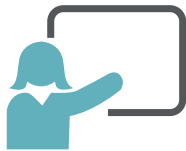




# Bienvenidos a la Reunión Pública #3

**Nos da gusto verlo aquí para ayudar a continuar en el progreso de este estudio.**

**Cómo sacarle el máximo provecho a esta reunión:**



Comparta ideas y haga preguntas sobre los materiales presentados.



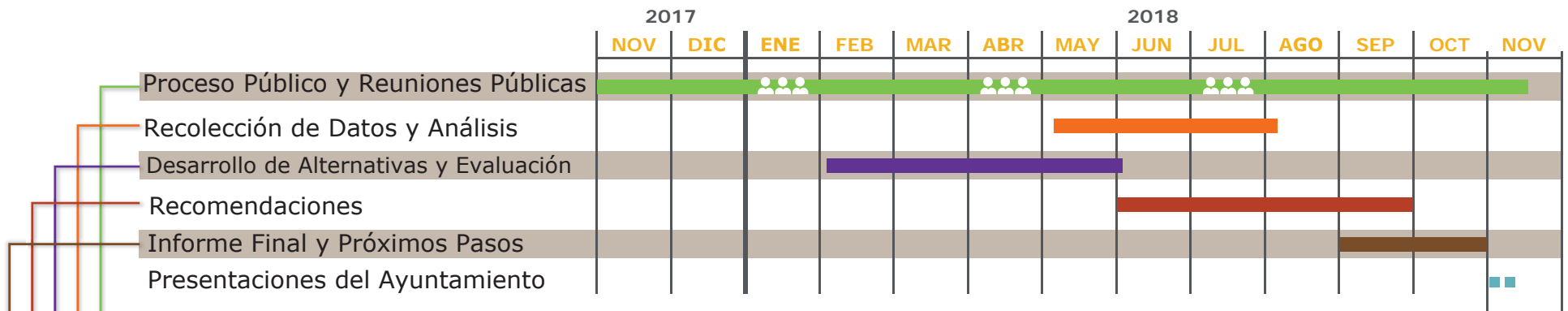
Participe en las actividades interactivas para ayudarnos a comprender su perspectiva y prioridades.



Complete una tarjeta de comentarios y deposítela en el buzón.

Para más información conforme el estudio avanza,  
por favor visite el sitio web:

[AuroraGov.org/NWMobility](http://AuroraGov.org/NWMobility)



◀ **Proceso Público y Reuniones Públicas:** El proceso público será continuo durante todo el proyecto e incluirá tres reuniones públicas (Enero, Mayo y Agosto).

◀ **Recolección de Datos y Análisis:** Se recopilarán y documentarán los datos de las condiciones existentes y futuras para todas las modalidades. Esto incluye inventario del campo y observaciones y también una evaluación de conectividad. Esta tarea dará como resultado una declaración de las necesidades.

◀ **Desarrollo de Alternativas y Evaluación:** Se desarrollarán y evaluarán posibles soluciones. Se completará el análisis operacional multimodal.

◀ **Recomendaciones:** La(s) alternativa(s) recomendada(s) serán refinadas y diseñadas conceptualmente. Esto incluye desarrollar un plan de implementación que identifique los próximos pasos principales.

◀ **Informe Final y Próximos Pasos:** Se presentará un informe final al Concejo de la ciudad de Aurora (Cabildo) para su aprobación.

Muchos otros planes y proyectos se han completado o están en marcha . Esos planos y proyectos están relacionados con el Estudio de Movilidad de Northwest Aurora (NW Aurora Mobility Study) , incluyendo los siguientes:



## AURORA PLACES

Aurora Places es un esfuerzo continuo de planificación para actualizar el Plan de Desarrollo de la ciudad. Aurora Places describirá las presentes dificultades y oportunidades en la ciudad, explicará las metas y objetivos futuros para el desarrollo e incluirá un plan de acción sobre cómo lograr estas metas y objetivos. Aurora Places detallará una visión a largo plazo para el uso y desarrollo del territorio durante los próximos 10 a 20 años.



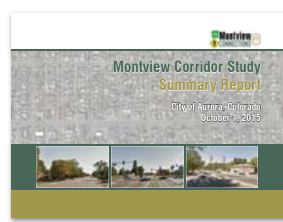
## WESTERLY CREEK VILLAGE COMMUNITY PLAN

En 2010, la ciudad de Aurora recibió un subsidio del Programa Piloto de Planificación de Zonas con Riesgo de Precariedad de la Agencia de Protección Ambiental (EPA). El programa de subvenciones resultó en una guía para la rehabilitación y la reconstrucción de las áreas con riesgo de precariedad de Westerly Creek Village. El plan requiere un uso mixto en el área industrial existente y en toda la longitud de Montview Boulevard y también entre Dayton Street y Westerly Creek.



## ORIGINAL AURORA PLAN

La ciudad de Aurora propone actualizar la zonificación del plan Original Aurora (el área delineada por Yosemite Street, Peoria Street, East 6th Avenue y East 26th Avenue). El plan propuesto actualizaría la zonificación a lo largo de los corredores clave en el plan Original Aurora de la zonificación de uso único (por ejemplo, solo comercial) a la zonificación de uso mixto.



## MONTVIEW CONNECTIONS

En 2016 y 2017, la ciudad instaló carriles para bicicletas con atenuación en Montview Boulevard. El estacionamiento en la calle fue eliminado para acomodar las nuevas instalaciones para las bicicletas. El diseño fue el resultado de un estudio preparado en 2015. Todas las fases de este proyecto incluyeron alcance comunitario.

