

## US 34 & carretera 17 del Condado de Weld Proyecto de Mejora (23009)

Vídeo de la jornada de puertas abiertas del nivel 1

**Diapositiva 1:** Gracias por ver esta presentación para el proyecto de mejora de la US 34 y la carretera 17 del condado de Weld. Este proyecto está dirigido por el Departamento de Transporte de Colorado, Región 4.

Mientras todos nos adaptamos a las circunstancias actuales que rodean a COVID 19, hemos tomado la decisión de hacer una presentación virtual en lugar de en persona.

**Diapositiva 2:** Su opinión es importante para nosotros y le animamos a que nos envíe sus comentarios y preocupaciones. Si desea hacer una pregunta o un comentario, envíenos un correo electrónico a [US34atWeldCR17@gmail.com](mailto:US34atWeldCR17@gmail.com)

**Diapositiva 3:** En este enlace de vídeo hay una breve encuesta que le da la oportunidad de darnos su opinión sobre las alternativas que se tratan en las siguientes diapositivas. Por favor, tenga en cuenta las siguientes preguntas de la encuesta mientras revisa las alternativas:

1. ¿Cómo utiliza la US 34? ¿Viaja usted solo por el corredor la mayor parte del tiempo? ¿La utiliza para ir al trabajo?
2. Antes de las órdenes de permanencia en casa, ¿con qué frecuencia utilizaba la US 34? ¿Cuál es su punto de origen y destino? ¿Recorre el corredor durante varios kilómetros o sólo una distancia corta?
3. Si se añadieran instalaciones en esta intersección/futuro intercambio, ¿las utilizaría para: ¿Caminar, o montar en bicicleta o ir en autobús?
4. ¿Actualmente camina o monta en bicicleta a lo largo o en las proximidades de esta intersección?
5. ¿Tiene problemas para cruzar (en su vehículo o posiblemente a pie o en bicicleta) la US 34 mientras está en la carretera 17 del condado de Weld?
6. Por favor, clasifique los siguientes criterios de evaluación (del 1 más importante al 5 menos importante): Alivio de la congestión (operaciones de tráfico), impactos en la propiedad (ROW), seguridad, consideraciones medioambientales y acceso multimodal (tránsito, bicicleta y peatonal).
7. ¿Tiene algún comentario general sobre este proyecto o alternativas particulares que quiera compartir?

**Diapositiva 4:** Este es el orden de nuestra reunión. Daremos una visión general del proyecto, discutiremos los objetivos del proyecto, las condiciones existentes, nuestro proceso para reducir las alternativas de diseño y nuestros próximos pasos.

**Diapositiva 5:** Empecemos con una visión general del proyecto.

**Diapositiva 6:** En 2019, CDOT completó un Estudio de Planificación y Enlaces Ambientales (PEL) para la US 34 para comprender mejor el corredor y las necesidades locales de las comunidades de la zona. Durante el estudio se creó una visión general para la US 34. Nuestro proyecto específico está dentro de la parte de Johnstown a Greeley de esa visión más amplia del corredor. La intersección de la US 34 con la carretera 17 del condado de Weld fue identificada como una intersección crítica para mejorar en el estudio PEL.

Iniciamos este proyecto de diseño a principios del año 2020 para identificar una alternativa preferida en la intersección de la carretera 17 del condado Weld y para crear un proyecto "listo para la pala". Esto permitirá que CDOT avance con la construcción cuando la financiación sea disponible.

**Diapositiva 7:** Esta figura del estudio PEL de la US 34 muestra las posibles mejoras que podrían realizarse a lo largo del corredor de la US 34. La visión a largo plazo para la US 34 muestra que un intercambio puede ser justificado en la intersección de la carretera 17 del condado Weld en algún momento en el futuro.

**Diapositiva 8:** A lo largo del último año, hemos estado trabajando en la actualización de los datos reunidos durante el estudio PEL, completando el análisis de tráfico de alto nivel e identificando alternativas preliminares. Estamos analizando las operaciones de tráfico para varios escenarios en la intersección y revisando las opciones de diseño identificadas durante el estudio.

Como parte de este proyecto, completaremos un análisis medioambiental, una investigación de los servicios públicos y un análisis del impacto en la propiedad para identificar los impactos en los recursos que rodean el proyecto.

**Diapositiva 9:** A continuación, repasaremos la finalidad y los objetivos del proyecto.

**Diapositiva 10:** Los objetivos identificados durante el estudio del PEL son

- Aumentar la seguridad
- Para acomodar el crecimiento regional y el aumento del tráfico de viajes y turismo en el corredor, y
- Aumentar la fiabilidad de los viajes a lo largo del corredor, equilibrando al mismo tiempo el acceso local, el acceso multimodal y las necesidades de las cargas

**Diapositiva 11:** El propósito y los objetivos específicos de nuestro proyecto se basan en los objetivos desarrollados durante el estudio PEL. El diseño de la intersección de la US 34 y la carretera 17 del condado de Weld debe mejorar la seguridad, aumentar la capacidad, reducir la congestión y mejorar el rendimiento del tráfico a lo largo del corredor. A medida que el corredor de la US 34 continúa desarrollándose, reconocemos que las opciones de transporte multimodal serán una parte importante del sistema de transporte de la región. Por esta razón, el acomodo de los ciclistas, los peatones y el tránsito es también una consideración importante en la evaluación de las alternativas. Intentaremos alcanzar estos objetivos minimizando los impactos sobre la propiedad privada y el medioambiente.

