



Frequently Asked Questions

The following frequently asked questions were created based on the comments and questions received from the community and stakeholders at the CO 119 Safety, Mobility, and Bikeway Project public open house and online comment form that took place in December 2023 and January 2024.

? How is construction being funded?

The project is fully funded through the design and construction phase. The combined construction cost for all the project elements (CDOT, RTD, and Boulder County) is currently estimated at \$162 million. This number may increase due to construction inflation costs and supply chain challenges. In total, CDOT, RTD, Boulder County, and the Denver Regional Council of Governments (DRCOG) have committed \$91 million for construction. The CO 119 local agency stakeholders have worked together to pursue and receive several grants from DRCOG and a \$25 million Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity (RAISE) grant from the United States Department of Transportation (USDOT). The project teams are coordinating design to allow for construction of initially funded project elements. No state or local taxes have been increased to pay for this project.

? Will there be construction employment opportunities?

There will be construction employment opportunities through CDOT's selected contractor's self-performed work and their subcontractor's scopes. There will be a need for a qualified workforce over the course of the construction. Employment opportunities will be available on the selected contractor's website. Construction isn't scheduled to start on this project until September, people should be encouraged to inquire about CO 119 specifically in mid to late summer. Once subconsultants and suppliers are identified, the selected contractor will be able to refer anyone to those companies as well.

? How will construction be phased and what will traffic be like during construction?

The CO 119 Safety, Mobility, and Bikeway Project is progressing toward final design, expected to be completed in summer 2024. A benefit of the proposed improvements is that much of the work will occur within the existing median, reducing impacts on the traveling public. When final design is completed, additional information will be provided to the public about how the construction will be phased, traffic routed, and potential impacts or short durations closures for the users of the corridor.

? What alternative contract method is being used for this project?

The CO 119 Safety, Mobility, and Bikeway Project is utilizing the Construction Manager/General Contractor (CM/GC) delivery method. This alternative contract method selects a contractor at the beginning of the design to serve in a construction manager role. The construction manager provides pricing, constructability reviews, and risk analysis throughout the design development. Once the design is complete, the contractor is given the opportunity to negotiate on the construction and complete the work as the general contractor. If a price cannot be agreed upon, then the project can be advertised to the public to identify a new contractor.

? Why isn't CO 119 roadway being widened?

A detailed traffic study was conducted for the corridor. Eight alternatives were evaluated, including adding an additional general-purpose lane. The current design was chosen because it scored the highest in terms of safety and operational objectives and was a lower cost alternative than constructing a full new lane in each direction.

? Will the vehicular speed limits be changing along CO 119?

Increasing or decreasing speed limits on a roadway is a multistep evaluation process that would take place separately from the CO 119 Safety, Mobility, and Bikeway Project. Conducting a speed study before the project is completed is not considered a best practice because the project's improvements will impact corridor operations. After these improvements are constructed, a speed study could be initiated to determine if corridor conditions warrant a change in speed limits.

Many of the improvements planned for CO 119 are specifically designed to improve safety within the corridor and encourage drivers to use caution when approaching the signalized intersections. Pedestrian and bicycle improvements have also been incorporated to increase safety and visibility. The project will implement additional signage throughout the corridor as part of its goal to improve safety. Specifically, variable message signs will be added above the roadway to communicate information to roadway users, and new safety signage will be installed at pedestrian and bicyclist crossings.

? What access will be allowed at the intersection of CO52 and 71st Street for bicyclists and pedestrians?

The intersection of CO52 and 71st Street will remain the same as it is today. There are no crosswalks for bicyclists or pedestrians. Future improvements of a multi-use path along CO52 and an underpass at 71st Street have been contemplated, however there is no funding in place or plans for these improvements at this time.

? Can I bring my bike with me on the BRT bus?

