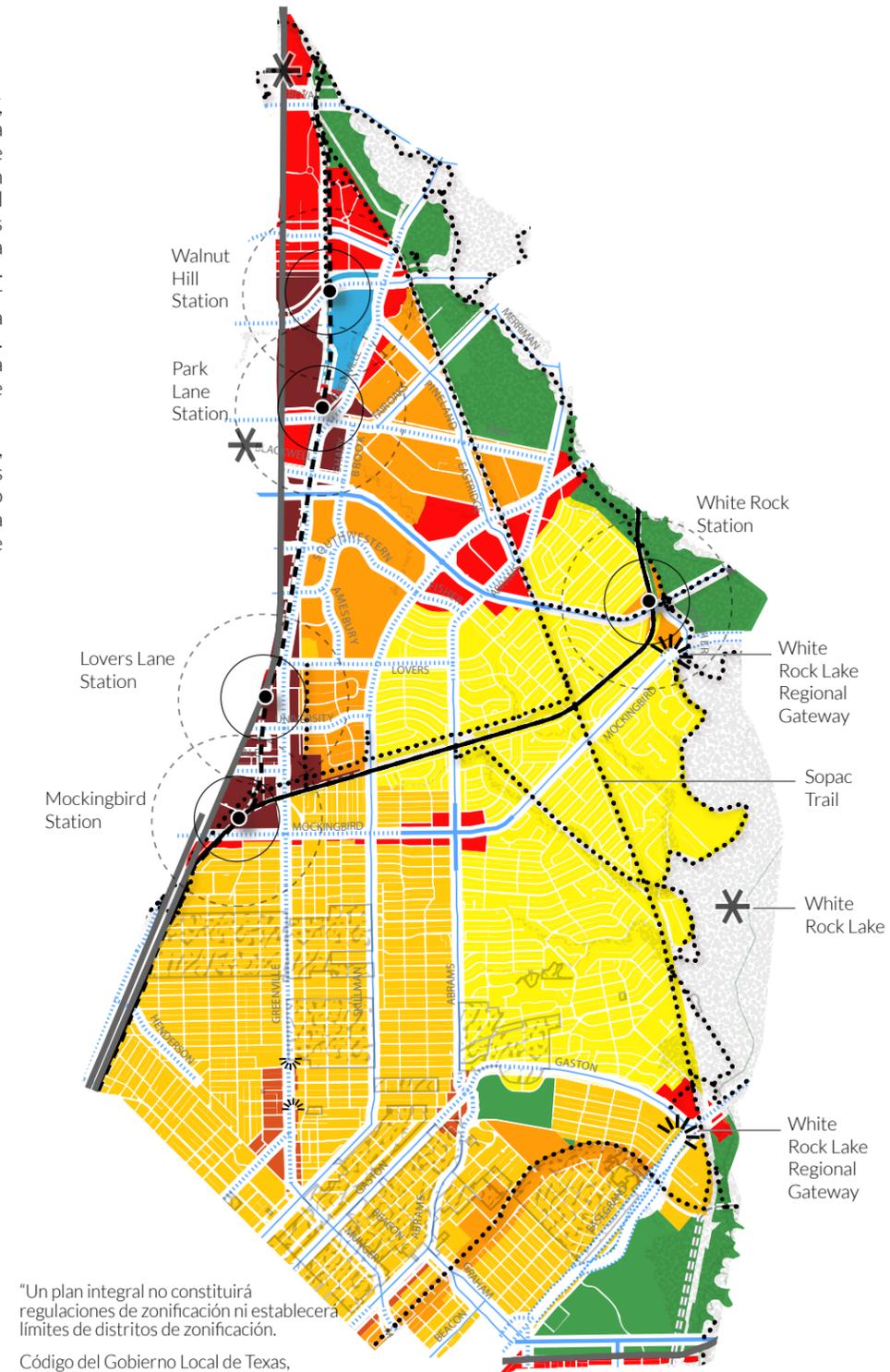
- CARACTERÍSTICA ENTRADA
- REGIONAL
- REGIONAL

NODOS

- NODOS

CARACTERÍSTICAS NATURALES

- LLANURA ALUVIAL
- PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
- ESCARPADURA



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación".

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.0

NE-2 LAKE HIGHLANDS/EXTREMO NORESTE DE DALLAS

TIPO DE LUGAR

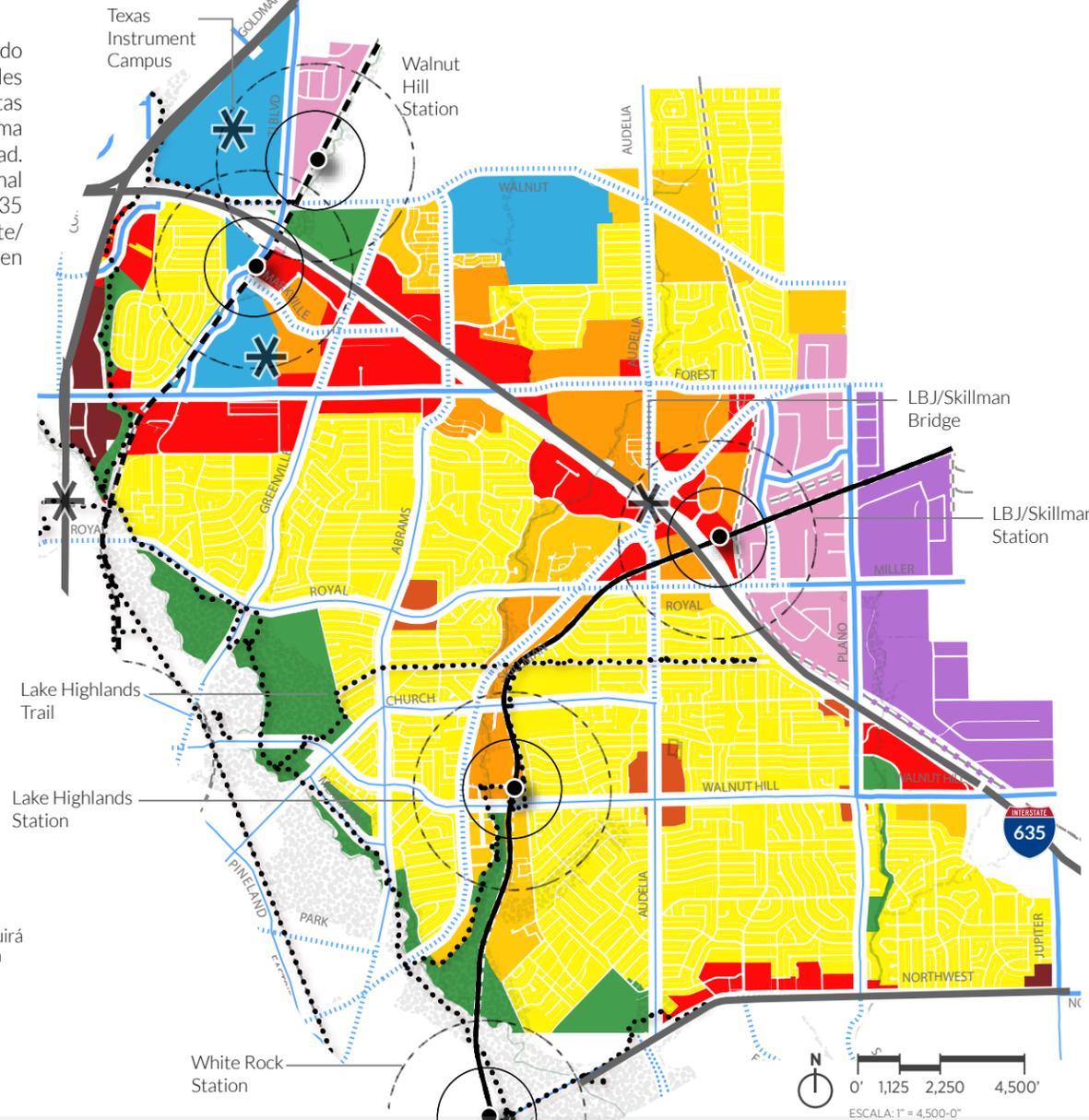
Los elementos de diseño comunitario y urbano de este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y en los corredores naturales de los arroyos que fluyen hacia el Lago White Rock. El área incluye dos (2) líneas LRT del DART con tres (3) nodos de tránsito separados que fomentan el desarrollo transitable.

El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una gama de tipos de movilidad. La conectividad regional viene dada por la I-635 (LBJ) en dirección este/oeste y la US 75 en dirección norte/sur.

DISEÑO URBANO

Los corredores de los arroyos proporcionan sombra y un entorno más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye cuatro (4) senderos peatonales clave que conectan las zonas residenciales con los numerosos parques vecinales y regionales.

Este distrito también incluye un conjunto completo de puntos de referencia vecinales y regionales, incluyendo Texas Instrument Campus, Dallas College - Richland Campus, instalaciones religiosas locales y el puente exclusivo LBJ/Skillman actualmente en construcción.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	INSTITUCIONAL	ESPCIO ABIERTO REGIONAL	ESPCIO ABIERTO REGIONAL	
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	AEROPUERTO			

NE-3 WHITE ROCK / EXTREMO ESTE DE DALLAS

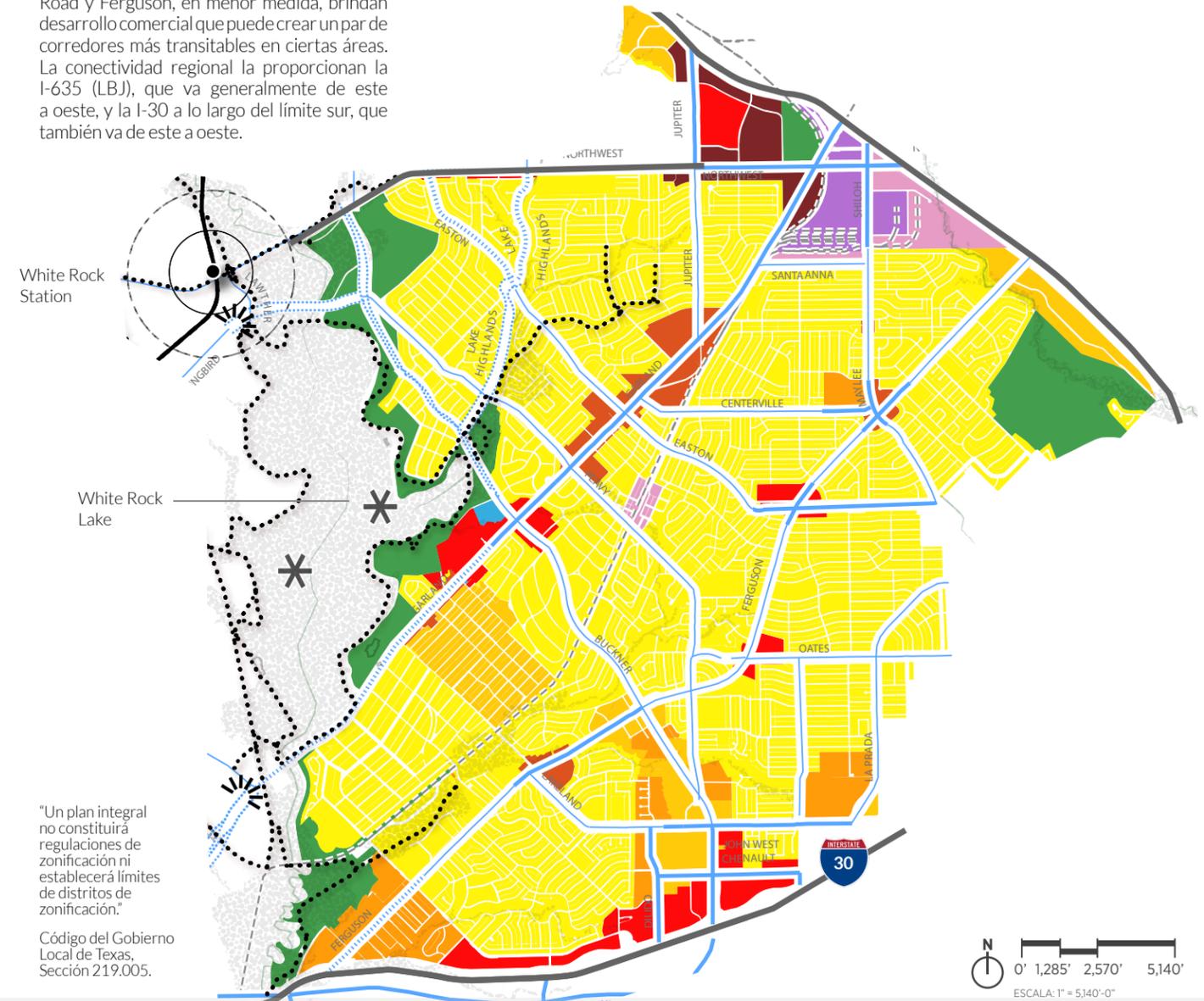
TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se centran principalmente en una escala de desarrollo residencial y el Lago White Rock (WRL, por sus siglas en inglés) es un servicio natural regional y un punto de referencia a lo largo del límite occidental. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. Garland Road y Ferguson, en menor medida, brindan desarrollo comercial que puede crear un par de corredores más transitables en ciertas áreas. La conectividad regional la proporcionan la I-635 (LBJ), que va generalmente de este a oeste, y la I-30 a lo largo del límite sur, que también va de este a oeste.

