



# CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

## Reunión comunitaria de junio del 2022 Documento de preguntas frecuentes (FAQ)

Emitido en septiembre del 2022

### VISIÓN GENERAL

#### ¿Qué proyectos se están produciendo en o cerca de la autopista Diagonal?

El [Estudio de Vínculos Ambientales y Planificación Multimodal \(PEL\) SH 119](#) estableció una visión de corredor multimodal e identificó numerosos elementos del proyecto que las partes interesadas de la agencia local CO 119 están avanzando como proyectos separados, pero coordinados. CDOT y RTD están liderando el Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119. El condado de Boulder está liderando el proyecto de diseño de la CO 119. Para la Reunión Comunitaria de junio del 2022, estos proyectos se denominan Proyectos de Transporte de la Autopista Diagonal CO 119.

Además, se planean estaciones de Autobuses de Tránsito Rápido (por sus siglas al inglés, Bus Rapid Transit, BRT) y mejoras de BRT en Boulder y Longmont para construir un sistema de BRT bien pensado y completamente conectado desde el centro de Longmont hasta el centro de Boulder. La Ciudad de Boulder está liderando el [Proyecto de Mejoras de la Calle 28](#) y la Ciudad de Longmont está liderando la Vía de Autobuses de la [Calle Coffman](#). Además, Longmont está construyendo un centro de movilidad como parte de su [Plan de Revitalización del Tránsito de 1st & Main Station](#). Las conexiones de la primera y última milla identificadas en [el Estudio de la primera y última milla de Commuting Solutions CO 119](#) continuarán siendo evaluadas y priorizadas a medida que se construyan las otras mejoras y el sistema BRT.

#### ¿Cómo se están coordinando los proyectos?

Las partes interesadas de la agencia local CO 119 son representantes de todas las organizaciones con proyectos de planificación activos en el corredor, desde el 2020 hasta la fecha. Estas partes interesadas de la agencia local incluyen CDOT, el condado de Boulder, RTD, la ciudad de Longmont, la ciudad de Boulder, la Administración Federal de Carreteras, la Oficina de Inversión en Transporte de Colorado (CTIO) (anteriormente HPTE) y *Commuting Solutions*. Las partes interesadas de la agencia local se reúnen mensualmente para discutir los planes de diseño de los proyectos, las actividades de alcance comunitario y las búsquedas de financiamiento para garantizar la coordinación entre los proyectos.

#### ¿Cuál es el cronograma anticipado de construcción para el Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 y el Proyecto de Diseño de ciclista CO 119?

Se prevé que el diseño de los proyectos esté completo para el verano del 2023. El inicio de la construcción está previsto para principios del 2024, en espera de permisos y aprobaciones. Se llevará a cabo una reunión comunitaria al finalizar el diseño la cual incluirá información sobre la construcción.

#### ¿Cuál es el costo de construcción actual para el Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 y el Proyecto de Diseño de la ciclista CO 119?

Los proyectos están completamente financiados a través de la fase de diseño. El costo de construcción combinado para ambos proyectos se estima actualmente en \$122 millones. Este número puede aumentar debido a los costos de inflación de la construcción y los desafíos de la cadena de suministro.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

En total, el CDOT, RTD, el condado de Boulder y el Consejo Regional de Gobiernos de Denver han comprometido \$91 millones para la construcción, la mayoría de los cuales son para mejoras de las carreteras y el sistema de autobuses de transporte rápido (BRT). Las partes interesadas de la agencia local CO 119 están trabajando juntas para buscar fondos de subvenciones adicionales a nivel local, estatal y federal. Los equipos del proyecto están coordinando el diseño para permitir la construcción de los elementos del proyecto inicialmente financiados.

### **¿Por qué el condado de Boulder, CDOT y RTD le están dando prioridad a estos proyectos?**

El corredor CO 119 es un corredor de alto tránsito para automovilistas y ciclistas en el condado de Boulder. El servicio de autobús actual puede ser lento y poco confiable, y el corredor carece de una conexión segura y directa para bicicletas entre Longmont y Boulder. Para el 2040, se proyecta que el corredor experimente un aumento del 25 % en el tráfico vehicular. El aumento del tráfico podría resultar en mayor congestión, retrasos, choques y emisiones del tubo de escape. Las agencias locales y las partes interesadas del área han abogado durante mucho tiempo por mejoras en la autopista Diagonal, y están invirtiendo en CO 119 para fomentar un crecimiento responsable que mejore la seguridad, la confiabilidad, la sostenibilidad y las opciones de viaje. Para obtener más información sobre los estudios de los esfuerzos de planificación que condujeron a estos proyectos, visite la [página web de Movilidad en el Corredor](#).

### **¿Cuáles son los objetivos de los proyectos?**

El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 y el Proyecto de Diseño de La ciclista CO 119 tienen una serie de objetivos compartidos los cuales priorizan la seguridad, el viaje eficiente en todas las modalidades y la conectividad con CO 119.

Los seis objetivos específicos son:

- Mejorar la seguridad en todo el corredor
- Maximizar la eficiencia de las intersecciones
- Maximizar la eficiencia en todo el corredor
- Maximizar el número de personas capaces de moverse por el pasillo
- Mejorar los tiempos de viaje en tránsito
- Mejorar la conectividad a la red ciclista y peatonal

### **¿Cuáles son los beneficios de los proyectos?**

Los beneficios de los proyectos incluyen:

- Reducción del número de accidentes de peatones, ciclistas y vehículos.
- Flujo de viaje más rápido y consistente a través del corredor, con menos retrasos y atascos en las intersecciones.
- Servicio de tránsito más rápido y confiable.
- Conexión en bicicleta más segura y directa entre Boulder y Longmont
- Conexiones multimodales ampliadas hacia y a lo largo del corredor que conecta los cruces de bicicletas y peatones con el carril para bicicletas de la CO 119, las estaciones de BRT y Park-n-Rides.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Cómo mejorarán los proyectos la seguridad y el confort en la Autopista de Diagonal?**

Las mejoras de la intersección del Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 se están diseñando cuidadosamente para mejorar la seguridad del corredor y reducir la congestión. Las mejoras de BRT (carriles de desvío de filas, estaciones y Park-n-Rides) se están diseñando para mejorar el acceso y reducir los tiempos de viaje del transporte público. El proyecto de diseño de ciclopista CO 119 agrega un modo de transporte al corredor, que es fundamental para aumentar la conectividad. Finalmente, las conexiones para peatones y ciclistas en las intersecciones (incluidas las mejoras en la primera y última milla) contribuirán a la eficiencia y conectividad del corredor.

