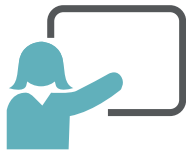




Bienvenidos a la Sesión Pública #2

Estamos ansiosos por escuchar sus ideas sobre la movilidad en su vecindario. ¡Le agradecemos su presencia para ayudar a avanzar este estudio!

Cómo aprovechar al máximo esta reunión:



Comparta sus ideas y haga preguntas sobre los materiales presentados.



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



Complete una tarjeta de comentario y colóquela en el buzón.

Visite el sitio web del proyecto para obtener más información a medida que avanza el estudio: AuroraGov.org/NWMobility

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.



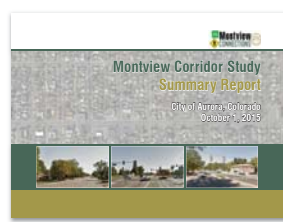
WESTERLY CREEK VILLAGE COMMUNITY PLAN

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

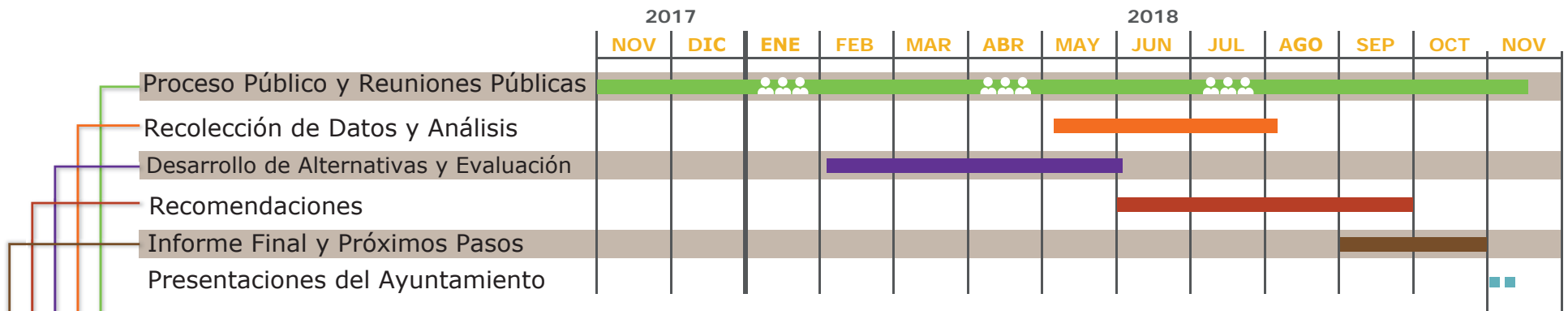
En 2016 y 2017, la ciudad instaló carriles para bicicletas con atenuación en Montview Boulevard. El estacionamiento en la calle fue eliminado para acomodar las nuevas instalaciones para las bicicletas. El diseño fue el resultado de un estudio preparado en 2015. Todas las fases de este proyecto incluyeron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

2015

2016

2017

2018



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 Ayuntamiento de la Ciudad de Aurora para su aprobación.

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.



Resumen de Alternativas

La visión de NW Aurora es crear un vecindario con un sentido de lugar donde las calles son accesibles para ciclistas y peatones, y están disponibles para todos los grupos de edades y habilidades, lo que lo convierte en un vecindario aún mejor para vivir, trabajar y jugar.

LAS NECESIDADES MÁS GRANDES:

Se han desarrollado tres alternativas para abordar las necesidades más importantes del vecindario:

- Gestionar el flujo de tráfico dentro y a través del vecindario.
- Proporcionar aceras seguras y cómodas para alentar a caminar en el vecindario.
- Identificar las rutas preferidas para ciclistas y designar el espacio para las bicicletas.
- Mejorar la seguridad de las rutas escolares de caminar y andar en bicicleta para ayudar a eliminar las barreras que impiden que los niños caminen y vayan en bicicleta a la escuela.

TEMAS COMUNES:

Las alternativas presentadas se desarrollaron reconociendo que no es realista mejorar cada calle o agrandar cada acera dentro del vecindario debido a restricciones de espacio y fondos. En cada alternativa, las soluciones propuestas se enfocan en las calles donde se pueden obtener los mayores beneficios. Hay algunos temas comunes entre las tres alternativas:

- La Avenida 23 es la ruta principal de bicicleta Este-Oeste en todas las alternativas debido a que provee una conexión directa sin interrupciones para los ciclistas desde el sendero Westerly Creek en el Oeste hasta el Anschutz Medical Campus en el Este
- La Avenida 25 es una calle principal Este-Oeste para caminar en todas las alternativas debido a la concentración de destinos locales para peatones a lo largo de la calle, incluyendo Stanley Marketplace, Fulton Park, El Centro de Recreación Moorhead y Fletcher Community School.
- En las tres alternativas, las mejoras a la movilidad de Norte-Sur de bicicletas y peatones se centran en un conjunto común de calles que proporcionan continuidad a través del área de estudio y que dan acceso a los destinos del vecindario, que incluyen las calles: Clinton, Fulton, Havana/Iola, Lima y Oswego.

- Aumentar los viajes de vehículos no-motorizados (como andar en bicicleta, caminar y usar servicios de tránsito).
- Proporcionar conexiones multimodales a vecindarios y destinos y servicios regionales locales.
- Mejorar el carácter del vecindario a través del embellecimiento y de la creación de lugares.
- Mejorar el acceso a los servicios de tránsito locales y regionales.
- Conectando el vecindario a los parques y la red regional de espacios abiertos y senderos.
- Acomodar a todos los usuarios a través del diseño completo de las calles.

PRÓXIMOS PASOS— REFINAMIENTO DE ALTERNATIVAS:

Los próximos pasos para refinar las alternativas y seleccionar una alternativa preferida implicarán:

- Identificar la orientación de la señal de stop y las funciones específicas de control del tráfico para manejar las velocidades y el enrutamiento.
- Equilibrar las compensaciones necesarias para hacer mejoras en las calles (lo más notable: estacionamiento en la calle versus impactos en la parte posterior de las aceras).
- Incorporación de elementos específicos para la creación de espacios, el embellecimiento y las aguas pluviales.
- Una evaluación técnica de las alternativas y sus elementos individuales.
- Mezclando y combinando elementos de las tres alternativas.

Alternativa A

Una Red Equilibrada

El tema principal de la alternativa es promover una concentración igual de tráfico en todas las calles del vecindario para crear una red de calles equilibrada para todos los modos de viaje.