2015

2016

2017

2018

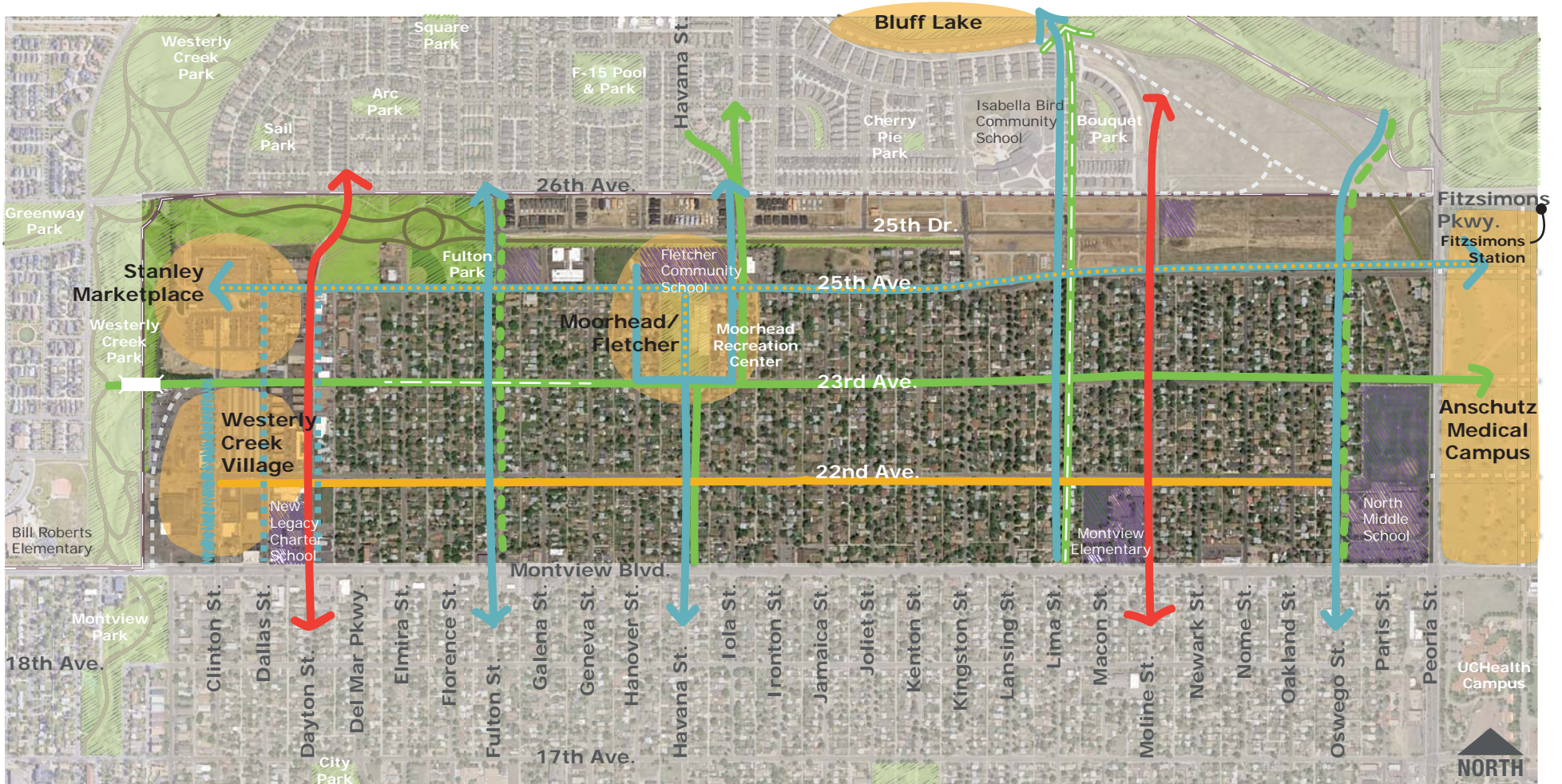
# Objetivos del Proyecto

El propósito del NW Aurora Mobility Study es mejorar la movilidad para todas las personas del vecindario, tanto como ciclistas, peatones, usuarios de sillas de ruedas, cochecitos de bebé, patinadores, conductores singulares y conductores de transporte público. La movilidad es simplemente la capacidad de moverse libre y fácilmente.














- Comprender los patrones de viaje existentes para todos los usuarios, incluyendo a ciclistas, peatones, conductores y a los pasajeros de tránsito.
- Evaluar la efectividad de las señales existentes de STOP y de tráfico.
- Evaluar las conexiones multimodales actuales y potenciales entre los principales centros de actividades dentro y cerca del área de estudio, incluyendo las rutas escolares.
- Identificar mejoras a corto y medio plazo para favorecer la seguridad y la calidad de vida en el vecindario.
- Desarrollar el diseño conceptual y las estimaciones de costos para las mejoras recomendadas.

# Concepto Recomendado



## CLAVE

- |   |  |   |                            |   |   |
|---|--|---|----------------------------|---|---|
|  | = Bulevar peatonal   |  | = Camino de uso compartido |  | = Prioridad a vehículos motorizados y estacionamiento |
|  | = Zona peatonal en calle principal                                     |  | = Carriles de bicicleta    |  | = Nodo de actividad                                   |
|  | = Bulevar peatonal   |  | = Carriles compartidos     |  | = Escuelas  |
|  | = No existente/acera sub-estándar a ser mejorada con la reurbanización |  | = Bulevar de bicicleta     |   |   |

# Vistazo al Concepto Recomendado

El concepto recomendado enfatiza las mejoras a las conexiones multimodales a los nodos de actividad y cerca de los vecindarios, y en la creación de áreas para caminar que sean seguras y confortables dentro de los nodos de actividad. El objetivo de las mejoras y el control de tráfico es crear una red balanceada de calle para todo tipo de transportación.

## Elementos Clave

- Pone énfasis en las conexiones multimodales a los principales nodos de actividad.
- Las mejoras para caminar del este al oeste se enfocan entre las avenidas 22º y 25º.
- Las mejoras para andar en bicicleta se enfocan en la Avenida 23º para el traslado hacia/del trabajo y en la Avenida 23º para su uso como recreación y familiar.
- Crea calles completas en calles selectas del norte/sur.
- Incluye la creación de zonas para caminar que sean únicas y atractivas a lo largo de Westerly Creek Village, Stanley Marketplace y el nodo de Moorhead/Fletcher.
- Incluye la colocación de elementos destacados que motiven el caminar e ir en bicicleta a las escuelas del vecindario.

La orientación de las señales de tráfico define y apoya la prioridad del modo de transporte para cada calle.

## Cómo aborda el aporte de la comunidad

- Aborda la prioridad de la comunidad de ampliar las aceras.
- Crea un ambiente más seguro para los usuarios más vulnerables, como los niños, y mejora el acceso a las estaciones de tránsito.
- Aborda la preocupación de altas velocidades a reorientar las señales de alto (stop) y desvío de tráfico.
- Mejora las conexiones para bicicletas dentro del vecindario y con la red de veredas regional. Pone prioridad en rutas seguras para caminar e ir en bicicleta a las escuelas.
- Equilibra el impacto del estacionamiento en la calle y las áreas verdes dentro del derecho de paso público.