### **¿Cuál es el estado actual de financiación e implementación del estudio de la primera y última milla CO 119?**

En agosto del 2021, [Commuting Solutions](#) (la organización de administración de transporte para la región noroeste) completó su [Estudio de primera y última milla de la CO 119](#), que identificó formas de mejorar la conectividad multimodal a CO 119, especialmente para las personas que se conectan al servicio BRT o al carril bici CO 119. El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 y el Proyecto de Diseño de La ciclopista CO 119 planean incorporar muchas de las recomendaciones específicas de intersección del Estudio de Primera y Última Milla de la CO 119. Como ejemplo, los proyectos están incorporando mejoras recomendadas en las intersecciones de CO 119 con 63<sup>rd</sup> Street, CO 52 y Niwot Road. El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 y el Proyecto de Diseño de La ciclopista CO 119 no pueden implementar las recomendaciones de la primera y última milla que están fuera del derecho de paso propiedad del CDOT. Las partes interesadas de las agencias locales están trabajando juntas para desarrollar proyectos futuros e identificar fondos adicionales para implementar estas conexiones vitales de primera y última milla.

### **¿Cómo está mejorando el proyecto de mejoras de seguridad y movilidad de la CO 119 el flujo de tráfico para los automovilistas?**

El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad de la CO 119 incluye mejoras en las operaciones de intersecciones y semáforos para las cinco intersecciones señalizadas en el corredor. Estas mejoras incluyen la instalación y sincronización de nuevos semáforos que optimizan la duración de las luces verdes y utilizan tecnología de señal adaptable que responde en tiempo real a las condiciones del corredor. Estas señales pueden reconocer mejor la presencia de vehículos, peatones y ciclistas y ajustar la sincronización de las señales en consecuencia. Las mejoras en los semáforos reducen las largas colas de autos en las intersecciones, lo que alivia la congestión y reduce la probabilidad de colisiones traseras. El diseño incluye eliminar los giros a la izquierda en las intersecciones de Airport Road y CO 119, y reconfigurar la intersección CO 52 y CO 119 en una intersección dividida (similar a las otras intersecciones a lo largo del corredor). Estas mejoras están diseñadas para reducir la congestión en estas intersecciones y mejorar el flujo de tráfico a lo largo de CO 119. Finalmente, la implementación de un sistema BRT y el proyecto de diseño de la ciclopista CO 119 ampliarán las opciones de transporte a lo largo del corredor, presentando nuevas opciones para que las personas viajen. el pasillo que no sean vehículos privados.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Cómo se utilizarán los aportes del período de comentarios de la reunión comunitaria de junio del 2022 y cuáles son los próximos pasos para la participación pública?**

Los equipos del proyecto revisaron las preguntas y los comentarios recibidos durante el período de comentarios de la reunión comunitaria de junio del 2022 (del 27 de junio al 18 de julio). Este documento de preguntas frecuentes se ha desarrollado para abordar preguntas, proporcionar información adicional y compartir planes de diseño que han cambiado según los comentarios recibidos de la comunidad.

Durante este período de comentarios, los equipos del proyecto recibieron comentarios sobre los cambios de acceso en las ubicaciones de las paradas del aeropuerto/Ogallala Roads y BRT. En respuesta a esta información, el equipo de mejoras de seguridad y movilidad de CO 119 visitó el corredor en agosto de 2022 para completar las observaciones de tráfico. Con base en los aportes de la comunidad y los resultados de esta observación, el equipo del Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 cambió el plan de acceso derecho de entrada/salida en Ogallala Road y ahora preservará el carril de paso desde Ogallala Road hasta Airport Road en dirección norte. CDOT también planea agregar nueva señalización y extender el carril de giro a la izquierda en CO 119 en dirección sur en 83<sup>rd</sup> Street para que este movimiento de giro a la izquierda sea más seguro. Además, como resultado de los aportes de la comunidad recopilados a través del proceso de diseño preliminar, RTD está en conversaciones con la Ciudad de Boulder y la Ciudad de Longmont con respecto a posibles paradas adicionales de BRT.

Las páginas web del proyecto se han actualizado con la información más reciente y se actualizarán regularmente a medida que haya nueva información disponible. A medida que los equipos del proyecto avanzan hacia el diseño final, los equipos del proyecto continuarán considerando los aportes de la comunidad que promueven los objetivos de seguridad, movilidad y conectividad de los proyectos. Se prevé una reunión de la comunidad virtual para el verano del 2023 con los planes de diseño finales y la información de construcción inicial. Visite los sitios web del [Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119](#) y el [Proyecto de Diseño de La Ciclopista CO 119](#) para inscribirse en las listas de correo de los proyectos y enviar comentarios o preguntas.

## **CARRETERA DE AIRPORT ROAD**

### **¿Cuáles son las condiciones actuales de seguridad y movilidad en Airport Road que requieren una mejora?**

La autopista CO 119 entre Boulder y Longmont, es un corredor de choques severos para automovilistas y ciclistas. Entre el 2015 y el 2019, ocurrieron 929 choques de vehículos en el corredor, lo cual resultó en 446 heridos y 3 muertes. Dos choques peatonales y 17 de ciclistas ocurrieron durante ese mismo período. Para obtener más información sobre accidentes, consulte el [Plan Visión Cero del condado de Boulder](#).

Originalmente diseñado para conectar comunidades rurales menos pobladas, el desarrollo regional ha producido problemas de seguridad y flujo de tráfico. Los atascos de tráfico prolongados son comunes ya que los automovilistas esperan varios ciclos de luz para cruzar las intersecciones. Los automovilistas que viajan por la CO 119 con frecuencia chocan contra automóviles que se encuentran en reversa mucho antes de las intersecciones. Las intersecciones de CO 119 y Airport/Ogallala Roads combinan problemas de movilidad y seguridad en todo el corredor y tienen desafíos de seguridad específicos. Ochenta y cinco por ciento de los choques en Airport Road/CO 119 en dirección sur resultan en lesiones. La mayoría de estos son choques laterales que ocurren cuando los vehículos giran desde Airport Road hacia la CO 119 en dirección norte. Las mejoras del proyecto eliminarán estos choques. Para obtener más información



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

sobre las condiciones de seguridad específicas de corredores e intersecciones, consulte el Informe de evaluación de seguridad en el [Estudio de análisis de alternativas de tráfico](#).

Para el 2040, se proyecta que el corredor CO 119 experimente un aumento del 25 % en el tráfico vehicular. De no haber intervención, se anticipa que este crecimiento agrave los problemas de seguridad actuales. Como parte del compromiso de brindar un sistema de transporte que mueva a las personas de manera efectiva y segura, el CDOT está trabajando con las partes interesadas de las agencias locales para realizar mejoras que promuevan mejor la seguridad y el flujo de tráfico.