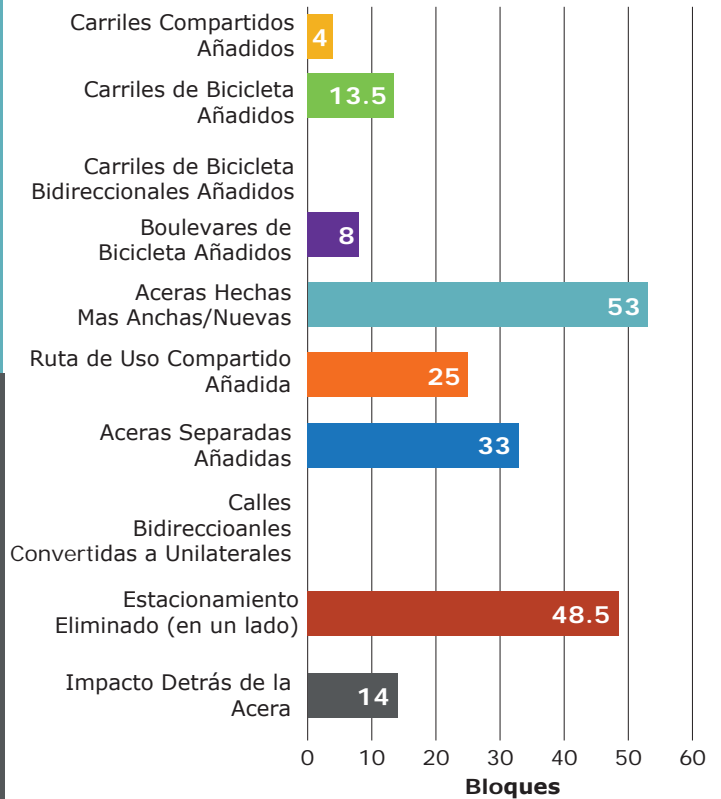
TEMAS DISTINGUIDOS:

- Distribuye los viajes de una manera balanceada para reducir congestiones de tráfico.
- Crea una red de calles equilibrada para todos los modos de viaje.
- Elementos principales (rutas compartidas y bulevares para bicicletas) para promover caminar y usar bicicleta para ir a las escuelas del vecindario.
- Reduce el tráfico en las calles con bulevares para bicicletas.
- Elimina calles "rápidas," allas señales de stop

CÓMO SE DIRIGE A LA ENTRADA COMUNITARIA:

- Se dirige a una prioridad de la comunidad superior de ensanchar aceras.
- Se enfoca en preocupaciones de exceso de velocidad al reorientar las señales de alto.
- Rebaja los atajos de tráfico.
- Mejora las conexiones para andar en bicicleta.
- Da prioridad a las rutas seguras para caminar y andar en bicicleta en rutas escolares.

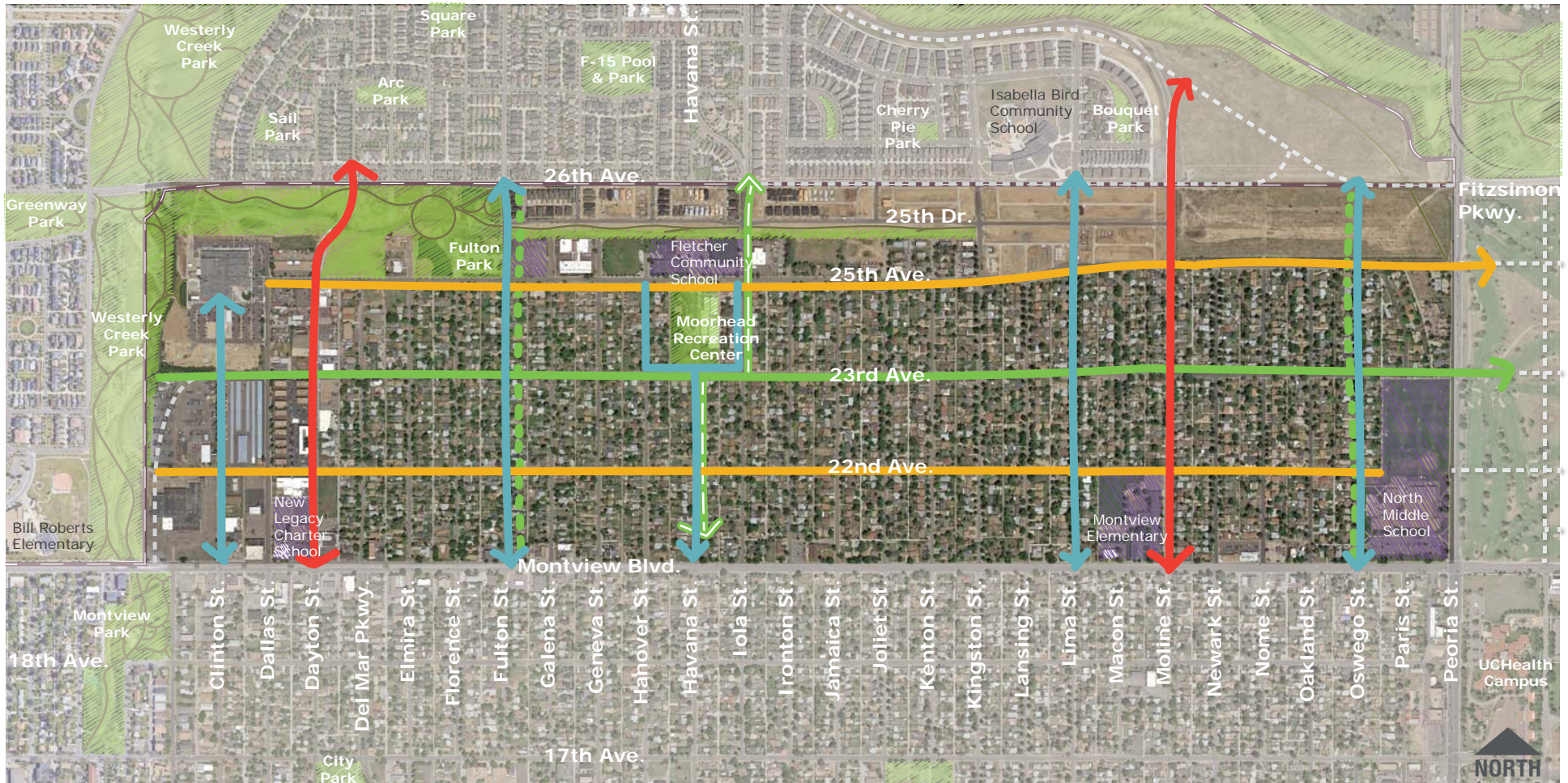
POR LOS NÚMEROS: BLOQUES DE ...










