



Resultados de la evaluación final de alternativas

Criterios	Métricas	Descripción	Alt. 1 Flujo mixto	Alt. 2 Circulación lateral	Alt. 3 Circulación central + lateral	Sin construcción (2045)
Tiempo de viaje Desde la avenida 40 hasta la Yale.	Transporte (Hacia el norte)	Comparación con el escenario sin construcción para 2045 Alto flujo de tráfico	Hasta un 25% más rápido	Hasta un 30% más rápido	Hasta un 35% más rápido	45 minutos
	Transporte (Hacia el sur)		Hasta un 20% más rápido	Hasta un 25% más rápido	Hasta un 30% más rápido	44 minutos
	Vehículo personal (Hacia el norte)	Comparación con el escenario sin construcción para 2045 Alto flujo de tráfico	Similar a sin construcción			29 minutos (Existente=25,5 minutos)
	Vehículo personal (Hacia el sur)		Similar a sin construcción	Hasta 1,4 veces más largo	Hasta 2 veces más largo	30 minutos (Existente = 25,4 minutos)
Operaciones de tráfico Entre la avenida 40 y la Yale	Impactos en las intersecciones	Porcentaje de intersecciones con semáforos con mayor retraso en el tráfico	Hasta un 5%	Hasta un 15%	Hasta un 20%	Hasta un 5%
	Fiabilidad del transporte público	Llegada puntual y constante de los autobuses	Bueno	Muy bueno	Muy bueno	Deficiente
Costo Entre la avenida 40 y la Yale	Costo de capital	Comparación entre Alternativas de Construcción	Costo moderado	Costo moderado	Alto costo	Sin impacto en los costos
Impactos de la construcción Entre la avenida 40 y la Yale	Nivel de impacto	Áreas de construcción y duración	Impacto moderado	Impacto moderado	Alto impacto	Sin impacto por construcción
Seguridad del corredor Entre la avenida 40 y la Yale	Reducción potencial de accidentes graves y mortales	Comparación con la alternativa sin construcción <i>*Todas las alternativas de construcción reducen los accidentes en comparación con las condiciones existentes.</i>	*Hasta un 15% de reducción	*Hasta un 30% de reducción	*Hasta un 30% de reducción	Mayor potencial de accidentes
Número de pasajeros Desde la avenida 40 hasta la estación	Potencial de pasajeros del transporte público	Comparación entre todas las alternativas (N.º de viajes diarios en transporte público)	Más de 5.000	Más de 6.000	Más de 6.000	Menos de 3.500 (Existentes = 2.837)
Conectividad multimodal Entre la avenida 40 y la Yale	Comodidad peatonal	Fácil acceso al transporte y mejora de las instalaciones	Bueno	Muy bueno	Muy bueno	Muy deficiente
	Conexiones para bicicletas	Oportunidades para la conexión con la infraestructura ciclista y la incorporación de senderos de uso compartido	Bueno	Bueno	Bueno	Muy deficiente
Apoyo a la agencia principal	Apoyo a la alternativa por parte de la agencia principal		Bueno	Bueno	Muy deficiente	Muy deficiente

Niveles de desempeño: ■ Muy bueno ■ Bueno ■ Moderado ■ Deficiente ■ Muy deficiente

Se evaluaron las consideraciones relativas al Derecho de Vía (ROW, por sus siglas en inglés) y al medio ambiente; sin embargo, estas arrojaron impactos potenciales similares en las Alternativas 1 a 3 y no constituyeron factores diferenciadores.

- Las consideraciones relativas al Derecho de Vía incluyeron el número de posibles afectaciones a propiedades, así como los impactos en el estacionamiento en la vía pública y en estacionamientos privados.
- Las consideraciones ambientales incluyeron el número de posibles afectaciones a propiedades pertenecientes a poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, a posibles propiedades históricas (con una antigüedad superior a 45 años), así como parques y áreas recreativas de propiedad pública.