### **¿Por qué se elimina el acceso en Airport Road y CO 119 en lugar de agregar una señal en CO 119 en dirección norte?**

Después de estudiar la seguridad y las operaciones del corredor y evaluar una serie de posibles mejoras, incluida la adición de un semáforo en la CO 119 en dirección norte y en Airport/Ogallala Roads, el CDOT, en coordinación con las partes interesadas de las agencias locales, ha determinado que eliminar los giros a la izquierda en particular y los movimientos a través de Airport Road y la CO 119, lo cual promueve de manera más efectiva los objetivos del proyecto de mejorar la seguridad (reducir los choques de vehículos, ciclistas y peatones), el flujo de tráfico (reducir los largos atascos de automóviles en las intersecciones), los tiempos de viaje en tránsito y el acceso al corredor para diferentes modos de viaje (conducir, tránsito, andar en bicicleta y caminar). [La hoja de datos de Airport Road](#) muestra las mejoras respaldadas por la eliminación de los giros a la izquierda.

Una nueva señal no abordaría suficientemente todos los problemas en esta intersección. La instalación de un semáforo en CO 119 en dirección norte y Airport Road reduciría los choques laterales para los automovilistas que giran desde Airport y Ogallala Roads hacia CO 119 y viajan desde Ogallala Road hacia CO 119 en dirección norte. Sin embargo, una nueva señal contribuiría a la congestión en CO 119 en dirección norte mucho más adelante de la intersección, lo que a menudo resulta en colisiones traseras. La eliminación de los giros a la izquierda evita los choques laterales y traseros, lo que promueve el objetivo del proyecto de mejorar la seguridad. Además, agregar una señal retrasaría el servicio de tránsito para los autobuses con destino a Longmont. Para habilitar un servicio rápido y confiable de BRT, sería necesaria la construcción de un carril de desvío de cola de autobús de \$3.3 millones en esta intersección señalizada. El uso de restricciones de giro a la izquierda en lugar de agregar una señal ahorra costos, facilita un servicio BRT eficiente y mejora el flujo de tráfico para los numerosos vehículos que viajan en CO 119 en dirección norte y sur durante las horas pico todos los días. Por último, Airport Road es una ruta para bicicletas designada que sirve a numerosos vecindarios residenciales en Longmont. La eliminación del carril de circulación en dirección sur en Airport Road libera espacio para un nuevo carril para bicicletas en dirección sur en Airport Road y mejoras en el cruce de peatones. El [Memorando Alternativo de Intersecciones de Carreteras del Airport Road](#) explica con más detalle el proceso de toma de decisiones para eliminar los giros a la izquierda.

**Actualización de diseño** : durante el período de comentarios de la reunión comunitaria de junio de 2022, se recibieron comentarios sobre los cambios de acceso propuestos en Airport/Ogallala Roads. En respuesta, el equipo del Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 visitó el corredor en agosto de 2022 para observar las condiciones actuales del tráfico. Según los aportes de la comunidad y los resultados de esta observación, se modificó el plan de acceso de entrada/salida en Ogallala Road presentado en la reunión comunitaria de junio de 2022. Ahora se conservará el carril de paso desde Ogallala Road hasta Airport Road en dirección norte. CDOT también planea agregar nueva señalización y



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

extender el carril de giro a la izquierda en CO 119 en dirección sur en 83<sup>rd</sup> Street para que este movimiento de giro a la izquierda sea más seguro.

### **¿Se puede intentar reducir los límites de velocidad, aumentar la vigilancia del tránsito y/o implementar nueva señalización para mejorar la seguridad en lugar de consolidar el acceso en Airport Road?**

Las reducciones del límite de velocidad se rigen por los estatutos estatales. Cambiar el límite de velocidad de una carretera es un proceso de evaluación de varios pasos que se llevaría a cabo fuera del alcance del Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119. Muchas de las mejoras planificadas para este corredor están diseñadas específicamente para mejorar la seguridad dentro del corredor y alentar a los conductores a tener cuidado al acercarse a las intersecciones señalizadas. También se han incorporado mejoras para peatones y bicicletas para aumentar la seguridad y la visibilidad. Realizar un estudio de velocidad antes de que se complete el proyecto no es la mejor práctica porque las mejoras del proyecto afectarán las operaciones del corredor. Después de que se construyan estas mejoras, se podría iniciar un estudio de velocidad adecuado para determinar si las condiciones del corredor justifican un cambio en los límites de velocidad.

CDOT reconoce que el exceso de velocidad es una preocupación en este corredor, así como en muchas otras carreteras en todo el estado. Aunque el cumplimiento de la ley de velocidad no está dentro de la vista previa de CDOT, CDOT se está comunicando con la patrulla estatal y la policía local para compartir inquietudes sobre infracciones de exceso de velocidad en el corredor.

El Proyecto de mejoras de seguridad y movilidad CO 119 implementará señalización adicional en todo el corredor como parte de su objetivo de mejorar la seguridad. Específicamente, se agregarán señales de mensajes variables sobre la vía para comunicar información a los usuarios de la vía, y se instalarán nuevas señales de seguridad en los cruces de peatones y ciclistas.

### **¿Cómo afectará la eliminación de los giros a la izquierda de Airport Road y CO 119 la seguridad y el flujo de tráfico en otras intersecciones (CO 119 y Hover, Clover Basin y Airport Road, Clover Basin y Hover, Ken Pratt, Fordham y Clover Basin)?**

Eliminar los giros a la izquierda en esta intersección requerirá que los automovilistas usen rutas alternativas para llegar a sus destinos. Muchas carreteras cercanas son calles arteriales con capacidad para acomodar de manera segura a los vehículos adicionales. El [mapa de rutas alternativas de Airport Road](#) muestra las rutas que los automovilistas pueden tomar después de eliminar las opciones de giro a la izquierda. Las rutas alternativas incluyen tomar Pike Road o Clover Basin Drive hasta Fordham Street para llegar a CO 119, y algunos vehículos que viajan hacia el sur por Airport Road elegirán tomar CO 119 sur y hacer un cambio de sentido en 83<sup>rd</sup> Street. Hacer el giro en U en esta ubicación es más seguro que el giro actual a la izquierda en la CO 119 en dirección norte porque hay menos tráfico en esta intersección. Para mejorar la seguridad en esta intersección, CDOT planea extender el carril de giro a la izquierda en CO 119 en dirección sur en 83<sup>rd</sup> Street e instalar nueva señalización.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Qué análisis de datos ha completado el CDOT que informan esta decisión de eliminar los giros a la izquierda?**

CDOT completó el [Estudio de análisis de alternativas de tráfico](#) para comprender las condiciones actuales del tráfico en CO 119 entre Boulder y Longmont. La sección Informe de evaluación de seguridad detalla el historial de accidentes. El estudio identificó la cantidad de vehículos que dan vuelta en las intersecciones señalizadas del corredor y la cantidad que se espera que lo hagan en el año 2045. El análisis mostró que la cantidad de vehículos afectados por la eliminación de los giros a la izquierda es mínima, y esto el impacto es superado por los beneficios de seguridad y flujo de tráfico para los numerosos vehículos que viajan a través de CO 119 durante las horas pico. Esta información se presentó a las partes interesadas de las agencias locales que respaldaron firmemente este como el enfoque más eficaz para reducir la cantidad de accidentes.

