

La ciudad de Keizer se compromete a brindar igualdad de acceso a todas las reuniones públicas y a la información según los requisitos de la ADA y los Estatutos Revisados de Oregón (ORS). El Centro Cívico de Keizer es accesible para sillas de ruedas. Si necesita algún servicio, como traducción de idiomas u otros servicios de interpretación que fomenten su inclusión para participar, comuníquese con la Oficina del Registrador Adjunto de la Ciudad al menos 48 horas hábiles antes de la reunión por correo electrónico a wilsond@keizer.org o por teléfono al (503)390-3700 o (503)856-3418. Para proporcionar comentarios orales por medios electrónicos, comuníquese con la Oficina del Registrador de la Ciudad a más tardar a las 2:00 p. m. del día de la reunión. Varias reuniones del comité se transmiten en vivo a través de www.KeizerTV.com y por cable en el canal 23 de Comcast dentro de los límites de Keizer City. Gracias por su interés en la ciudad de Keizer.

AGENDA

COMITÉ DE SEGURIDAD DEL TRÁFICO/BICICLETAS/PEATONALES DE KEIZER Jueves, 21

de septiembre de 2023 6:00 p.m.

Cámaras

del Consejo Robert L. Simon Keizer, Oregón

1. LLAME PARA ORDENAR

a. Paquete de agenda

2. APROBACIÓN DEL ACTA - JULIO 2023

a. Aprobación de Actas

3. APARIENCIA DE LOS CIUDADANOS INTERESADOS

4. REVISIÓN DE LA HOJA DE CÁLCULO DEL PROYECTO

a. Lista de proyectos

5. ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DE TRÁFICO BARRIO ~ TAMMY SALDIVAR

a. Programa

6. INFORME DE PATINAJE ~ RICK KUEHN, HERSCH SANGSTER, TAMMY SALDIVAR

a. Informe PATINAJE

7. ACELERAR EN CLAGGETT ~ MIKE GRIFFIN

8. DISCUSIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL DE VERDA CROSSING Y KEIZER ~ MIKE GRIFFIN

9. DISCUSIÓN SOBRE SEGURIDAD DEL CARRIL VERDA

10. APORTACIONES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ / INFORMES DE ASOCIACIONES DE VECINOS

a. Gubser – DeBlasi NWKNA

– Sangster/Saldivar SEKNA – Davis

WKNA – _____
GNEKNA – _____

11. INFORME DEL PERSONAL ~ MIKE GRIFFIN

12. INFORME DEL ENLACE POLICIAL ~ ADMINISTRADOR DE LA CIUDAD PARA NOMBRAR

13. OTROS ASUNTOS

- a. Reportando al Consejo/Comisión de Planificación de Monitoreo: Michael DeBlasi
Consejo: 2 de octubre | Comisión de Planificación: 11 de octubre

14. APLAZAMIENTO

15. PRÓXIMA REUNIÓN

19 de octubre de 2023

Declaración de misión de la ciudad de Keizer

Mantenga los costos y servicios del gobierno de la ciudad al mínimo brindando servicios municipales a la comunidad en un
Modo coordinada, eficiente y de menor costo

"Los Servicios de Gestión de Agenda cuentan con el respaldo, total o parcial, del premio federal número 21.019 otorgado a la ciudad de Keizer por el
Departamento del Tesoro de EE. UU.".



SEGURIDAD DEL TRÁFICO, VÍAS PARA BICICLETAS Y ACTAS DEL COMITÉ PEATONAL

jueves, 20 de julio de 2023

Cámaras del Ayuntamiento de Keizer

LLAMA PARA ORDENAR

El presidente Davis declaró abierta la reunión a las 6:00 pm. La asistencia se registró de la siguiente manera:

Presente:

Jamie Davis, Presidente
Tammy Saldívar, vicepresidenta
Michael De Blasi

David Dempster
Hersch Sangster
Rick Kuehn

Ausente:

Brenda Cordero

Enlace/personal del consejo presente:

Concejal Husseman (6:57)
Dawn Wilson, registradora adjunta de la ciudad

Enlace del Consejo/Personal Ausente:

Mike Griffin, sargento de operaciones de
tormenta y calles. David LeDay, policía

APROBACIÓN DEL ACTA: David Dempster propuso la aprobación del Acta de junio de 2023. Hersch Sangster lo secundó. La moción fue aprobada de la siguiente manera: Davis, Dempster, Sangster, DeBlasi y Kuehn a favor, con Lamb ausente.

APARIENCIA DE CIUDADANOS INTERESADOS:

Bill White, Keizer, cuestionó un proyecto del que sigue escuchando en Verda Lane entre Dearborn y el carril expreso.

El presidente Davis dijo que todavía está en la fase de diseño para la instalación de un carril para bicicletas y un arcén con aceras separadas, carril para girar a la izquierda en Alder y realineación para que coincida con Alder por motivos de seguridad. También se discutió la ubicación de los buzones por motivos de seguridad para no tener que cruzar la calle.

Tammy Kunz, Keizer, recibió alrededor de 250 inquietudes sobre tres caminos diferentes para Verda Crossings en Keizer Road. Ella cuestionó la emergencia únicamente y cree que los dos caminos de acceso para May & Dickson no se configuraron solo como emergencia. La discusión razonó que esto se debe a una parada en cuatro direcciones. Tammy Saldívar dijo que hay una regla que dice que el acceso debe coincidir con una carretera. David Dempster proporcionó algo de historia sobre la seguridad y el diácono activado por peatones para la seguridad de la escuela. El presidente Davis cree que debemos crear conciencia con las asociaciones de vecinos y dijo que abordarán esto en la próxima reunión después de que Obras Públicas (Mike Griffin) mire la luz amarilla intermitente que está en Keizer Road a cada lado antes de la escuela.

DISCUSIÓN SOBRE SEGURIDAD DEL CARRIL VERDA: Sacado fuera de servicio. Tammy Salvidar les recordó a todos que siempre tienen un tema permanente en la agenda para Verda Lane.

A Naomi Rodríguez, Keizer, le preocupa el exceso de velocidad del tráfico desde Chemawa hasta River Road. No hay suficientes señales de velocidad ni badenes. Las señales de velocidad deben estar en el medio de Claggett. El presidente Davis está pidiendo monitorear esta área a través de actas, y el enlace de la policía con

Supervise el tráfico hasta la rotonda. Hersch Sangster sugirió que se pintaran arte y murales a lo largo de Claggett para reducir el tráfico. Michael DeBlasi sugirió agregar árboles en las calles.

Sheba Woodell, Kiezer y NTSI, estuvo aquí como observadora y afirmó que la educación, la ingeniería y la aplicación de la ley son componentes principales para la seguridad vial.

Ken Gerloff, Keizer, expresó su preocupación por el próximo año escolar. El distrito escolar sigue cambiando los límites año tras año. La seguridad de los niños al caminar es la principal preocupación. Trabajó con Bill Lawyer en el tema de seguridad de Beebe Street y Arnold Street. Me gustaría una señal de prohibido estacionar. La gente estaciona al final de la calle, por lo que es difícil doblar la esquina.

Richard Moore, Keizer, expresó su preocupación por el hecho de que los automóviles que pasan por las calles 10 y Claggett son un problema de seguridad para los peatones. Le gustaría que la décima sea una calle sin salida, ya que en realidad lo es y los conductores tienen que girar hacia Claggett. Eliminar el acceso a Claggett Street debería resolver el problema. El presidente Davis dijo que tenemos que tener un 75% de participación dentro del vecindario para que la ciudad considere la preocupación. Rick Kuehn sugiere que esto podría ser una cuestión de cumplimiento.

Danaya McGanty, Keizer, expresó su preocupación por el problema de exceso de velocidad en Claggett Street. Habló con los vecinos y obtuvo nombres. Todos estuvieron de acuerdo en que existe un gran problema de exceso de velocidad y todos han vivido en Claggett durante 10 años. Tienen miedo de que los niños y las mascotas sean golpeados. A ella le gustaría ver obstáculos. El presidente Davis necesita que Obras Públicas (Mike Griffin) evalúe la situación y la revise en la próxima reunión. Ella sugirió que le pidiéramos a Bill Lawyer que revisara su presupuesto para solucionar este problema. Hersch Sangster considera que esto es una cuestión de cumplimiento. Michael DeBlasi reconoció el hecho de que ya ha recopilado nombres de vecinos para apoyar una solución. Los automóviles se pueden estacionar en la calle en lugar de en el camino de entrada para crear una sensación de fricción para que los automóviles reduzcan la velocidad. El presidente Davis dijo que apoyan la creación de obstáculos.

PROPÓSITO DEL COMITÉ: "Yo [Hersch Sangster] propongo que el comité recomiende que el concejo municipal adopte la Resolución que cambia el propósito de la sección peatonal de Traffic Bikeway tal como se presenta".
David Dempster lo secundó. El movimiento pasa.

REVISIÓN DE LA HOJA DE CÁLCULO DEL PROYECTO: Los miembros discutieron la actualización de la hoja de cálculo y observaron varios elementos que deben permanecer en la lista. El presidente Davis pidió a los miembros y a las asociaciones de vecinos que revisaran la lista y participaran en una encuesta por correo electrónico para priorizarlos. El presidente Davis enviará una hoja de cálculo de prioridades al Concejo Municipal para que sea justo e igualitario con todos los ciudadanos.

ACTUALIZACIÓN DEL PROGRAMA DE GESTIÓN DE TRÁFICO DEL VECINDARIO: Tammy Saldivar informó sobre el problema de seguridad y analizó posibles soluciones. Decidió agregar un texto que dijera que si no se pueden obtener firmas debido a una discapacidad o razones de seguridad, se debe hablar con Bill Lawyer. Actualizará los diagramas de flujo, dejará que las asociaciones de vecinos los revisen y los llevará al Comité de Diversidad Comunitaria y luego al Concejo. Al comité le gustaría que los inquilinos, en lugar del propietario, pudieran firmar peticiones porque deberían tener la libertad de votar por las soluciones.

INFORME DE SKATS: Los materiales fueron enviados por Tammy Kunz. Hersch Sangster habló sobre la ayuda de la escuela en West Salem y todo está en espera hasta que comiencen las clases.

Michael DeBlasi dijo que el manual tiene flexibilidad para los estándares. El modelo Skats no está del todo completo con preguntas. Hay latitud pero tenemos que pasar por ODOT.

APORTACIONES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ/INFORMES DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS:

El presidente Davis solicitó llevar la información a los comités. El presidente Davis enviará un correo electrónico a la Asociación de Vecinos de Gubser para fomentar la representación de todas las asociaciones de vecinos.

Rick Kuehn informó sobre un programa de gestión del tráfico que tiene más preocupaciones en Verda con la velocidad, las aceras y el complejo de apartamentos.

Tammy Saldívar no tuvo ninguna actualización.

David Dempster informó sobre el presupuesto para cascos de bicicleta. Tienen dinero en el presupuesto para cascos de bicicleta \$667 donados para cascos de bicicleta. Disponemos de unos 100 cascos de todas las tallas y folletos. Les faltan luces para bicicletas de niños. Son buenos en términos de dinero. La ciudad de Keizer no ha realizado un esfuerzo concertado para arreglar las aceras de los antiguos desarrollos. Le gustaría incluir un punto en la agenda de la Comisión de Planificación para restringir los accesos en las calles principales. No se deberían permitir giros a la izquierda.

Hersch Sangster informó sobre exceso de velocidad y graffitis. Han sido etiquetados en Willow Lake y Chemawa. La aplicación del código recomendó obtener fotografías.

A Michael DeBlasi le gustaría que los propietarios tuvieran obligaciones sobre las aceras.

El presidente Davis informó sobre el uso de KeizerFest como herramienta de comunicación y pidió a los miembros que asistieran a estos eventos. Hersch Sangster asistirá y es posible que también asista David Dempster.

Discusión sobre qué representantes de la asociación de vecinos asistirán y le enviarán un correo electrónico al presidente Davis.

INFORME DEL PERSONAL: Mike Griffin – ausente

INFORME DE ENLACE POLICIAL: Sargento. LeDay –ausente– puede haberse retirado. El concejal Husseman solicitará un nuevo enlace.

INFORME DE ENLACE DEL CONSEJO: El concejal Husseman informó sobre el Ayuntamiento que estuvo de acuerdo en que la reparación de las aceras es una prioridad principal. Quieren encontrar una solución que se adapte a todos los barrios. La Comisión de Planificación no está muy impresionada con la forma en que se están manejando los problemas de transporte. Los nuevos desarrollos están causando problemas con el control del tráfico. La Comisión de Planificación no ha sido un activo y no ha estado trabajando con este comité. David Dempster dijo que los miembros de la Comisión de Planificación no saben que pueden recomendar políticas de desarrollo. El presidente Davis dijo que debemos guiar a la Comisión de Planificación y al Consejo en sus decisiones.

El concejal Husseman se reunió con ODOT, una persona de Obras Públicas de Salem y un concejal de Salem en el camino Salem-Parkway. Les dijo que queremos que el camino de Parkway esté pavimentado sin problemas.

luces y señalización más clara hacia y desde el camino. ODOT acordó estudiar el camino desde Verda hasta la estación Keizer. Se podría usar una barredora de bicicletas en el camino, algo que Salem está considerando. También habló con Bill Lawyer y Mike Griffin.

El concejal Husseman dijo que la ciudad ha firmado un acuerdo tentativo para una iniciativa de bicicletas eléctricas que incluirá una posible compra de bicicletas eléctricas para que el personal de la ciudad, excepto la policía, realice negocios. Hubo una discusión sobre por qué no utilizamos un proveedor en Keizer en lugar de Portland, especialmente cuando se necesita mantenimiento. El concejal Husseman presentó información al consejo sobre el programa de Colorado para que las bicicletas eléctricas sean gratuitas, junto con materiales de seguridad. El proveedor de Portland tiene la capacidad de ofrecer el mismo programa. Michael DeBlasi sugiere que la ciudad tenga una zanahoria para que el personal realmente use las bicicletas. Hersch Sangster dijo que Northwest Hub es realmente bueno en la gestión de este programa para personas de bajos ingresos y que deberíamos asociarnos con ellos en lugar de competir con ellos.

OTROS ASUNTOS: El presidente Davis CANCELÓ la reunión del 17 de agosto de 2023.

- Informe al Consejo/Comisión de Planificación de Monitoreo: Brenda Lamb o Consejo: 7 de agosto/Comisión de Planificación: 9 de agosto

CLAUSURA: La reunión se clausuró a las 8:06 pm

Próxima reunión programada ~ 21 de septiembre de 2023, 6 p.m.

Acta aprobada:

documento iniciado en junio de 2023,
revisado en septiembre de 2023

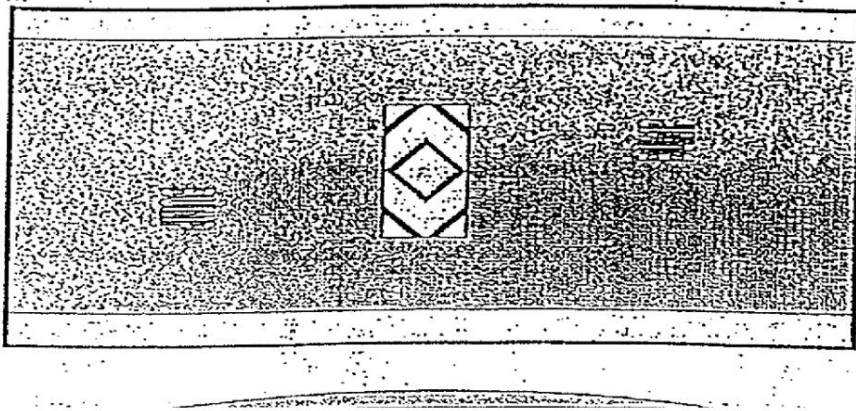
PROYECTOS ACTIVOS

Prioridad	Proyecto	N / A	tipo de proyecto	Fecha Agregada	fecha discutida por comité	estado
	Verda en Dearborn		Problema con el autobús Cherriot si está al norte de Dearborn	7/6/2023		monitor
	Verda y Chemawa		Cruce intermitente	7/6/2023		conversar
	Cummings/ Velocidad del deleite Mesa		tabla de velocidad	7/6/2023		monitor
	Paso de peatones de la biblioteca		RRFB	7/6/2023		monitor
	Lockhaven cerca de McNary			7/6/2023		
	Curva de madera de vela		luz intermitente para aviso de curva	7/6/2023		conversar
	Curva de Chemawa		indicador de velocidad solar	7/6/2023		conversar
	Aliso y Brooks		baliza intermitente a través de Alder 7/6/2023			monitor
	señales a lo largo del carril		señales	7/6/2023		monitor
	bici reemplazos de señales de calle			15/6/2023		monitor

	Rayas de bicicletas Lockhaven en Calle del río			15/06/2023		
	Keizer Rd: Verda-McLeod		señal de escuela intermitente	20/07/2023		
	Claggett Rd: River- 10/10: Claggett- Chemawa		estudio de velocidad	20/07/2023		
	San Arnoldo		bordillo de pintura	20/07/2023		



TRÁFICO DEL BARRIO PROGRAMA DE GESTIÓN



Ciudad de
Keizer 930 Chemawa
Road PO Box
21000 Keizer, Oregon
97307-3700 Voz:
503.390.3700 Fax: 503.393.9437

Este documento fue preparado gracias a los esfuerzos de un equipo colaborativo que incluyó a miembros del Consejo de Keizer, comisionados de planificación, comité de seguridad para peatones en bicicleta, personal de la ciudad e ingenieros.

Actualizado 2023
PROGRAMA DE GESTIÓN DE TRÁFICO DEL VECINDARIO
DE KEIZER Las siguientes personas son las principales responsables del desarrollo de este programa.