## # En Números: Cuadras de...

	Carilles compartidos añadidos	Carriles de bicicleta añadidos	Bulevar de bicicleta añadido	Aceras ampliadas/ añadidas	Camino de uso compartido añadidos	Aceras separadas añadidas	Estacionamiento eliminado (de 1 lado)	Parte trasera de la acera impactada
22nd Avenue	-	-	-	12	12	-	10	1
23rd Avenue	2.5	10.5	-	1	-	-	10.5	-
25th Avenue	-	-	-	12.5	-	12.5	2.5	10
Clinton Street	-	-	-	2	-	2	-	2
Fulton Street	-	-	4	3	-	3	3	3
Hanover Street	-	-	-	1	-	-	-	1
Havana Street	-	2	-	2	-	2	2	2
Iola Street	-	2	-	1	-	1	3	1
Lima Street	4	-	-	3	-	-	3	-
Oswego Street	-	-	4	4	-	-	3	-
<b>TOTAL</b>	<b>6.5</b>	<b>14.5</b>	<b>8</b>	<b>41.5</b>	<b>12</b>	<b>20.5</b>	<b>37</b>	<b>20</b>

Nota: las cuadras de norte/sur se cuenta como una cuadra; las de este/oeste como media

# Marco de Referencia de Movilidad y Placemaking



# Instalaciones de Peatones y Bicicletas

## PEATONES

### Acera separada

La acera (banqueta) es la vía de acceso principal la cual va paralela a la calle. La acera asegura que los peatones tengan un lugar seguro y adecuado para caminar, debe ser entre 4 y 6 pies de ancho en áreas residenciales y entre 8 y 12 pies en áreas comerciales. Una acera separada consiste en una que se aparta de la calle con un espacio, regularmente de pasto o árboles, entre la acera y la calle.



### Camino de uso compartido

Los caminos de uso compartido se usan tanto para transporte como para recreación. Regularmente están separadas de la calle y se ubican dentro del llamado derecho de paso. Este tipo de caminos sirven tanto a peatones, ciclistas, personas en patines y con discapacidades. Usualmente se diseñan para tráfico en ambos sentidos, los cuales se marcan sobre el suelo. Un camino de uso compartido es regularmente más ancho que una banqueta, entre 12 y 16 pies de ancho.



### Área para peatones en calle principal

El área para peatón en una calle principal es una acera más amplia en la cual es posible añadirle mejoras para uso del peatón, tales como muebles, bancas, iluminación, árboles y estacionamiento para bicicletas. Típicamente, las calles principales se ubican frente a áreas para uso comerciales donde hay mayor actividad de peatones. La cantidad de actividad de peatones en el área, disminuye el tráfico y enfatiza a los peatones.



### Bulevar de peatones

Se debe considerar un ambiente para un bulevar de peatones en lugares donde la actividad peatonal es muy alta el volumen de vehículos es o muy bajo o desalentado. El bulevar de peatones debe consistir en una infraestructura con elementos verdes tales como árboles frondosos, amplios jardines o bioswales. También puede incluir un rango de mejoras tales como muebles, iluminación, bancas y estacionamiento para bicicletas.



## BICICLETAS

### Carriles compartidos

Son usados tanto por los autos como los ciclistas y son delineadas con señales (típicamente la cabeza de una flecha con una bicicleta debajo, llamadas "sharrows" en inglés); esta marcas indican que se trata de un ambiente de compartir entre las bicicletas y los autos. Dichas señales refuerzan la legitimidad del tráfico de bicicletas en la calle y recomiendan el correcto posicionamiento del ciclista. Las señales de carriles compartidos deben aplicarse en situaciones donde la diferencia de velocidad entre las velocidades de traslado entre el ciclista y los autos es muy bajo. *Fuente: NACTO*



### Carril de bicicleta

El carril de bicicleta designa el espacio exclusivo para ciclistas a través del uso de señalamientos sobre el pavimento. Se localiza adyacente a los carriles para automóviles y circula en la misma dirección de tráfico. Un carril de bicicleta facilita comportamiento predecible y movimientos entre ciclistas y automovilistas. *Fuente: NACTO*



### Bulevar de bicicleta

Los bulevares de bicicleta son calles con bajo volumen de tráfico motorizado así como velocidad baja, designados para darle prioridad a las bicicletas. Estos bulevares usan distintas maneras para manejar el tráfico de vehículos motorizados tales como letreros, señales en el pavimento con la finalidad de crear un ambiente seguro y conveniente donde se pueda cruzar las calles principales en bicicleta. Los bulevares de bicicleta no solo benefician a los ciclistas, sino también ayudan a crear y mantener calles "silenciosas" que benefician a los residentes y mejoran la seguridad de todos los que transitan por las calles.