Nota: Bloques Norte/Sur contados como un bloque; Bloques Este/Oeste contados como medio bloque



Alternativa A Una Red Equilibrada



LEGEND

- | | | | |
|--|---------------------------------------|---|--|
|  | = Mejoras de Acera y de Zona Peatonal |  | = Ruta de Uso Compartido |
|  | = Carriles para Bicicletas |  | = Vehículo Motorizado y Prioridad de Parqueo |
|  | = Bulevar para Bicicletas |  | = Escuelas |
|  | = Línea Compartida | | |



Alternativa A Una Red Equilibrada Oportunidades Para Acción Local

La oportunidad de realizar esta alternativa se basa en las recomendaciones principales de movilidad y se centra en dos áreas principales de énfasis: 1) Bulevares para Bicicletas en La Calle Fulton y La Calle Oswego ,y 2) Moorhead Recreation Center Gateway & Zona Peatonal

Los Bulevares de Bicicletas en La Calle Fulton y en La Calle Oswego son una oportunidad para crear una experiencia de usuario diferente para los residentes del vecindario al enfatizar el uso de bicicletas y actividades peatonales. Las calles de baja velocidad crean lugares más cómodos para caminar y andar en bicicleta y brindan la oportunidad de fomentar otras formas de creación de lugares, como áreas mejoradas con plantas, remodelación de parques, muebles urbanos, materiales de pavimentación alternativos y pequeños espacios de reunión. **Las Entradas al Centro de Recreación Moorhead (Norte y Sur) & Zona Peatonal** crean una zona peatonal amigable en los bloques que rodean el Centro de Recreación Moorhead. Las pasarelas mejoradas a lo largo de las avenidas 25 y 23 crearán puntos de entrada reconocibles y un borde público seguro, cómodo e identificable para los peatones. Los árboles nuevos, las aceras mejoradas, las zonas de cruce anchas, los semáforos y los dispositivos para calmar el tráfico pueden crear una "zona lenta" que enfatiza caminar y fomenta la actividad de los peatones.

Esta alternativa enfatiza conexiones multimodales mejoradas a los principales nodos de actividad dentro y cerca del vecindario y la creación de zonas cómodas y seguras para caminar dentro de los nodos de actividad.

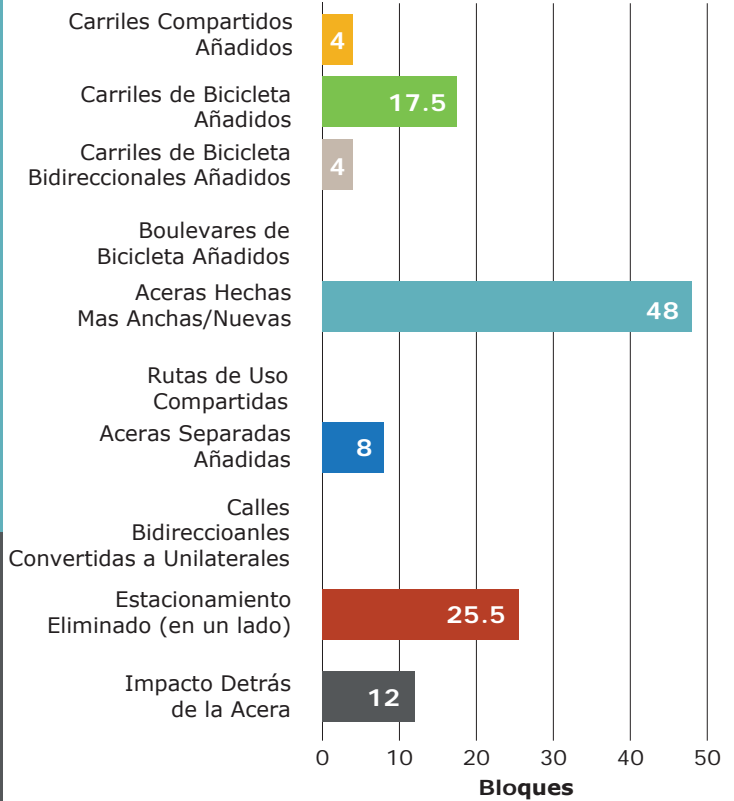
POR LOS NÚMEROS: BLOQUES DE ...

TEMAS DISTINGUIDOS:

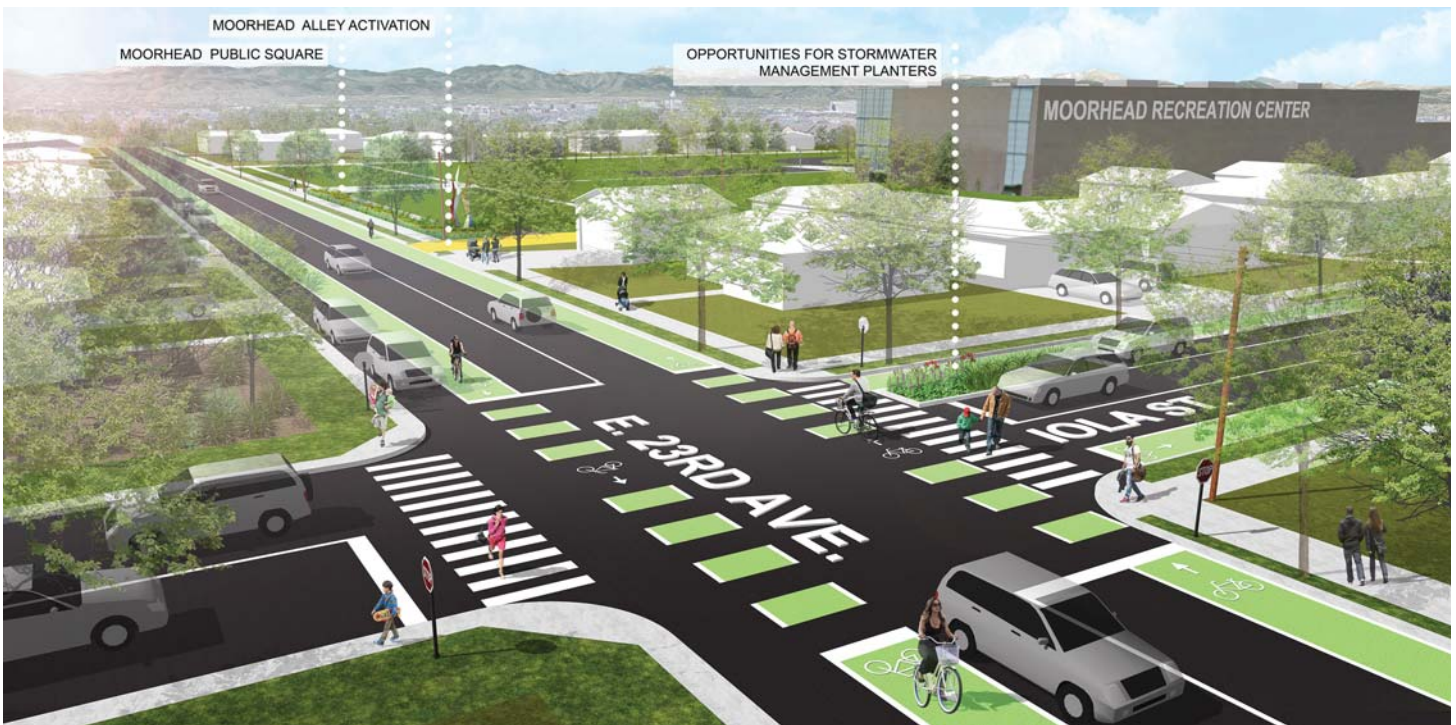
- Enfatiza las conexiones multimodales a los principales nodos de actividad.
- Crea calles completas en calles selectas Norte/Sur.
- Las mejoras claves para caminar de Este/Oeste se centran en la Avenida 25, mientras que las rutas de bicicleta de Este/Oeste se centran en la Avenida 23.
- Zonas únicas y acogedoras para caminar se crean a través de Westerly Creek Village, el distrito histórico de la Calle Galena, y dentro del nodo Moorhead/Fletcher.
- La orientación de la señal de stop y la calma del tráfico definen y respaldan la prioridad modal para cada calle.