Bikes will not be allowed inside the bus, but the buses will be equipped with front racks that can hold two bikes. The current over-the-road coaches can also hold a limited number of bikes in their luggage bays. In November 2022, RTD announced that personal e-bikes will be allowed on RTD transit vehicles. For regional buses, like those that will be operated as part of CO 119 Bus Rapid Transit (BRT), e-bikes must fit either on the front rack (no more than 55 pounds) or within the luggage compartment beneath the vehicle. Any changes to the policy in the future will be communicated on the RTD website.

? Will cyclists still be able to use the shoulders when the bikeway is built?

CO 119 from Boulder to Longmont has one of the highest number of bike crashes of all corridors in unincorporated Boulder County, second only to US 36 between Boulder and Lyons. The crash statistics represent crashes between motor vehicles and bikes. The CO 119 Bikeway Design Project will directly improve bike safety along the CO 119 corridor by providing a safe and direct path in the median of the corridor for cyclists separated from motor vehicle traffic.

The bikeway will be located outside of the "roadside clear zone" of the highway so that cyclists are safely separated from an errant vehicle leaving the roadway. In areas where the bikeway can't be located outside of the roadside clear zone, highway-rated guardrail or concrete barriers will be placed between the bikeway and the highway. While the bikeway is being designed to encourage use by all types of users, bicyclists are not legally prohibited from riding on the CO 119 shoulder.

? Will there be a future Airport Road crossing of southbound CO119 to connect to the bikeway?

The project will be constructing at-grade intersection improvements at southbound CO 119 and Airport Road to connect to the bikeway. These improvements, in concert with the adjustments to Airport Road between northbound and southbound CO 119, will create a safer crossing for pedestrians and cyclists today. In the future, a grade separated crossing of southbound CO 119 has been contemplated and preliminary designs have been developed for an underpass. However, this future connection is not currently funded or planned to be a part of the project. Plans for the grade separated crossing will be revisited some time in the future when funding becomes available.

? Is there access to the bike path from the Waterstone Community (55th Street)?

The prominent safety concern is all modes (vehicles, bikes and pedestrians) crossing both intersections at northbound and southbound of 55th Street. Since this movement is not considered safe, it is recommended that pedestrians and cyclists go to a signalized crossing or use other multi-use path connections. This will be consistent with all the other unsignalized intersections throughout the corridor.

? What underpass option will be used to connect from the CO 119 bikeway to Niwot?

The team is currently evaluating the options and working on a more detailed estimate of cost for each option. A decision on which option to advance will be made soon. Please note that there are currently no funds available for construction.

Summary of the underpass options and the public input received:

44 Comments Total

Received via the website or during the in-person public meeting.

Option 1:
Preferred by 8 people

Option 2:
Preferred by 17 people

Option 3:
Preferred by 19 people

As a result of the feedback received Option 3A was developed. This option is the same as option 3 with the addition of a more direct path to the bus stations.

	Option 1:	Option 2:	Option 3:	Option 3A
Length of underpass:	140 feet	80 feet	80 feet	80 feet
Height of underpass:	10 feet (Standard)	8.5 feet	8.5 feet	N/A
Length of path from 2nd Ave to CO 119 bikeway:	1,215 feet	815 feet	565 feet	565 feet
Walking time from 2nd Ave to Longmont bound bus station:	4.4 minutes	4.9 minutes	6.2 minutes	4.9 minutes
Walking time from 2nd Ave to Boulder bound bus station:	7 minutes	7.3 minutes	7.4 minutes	7.4 minutes

Sight lines and visibility through underpass

Option 1: Good sight line at east side. West side walls limit visibility.

Option 2: Good sight line at west side. Tight turning radius at east entrance. Path intersection west of underpass may create conflicts.

Option 3: Good sight line at the west side but tight turn radius at east side.

Option 3A: Good sight line at the west side but tight turn radius at east side.

Complexity of construction/fencing

Option 1: Skew of underpass complicates construction. Possible longer road closures. Wall length (3,000 feet) will increase the overall cost. Fence needed along railroad tracks.