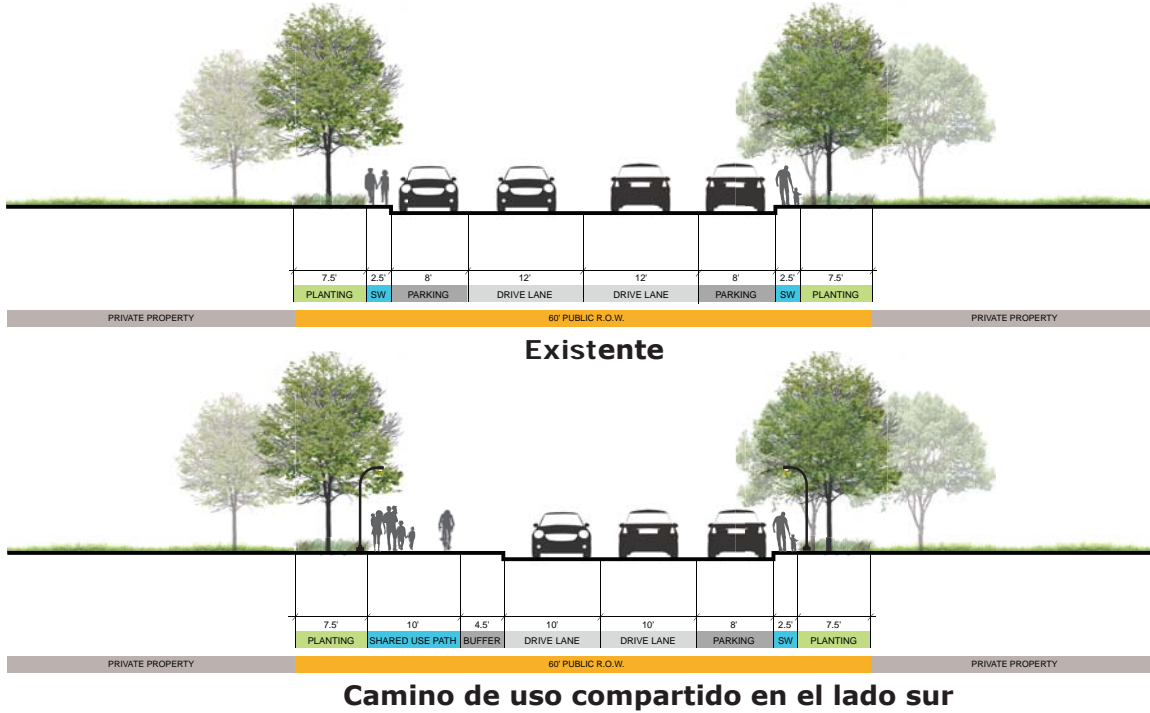


*Fuente: NACTO*



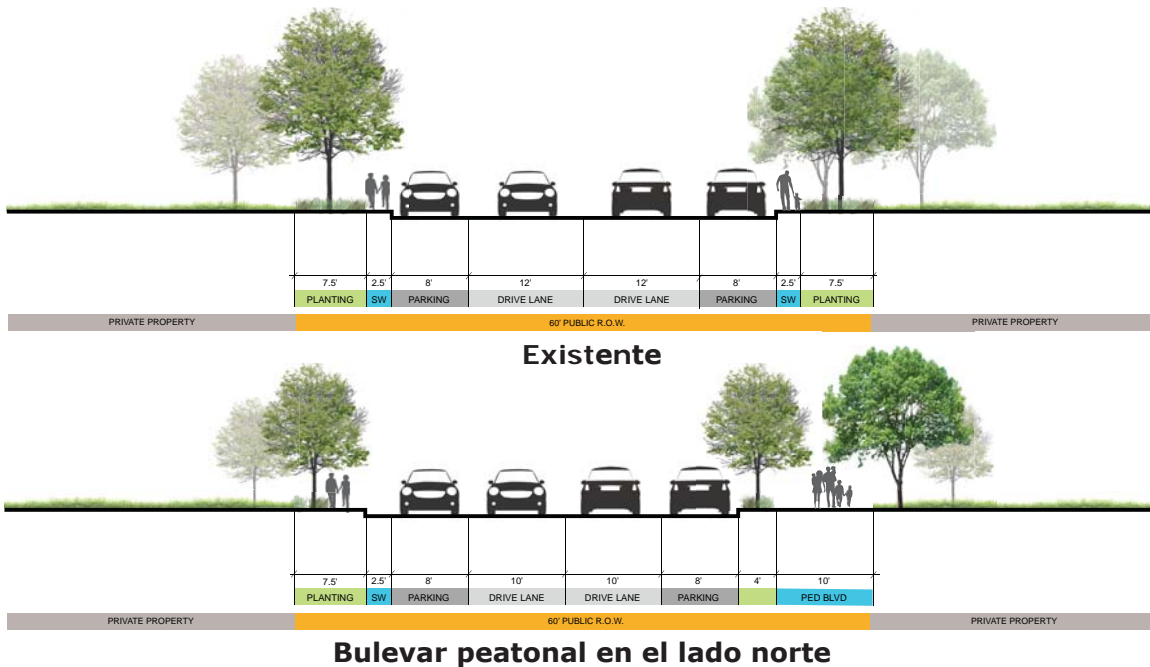
## 22nd Avenue (viendo hacia el oeste)

Se recomienda un camino de uso compartido de 10 pies de ancho (para peatones y ciclistas) con una barrera mitigadora de 3 pies al lado sur de la Avenida 22°. Las líneas para vehículos serían recudidas a 10 pies y se eliminaría el estacionamiento del lado sur de la calle para permitir espacio para el camino de uso compartido. Donde sea posible el camino de uso compartido se agregaría a la parte posterior del encintado de la calle; se mantendría el estacionamiento del lado sur (entre Clinton y Dayton) así como la zona para camión escolar (Macon a Moline).



## 25th Avenue (viendo hacia el oeste)

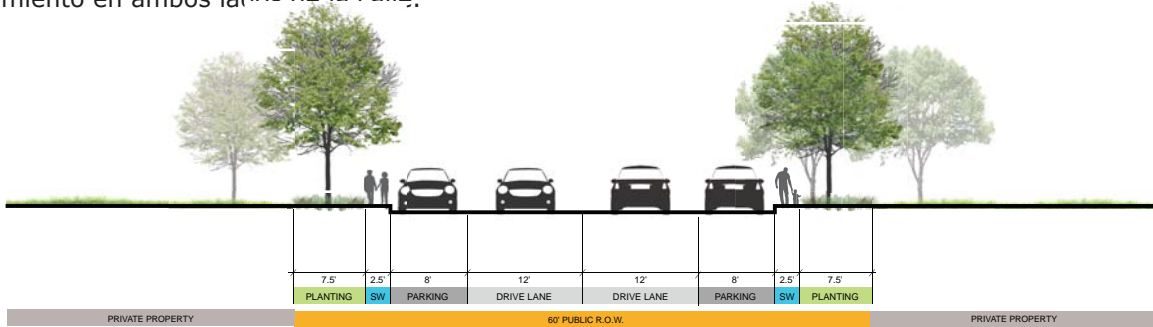
Se recomienda un bulevar peatonal de 10 pies de ancho, entre árboles, al lado norte de la Avenida 25°. Sería añadido a la parte posterior del encintado actual de la calle; ocasionalmente el estacionamiento sería eliminado del lado norte de la calle para minimizar el impacto a las áreas verdes dentro del derecho de paso público.



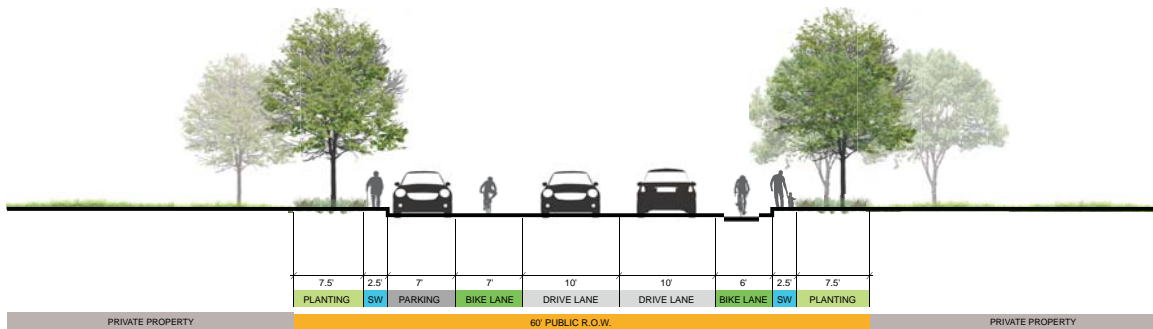
# Secciones Existentes y Propuestas

## 23rd Avenue (viendo hacia el oeste)

Se recomienda carriles de bicicleta a lo largo de la Avenida 23°. No requeriría cambios ni al encintado de la calle ni a la parte posterior de la acera. Los carriles de traslado para autos serían reducidos a 10 pies de ancho y el estacionamiento del lado norte de la calle sería eliminado. La sección de 5 cuadras entre las calles Emporia y Geneva es angosta y tiene casas con el frente hacia la Avenida 23°; esta sección incluiría carriles compartidos para mantener estacionamiento en ambos lados de la calle.