DISEÑO URBANO

Los corredores de arroyos que se van hacia el Lago White Rock brindan sombra y un entorno más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen áreas residenciales con el Lago White Rock y el

muy disfrutado sendero peatonal WRL que rodea el lago. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales, incluyendo el WRL, el Arboreto de Dallas, la Casa Linda Plaza (histórica) y un conjunto de sitios religiosos locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLE COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	INDUSTRIAL	AUTOVÍA	RESIDENCIAL	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)	ESCARPADURA

NW-1 NOROESTE DE DALLAS / CYPRESS WATERS

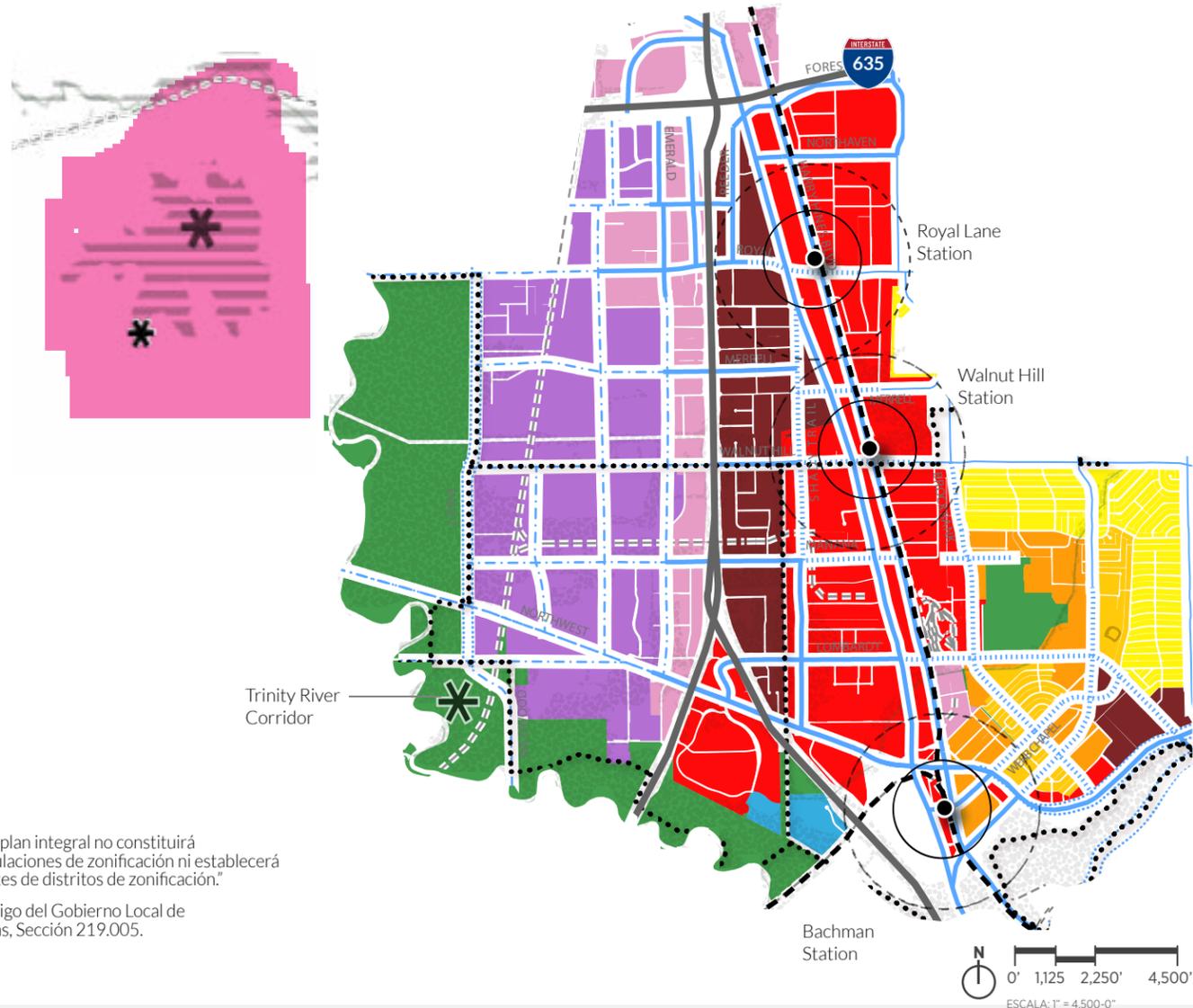
TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se agrupan principalmente en torno a varios sistemas de transporte y la llanura aluvial adyacente y el corredor del Río Elm Fork Trinity. El área incluye dos (2) líneas LRT del DART con dos (2) nodos de tránsito separados que fomentan los desarrollos peatonales.

El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional es suministrada centralmente por la I-35 (Stemmons Freeway) y la Carretera 12 que se fusionan en dirección norte/sur y la I-635 que va de este a oeste.

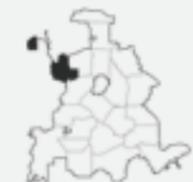
DISEÑO URBANO

La llanura aluvial original del Río Trinity y el dosel de los árboles proporcionan sombra y topografía nivelada para algunos desarrollos recreativos a gran escala, incluyendo Luna Vista Golf Course, Elm Fork Athletic Complex, North Lake, y Elm Fork Gun Club. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales que unen áreas desarrolladas con el corredor regional del Río Trinity.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	INSTITUCIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	AEROPUERTO			

NW-2 STEMMONS / LOVE FIELD

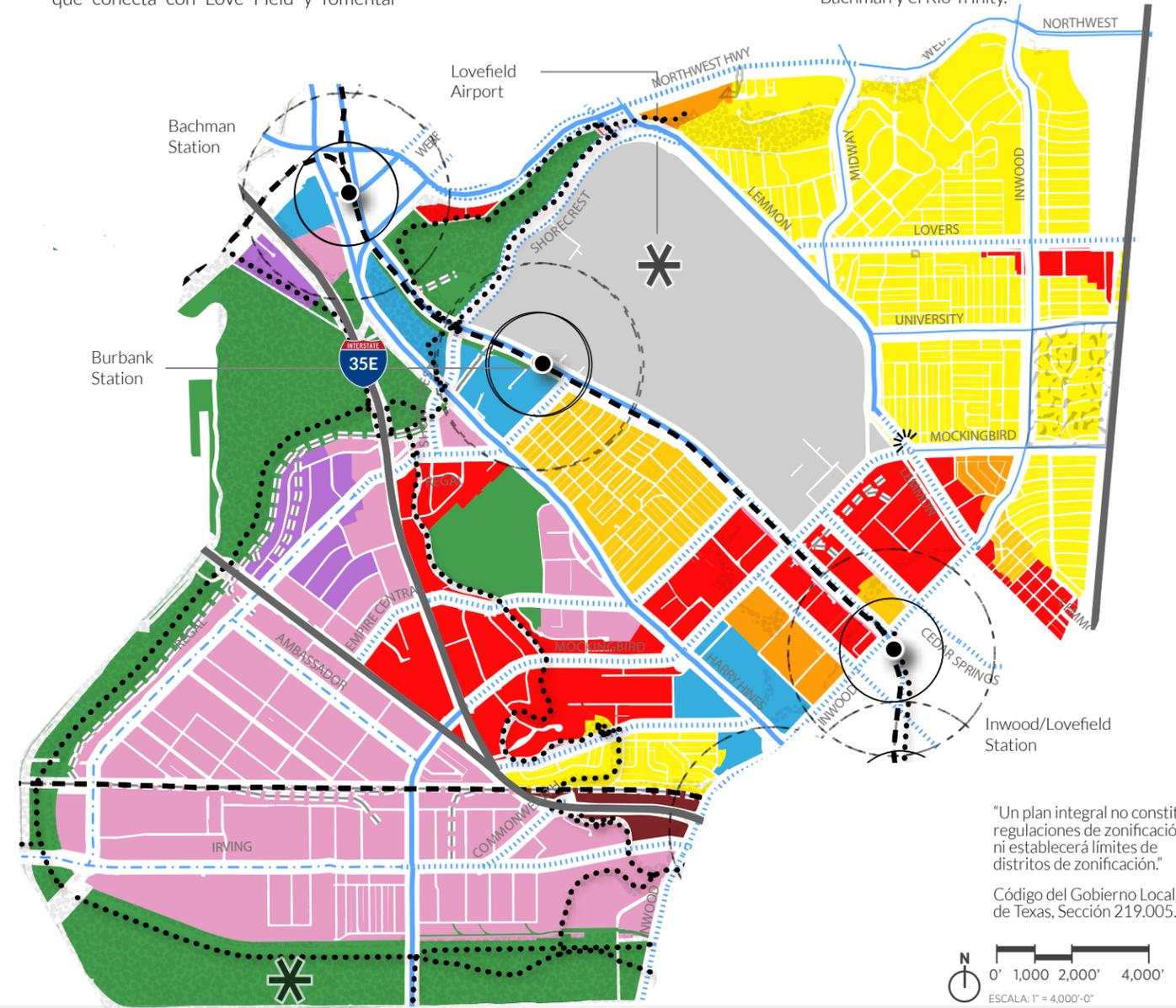
TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y el dique y la llanura aluvial del Río Trinity en relación con la mayoría del desarrollo industrial existente. El área incluye una (1) línea LRT del DART con un único (1) nodo de tránsito individual que conecta con Love Field y fomenta

el desarrollo transitable. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-35 (Stemmons Freeway) en dirección norte/sur y la US 114/183 en dirección principalmente este/oeste.