### **La comunidad de Longmont está creciendo. ¿Este cambio de acceso considera el crecimiento de la población?**

Los análisis de tráfico que informaron esta decisión se basan en los volúmenes de tráfico proyectados para el año 2045 que tienen en cuenta el crecimiento de la población, el uso de la tierra y los planes de desarrollo para la región. CDOT se reúne mensualmente con socios de agencias locales que tienen un conocimiento profundo de las condiciones locales para revisar los planes de diseño, coordinar los proyectos en el corredor y tomar decisiones sobre las mejoras de la carretera. El condado de Boulder, la ciudad de Boulder, la ciudad de Longmont, *Commuting Solutions*, la Administración Federal de Carreteras y RTD revisaron y confirmaron la decisión de cambiar el acceso en CO 119 y Airport Road.

## TRÁNSITO

### **¿Qué es el autobús de tránsito rápido (BRT)?**

Autobuses de Transporte Rápido (por sus siglas al inglés, Bus Rapid Transit, BRT) es un servicio de autobús de alta calidad diseñado para ser más confiable, conveniente, rápido y frecuente que el servicio de autobús tradicional. El servicio BRT evita demoras que normalmente pueden ralentizar el servicio regular de autobuses, como hacer numerosas paradas y quedarse atrapado en el tráfico en las intersecciones.

### **¿Qué es un carril de desvío de cola por tráfico?**

Los carriles de desvío de colas por tráfico son carriles exclusivos para autobuses que se implementarán en intersecciones señalizadas clave en el corredor. Cuando un autobús se acerca a una de estas intersecciones, se detiene en un carril exclusivo para autobuses, evitando el tráfico que espera en el semáforo. Un semáforo especial permite que el autobús cruce la intersección mientras el tráfico general aún está detenido en el semáforo en rojo. Con el semáforo exclusivo para autobuses, los autobuses pueden tomar ventaja, adelantarse al tráfico y luego volver a incorporarse a los carriles de tráfico general. Los carriles de desvío de filas ayudan a los autobuses a evitar demoras y congestiones en las intersecciones, lo que permite un servicio de tránsito más rápido y confiable. Por favor visite [nuestro página web](#) e para obtener más información sobre cómo funcionan los carriles de desvío de colas.

### **¿Tengo que conducir hasta el corredor para acceder a la ciclopista y las estaciones de BRT?**

El carril para bicicletas CO 119 se conectará con 14 rutas para bicicletas existentes o propuestas, incluidos senderos regionales, senderos de usos múltiples y carriles para bicicletas en la calle. Las rutas de autobuses locales también se conectarán con las paradas de BRT dentro de Boulder y Longmont y



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

*FlexRide* de RTD está disponible dentro de Longmont. Además, las estaciones de BRT en el corredor se conectan con Denver a través de Flatiron Flyer y Longmont a través de la ruta *FLEX de TransFort*.

### **¿El Park -n-Ride en la calle 63 afectará a los vehículos en la 63 en dirección norte que gira a la izquierda en la CO 119 en dirección a Boulder?**

La entrada al Park-n-Ride de 63<sup>rd</sup> Street tendrá un nuevo carril para girar a la izquierda, separado de los carriles para girar a la izquierda en CO 119 con destino a Boulder. Los vehículos que giran a la izquierda en CO 119 no deberían verse afectados.

### **¿Cómo afectará la implementación del futuro servicio BRT al servicio BOLT existente (205 Bus, J)?**

El nuevo servicio BRT CO 119 reemplazará las rutas BOLT y J existentes (tenga en cuenta que la J no está funcionando actualmente). Los horarios del servicio de autobuses locales en Boulder y Longmont se optimizarán para trabajar con los nuevos horarios del servicio BRT.

### **¿Dónde estarán las estaciones y Park-n-Rides para el futuro servicio BRT?**

Además de los Park-n-Rides y las estaciones en 63<sup>rd</sup> Street y Niwot Road en CO 119, habrá una estación BRT en CO 52 adyacente al campus de IBM y Boulder Tech Center. También habrá paradas de autobús mejoradas dentro de Boulder y Longmont. Vea [nuestra página web](#) para obtener un mapa de las paradas de autobús que serán atendidas por el sistema BRT.

### **¿Cómo se determinaron las estaciones de BRT y las ubicaciones de Park-n-Ride?**

Las ubicaciones de las estaciones de BRT y Park-n-Rides se determinaron a través del [Estudio de vínculos ambientales y planificación multimodal SH 119 de 2019](#). Este estudio convocó a las agencias locales y recopiló las opiniones del público para concentrarse en los componentes críticos de mejora, incluidas las rutas de BRT y las ubicaciones de Park-n-Ride.

### **¿Por qué no hay un Park-n-Ride en CO 52?**

Las mejoras para el Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 no incluyen un Park-n-Ride en CO 52. Dada la proximidad del campus de IBM en el noroeste y el Centro Tecnológico de Boulder, el proyecto se enfoca en la primera y última milla conexiones previstas para conectar con el campus de IBM y el Tech Center de Boulder.

### **¿Qué servicios de transporte se están desarrollando para servir como conexiones en la primera y última milla?**

La ciudad de Boulder, la Cámara de Boulder, el condado de Boulder y RTD están trabajando en conjunto para desarrollar un servicio de tránsito bajo demanda FlexRide /Shuttle (Gunbarrel Shuttle) que cubrirá el área de Gunbarrel/ Heatherwood para permitir mejores conexiones con el corredor BRT y dentro de Gunbarrel. Según el financiamiento y los recursos disponibles, se planea que este proyecto de asociación comience a operar a mediados de 2024, en coordinación con la fase del servicio CO 119 BRT en 2025.