Existente

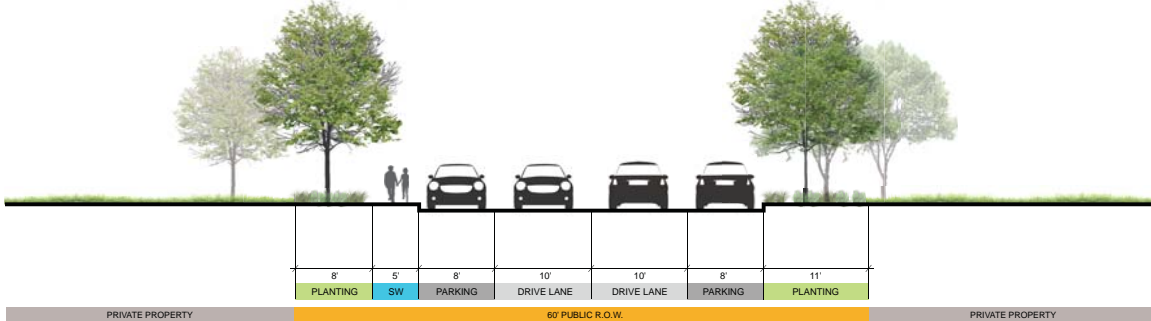


Carriles de bicicleta

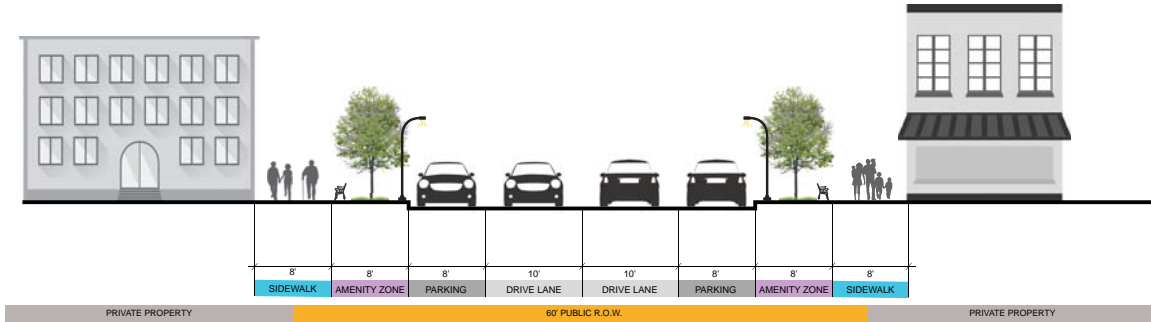


## Clinton Street (viendo hacia el norte)

La calle Clinton sería designada como Área para peatones es calle principal con aceras separadas y zonas para uso del peatón como bancas y alumbrado apropiada. La recomendación incluye estacionamiento en ambos lados de la calle y un área para peatones de 16 pies de ancho. Estas mejoras estarían atadas a la reurbanización de lotes sobre la calle Clinton incluyendo Stanley Residential y Westerly Creek Village.



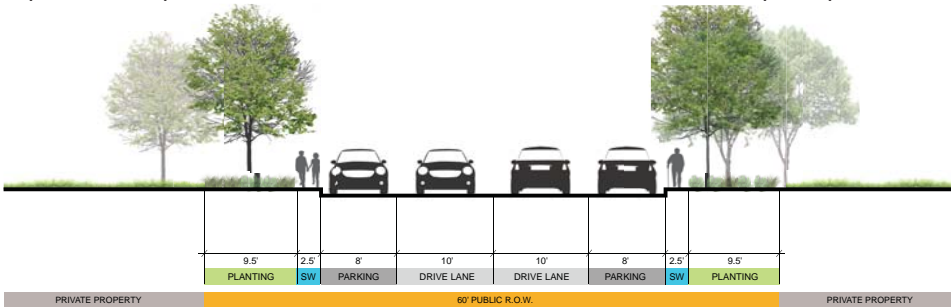
Existente



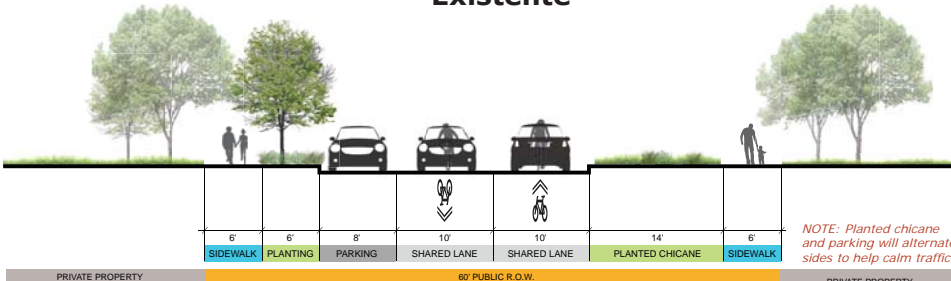
Área para peatones es calle principal

## Fulton Street (viendo hacia el norte)

Se recomienda un bulevar de bicicleta en la calle Fulton junto a aceras separadas de 6 pies de ancho. El bulevar de bicicleta sería creado usando una combinación de medidas que calman el tráfico (como chicanes y rotondas) y divergencias de tráfico (los vehículos motorizado sobre la calle Fulton serían forzados a dar vuelta a la derecha en las avenidas 22º y 25º). Se eliminaría el estacionamiento en lados alternos de la calle usando chicanes. Las aceras separadas impactarían las áreas verdes dentro del derecho de paso público.