Option 2: Impact to water quality outlet complicates design and construction. Wall length (3,515 feet) will increase construction cost. Fence needed along railroad tracks.

Option 3: Simpler due to being outside water quality pond. No fence needed.

Option 3A: Simpler due to being outside water quality pond. No fence needed.



Preguntas Frecuentes

Las siguientes preguntas frecuentes fueron creadas en base a los comentarios y preguntas recibidas de la comunidad y las partes interesadas en la CO 119 Proyecto de Seguridad, Movilidad y Carril Bici de puertas abiertas y el formulario de comentarios en línea que tuvo lugar en diciembre de 2023 y enero de 2024.

¿Cómo se financia la construcción?

El proyecto está totalmente financiado hasta la fase de diseño y construcción. El coste de construcción combinado de todos los elementos del proyecto (CDOT, RTD y condado de Boulder) se estima actualmente en 162 millones de dólares. Esta cifra puede aumentar debido a la inflación de los costes de construcción y a los problemas de la cadena de suministro. En total, CDOT, RTD, Boulder County y el Denver Regional Council of Governments (DRCOG) han comprometido 91 millones de dólares para la construcción. Las 119 agencias locales interesadas han trabajado juntas para conseguir y recibir varias subvenciones del DRCOG y una subvención de 25 millones de dólares para Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity (RAISE) del United States Department of Transportation (USDOT). Los equipos del proyecto están coordinando el diseño para permitir la construcción de los elementos del proyecto financiados inicialmente. No se han aumentado los impuestos estatales o locales para pagar este proyecto.

¿Habrá oportunidades de empleo en la construcción?

Habrán oportunidades de empleo en el sector de la construcción a través de los trabajos autoejecutados por el contratista seleccionado por el CDOT y los alcances de sus subcontratistas. Se necesitará mano de obra cualificada a lo largo de la construcción. Las oportunidades de empleo estarán disponibles en el sitio web del contratista seleccionado. El inicio de la construcción de este proyecto no está previsto hasta septiembre, por lo que habrá que animar a los interesados a informarse sobre el CO 119 a mediados o finales del verano. Una vez identificados los subcontratistas y proveedores, el contratista seleccionado podrá remitir también a cualquier persona a esas empresas.

¿Cómo se escalonará la construcción y cómo será el tráfico durante las obras?

El Proyecto de Seguridad, Movilidad y Carril Bici de la carretera CO 119 avanza hacia su diseño final, cuya finalización está prevista para el verano de 2024. Un beneficio de las mejoras propuestas es que gran parte del trabajo se llevará a cabo dentro de la mediana existente, reduciendo los impactos en el público viajero. Cuando se haya completado el diseño final, se proporcionará información adicional al público sobre cómo se dividirá la construcción en fases, cómo se dirigirá el tráfico y los posibles impactos o cierres de corta duración para los usuarios del corredor.

¿Qué método alternativo de contratación se utiliza para este proyecto?

El Proyecto de Seguridad, Movilidad y Carril Bici de la carretera CO 119 utiliza el método de gestión de la Construction Manager/General Contractor (CM/GC). Este método de contrato alternativo selecciona a un contratista al principio del diseño para que desempeñe el papel de director de obra. El director de obra se encarga de la fijación de precios, la revisión de la constructibilidad y el análisis de riesgos durante el desarrollo del diseño. Una vez finalizado el diseño, el contratista tiene la oportunidad de negociar la construcción y completar el trabajo como contratista general. Si no se llega a un acuerdo sobre el precio, el proyecto puede anunciarse al público para encontrar un nuevo contratista.

¿Por qué no se amplía la carretera CO 119?

Se realizó un estudio de tráfico detallado del corredor. Se evaluaron ocho alternativas, incluida la adición de un carril adicional de uso general. Se eligió el diseño actual porque era el que mejor se ajustaba a los objetivos de seguridad y funcionamiento y porque su coste era inferior al de la construcción de un nuevo carril completo en cada sentido.

