

Metas, objetivos y criterios de evaluación del proyecto para corredores

Metas	Objetivo	Criterios de evaluación	Medidas
La seguridad	<ul style="list-style-type: none"> Reducir la frecuencia y la gravedad potenciales de los choques que involucran a personas que caminan o andan en bicicleta en o en paralelo a la autopista TV. Reducir la frecuencia y la gravedad potenciales de los choques que involucren a personas que caminan o andan en bicicleta por la autopista TV, con la intención de acceder al sendero potencial. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿La alternativa de sendero reduce la frecuencia potencial y la severidad de los choques que involucran al usuario potencial del sendero en comparación con las instalaciones existentes? (sí / no, ¿en qué medida?). ¿La alternativa del sendero maximiza la separación entre los vehículos y los usuarios del sendero en los cruces donde los usuarios potenciales accederán al sendero o minimiza el número de cruces necesarios? (sí / no, ¿en qué medida?). 	<ul style="list-style-type: none"> Número de cruces de intersecciones por tipo y número de carriles (es decir, control de paradas frente a cruce señalizado, escalonamiento dedicado para cruzar, número de carriles para cruzar).
Conectividad	<ul style="list-style-type: none"> Brindar un acceso nuevo y mejorado a las necesidades y servicios diarios. Aumentar las conexiones a destinos de la comunidad, incluidas escuelas, paradas de tránsito, parques e instalaciones recreativas, áreas de empleo, centros regionales y la red de senderos más amplia. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿La alternativa del sendero proporciona nuevas conexiones para mejorar el acceso a las necesidades y servicios diarios para las personas que caminan, andan en bicicleta y toman el transporte público? (sí / no, ¿en qué medida?). ¿La alternativa de senderos aumenta el número de destinos accesibles a pie, en bicicleta o en transporte público para los residentes? (sí / no, ¿en qué medida?). 	<ul style="list-style-type: none"> Proximidad a destinos esenciales / necesidades diarias (# de destinos adyacentes al sendero y dentro de ¼ de milla). Número de paradas de tránsito dentro de ¼ y ½ milla.
Salud / habitabilidad	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar elementos de diseño que aumentan la habitabilidad de la comunidad al maximizar el acceso a la recreación. Minimice la exposición de las personas que caminan o andan en bicicleta a las toxinas del aire y al material particulado. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿La alternativa del sendero está ubicada para maximizar el acceso de recreación para las personas dentro de un ¼ de milla del sendero? (sí / no, ¿en qué medida?). ¿La alternativa del sendero está ubicada para minimizar la exposición a las toxinas del aire y al material particulado? 	<ul style="list-style-type: none"> Proximidad a parques / espacios abiertos / escuelas (# de escuelas y parques adyacentes al sendero y dentro de ¼ de milla). Volúmenes de tráfico adyacentes.
Coordinación	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar y construir a partir de planes anteriores para el área de estudio. Coordinar con jurisdicciones vecinas y socios de área para brindar coherencia con otros planes de área. • Proporcionar un plan claro para el área, incluida una estrategia de implementación. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿La alternativa del sendero ha considerado los esfuerzos de planificación previos dentro del corredor de la autopista TV? (sí / no, ¿en qué medida?). Jurisdicciones vecinas y socios de área que brindan comentarios sobre el plan durante el desarrollo (sí / no, ¿en qué medida?). ¿La alternativa de ruta identifica el costo, el cronograma y las posibles estrategias de financiamiento (sí / no, en qué medida?). 	<ul style="list-style-type: none"> Estimación de costos a nivel de planificación. Agencias de coordinación y problemas (es decir, ferrocarriles, Condado de Washington, Aloha, Hillsboro, Beaverton por # y tipo de problemas de coordinación).
Factibilidad	<ul style="list-style-type: none"> Identificar con precisión y claridad la viabilidad de posibles alternativas. Considere los costos anticipados, las fuentes de financiamiento, los impactos ambientales, el derecho de paso y los permisos. ¿Considera los impactos potenciales al ferrocarril y la reubicación potencial del ferrocarril? 	<ul style="list-style-type: none"> ¿Es la alternativa de alineación viable desde una perspectiva de financiamiento, ambiental, derecho de paso y permisos? (sí / no, ¿en qué medida?). Concepto tiene concurrencia del ferrocarril (sí / no). ¿La alternativa de alineación proporciona una instalación cómoda que puede satisfacer las necesidades de todos los usuarios y habilidades al proporcionar la instalación de menor estrés posible? (sí / no, ¿en qué medida?). ¿La alineación da servicio a porciones más altas de poblaciones desfavorecidas de transporte que el promedio del área? 	<ul style="list-style-type: none"> Impactos significativos (es decir, ambientales, derecho de paso, ferrocarril, etc. por # y tipo).
Capital	<ul style="list-style-type: none"> Proporcionar una instalación de senderos cómoda que satisfaga las necesidades de todos los usuarios y habilidades. Proporcionar acceso equitativo al sendero para las poblaciones desfavorecidas del transporte que no cuentan con instalaciones recreativas. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿Es la alternativa de alineación viable desde una perspectiva de financiamiento, ambiental, derecho de paso y permisos? (sí / no, ¿en qué medida?). Concepto tiene concurrencia del ferrocarril (sí / no). ¿La alternativa de alineación proporciona una instalación cómoda que puede satisfacer las necesidades de todos los usuarios y habilidades al proporcionar la instalación de menor estrés posible? (sí / no, ¿en qué medida?). ¿La alineación da servicio a porciones más altas de poblaciones desfavorecidas de transporte que el promedio del área? 	<ul style="list-style-type: none"> Espacio de amortiguación y volúmenes de tráfico adyacentes. Velocidad del tráfico y niveles de ruido. Porcentaje de la población dentro de ¼ de milla de la instalación que se considera desfavorecida con el transporte.