CÓMO CONSIDERA LOS CONSEJOS DE LA COMUNIDAD:

- Crea un ambiente más seguro para los usuarios más vulnerables, como los niños, y mejora el acceso a la estación de tránsito.
- Minimiza los cambios generales en el estacionamiento en la calle al agrupar las mejoras.

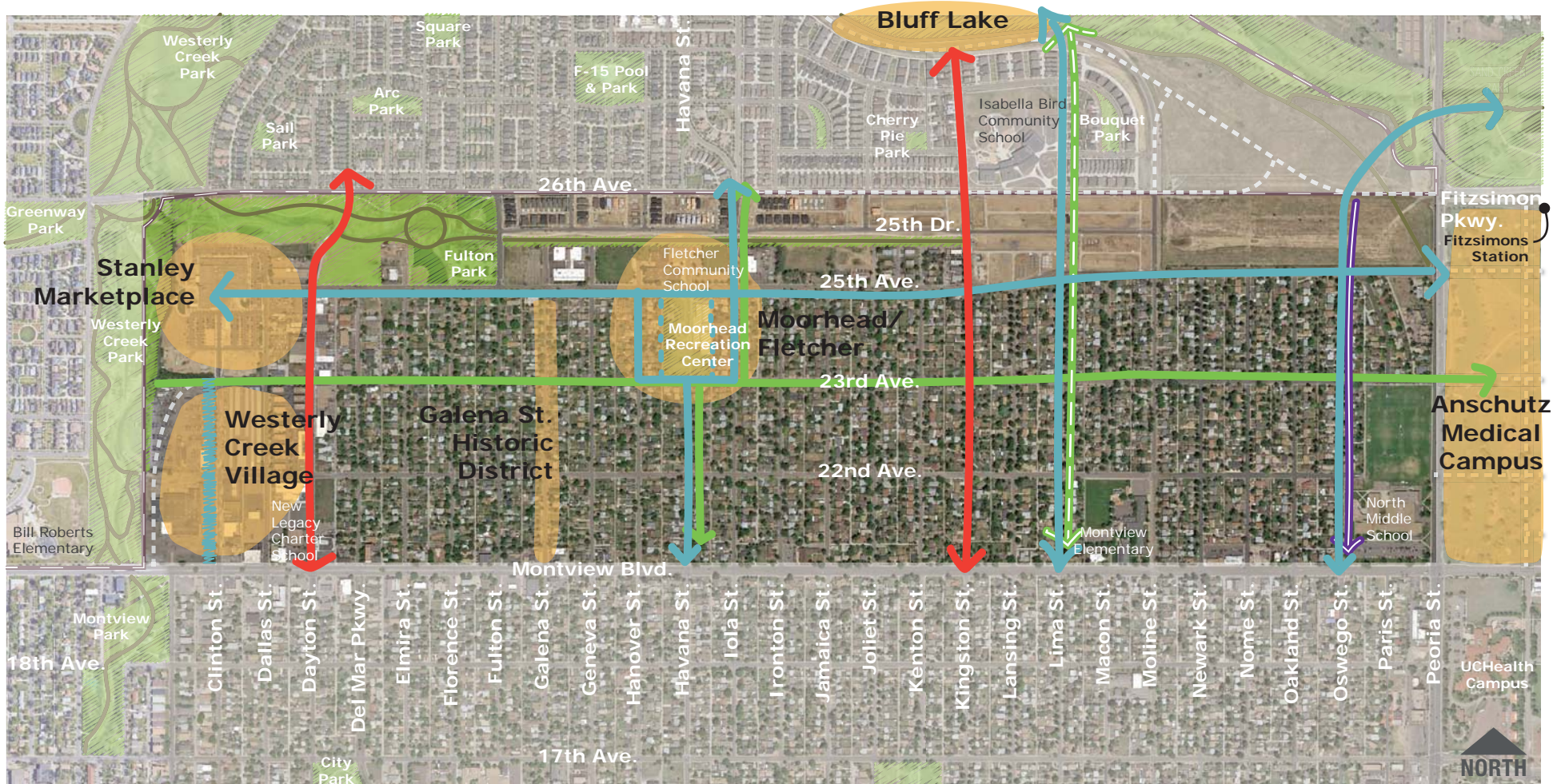


Nota: Bloques Norte/Sur contados como un bloque; Bloques Este/Oeste contados como medio











Alternativa B

Enfoque en la Acción Local del Vecindario



LEGEND

-  = Mejoras de Acera y de Zona Peatonal
-  = Zona Peatonal en Calle Principal
-  = Mejoras de Callejón
-  = Carriles para Bicicletas
-  = Carril Bilateral para Bicicletas
-  = Ruta de Uso Compartido
-  = Vehículo Motorizado y Prioridad de Parqueo
-  = Nodos de Actividad

Alternativa B Oportunidades Enfoque en la Acción Local del Vecindario

Puesto que el enfoque en la acción local del vecindario es el tema principal de esta alternativa, este enfoque provee varias oportunidades para que más acción local del vecindario se añadan usando destinos e instalaciones ya existentes en el vecindario.