¿Cambiarán los límites de velocidad de los vehículos a lo largo de la carretera CO 119?

Aumentar o reducir los límites de velocidad en una carretera es un proceso de evaluación de varios pasos que se llevaría a cabo independientemente del Proyecto de Seguridad, Movilidad y Carril Bici de la CO 119. Realizar un estudio de velocidad antes de que el proyecto esté terminado no se considera una buena práctica porque las mejoras del proyecto afectarán a las operaciones del corredor. Una vez construidas estas mejoras, podría iniciarse un estudio de velocidad para determinar si las condiciones del corredor justifican un cambio en los límites de velocidad.

Muchas de las mejoras previstas para la carretera CO 119 están diseñadas específicamente para mejorar la seguridad dentro del corredor y animar a los conductores a tener cuidado al acercarse a las intersecciones señalizadas. También se han incorporado mejoras para peatones y ciclistas con el fin de aumentar la seguridad y la visibilidad. El proyecto implementará señalización adicional en todo el corredor como parte de su objetivo de mejorar la seguridad. En concreto, se añadirán señales de mensaje variable sobre la calzada para comunicar información a los usuarios de la vía, y se instalará nueva señalización de seguridad en los pasos de peatones y ciclistas.

¿Qué acceso se permitirá en la intersección de CO52 y la 71st Street ciclistas y peatones?

La intersección de la CO52 con la 71st Street seguirá siendo la misma que en la actualidad. No hay pasos de peatones ni de ciclistas. Se han contemplado mejoras futuras de un camino multiusos a lo largo de CO52 y un paso subterráneo en 71st Street, sin embargo no hay financiación ni planes para estas mejoras en este momento.

¿Puedo llevar mi bicicleta en el autobús BRT?

No se permitirán bicicletas en el interior del autobús, pero los autobuses irán equipados con portabicicletas delanteros con capacidad para dos bicicletas. Los actuales autocares de carretera también pueden albergar un número limitado de bicicletas en sus maleteros. En noviembre de 2022, RTD anunció que las bicicletas eléctricas personales estarán permitidas en los vehículos de tránsito de RTD. En el caso de los autobuses regionales, como los que formarán parte del Bus Rapid Transit (BRT) CO 119, las e-bikes deben caber en el portaequipajes delantero (no más de 55 libras) o en el maletero situado debajo del vehículo. Cualquier cambio en la política en el futuro se comunicará en el sitio web de RTD.

¿Podrán los ciclistas seguir utilizando los arcenes cuando se construya el carril bici?

CO 119 de Boulder a Longmont tiene uno de los números más altos de accidentes de bicicleta de todos los corredores en el condado no incorporado de Boulder, sólo superado por la US 36 entre Boulder y Lyons. Las estadísticas de colisiones representan colisiones entre vehículos de motor y bicicletas. El proyecto de Diseño del Carril Bici de la carretera CO 119 mejorará directamente la seguridad de las bicicletas a lo largo del corredor de la carretera CO 119 proporcionando un camino seguro y directo en la mediana del corredor para los ciclistas separados del tráfico de vehículos de motor.

El carril bici se situará fuera de la “zona libre al borde de la calzada” de la autopista, de modo que los ciclistas queden separados de forma segura de un vehículo que salga de la calzada. En las zonas en las que el carril bici no pueda situarse fuera de la calzada, se colocarán barandillas o barreras de hormigón entre el carril bici y la calzada. Aunque el carril bici está diseñado para fomentar su uso por todo tipo de usuarios, no se prohíbe legalmente a los ciclistas circular por el arcén de la carretera CO 119.

¿Habrá un futuro cruce de Airport Road con la CO119 en dirección sur para conectar con el carril bici?