### **¿Cuánto costará viajar en el servicio BRT? ¿Estará cubierto por el EcoPass?**

La estructura de tarifas para el sistema BRT coincidirá con las tarifas actuales de las rutas BOLT y J; la tarifa para viajes cortos será local, los viajes más largos serán regionales ([Regional Bus and SkyRide Fare Structure | RTD - Denver](#)). Ambos estarán cubiertos por el EcoPass.





## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### ¿Qué tipo de buses utilizará el servicio BRT?

El día de la inauguración, el servicio BRT utilizará los autocares de carretera existentes de RTD que actualmente se utilizan para BOLT. A medida que haya fondos disponibles, los autobuses pueden ser renombrados con los colores y el logotipo CO 119 BRT (por determinarse).

**¿Cómo serán las estaciones de BRT y qué servicios tendrán?** Las estaciones de BRT a lo largo de la CO 119 serán grandes plataformas adyacentes a la mediana y protegidas del tráfico por barreras de hormigón. Las estaciones y Park-n-Rides a lo largo de la CO 119 tendrán marquesinas iluminadas, bancos, botes de basura, cámaras de seguridad, pantallas digitales y marquesinas para bicicletas. Algunas de las paradas mejoradas al costado de la calle en Boulder y Longmont también tendrán servicios como refugios, bancos y receptáculos de basura que se determinarán según la disponibilidad de fondos.

### ¿Los ciclistas podrán llevar bicicletas en los autobuses BRT?

No se permitirán bicicletas dentro del autobús, pero los autobuses estarán equipados con parrillas delanteras que pueden contener dos bicicletas. Los autocares de carretera actuales pueden llevar un número limitado de bicicletas en sus compartimentos para equipaje.

### ¿Se permitirán bicicletas eléctricas en los autobuses BRT?

Las bicicletas eléctricas personales no están permitidas en los autobuses o trenes de RTD. Cualquier cambio en la política en el futuro se comunicará en la página web de RTD.

### ¿Los autobuses BRT usarán el arcén?

No, los autobuses BRT no utilizarán el arcén. Usarán los carriles de tráfico general y los carriles de desvío de colas de autobús en las intersecciones. El carril de desvío de la fila de autobuses será el carril interior más cercano a la mediana entre CO 119 en dirección norte y sur.

### ¿Cómo se relaciona el servicio CO 119 BRT con Northwest Rail?

El Estudio del Servicio de las Horas Pico del Ferrocarril del Noroeste está identificando los costos y las necesidades de un servicio limitado en las horas pico con tres viajes por la mañana y tres por la noche entre Denver y Longmont. Debido a restricciones financieras, RTD no puede completar la construcción completa para brindar un servicio de día completo para la Línea Ferroviaria del Noroeste en este momento. Las mejoras del CO 119 BRT se están completando en cooperación con el CDOT y se está procediendo con financiamiento conjunto. El proyecto conjunto permite oportunidades para mejorar la seguridad y la movilidad de ambas partes con los fondos disponibles actualmente.

El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 complementaría el servicio ferroviario futuro al proporcionar estaciones/paradas en centros residenciales y de empleo clave a lo largo del corredor BRT que no están planificados para ser atendidos directamente por la futura línea ferroviaria del Noroeste, incluidos CO 52 y Niwot Road.

### ¿Habrá un Park-n-Ride en la calle 1 y el Centro principal de movilidad?

Como parte del [Plan de Revitalización del Tránsito de la 1ra y Estación Principal en el](#) extremo sur del Proyecto de Vías de Autobuses de [la Calle Coffman de Longmont](#), la Ciudad de Longmont construirá una estructura de estacionamiento que funcionará como una instalación de tránsito y Park-n-Ride. El estacionamiento para bicicletas se incorporará al diseño, aunque aún no se han finalizado los detalles.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Están considerando los equipos del proyecto ajustes en las ubicaciones de las paradas de BRT siguiendo los comentarios del período de comentarios de la reunión comunitaria de junio de 2022?**

Como resultado de los aportes de la comunidad recopilados a través del proceso de diseño preliminar, RTD está en conversaciones con la Ciudad de Boulder y la Ciudad de Longmont con respecto a posibles paradas adicionales de BRT. Los sistemas BRT suelen tener menos paradas que el servicio de autobús estándar para garantizar tiempos de viaje más rápidos y confiables. El análisis para agregar paradas considerará las compensaciones entre brindar accesibilidad adicional y el tiempo de viaje adicional requerido para dar servicio a paradas adicionales.

## ACERAS

### **¿Qué se está haciendo para mejorar el tiempo y la fase de los semáforos en el corredor?**

CDOT planea realizar mejoras en las operaciones de los semáforos para las cinco intersecciones señalizadas en el corredor. Estas mejoras incluyen la instalación y sincronización de nuevos semáforos que optimizan la duración de las luces verdes y usan tecnología de señales adaptables que responde en tiempo real a las condiciones del corredor. Estas señales pueden reconocer mejor la presencia de vehículos, peatones y ciclistas y ajustar la sincronización de las señales en consecuencia. Las mejoras en los semáforos reducen las largas colas de automóviles en las intersecciones, alivian la congestión y reducen la probabilidad de colisiones traseras.

### **¿El CDOT implementará señalización para promover la seguridad y compartir información?**

CDOT está revisando la condición física y la claridad de la señalización existente a lo largo del corredor. Según sea necesario, se actualizará la señalización.

### **¿Se pueden aplicar los cambios de acceso por seguridad propuestos en Airport Road a otras áreas del corredor (55th Street, Fordham Street, Monarch Road, 83rd Street y Oxford Street)?**

El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 está completando un estudio para intersecciones no señalizadas. En este momento, no se proponen otros cambios de acceso.

### **Dado el crecimiento en la región, ¿se consideraron agregar nuevos carriles generales de circulación? ¿Cómo decidió el proyecto qué mejoras implementar?**

El [Estudio de Análisis de Alternativas de Tráfico](#) evaluó la alternativa de agregar un carril de uso general en ambas direcciones de CO 119. El estudio determinó que agregar carriles de uso general es una alternativa de alto costo que no funciona significativamente mejor en el avance de los objetivos del proyecto que la alternativa seleccionada con mejoras en las intersecciones y carriles de desvío de colas. Por lo tanto, la alternativa de agregar carriles de uso general no se adelantó para el diseño. La alternativa seleccionada para el Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 mantiene los carriles de uso general existentes. Para obtener más información sobre este proceso de toma de decisiones, lea la sección Estudio de análisis de alternativas de tráfico en [esta página web](#).