La Plaza Pública Moorhead y Callejones se enfocan en el área del Centro de Recreación de Moorhead, calle principales y callejones adyacentes para crear una plaza pública singular para el vecindario. Las mejoras al espacio abierto en el centro de recreación tienen la intención de hacerlo un lugar central de reunión para el vecindario. La plaza pública puede incluir asientos adicionales y áreas para reunirse, una plaza pequeña, un espacio para funciones y mejoras a las entradas y aceras alrededor de toda la cuadra. Dos de los callejones a la mitad de la cuadra pueden ser convertidos para priorizar el tránsito peatonal con pavimento permeable, con alumbrado, señales y mejor acceso al espacio abierto. El conjunto de mejoras a los espacios públicos y calles crean una sensación de "plaza pública" que celebra su lugar la principal atracción del vecindario.

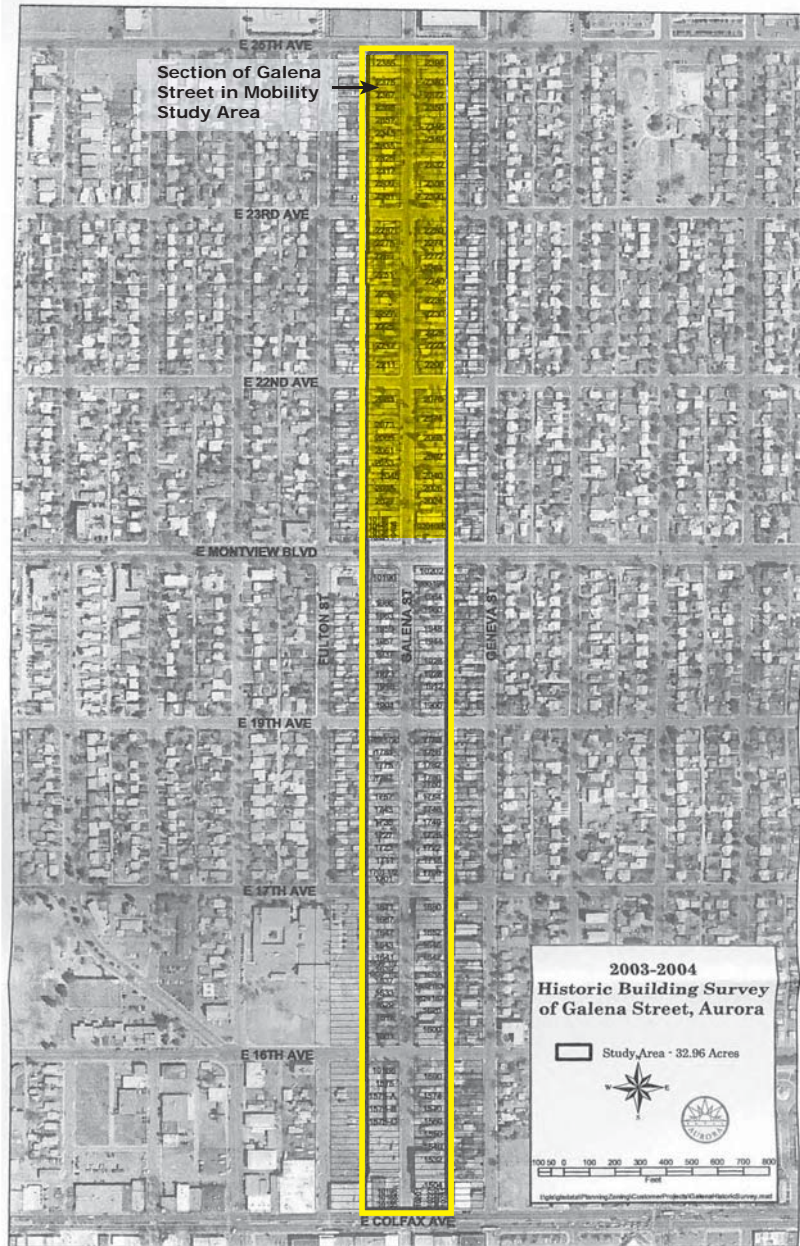
El área de la calle principal **Clinton Street** forma una entrada principal al Stanley Marketplace y una calle importante para peatones que conecta Montview Boulevard y Stanley. Las banquetas amplias, sitios de café, alumbrado, señales, letreros y arte hacen de esta calle principal una experiencia única para el peatón y un destino de uso mixto para el vecindario. La vivacidad de área es activada por el uso comercial y de locales en la calle frontal y por las conexiones directas para peatones al Westerly Creek Park hacia el oeste.

Stanley Marketplace Plaza concluye la experiencia de la calle principal Clinton Street y refuerza a Stanley como un destino principal. La plaza existente se expande a crear una experiencia de puerta frontal grande al sur del edificio.

Para celebrar esta joya histórica de Aurora, **Galena Street Historic Walk** proporciona una calle tranquila y hermosa para pasear y aprender sobre la historia de Aurora. Presentando las dos casas históricas de Fletcher, letreros históricos, jardines y asientos mejorados, la calle crea una experiencia especial para caminar en el vecindario y la ciudad entera.



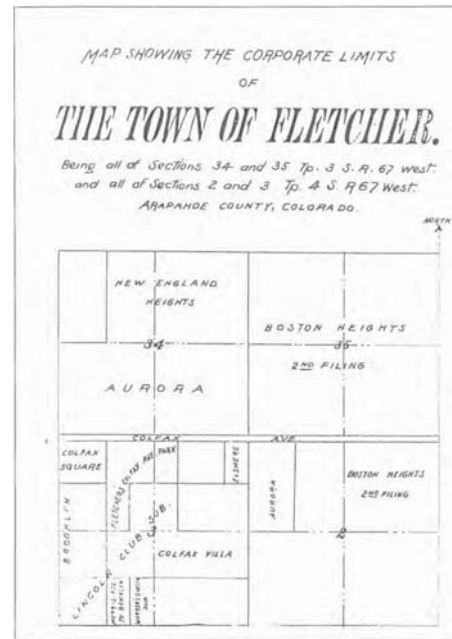
Historia de la calle Galena Street



Source: 2003-2004 Historic Building Survey

La zona de la calle Galena mantiene un vestigio de que motivó el asentamiento inicial de Aurora y le dio forma a su crecimiento inicial. El vecindario sirve como un microcosmos de la historia de la ciudad desde sus primeros días hasta los tiempos actuales.