Concejales de la ciudad de Keizer

Bob Newton, alcalde Garry Whalen
Lore Christopher Jim Keller Jacquie Moir Craig Campbell Jerry McGee

Comisionados de planificación de Keizer

Bill Wolf Junio Abad
Manny Martínez
Dick Inman Jere Clancy Dan Nelson Bruce Anderson

Comisión de Seguridad del Tráfico de Keizer

Mike Kirby, presidente Ernest Mariella Smyres Fredric Dibble
Jorge
Al Kramer Randy Jackson

Miembros del personal de Keizer

Rob Kissler, Director de Obras Públicas Richard Woelk, Ingeniero de Tráfico

Un Programa de Gestión del Tráfico Vecinal (NTMP) es un enfoque sistemático para iniciar solicitudes ciudadanas para tratar los problemas de tráfico del vecindario. Esta es una "herramienta" que tiene la ciudad para plantear preocupaciones de seguridad, pero el personal de la ciudad es responsable de crear carreteras seguras.

Elemento de gestión del tráfico vecinal

A medida que las condiciones del tráfico cambien en el futuro y la ciudad crezca, existe un mayor potencial para que los vecindarios experimenten tráfico cortado y exceso de velocidad que afecte negativamente la habitabilidad del vecindario. Si no se gestiona con el tiempo, la ciudad podría encontrarse respondiendo a cuestiones de habitabilidad de manera ineficiente, caso por caso.

La Gestión del Tráfico Vecinal (NTM) ha evolucionado durante los últimos veinte años para abarcar una amplia gama de medidas y actividades que pueden ser efectivas para mejorar la habitabilidad de un vecindario. Si bien existe una amplia gama de cuestiones que comúnmente se relacionan con NTM, la conclusión es cómo se abordan la velocidad y el volumen del tráfico de vehículos en una calle, para crear una comunidad más segura y habitable.

La congestión arterial y la falta de conectividad son las principales causas de la infiltración del tráfico en los barrios. Siempre que sea posible, la Ciudad debe intentar identificar primero las causas de la congestión o la falta de conectividad, antes de implementar medidas de gestión del tráfico en los vecindarios. Las soluciones a la congestión o falta de conectividad pueden ser la mejor medida de MNA.

Las medidas de gestión del tráfico en los barrios son un medio para abordar los problemas de seguridad del tráfico en toda la ciudad. Como tal, su aplicación no debe limitarse sólo a las calles locales. Se deben utilizar medidas de NTM para aumentar la seguridad de los peatones, ciclistas y automovilistas a pesar de la clasificación de las calles. Debe reconocerse que no todas las medidas de MNA son apropiadas para todas las calles. Cuando corresponda, se podrán instalar medidas de MNA en los vecindarios para limitar la velocidad y el volumen del tráfico; en calles colectoras para reducir el exceso de velocidad; y en arterias para mejorar la seguridad de los peatones del vecindario. A menudo puede ser necesaria una combinación de soluciones.

Tipos de calles dentro de la ciudad que el NTMP puede afectar:

- Calles locales: callejones sin salida o calles cortas con conectividad limitada o nula
- Calles de vecindario: tienen conexiones dentro y entre vecindarios, pero no sirven como calles para toda la ciudad
- Calles colectoras: proporcionan conectividad y circulación en toda la ciudad o en distritos grandes

El sitio web de la ciudad muestra qué calle tiene cada clasificación

CLASIFICACIÓN DE CALLES DEL BARRIO

El trabajo reciente en el área de los barrios y sus necesidades específicas de calles proporciona una

Comentó [DM*D1]: "calle, para crear una comunidad más segura y habitable".

Comentó [DM*D2]: Yo borraría esto. ¿Qué va a hacer la ciudad para aliviar la congestión? Ni siquiera podemos implementar medidas de reducción de velocidad de bajo costo.

Nivel adicional de clasificación funcional: rutas vecinales. Los residentes suelen utilizar las rutas vecinales para circular hacia o fuera de su vecindario. Tienen conexiones dentro del barrio y entre barrios. Estas rutas tienen conectividad vecinal, pero no sirven como calles para toda la ciudad. Han sido las rutas más sensibles, acelerando el tráfico debido a sus fachadas residenciales.

En planes anteriores, muchas agencias definían un cobrador menor o un cobrador vecinal; sin embargo, el uso del término recolector no es apropiado para estas calles del vecindario. Los colectores proporcionan conectividad y circulación en toda la ciudad o en grandes distritos. Existe un nivel entre las calles colectoras y locales que es único por su nivel de conectividad. Las calles locales pueden ser callejones sin salida o calles cortas con conectividad limitada o nula. Debido a que las rutas vecinales brindan cierto nivel de conectividad, comúnmente se pueden usar como rutas de atajo en lugar de calles arteriales o colectoras congestionadas o menos directas que no funcionan adecuadamente. El tráfico de atajo tiene la mayor propensión a acelerar, lo que genera impactos negativos en estas rutas vecinales. Al designar estas rutas, se puede emprender un programa más sistemático en toda la ciudad de gestión del tráfico vecinal para proteger estas rutas sensibles.

Se utilizó un proceso para identificar las rutas del vecindario en Keizer trabajando junto con la Comisión de Seguridad del Tráfico y el personal de la ciudad para obtener comentarios. A partir del Plan del Sistema de Transporte, se preparó un mapa que refleja sus aportes e identifica las rutas del vecindario (Figura 1). Se elaboró una definición para el TSP de la ruta vecinal, de la siguiente manera:

Definición: Las rutas vecinales suelen ser largas en relación con las calles locales y brindan conectividad a colectores o arterias. Debido a que las rutas vecinales tienen mayor conectividad, generalmente tienen más tráfico que las calles locales y son utilizadas por los residentes del área para entrar y salir del vecindario, pero no sirven para la circulación en toda la ciudad o en áreas grandes. El tráfico de los callejones sin salida y otras calles locales puede desembocar en las rutas del vecindario para obtener acceso a los colectores o arterias. Debido a que las necesidades de tráfico son mayores que las de una calle local, se deben considerar ciertas medidas para conservar el carácter de vecindario y la habitabilidad de estas rutas. A menudo son apropiadas medidas como la gestión del tráfico en el vecindario (incluidas herramientas como rotondas u otros dispositivos; consulte la sección posterior). Sin embargo, no se debe interpretar que las rutas vecinales significan automáticamente construir algo en la calle para frenar el tráfico. Si bien estas rutas tienen necesidades especiales, la gestión del tráfico vecinal es sólo una medida, no la única. La tabla A1 proporciona las entradas para una ruta vecinal.

Mesa A1
Entrada a Pautas Básicas de Diseño
Ruta Vecinal

Referencia	Descripción general
Función	Circulación dentro de un barrio hacia otros barrios o colectores/ vías arteriales
Volumen diario típico	500 a 4.000 vehículos por día
Diseño de tráfico definitivo	Normalmente dos carriles
bicicletas	Carretera compartida
Aceras	Sí
Estacionamiento en la calle	Permitido
Control de acceso	Espaciado mínimo entre calles y entradas de vehículos según Keizer
Derecho de paso mínimo	Código de desarrollo 60 pies

PROYECTO DE DISEÑO DE TRÁFICO

PROGRAMA DE MNA

Los programas de Gestión del Tráfico Vecinal se basan en las tres "E" del transporte.

- Educación: Al hacer que las personas sean visiblemente conscientes de los problemas, pueden ayudar reduciendo la velocidad, permaneciendo en las arterias/colectores, compartiendo con otras personas su preocupación sobre el impacto negativo del tráfico y utilizando otros modos de transporte.
- Aplicación de la ley: Al centrar la aplicación de la ley por parte del Departamento de Policía Al identificar áreas de preocupación reconocidas, se puede aumentar la conciencia de la comunidad sobre los problemas de exceso de velocidad.
- Ingeniería: existe un conjunto de varias medidas para calmar el tráfico que pueden diseñarse e implementarse para reducir el exceso de velocidad y/o afectar el volumen de tráfico. Si bien los vecinos cercanos a áreas problemáticas comúnmente promueven estas soluciones, pueden ser costosas, crear resentimiento entre los ciudadanos y (si no se hacen programáticamente y con buen criterio) pueden afectar el mantenimiento, la responsabilidad, el desvío, el estacionamiento, el ruido, la estética, la respuesta a emergencias, los vehículos utilitarios, u otros usuarios de la carretera.

El proceso para el programa NTM de la ciudad de Keizer incorpora cada una de las "E" en varias etapas del plan. Al desarrollar el plan de MNA se consideraron varias alternativas. Para ser integral, el plan de MNA incluye componentes importantes que trabajan juntos para producir un programa de MNA completo.

Incluyen:

- Proceso: Describe cómo se lleva un problema existente a la ciudad, cuáles son los umbrales/garantías para definir un problema, los pasos hacia una solución, la priorización del proyecto y el seguimiento del beneficio/impacto.
- Estándares: Esto proporciona una manera uniforme para que las medidas NTM se implementen en la ciudad. Proporciona un proceso para minimizar los impactos en la seguridad y otros usuarios/partes interesadas (como se señaló anteriormente, mantenimiento, responsabilidad, desvío, estacionamiento, ruido, estética, respuesta a emergencias, vehículos utilitarios u otros usuarios de la carretera). Estos se pueden encontrar en el sitio web de la ciudad en la página de Obras Públicas.

PROCESO DE MNA

EVALUACIÓN: El proceso para evaluar los problemas de NTM incluye muchos pasos y decisiones para garantizar que se desarrollen los proyectos más seguros para la ciudad.

Para ser elegible, el proyecto debe ser una calle de dos carriles que tenga zonificación residencial o uso mixto para al menos el 75 por ciento de las propiedades frontales. La intención de los siguientes pasos es implementar Educación y Cumplimiento en un estudio de Nivel 1 e iniciar Ingeniería en una Acción de Nivel 2.

Los pasos clave son los siguientes:

Comentado [DM*D3]: Me gustaría ver los plazos de entrega de la ciudad.

Comentado [ST4R3]: Creo que esto surgirá de la participación de nuestro comité.

Comentado [DM*D5]: "un conjunto de"

Comentó [DM*D6]: ¿Por qué estamos socavando esta solución al escribir posibles problemas pero tratamos las otras "Es" como si no tuvieran problemas?

Paso 1.

Identificación de un problema vecinal.

La solicitud (Apéndice B) se inicia de una de dos maneras y se presenta al Comité de Tráfico/Bicicletas/Seguridad de Peatones (TBPSC). Con la ayuda del comité, la solicitud avanza al departamento de Obras Públicas (PW) de la ciudad: A. El problema lo lleva un ciudadano a una organización. Esto puede ocurrir.

de varias maneras, desde una organización de Asociación de Vecinos (NA) donde está de acuerdo con la necesidad. La NA asigna un representante, completa la Sección 1 de la solicitud y la presenta al TBPSC; o aplicable o

B. El problema lo presenta al TBPSC un ciudadano que completa la Sección 1 de la solicitud e incluye una petición (Encuesta de Vecinos Afectados) con las firmas de un mínimo del 75 por ciento de los residentes afectados en una calle específica. (Apéndice A) Si la adquisición de estas firmas es inalcanzable o es un problema de seguridad, PW ayudará en esta necesidad.

1. Obras Públicas revisará la presentación para detectar inquietudes de seguridad inmediatas y evaluar el apoyo a los planes de acción y la priorización. Después de esta revisión, el análisis y los hallazgos se presentarán al TBPSC en una reunión.

Proceso recomendado: Las cuestiones de habitabilidad presentadas ante la asociación de vecinos correspondiente o identificadas mediante petición en el lugar donde se ubica el proyecto se remitirán al personal del Departamento de Obras Públicas. El personal del vecindario desarrollará un formulario.

Paso 2. Asociaciones o peticiones que aporten antecedentes sobre el problema: El formulario solicitará una declaración del problema y un área de preocupación (límites del problema: la calle A de la calle X a la Y). El personal mantendrá un conjunto de folletos informativos sobre cuestiones de MNT para su distribución masiva a través de las asociaciones de vecinos. Si un residente no está satisfecho con las conclusiones del personal de Obras Públicas, puede enviar una carta de apelación al Director de Obras Públicas.

Estudio del Plan de Acción Nivel I Nivel Uno: Una

vez que la asociación de vecinos 2. haya presentado un problema al TSC, cuando corresponda, o mediante una petición presentada ante el Departamento de Obras Públicas, el siguiente primer paso será implementar la educación para abordar y hacer cumplir las NTM relacionadas. medidas.

(y notificar al 100 por ciento de las propiedades afectadas y a la asociación de vecinos correspondiente. Para ser elegible para este paso, el proyecto debe ser una calle de dos carriles que tenga zonificación residencial para al menos el 75 al 55 por ciento de las propiedades frontales.

Este primer paso es Se deben tomar medidas para abordar las inquietudes de inmediato, sin costos sustanciales en el análisis.

Comentó [DM*D7]: Esto va en contra de lo escrito en la página 1 y creo que es demasiado restrictivo.

A medida que cambiamos la zonificación en River Road y otras calles principales para agregar más viviendas, habrá más conflictos entre peatones/ciclistas y conductores. Será en estas calles donde habrá que controlar la velocidad de los coches.

No estoy seguro si el 75% tiene que ver con el apoyo o con la zonificación.

Comentado [ST8R7]: 75% se refiere a la zonificación. Cuestionaré la categoría de RR.

Comentado [DM*D9]: Esto parece innecesario.

Ya hemos recibido aviso de la Asociación de Vecinos del 75% de las viviendas afectadas.

¿No constituye eso una notificación?

Comentó [DM*D10]: ¿Qué significa esto?

¿Aplicación/Educación?

Descenso de velocidad de bajo coste (p. ej., pintura, bolardos, etc.) ¿medidas?

Si solo es Educación/Cumplimiento, entonces podemos eliminarlo porque el párrafo siguiente habla de ello más claramente.

presentado en el Paso 1, existe un proceso separado para abordar asuntos relacionados con la seguridad con el Departamento de Obras Públicas (PW) .)

Proceso recomendado : Notificar a la Ciudad. Equipo policial de control de tránsito de la ubicación y la naturaleza de la solicitud de control de velocidad. Se puede proporcionar información de inmediato si la policía ya tiene conocimiento de que esta ubicación tiene un gran volumen de personas que exceden la velocidad, eliminando así la necesidad de un estudio de velocidad. Los esfuerzos de aplicación de la ley incluirían la programación de la colocación del remolque de la placa lectora de velocidad, o solicitudes de mayor aplicación de la ley en las áreas problemáticas, identificadas en el Paso 1. Esta solicitud se puede realizar mientras se presenta ante el TBPSC o llamando al número que no es de emergencia, y vincular la aplicación de la ley y la colocación de tableros de lectura. Es posible que la ciudad necesite comprar remolques de placas lectoras adicionales. Además, es posible que la ciudad desee implementar cambios legislativos para permitir el control de la velocidad mediante radares fotográficos en vecindarios residenciales y utilizar esto como una medida de Nivel 9.

Una vez finalizado este estudio, marque la casilla de la solicitud de Recomendación de primer nivel 1 y añada la fecha de realización en el apartado 3.

Comentado [ST11]: ¿Es necesario incluir esto aquí?

Comentado [DM*D12R11]: ¿Y necesitamos cambios legislativos?

Paso 3. Análisis del Estudio del Plan de Acción para Definir el Problema:.

3. Tras el Nivel 4, Paso 2, los residentes afectados trabajaron juntos con la asociación de vecinos, cuando corresponda, determinará si se necesitan acciones adicionales. En este paso, el personal de PW llevará a cabo un reconocimiento y análisis de campo para proporcionar antecedentes cuantitativos sobre la calle en cuestión. Se preparará una lista de verificación de datos que puede incluir un recuento de 24 horas del volumen y la velocidad del tráfico, datos de volumen adecuados para una verificación de orden de señal de alto, si corresponde, en los límites del proyecto, ancho de la calle, presencia de aceras, uso del suelo adyacente a la calle, ubicación de escuelas o actividades especiales (parques, viviendas para personas mayores, centros comerciales, empleos importantes o usos institucionales dentro de 1,000 pies), evaluación general de la condición y nivel del pavimento, estacionamiento en la calle, identificación de clasificación funcional, cuestiones de distancia visual, usos del terreno frontal y entradas de vehículos (use mapas de parcelas para esbozar información sobre los límites del proyecto y posibles proyectos de calles en el área en los próximos cinco a 20 años de TSP y CIP). Esta información se utilizará para realizar dos evaluaciones: 1) determinar si se cumplen los criterios de umbral para la consideración de MNA de Nivel 2; o

Comentado [DM*D13]: Esto pone la responsabilidad en los residentes.

¿Por qué no hacer que la ciudad coloque registradores de velocidad que no sean visibles para determinar si la Educación/Cumplimiento funcionó?

~~2) si no se cumplen los umbrales del Nivel 2, qué medidas adicionales del Nivel 1 deberían considerarse.~~

~~Proceso recomendado~~ : El personal de la ciudad determinará si se justifican las consideraciones de Nivel 2. Esto calificará para la Recomendación de Segundo Nivel 1 en la sección 3 de la solicitud. Marque la casilla e indique la fecha de finalización por parte del personal de la ciudad.

Los umbrales para la consideración de Nivel 2 en rutas vecinales incluirán:

Velocidad: ~~85-50~~ percentil de velocidad cinco o más millas por hora por encima de la velocidad indicada y,

Volumen: El vehículo diario cuenta con más de 800 vehículos por día y,

~~Reducir el tráfico: Estimación por hora de 25 o más vehículos viajando entre arterias.~~

Los umbrales para la consideración de Nivel 2 en rutas arteriales o colectoras, los umbrales incluirán:

Uso de suelo frontal: Más del 75 por ciento de las propiedades dentro de los límites del proyecto tienen zonificación residencial.

Velocidad: percentil 85 de velocidad de 10 o más millas por hora por encima de la zona de velocidad indicada, y

Volumen: Vehículo diario cuenta con más de 1.500 vehículos por día para coleccionistas y 5.000 vehículos por día en arterias

Se preparará un informe del estudio de tráfico que muestre los resultados del estudio de velocidad/volumen. Esta información se utilizará para realizar dos evaluaciones:

1) determinar si se cumplen los criterios umbrales para la consideración de MNA de Nivel 2;
o

2) determinar si no se cumplen los umbrales del Nivel 2, lo que requiere más estudios.