Existente



Bulevar de bicicletas y aceras separadas



Mini-rotonda

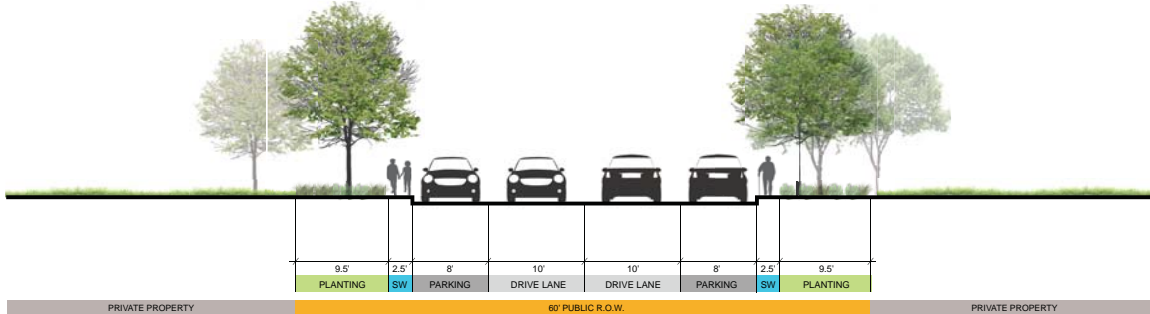


Desviaciones de tráfico

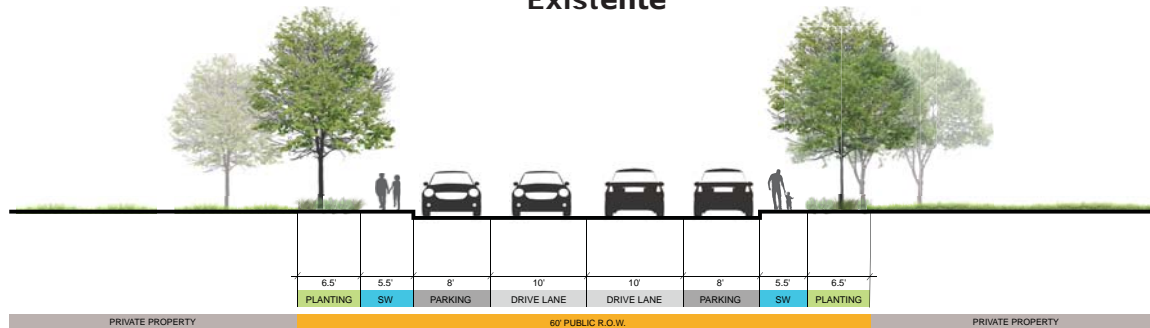
NOTE: Planted chicane and parking will alternate sides to help calm traffic.

## Hanover Street (viendo hacia el norte)

Se recomienda ampliar las aceras en la calle Hanover desde la Avenida 23<sup>o</sup> hasta la Avenida 25<sup>o</sup>. Esto se lograría al ampliar las aceras hacia el lado adyacente a las áreas verdes dentro del derecho de paso público. Se mantendría el estacionamiento en ambos lados de la calle.



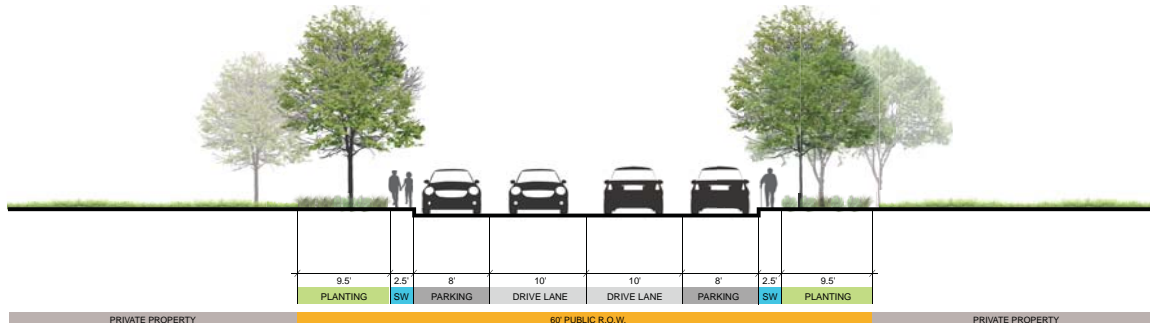
**Existente**



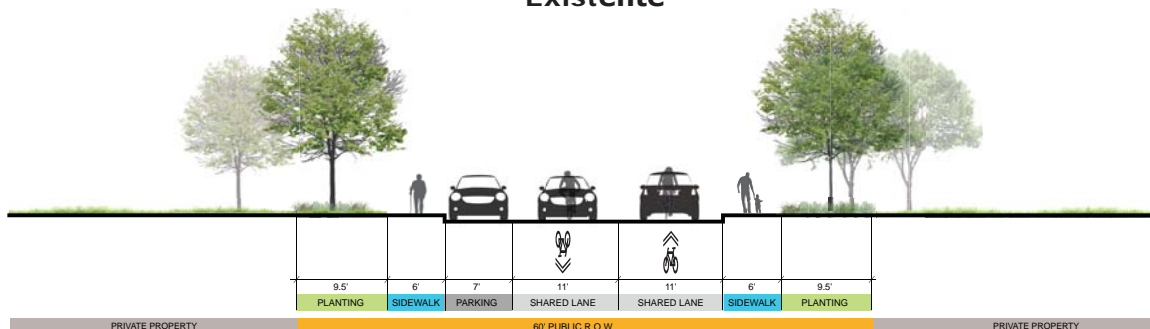
**Ampliación de aceras por el lado exterior**

## Lima Street (viendo hacia el norte)

En la calle Lima, se recomiendan carriles compartidos para definir la calle como una ruta de bicicleta y para incrementar la expectativa de los conductores sobre ciclistas usando la calle. Así mismo, se recomienda ampliar las aceras. Ambas mejoras se lograrían al eliminar estacionamiento en uno de los lados de la calle (lado este de las avenida 22<sup>o</sup> a la 23<sup>o</sup>, del lado oeste de la avenida 23<sup>o</sup> a la 25<sup>o</sup> y de Montview Boulevard a la Avenida 22<sup>o</sup>).



**Existente**

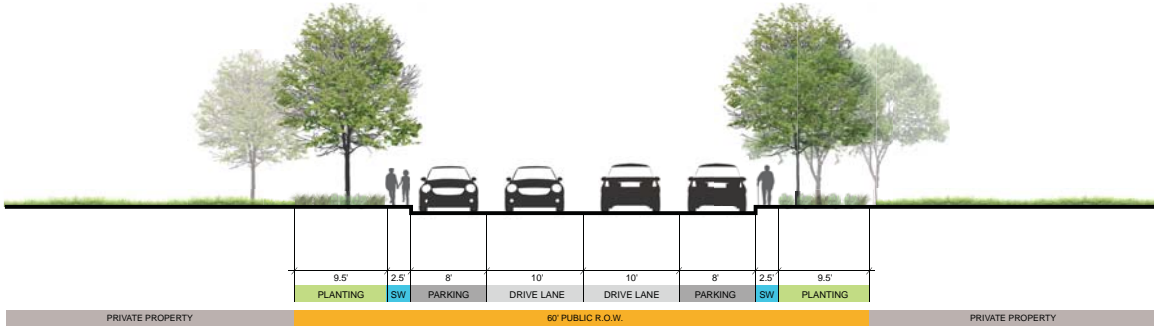


**Ampliación de aceras por el lado interior**

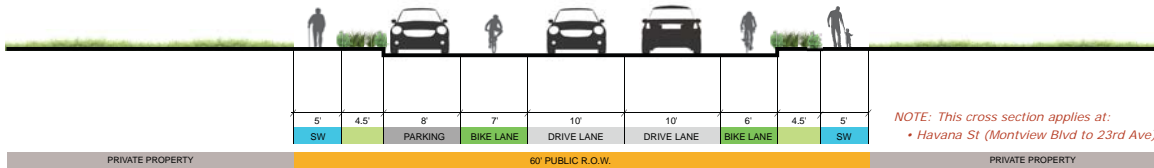
# Secciones Existentes y Propuestas

## Havana Street (viendo hacia el norte)

En la calle Havana se recomiendan carriles de bicicleta en la calle y aceras separadas, desde Montview hasta la Avenida 23<sup>o</sup>. Para hacer espacio para dichas mejoras, se eliminaría el estacionamiento del lado este de la calle, las calles se ampliarían, así como las aceras, lo cual impactaría áreas verdes dentro del derecho de paso público.