Galena Street ha recibido mucha atención como uno de los vecindarios más antiguos de la ciudad y como la ubicación de algunas de las propiedades más antiguas de Aurora. Donald Fletcher desarrolló la calle Galena Street, originalmente llamada Hathaway Street, en 1890 como la pieza central del primer del pueblo Fletcher de cuatro millas a la redonda. De acuerdo con el National Register of Historic Places Registration Form preparado por Dawn Callouet en 1996, Fletcher construyó 14 casas de estilo Queen Anne en la calle Hathaway Street entre 1890 y 1892. Fuente: 2003-2004 Historic Building Survey



Fletcher townsite, established in 1891



2280 Galena Street



2226 Galena Street

Alternativa C

Enfoque en Conexiones

Al mejorar las estructuras existentes, esta alternativa se distingue por una conexión fuerte y la habilidad de moverse fácilmente alrededor del vecindario con acceso tanto a la red regional como a destinos regionales.

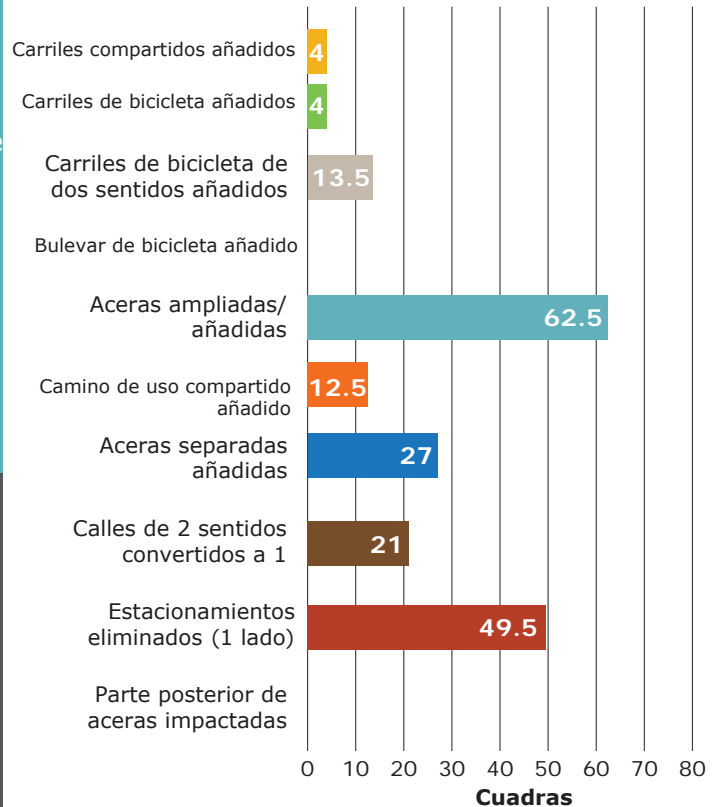
TEMAS DESTACADOS:

- Proporciona acceso conveniente a la red regional y destinos regionales.
- Convierte las avenidas 22 y 23 en calles de un solo sentido.
- Incluye instalaciones de alta calidad para bicicletas en la avenida 23, un ambiente atractivo para caminar y detalles con agua en la avenida 25.
- Combinación de letreros de alto consistentes junto a prácticas para calmar el tráfico para reducir la velocidad y dirigir a peatones, ciclistas y autos hacia la instalación apropiada.

CÓMO CUBRE EL APOORTE DE LA COMUNIDAD

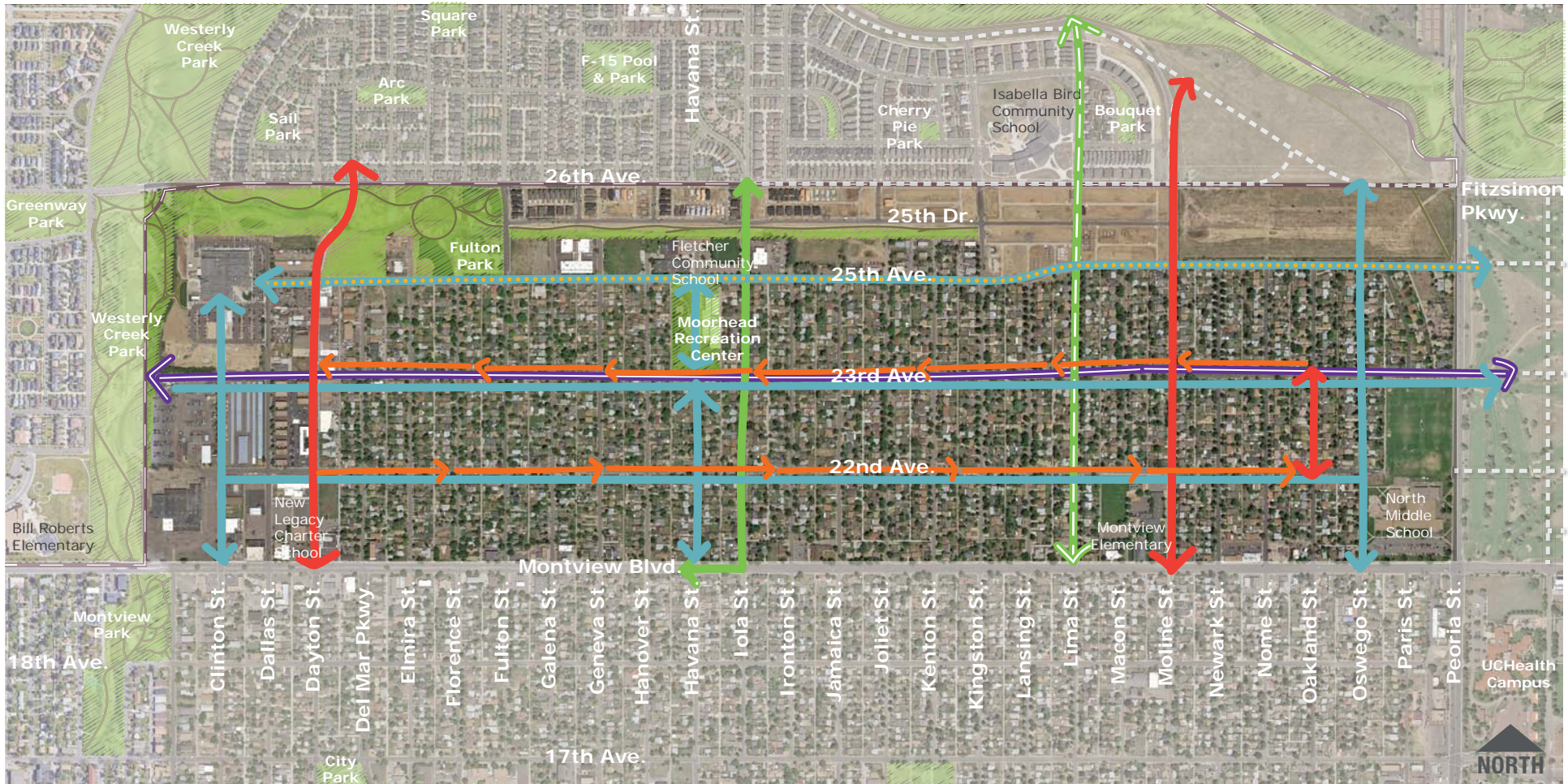
- Minimiza cambio al espacio exterior de las aceras existentes.
- Proporciona instalaciones de la más alta calidad para bicicleta.
- Busca reducir el tráfico de atajos y mantiene acceso del vecindario a destinos regionales.