**Diapositiva 12:** A continuación, hablaremos de las condiciones existentes. Empezaremos con una mirada amplia a la región en su conjunto y luego nos centraremos en la zona de nuestro proyecto

**Diapositiva 13:** La Cordillera Frontal Norte es la región de más rápido crecimiento del estado. Entre 2010 y 2018, el crecimiento de la población se ha duplicado con creces. El crecimiento del empleo en el condado de Weld también ha aumentado. Como resultado, la congestión del tráfico ha aumentado y seguirá aumentando.

**Diapositiva 14:** Aquí podemos ver más claramente el crecimiento de la población que se mencionó anteriormente para la comunidad grande más cercana, Greeley. El gráfico de la izquierda muestra el crecimiento de la población de Greeley desde 1960 hasta 2020. El crecimiento económico sigue la tendencia al alza de la población que se muestra en el gráfico. El gráfico de la derecha muestra el crecimiento estimado de las unidades de vivienda de 2020 a 2025. Más gente y más hogares significa más gente conduciendo en la carretera y más congestión.

**Diapositiva 15.** A continuación, nos gustaría destacar algunos de los problemas de tráfico y seguridad que existen en la US 34 y carretera 17. Actualmente, los accesos hacia el norte y el sur fallan desde el punto de vista del nivel de servicio (esto significa que los retrasos del tráfico se consideran inaceptables, lo que contribuye a un retraso significativo y al aumento de las emisiones de los vehículos). Los retrasos en el tráfico en dirección este y oeste no se consideran en este momento, pero con la previsión de que el tráfico se duplique para el año 2045, los retrasos alcanzarán una condición de fracaso en un futuro próximo si no se completan las mejoras de la intersección.

El estudio PEL identificó esta intersección como el lugar de choques número uno en el corredor de la US 34. Los datos de los choques de la intersección y la distribución de los tipos de choques se muestran en el gráfico circular de la esquina inferior derecha de la Diapositiva. La gran mayoría de los choques en esta intersección son por detrás, seguidos por choques relacionados con giros y laterales.

**Diapositiva 16:** A continuación, hablaremos de cómo estamos examinando las distintas alternativas.

**Diapositiva 17:** Tenemos en cuenta una serie de factores a la hora de comparar diferentes alternativas de diseño. Además de si las alternativas ayudarán a reducir la congestión y a mejorar la seguridad, también examinamos las formas de minimizar el impacto en la propiedad de los alrededores y las formas de proteger el entorno natural (como los humedales, la calidad del aire y las especies en peligro de extinción).

**Diapositiva 18:** Aquí es donde nos encontramos en el proceso (la flecha roja). En este punto hemos identificado varias alternativas diferentes para la intersección. Los criterios de selección que estamos utilizando para evaluar las alternativas y mejorar la seguridad y manejando la congestión, la limitación de los impactos sobre la propiedad de los alrededores, la satisfacción de las necesidades multimodales locales y regionales, y los impactos sobre la utilidad y el medio ambiente. Estamos utilizando estos criterios para comparar las alternativas y, finalmente, reducir a una alternativa preferida para la intersección.

**Diapositiva 19:** Para llegar al punto en el que nos encontramos, completamos una selección de alto nivel de varias alternativas adicionales para la intersección. En esta selección, comparamos varias configuraciones de cruces separados por grados con un escenario sin construcción y un cruce de 6 carriles a nivel con una intersección señalizada. El escenario de no construir y la intersección de 6 carriles obtienen una puntuación mucho más baja que cualquiera de las configuraciones de intercambio debido a las bajas puntuaciones en operaciones de tráfico y seguridad. Si no se mejora la intersección existente, el funcionamiento del tráfico en todos los accesos será deficiente, lo que constituye un gran defecto. Las tres alternativas de enlace con mejor puntuación se llevarán a nuestro análisis de nivel 2 para una mayor investigación. Todavía no se ha identificado la financiación para una alternativa de intercambio y puede ser necesario realizar una mejora intermedia antes de que sea viable un intercambio.

**Diapositiva 20:** A continuación, hablaremos de lo que se puede esperar en el futuro y de cómo se puede participar en el proceso.

**Diapositiva 21:** Este es nuestro calendario. En este momento, estamos en medio del análisis de alternativas de nivel 2, en el que compararemos las tres alternativas con más detalle. Con sus aportaciones y nuestro análisis de nivel 2, seleccionaremos la alternativa que mejor cumpla nuestros objetivos y comenzaremos el diseño preliminar. No se ha identificado una financiación completa para este proyecto. Por lo tanto, completaremos el diseño hasta aproximadamente el 20%, consideraremos una solución provisional y luego comenzaremos a buscar oportunidades de financiación. Si se consigue la financiación, seguiremos adelante con el diseño final y la contratación de un contratista para iniciar la construcción.

**Diapositiva 22:** Gracias por escuchar la actualización de este proyecto. Su opinión es importante para nosotros. Si quiere hacer una pregunta o un comentario, envíenos un correo electrónico a [US34atWeldCR17@gmail.com](mailto:US34atWeldCR17@gmail.com). También le agradeceríamos que se tomara unos minutos para seguir el enlace de la descripción y completar nuestra encuesta. La encuesta contiene preguntas sobre las diferentes opciones de diseño que hemos tratado hoy.

Gracias.