### **¿Cómo afectará la construcción a las rutas de tráfico?**

El Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 y el Proyecto de Diseño de la ciclopista CO 119 están avanzando hacia el diseño final, que se prevé que esté terminado en el verano de 2023. Un beneficio de las mejoras propuestas es que gran parte del trabajo se realizará dentro de la mediana existente, reducir los impactos al público viajero. Cuando se complete el diseño final, se llevará a cabo



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

una reunión comunitaria que incluirá información sobre las fases de construcción, la ruta y los impactos para los usuarios del corredor.

### **¿Se abordará la mitigación del ruido a través del proyecto?**

Los Estándares de ruido de la Administración Federal de Carreteras y las Pautas de reducción y análisis de ruido del CDOT (2020) establecen criterios específicos para determinar si las mejoras del proyecto de transporte requieren un estudio de ruido. Los equipos del proyecto evaluarán receptores de ruido sensibles a lo largo del corredor para determinar si se justifica un análisis de ruido de tráfico formal. Si se determina que el Proyecto de Mejoras de Seguridad y Movilidad CO 119 es un proyecto Tipo I, se realizará un análisis de ruido de tráfico y se determinará la mitigación de acuerdo con 23 CFR 772.5 y las pautas del CDOT.

### **¿Qué datos utiliza el proyecto para evaluar el historial de fallas?**

La seguridad se evaluó en el corredor usando datos de choques del CDOT de 2015 a 2020, que son los datos más recientes disponibles. Para obtener más información sobre las condiciones de seguridad específicas de corredores e intersecciones, consulte el [Plan Vision Zero del condado de Boulder](#) y el Informe de evaluación de seguridad en el [Estudio de análisis de alternativas de tráfico](#).



## CARRIL DE BICI

### VELOCIDAD DE DISEÑO Y TIPOS DE USUARIO

#### **¿Cuáles son las especificaciones de la Ciclopista? ¿Por qué se seleccionaron estas especificaciones?**

El equipo del Proyecto de Diseño de la ciclopista CO 119 utilizó las mejores prácticas nacionales e internacionales para los criterios de diseño de la Vía para Bicicletas CO 119 (vía para bicicletas) para el ancho de la vía y la velocidad de diseño. El ancho de la ciclopista se establece en 12 pies, que es 2 pies más ancho que una ciclopista bidireccional estándar de 10 pies de ancho. Esto permite pasar en la misma dirección con alguien que se acerca desde la dirección opuesta. En áreas de alta actividad (áreas de estaciones de autobuses, pasos subterráneos e intersecciones) el camino se ensancha a 16' para permitir un ancho adicional para la maniobrabilidad.

#### **¿Qué principios de diseño, políticas y esfuerzos educativos se utilizarán para promover la seguridad y la comodidad de los diferentes usuarios (incluidos peatones, ciclistas y bicicletas eléctricas)? ¿Se permitirán las bicicletas eléctricas? ¿Qué tipos?**

El ancho y la velocidad de diseño de la ciclopista deben permitir un paso seguro y modos de viaje más lentos. El condado de Boulder considerará la instalación de señales de zona lenta en áreas de mayor uso, como las áreas de la estación BRT y las conexiones de Longmont y Boulder al carril bici.

La ciclopista se está diseñando principalmente como una instalación para bicicletas de pasajeros; sin embargo, uno de los objetivos de diseño del proyecto es crear una instalación que sea accesible y segura para todos los ciclistas, así como para los peatones. Con ese fin, el ancho de la ciclopista de 12 pies proporciona 2 pies de espacio de amortiguamiento adicional sobre una ciclopista bidireccional estándar de 10 pies de ancho, y el ancho aumenta a 16 pies en áreas donde se espera una mayor actividad peatonal. El objetivo del condado de Boulder es diseñar el carril bici para minimizar los conflictos, de modo que todos los tipos de usuarios puedan usar las instalaciones de manera segura y agradable. Se colocarán señales de advertencia que aconsejen viajar lento en las áreas de las estaciones de BRT donde se espera una mayor actividad peatonal.

Se permitirán bicicletas eléctricas de clase 1, 2 y 3 en el carril bici. El carril para bicicletas se construirá dentro del derecho de paso del CDOT y, según la ley estatal, las bicicletas eléctricas de clase 1, 2 y 3 están permitidas en los carriles para bicicletas dentro de una calle o carretera.

#### **¿Cómo apoyará el diseño de la ciclopista a los diferentes tipos de usuarios (familias, viajeros, peatones, ciclistas ávidos, bicicletas eléctricas, etc.)?**

El carril bici se está diseñando para que sea dos pies más ancho (12 pies de ancho) que un carril bici bidireccional estándar, lo que permitirá más espacio para que las bicicletas de movimiento más lento y más rápido circulen por el camino. Se está considerando una línea central pintada para animar a los ciclistas a mantenerse a la derecha en el camino, pero también permitir un rebasamiento seguro. La pendiente del camino será mayormente plana (<2% de pendiente) con pendientes relativamente moderadas (<5%) entrando y saliendo de los pasos subterráneos. Las curvas serán graduales y se proporcionarán señales de advertencia en los pocos lugares donde se necesiten curvas más pronunciadas. La iluminación está incluida en todos los pasos subterráneos, áreas de estaciones de BRT y cruces de calles. Todos estos elementos de diseño son beneficiosos para los ciclistas de todos los niveles.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Cuál es el número estimado de usuarios de la ciclopista por día una vez que se complete el proyecto?**

Los resultados de encuestas recientes indican que hay muchas personas que actualmente no andan en bicicleta en CO 119, pero que probablemente andarían en bicicleta si hubiera disponible una instalación separada para bicicletas. Por ejemplo, de los 521 encuestados que actualmente se desplazan a lo largo del corredor CO 119 pero que actualmente no andan en bicicleta, el 62 % dijo que es probable o muy probable que se traslade en bicicleta una vez que se construya una vía para bicicletas.

### **¿Habrá algún cambio en los eventos y carreras ciclistas locales?**

Una vez que se complete la construcción del Proyecto de mejoras de seguridad y movilidad CO 119 y el Proyecto de diseño de la ciclopista CO 119, la ciclopista estará disponible para eventos ciclistas, en espera de los permisos necesarios. Durante la construcción puede haber algunos cambios en las rutas. El planificador de eventos especiales del condado de Boulder seguirá el cronograma de construcción y se comunicará con los organizadores del evento.