EN NÚMEROS : CUADRAS DE...










Note: North/South Blocks counted as one block; East/West Blocks counted as 1/2 block





LEGEND

- | | | | |
|--|---------------------------------------|---|---|
|  | = Mejoras de Acera y de Zona Peatonal |  | = Carril Bilateral para Bicicletas |
|  | = Bulevar de peatones |  | = Calle de un solo sentido |
|  | = Carrile para Bicicletas |  | = Vehiculo Motorizado y
Prioridad de Parqueo |
|  | = Ruta de Uso Compartido | | |

Alternativa C

Enfoque en Conexiones

Oportunidades de acción local del vecindario

Esta alternativa de Oportunidades en Enfoque Conexiones expande en tener corredores de movilidad principales y enfatiza su doble papel como áreas para caminar y de identidad/placemaking.

El **25th Avenue Pedestrian Boulevard** (bulevar para peatones de la avenida 25) reforzará su papel como una ruta principal con mejoras en sus calles, jardines, letreros, asientos en lugares claves, así como arte integrada. La experiencia lineal general creará una experiencia cómoda para caminar que sea funcional, segura y bella. Siguiendo el concepto tradicional de los bulevares, la calle continuara beneficiándose de áreas techadas y con plantas y maceteros.

Hacia el sur, el **23rd Avenue Bikeway** (carril de bicicleta de la avenida 23) es otra oportunidad para crear un corredor identificable para el vecindario. Con la adición de un carril separado de dos sentidos para bicicletas, la avenida 23 será definida por la actividad frecuente de ciclistas, incluyendo familias, niños y personas de todas las edades quienes la usarán de manera regular. Tendrá gráficos y otro tipo de señales que le darán una identidad visual y una experiencia de uso divertida.

El **Moorhead Pedestrian Walkway** (paseo para peatones Moorhead) provee una conexión para peatones mejorada así como espacio público como un punto de enfoque entre las avenidas 23 y 25 y a lo largo de la orilla oeste del centro de recreación Moorhead. El paseo actual sería expandido y mejorado para crear un paseo más grande de múltiples usos con más lugares para sentarse, elementos de juego y arte pública.



Instalaciones de bicicleta

← ¿Qué tan cómodo se siente conducir en bicicleta en su vecindario en cada tipo de instalación?

muy incómodo	incómodo	cómodo	muy cómodo

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. El carril de bicicleta 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



Carril de bicicleta con separador

Los carriles de bicicleta con separador incluyen un área designada que sirve para separar los carriles de bicicleta de los carriles adyacentes para vehículos motorizados o carriles para estacionamiento. Los carriles para bicicleta con separador ofrecen mayor distancia entre los ciclistas y los automóviles y resultan más atractivos entre los diferentes tipos de usuarios de bicicletas.

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



Carril de bicicleta separado de dos sentidos

Permiten el tránsito de bicicletas en carriles separados y en ambas direcciones a un costado de la calle. Pueden estar protegidos a nivel calle por una línea de estacionamiento o alguna barrera entre los carril de bicicleta y el de vehículos motorizados y/o al elevar el carril de bicicleta para proveer una separación vertical a la línea para autos adyacente. Estos carriles dedican y protege espacio para ciclistas al mejorar su comodidad percibida y su seguridad.

Fuente: NACTO



Instalaciones para peatones

¿Qué tipo de instalaciones para peatones le gustaría ver en su vecindario?

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 bioswale. También puede incluir un rango de mejoras tales como muebles, iluminación, bancas y estacionamiento para bicicletas.

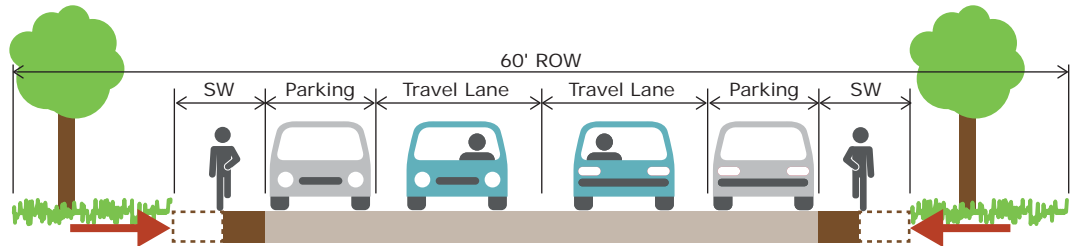
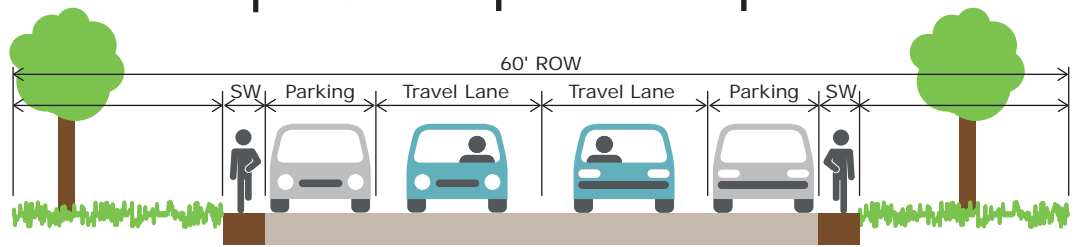