DISEÑO URBANO

La red de diques del Río Trinity y los meandros del río Trinity proporcionan un excelente sistema de senderos para conexiones locales y regionales hacia el corredor del río Trinity. Hay varios senderos que aprovechan este enlace. Este distrito también incluye un conjunto completo de puntos de referencia principalmente regional; incluyendo Love Field, el Distrito Médico de Dallas, el Lago Bachman y el Río Trinity.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLES COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	INDUSTRIAL	COMERCIAL	RESIDENCIAL	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	CARACTERÍSTICA REGIONAL	ENTRADA REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
INTERESTATAL	FERROCARRIL											ESCARPADURA	

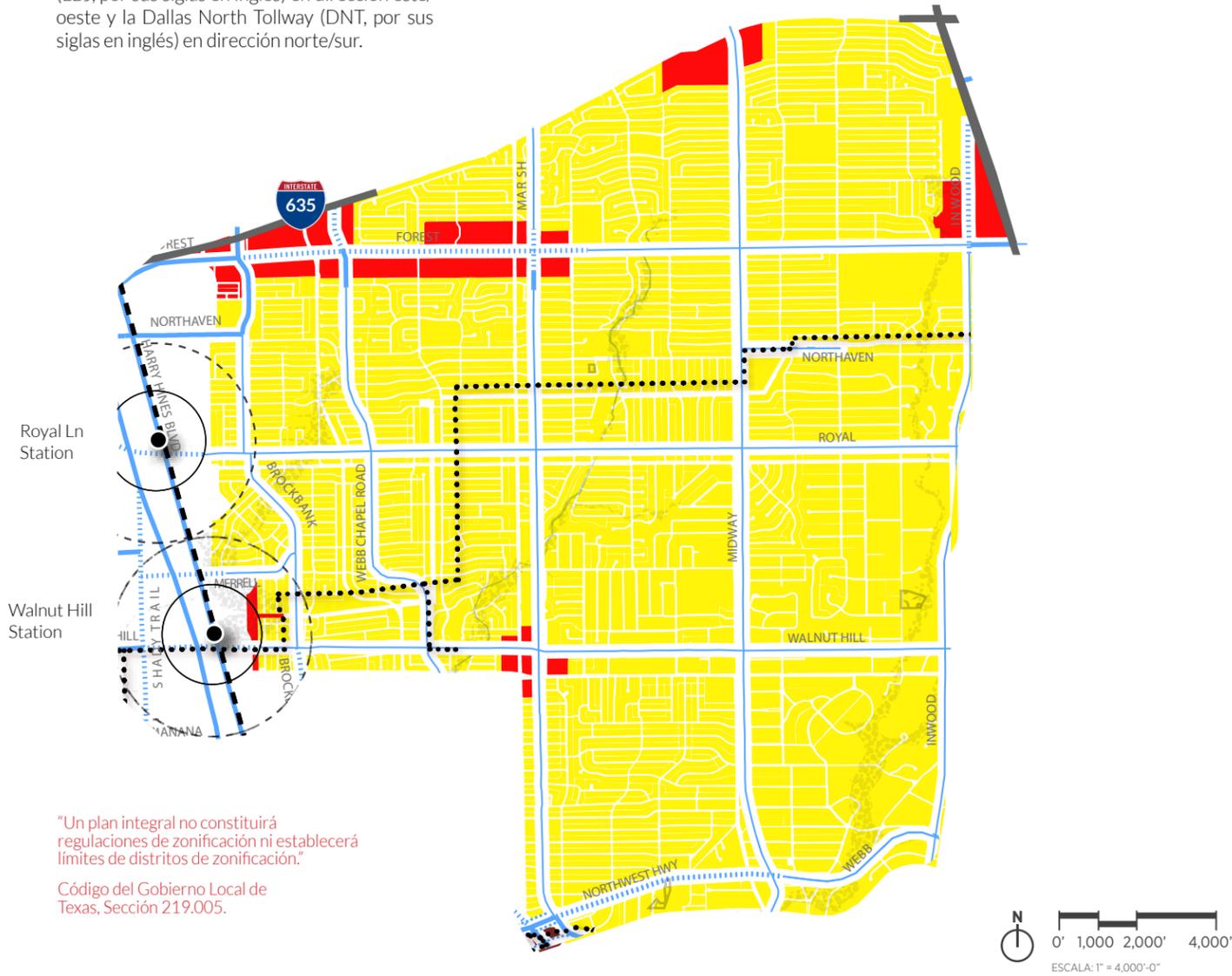
NW-3 NOROESTE DE DALLAS

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en las redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que respaldan los vecindarios residenciales y comerciales a lo largo de la I-635 (LBJ, por sus siglas en inglés), lo que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-635 (LBJ, por sus siglas en inglés) en dirección este/oeste y la Dallas North Tollway (DNT, por sus siglas en inglés) en dirección norte/sur.

DISEÑO URBANO

Los corredores de los arroyos brindan sombra y un ambiente más natural a la ciudad. Este distrito incluye dos (2) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques y escuelas del vecindario. Este distrito incluye un conjunto completo de sitios vecinales, incluyendo muchas escuelas locales e instalaciones religiosas.



C-1 CENTRO DE LA CIUDAD / OAK LAWN

TIPO DE LUGAR

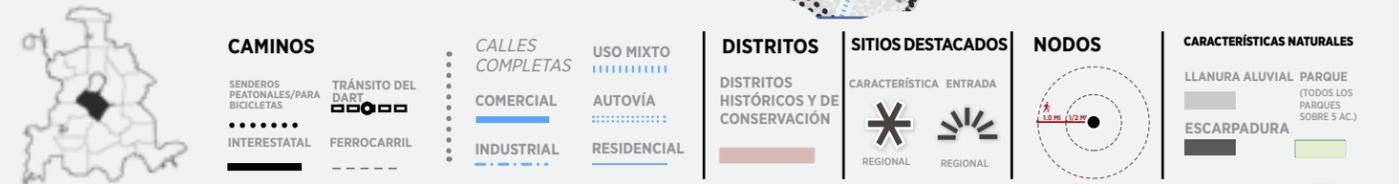
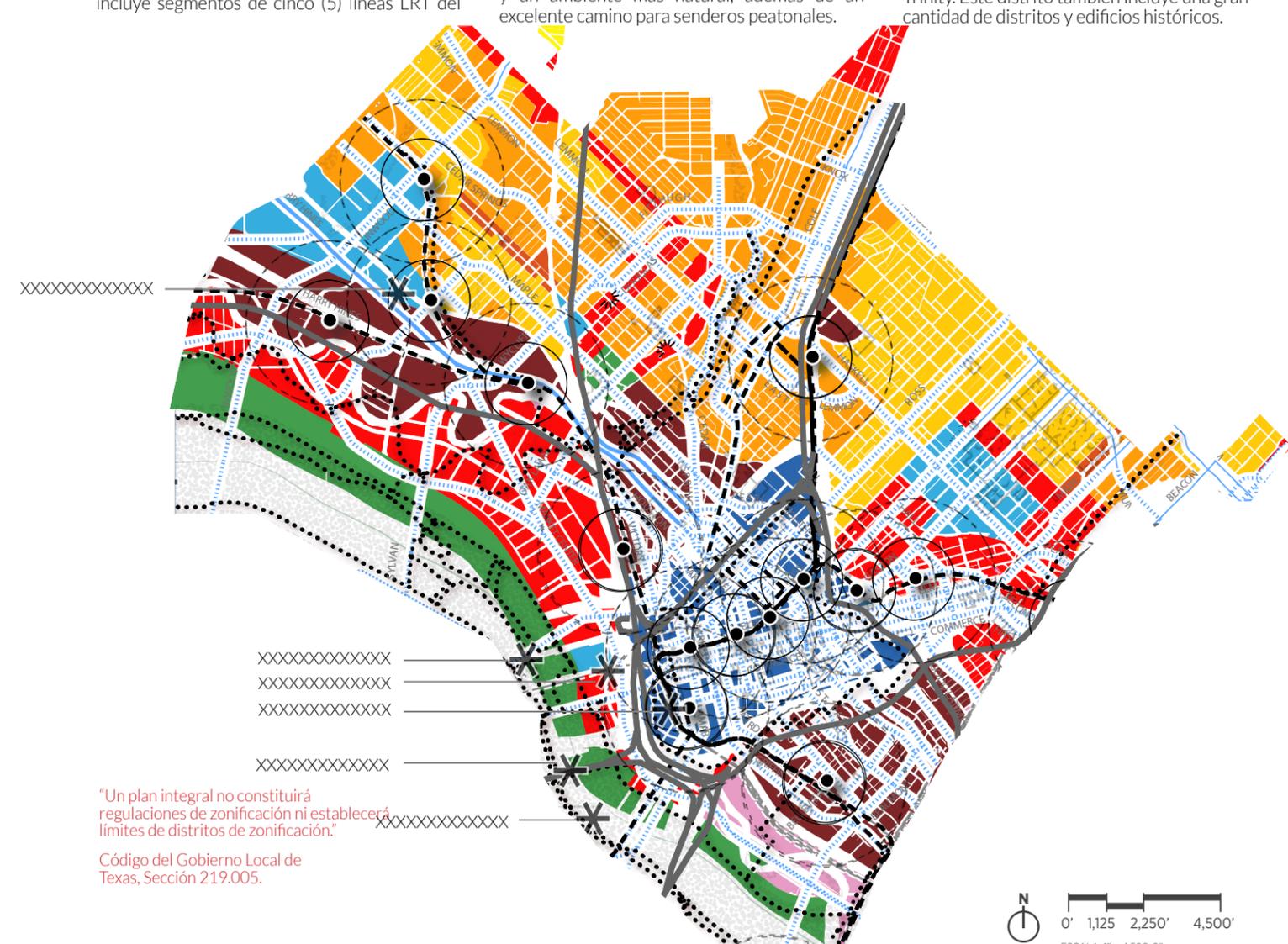
Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en cuatro elementos regionales que ayudan al avance de este distrito. Los cuatro (4) elementos no están, en ningún orden en particular, en el centro de ciudad de Dallas (Distrito Central de Negocios), el sistema de tránsito LRT del DART el corredor del Río Trinity y el Arroyo Turtle y la autovía que es uno de nuestros recursos naturales importantes que ha ayudado a formar un patrón de desarrollo urbano denso. El área incluye segmentos de cinco (5) líneas LRT del

DART con un mínimo de quince (15) nodos de tránsito individuales que fomentan el desarrollo transitable.

La conectividad y el acceso regionales son los mejores en Dallas, proporcionados por la I-30 en dirección este/oeste, la US 75 (Central Expressway) en dirección norte/sur, la I-35 (Stemmons Freeway) en dirección norte/sur y la I-45 también en dirección norte/sur. Los corredores de arroyos urbanos brindan sombra y un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales.

DISEÑO URBANO

Este distrito incluye siete (7) senderos peatonales clave que unen áreas residenciales con numerosos vecindarios, centros laborales y parques regionales. Los sitios regionales incluyen Reunion Tower, Margaret Hunt Hill Bridge, el Parque Klyde Warren Deck, New Parkland Health Center, Alcaldía de Dallas, DART Transit Mall, Dealey Plaza y JFK Memorial, Reunion Arena, Farmers Market, corredor McKinney Avenue, Baylor University Medical Center, y el Río Trinity. Este distrito también incluye una gran cantidad de distritos y edificios históricos.



SE-1 SUR DE DALLAS / PARQUE DE LA FERIA

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en tres elementos regionales que ayudan al avance de este distrito. Los tres (3) elementos no están, sin ningún orden en particular, en el distrito histórico y de entretenimiento del Parque de la Feria, el sistema de tránsito LRT del DART y el Great Trinity Forest, que es uno de nuestros importantes recursos medioambientales.

El área incluye básicamente una (1) línea LRT

del DART con cuatro (4) nodos de tránsito individuales que fomentan el desarrollo transitable y la conexión con el Parque de la Feria. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-635 (LBJ, por sus siglas en inglés) en dirección este/oeste y la US 75 en dirección norte/sur.