### **¿A los ciclistas todavía se les permitirá andar en el arcén de la CO 119?**

Si bien la vía para bicicletas se está diseñando para alentar el uso de todo tipo de usuarios, actualmente no hay planes para prohibir que los ciclistas viajen en el arcén de la CO 119.

## **PRIORIDAD Y ASIGNACIÓN DE FINANCIAMIENTO**

### **¿Por qué el Condado de Boulder está priorizando el Proyecto de Diseño de la Vía para Bicicletas CO 119 ?**

El corredor CO 119 ha sido un proyecto de máxima prioridad para el condado de Boulder durante varios años, debido a la congestión, la falta de tránsito frecuente y la gran cantidad de accidentes. [Estudio de vínculos ambientales y planificación multimodal SH 119](#) describió una visión para mejorar la seguridad y la movilidad del corredor, incluido el BRT, mejoras de seguridad y un carril bici para pasajeros. Todos estos elementos son importantes para brindar opciones de movilidad y mejorar la seguridad en este corredor. Si bien tomará tiempo financiar la visión completa, las partes interesadas de la agencia local están trabajando en colaboración para priorizar la construcción de una manera que promueva un enfoque de "tocar una vez". "Tocar una vez" significa agrupar las actividades de construcción para limitar la cantidad de veces que el corredor está en construcción.

## **LA SEGURIDAD**

### **¿Qué tipos de infraestructura de protección se implementarán para proteger la ciclopista de la calzada?**

En la medida de lo posible, el carril para bicicletas está ubicado fuera de la "zona despejada al costado del camino" de la carretera para que los ciclistas estén separados de manera segura de un vehículo errante que sale del camino. En las áreas donde la ciclopista no se puede ubicar fuera de la zona despejada de la autopista, se colocarán barandas o barreras de concreto clasificadas para autopistas entre la ciclopista y la autopista.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Qué tipos de señalización y tecnología de señales se implementarán para mejorar la seguridad de los usuarios de ciclovías? ¿Las señales de cruce brindarán suficiente tiempo para que todos los usuarios crucen?**

El tipo de señalización y señales variará según la intersección. La detección de semáforos (automática y/o mediante pulsadores) estará presente en las intersecciones señalizadas de CO 119 y las principales calles transversales (Jay Road, 63<sup>rd</sup> Street, CO 52, Niwot Road y Airport Road). Se instalarán señales de advertencia a lo largo de la ciclopista para advertir a los ciclistas sobre las próximas intersecciones de ciclovías, áreas de estaciones de BRT (es decir, cruces de peatones) y cruces de calles a nivel. Se pueden instalar franjas discontinuas en la línea central a lo largo de la vía para bicicletas para alentar a los ciclistas a circular por el lado derecho de la vía y, al mismo tiempo, permitir que los ciclistas rebasen a los ciclistas que se mueven más lentamente. El CDOT está en proceso de reemplazar los semáforos a lo largo de la CO 119 y reevaluará el tiempo requerido para que los peatones crucen la CO 119 de manera segura como parte de la instalación del nuevo sistema de semáforos.

### **¿Qué medidas y normativas se están implementando para promover la seguridad de los usuarios? ¿La ciclopista será patrullada por la policía?**

Se proporcionará iluminación en los pasos subterráneos, las estaciones de BRT y los cruces de carreteras. Se instalarán teléfonos de emergencia y cámaras de seguridad en todas las plataformas de las estaciones Park-n-Rides y BRT. La ciclopista también será visible para los muchos automovilistas que viajan a lo largo de la CO 119, lo que ofrece un elemento disuasorio para las actividades inseguras hacia los ciclistas. El carril para bicicletas en sí no será patrullado por la policía, pero la Patrulla del Estado de Colorado supervisa y hace cumplir el camino CO 119 para que puedan observar y responder a los incidentes a lo largo del carril para bicicletas según sea necesario.

### **¿Qué datos de accidentes respaldan el proyecto de diseño de la ciclopista CO 119?**

CO 119 de Boulder a Longmont tiene el segundo número más alto de accidentes de bicicletas de todos los corredores en el condado de Boulder no incorporado, solo superado por US 36 entre Boulder y Lyons. Las estadísticas de choques representan choques entre vehículos motorizados y bicicletas. El proyecto de diseño de la ciclopista CO 119 mejorará directamente la seguridad de las bicicletas a lo largo del corredor CO 119 al proporcionar un camino seguro y directo que está separado del tráfico de vehículos motorizados.

## COMODIDAD

### **¿La ciclovía, incluidos los pasos subterráneos, tendrá iluminación?**

Se proporcionará iluminación en los pasos subterráneos, las áreas de las estaciones de BRT y los cruces de carreteras. No se proporcionará iluminación a lo largo de las áreas principales de la ciclovía.

### **¿Cuáles son los planes para la vegetación, las estructuras de sombra y otras comodidades a lo largo de la ciclovía?**

El proyecto de diseño de la ciclopista CO 119 está buscando formas adicionales de abordar la necesidad de sombra. Plantar árboles o instalar refugios puede estar más allá del alcance de la primera fase del proyecto, pero se están investigando subvenciones, programas o fuentes de financiación adicionales que puedan pagar la instalación, el riego o el mantenimiento de árboles o refugios adicionales.



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Cuál es la superficie de la ciclovía?**

La ciclopista se construirá con hormigón, que proporciona una superficie más duradera que el asfalto. Las costuras de concreto serán cortes de sierra delgados ( 1/8 de pulgada) que no degradarán la suavidad de la superficie.

### **¿Qué recursos de orientación (mapas, señales, etc.) estarán disponibles para los usuarios en la ciclovía?**

Se proporcionarán señales de orientación en los cruces clave a lo largo de la ciclovía.

### **¿Cómo se abordará el mantenimiento, incluido el drenaje y la remoción de nieve y hielo?**

El carril bici se limpiará después de las nevadas. En la mayoría de los casos, el carril para bicicletas está ubicado lo suficientemente lejos de la carretera para que las operaciones de remoción de nieve en la carretera no afecten el carril para bicicletas, pero algunas áreas del carril para bicicletas pueden requerir un arado adicional para eliminar la nieve de la carretera. Se limpiará el carril para bicicletas, lo que minimizará la acumulación de hielo. El mantenimiento de invierno de la ciclopista también incluirá la mitigación del hielo. Se incluirán desagües subterráneos y sistemas de bombeo para los pasos subterráneos a fin de drenar el agua durante las lluvias y minimizar la posibilidad de formación de hielo. Los hombros se cortarán en los meses de verano.