**Existente**



*NOTE: This cross section applies at:  
• Havana St (Montview Blvd to 23rd Ave)*

**Bulevar de bicicletas y aceras separadas**

## Sur de la calle 22nd Street (viendo hacia el norte)



**Existente**



**Propuesto**

## Sur de la calle 23rd Street (viendo hacia el norte)



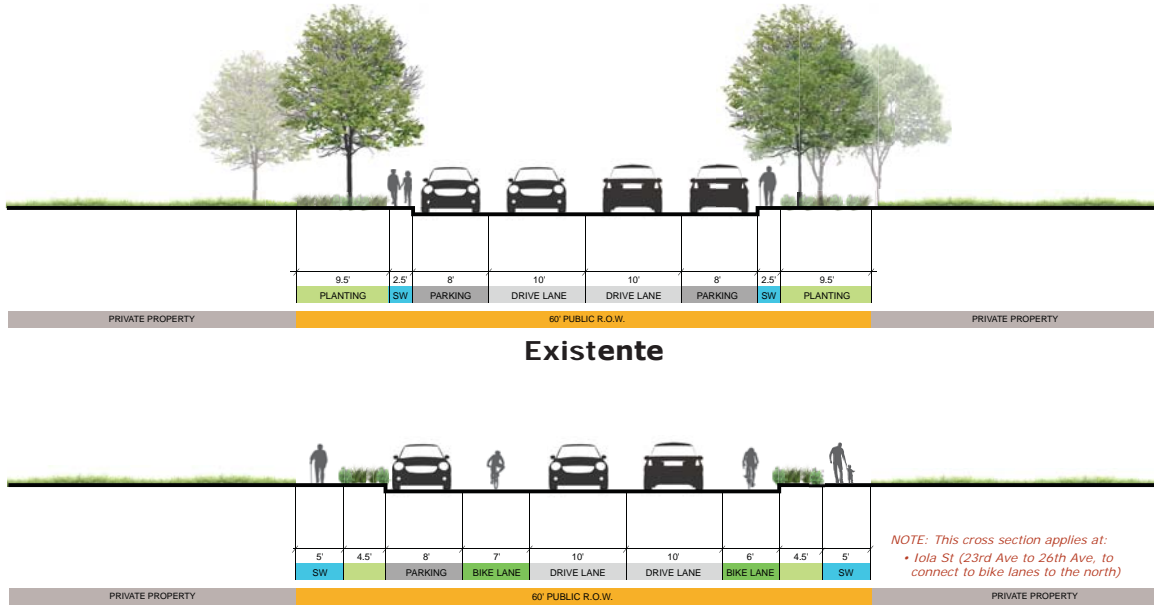
**Existente**



**Propuesto**

## Iola Street (viendo hacia el norte)

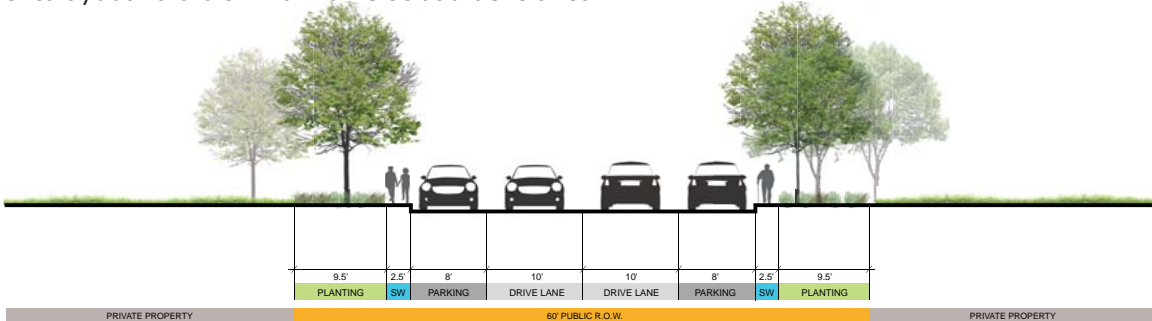
En la calle Iola, se recomiendan carriles de bicicleta en la calle y aceras separadas desde la Avenida 23 hasta la 26, contactando a los carriles de bicicleta ya existentes en Denver. Para hacer espacio para dichas mejoras, se eliminaría el estacionamiento del lado este de la calle, las calles se ampliarían, así como las aceras, lo cual impactaría áreas verdes dentro del derecho de paso público.



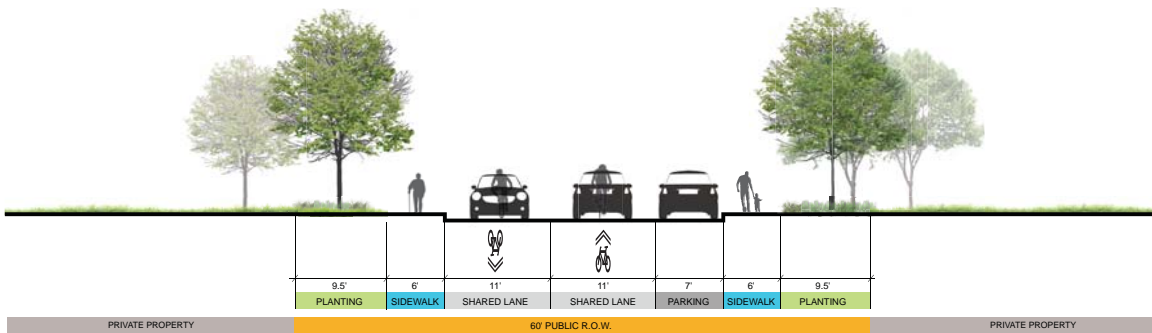
# Secciones Existentes y Propuestas

## Oswego Street (viendo hacia el norte)

Se recomienda un bulevar de bicicleta en la calle Oswego así como aceras de 6 pies de ancho. El bulevar de bicicletas sería creado usando medidas calmantes de tráfico (calle más angosta y una mini rotonda). El estacionamiento sería eliminado en lados alternos de la calle para dar cabida a la ampliación de las aceras. El alternar las áreas de estacionamiento ayudaría a disminuir la velocidad del tráfico.