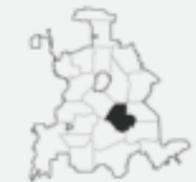
DISEÑO URBANO

El corredor del Río Trinity proporciona sombra y un entorno natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques ecológicos regionales y vecinales. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales, incluyendo el Parque de la Feria y sus numerosos activos, el corredor del Río Trinity y el Great Trinity Forest. Esta área también incluye numerosos distritos históricos de importancia local y regional.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	CENTRO INDUSTRIAL	INSTITUCIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL FLEXIBLE	AEROPUERTO		

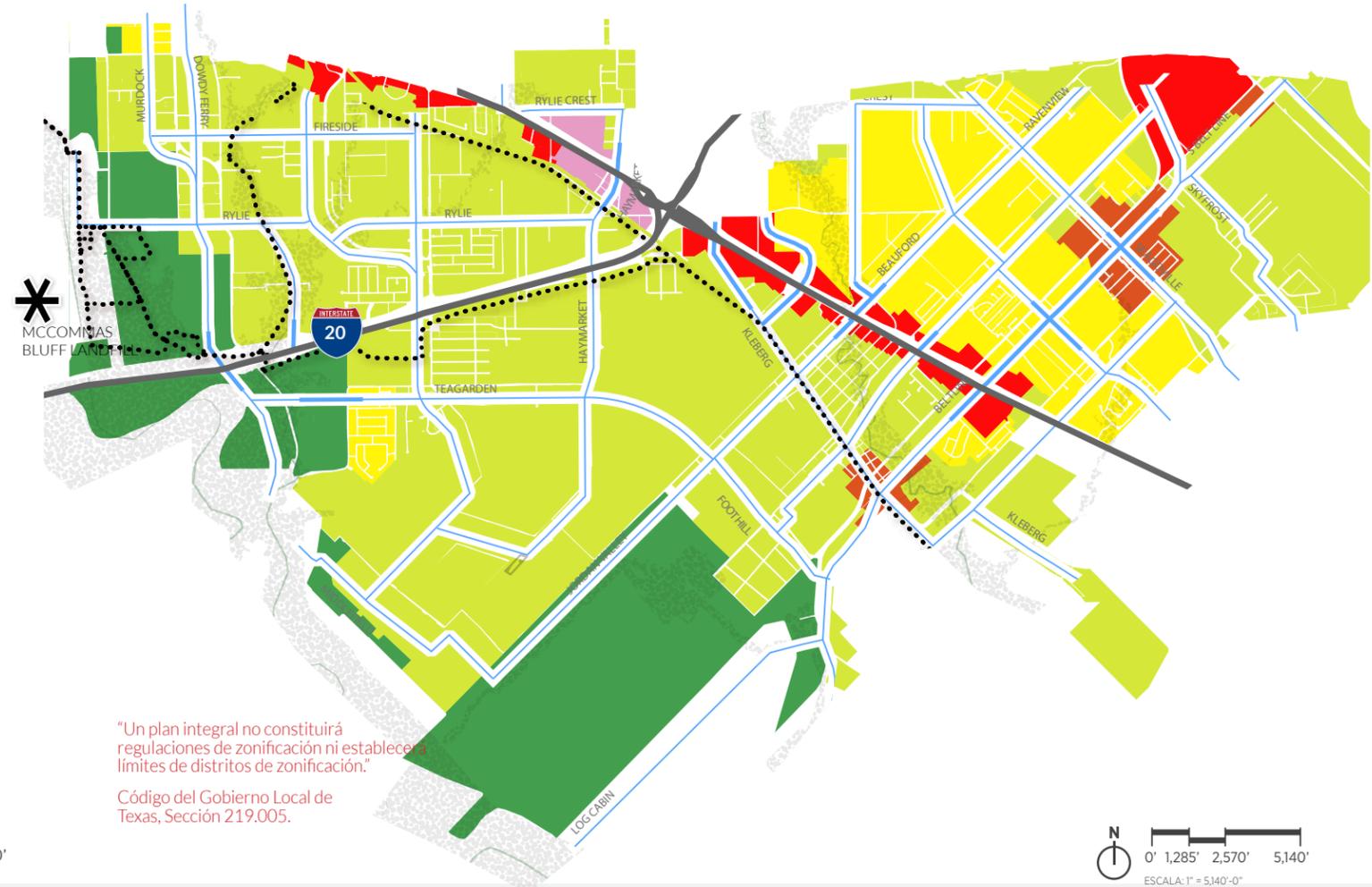
SE-2 KLEBURG-RYLIE

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-20 y la I-635 (LBJ) en dirección este/oeste y la US 75 en dirección generalmente norte/sur.

DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo brindan sombra y un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques regionales y vecinales. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales que incluyen McCommas Bluff - Dallas County Nature Preserve, Prairie Creek Greenbelt y muchas instalaciones religiosas locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLE COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	INDUSTRIAL	AUTOVÍA	RESIDENCIAL	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	CARACTERÍSTICA ENTRADA	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
INTERESTATAL	FERROCARRIL											ESCARPADURA	

SE-3 PLEASANT GROVE

TIPO DE LUGAR

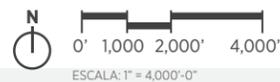
Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El área incluye una (1) línea LRT del DART con dos (2) nodos de tránsito individuales que fomentan el desarrollo transitable. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional es proporcionada por la US-175 (C.F. Hawn Freeway) que va generalmente de norte a sur y, en menor medida, por la Carretera 12 (Buckner Boulevard) que va en múltiples direcciones en este distrito.

DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo brindan sombra un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques regionales y vecinales cerca del Río Trinity. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales, incluyendo el Parque Crawford Memorial, el Centro Audubon del Río Trinity, Triny Forest Golf Club, Trinity River y muchas instalaciones religiosas locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."
Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	INDUSTRIAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	INSTITUCIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	AEROPUERTO			

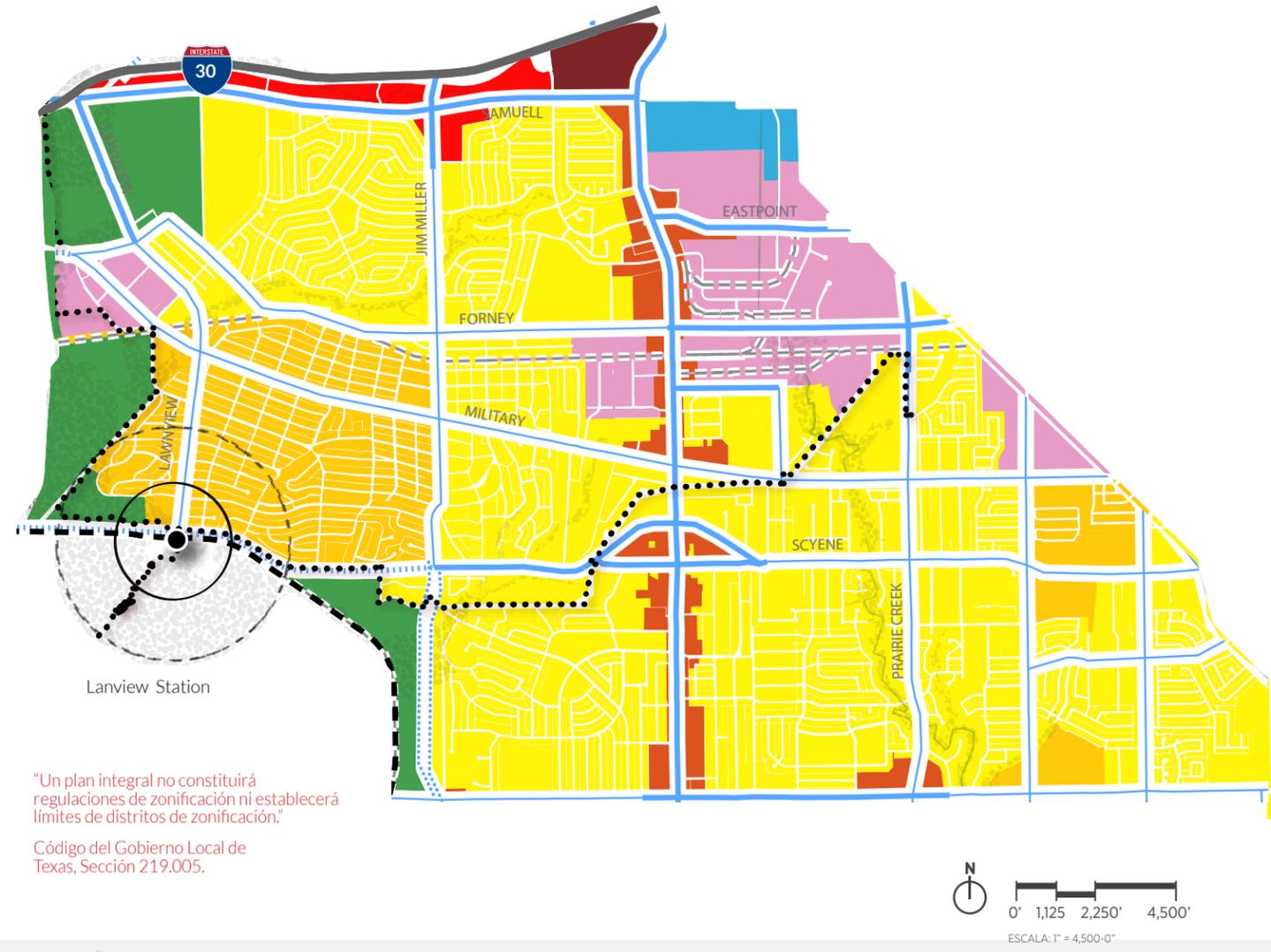
SE-4 SURESTE DE DALLAS

TIPO DE LUGAR

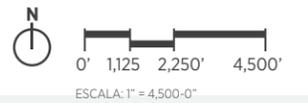
Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Arroyo White Rock y el Río Trinity. El área incluye una única (1) línea DART LRT con un (1) nodo de tránsito que fomenta el desarrollo transitable. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-30 y la US 80 en dirección este/ oeste y, en menor medida, la Carretera 12 (Buckner Boulevard) en dirección norte/sur.

DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo brindan sombra y un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye al menos tres (3) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques regionales y vecinales cerca del Río Trinity. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios vecinales con muchas instalaciones religiosas locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."
Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLE COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	USO MIXTO	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
INTERESTATAL	FERROCARRIL	INDUSTRIAL	AUTOVÍA									ESCARPADURA	

SC-1 ESTE DE OAK CLIFF

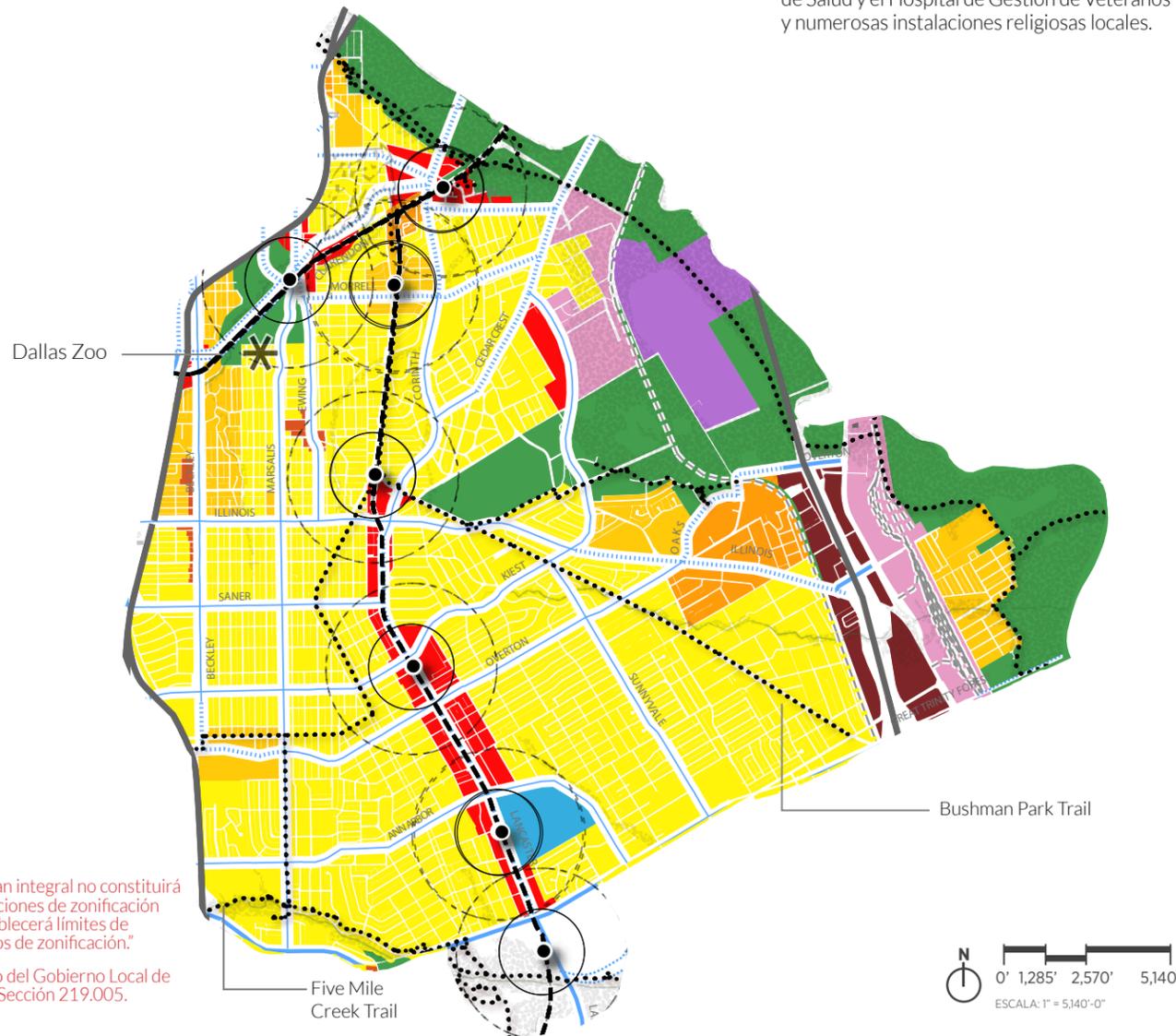
TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en tres elementos regionales que ayudan a evaluar este distrito. Los tres (3) elementos no están en ningún orden particular: el Zoológico de distritos históricos de tránsito Dallas y los cercanos, el sistema LRT del DART y el río su relación con el Trinity con Centro de la Ciudad de

Dallas. incluye dos (2) líneas LRT del DART con cinco (5) nodos de tránsito individuales que fomentan el desarrollo transitable. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional es proporcionada por la I-35 y la I-45, ambas en dirección norte/sur.