El proyecto construirá mejoras en la intersección a nivel en CO 119 en dirección sur y Airport Road para conectar con el carril bici. Estas mejoras, junto con los ajustes en Airport Road entre CO 119 en dirección norte y sur, crearán un cruce más seguro para peatones y ciclistas en la actualidad. En el futuro, se ha contemplado la posibilidad de separar la carretera CO 119 en dirección sur y se han desarrollado diseños preliminares para un paso subterráneo. Sin embargo, esta futura conexión no está financiada actualmente ni está previsto que forme parte del proyecto. Los planes para el paso a nivel se revisarán en el futuro cuando se disponga de financiación.

¿Hay acceso al carril bici desde la comunidad de Waterstone (55th Street)?

La principal preocupación en materia de seguridad son todos los modos (vehículos, bicicletas y peatones) que cruzan ambas intersecciones en dirección norte y sur de la 55th Street. Dado que este movimiento no se considera seguro, se recomienda que los peatones y ciclistas vayan a un cruce señalizado o utilicen otras conexiones de vías multiuso. Esto será consistente con todas las otras intersecciones no señalizadas a lo largo del corredor.

¿Qué opción de paso subterráneo se utilizará para conectar la vía ciclista CO 119 con Niwot?

El equipo está evaluando actualmente las opciones y trabajando en una estimación más detallada del coste de cada una de ellas. Pronto se tomará una decisión sobre la opción a seguir. Tenga en cuenta que actualmente no hay fondos disponibles para la construcción.

Resumen de las opciones de paso subterráneo y de las aportaciones públicas recibidas:

44 Comentarios Total

Recibidos a través del sitio web o durante la reunión pública presencial.

Opción 1:
Preferida por 8 persona

Opción 2:
Preferida por 17 persona

Opción 3:
Preferida por 19 persona

A raíz de los comentarios recibidos, se desarrolló la opción 3A. Esta opción es la misma que la opción 3 con la adición de un camino más directo a las estaciones de autobuses.

	Opción 1:	Opción 2:	Opción 3:	Opción 3A
Longitud del paso subterráneo:	140 pies	80 pies	80 pies	80 pies
Altura del paso subterráneo:	10 pies (Estándar)	8.5 pies	8.5 pies	N/A
Longitud del camino desde la 2nd Ave hasta el carril bici de la CO 119:	1,215 pies	815 pies	565 pies	565 pies
Tiempo a pie desde la 2nd Ave hasta la estación de autobuses con destino a Longmont:	4.4 minutos	4.9 minutos	6.2 minutos	4.9 minutos
Tiempo a pie desde la 2nd Ave hasta la estación de autobuses con destino a Boulder:	7 minutos	7.3 minutos	7.4 minutos	7.4 minutos

Líneas de visión y visibilidad a través del paso subterráneo

Opción 1: Buena línea de visión en el lado este. Los muros del lado oeste limitan la visibilidad.

Opción 2: Buena línea de visión en el lado oeste. Radio de giro estrecho en la entrada este. La intersección de caminos al oeste del paso inferior puede crear conflictos.

Opción 3: Buena línea de visión en el lado oeste pero radio de giro estrecho en el lado este.

Opción 3A: Buena línea de visión en el lado oeste pero radio de giro estrecho en el lado este.

Complejidad de la construcción/vallado

Opción 1: La inclinación del paso subterráneo complica la construcción. Posibles cierres de carreteras más largos. La longitud del muro (3.000 pies) aumentará el coste total. Es necesario vallar las vías del tren.

Opción 2: El impacto sobre la calidad del agua complica el diseño y la construcción. La longitud del muro (3,515 pies) aumentará el coste de construcción. Es necesaria una valla a lo largo de las vías del tren.

Opción 3: Más sencilla por estar fuera del estanque de calidad del agua. No se necesita valla.

Opción 3A: Más sencilla por estar fuera de la balsa de calidad del agua. No se necesita valla.