Estudios adicionales pueden incluir la implementación de medidas temporales y de bajo costo para medir el efecto de las medidas para reducir la velocidad.

Los hallazgos y la evaluación se presentarán al TBPS en la próxima reunión mensual.

Paso 4. Priorización de nivel 2 mediante puntuación:

4. En el momento en que se haya determinado que los umbrales han sido cumplido en el Paso 3 anterior, el siguiente paso será priorizar el proyecto NTM propuesto puntuando la ubicación. Esto lo evalúa el Departamento de Obras Públicas. La razón para priorizar el problema antes de desarrollar soluciones es asegurar que los esfuerzos del personal, el público y el diseño se inviertan donde existen las mayores necesidades. A

Comentado [DM*D14]: Imposible de determinar. Borrar

Comentó [DM*D15]: Me gustaría ver un factor de equidad incluido aquí.

Se ha desarrollado un sistema de puntuación para ayudar con el proceso de priorización y permitir que los fondos de la ciudad se asignen a las ubicaciones más críticas. Una vez que el Departamento de Obras Públicas complete el proceso de puntuación y clasificación y se desarrolle un plan, la lista de proyectos se ingresará en el proceso del Programa de Mejoras Capitales de la Ciudad (CIP) para su financiamiento e implementación. Aquí es donde se identificará la programación de un proyecto y donde se considerarán otros factores (como los próximos proyectos), más allá de la clasificación.

Comentado [ST16]: ¿Cuáles son estos factores?

Proceso recomendado : El sistema de puntuación por clasificación funcional se detalla a continuación en las Tablas 2, 3 y 4 del Apéndice C utilizando los criterios que fueron establecidos clasificados como los más importantes por el Comité de Seguridad de Peatones y Bicicletas de Tráfico. El Departamento de Obras Públicas será responsable de clasificar los proyectos entre clasificaciones funcionales. Se envía una lista de proyectos al Director de Obras Públicas para su revisión y presentación en el proceso del CIP. Cualquier proyecto que cumpla con los criterios umbrales y se comprometa a financiar el proyecto NTM utilizando fondos privados. Fundsly recibirá cinco puntos de bonificación adicionales por cada 20 por ciento de fondos locales hasta 25 puntos. (Esta puntuación adicional tiene como objetivo aprovechar los fondos públicos para que NTM obtenga el máximo beneficio de la inversión pública).

Comentado [DM*D17]: ¿Revisado por quién?

Tabla 2

Proceso de puntuación de rutas vecinales

Criterios	Punto	Base para la puntuación
Velocidad	35	Usando el percentil 85 2 puntos para una velocidad del percentil 85 4 mph por encima de la velocidad indicada
	MÁS	3 puntos por cada mph desde 5 hasta 10 mph por encima de la velocidad indicada
	MÁS	Usando el perfil de velocidad: 1 punto por cada porcentaje del volumen con una velocidad igual o superior a 10 mph de la velocidad indicada hasta 15 puntos.
Volumen	25	1 punto por cada 100 vehículos por día de más de 500 vpd
Cortar el tráfico	15	10 puntos si se puede mapear y observar en el campo una ruta de corte identificada entre arterias
	MÁS	5 puntos si se aportan datos que indiquen del tráfico en la calle del proyecto que el 20% más se corte entre arterias.
Generadores peatonales	5	5 puntos si dentro de 500 pies de la calle hay Generadores para peatones (parques, viviendas para personas mayores, usos comerciales minoristas, escuelas secundarias, universidades u hospitales)
Aceras	10	10 puntos si las aceras en el área del proyecto son discontinuas en ambos lados 5 puntos si un lado de la calle tiene aceras continuas 0 puntos si la calle tiene continuidad condición/ancho.
Escola	10	10 puntos si una escuela primaria o secundaria (pública o privada) está dentro de los 500 pies de la calle del proyecto
PUNTAJE TOTAL	100	

Comentado [DM*D18]: 50.º

Comentado [DM*D19]: Eliminar

Comentado [DM*D20]: 10 pts

Comentado [DM*D21]: Cualquier comercial/industrial usos

Comentado [DM*D22]: Cambiar a "escuela u otro centro educativo".

Y mientras comento sobre las escuelas, ¿podemos extender los límites de velocidad de la zona escolar a la intersección señalizada/controlada más cercana y no tener límite de tiempo?

Por ejemplo, Lockhaven entre RR y la isla Windsor debería abarcar las zonas de escuelas primarias y secundarias. Y el área entre Whitaker y Gubser, en 14th St y Lockhaven (entre Mcleod y Verda).

Comentado [ST23]: ¿Aquí aplican las paradas de autobús?

Comentado [DM*D24]: Incluye puntos por aceras continuas en ambos lados en

Comentado [DM*D25]: ya sea

Comentado [DM*D26]: 10 puntos por "cruce no marcado o no señalizado por más de 250 pies".

También creo que debería ser cualquier centro educativo. Deberíamos fomentar caminar/andar en bicicleta en todas las escuelas.

Tabla 3

Proceso de puntuación del coleccionista

Criterios	Punto	Base para la puntuación
Velocidad	50	Usando el percentil 85: 2 puntos por una velocidad percentil 85 5 mph por encima de la velocidad indicada MÁS 5 puntos por cada mph de 6 a 10 mph por encima de la velocidad indicada
	MÁS	
Volumen	40	Usando el perfil de velocidad: 1 punto por cada porcentaje del volumen con una velocidad igual o superior a 10 mph de la velocidad indicada hasta 15 puntos 1 punto por cada 1000 vehículos por día redondeado al alza
Generadores peatonales	40	10 puntos si dentro de 500 pies de la calle hay generadores para peatones (parques, viviendas para personas mayores, usos comerciales minoristas, escuelas secundarias, universidades u hospitales)
Aceras	45	15 puntos si las aceras en el área del proyecto son discontinuas en ambos lados 0 puntos si la calle tiene aceras continuas a ambos lados en el área del proyecto
Escuela	45	15 puntos si una escuela primaria o secundaria (pública o privada) está dentro de los 500 pies de la calle del proyecto
PUNTAJE TOTAL	400	

Comentado [DM*D27]: percentil 50.
Si la velocidad es de 6 a 10 mph por encima del límite indicado, entonces deberíamos adoptar medidas de ingeniería/ calmaciamiento del tráfico más rápido.

Comentado [DM*D28]: 2 pt sin límite

Comentado [DM*D29]: Ver comentario anterior para rutas vecinales

Comentado [DM*D30]: Cualquiera

Comentado [DM*D31]: Puntos por mal estado o aceras demasiado estrechas.

Comentado [DM*D32]: 10 puntos es un cruce no marcado o señalizado de más de 250 pies

Tabla 4

Proceso de puntuación arterial

Criterios	Puntos	Base para la puntuación
Tránsito	20	20 puntos si la calle del proyecto es una ruta de transporte público con paradas
Generadores peatonales	25	25 puntos si dentro de 500 pies de la calle hay generadores para peatones (parques, viviendas para personas mayores, usos comerciales minoristas, escuelas secundarias, universidades u hospitales)
Aceras	25	25 puntos si las aceras en el área del proyecto son discontinuas en ambos lados 0 puntos si la calle tiene aceras continuas en ambos lados en el área del proyecto
Cruce	15	15 puntos si la distancia de cruce para peatones es superior a 60
Escuela	15	15 puntos si una escuela primaria o secundaria (pública o privada) está dentro de los 500 pies de la calle del proyecto
Camiones	10	1 punto por cada porcentaje de tráfico en la calle del proyecto que sean camiones (recuento de horas pico)
PUNTAJE TOTAL	100	

Comentado [DM*D33]: Consulte los comentarios anteriores para criterios similares

Comentado [DM*D34]: Cualquiera

Comentado [DM*D35]: Los puntos deberían ser por mal estado o aceras demasiado estrechas.

5. Desarrollo de proyectos de nivel 2: utilizando el proceso CIP para proyectos de transporte en la ciudad, esos proyectos entrarán en desarrollo dentro de dos años. Este paso implica una amplia participación pública a través de las asociaciones de vecinos y los subcomités del proyecto en los que participa el personal de la ciudad. Se desarrolló una caja de herramientas NTM para la ciudad de Keizer basada en los aportes del Comité de Seguridad Vial para proporcionar un conjunto estándar de medidas que podrían aplicarse de manera uniforme a través de los problemas identificados en los Pasos y 3.

Paso 5.		Tabla 5	
Caja de herramientas Keiser NTM		Coleccionista	
Vecindario		Textura del pavimento	
Círculo		Estacionamiento en la calle	
Estacionamiento en la calle		Entrada/salida unidireccional	
Restricciones de camiones		Restricciones de camiones	
Restricciones de giro		Restricciones de giro	
Otro Nivel - Medidas I		Medianas	
árboles de la calle		Extensiones de acera	
		Rotondas	
		Arterial	
		Medianas	
		Extensiones de acera	
		Rotondas	
		Eliminación de	
		carriles de	
		giro en empresas	
		Eliminación del	
		innecesaria de	
		permite que los autos	
		carriles a mayor velocidad	
		en ningún lugar	

Comentado [DM*D36]: Barrera en intersección para evitar cortes de giro. Esto significa que cuando un conductor gira a la derecha o a la izquierda, reduce el ángulo para no tener que reducir tanto la velocidad.

Comentado [DM*D37]: Árboles de la calle

Comentado [DM*D38]: He visto que Keizer ha instalado un giro a la derecha en un negocio que no tiene una gran cantidad de automóviles ingresando a la propiedad. Este giro intermedio permite que los autos detrás del vehículo que gira permanezcan en los carriles a mayor velocidad y al mismo tiempo dificulta que un vehículo salga de la propiedad.

Comentado [DM*D39]: Por ejemplo, Lockhaven entre RR y la isla Windsor. El carril central para girar es innecesario en la mayor parte del recorrido y solo crea un entorno para velocidades más rápidas.

Proceso recomendado de desarrollo del proyecto: Los pasos básicos del desarrollo del proyecto incluirán lo siguiente:

Criterios:

- El proyecto está dentro de dos años de financiación a través del CI1P.
- Los límites del proyecto están definidos en detalle.

Pasos:

- I. Se lleva a cabo una reunión de la asociación de vecinos (si corresponde) para discutir el proyecto y delinear el cronograma de actividades.
- II. Los ciudadanos patrocinadores del proyecto completarán un NTM formulario de petición de encuesta (Apéndice A). Esto requiere firmas de apoyo del 75 por ciento o más de todos los propietarios de propiedades frontales dentro de los límites del proyecto para un proyecto NTM. Sin este apoyo, el proyecto se detendrá en este punto.
- III. Se crea un subcomité de proyecto que incluye ciudadanos y personal para desarrollar el diseño conceptual del proyecto NTM. Se asignará un miembro de TBPSC. Este subcomité puede investigar las mejores prácticas de otras ciudades para encontrar soluciones.
- IV. El subcomité preparará un mapa conceptual que describa los tipos de medidas previstas y las posibles alternativas (si las hubiera). Este mapa puede ser una imagen satelital del área afectada, con flechas que muestran la información necesaria. Será necesario incluir áreas cercanas que puedan verse afectadas. El proyecto NTM utilizará la Caja de herramientas Keizer NTM de medidas NTM para calles de vecindarios (Apéndice D) para elegir opciones a recomendar. Las desviaciones de medidas para las cuales existen estándares requerirán un proceso separado.
- V. Se realizará una evaluación del proyecto NTM para buscar impactos e incluyendo evaluaciones de impacto de "defectos fatales". Estas son realizadas por PW y. Estos son:
 - Potencial de desvío. Para el proyecto se estimará el potencial de desvío del tráfico a otra calle. Si el desvío previsto a otro vecindario o calle local es de más de 150 vehículos por día, entonces se requerirá que los residentes de esa calle sean agregados al formulario de petición. No se considerará impacto el desvío a arterias o colectores.
 - Impacto a Rutas de Emergencia. No se asignarán medidas de obstrucción en rutas designadas por los departamentos de policía y bomberos como rutas de respuesta primaria.

Comentado [DM*D40]: 55%

Comentado [DM*D41]: Mi problema con el "apoyo del 75% o más" de las propiedades vecinas es que requiere propietarios más activos, que tienden a ser más blancos y más ricos, y absuelve a la ciudad de tratar proactivamente de frenar velocidades y crear lugares más atractivos para andar en bicicleta y caminar.

Y cuando el comité intenta obtener aportes sobre proyectos o lograr alguna acción de PW o del Consejo en áreas específicas, no llega a ninguna parte.

Comentó [DM*D42]: ¿Es esto cuantificable? Un vecindario puede decir que hay un aumento en el tráfico en su calle, pero eso puede ser cierto y una sobreestimación.

Comentado [ST43]: ¿Qué pasa sin este apoyo?

- Acceso Multimodal. El acceso para bicicletas, peatones y transporte público no se verá afectado negativamente por el proyecto NTM.
- Ruido. El potencial de impactos acústicos se identificará con medidas NTM seleccionadas. El concepto Será necesario un mapa para identificar dónde se podría anticipar ruido adicional.
- Pérdida de estacionamiento. Cuando se elimine o agregue estacionamiento en la calle, se notificará a los propietarios de propiedades adyacentes durante el proceso de desarrollo.
- Preocupaciones visuales/estéticas. En el proceso público se revisarán muestras del carácter visual de las medidas MNA seleccionadas.

Comentado [ST44]: ¿Cómo se analiza esto?

Comentado [ST45]: ¿Es esto un defecto fatal si todo lo que se necesita es notificación?

Comentado [ST46]: ¿Cuál es el proceso para esto y qué retroalimentación se considera un defecto fatal?

- Mantenimiento. Se identificará el efecto del programa de MNA en el mantenimiento. Esto incluye costos adicionales por el mantenimiento de las medidas NTM (paisajismo) y los impactos en las actividades de mantenimiento.

Comentado [ST47]: ¿Dónde se traza la línea para determinar qué es aceptable?

- Efecto Deseado. Usando la Tabla 5 como guía, los seleccionados _____
La medida debe producir el beneficio de velocidad y/o volumen deseado. _____

- VI. _____ Con el plan conceptual y la evaluación aprobados por el subcomité del proyecto, el proyecto NTM se presentará a la asociación de vecinos para su revisión y comentarios.

- VII. _____ Se completará el diseño final y se prepararán los documentos de construcción.

Comentado [ST48]: ¿Cómo se diseña esto?

- VIII. _____ Aprobación final de TBPSC _____

Implementación/Financiamiento del PIC:

FONDOS

Lo más probable es que los fondos para proyectos de NTM provengan del Programa de Mejoras de Capital aprobado para el presupuesto del año en curso. La financiación puede ser limitada o no estar disponible en un año determinado. Los proyectos de NTM con financiamiento privado (local) podrán continuar a través del proceso de NTM incluso si no hay financiamiento público disponible en ese momento.

Comentado [DM*D49]: La Ciudad debería reservar dinero anualmente para pagar pequeños proyectos individuales.

La ciudad debería investigar las tarifas que se pueden establecer para pagar las mejoras, ya que no podemos utilizar el impuesto a la gasolina. No debería ser aprobada por los votantes porque nadie vota para aumentar sus costos (consulte Medida electoral de la biblioteca). Debería ser una tarifa votada por el Consejo.

Hay varias opciones para financiar medidas MNA en Keizer. Incluirán: _____

Comentado [ST50]: Esto contradice lo dicho anteriormente de que si se sigue el proceso se agregará al CIP.

- Financiamiento total a través del CIP
- Financiamiento parcial a través del CIP
- Nuevos fondos aprobados por los votantes dedicados a NTM
- Intereses privados financian NTM sin fondos públicos
- Efectivo de residentes locales
- Los residentes locales aceptan un distrito de mejora local acordado por los residentes locales (no recomendado debido a los costos administrativos)
- El desarrollo privado proporciona fondos a NTM como mitigación. medida de aprobación del proyecto o como elemento del diseño del plano del sitio
- Financiamiento total como medida de mitigación dentro de un proyecto de transporte (fondos públicos)
- _____

6. Los proyectos que hayan completado el Paso 5 (los pasos mencionados anteriormente) se enviarán a la ciudad para su financiación e implementación total. Como se identificó en el Paso 4, el grupo de proyectos mejor calificado se enviará al CIP para su financiamiento.

Comentó [DM*D51]: "A menos que lo indique el estado, ningún otro proyecto vial puede tener prioridad sobre este proyecto a menos que sea específicamente para la seguridad de todos los usuarios y no para aumentar la capacidad de los vehículos".

Proceso recomendado: Los pasos finales para

La implementación incluirá:

- Se asegurará la financiación local (si se proporciona) . Si los fondos locales no estuvieran disponibles en el momento de la implementación del proyecto, el proyecto se integrará en la lista de prioridades de la Ciudad, si corresponde. La financiación local también puede provenir de los residentes.
- El personal de la ciudad preparará un cronograma para la implementación y notificará a la asociación de vecinos.
- La construcción será completada por PW o por contrato.

FONDOS

Lo más probable es que los fondos para proyectos de NTM provengan del programa de Mejoras de Capital aprobado para el presupuesto del año en curso.
La financiación puede ser limitada o no estar disponible en un año determinado.
Los proyectos de NTM con financiamiento privado (local) podrán continuar a través del proceso de NTM incluso si no hay financiamiento público disponible en ese momento.

Hay varias opciones para financiar medidas MNA en Keizer. Incluirán:

- Financiamiento total a través del CIP
- Financiamiento parcial a través del CIP
- Nuevos fondos aprobados por los votantes dedicados a NTM
- Intereses privados financian NTM sin fondos públicos
- Los residentes locales pagan en efectivo

MONITOREOmonitoreo:

7. Una vez que se completa un proyecto de NTM, la recopilación de datos se llevará a cabo tres meses después de su finalización para determinar la efectividad y si se requieren más ajustes al plan. Los datos de volumen y velocidad serán recopilados y resumidos en un informe de antes y después por parte del personal de la ciudad. Si es necesario realizar ajustes, se identificarán tras el análisis de los datos de antes y después.