Opciones para ampliar aceras

Calles existentes

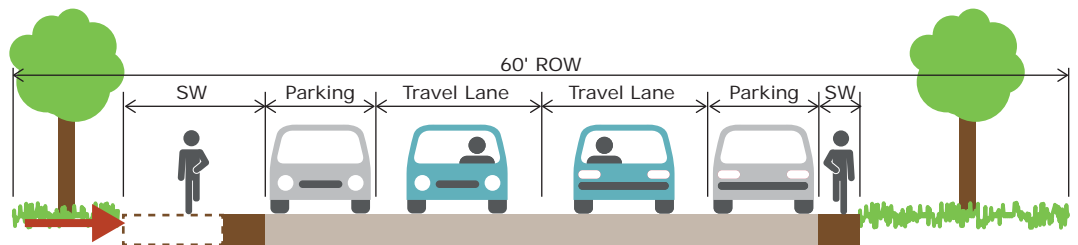
La mayoría de las aceras en el vecindario son demasiado angostas. El derecho de paso de la ciudad (ROW por sus siglas en inglés es típicamente 60 pies, lo que incluye una porción del césped al frente de la mayoría de las casa. Existen varias opciones para ampliar las aceras y aun quedar dentro del ROW, pero requieren de ya sea eliminar algo de estacionamiento o tomar espacio de césped en la parte exterior de las aceras existentes. Nos gustaría que nos diera su opinión sobre lo que usted considere es lo más apropiado para el noreste de Aurora.

Por favor marque el espacio en blanco la opción que mejor le parezca



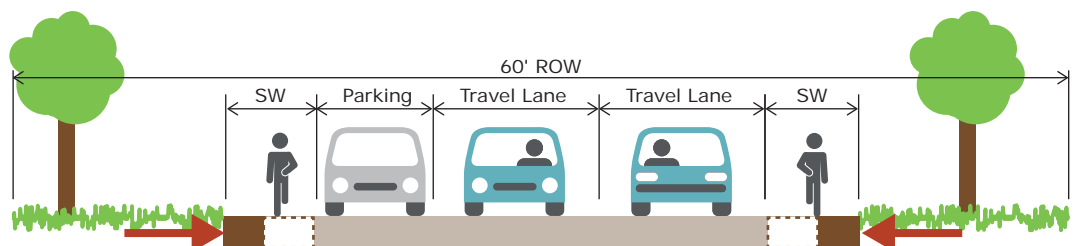
Opción 1: Aceras más amplias en ambos lados por el lado exterior

Esta opción crea dos aceras de ancho estándar pero requiere aproximadamente 3 pies de espacio de césped de cada lado.



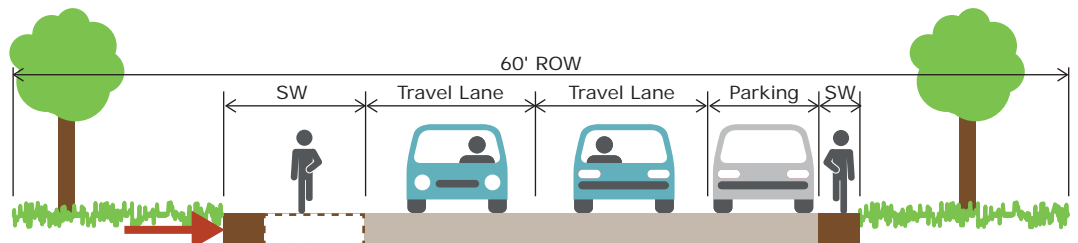
Opción 2: Acera más amplia en un lado por el lado exterior

Esta opción crea una acera amplia (la del otro lado queda igual) pero requiere aproximadamente 6 pies de espacio de césped de un lado.



Opción 3: Aceras más amplias en ambos lados por el lado interior

Esta opción crea dos aceras de ancho estándar pero requiere eliminar estacionamiento en uno de los lados.



Opción 4: Acera más amplia en un lado por el lado interior

Esta opción crea una acera amplia (la del otro lado queda igual) pero requiere eliminar estacionamiento en uno de los lados.



Criterios de evaluación

Los siguientes criterios de evaluación fueron creados con base en la retroalimentación de la comunidad que asistió a la primera reunión pública. Las alternativas serán evaluadas siguiendo estos criterios.

Conectividad (todas las modalidades)	¿Mejoraría la alternativa la conectividad a distintos dentro del vecindario y la movilidad dentro de este?
Comodidad y seguridad peatonal	¿Mejoraría la alternativa el nivel de comodidad y seguridad para los peatones?
Comodidad y seguridad bicicletas	¿Mejoraría la alternativa el nivel de comodidad y seguridad para los ciclistas?
Aceso a transporte público	¿Mejoraría la alternativa el acceso a las estaciones de Peoria y Fitzsimons y/o a las paradas locales de camión/bus?
Aceso a senderas y áreas verdes	¿Proporcionaría la alternativa acceso directo y conveniente a Westerly Creek, Sand Creek, and Bluff Lake?
Acceso a escuelas	¿Ofrecería la alternativa acceso seguro y conveniente a las escuelas del vecindario?
Rutas y operaciones de tráfico	¿Ofrecería la alternativa rutas y operaciones de tráfico convenientes?
Estacionamiento	¿Ofrecería la alternativa estacionamiento adecuado en la calle? ¿Minimiza la alternativa el impacto de estacionamiento?
Carácter de la comunidad	¿Ofrecería la alternativa un balance entre la preservación y las mejoras a la de la comunidad cultural y el carácter de Original Aurora?
Preservación de jardines	¿Minimizaría la alternativa el impacto en árboles y jardines del vecindario?
Placemaking	¿Crearía la alternativa oportunidades para áreas con un carácter distintivo, lugares para reunirse o para fomentar el uso activo a lo largo de la calle?
Desarrollo económico	¿Crearía la alternativa apropiadas oportunidades de reurbanización económica?
Infraestructura verde	¿Incorporaría la alternativa elementos de diseño de infraestructura verde (ecológica) tales como aguas pluviales e infraestructura blanda?
Apoyo de la comunidad	¿Tiene la alternativa el apoyo de la comunidad?

Rango de evaluación: El siguiente rango será utilizado para calificar cualitativamente cada alternativa.

- La alternativa contribuiría **positivamente** hacia el criterio
- La alternativa contribuiría **un tanto positivamente** hacia el criterio
- la alternativa no tendría **ninguna contribución** hacia el criterio
- La alternativa podría contribuir **un tanto negativamente** hacia el criterio
- La alternativa contribuiría **negativamente** hacia el criterio