DISEÑO URBANO

El corredor del Río Trinity proporciona sombra y un entorno natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye cinco (5) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques regionales y vecinales. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios vecinales y regionales, incluyendo el Zoológico de Dallas, el Río Trinity, el Distrito Histórico de Tenth Street, el campus de Salud y el Hospital de Gestión de Veteranos y numerosas instalaciones religiosas locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."
Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	INSTITUCIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL REGIONAL/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	AEROPUERTO	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	COMERCIAL FLEXIBLE	COMERCIAL FLEXIBLE

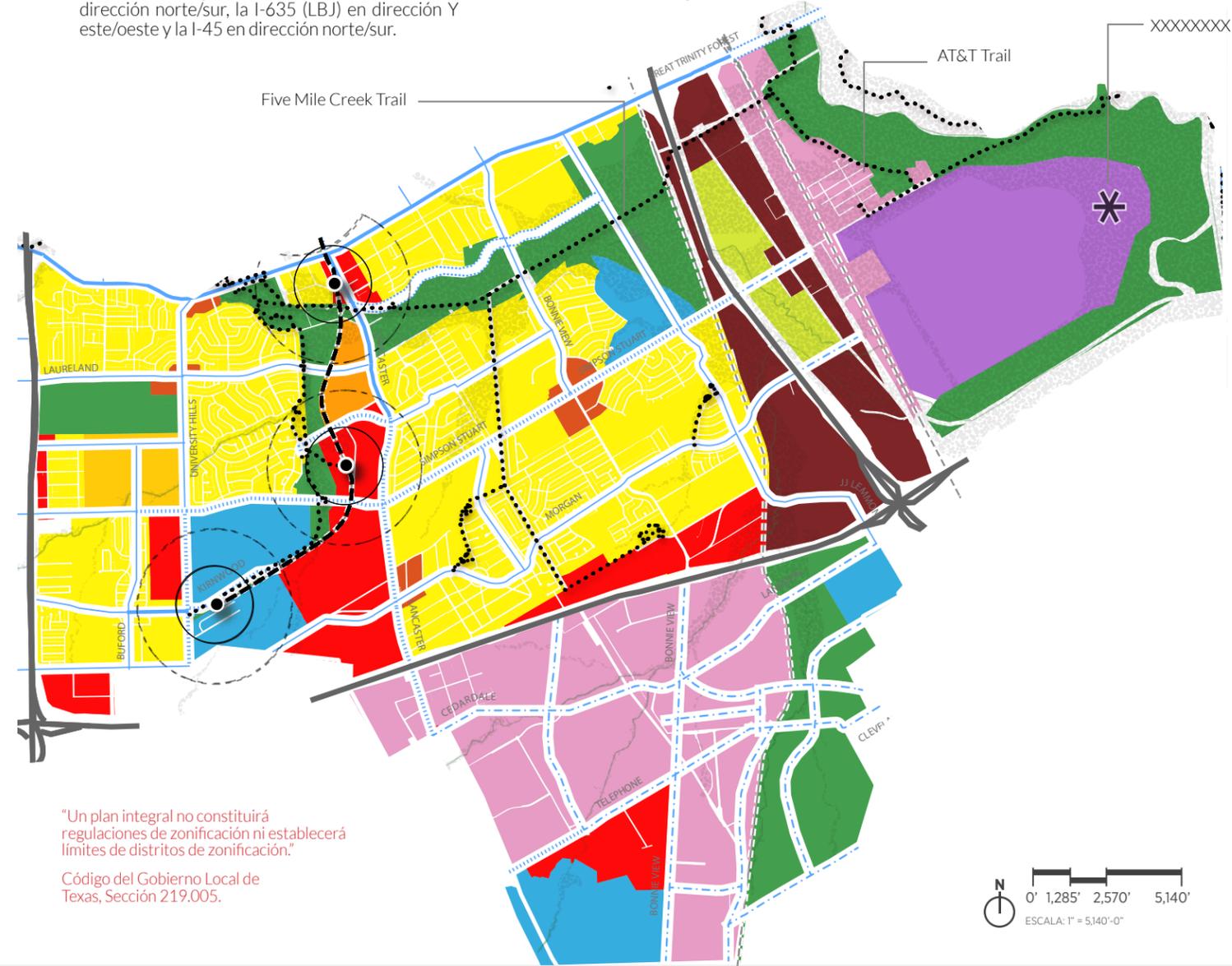
SC-2 SURESTE DE OAK CLIFF

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El área incluye una (1) línea LRT del DART con tres (3) nodos de tránsito que fomentan el desarrollo transitable a pie. El Distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-35 en dirección norte/sur, la I-635 (LBJ) en dirección Y este/oeste y la I-45 en dirección norte/sur.

DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo brindan sombra y un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques vecinales. Este distrito también incluye un conjunto de sitios regionales y vecinales, incluyendo Paul Quinn College, el campus de la Universidad del Norte de Texas en Dallas y muchas instalaciones religiosas locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."
Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLES COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	INDUSTRIAL	USO MIXTO	AUTOVÍA	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
INTERESTATAL	FERROCARRIL	COMERCIAL	INDUSTRIAL	USO MIXTO	AUTOVÍA	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	ESCARPADURA	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)

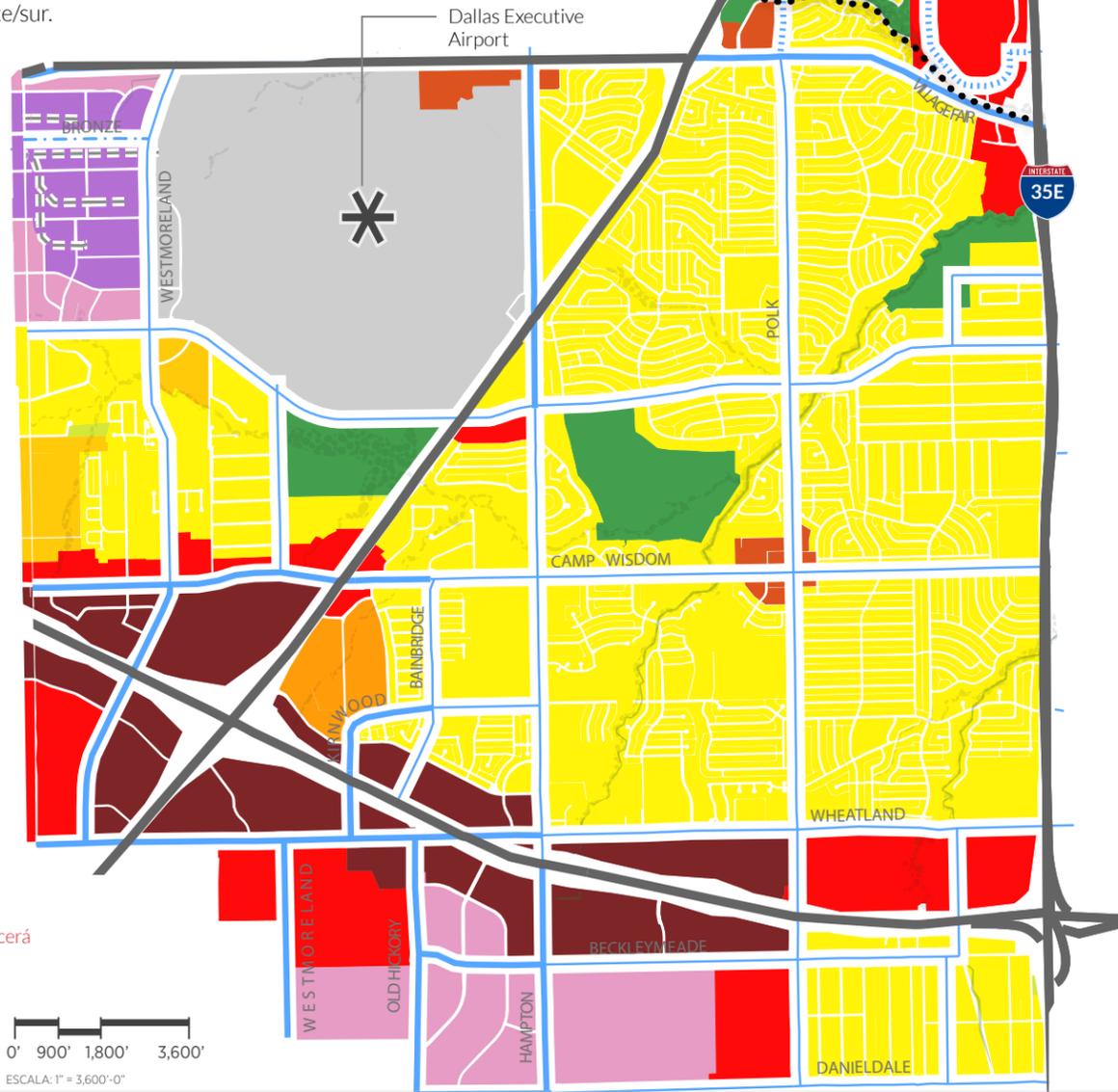
SC-3 DEL SUR DE DALLAS / REDBIRD / SUR DE OAK CLIFF

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-20 en dirección este/oeste, la I-35 en dirección norte/sur y la US 67 principalmente en dirección norte/sur.

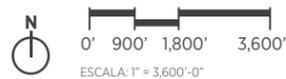
DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo brindan sombra y un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye un (1) sendero peatonal clave que une las áreas residenciales con los numerosos parques vecinales. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales, incluyendo el Aeropuerto Ejecutivo de Dallas, el Centro de Emprendedores de Dallas en Redbud y el Golf Club of Dallas.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL

- RESIDENCIAL RURAL
- RESIDENCIAL TRADICIONAL
- RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO
- RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD

COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA

- COMERCIAL VECINAL/MU
- COMERCIAL MEDIO/MU
- COMERCIAL REGIONAL/MU
- CENTRO URBANO/DE CIUDAD
- CENTRO INDUSTRIAL
- COMERCIAL FLEXIBLE