Proceso recomendado : El personal de la ciudad establecerá un enfoque estandarizado para los estudios de antes y después y tabulará los datos de desempeño de todos los proyectos de NTM implementados. Los datos se presentarán al TBPSC en el momento de la revisión de tres meses. Con el tiempo, esta investigación se utilizará para perfeccionar o mejorar los elementos del plan.

Normas para MNA

Comentado [DM*D52]: La Ciudad debería reservar dinero anualmente para pagar pequeños proyectos individuales.

La ciudad debería investigar las tarifas que se pueden establecer para pagar las mejoras, ya que no podemos utilizar el impuesto a la gasolina. No debería ser aprobada por los votantes porque nadie vota para aumentar sus costos (consulte Medida electoral de la biblioteca). Debería ser una tarifa votada por el Consejo.

Comentado [ST53]: Esto contradice lo dicho anteriormente de que si se sigue el proceso se agregará al CIP.



servicios de emergencia hasta mantenimiento, desde el servicio postal hasta el distrito escolar. En cualquier medida de MNA se deben considerar las necesidades de todas las partes interesadas. Para abordar mejor los aportes de las partes interesadas clave, se recomienda desarrollar, revisar y aprobar una serie de estándares de diseño para su inclusión en los Estándares de diseño de la ciudad de Keizer Street. Este proceso permitirá aportes críticos y revisión por parte de las partes interesadas en un momento dado, en lugar de tener que buscar la opinión de cada parte interesada para cada proyecto que se contemple.

El beneficio de desarrollar estándares de diseño es que NTM se puede aplicar de manera uniforme en Keizer. La estandarización de los elementos NTM también ayuda a mantener bajos los costos. Lo más importante es que al pasar por un proceso de adopción de estándares de diseño con el aporte de las partes interesadas, la responsabilidad potencial para la Ciudad se reduce significativamente.

El desarrollo de estándares puede aprovechar la experiencia en Oregón con NTM y

en todo Estados Unidos para adaptar un conjunto de estándares que satisfagan las necesidades de Keizer. Siempre que se respete el estándar de diseño, las partes interesadas pueden estar seguras del carácter y la naturaleza de lo que puede afectar la calle en relación con sus necesidades operativas.

El Manual de dispositivos uniformes de control de tráfico (MUTCD) proporciona una referencia para la mayoría de las necesidades de señalización y señalización de tráfico. Si bien el MUTCD no aborda muchas de las medidas de MNA descritas en la caja de herramientas, muchas otras ciudades y el propio Keizer tienen experiencia en diseño de trabajo con todas las medidas. Se deben desarrollar los siguientes estándares para la ciudad de Keizer.

- Badenes (la ciudad de Portland tiene los estándares más reconocidos en Oregón; también necesita espacios y criterios),
- Circle (Ubicaciones en Salem)
- Medianas
- Ancho de calle (la región de Portland tiene una amplia experiencia con calles de 28 y 32 pies,
- Curvatura de la calle (posiblemente un radio de 50 pies, invirtiendo las curvas para curvas curvilíneas)
 - Extensiones de acera

FONDOS

Lo más probable es que los fondos para proyectos de NTM provengan del programa de Mejoras de Capital aprobado para el presupuesto del año en curso. La financiación puede ser limitada o no estar disponible en un año determinado. Los proyectos de NTM con financiamiento privado (local) podrán continuar a través del proceso de NTM incluso si no hay financiamiento público disponible en ese momento.

Comentado [DM"D54]: Deberíamos utilizar la OCAN como guía de referencia.

Comentado [ST55]: Esto ya está desarrollado como estándar en el sitio web.

Comentado [DM"D56]: La Ciudad debería reservar dinero anualmente para pagar pequeños proyectos individuales.

La ciudad debería investigar las tarifas que se pueden establecer para pagar las mejoras, ya que no podemos utilizar el impuesto a la gasolina. No debería ser aprobada por los votantes porque nadie vota para aumentar sus costos (consulte Medida electoral de la biblioteca). Debería ser una tarifa votada por el Consejo.

Comentado [ST57]: Esto contradice lo dicho anteriormente de que si se sigue el proceso se agregará al CIP.

~~Hay varias opciones para financiar medidas MNA en Keizer. Incluirán:~~

- ~~•Financiamiento total a través del CIP~~
- ~~•Financiamiento parcial a través del CIP~~
- ~~•Nuevos fondos aprobados por los votantes dedicados a NTM~~
- ~~•Intereses privados financian NTM sin fondos públicos~~
- ~~•Los residentes locales pagan en efectivo~~

- Los residentes locales aceptan un distrito de mejora local (no recomendado debido a los costos administrativos)
- Fondos de desarrollo privados NTM como medida de mitigación de la aprobación del proyecto o como elemento del diseño del plano del sitio.
- Financiamiento total como medida de mitigación de un proyecto de transporte (público fondos)

Programa de control de tráfico vecinal de las ciudades de Keizer

Posibles dispositivos de control y gestión del tráfico

A continuación se describen algunos dispositivos típicos de control y gestión del tráfico que podrían emplearse en un proyecto de control de tráfico en un vecindario.

Dispositivos de gestión de tráfico:

(Dispositivos físicos que cambian las características de las calles y los patrones de tráfico).

Las rotondas son islas ajardinadas elevadas ubicadas en el centro de una intersección. Su objetivo principal es reducir la velocidad y separar los conflictos en las intersecciones. Los círculos son especialmente efectivos en una serie y pueden reducir el tráfico.

Las extensiones de acera estrechan la calle ampliando la acera o la franja de estacionamiento ajardinada. Estos dispositivos facilitan los pasos de peatones. También estrechan el pavimento y proporcionan una señal visual a los automovilistas de que se encuentran en una ruta no arterial.

Los topes de velocidad reducen la velocidad en calles residenciales al exigir que los vehículos sean demasiado lentos para alcanzar los límites de velocidad residenciales cuando el conductor se acerca al "joroba". Estos dispositivos miden entre 14 y 22 pies de largo y aproximadamente 3 pulgadas de alto. El nuevo diseño de "joroba" se diferencia del antiguo diseño de "bajón de velocidad" en que permite que los vehículos viajen cerca de las velocidades legales en calles residenciales.

Los desviadores diagonales y semidesviadores limitan el acceso a una calle desde una dirección colocando una barrera en diagonal a través de una intersección, separando los tramos de una intersección o bloqueando la mitad de la calle. Son eficaces para reducir el volumen y permiten una mayor libertad de circulación dentro del vecindario que los callejones sin salida. Se pueden diseñar e instalar tanto desviadores diagonales como semidesviadores para permitir el acceso de vehículos de emergencia.

Las barreras medianas se utilizan en las arterias para evitar el tráfico o controlar los giros hacia las calles del vecindario desde las arterias. También se pueden utilizar medianas dentro de un vecindario para evitar el movimiento del tráfico no local a través de una calle. Las medianas se pueden utilizar eficazmente en combinación con la canalización de giros forzados y las prohibiciones de giros.

La canalización de giro forzado permite que el tráfico que entra o sale de una calle del vecindario se mueva en una sola dirección. Esto desalienta un patrón de tráfico existente o potencial.

Las Revisiones de Estacionamiento pueden modificar las condiciones del tráfico al: eliminar

Comentado [DM*D58]: Algunas ciudades (por ejemplo, Pittsburgh, Vancouver BC) permiten el estacionamiento en la calle en un carril de circulación a lo largo de las arterias/colectores durante las horas no pico.

estacionamiento para facilitar los giros y la visibilidad o revisar el estacionamiento para ralentizar el movimiento del tráfico o agregar espacios, es decir, estacionamiento en ángulo en calles de un solo sentido.

Comentado [DM*D59]: No estoy a favor de eliminar el estacionamiento, especialmente cuando es para facilitar los giros.

Las plazas de estacionamiento con franjas de estacionamiento más anchas se pueden usar para estrechar el pavimento o los carriles de las calles y mejorar las áreas de plantación de árboles en las calles con extensiones de aceras más largas.

La modificación del pavimento se puede utilizar para enfatizar cruces de peatones o entradas de vecindarios muy utilizados. A menudo se utilizan umbrales, diferentes superficies de pavimento o superficies de pavimento elevadas en combinación con extensiones de bordillos.

Las demarcaciones de carriles, como franjas, botones o bordillos, se pueden utilizar para definir o separar mejor los carriles de circulación, los carriles para bicicletas, los carriles de estacionamiento, los carriles para peatones, etc. Generalmente, los carriles de circulación más estrechos ralentizan ligeramente el tráfico, pero pueden generar otros problemas operativos o de seguridad.

Dispositivos de control de tráfico:

(Controles regulatorios y de asesoramiento estándar, como señalización y señales).

La Administración Federal de Carreteras ha establecido pautas, criterios o garantías que se deben cumplir para instalar cada dispositivo. Estas pautas se aplican a todas las calles de Keizer.

Las señales de alto son dispositivos que se utilizan para asignar el derecho de paso en una intersección. Las señales de alto no deben instalarse y no son efectivas para desviar el tráfico o reducir el exceso de velocidad. Se instalan en intersecciones no controladas con problemas de accidentalidad, restricciones de visibilidad (como edificios o topografía), y/o donde los volúmenes son lo suficientemente altos como el derecho de paso normal y son excesivamente peligrosos. Las variaciones incluyen paradas en dos sentidos y paradas en todos los sentidos. Cada variación tiene ciertas pautas que dictan su uso.

Las modificaciones de señales pueden desalentar o prohibir el movimiento no local en las calles del vecindario (local o colector) hacia o desde las arterias. Generalmente, cuanto más largos sean los tiempos de espera de la señal entre las calles laterales y las arterias (por ejemplo, ciclos dobles, etc.), menos tráfico no local tomará atajos a través de una calle lateral.

Las prohibiciones de giro se utilizan en arterias para evitar que el tráfico no local use las calles del vecindario (por ejemplo, no girar a la izquierda). Estas prohibiciones pueden estar vigentes todo el día o sólo en las horas pico de los días laborables.

Los cambios en la señalización pueden ser informativos (p. ej., señales intermitentes de cruces escolares, señales de entrada a vecindarios), direccionales (p. ej., señales de "Ruta arterial") o regulatorias (p. ej., señales de "Prohibido camiones").

Los límites de velocidad los establece la Junta Estatal de Control de Velocidad, según criterios de ingeniería, el carácter del uso del suelo local y las velocidades existentes. Sin cambios físicos en una calle, un límite de velocidad más bajo en realidad no reducirá la velocidad.

Los Rumble Strips son botones en relieve colocados en una calle para advertir de una

poner en peligro o indicar a los conductores que utilicen otro dispositivo de control de tráfico; —
Pueden disminuir ligeramente la velocidad, pero aumentan la seguridad y el mantenimiento de las bicicletas.
preocupaciones.

Las calles de sentido único, cuando sea práctico, se pueden utilizar para desalentar los
movimientos de tráfico no local en las calles del vecindario. —

PROGRAMA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO DEL VECINDARIO DE LA CIUDAD DE KEIZER Pág. 16 de 16

Las áreas de visión clara son zonas de visibilidad en intersecciones y entradas de vehículos. Estas áreas a veces están obstruidas por cercas, maleza, arbustos, autos estacionados, etc., que la Ciudad puede exigir legalmente que se eliminen o modifiquen.

Otras técnicas

Neighborhood Speed Watch es un método para que los vecinos monitoreen y adviertan a los conductores que exceden la velocidad, utilizando un radar prestado por la ciudad. Las peticiones para establecer una vigilancia de velocidad en el vecindario están disponibles en la División de Ingeniería de Keiser, Programa de Transporte.

Comentado [ST60]: ¿ Sigue siendo una opción?

Los cruces de peatones en cruces peatonales o escolares muy transitados se pueden mejorar mediante mejoras de visibilidad, franjas, señales de advertencia y reduciendo la distancia del cruce de peatones.



CÍRCULOS DE TRÁNSITO

Descripción: Las rotondas son islas elevadas situadas en una intersección. Están ajardinadas con cobertura del suelo y árboles callejeros.

Las rotondas requieren que los conductores reduzcan la velocidad a una velocidad que les permita maniobrar cómodamente a su alrededor.

Propósito: El principal beneficio de las rotondas es que reducen la cantidad de colisiones en ángulo y giro. Un beneficio adicional es que reducen el tráfico de alta velocidad.

Efectividad: Las rotondas son muy efectivas para reducir la velocidad en sus inmediaciones. Las rotondas son más efectivas cuando se construyen en serie en una calle de servicio local.

Ventajas	Desventajas
Reducir eficazmente la velocidad de los vehículos.	Requiere alguna eliminación de estacionamiento
Mejorar las condiciones de seguridad (por ejemplo, hay menos accidentes al girar a la izquierda involucrando a otros vehículos)	Puede causar conflictos entre bicicletas y automóviles en las intersecciones debido al carril de circulación angosto
Visualmente atractivo	Puede restringir el movimiento de vehículos de emergencia o tránsito si los vehículos están estacionados ilegalmente cerca del círculo

Costo: Las rotondas cuestan aproximadamente entre \$5,000 y \$15,000 cada una.

Impactos del estacionamiento: Se debe prohibir un mínimo de 30 pies de estacionamiento en la acera en la calle transversal en cada esquina de la intersección.

Comentado [DM*D61]: Los círculos pequeños en las calles del vecindario no causan tanta pérdida de estacionamiento.

Impactos en el servicio de tránsito: Los autobuses Cheriote pueden maniobrar alrededor de las rotondas a baja velocidad siempre que los vehículos estén estacionados legalmente cerca de las rotondas.

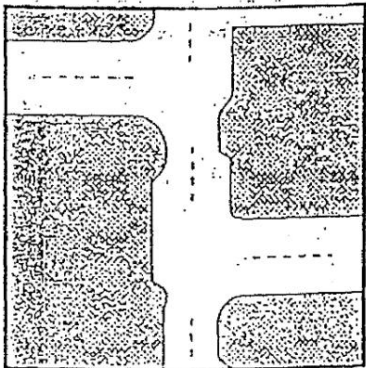
Impactos en los servicios de emergencia: Los camiones de bomberos pueden maniobrar alrededor de las rotondas a baja velocidad siempre que los vehículos estén estacionados legalmente cerca de las rotondas.

Impactos del ruido: Los impactos del ruido son mínimos. Puede haber algo de ruido relacionado con los vehículos que desaceleran y aceleran cerca de los círculos.

Otras consideraciones: Las rotondas en buen estado pueden resultar muy atractivas. Sin embargo, también hay muchas señales de control de tráfico y marcas en el pavimento asociadas con círculos que no son tan atractivas.

EXTENSIONES DE Acera

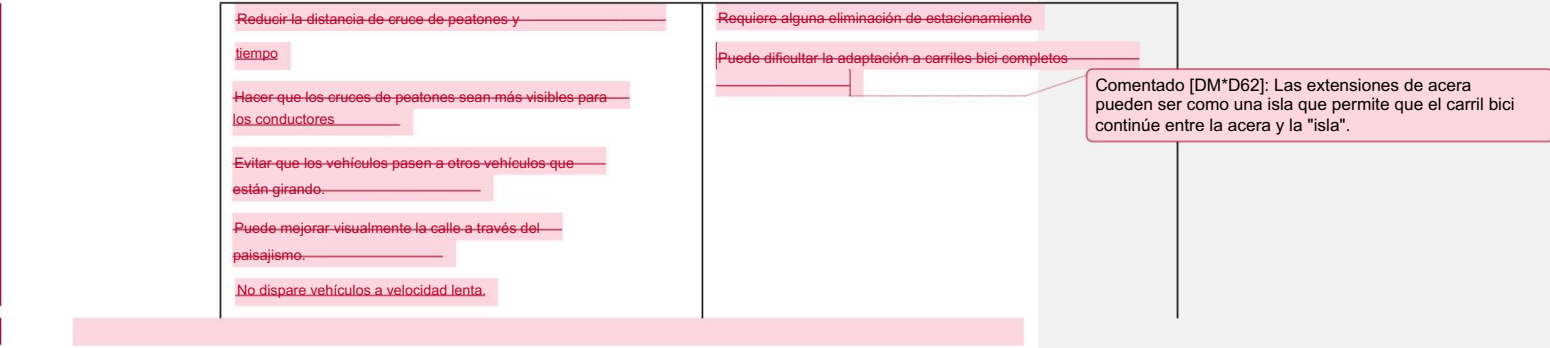
Descripción: Las extensiones de acera estrechan la calle ampliando la acera o la franja de estacionamiento ajardinada.



OBJETIVO: Estos dispositivos se emplean para facilitar los pasos de peatones y estrechar la calzada.

EFFECTIVIDAD: Las extensiones de acera mejoran efectivamente la seguridad de los peatones al reducir la distancia de cruce de calles y mejorar la distancia de visión. También pueden influir ligeramente en el comportamiento del conductor al cambiar el aspecto de la calle. Se pueden instalar en intersecciones o a mitad de cuadra.

Ventajas	Desventajas
----------	-------------



Costo: Las extensiones de acera cuestan entre 7.000 y 10.000 dólares.

Impactos del estacionamiento: Las extensiones de acera pueden ocupar el área de la calle que de otro modo estaría disponible para estacionamiento en la acera.

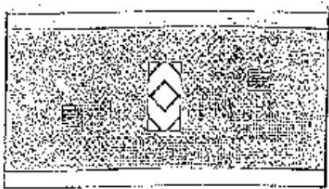
Impactos en el servicio de tránsito: las extensiones de aceras no afectan negativamente el servicio de tránsito. Las extensiones de acera en las paradas de transporte público mejoran el servicio al mover la acera para que los pasajeros pasen directamente entre la acera y la puerta del autobús.

Impactos en los servicios de emergencia: Ninguno.