## **CRUCES (PASOS INFERIORES Y A NIVEL)**

### **¿En qué intersecciones están previstos los pasos subterráneos? ¿Cuál fue la justificación para elegir usar pasos subterráneos y seleccionar ubicaciones?**

Los pasos subterráneos están planificados a lo largo de Jay Road, 63rd Street, CO 52/IBM Drive, Niwot Road, y en los extremos norte y sur para cruzar la CO 119 en dirección sur. La justificación para seleccionar las ubicaciones de los pasos subterráneos se basó principalmente en la cantidad de tráfico de vehículos en las calles transversales . Se seleccionaron pasos subterráneos en lugar de pasos elevados para reducir la cantidad de altura vertical que los ciclistas tendrían que subir (15 pies para salir de un paso subterráneo frente a 25 pies para ingresar a un paso elevado) y las preocupaciones de las obstrucciones de la mirilla asociadas con los pasos elevados de puentes.

### **¿Qué intersecciones son cruces a nivel (cruzar la calle en lugar de usar un paso subterráneo) y qué se está haciendo para mejorar la seguridad en estos lugares?**

Los cruces a nivel (al nivel de la calle) se realizarán en 55th Street, Monarch Road, Oxford Road, 83rd Street, Airport Road y Fordham Street. El cruce de Airport Road estará controlado por un semáforo que detendrá todo el tráfico de la calle transversal. La mayoría de las veces, los ciclistas podrán cruzar Airport Road sin detenerse. Los otros tratamientos de cruces a nivel aún están en diseño y se están desarrollando opciones para garantizar una operación segura y eficiente de las bicicletas. También hay varios cruces de "cambio" de emergencia para el carril bici en la mediana. Los cruces de giro tendrán marcas pintadas y posiblemente letreros para advertir a los vehículos de los ciclistas que se aproximan .



## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### **¿Cómo accederán y saldrán los usuarios de la ciclista en las intersecciones con pasos subterráneos?**

Se proporcionará una conexión de "espuela" directa a ambos lados del paso subterráneo en las calles transversales que permitirá a los ciclistas que circulan en los carriles para bicicletas en la calle transversal ingresar a la conexión de la espuela (y ciclovía) sin detenerse o bajarse de su bicicleta. Los ciclistas utilizarán los semáforos para cruzar la CO 119 en dirección sur y norte.

### **¿Los ciclistas estarán restringidos a usar los pasos subterráneos de las ciclovías?**

Se espera que la gran mayoría de los ciclistas elijan usar los pasos subterráneos porque brindan una ventaja significativa en el tiempo de viaje y la seguridad en comparación con cruzar las carreteras principales al nivel de la calle. Sin embargo, los ciclistas no tendrán restricciones para cruzar al nivel de la calle si así lo deciden.

### **¿Qué se está haciendo para abordar la seguridad en las conexiones hacia el norte entre Niwot y Longmont?**

CDOT está mejorando los cruces de peatones y bicicletas en Airport Road. Consulte la [hoja de datos de Airport Road](#) para ver las mejoras de cruce en esta intersección. Además, entre Airport Road y Longmont (Hover Street), se proporcionará un paso subterráneo debajo de la CO 119 en dirección sur cerca de Dry Creek Drive. Se planea un futuro paso subterráneo debajo de la CO 119 en dirección sur (actualmente sin fondos) y se ubicaría aproximadamente a 1/4 de milla al sureste de Airport Road.

### **¿Los usuarios de la ciclista podrán ver la longitud total de los pasos subterráneos?**

Actualmente, todos menos uno de los pasos subterráneos tendrán una línea de visión despejada. El paso subterráneo propuesto ubicado al noreste de Fordham Street no tiene una línea de visión clara debido a las limitaciones relacionadas con el drenaje y los impactos en las propiedades adyacentes. Esa ubicación se reevaluará durante el diseño final para determinar si se puede mejorar la visibilidad a través del paso subterráneo.

### **¿El diseño de los pasos subterráneos permitirá futuras mejoras en las carreteras, incluida la ampliación de las mismas?**

El diseño del paso subterráneo en Jay Road proporciona más de 20 pies de ancho para una posible ampliación futura. 63rd Street y Niwot Road están más restringidas debido a las estaciones de BRT propuestas. Los equipos de diseño evaluarán la longitud de los pasos subterráneos durante el diseño final, así como los futuros planes de ampliación de calles, para determinar si los pasos subterráneos deben extenderse.





## CO 119 Diagonal Highway Transportation Projects

### CONEXIONES PARA CRUZAR CALLES, SENDEROS, OTROS DESTINOS

#### **¿En qué lugares se conectará la ciclista con otras redes para ciclistas y peatones?**

Se puede acceder al carril para bicicletas CO 119 desde 14 rutas para bicicletas existentes o propuestas en senderos regionales, senderos de usos múltiples y carriles para bicicletas en la calle. Consulte el [mapa de conexiones de la ciclista](#).

#### **¿Cómo llegarán los ciclistas y peatones al interior de Gunbarrel desde 63rd Street y el Gunbarrel Tech Center?**

El proyecto de diseño de carriles para bicicletas CO 119 no incluye conexiones para bicicletas o peatones fuera del corredor CO 119. Se completó un estudio separado de [la primera y última milla de CO 119](#) que incluye recomendaciones para mejorar las conexiones más allá del corredor CO 119.

#### **Al final/comienzo del carril para bicicletas en Longmont, ¿cómo accederán los usuarios al sendero Left Hand Creek?**

Una conexión entre la CO 119 y el sendero Left Hand Creek está disponible a través del sendero LOBO, que es un sendero de superficie blanda. Una conexión mejorada de este enlace está más allá del alcance de este proyecto y debería estudiarse y coordinarse con la ciudad de Longmont y el condado de Boulder.

#### **¿Cuáles son los puntos finales de la ciclovía? ¿Cómo se seleccionaron estos lugares? ¿Existen planes para mejorar estos lugares?**

Los límites del proyecto de diseño de carriles para bicicletas CO 119 comienzan y terminan en la ciudad de Boulder y la ciudad de Longmont, y el alcance del proyecto se limita al derecho de paso propiedad del CDOT en el condado de Boulder no incorporado. Si bien la ciclista no puede extenderse a estos municipios, se pretende conectar con los caminos existentes en las ciudades. El extremo sur de la ciclista se encuentra en el complejo deportivo Pleasant View cerca de la calle 47 al norte de la avenida Kalmia. El extremo norte está ubicado aproximadamente 1/4 de milla al oeste de Hover Street en el lado norte de CO 119. Estas ubicaciones se determinaron durante la fase de planificación conceptual del proyecto. Consulte la ciclista para más información.