PROPÓSITO ESPECIAL

- INSTITUCIONAL
- AEROPUERTO

ESPACIO ABIERTO

- ESPACIO ABIERTO REGIONAL

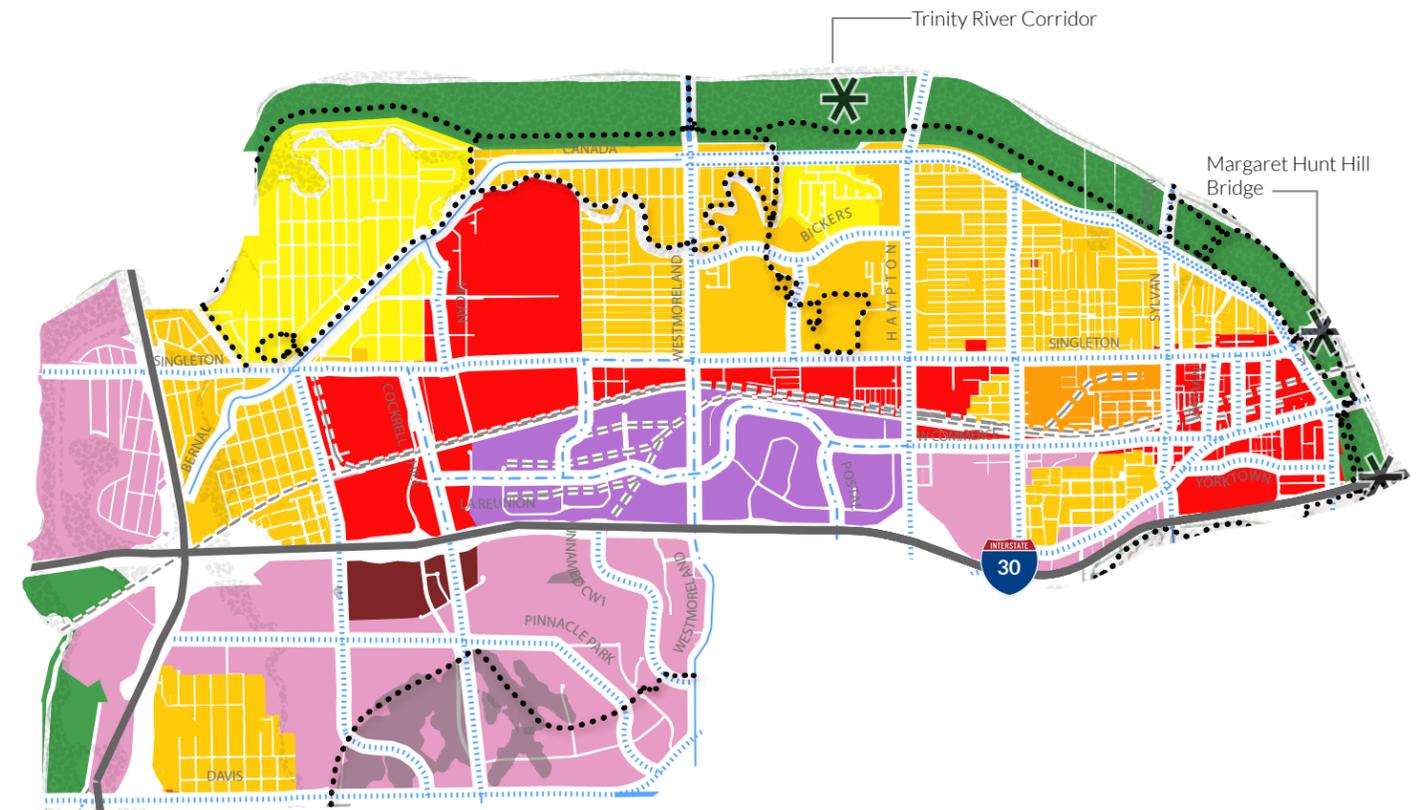
SW-1 OESTE DE DALLAS

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y los corredores de arroyos naturales y construidos que fluyen hacia el Río Trinity. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-30 (Tom Landry Freeway) en dirección este/oeste y la Carretera 12 (Walton Walker Freeway) en dirección norte/sur.

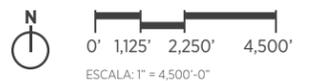
DISEÑO URBANO

Los arroyos y los antiguos corredores de meandros de Trinity brindan sombra y un entorno más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques regionales y vecinales. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales, incluyendo el Margaret McDermot el centro de y otros activos Margaret Hunt Hill Bridge, el Bridge, el Río Trinity, entretenimiento Trinity Groves locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS

- SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS
- TRÁNSITO DEL DART
- INTERESTATAL
- FERROCARRIL

- CALLES COMPLETAS
- COMERCIAL
- INDUSTRIAL
- USO MIXTO
- AUTOVÍA
- RESIDENCIAL

DISTRITOS

- DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN

SITIOS DESTACADOS

- CARACTERÍSTICA ENTRADA
- REGIONAL
- REGIONAL

NODOS

- NODOS

CARACTERÍSTICAS NATURALES

- LLANURA ALUVIAL
- PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
- ESCARPADURA

SW-2 SUROESTE DE DALLAS / MOUNTAIN CREEK

TIPO DE LUGAR

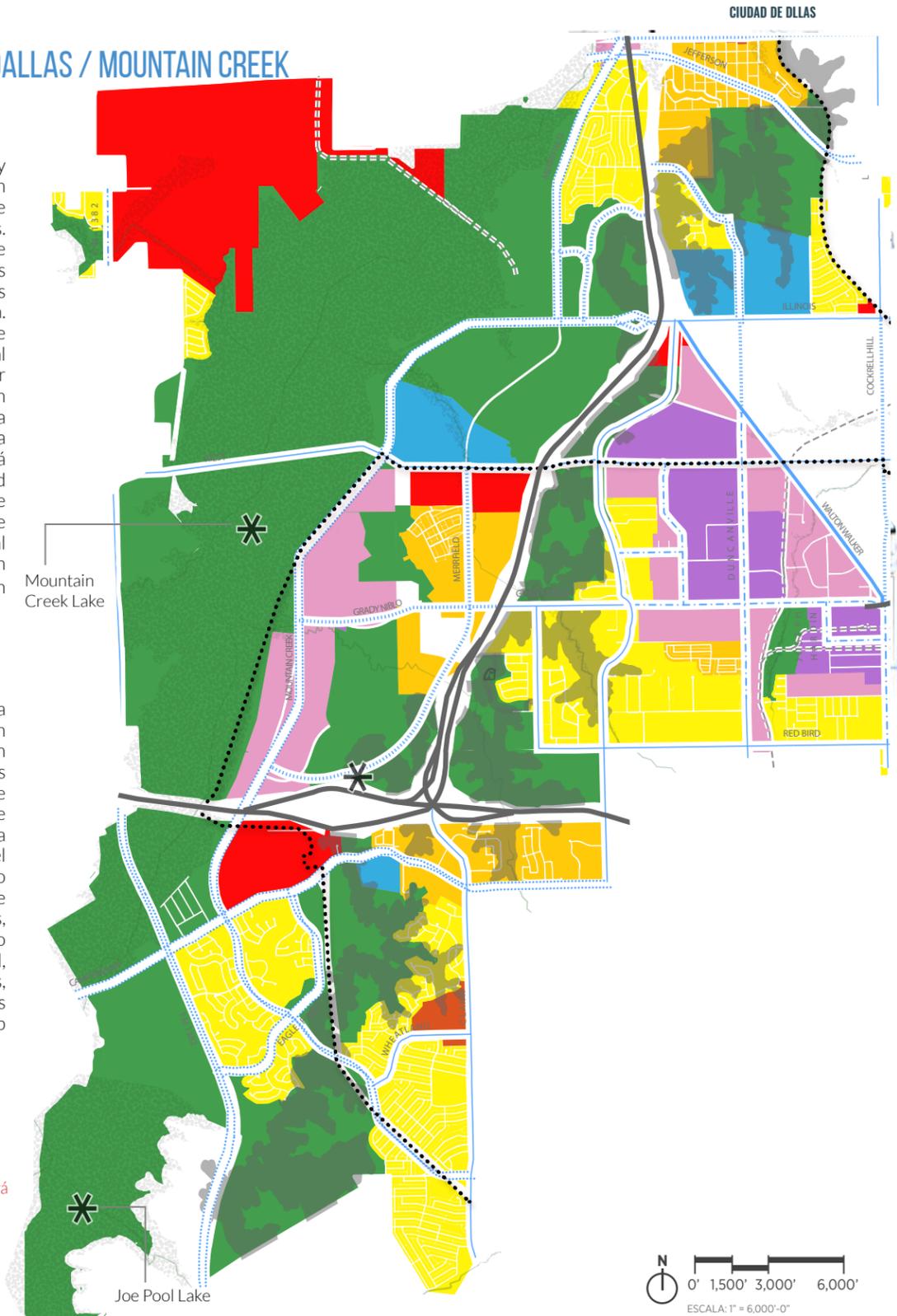
Los elementos de diseño urbano y comunitario de este distrito se basan principalmente en varias redes de transporte y sistemas naturales. Este distrito de planificación tiene algunas de las pendientes más pronunciadas y las mejores vistas naturales debido a la escarpadura. Esta formación geológica se extiende aproximadamente desde la I-30 al suroeste a lo largo de Texas Spur 408 y hacia el sur de Dallas. Crea un entorno natural rico en topografía y flora paisajística que sustenta especies nativas. El distrito está entrelazado hacia el este con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-20 en dirección este/oeste y la Texas Spur 408 en dirección norte/sur.

DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo y la escarpadura brindan sombra y un entorno natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye un (1) sendero peatonal clave que une las áreas residenciales con la escarpadura de Dallas y las vistas del Lago Mountain Creek, el Lago Joe Pool, la Universidad Bautista de Dallas, el campus Mountain View de Dallas College y el campamento Camp Wisdom Boy Scout.

"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL		COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA		PROPÓSITO ESPECIAL		ESPACIO ABIERTO	
RESIDENCIAL RURAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL VECINAL/MU	COMERCIAL REGIONAL/MU	INSTITUCIONAL	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO	COMERCIAL REGIONAL/MU
RESIDENCIAL TRADICIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	COMERCIAL MEDIO/MU	CENTRO URBANO/DE CIUDAD	AEROPUERTO	ESPACIO ABIERTO REGIONAL	RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD	CENTRO URBANO/DE CIUDAD
			COMERCIAL FLEXIBLE				

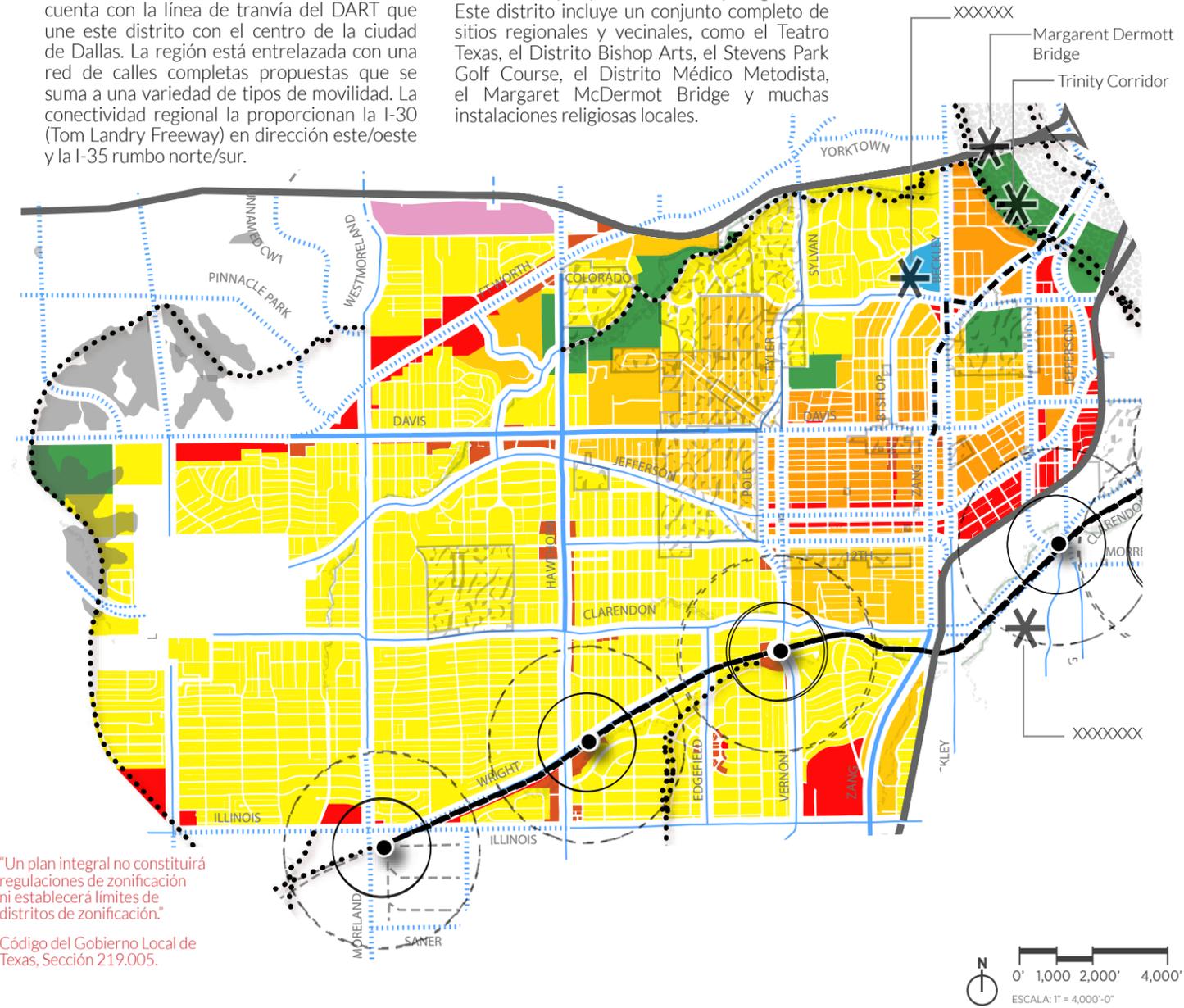
SW-3 OESTE DE OAKCLIFF

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en las redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El área incluye una (1) línea LRT del DART con dos (2) nodos de tránsito separados que fomentan el desarrollo transitible. La comunidad también cuenta con la línea de tranvía del DART que une este distrito con el centro de la ciudad de Dallas. La región está entrelazada con una red de calles completas propuestas que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional la proporcionan la I-30 (Tom Landry Freeway) en dirección este/oeste y la I-35 rumbo norte/sur.