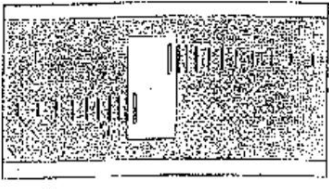
REDUCTORES DE VELOCIDAD

Descripción:

Los badenes son montículos de asfalto contruidos en las calles y espaciados entre 300 y 600 pies. Portland utiliza dos formas diferentes de badenes según las condiciones y necesidades de una calle determinada. En calles residenciales donde se desean velocidades de 25 mph, se pueden usar badenes de 14 pies de ancho y rampas de hasta una altura de 3 pulgadas. En las calles donde se desean velocidades de 30 mph, se pueden usar badenes de 22 pies. En las calles utilizadas por vehículos de tránsito, que la Oficina de Bomberos de Portland considera rutas principales de respuesta a incendios o que tienen volúmenes excepcionalmente altos, se puede seleccionar el badén de 22 pies en lugar de los badenes de 14 pies.



Tope de velocidad de 14 pies



Tope de velocidad de 22 pies

Propósito: Los badenes tienen como objetivo reducir la velocidad de los vehículos,
Efectividad: Los badenes de catorce pies son muy efectivos para fomentar
velocidades de vehículos de 25 mph. Los badenes de veintidós pies son muy efectivos
para fomentar velocidades de vehículos de 30 mph.

Ventajas	Desventajas
Reducir eficazmente la velocidad de los vehículos.	Posiblemente puede aumentar el ruido del tráfico debido al frenado y la aceleración de los vehículos, especialmente autobuses y camiones.
No requiere eliminación de estacionamiento.	
No plantean restricciones para las bicicletas.	
No afecta las operaciones de intersección.	Ralentiza los vehículos de bomberos.



Costo: Los topos de velocidad cuestan aproximadamente \$1,000 - 1.500 cada uno.

Impactos de estacionamiento: Ninguno

Impactos en el servicio de tránsito: al igual que otros vehículos, los autobuses deben cruzar un badén a velocidades reducidas. La experiencia demuestra que los badenes de 22 pies no impiden el servicio o la programación del tránsito. Pasar sobre los obstáculos de velocidad no molesta significativamente a los usuarios del transporte público.

Impactos en los servicios de emergencia: al igual que otros vehículos, los vehículos de respuesta a emergencias deben cruzar un badén a velocidades reducidas.

El diseño del badén seleccionado para cualquier calle tiene en cuenta si se utiliza como ruta de respuesta principal. La Oficina de Bomberos de Portland revisa todos los obstáculos propuestos en las rutas de respuesta primaria.

Impactos de ruido: Los topos de velocidad pueden generar algo de ruido.

Otras consideraciones: Los volúmenes de tráfico generalmente disminuyen ligeramente después de que se construyen los badenes. Se debe controlar el tráfico en las calles vecinas para evitar desvíos.

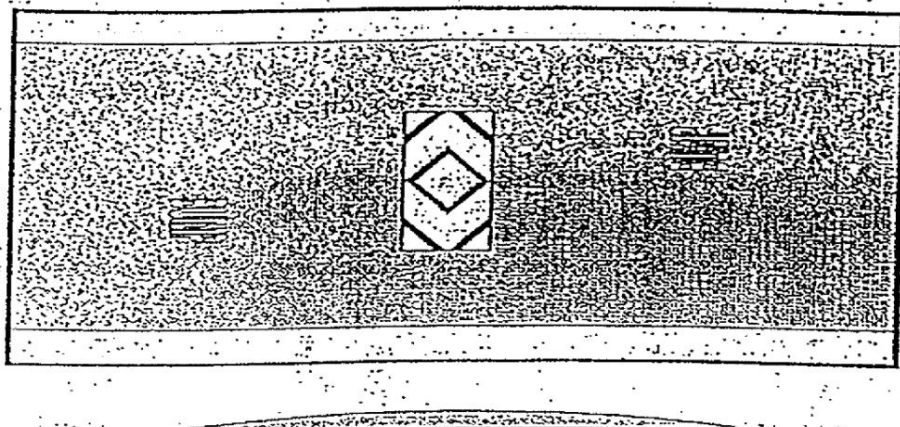
Los badenes no se construyen en pendientes superiores al 8%.

Comentado [ST63]: ¿Es necesario incluir esta información? Estos ya están definidos anteriormente y los datos están desactualizados.



TRÁFICO DEL BARRIO C—
PROGRAMA DE GESTIÓN

APÉNDICES



Imprime esta página



APÉNDICE A
Encuesta de vecinos afectados por NTMP

Descripción del problema:

Nombre del peticionario:

Teléfono durante el día

Dirección postal del peticionario:

Teléfono nocturno:

Ubicación del problema:

para las intersecciones, indique ambas calles. Para carreteras, indique el nombre y los límites del problema. por ejemplo, Long Ave.

Al firmar la encuesta a continuación, usted indica que cree que el problema identificado anteriormente es inaceptable y que apoya la implementación de una medida de mitigación para resolver el problema. Esta encuesta no recomienda una medida de mitigación específica, ni siquiera garantiza que se implementará una medida de mitigación. Se utilizará el Proceso de Gestión del Tráfico Vecinal (NTMP, por sus siglas en inglés) para determinar qué medidas de mitigación se implementarán, si corresponde. Firmar esta encuesta no implica que estará obligado a financiar ninguna parte del proyecto.

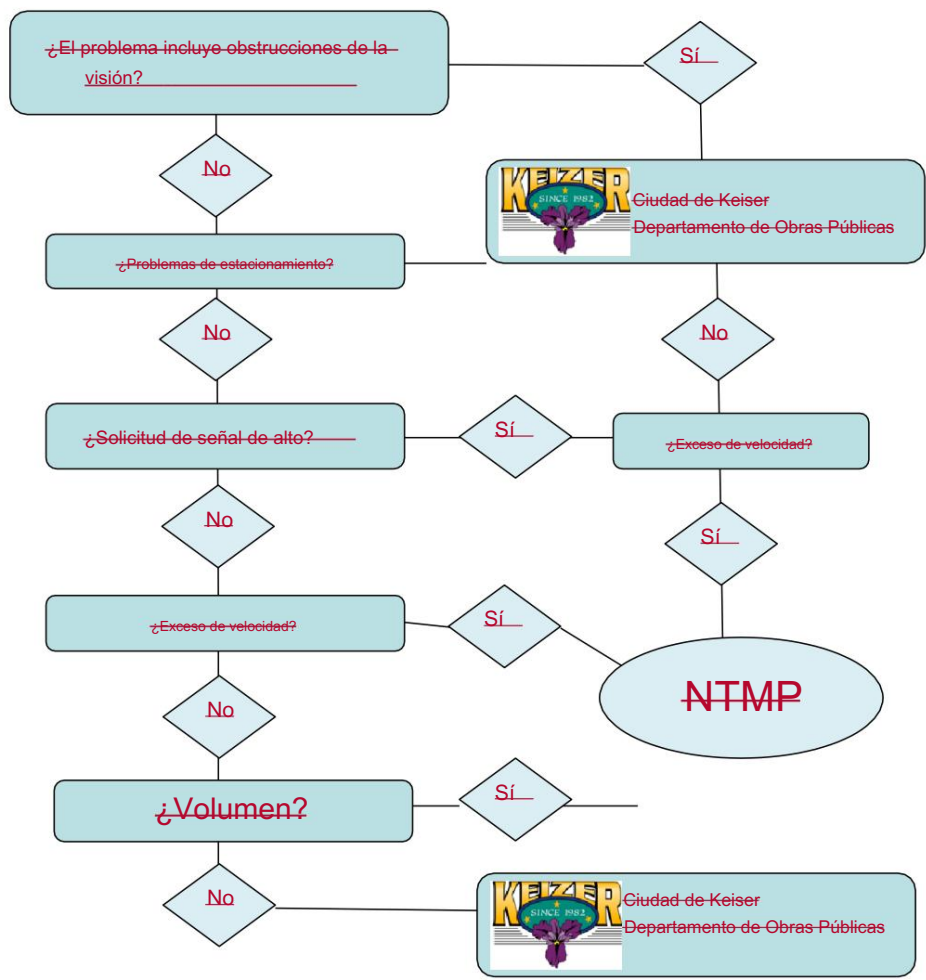
Nombre impreso)	Firma	DIRECCIÓN	Número de teléfono

Se deberá obtener un mínimo del 75% de las firmas de los propietarios de los inmuebles afectados.

Diagrama de flujo para la asignación de problemas de la asociación de vecinos

La siguiente información se proporciona para ayudar a la Asociación de Vecinos y a los ciudadanos de Keizer en el proceso apropiado para el problema descrito.

No todos los problemas deben abordarse a través del Programa de Gestión del Tráfico Vecinal (NTMP). Muchas cuestiones deben remitirse directamente al Departamento de Obras Públicas. El siguiente diagrama de flujo debería ayudar a determinar el curso de acción correcto.





apéndice B

Proceso de gestión del tráfico vecinal
(NTMP) Aplicación

Sección 1 (A ser completada por el Solicitante)

Nombre del solicitante _____ Teléfono durante el día _____

Dirección postal del solicitante _____ Teléfono nocturno: _____

Ubicación del problema. _____
(Para las intersecciones, indique ambas calles. Para las carreteras, indique el nombre y los límites del problema). Por ejemplo, —
Long Avenue entre Church y Olive.

Descripción del problema: _____
(Ejemplo: exceso de velocidad en la calle, volúmenes elevados, etc.)

Sección 2 (A ser completada por la Asociación de Vecinos o el Solicitante)

Clasificación de calles. _____ Volumen _____

Volumen _____

(Encontrado en el sitio web designado en Keizer TSP)

Formularios Hechos por el personal de la ciudad _____ Diagrama: _____

de carriles directos: _____ Velocidad _____
(En la carretera principal) _____ (Adjunte formularios de velocidad realizados por el personal de la ciudad)

Ancho de la calzada: _____ Encuesta _____
(Ancho de bordillo a bordillo) _____ (Adjunte el formulario de encuesta si corresponde)

Estacionamiento: _____
(Indique de qué lado o ambos)

(Adjuntar recuento)

Sección 3 (A ser completada por la Asociación de Vecinos o el Solicitante)

Lista de verificación de nivel uno

Recomendación de primer nivel: estudiar _____
Fecha de finalización. _____

Recomendación de segundo nivel uno: análisis _____
Fecha de finalización: _____

Sección 4 (A ser completada por la Asociación de Vecinos o el Solicitante)

La Asociación de Vecinos o el solicitante ha determinado que se tomen las siguientes medidas para esta solicitud:

Problema resuelto, proceso completo Continuar
con la mitigación de nivel uno

Fecha: _____

NTMP Nivel Dos, Consulte Obras Públicas

No es elegible para NTMP; consulte Obras públicas

Tráfico

Silla: _____

Presidente de la Asociación TBPS : _____

Presidente del barrio: _____

Instrucciones para la solicitud

Para completar la solicitud para el Proceso de Gestión del Tráfico Vecinal (NTMP), siga estos pasos:

1. Complete la Sección 1 del formulario de Solicitud. Es importante incluir una breve pero exhaustiva Descripción del problema, incluidos los puntos inicial y final.
2. Presentar el formulario de solicitud a la Asociación de Vecinos donde se le asignará un representante. Si no existe ninguna NA en esta ubicación, envíela directamente al TBPSC en la reunión mensual. Contacta con el Responsable de Tráfico de tu Asociación de Vecinos para conocer el procedimiento correcto de presentación.
3. Una vez que la Asociación de Vecinos haya recibido la solicitud, la revisarán para garantizar que el problema sea apropiado para NTMP. Si el problema no es apropiado para NTMP, se le proporcionará información de contacto para que la agencia correcta lo notifique.
3. Si la Asociación de Vecinos determina que el problema es apropiado para NTMP, le proporcionarán los formularios de recopilación de datos adecuados. Se deben recopilar datos sobre los volúmenes de tráfico, la velocidad del tráfico y las preocupaciones de los vecinos adyacentes para el siguiente paso del proceso. Complete los datos en la Sección 2 para los componentes que se pueden hacer sin la participación de la ciudad.
4. Sin NA: Asistir a una reunión mensual del TBPSC para presentar el problema, solicitar la información de volumen y velocidad de la Sección 2 y solicitar que se realice el estudio. Los formularios proporcionados por la Asociación de Vecinos le darán instrucciones y le ayudarán a recopilar estos datos.
5. Con el apoyo de NA: Una vez recopilados todos los datos, se debe completar la Sección 2 del formulario de solicitud. La designación de la calle será proporcionada por la Asociación de Vecinos. El resto de la información de la Sección 2 es responsabilidad del solicitante.
- 6-5. Al completar la Sección 2, el formulario de solicitud se devuelve a la Asociación de Vecinos con toda la documentación apropiada. La Asociación de Vecinos revisará los datos presentados y asistirá a la próxima reunión del TBPSC para solicitar los datos de volumen y velocidad para la Sección 2, y solicitará que el análisis de la segunda recomendación se realice con un mínimo de dos Medidas de Mitigación de Nivel Uno que debe implementar el solicitante. Las recomendaciones quedarán registradas en la solicitud. Consulte la información sobre Medidas de mitigación de nivel uno proporcionada con esta solicitud para obtener información adicional sobre estas medidas.
- 7-6. Al finalizar el análisis, si las Medidas de Mitigación de Nivel Uno recomendadas no resuelven el problema como resultado de las Medidas de Mitigación de Nivel Uno recomendadas, el solicitante notificará a la Asociación de Vecinos. En este momento, la Asociación de Vecinos determinará si se deben intentar medidas adicionales de Nivel Uno o si el problema cumple con los criterios para las Medidas de Mitigación de Nivel Dos. Si se cumplen los criterios para las Medidas de Nivel Dos, la solicitud y toda la documentación de respaldo se envía a la Sección de Transporte de la Ciudad de Keizer, Departamento de Obras Públicas para su inclusión en el segundo paso del NTMP.
8. El formulario NTMP Nivel Dos proporcionado con esta solicitud proporciona una descripción general del NTMP. El solicitante y la Asociación de Vecinos

Comentado [DM*D64]: ¿Cuándo se agregó este paso? ¿Qué pasa si la NA no es el solicitante?

Comentó [DM*D65]: ¿Existe esta persona?

Comentó [DM*D66]: ¿No debería ser este el comité TSBP?

Comentó [DM*D67]: ¿No debería ser este el comité TSBP?

7. ser informado del avance de la solicitud a través del NTMP. Esta notificación estará en el
en forma de postal con información pertinente a tres fases diferentes del NTMP. Estas fases
son: una vez que se ha analizado el problema y se ha identificado una Medida de Mitigación
de Nivel Dos, si la hubiera; al determinar la financiación y al finalizar el proceso. El resto
del proceso se explica en el NTMP. Se formará un subcomité para diseñar la medida de
seguridad y el departamento de Obras Públicas supervisará la construcción de la misma.

Apéndice C

tabla 1

Proceso de puntuación de rutas vecinales

Criterios	Punto	Base para la puntuación	
Velocidad	35	Usando el percentil 85 2 puntos para una velocidad del percentil 85 4 mph por encima de la velocidad indicada	Comentado [DM*D68]: 50.º
	MÁS	3 puntos por cada mph desde 5 hasta 10 mph por encima de la velocidad indicada	
	MÁS	Usando el perfil de velocidad: 1 punto por cada porcentaje del volumen con una velocidad igual o superior a 10 mph de la velocidad indicada hasta 15 puntos.	
Volumen	25	1 punto por cada 100 vehículos por día de más de 500 vpd	
Cortar el tráfico	15	10 puntos si se puede mapear y observar en el campo una ruta de corte identificada entre arterias	Comentado [DM*D69]: Eliminar
	MÁS	5 puntos si se proporcionan datos que indiquen que el tráfico en la calle del proyecto tiene un 20% o más de corte entre arterias	Comentado [DM*D70]: 10 pts
Generadores peatonales	5	5 puntos si dentro de 500 pies de la calle hay Generadores para peatones (parques, viviendas para personas mayores, usos comerciales minoristas, escuelas secundarias, universidades u hospitales)	Comentado [DM*D71]: Cualquier comercial/industrial usos
Aceras	10	10 puntos si las aceras en el área del proyecto son discontinuas en ambos lados	Comentado [DM*D72]: Cambiar a "escuela u otro centro educativo". Y mientras comento sobre las escuelas, ¿podemos extender los límites de velocidad de la zona escolar a la intersección señalizada/controlada más cercana y no tener límite de tiempo? Por ejemplo, Lockhaven entre RR y la isla Windsor debería abarcar las zonas de escuelas primarias y secundarias. Y el área entre Whitaker y Gubser, en 14th St y Lockhaven (entre Mcleod y Verda).
		5 puntos si solo un lado de la calle tiene aceras continuas	Comentado [ST73]: ¿Aquí aplican las paradas de autobús?
		0 puntos si la calle tiene aceras continuas a ambos lados en el área del proyecto	Comentado [DM*D74]: Incluir puntos para la condición/ancho de la acera.
Escuela	10	10 puntos si una escuela primaria o secundaria (pública o privada) está dentro de los 500 pies de la calle del proyecto	Comentado [DM*D75]: ya sea
PUNTAJE TOTAL	100		Comentado [DM*D76]: 10 puntos por "cruce no marcado o señalizado por más de 250 pies". También creo que debería ser cualquier centro educativo. Deberíamos fomentar caminar/andar en bicicleta en todas las escuelas.

