



# Proyecto Diseño-Construcción US 6, Knox Ct. a BNSF

Diseño Construcción Procuración  
Subcuentas 18192, 18202 y 18838

---

## Preguntas frecuentes

**P: ¿Por qué se necesita este proyecto?**

R: La reconstrucción de la US 6 mejorará el flujo de tráfico y aumentará la seguridad de la US 6, una de las carreteras más transitadas en la región. Todos los cinco puentes que serán remplazados se construyeron hace más de 50 años y ya no cumplen con las normas federales en cuanto al ancho de los carriles y las banquetas o a la altura libre de obstáculos. Se considera que estos puentes son estructuralmente deficientes o funcionalmente obsoletos.

Los estudios de tráfico muestran que añadir nuevas estructuras para el tráfico que sale de la US 6 este a la altura de Bryant Street y al eliminar la salida de la US 6 oeste a Bryant Street habrá de 1.550 a 1.750 en la US 6 en 2035. Además, se mejorará la seguridad y el flujo de tráfico al reconstruir la intersección US 6/Federal Boulevard y al reconstruir Federal Boulevard entre las Avenidas 5 y 7.

**P: ¿Qué significa que un puente es “estructuralmente deficiente”?**

R: Según la Asociación Estadounidense de Funcionarios de Transporte en Carreteras Estatales (AASHTO, en inglés), “estructuralmente deficiente” significa que el puente en cuestión debe ser monitoreado o reparado, pero no significa que el puente esté a punto de derrumbarse o que sea inseguro. Solamente significa que el puente debe ser inspeccionado o remplazado en el momento oportuno para mantener su integridad estructural.

**P: ¿Qué significa que un puente es “funcionalmente obsoleto”?**

R: AASHTO define “funcionalmente obsoleto” como un puente que fue construido de acuerdo a normas que hoy ya no se usan. Eso no significa que esos puentes sean estructuralmente deficientes ni inseguros. Los puentes funcionalmente obsoletos son aquellos que no tienen carriles o banquetas del ancho suficiente, o suficiente altura sin obstáculos como para responder a las necesidades de tráfico o a las normas geométricas actuales, o son puentes que ocasionalmente pueden quedar inundados.

### Impacto en el tráfico

**P: ¿Por qué se cerrará el acceso a la calle Bryant Street?**

R: La salida de la US 6 oeste a Bryant Street será eliminada para mejorar el flujo de tráfico y la seguridad. El flujo de tráfico ha aumentado tanto que los vehículos circulando por la I-25 norte y la US 6 oeste que tratan de salir en Bryant Street con frecuencia crean un embotellamiento al encontrarse con los vehículos saliendo de la I-25 sur a la US 6 oeste. Se espera que el cierre de esta salida disminuya significativamente el número de accidentes antes del 2035.

**P: ¿Habrá un semáforo en Federal Boulevard y la Avenida 5 para facilitar los giros?**

R: Sí. Se instalará en la intersección de la Avenida 5 y Federal Boulevard un semáforo con giro a la izquierda para que los motoristas puedan doblar sin problemas de Federal Boulevard a la Avenida 5 este. Además, la Avenida 5 será de doble mano, lo que mejorará el acceso a Bryant Street.

**P: ¿Habrá un semáforo en Federal Boulevard y la Avenida 7 para facilitar los giros a la**

**izquierda?**

R: No. No existe una propuesta para instalar un semáforo en esa intersección. Un estudio de tráfico completado en junio de 2012, que proyecta el flujo de tráfico hasta 2035, no respalda la necesidad de un semáforo en esa intersección. Una vez que se complete la construcción, los giros a la izquierda de la Avenida 7 oeste a Federal Boulevard sur serán eliminados. Sin embargo, el tráfico de Federal Boulevard sur podrá doblar a la izquierda en la Avenida 7.

**P: ¿Se mejorará la Avenida 7 para facilitar los giros de camiones con remolque (acoplados) a Federal Boulevard norte?**

R: No en este momento. El Proyecto de Diseño y Construcción de la US 6 termina en la Avenida 7. Sin embargo, la ciudad de Denver tiene un futuro proyecto para mejorar Federal Boulevard entre la Avenida 7 y Holden Place que incluye mejoras en la Avenida 7.