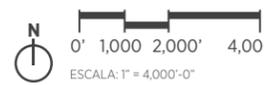
DISEÑO URBANO

El Oeste de Oak Cliff incluye un número considerable de vecindarios y edificios. Los corredores de los arroyos proporcionan sombra y un entorno más natural en la ciudad. Este distrito incluye tres (3) senderos peatonales clave que unen las zonas residenciales con los numerosos parques vecinales y regionales. Este distrito incluye un conjunto completo de sitios regionales y vecinales, como el Teatro Texas, el Distrito Bishop Arts, el Stevens Park Golf Course, el Distrito Médico Metodista, el Margaret McDermot Bridge y muchas instalaciones religiosas locales.



"Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación."

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



CAMINOS		CALLES COMPLETAS		USO MIXTO		DISTRITOS		SITIOS DESTACADOS		NODOS		CARACTERÍSTICAS NATURALES	
SENDEROS PEATONALES/PARA BICICLETAS	TRÁNSITO DEL DART	COMERCIAL	USO MIXTO	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	COMERCIAL	COMERCIAL	DISTRITOS HISTÓRICOS Y DE CONSERVACIÓN	CARACTERÍSTICA REGIONAL	ENTRADA REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	LLANURA ALUVIAL	PARQUE (TODOS LOS PARQUES SOBRE 5 AC.)
INTERESTATAL	FERROCARRIL	INDUSTRIAL	AUTOVÍA		INDUSTRIAL	RESIDENCIAL						ESCARPADURA	

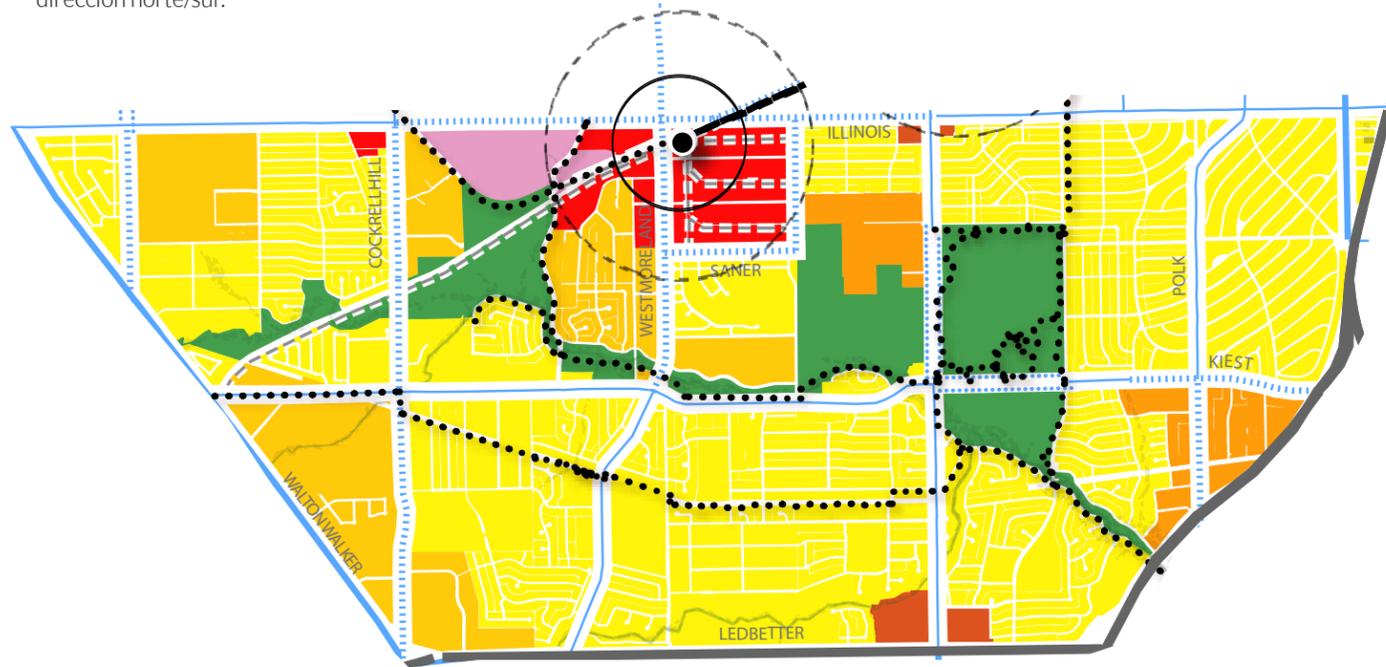
SW-4 KIEST

TIPO DE LUGAR

Los elementos de diseño urbano y comunitario para este distrito se basan principalmente en las redes de transporte y los corredores de arroyos naturales que fluyen hacia el Río Trinity. El área incluye una (1) línea LRT del DART con un único (1) nodo de tránsito individual que fomenta el desarrollo transitable. El distrito está entrelazado con una red de calles completas propuestas que respaldan vecindarios residenciales y comerciales locales, lo que se suma a una variedad de tipos de movilidad. La conectividad regional es proporcionada por la I-35 (LBJ, por sus siglas en inglés) en dirección norte/sur y la Carretera 12 (Walton Walker Freeway) en dirección norte/sur.

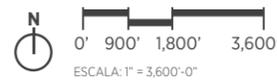
DISEÑO URBANO

Los corredores del arroyo brindan sombra y un ambiente más natural, además de un excelente camino para senderos peatonales. Este distrito incluye cinco (5) senderos peatonales clave que unen las áreas residenciales con los numerosos parques vecinales. Este distrito también incluye un conjunto completo de sitios vecinales, incluyendo el Parque Kiest y muchas instalaciones religiosas locales.



“Un plan integral no constituirá regulaciones de zonificación ni establecerá límites de distritos de zonificación.”

Código del Gobierno Local de Texas, Sección 219.005.



RESIDENCIAL

- RESIDENCIAL RURAL
- RESIDENCIAL TRADICIONAL
- RESIDENCIAL COMBINADO/MIXTO
- RESIDENCIAL URBANO/DE CIUDAD

COMERCIAL/USO MIXTO/INDUSTRIA

- COMERCIAL VECINAL/MU
- COMERCIAL MEDIO/MU
- COMERCIAL REGIONAL/MU
- CENTRO URBANO/DE CIUDAD
- CENTRO INDUSTRIAL
- COMERCIAL FLEXIBLE

PROPÓSITO ESPECIAL

- INSTITUCIONAL
- AEROPUERTO

ESPACIO ABIERTO

- ESPACIO ABIERTO REGIONAL



DISEÑO COMUNITARIO Y URBANO

Meta del Tema: Establecer una directriz de diseño y desarrollo sensible al contexto para ayudar a dar forma a calles, aceras, áreas paisajísticas, edificios y espacios abiertos para crear espacios funcionales, seguros y activados que reflejen y mejoren los distintos lugares de Dallas.

Tabla de Implementación de Diseño Comunitario y Urbano

Objetivo	Paso de Acción	Líder	Socios Clave
Establecer un marco de diseño urbano para toda la ciudad	Desarrollar directrices de diseño urbano para toda la ciudad que se basen en los principios de ForwardDallas y muestren cómo diferentes comunidades y lugares crecerán o se preservarán en el futuro.	PUD	PKR, HOU, ECO, TRN, DPW, DART
Integrar normas y orientaciones de diseño urbano en el proceso de revisión del desarrollo y en los esfuerzos de planificación futuros.	Utilizar los principios y elementos de diseño urbano de ForwardDallas como base para integrar los estándares de diseño urbano en la actualización del código de desarrollo.	PUD	DEV
	Incorporar las directrices de diseño urbano como un componente del proceso de revisión del desarrollo, incluso para todos los proyectos de rezonificación y "por derecho".	PUD	DEV
	Ampliar el alcance del Panel de Revisión por Pares de Diseño Urbano (UDPRP, por sus siglas en inglés) para incluir la revisión de los criterios de diseño urbano para proyectos de bonos.	PUD	
	Brindar apoyo en el diseño urbano a la recomendación del CECAP de implementar programas de infraestructura ecológica que traten el Derecho de Paso (ROW, por sus siglas en inglés) como un activo de movilidad y de infraestructura ecológica.	PUD	DPW, TRN
	Trabajar con el personal de planificación de parques y recreación para aumentar el acceso público desde nuevos desarrollos a parques, senderos y espacios abiertos, incluyendo el potencial para estándares de accesibilidad en el código de desarrollo.	PKR	PUD, TRN
	Coordinar con el personal de planificación de parques y recreación sobre futuras actualizaciones del Plan Maestro de Parques y Recreación de Dallas, incluyendo políticas que aumentan el acceso a parques existentes y futuros en relación con el uso del suelo y los cambios de diseño urbano a lo largo del tiempo.	PKR	PUD
	Incorporar directrices de diseño urbano específicas para cada lugar dentro de los planes de vecindarios y corredores.	PUD	
Promover principios de diseño de calidad para fomentar vecindarios y espacios más inclusivos y equitativos en todo Dallas.	Anteriormente, establecer un programa de planificación vecinal a través del cual los actores comunitarios visualicen, evalúen y establezcan la visión y forma deseada de su comunidad.	PUD	
	Incorporar la gente, la historia, la cultura y la identidad de una comunidad en los procesos de planificación y diseño urbano del vecindario para dar forma sensible a la relación entre edificios, parques, calles y otros espacios abiertos nuevos y existentes.	PUD	OAC, DPW, TRN, PKR
	Ampliar el conjunto de herramientas de preservación y diseño sensibles al contexto, incluyendo distritos históricos y de conservación y programas de superpuestos de estabilización de vecindarios, y actualizar las ordenanzas aplicables para responder mejor a las condiciones que cambian rápidamente en los vecindarios establecidos.	PUD	DEV, HOU

MÉTRICAS + SUPERVISIÓN

- % de tipologías de desarrollo
- % de subdistrito con

MÉTRICAS EN PROGRESO

ación
(factor de desarrollo del plan)



Meta del Tema: Proteger a las comunidades de los efectos de los peligros medioambientales y promover la calidad del medioambiente a través de prácticas de protección, conservación y sustentabilidad dentro del entorno construido.