Tabla 2
Proceso de puntuación del coleccionista

Criterios	Punto	Base para la puntuación	
Velocidad	50	Usando el percentil 85' 2 puntos por una velocidad percentil 85 5 mph por encima de la velocidad indicada MÁS 5 puntos por cada mph de 6 a 10 mph por encima de la velocidad indicada	Comentado [DM*D77]: percentil 50. Si la velocidad es de 6 a 10 mph por encima del límite indicado, entonces deberíamos adoptar medidas de ingeniería/ calmamiento del tráfico más rápido.
		MÁS	
		Usando el perfil de velocidad: 1 punto por cada porcentaje del volumen con una velocidad igual o superior a 10 mph de la velocidad indicada hasta 15 puntos	
Volumen	10	1 punto por cada 1000 vehículos por día redondeado al alza	Comentado [DM*D78]: 2 pt sin límite
Generadores peatonales	10	10 puntos si dentro de 500 pies de la calle hay generadores para peatones (parques, viviendas para personas mayores, usos comerciales minoristas, escuelas secundarias, universidades u hospitales)	
Aceras	15	15 puntos si las aceras en el área del proyecto son discontinuas en ambos lados	Comentado [DM*D79]: Consulte el comentario anterior para conocer las rutas del vecindario.
		0 puntos si la calle tiene aceras continuas a ambos lados en el área del proyecto	Comentado [DM*D80]: Cualquiera
Escuela	15	15 puntos si una escuela primaria o secundaria (pública o privada) está dentro de los 500 pies de la calle del proyecto	Comentado [DM*D81]: Puntos por mal estado o aceras demasiado estrechas.
PUNTAJE TOTAL	100		Comentado [DM*D82]: 10 puntos es un cruce no marcado o señalizado de más de 250 pies

Tabla 3

Proceso de puntuación arterial

Criterios	Puntos	Base para la puntuación
Tránsito	20	20 puntos si la calle del proyecto es una ruta de transporte público con paradas
Generadores peatonales	25	25 puntos si dentro de 500 pies de la calle hay generadores para peatones (parques, viviendas para personas mayores, usos comerciales minoristas, escuelas secundarias, universidades u hospitales)
Aceras	25	25 puntos si las aceras en el área del proyecto son discontinuas en ambos lados 0 puntos si la calle tiene aceras continuas en ambos lados en el área del proyecto
Cruce	15	15 puntos si la distancia de cruce para peatones es superior a 60
Escuela	15	15 puntos si una escuela primaria o secundaria (pública o privada) está dentro de los 500 pies de la calle del proyecto
Camiones	10	1 punto por cada porcentaje de tráfico en la calle del proyecto que sean camiones (recuento de horas pico)
PUNTAJE TOTAL	100	

Comentado [DM*D83]: Consulte los comentarios anteriores para criterios similares

Comentado [DM*D84]: Cualquiera

Comentado [DM*D85]: Los puntos deberían ser por mal estado o aceras demasiado estrechas.

Paso 5. Desarrollo de proyectos de nivel 2: utilizando el proceso CIP para proyectos de transporte en la ciudad, esos proyectos entrarán en desarrollo dentro de dos años. Este paso implica una amplia participación pública a través de las asociaciones de vecinos y los subcomités del proyecto en los que participa el personal de la ciudad. Se desarrolló una caja de herramientas NTM (Apéndice D) para la ciudad de Keizer basada en los aportes del Comité de Seguridad de Peatones y Bicicletas de Tráfico para proporcionar un conjunto estándar de medidas que podrían aplicarse de manera uniforme a través de los problemas identificados .

Apéndice D

Caja de herramientas Keiser NTM

Vecindario

Rotonda

Estacionamiento en la calle

Restricciones de camiones

Restricciones de giro

Otras medidas de nivel I

árboles de la calle

Joroba de velocidad de gargantilla

Extensiones de acera

Radios de giro más estrechos

El diseño preliminar.

Coleccionista

Textura del pavimento

Estacionamiento en la calle

Entrada/salida unidireccional

Restricciones de camiones

Restricciones de giro

Medianas

Extensiones de acera

Rotondas

Arterial

Medianas

Extensiones de acera

Rotondas

Eliminación de carriles de giro en empresas

Eliminación de carriles intermedios innecesarios para girar hacia ninguna parte.

Comentado [DM*D86]: Barrera en intersección para evitar cortes de giro. Esto significa que cuando un conductor gira a la derecha o a la izquierda, reduce el ángulo para no tener que reducir tanto la velocidad.

Comentado [DM*D87]: Árboles de la calle

Comentó [DM*D88]: He visto que Keizer ha instalado un giro a la derecha en un negocio que no tiene una gran cantidad de automóviles ingresando a la propiedad. Esto permite que los autos detrás del vehículo que gira se mantengan a mayor velocidad y al mismo tiempo dificulta que un vehículo salga de la propiedad.

Comentado [DM*D89]: Por ejemplo, Lockhaven entre RR y la isla Windsor. El carril central para girar es innecesario en la mayor parte del recorrido y solo crea un entorno para velocidades más rápidas.

Apéndice E

Programa de control de tráfico vecinal de las ciudades de Keizer

Posibles dispositivos de control y gestión del tráfico

A continuación se describen algunos dispositivos típicos de control y gestión del tráfico que podrían emplearse en un proyecto de control de tráfico en un vecindario.

Dispositivos de gestión de tráfico:

(Dispositivos físicos que cambian las características de las calles y los patrones de tráfico).

- Las rotondas son islas ajardinadas elevadas ubicadas en el centro de una intersección. Su objetivo principal es reducir la velocidad y separar los conflictos en las intersecciones. Los círculos son especialmente efectivos en una serie y pueden reducir el tráfico.

- Las extensiones de acera estrechan la calle ampliando la acera o la franja de estacionamiento ajardinada. Estos dispositivos facilitan los pasos de peatones. También estrechan el pavimento y proporcionan una señal visual a los automovilistas de que se encuentran en una ruta no arterial.

- Los topes de velocidad reducen la velocidad en calles residenciales al requerir que los vehículos reduzcan la velocidad hasta alcanzar los límites de velocidad residenciales cuando el conductor se acerca al "top". Estos dispositivos miden entre 14 y 22 pies de largo y aproximadamente 3 pulgadas de alto. El nuevo diseño de "joroba" se diferencia del antiguo diseño de "bajón de velocidad" en que permite que los vehículos viajen cerca de las velocidades legales en calles residenciales.

- Los desviadores diagonales y semidesviadores limitan el acceso a una calle desde una dirección colocando una barrera diagonalmente a través de una intersección, separando los tramos de una intersección o bloqueando la mitad de la calle. Son eficaces para reducir el volumen y permiten una mayor libertad de circulación dentro del vecindario que los callejones sin salida. Se pueden diseñar e instalar tanto desviadores diagonales como semidesviadores para permitir el acceso de vehículos de emergencia.

- Las barreras medianas se utilizan en las arterias para evitar el tráfico o controlar los giros hacia las calles del vecindario desde las arterias. También se pueden utilizar medianas dentro de un vecindario para evitar el movimiento del tráfico no local a través de una calle. Las medianas se pueden utilizar eficazmente en combinación con la canalización de giros forzados y las prohibiciones de giros.

- La canalización de giro forzado permite que el tráfico que entra o sale de una calle del vecindario se mueva en una sola dirección. Esto desalienta un patrón de tráfico existente o potencial.

- Las Revisiones de Estacionamiento pueden modificar las condiciones del tráfico, ya sea eliminando el estacionamiento para facilitar los giros y la visibilidad o revisando el estacionamiento para ralentizar el movimiento del tráfico o agregando espacios, es decir, estacionamiento en ángulo en calles de un solo sentido.

- Las plazas de estacionamiento con franjas de estacionamiento más anchas se pueden usar para estrechar el pavimento o los carriles de las calles y mejorar las áreas de plantación de árboles con aceras más largas.

Comentado [DM*D90]: Algunas ciudades (por ejemplo, Pittsburgh, Vancouver BC) permiten el estacionamiento en la calle en un carril de circulación a lo largo de las arterias/colectores durante las horas no pico.

Comentado [DM*D91]: No soy partidario de eliminar el estacionamiento, especialmente cuando es para facilitar los giros.

extensiones.

- La modificación del pavimento se puede utilizar para enfatizar los cruces de peatones o las entradas de vecindarios muy transitados. A menudo se utilizan umbrales, diferentes superficies de pavimento o superficies de pavimento elevadas en combinación con extensiones de bordillos.

- Las demarcaciones de carriles, como franjas, botones o bordillos, se pueden utilizar para definir o separar mejor los carriles de circulación, los carriles para bicicletas, los carriles de estacionamiento, los carriles para peatones, etc. En general, los carriles de circulación más estrechos ralentizan ligeramente el tráfico, pero pueden generar otros problemas operativos o de seguridad.

Dispositivos de control de tráfico:

(Controles regulatorios y de asesoramiento estándar, como señalización y señales).

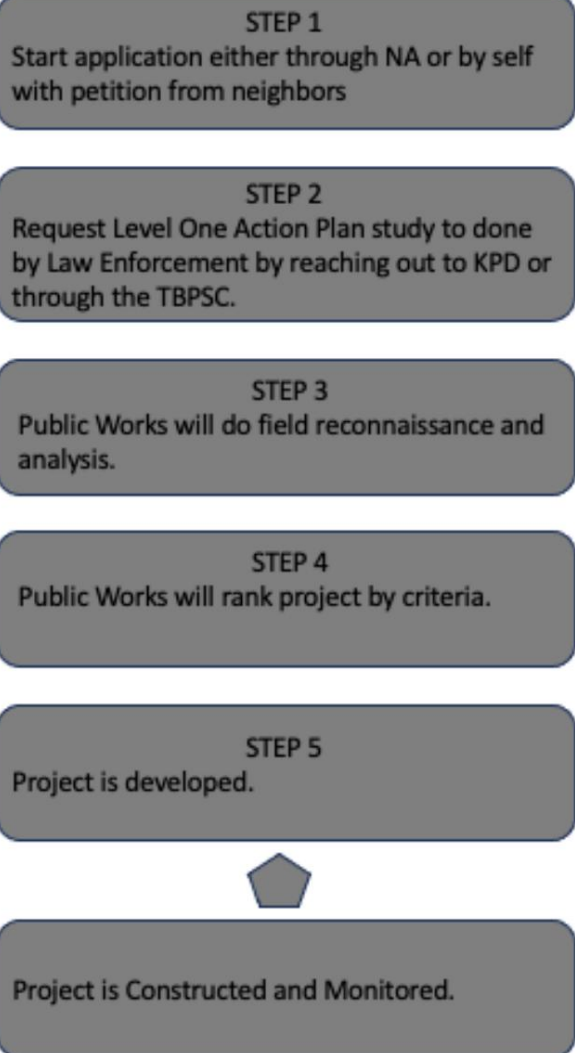
La Administración Federal de Carreteras ha establecido pautas, criterios o garantías que se deben cumplir para instalar cada dispositivo. Estas pautas se aplican a todas las calles de Keizer.

- Las señales de alto son dispositivos utilizados para asignar el derecho de paso en una intersección. Las señales de alto no deben instalarse y no son efectivas para desviar el tráfico o reducir el exceso de velocidad. Se instalan en intersecciones no controladas con problemas de accidentalidad, restricciones de visibilidad (como edificios o topografía); y/o donde los volúmenes son lo suficientemente altos como el derecho de paso normal y son excesivamente peligrosos. Las variaciones incluyen paradas en dos sentidos y paradas en todos los sentidos. Cada variación tiene ciertas pautas que dictan su uso.
- Las modificaciones de señales pueden desalentar o prohibir el movimiento no local en las calles del vecindario (local o colector) hacia o desde las arterias. Generalmente, cuanto más largos sean los tiempos de espera de la señal entre las calles laterales y las arterias (por ejemplo, ciclos dobles, etc.), menos tráfico no local tomará atajos a través de una calle lateral.
- Las prohibiciones de giro se utilizan en las arterias para evitar que el tráfico no local use las calles del vecindario (por ejemplo, no girar a la izquierda). Estas prohibiciones pueden estar vigentes todo el día o sólo en las horas pico de los días laborables.
- Los cambios en la señalización pueden ser informativos (p. ej., señales intermitentes de cruces escolares, señales de entrada a vecindarios), direccionales (p. ej., señales de "Ruta arterial") o reglamentarias (p. ej., señales de "Prohibido camiones").
- Los límites de velocidad los establece la Junta Estatal de Control de Velocidad, basándose en criterios de ingeniería, el carácter del uso del suelo local y las velocidades existentes. Sin cambios físicos en una calle, un límite de velocidad más bajo en realidad no reducirá la velocidad.
- Las franjas sonoras son botones elevados colocados en una calle para advertir sobre un peligro o indicar a los conductores que utilicen otro dispositivo de control de tráfico; pueden disminuir ligeramente la velocidad, pero plantean preocupaciones sobre la seguridad y el mantenimiento de las bicicletas.
- Las calles de sentido único, cuando sea práctico, se pueden utilizar para desalentar los movimientos de tráfico no local en las calles del vecindario.
- Las áreas de visión clara son zonas de visibilidad en intersecciones y entradas de vehículos. Estas áreas a veces están obstruidas por vallas, maleza, arbustos, coches estacionados, etc., que la ciudad puede exigir legalmente su eliminación o modificación.

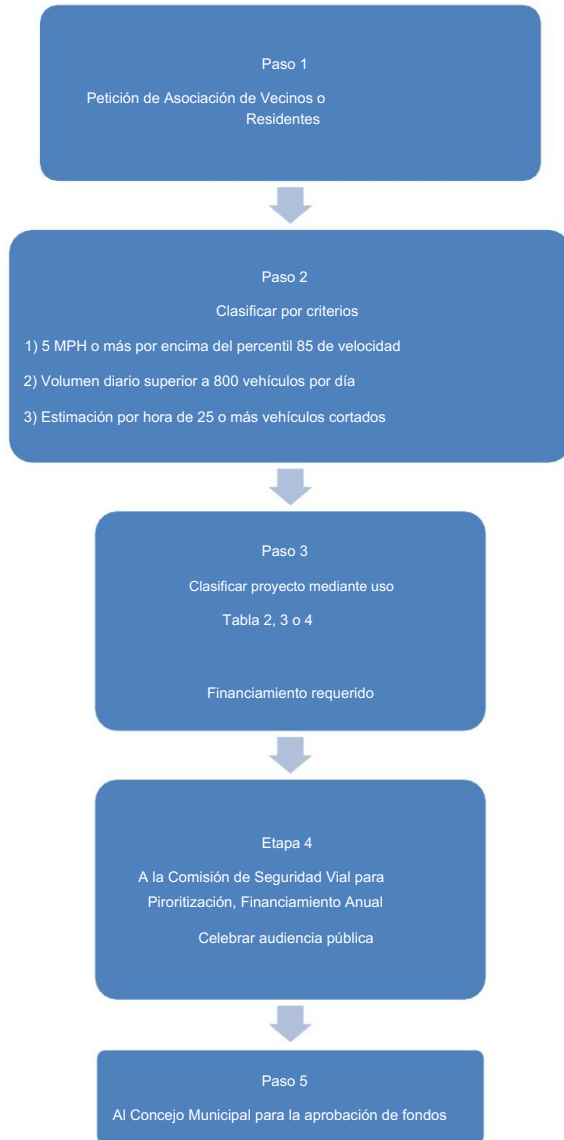
Otras técnicas

- Los cruces de peatones en cruces peatonales o escolares muy transitados se pueden mejorar mediante mejoras de visibilidad, franjas, señales de advertencia y reduciendo la distancia del cruce de peatones.

NTMP Process



CIUDAD DE KEIZER — CONTROL DE TRÁFICO VECINDARIO
PROCEDIMIENTOS DEL PROGRAMA



Agenda
Salem-Keizer Area Transportation Study (SKATS)
Technical Advisory Committee (TAC)

This meeting is a ‘hybrid’ meeting: Staff and Committee members may choose to attend in person or remotely. Meetings are being recorded in compliance with Oregon Public Records regulations. Meetings are hosted with Zoom and may be attended either via your computer or smartphone (software install is required) or via a phone call. The information to join the meeting:

Join via computer: <https://zoom.us> or call: 1 253 215 8782
Meeting ID: 853 9213 3218
Passcode: 818593

Direct link for this meeting: <https://us06web.zoom.us/j/85392133218?pwd=Z1h6bTczZnByNHBiRzVPMFlwQmoyZz09>

If participation by phone or video conferencing is not an option, please contact our offices (at 503 588 6177) 24 hours in advance of the meeting. If you are having trouble connecting to the meeting, contact Theresa Whisenhunt (503 540 1630) twhisenhunt@mwvcog.org

Date: Tuesday, September 12, 2023
Time: 1:30 p.m.
Place: Hybrid Meeting (100 High St SE, Suite 200 Salem or via Zoom)
Phone: (503) 588 6177
E-mail: mwvcog@mwvcog.org
Website: www.mwvcog.org

- A. Call to Order Julie Warncke
- B. Approval of TAC Minutes August 8, 2023 Julie Warncke
- C. McGilchrist at 22nd Street -Additional Funding Request Steve Dobrinich

Background: In March the SKATS Policy Committee approved the addition of \$4.5 million in local funds for the McGilchrist Street at 22nd Street intersection realignment project (K21887). Local funds were added at that time to help move the bid process forward with the understanding that the city of Salem

The Mid-Willamette Valley Council of Governments is pleased to comply with the Americans with Disabilities Act (ADA). If you need special accommodations or translation services to attend this meeting, please contact Lori Moore at (503) 540-1609 or send e-mail to lomoore@mwvcog.org at least 72 hours prior to the meeting. *Hearing impaired please call Oregon Telecommunications Relay Service, 7-1-1.* Thank you.

would request additional federal funds after bids were received. City of Salem is requesting \$3 million SKATS discretionary funds for this project to reduce overmatch. Additional information available in the *attached memo*.

Action
Requested: Make recommendation to Policy Committee to add \$3 million of unprogrammed federal funds, via advance construction, to the McGilchrist at 22nd Street intersection realignment project (Key #21887).

D. Federal Functional Classification Update Ray Jackson

Background: As part of the process conducted after each U.S. Decennial Census, the federal functional classification of the roads within the revised Federal Aid Urban Boundary (FAUB) need to be reviewed. This review took part in July and August with staff from each of the local jurisdictions to reflect changes in functional classification and whether new roads have been (or will be) built since the last review. This is detailed in the *attached* memo. The list of updates is also *attached* for review and comment.

Action
Requested: Review the proposed changes to the Federal Functional Classification of the roads within the revised Federal Aid Urban Boundary.