Existente



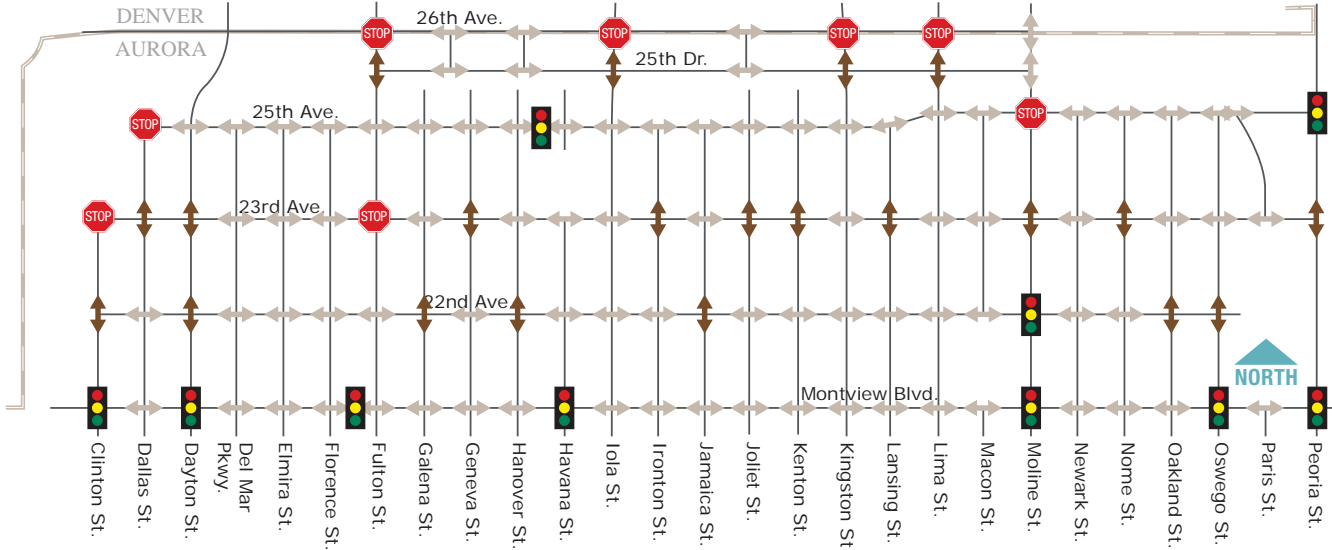
Bulevar de bicicletas y aceras separadas



Las señales de alto, semáforos y otros artefactos de control de tráfico comunican el derecho de paso de los conductores, ciclistas y peatones. El propósito del control de tráfico en el noroeste de Aurora está diseñado para balancear el flujo de tráfico, motivar velocidades bajas por el vecindario y que funcione con las rutas para caminar a las escuelas. La propuesta de control de tráfico es compatible con las calles existentes en el vecindario y con las mejoras recomendadas.

## Control de tráfico existente

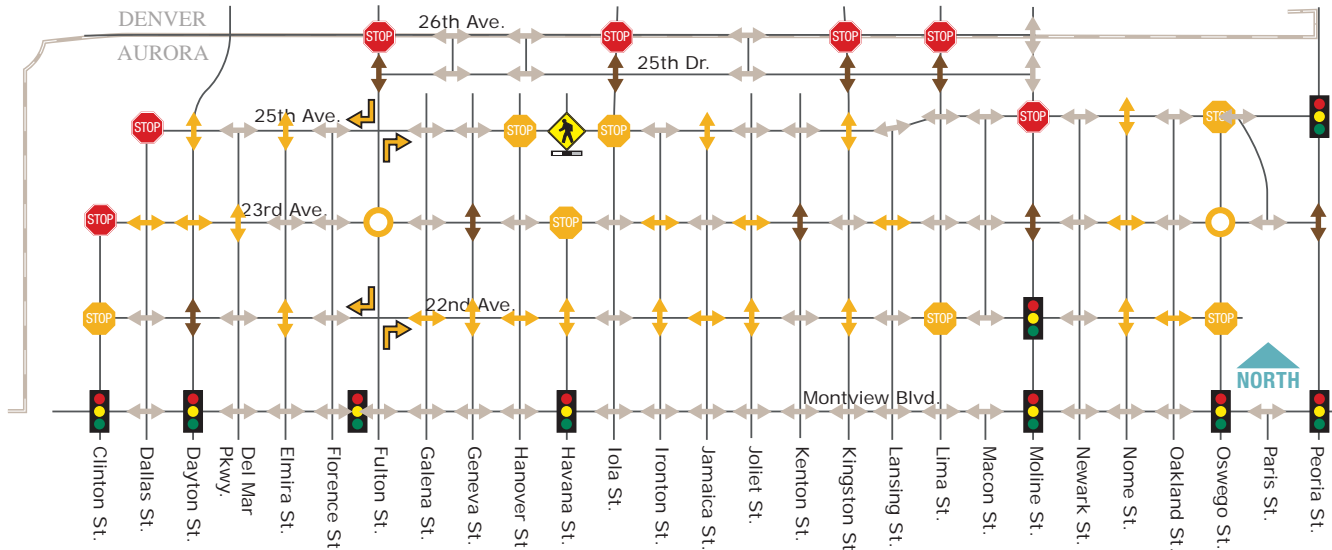
- CLAVE**
- ← = Movimiento de flujo libre de este a oeste
  - ↕ = Movimiento de flujo libre de norte a sur
  - STOP = Alto total
  - 🚦 = Señal de tráfico



## Control de tráfico propuesto

**LEGEND**

- ← = Movimiento de flujo libre de este a oeste
- ↕ = Movimiento de flujo libre de norte a sur
- STOP = Alto total
- 🚦 = Señal de tráfico
- ↔ = Cambio de flujo de movimiento
- ↪ = Vuelta a la derecha solo para vehículos motorizados (no restricciones para ciclistas, peatones y vehículos de emergencia)
- 🚦 = Alto total nuevo
- 🚦 = Nuevo faro rápido intermitente rectangular
- 🚦 = Mini rotonda nueva







## Adopción del plan

Su aporte a este plan servirá para perfeccionar las recomendaciones del estudio de movilidad en el noroeste de Aurora (NW Aurora Mobility Study). Se presentarán las recomendaciones finales al Concejo de la Ciudad (Cabildo) para su adopción en el otoño de 2018.



## Implementación

La ciudad de Aurora no cuenta con los fondos suficientes para realizar todas las mejoras recomendadas de manera inmediata; es probable que se irán llevando a cabo con el transcurso del tiempo conforme vaya habiendo fondos. La ciudad notificará públicamente cuando los proyectos vayan avanzando.

- La reorientación de las señales de alto podría realizarse en la primavera de 2019.
- Mejoras que requieran solo el recubrir (tales como Avenida 23 y el componente de bulevar para bicicleta de la calle Oswego) podrían completarse en los próximos 1 a 3 años.
- La ciudad de Aurora trabajará para identificar fondos para las demás mejoras recomendadas. El tiempo para realizar dichas mejoras dependerá de:
  - Oportunidades de asociaciones (por ejemplo, con constructoras y entre departamentos de la ciudad)
  - Oportunidades de subvenciones