Tabla de Implementación de Justicia Ambiental + Sustentabilidad

Objetivo	Paso de Acción	Líder	Socios Clave
Apoyar un programa de Justicia Ambiental (EJ, por sus siglas en inglés) en toda la ciudad	Desarrollar una estrategia integral de uso del suelo que aborde los problemas identificados a través del programa EJ y priorice las áreas identificadas para el uso del suelo y las intervenciones de zonificación.	PUD	OEQS, Comisión Ambiental, Comité sobre EJ
	Coordinar con OEQS y la comunidad para identificar áreas de preocupación sobre EJ donde las partes interesadas identifican problemas, ayudan a recopilar y rastrear datos y catalogar recursos para abordar problemas de EJ.	OEQS	OEQS, Comisión Ambiental, Comité sobre EJ, NOM
	Apoyar la creación de un Superpuesto de Justicia Ambiental para adaptar las intervenciones de zonificación y otras inversiones para áreas de EJ identificadas.	OEQS	PUD
Mitigar los impactos ambientales negativos de los nuevos desarrollos	Dar prioridad a revisiones más estrictas del impacto medioambiental en áreas de enfoque de EJ y EPA que también contribuyen al efecto de isla de calor urbana y a la escorrentía excesiva de aguas pluviales.	OEQS	PUD
	Actualizar el Código de Desarrollo para reducir el porcentaje de superficies impermeables.	PUD	OEQS, DEV, TRN
	Coordinar con DPW y DWU a medida que se realicen actualizaciones del Manual de Diseño de Calles y del Manual de Diseño de Desagüe existentes para respaldar la alineación con las Metas de Calidad y Gestión del Agua y Calidad del Aire del CECAP.	DPW, DWU	PUD
	Actualizar el código de desarrollo para incorporar prácticas de infraestructura ecológica en la planificación y el desarrollo del uso del suelo, como jardines de lluvia, techos ecológicos, pavimentos permeables, biozanjas y zanjas con vegetación.	DPW	PUD, OEQS, PKR, DWU, TRN
	Actualizar el código de desarrollo para incorporar estrategias de desarrollo sostenible de bajo impacto que fomenten patrones compactos y mixtos de uso del suelo que minimicen los impactos ambientales negativos.	DPW	PUD, DWU, DEV, OEQS
Apoyar la protección medioambiental de activos naturales clave	Actualizar el Código de Desarrollo y el Artículo X para priorizar la protección de árboles adultos y, al replantar, fomentar la plantación nativa de especies de árboles y plantas tolerantes a la sequía, reduciendo la dependencia del riego artificial.	Forestry	Texas Trees Foundation; DWU, PBW, PKR, DEV, PUD
	Apoyar la creación de una superposición del distrito de cuencas hidrográficas para ayudar a mitigar los impactos de las aguas pluviales existentes y proyectados provenientes de nuevos desarrollos.	DWU	PUD, DEV, NCTCOG
	Apoyar el desarrollo de un Superpuesto de Preservación Ambiental para proteger Áreas Ambientalmente Sensibles, incluida la llanura aluvial de 100 años, arroyos, áreas con un dosel de árboles antiguos, la Escarpadura y otros cuerpos de agua.	DPW, DWU, OEQS,	PUD, NCTCOG, DEV
	Hacer un inventario de suelos propiedad de la Ciudad subutilizados, derechos de paso excedentes y propiedades vacías para oportunidades de reutilización de usos de suelo ambientalmente protectores, como espacios verdes programados, agricultura urbana y oportunidades para la protección de la vida silvestre urbana.	PKR, DPW Real Estate	PUD, HOU, DWU, TRN
Incrementar los usos de la tierra ambientalmente protegidos a través de propiedades de propiedad de la ciudad y regulaciones de uso de la tierra	Realizar un inventario anual de los usos de la tierra subutilizados de propiedad de la ciudad, derechos de paso excedentes y propiedades vacantes en busca de oportunidades de reutilización de usos de la tierra ambientalmente protectores, como espacios verdes programados, agricultura urbana y oportunidades para la protección de la vida silvestre urbana.	OEQS	PUD, PKR, Real Estate, HOU, DWU, PBW, TRN

MÉTRICAS + SUPERVISIÓN

- Reducción del 20%, 50% sus siglas en inglés)
- El 80%, el 90% y el 95% respectivamente.

MÉTRICAS EN PROGRESO

...a 2030, 2040, 2050, respectivamente (CECAP, por ... par que o sendero para 2030, 2040 y 2050.



Meta del Tema: Avanzar en un desarrollo seguro, compacto, transitable y de uso mixto alrededor de las estaciones del DART y otros nodos de transporte para aumentar la conectividad y el acceso a viviendas y oportunidades laborales para todos los residentes.

Tabla de Implementación de Desarrollo Orientado al Transporte y Conectividad

Objetivo	Paso de Acción	Líder	Socios Clave
Fomentar más viviendas, empleo, servicios y comodidades alrededor de las estaciones de transporte público.	Priorizar la densidad y zonificación apropiadas alrededor de las estaciones del DART, otros nodos y corredores de tránsito de alta frecuencia, senderos y centros vecinales.	PUD	DART, HOU, ECO, TRN
	Regulaciones de estacionamiento de tamaño adecuado dentro de las enmiendas al código de estacionamiento para permitir mayores oportunidades de desarrollo para proyectos del TOD.	PUD	DEV, TRN, DART
Alinear la planificación del transporte, la planificación del uso del suelo y los procesos de desarrollo.	Incorporar una directriz integral de diseño del TOD dentro del futuro marco de diseño urbano de toda la ciudad para enfatizar el acceso seguro, la excelencia en el diseño del sitio, la conectividad mejorada y los espacios públicos de alta calidad.	PUD	DART, TRN, ECO, HOU
	Desarrollar planes para corredores y áreas de estaciones que se centren en el desarrollo y el acceso equitativos.	PUD	DART, TRN, NCTCOG, TXDOT
	Apoyar las evaluaciones de la infraestructura de tránsito existente, explorando opciones multimodales para conexiones de última milla a usos de suelo esenciales y servicios comunitarios.	PUD	PUD
	Iniciar una actualización del Plan Maestro de Vías Públicas y Transporte de Carga que alinee los tipos de lugares futuros, las tipologías de calles completas de Dallas y las directrices de diseño urbano.		PUD
Promover una red de transporte multimodal, altamente accesible y bien conectada.	A medida que se desarrollen planes para vecindarios, corredores y áreas de estaciones, priorizar las evaluaciones de la combinación de usos del suelo y la infraestructura disponible en áreas desatendidas para mejorar los vínculos con el empleo, la educación, los parques, los alimentos y los servicios de salud.	PUD	
	Establecer criterios específicos de lugar para "Comunidades completas de 15 minutos" para brindar una proximidad segura, conveniente y equitativa a los bienes y servicios cotidianos.	PUD	HOU, ECO, DEV, DART, TRN

MÉTRICAS + SUPERVISIÓN

- VMT y división de m...
- % de estaciones del ... completados

MÉTRICAS EN PROGRESO

... con planos de área de estaciones



Meta del Tema: Promover el crecimiento económico y el desarrollo sostenible mientras se concentra en la revitalización de vecindarios desatendidos, corredores comerciales y centros de empleo de uso mixto.

Tabla de Implementación de Desarrollo Económico y Revitalización

Objetivo	Paso de Acción	Líder	Socios Clave
Implementar estrategias de "creación de lugares transformadores". Revitalizar corredores comerciales, nodos de tránsito y centros laborales.	Identificar suelos subutilizados, excedentes o vacíos en áreas clave para transformarlos en espacios dinámicos que respalden mayores resultados económicos para esas áreas.	PUD	ECO, DDI, OAC, TRN
	Facilitar iniciativas colaborativas de creación de lugares en espacios desatendidos para reimaginar la reutilización adaptativa de estructuras y lugares históricos y culturalmente significativos.	PUD	ECO
	Iniciar evaluaciones detalladas de planificación de zonificación y uso del suelo de corredores y centros comerciales identificados a través de ForwardDallas para delinear oportunidades y estrategias específicas para la revitalización.	PUD	ECO
Priorizar el crecimiento equitativo dirigiendo la inversión a comunidades desatendidas.	Priorizar los esfuerzos de planificación de vecindarios y corredores y/o revisiones de zonificación en áreas que se alejan de usos industriales o para antiguas zonas industriales abandonadas.	PUD	PUD, TRN, DPW
	Coordinar el uso futuro del suelo con la inversión en infraestructura en el sur de Dallas para garantizar instalaciones públicas, viviendas y opciones de movilidad adecuadas para las empresas existentes y futuras y sus empleados.	PUD	ECO
	Coordinar con ECO para dirigir recursos de desarrollo económico a áreas a través de ForwardDallas y otros esfuerzos de planificación y corredores de vecindarios.	PUD	ECO
Fomentar comunidades económicamente resilientes que estén conectadas regionalmente y con apoyo local.	Trabajar con Desarrollo Económico para apoyar la inversión en nuevas áreas TOD y dentro de nodos comerciales existentes para proporcionar una combinación sostenible de empleo, vivienda y servicios a la comunidad.	ECO	PUD
	Coordinar con ECO y el Centro para Pequeñas Empresas para crear e implementar políticas contra el desplazamiento para propietarios de pequeñas empresas.	Centro para Pequeñas Empresas	ECO, PUD
	Garantizar el uso apropiado del suelo y la zonificación en áreas designadas para apoyar a las industrias creativas y tecnológicas emergentes para complementar la expansión de los empleos relacionados con la logística, particularmente en el Sector Sur.	OED	ECO
	Coordinar iniciativas de planificación y desarrollo económico con las jurisdicciones adyacentes para garantizar un desarrollo mutuamente beneficioso y una inversión en infraestructura integrada.	PUD	ECO, DPW, TRN, Jurisdicciones adyacentes

MÉTRICAS + SUPERVISIÓN

- Reducción del 20%, 50% sus siglas en inglés)
- El 80%, el 90% y el 95% respectivamente.

MÉTRICAS EN PROGRESO

a 2030, 2040, 2050, respectivamente (CECAP, por
h parque o sendero para 2030, 2040 y 2050.



Meta del Tema: Aumentar las opciones de vivienda en toda la ciudad, particularmente cerca de los centros laborales, lugares accesibles al tránsito y áreas ricas en comodidades para satisfacer las necesidades de personas de todas las edades, razas y niveles de ingresos.

Mesa de Implementación de Elección de Vivienda + Acceso

Objetivo	Paso de Acción	Líder	Socios Clave
Proporcionar una combinación de tipos de viviendas y accesibilidad en todos los vecindarios para satisfacer diversas necesidades.	Colaborar con los residentes a nivel de vecindario para planificar más viviendas y tipos de viviendas que sean consistentes con el contexto y la escala existentes.	PUD	HOU
	Actualizar el código de desarrollo para permitir unidades de vivienda accesorias (ADU, por sus siglas en inglés) sensibles al contexto por derecho en todos los vecindarios.	PUD	DEV
	Crear una zona residencial de repoblación para permitir viviendas de repoblación de escala adecuada en áreas designadas.	PUD	DEV, HOU
	Promover una combinación diversa y económica de tipos de vivienda dentro de los vecindarios para brindar opciones de vivienda para todas las etapas de la vida.	PUD	HOU
Priorizar las inversiones en vivienda para las poblaciones más vulnerables, especialmente las que no tienen vivienda y las que corren alto riesgo de desplazamiento.	Trabajar con HOU para identificar y planificar áreas en las que se compran terrenos excedentes para el desarrollo de viviendas económicas para abordar la gentrificación y el desplazamiento.	HOU	PUD
	Fomentar la incorporación de diversos tipos de viviendas dentro del programa de bancos de tierras de la ciudad.	HOU	PUD
	Incorporar evaluaciones de riesgo de desplazamiento y PUD HOU debates comunitarios como parte de futuros esfuerzos de planificación de áreas más pequeñas.	PUD	HOU
	Dar prioridad a los vecindarios identificados con mayor riesgo de desplazamiento para la planificación vecinal y los esfuerzos de rezonificación iniciados por la ciudad, incluyendo distritos de conservación, superpuestos de estabilización de vecindarios y PUD DEV, HOU distritos históricos.	PUD	DEV, HOU
Alinear la política y el proceso de uso del suelo con las estrategias, planes y programas de vivienda.	Colaborar con agencias de vivienda y defensores para crear un conjunto de herramientas contra el desplazamiento más amplio.	HOU	PUD
	Agilizar la revisión del desarrollo y el proceso de rezonificación para proyectos de viviendas económicas.	PUD	DEV, HOU
	Desarrollar una política integrada de repoblación de viviendas que proporcione un proceso acelerado de rezonificación y permisos, libros de patrones de vivienda para diferentes tipos de viviendas y planes de vivienda previamente examinados y aprobados.	PUD	DEV, HOU
	Establecer directrices de diseño urbano para el proceso de adquisición, selección y revisión del Aviso de Disponibilidad de Fondos (NOFA, por sus siglas en inglés) de la ciudad para proyectos multifamiliares.	PUD	HOU
Proporcionar datos sobre el uso del suelo y la zonificación para respaldar los cambios recomendados por la ciudad a la ley estatal que eliminan los obstáculos a las opciones de viviendas económicas.	PUD	OGA, HOU	

MÉTRICAS + SUPERVISIÓN

- % de tipologías de
- % de subdistrito co

MÉTRICAS EN PROGRESO

ficación
ndicator de desarrollo del plan)

FORWARD DALLAS