E. MPO Policy Committee Structure Discussion..... Ray Jackson

Background: The SKATS Policy Committee discussed the MPO structure topic at their August meeting, but no decisions have been made yet. The main options under discussion are:

- 1. Adding the city of Aumsville as a non-voting member via an amendment to the Bylaws, so they have a voice in the discussion in the short term. Change Aumsville to a voting member after Salem’s representation on the Policy Committee is resolved.
- 2. Amending the Cooperative Agreement and Bylaws to add the city of Aumsville as a voting member.
- 3. Same as #2 but also add a second seat for the city of Salem as a non-voting member.
- 4. Same as #2 but also add a second seat for the city of Salem as a voting member.
- 5. Starting a facilitated process to discuss the above options, plus other potential changes to the Cooperative Agreement and Bylaws.

During the meeting, one Policy Committee member asked that the TAC discuss this topic, the options, and provide feedback to the Policy Committee.

Action

Requested: Discuss the topic and options. Have the TAC Chair report to the Policy Committee at their September 26th meeting.

F. Other Business SKATS Staff

- Next Policy Committee Meeting – **September 26, 2023**
- Next TAC Meeting – **October 10, 2023**
- Oregon Travel Study started September 1, 2023, for the fall recruitment.
- Lori Moore retires on September 14th.

G. Adjournment..... Julie Warncke

DRAFT

Minutes

Salem-Keizer Area Transportation Study (SKATS)

Technical Advisory Committee (TAC)

August 8, 2023 @1:30pm

100 High St. SE, Suite 200

Salem, OR

This was a Hybrid meeting: attendance was online via Zoom & in-person in the MWVCOG Conference room.

TAC Members in Attendance

Austin Barnes, Marion County Planning

Austin McGuigan, Polk County Planning Dept.

Bill Lawyer, Keizer Public Works

Brandon Williams, ODOT Region 2

Chris French, SAMTD/Cherriots

Janelle Shanahan, Marion County Public Works

Julie Warncke, Salem Public Works, 2023 Chair

Lisa Anderson-Ogilvie, Salem Community Development, 2023 Vice Chair

Matt Etzel, Aumsville Public Works

Melissa Ahrens, DLCD

Victor Lippert, Salem-Keizer Schools

TAC Members Absent

Nathaniel Price, FHWA

Scott McClure, City of Turner

Shane Witham, Keizer Community Development

Todd Whitaker, Polk County Planning

Rachel Sakata DEQ, as needed

ODOT Trans. Planning Analysis Unit, as needed

Others in Attendance

Carl Lund, Marion County Public Works

Kim Sapunar, MWVCOG-SKATS

Lani Radtke, Marion County Public Works

Mike Jaffe, MWVCOG-SKATS

Ray Jackson, MWVCOG-SKATS

Shofi Ull Azum, SAMTD/Cherriots

Stephen Dobrinich, MWVCOG-SKATS

Theresa Whisenhunt, MWVCOG-SKATS

Agenda Item A. Call to Order

Chair Julie Warncke called the meeting to order at 1:31 p.m.

Agenda Item B. Approval of Minutes of July 11, 2023

Motion was made by Austin McGuigan, seconded by Chris French, to approve the minutes of the July 11, 2023, meeting as presented. Those voting in favor of the motion were Austin Barnes, Austin McGuigan, Brandon Williams, Bill Lawyer, Chris French, Janelle Shanahan, Julie Warncke, Lisa Anderson-Ogilvie, Matt Etzel, and Melissa Ahrens.¹ **The motion passed unanimously.**

Agenda Item C. Funding Issues of On-going Projects

Steve Dobrinich updated members on requests for additional funding. Staff met with Jeff Flowers (ODOT) on August 7, 2023, to discuss using advance construction to move Federal Fiscal Year (FFY) 2025 funds forward for use on the McGilchrist project in 2024.

There are currently two projects requesting additional funding, both of which have been discussed previously by the Technical Advisory Committee (TAC):

- *McGilchrist at 22nd Intersection Realignment (K21887)*: In March the SKATS Policy Committee approved the addition of \$4.5 million in local funds to help move the bid process forward with the expectation that City of Salem would request additional federal funds after bids were received. City staff would like to request \$3 to 4 million in SKATS federal funds to reduce overmatch. Funds would be needed as soon as FFY 2024.
- *Verda Lane: Dearborn Ave to Ascot Lane (K20741)*: During the June meeting the TAC agreed "in concept" to recommend adding \$2.7 million in federal funds to the construction phase of the Verda Lane project to help cover cost escalations. Along with overmatch provided by City of Keizer, these funds will help complete the project through construction. Keizer has indicated these funds will be needed in FFY 2025 or possibly 2026.

Unprogrammed funds are being used to cover project cost increases as they arise. SKATS staff estimates the region has approximately \$7.8 million in unprogrammed MPO federal funds available through FFY 2027. This unprogrammed funding will be available in installments over the next four fiscal years meaning that requests will need to be scheduled accordingly. Estimated unprogrammed fund balances at the end of each year are carried forward to the following year. The total amount of unprogrammed funds for **all four years** is \$7,852,348.² Funds for the McGilchrist intersection realignment project are requested for FFY 2024, however, SKATS does not have sufficient funds until 2025. Utilizing advance construction opens

¹ Victor Lippert joined the meeting via Zoom at 1:55pm, after the vote.

² Illustrated in figure 1, page 1 of agenda item C in the packet.

the option to move FFY 2025 funds into FFY 2024 to move the project forward on schedule. There is no action requested. Staff expects to request the TAC make a recommendation to add funds to the McGilchrist intersection realignment project to the Policy Committee at the September meeting.

Mike Jaffe noted that ODOT has requested \$80 million in redistribution funds from USDOT. If awarded, the SKATS area will receive a small portion of these funds which can help cover project cost increases going forward. Staff expects to get an update on the request for redistribution funds in late August or early September.

Chair Warncke asked staff to discuss the *Hilfiker Lane SE at Commercial Street SE* project as part of this agenda item. (It has been posted as an administrative amendment to the TIP.) Dobrinich updated the members on the change to the project – City of Salem requested an amendment to add \$1.3 million of local funds to the construction phase of the project. No action is required. Chair stated she is not expecting to request additional federal funding for this project. Project goes to bid November 7th and will be obligated this fiscal year.

Agenda Item D. SKATS Federal Aid Urban Boundary

This month the conversation on creating the Federal Aid Urban Boundary (FAUB) to reflect the urban areas delineated from the 2020 U.S. Decennial Census continues with the need to finalize a proposal for consideration by the SKATS Policy Committee (PC) at their August 22, 2023, meeting. Since the July TAC meeting, SKATS staff have provided an overview of the process and the 15 general areas identified to the SKATS PC. In addition, staff have discussed locations and options, and addressed concerns of the process, with staff from Polk County and the city of Salem. (Discussions still on going with Marion County.) These have resulted in modifications to the initial FAUB created by the consultants retained to oversee the FAUB process statewide.

Ray Jackson walked through the maps showing the locations of the FAUB as proposed by the consultants.³ (These are the same location maps as provided at the July TAC and PC meetings.) Shown on these maps are both the initial recommendations from the consultants, and the revisions based on conversations with the local staff.⁴ The revised recommendation areas have been drawn to address Federal guidelines and to minimize the number of obviously rural roads (and locations) being included in the FAUB. The proposed FAUB will be provided to the Policy Committee at their meeting this month, and the approved/endorsed FAUB sent to ODOT for review. This review will continue until all the FAUBs in the state are submitted to the Federal Highway Administration (FHWA) by December 29, 2023. The final decision on the location of the FAUB lies with the FHWA.

³ Maps may be found beginning on page 4 of agenda item D in the packet.

⁴ For each map, a list was provided showing a summary of the alignment of the FAUB. The list may be found beginning on page 1 of agenda item D in the packet.

Carl Lund stated that Marion County would prefer to have the least amount of urban area included in the FAUB as possible. The county is looking at the large number of rural roads that do not need improvements and bringing those areas into the FAUB means having the rural property owners paying for improvements. Further discussion focused on the Aumsville UGB inclusions and how that affects the city/county relationship & ownership of the roads. Austin McGuigan noted this is the time to present rural/urban road issues to the Policy Committee, who has the elected officials that can work on managing the areas and whom should have jurisdiction of certain properties and roadways. Most areas agreed upon are based on the future need for funding and currently within the UGBs.

The discussions continued with clarification on the process of updating the FAUB taking into account the UGBs and why to include areas beyond the roadways. While the FAUB will help to set the future MPO boundary, the FAUB is mainly concerned with the current roads and funding for future roads/facility upgrades like sidewalks and bike lanes; this is not land use driven or decisions on land use. There are some areas that will be recommended to add to the FAUB as a “smoothing addition”; it will connect areas of the FAUB and make the map more streamlined.

Mr. Jackson closed by summarizing the guidance provided by the TAC for developing the proposed FAUB. If the road or area is in an UGB it will be added to the FAUB. The connections to Aumsville and Turner will minimize the amount of land and roads used to connect the cities. The area between Portland Road and River Road from Salem/Keizer up to Brooklake Road will be added (this is in the current FAUB and there are future roads/interchanges planned).

Agenda Item E. Add New Project to SKATS 2021-2016 and 2024-2029 TIP

Steve Dobrinich presented that the SAMTD received an FTA Low- and No-Emissions 5339c grant for the purchase of battery-electric buses and charging equipment to replace aging diesel vehicles. This project will support the district’s transition to a zero-emission fleet, enhance system safety, lower operational costs, and reduce maintenance. Total project cost is \$7,748,358 (\$6,586,104 federal; \$1,162,254 match)⁵. The public review period for this project is August 8 – 22, 2023. As a formal amendment to the TIP, additional details about the project will be available and presented to SKATS’ Policy Committee for approval on August 22, 2023. SAMTD recently had 10 electric buses funded by previous Low and No-Emissions grants delivered to the Del Webb facility. Ten more buses will be ordered in the near future⁶. The goal is for new zero emission electric buses to begin service within the year.

Motion was made by Chris French, seconded by Bill Lawyer, to recommend that the Policy Committee add the 5339c grant funds to the TIP. Those voting in favor of the motion were Austin Barnes, Austin McGuigan, Bill Lawyer, Brandon Williams, Chris French, Janelle Shanahan, Julie Warncke, Lisa Anderson-Ogilvie, Matt Etzel, Melissa Ahrens, and Victor Lippert. **The motion passed unanimously.**

⁵ As illustrated in the agenda item E of the packet.

⁶ Five buses funded by the FY 22 Community Project Funding received earlier this year, five buses funded by this Low-No Grant.

Agenda Item F. Other Business

- SKATS Title VI Program Review was August 1, 2023. Verbal positive comments from the ODOT reviewer with a formal letter coming soon. The plan will be updated by November 2023.
- Phase II of the Oregon Travel Study begins in September. The hope is to get responses from 11,600 households in Oregon during the fall through a large mass mailing.
- SKATS staff to meet with members regarding their regional scenario planning needs that might be upcoming and what are the needs modeling-wise for VisionEval (VE) help after the locals meet with the project consultants.
- Update on MPO Structure discussion. Mike has had discussions with various facilitators and there is a long timeframe to make any changes to the cooperative agreement if needed. There are a large number of variations in example MPOs across the states and it may take some time to come to an agreement in the Policy Committee.
- City of Salem received ODOT draft IGAs – Chair Warnke noted that there was no mention of engagement with the MPO for services, but ODOT stated that was not necessary. SKATS Staff will review the drafts and address any questions.
- City of Salem is recruiting for a new senior transportation planner.⁷
- Next Policy Committee Meeting – **August 22, 2023**
- Next TAC Meeting – **September 12, 2023**

Chair Julie Warncke adjourned the meeting at 3:05 p.m.

⁷ <https://www.governmentjobs.com/careers/cityofsalem/jobs/4149516/transportation-planner-iii>

Agenda Item C

McGilchrist at 22nd Street -Additional Funding Request

SKATS Technical Advisory Committee

September 12, 2023

Action Requested: Make recommendation to Policy Committee to add \$3 million of unprogrammed federal funds, via advance construction, to the McGilchrist at 22nd Street intersection realignment project (Key #21887).


SKATS

SALEM-KEIZER AREA TRANSPORTATION STUDY

100 High St. SE, Suite 200 Salem, OR 97301 Phone (503) 588-6177 FAX (503) 588-6094

Memorandum

Date: August 28, 2023
To: SKATS Technical Advisory Committee
From: Steve Dobrinich, Transportation Planner
Re: McGilchrist at 22nd Street Additional Funding Needs Pt 2

Purpose

The purpose of this memorandum is to discuss adding SKATS federal funding to the McGilchrist Street at 22nd intersection realignment project (K21887). The intersection realignment is phase one of the overall McGilchrist project. Other work taking place along McGilchrist, between 12th Street and 25th Street, is programmed in the Transportation Improvement Program (TIP) as project key number 23370.

This document builds upon previous Technical Advisory Committee (TAC) discussions on this topic and updates staff memos presented at the July and August meetings.

Request for Additional Funding

In March the SKATS Policy Committee approved the addition of \$4.5 million in local funds to the McGilchrist at 22nd Street intersection realignment project to help move the bid process forward. The expectation at the time was that City of Salem would request additional federal funds after bids were received. Salem staff is requesting \$3 million in SKATS federal funds in FFY 2024 to reduce the city's overmatch.

Unprogrammed Funds Available

Unprogrammed funds are being used to cover project cost increases as they arise. SKATS staff estimates the region has approximately \$7.8 million in unprogrammed MPO federal funds available through FFY 2027. This unprogrammed funding will be available in installments over the next four fiscal years. **Table 1** illustrates estimated unprogrammed funds at the end of each year; these balances are carried forward to the following year.

If the funding request outlined in this document is approved, SKATS will use advance construction to move FFY2025 funds into FFY2024 so funds can be used sooner.

Table 1: Estimated Unprogrammed Funds

	2024	2025	2026	2027	Total FFY24-27
Ending Total Running Balance	\$738,755	\$6,196,040	\$7,839,044	\$7,852,348	\$7,852,348

**Numbers above have been updated since table shared at June TAC meeting*

***Annual funding amounts are cumulative and should not be added together*

*** Estimated unprogrammed funds are impacted by a limitation rate set by FHWA annually. The actual amount of funds available could be impacted by unknown-at-present changes to the limitation rate going forward. The limitation rate for 2023 was 87.87%.

Action Requested

Make recommendation to Policy Committee to add \$3 million of unprogrammed federal funds, via advance construction, to the McGilchrist at 22nd Street intersection realignment project (Key #21887).¹

Other Notes

- A request to add funds to the construction phase of the Verda Lane: Dearborn Ave to Ascot Lane Project (K20741) is upcoming. The estimate in the table in Appendix A is from ODOT in March 2023, and is subject to change as design progresses. During the June meeting the TAC agreed "in concept" to recommend adding \$2.7 million in federal funds to the construction phase of the Verda Lane project to help cover cost escalations. City of Keizer is providing overmatch for these additional funds and has indicated funds will be needed in FFY2025.
- See Appendix A for ongoing balance of funding
- See Appendix B for summary of projects previously receiving additional SKATS funding

SD:MJ

H:\transpor\TIPs - All\3_Additional Fund Requests\2023\McGilchrist at 22nd

¹ If approved, City of Salem will need to work with ODOT to update the federal amount in the IGA

Appendix A: Balancing Unprogrammed Funds with Anticipated Requests for Funding

Table 2 illustrates the balance between unprogrammed funds and anticipated requests for funding through FFY 2027. Not all funding requests are known, however, most anticipated requests would be used to cover project cost escalations.

Table 2: Funding Balance

Project	Year(s) Programmed	Cost Increase	Min. Required Match	Additional Overmatch	Federal Amount Needed	Unprogrammed Funds Remaining	Delay State Street*	Delay Commercial Street**
Unprogrammed Funds (Initial Amount)						\$ 8,556,641	\$ 14,806,641	\$ 12,681,641
Verda Lane: Dearborn Ave to Ascot Lane (K20741) (Approved by Resolution 23-17)	PE=2020; ROW=2024	\$ 784,903	\$ 80,610		\$ 704,293	\$ 7,852,348	\$ 14,102,348	\$ 11,977,348
Unprogrammed Funds Remaining						\$ 7,852,348	\$ 14,102,348	\$ 11,977,348
McGlichrist Street SE at 22nd Street SE (K21887)	PE=2021; CN=2023				\$ 3,000,000	\$ 4,852,348	\$ 11,102,348	\$ 8,977,348
Verda Lane: Dearborn Ave to Ascot Lane (K20741)	CN=2024	\$ 4,648,634	\$ 477,415	\$ 1,441,976	\$ 2,729,243	\$ 2,123,105	\$ 8,373,105	\$ 6,248,105
Center Street: Lancaster Dr to 45th PI NE Upgrade (21301)	PE=2019; ROW=2022; CN=2024	\$ 850,000	\$ 87,295		\$ 762,705	\$ 1,360,400	\$ 7,610,400	\$ 5,485,400
Commercial Street SE: Vista St to Ratcliff Dr (K21890)	PE=21; RW=24; CN=26	?						
State Street: 4106 State St to 46th Ave (K21895)	PE=22; RW=24; CN=27	?						
Pedestrian Safety -Improved Crossings (K21879)	PE=21; RW & CN=24	?						
Orchard Heights Rd NW: Snowbird to Westhaven (K21883)	PE=21; RW & CN=24	?						
Connecticut Ave: Macleay Rd to Ricky St (K21304)	PE=2020; ROW=2022; CN=2024	\$ -	\$ -		\$ -			

*Delay of State Street construction until 2028 would result in \$6.25 million in STBG-U savings

**Delay of Commercial Street construction until 2028 would result in \$4.125 million in CMAQ and TA-U savings

Note, if unprogrammed funds are in short supply, there are potential actions the MPO can take to free up or supplement additional funding for committed projects:

- Add any savings from other projects (e.g. MPO program support or Transportation Options program).
- Slip the 2026 construction phase of Commercial Street: Vista to Ratcliff Sidewalks and Signal or the 2027 construction phase State Street: 4106 State St to 46th Ave to 2028.