**P: ¿Cuál será el impacto en la intersección de la Avenida 8 y la I-25?**

R: Ninguno. El Proyecto de Diseño y Construcción de la US 6 no tendrá ningún impacto en esa salida.

**P: ¿Se completará el proyecto Santa Fe Drive/I-25 antes de que comience el proyecto de reconstrucción de los puentes de la US 6?**

R: Se anticipa que la primera fase de las mejoras en la intersección I-25/Santa Fe Drive quedará completa en el verano del 2013. Es posible entonces que la construcción en la US 6 comience antes que el otro proyecto se complete. La segunda fase del proyecto Santa Fe/I-25 comenzará en 2013 o 2014.

**Impacto en los negocios**

**P: ¿Me reembolsará algo el estado por pérdidas en mi negocio?**

R: El presupuesto del proyecto no incluye fondos para compensar a los negocios por pérdidas de ingresos debido al proyecto de construcción. El Departamento de Transporte de Colorado (CDOT, en inglés) y sus contratistas hacen todo lo posible para informar a los negocios del posible impacto de la construcción. También se hace todo lo posible para que se mantenga abierto el acceso a los negocios durante la construcción. A la vez, se le pide a los comerciantes que se comuniquen con sus clientes para asegurarse que sepan del potencial impacto de la construcción.

**P: ¿De qué manera la construcción afectará el acceso a negocios y el tráfico en la US 6 y en otras calles?**

R: Se hará todo lo posible para minimizar el impacto de la construcción en el acceso a los negocios y en el tráfico. Sin embargo, hasta que se seleccione al contratista a cargo del diseño y construcción y ese contratista dé a conocer su plan, no se conocerá con certeza el potencial impacto en los negocios y en el tráfico.

**Calendario, presupuesto y proceso del proyecto**

**P: ¿Cuándo comenzará la construcción? ¿Cuándo terminará?**

R: El proyecto comenzará tentativamente en el verano de 2013 y continuará hasta el verano de 2016. Sin embargo, el contratista (que se seleccionará a principios del 2013) indicará en su momento cuándo comenzará y cuándo terminará el proyecto.

**P: ¿Se construirá por etapas?**

R: El contratista los decidirá. Se espera que esa información se dé a conocer una vez que se elija el contratista a principios de 2013.

**P: ¿Cuál es el presupuesto para el Proyecto de Diseño y Construcción de US 6?**

R: El presupuesto es de aproximadamente \$110 millones, pagado con fondos del gobierno federal, de CDOT, de la Ciudad de Denver y de Colorado Bridge Enterprise.

**P: ¿Qué es Colorado Bridge Enterprise?**

R: Colorado Bridge Enterprise (CBE) se formó en 2009 como parte de la ley FASTER (fondos para el avance y recuperación económica del transporte de superficie). CBE opera como una empresa de propiedad del gobierno dentro de CDOT. CDOT sirve como la mesa directiva de CBE.

CBE existe para financiar, reparar, reconstruir y reemplazar puentes designados como estructuralmente deficientes o funcionalmente obsoletos, y además marcados como “pobres”. Para pagar por esos proyectos, el sobrecargo por seguridad de puentes subió de \$13 a \$32 en la registración de los vehículos, dependiendo del peso del vehículo. Esos fondos se usan por fases durante tres años, estimándose que generan \$100 millones anuales en financiación.

**P: ¿Por qué CDOT usa el proceso de diseño y construcción en el proyecto de la US 6?**

R: El proceso de diseño y construcción, en el que CDOT establece el alcance, las metas y los criterios de diseño del proyecto, y selecciona a un contratista basándose en el “mejor valor”, con frecuencia le permite a CDOT expandir el alcance del proyecto y usar al máximo los limitados fondos del proyecto.

**Impacto en parques y actividades recreativas**

**P: ¿De qué manera el proyecto afectará los senderos recreativos y los parques cercanos?**

R: Durante la construcción se mejorarán sectores del sendero del Río South Platte. Sin embargo, el contratista deberá mantener el sendero abierto por medio de desvíos. La construcción en la US 6 afectará un sector del campo de Parque Barnum, pero ese sector se reemplazará y mejorará como parte del proyecto. Se construirá un puente para peatones y ciclistas sobre la US 6 al oeste de Federal Boulevard para conectar a los parques Barnum y Barnum Norte, para mejorar el acceso al parque y la seguridad de los usuarios.