Appendix B: Overview of Projects Receiving Additional Funding (Jan. 2018 through June 2023)

Table 3 provides an overview of projects in the Transportation Improvement Program (TIP) that received additional federal funding from SKATS (from January 2018 through June 2023) beyond the initial amount programmed. Table 4 shows additional funds received by jurisdiction.

Table 3: Overview of Projects Receiving Additional SKATS Funding (January 2018 through June 2023)

Project Name	Jurisdiction	Month Funds Added	Total Amount Added	Federal Amount Added (from SKATS)	Local Amount Added
2018					
K19234: Brown Rd NE: San Francisco-Sunnyview (Salem)	Salem	Feb 2018 (Amend# 18-5)	\$630,000	\$530,000	\$100,000
K20739: McGilchrist St SE: 12th St SE to 25th St SE (Salem)	Salem	March 2018 (Amend# 18-6)	\$1,500,000	\$1,345,950	\$154,050
K17994: 12th St: Hoyt to Fairview SB Widening	Salem	May 2018 (Amend# 18-18)	\$1,562,886	\$400,000	\$1,162,886
2018 Total			\$3,692,886	\$2,275,950	\$1,416,936
2019					
K19234: Brown Rd: San Francisco - Sunnyview (Salem)	Salem	May 2019 (Amend# 19-9)	\$740,000	\$370,000	\$370,000
K19237: 45th Ave: Ward Dr-Silverton Rd, Bicycle and Pedestrian Improvements	Marion Co.	June 2019 (Amend# 19-6)	\$1,355,175	\$327,000	\$1,028,175
K17312: Traffic Signal Interconnects (Marion County)	Marion Co.	June 2019 (Amend# 19-7)	\$203,800	\$101,900	\$101,900
K19740: Lancaster Dr/Macleay Rd Traffic Signal Upgrade	Marion Co.	June 2019 (Amend# 19-8)	\$236,146	\$118,000	\$118,146
K18750: Hayesville Dr: NE Portland Rd - Fuhrer St (Salem)	Marion Co.	Nov 2019 (Amend# 19-17)	\$1,457,570	\$1,202,933	\$254,637
K21301: Center St.: Lancaster Dr. to 45th Pl. NE	Marion Co.	Nov 2019 (Amend# 19-18)	\$1,162,894	\$691,540	\$471,354
K20740: River Rd: Shangri-La Ave to Wheatland Rd (Keizer)	Keizer	Nov 2019 (Amend# 19-19)	\$430,000	\$355,330	\$44,161
K20741: Verda Ln: Dearborn Av to Salem Pkwy (Keizer)	Keizer	Nov 2019 (Amend# 19-20)	\$16,600	\$9,960	\$6,640
2019 Total			\$5,602,185	\$3,176,663	\$2,395,013

2020					
K20743: Hollywood Dr: Silverton Rd to Greenfield Ln (Salem)	Marion Co.	Aug 2020 (Amend# 20-20)	\$64,820	\$58,163	\$6,657
2020 Total			\$64,820	\$58,163	\$6,657
2022					
K20738: Hilfiker Ln SE at Commercial St SE (Salem)	Salem	March 2022 (Amend# 22-6)	\$1,236,629	\$1,109,627	\$127,002
K17312: Traffic Signal Interconnects (Marion County)	Marion Co.	March 2022 (Amend# 22-7)	\$1,019,303	\$914,621	\$104,682
K20741: Verda Ln: Dearborn Av to Salem Pkwy (Keizer)	Keizer	March 2022 (Amend# 22-8)	\$148,400	\$133,159	\$15,241
K18750: Hayesville Dr: NE Portland Rd - Fuhrer St (Salem)	Marion Co.	July 2022 (Amend# 22-11)	\$2,600,000	\$2,000,000	\$600,000
K21304: Connecticut Av: Macleay Rd. to Rickey St.	Marion Co.	2022 (added during 2024-29 TIP development)	\$610,164	\$547,500	\$62,664
K21890: Commercial St SE: Vista St to Ratcliff Dr (Salem)	Salem	2022 (added during 2024-29 TIP development)	\$1,897,125	\$1,702,290	\$194,835
K21895: State St: 4106 State St to 46th Ave	Marion Co.	2022 (added during 2024-29 TIP development)	\$2,815,340	\$2,526,205	\$289,135
2022 Total			\$10,326,961	\$8,933,402	\$1,393,559
2023					
K20743: Hollywood Dr: Silverton Rd to Greenfield Ln (Salem)	Marion Co.	Jan 2023 (Amend# 23-2)	\$911,449	\$817,843	\$93,606
K20745: Lancaster Dr: Center St to Monroe Ave (Salem)	Marion Co.	Jan 2023 (Amend# 23-3)	\$725,221	\$650,741	\$74,480
K20741: Verda Ln: Dearborn Av to Ascott Lane (Keizer)	Keizer	June 2023 (Amend# 23-17)	\$784,903	\$704,293	\$80,610
2023 Total			\$2,421,573	\$2,172,877	\$248,696
TOTAL			\$22,108,425	\$16,617,055	\$5,460,861

Table 4: Overview of Jurisdictions Receiving Additional SKATS Funding (January 2018 through June 2023)

Jurisdiction	Total Amount Added	Federal Amount Added (from SKATS)	Local Amount Added	Share of Added Funds	Match Rate
Marion County	\$13,161,882	\$9,956,446	\$3,205,436	59.92%	24.35%
Salem	\$7,566,640	\$5,457,867	\$2,108,773	32.84%	27.87%
Keizer	\$1,379,903	\$1,202,742	\$146,652	7.24%	10.63%

*Only projects that received additional SKATS funds [e.g. Surface Transportation Block Grant Program-Urban (STBG-U), Congestion Mitigation and Air Quality (CMAQ) and Transportation Alternatives (TA-U), Highway Infrastructure Program (HIP), and Carbon Reduction Program] are included in the tables above. Projects that received non-MPO federal funds (e.g. federal grants, transit formula funds, etc.) are not included. The "Local Amount Added" column only includes instances where MPO federal funds were also added to a project.

Agenda Item D

Federal Functional Classification Update

SKATS Technical Advisory Committee

September 12, 2023

Action Requested: Review the proposed changes to the Federal Functional Classification of the roads within the revised Federal Aid Urban Boundary.

SALEM-KEIZER AREA TRANSPORTATION STUDY

100 High St. SE, Suite 200 Salem, OR 97301 Phone (503) 588-6177 FAX (503) 588-6094

Memorandum

Date: September 5, 2023
To: SKATS Technical Advisory Committee
From: Ray Jackson, Senior Transportation Planner
Re: Federal Functional Classification Review

As part of the process to review and revise the Federal Aid Urban Boundary (FAUB – adopted by the SKATS Policy Committee at their August 22, 2023, meeting), the Federal Functional Classification for the roads that are in the new FAUB is reviewed. Unlike the process for revising the FAUB, the Functional Classifications of roads can be reviewed at any time, but traditionally it has only occurred after the FAUB is revised. The review of the Federal Functional Classification of the roads within the FAUB consists of:

- Adding any roads that are new or proposed to be built within the next five years;
- Reviewing whether the existing roads are still operating in the current functional classification.

The Federal Functional Classifications (FFC) differ from those used by most local jurisdictions in several ways; the FFC has separate categories for major and minor collectors; the definition for Principal Arterials is different (there is no “Parkway” class). Shown in **Table 1** is a crosswalk between the functional classifications used by the SKATS member jurisdictions and the Federal scheme.

Table 1: Functional Classification Crosswalk

Federal	Aumsville	Keizer	Salem	Turner	Marion C.	Polk C.
Interstate			Freeway			
Other Freeway & Expressway			Freeway / Parkway		Freeway / Parkway	
Other Principal Arterial	Arterial	Major Arterial	Parkway / Major Arterial	Arterial	Parkway / Major Arterial	Principal Arterial
Minor Arterial	Arterial	Minor Arterial	Major Arterial / Minor Arterial	Arterial	Major Arterial / Minor Arterial	Minor Arterial
Major Collector	Collector	Collector	Collector	Collector	Collector	Major Collector
Minor Collector	Collector	Collector	Collector	Collector	Collector	Minor Collector
Local	Local	Local	Local	Local	Local	Local

This summer, SKATS staff contacted the Public Works staff for each of the road-owning / operating jurisdictions. Provided were maps of the roads within their jurisdiction and a request to review the federal functional classification from 2010 and note any changes and soon-to-be built roads. The results of this review are included in the following tables. Marion County is reviewing all their roads to ensure the functional classification is aligned with that shown in the Marion County Transportation System Plan. Results were not available at the time of the mailing.

Please review the list and be ready to discuss any additional modifications at the September 12th TAC meeting. These tables will be provided to ODOT and their consultant by September 29, 2023, per ODOT's request.

Federal Functional Classification Change Request Form

County Name: Marion
City Name: Keizer

Completed by: Ray Jackson, MWVCOG
ODOT Region: 2

Title: Senior Planner
Reviewed By:

Phone: 503 540 1607
Date:

Map Ref. No.	Street Name	ODOT Road ID	County Road ID	Jurisdiction	Begin Termini	End Termini	Length (miles)	Existing (E) or Planned (P)	Current Functional Classification	Proposed Functional Classification	Average Daily Traffic	Change Justification/Reason
	McLeod Ln			Keizer	Lockhaven Dr	Chemawa Rd		E	Local Road	Urban Major Collector		Rebuilt in 20xx and functions as collector connecting two Minor Arterials. Shown in the Keizer TSP (2014) as a Minor Arterial but Keizer PW staff is ok with this shown as a Major Collector.

Link to Instruction Manual: <http://cms.oregon.gov/ODOT/ITD/IDATA/rics/docs/InstructionsForFCChangeRequestForm.pdf>
Copies of this form are available at: <http://cms.oregon.gov/ODOT/ITD/IDATA/rics/docs/FCChangeRequest.pdf>

Questions about this form should be referred to B McConnell, ODOT RICS Unit at (503) 986-4386.

Sheet 1 of 6

Federal Functional Classification Change Request Form

County Name: Marion
City Name:

Completed by: Ray Jackson, MWVCOG
ODOT Region: 2

Title: Senior Planner
Reviewed By:

Phone: 503 540 1607
Date:

Map Ref. No.	Street Name	ODOT Road ID	County Road ID	Jurisdiction	Begin Termini	End Termini	Length (miles)	Existing (E) or Planned (P)	Current Functional Classification	Proposed Functional Classification	Average Daily Traffic	Change Justification/Reason
	Croisan Scenic Way SE			Salem	Hamlet Ct S	Spring St S / Balm St S		P	NA	Urban Minor Arterial		Identified as Minor Arterial in Salem TSP.
	Mill Creek Dr SE			Salem	Kuebler BV SE	Deer Park Dr SE		E	NA	Urban Minor Collector		Road built as part of the Mill Creek Corporate Center development. Currently ends at Truax Dr. with the extension to Deer Park Dr in the near future.
	Truax Dr SE			Salem	Aumsville Hwy SE	Mill Creek Dr SE		E	NA	Urban Minor Collector		Road built as part of the Mill Creek Corporate Center development.
	Logistics St SE			Salem	Turner Rd SE	Mill Creek Dr SE		E	NA	Urban Minor Collector		Road to be built as part of the Mill Creek Corporate Center development in the near future.
	Carson Dr SE			Salem	Lancaster Dr SE	unnamed pond		P	NA / Local	Urban Minor Collector		Part of a development proposal that will extend Carson Street south. Eventually will connect to Turner Rd SE
	Greencrest St NE			Salem	Auburn Rd NE	State St		E	NA	Urban Minor Collector		Development has built the collector for servicing new housing development.
	San Francisco St NE			Salem	Hollywood Dr NE	Brown Rd NE		E	Urban Minor Collector	Local	736	Previous classification error correction (as shown on the online map). Salem TSP classifies this as a Local Street.

Link to Instruction Manual: <http://cms.oregon.gov/ODOT/TD/TDATA/Vics/docs/InstructionsForFCChangeRequest.pdf>
Copies of this form are available at: <http://cms.oregon.gov/ODOT/TD/TDATA/Vics/docs/FCChangeRequest.pdf>

Questions about this form should be referred to B McConnell, ODOT RICS Unit at (503) 986-4386.

Sheet 2 of 6

Federal Functional Classification Change Request Form

County Name: Marion
City Name:

Completed by: Ray Jackson, MWVCOG
ODOT Region: 2

Title: Senior Planner
Reviewed By:

Phone: 503 540 1607
Date:

Map Ref. No.	Street Name	ODOT Road ID	County Road ID	Jurisdiction	Begin Termini	End Termini	Length (miles)	Existing (E) or Planned (P)	Current Functional Classification	Proposed Functional Classification	Average Daily Traffic	Change Justification/Reason
	Olney St			Aumsville	11th St / Aumsville Hwy SE	N 4th St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Now within FAUB; identified in Aumsville TSP
	Olney St			Aumsville	11th St / Aumsville Hwy SE	Western UGB		E	NA	Urban Minor Collector		Now within FAUB; identified in Aumsville TSP
	N 4th St			Aumsville	Olney St	Del Mar Dr		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	Del Mar Dr			Aumsville	Shaw Hwy SE / N 1st St	N 9th St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	N 9th St			Aumsville	Del Mar Dr	Olney St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	N 5th St			Aumsville	Del Mar Dr	Cleveland St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	N 8th St			Aumsville	Del Mar Dr	Cleveland St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	Cleveland St			Aumsville	N 11th St / Aumsville Hwy Se	N 1st St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	Church St			Aumsville	N 11th St / Aumsville Hwy Se	N 1st St		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	Aumsville Hwy SE			Marion County	Main St	Current SKATS Boundary		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP
	Mill Creek Rd SE			Marion County	Main St	FAUB		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP as "Urban Arterial"
	Main St			Marion County	Aumsville Hwy SE	N 1st St		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Within the FAUB; identified in Aumsville TSP as "Urban Arterial"

Questions about this form should be referred to B McConnell, ODOT RICS Unit at (503) 986-4386.

Federal Functional Classification Change Request Form

	N 1st St		Marion County	Main St / Mill Creek Rd SE	Del Mar Dr		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Within the FAUB, identified in Aumsville TSP
	Shaw Hwy SE		Marion County	Del Mar Dr	Eastbound onramp to OR 22E		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Within the FAUB, identified in Aumsville TSP
	Shaw Hwy SE		Marion County	Eastbound onramp to OR 22E	Westbound onramp to OR 22E		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Within the FAUB, identified in Aumsville TSP

Questions about this form should be referred to B McConnell, ODOT RICS Unit at (503) 986-4386.

Sheet 4 of 6

Federal Functional Classification Change Request Form

County Name: Marion
City Name: Completed by: Ray Jackson, MWVCOG Title: Senior Planner Phone: 503 540 1607
Reviewed By: Date:

Map Ref. No.	Street Name	ODOT Road ID	County Road ID	Jurisdiction	Begin Termini	End Termini	Length (miles)	Existing (E) or Planned (P)	Current Functional Classification	Proposed Functional Classification	Average Daily Traffic	Change Justification/Reason
	Aumsville Hwy SE			Marion County?				E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Now within FAUB
	Mill Creek Rd SE			Marion County?	Main St	Golf Club Blvd SE		E	Rural Major Collector	Urban Major Collector		Now within FAUB
	Golf Club Blvd SE			Marion County?	Mill Creek	Sublimity Rd SE		E	Rural Minor Arterial	Urban Minor Arterial		Now within FAUB
	Golf Club Blvd SE			Marion County?	Sublimity Rd SE	Sheba Ln SE		E	Rural Minor Collector	Urban Minor Collector		Now within FAUB
	OR 22 E			ODOT	Golf Club Blvd SE	Current SKATS Boundary		E	Other Rural Principal Arterial	Other Urban Principal Arterial		Now within FAUB

Link to Instruction Manual: <http://cms.oregon.gov/ODOT/ID/IDATA/rics/docs/InstructionsForFCChangeRequest.pdf>
Copies of this form are available at: <http://cms.oregon.gov/ODOT/ID/IDATA/rics/docs/FCChangeRequest.pdf>

Questions about this form should be referred to B McConnell, ODOT RICS Unit at (503) 986-4386.

Sheet 5 of 6

Federal Functional Classification Change Request Form

County Name: Marion
City Name:

Completed by: Ray Jackson, MWVCOG
ODOT Region: 2

Title: Senior Planner
Reviewed By:

Phone: 503 540 1607
Date:

Map Ref. No.	Street Name	ODOT Road ID	County Road ID	Jurisdiction	Begin Termini	End Termini	Length (miles)	Existing (E) or Planned (P)	Current Functional Classification	Proposed Functional Classification	Average Daily Traffic	Change Justification/Reason
	I-5			ODOT	Delaney Rd SE	Rodgers Creek		E	Rural Interstate	Urban Interstate		Now within SKATS FAUB

Link to Instruction Manual: <http://cms.oregon.gov/ODOT/ITD/ITDATA/ics/docs/InstructionsForFCChangeRequest.pdf>
Copies of this form are available at: <http://cms.oregon.gov/ODOT/ITD/ITDATA/ics/docs/FCChangeRequest.pdf>

Questions about this form should be referred to B McConnell, ODOT RICS Unit at (503) 986-4386.

Sheet 6 of 6



Fecha de la reunión del Ayuntamiento: 21 de septiembre de 2023

A: El alcalde Clark y los miembros del Concejo Municipal

A través de: Adam J. Brown, administrador de la ciudad

De:

Sujeto:

Moción propuesta

I. Resumen

Adam J. Brown, administrador de la ciudad

II. Fondo

III. Situación actual

IV. Análisis

A. Impacto Estratégico -

A.

B. Financiero -

A.

C. Calendario

- A. Impacto estratégico -

B. Financiero -

C. Oportunidad

- D. Política/Legal -

D. Política/Legal - A.

v. Alternativas

El personal recomienda...

VI. Recomendación

Archivos adjuntos

Ninguno

"Los Servicios de Gestión de Agenda cuentan con el respaldo, total o parcial, del premio federal número 21.019 otorgado a la ciudad de Keizer por el Departamento del Tesoro de EE. UU.".