Escanee para ingresar la página web del proyecto





Proyecto del Sistema de Tránsito con Autobuses Rápidos (BRT) de Colorado Blvd.

Resultados del análisis final de alternativas

Este documento proporciona una versión textual exhaustiva del panel del proyecto «Resultados del análisis preliminar de alternativas» del Proyecto del Sistema de Tránsito con Autobuses Rápidos (BRT) de Colorado Boulevard de CDOT.

El comité del proyecto utiliza una escala de nivel de desempeño:

- **Muy bueno**
- **Bueno**
- **Moderado**
- **Deficiente**
- **Muy deficiente**

Resumen del proyecto

El análisis evalúa cuatro opciones para el corredor situado entre la 40th Ave y la Yale Ave:

1. **Alternativa 1 (Flujo mixto):** El transporte público comparte los carriles con el tráfico regular.
2. **Alternativa 2 (Carriles laterales):** Carriles exclusivos para el transporte público situados a los lados de la vía, los cuales también pueden ser utilizados por los vehículos que giran a la derecha.
3. **Alternativa 3 (Carriles centrales + laterales):** Carriles exclusivos para el transporte público situados en el centro de la vía durante aproximadamente la mitad del corredor y, posteriormente, a los lados de la vía durante la otra mitad.
4. **Sin construcción (2045):** Referencia comparativa basada en la opción de no realizar ninguna intervención para el año 2045.

Tiempo de viaje

Este criterio compara las alternativas con respecto al escenario «Sin construcción» (No Build) en cuanto a los tiempos de viaje durante las horas pico de tráfico de 2045, entre la 40th Avenue y la Yale Avenue.

- **Transporte público (hacia el norte):** La referencia del escenario «Sin construcción» (2045) es de 45 minutos (Moderado). La Alternativa 3 es la más rápida, con una mejora de hasta un 35% (Muy buena), seguida por la Alternativa 2, con hasta un 30% más de rapidez (Muy buena), y la Alternativa 1, con hasta un 25% más de rapidez (Buena).
- **Transporte público (hacia el sur):** La referencia del escenario «Sin construcción» (2045) es de 44 minutos (Moderado). La Alternativa 3 es hasta un 30% más rápida (Muy buena); la Alternativa 2, hasta un 25% más rápida (Buena); y la Alternativa 1, hasta un 20% más rápida (Buena).
- **Vehículo particular (hacia el norte):** Las tres alternativas de construcción (Alternativas 1, 2 y 3) presentan un desempeño similar al del escenario «Sin construcción» (Moderado), el cual tiene una referencia de 29 minutos en 2045. El tiempo de viaje actual en vehículo particular hacia el norte es de 25,5 minutos.



COLORADO

Department of Transportation

- **Vehículo particular (hacia el sur):** La referencia del escenario «Sin construcción» (2045) es de 30 minutos (Moderado). Si bien la Alternativa 1 es similar al escenario «Sin construcción» (Moderado), los tiempos de viaje aumentan significativamente en las demás: la Alternativa 2 es hasta 1,4 veces más larga (Deficiente) y la Alternativa 3 es hasta 2 veces más larga (Muy deficiente).

Operaciones de tráfico

Este criterio evalúa el impacto de las alternativas en las operaciones de tráfico entre la 40.^a Avenida y la Avenida Yale. Este criterio consta de dos métricas: impactos en las intersecciones –que representa el porcentaje de intersecciones semaforizadas con un aumento en la demora del tráfico– y fiabilidad del transporte público –que se refiere a la llegada puntual y constante de los autobuses–.

- **Impactos en las intersecciones:** La Alternativa 1 y la opción «Sin construcción» (2045) presentan los menores impactos, con un aumento de la demora de hasta el 5 % (Bueno). La Alternativa 2 tiene un impacto moderado de hasta el 15 % (Moderado), y la Alternativa 3 presenta el impacto más elevado, de hasta el 20 % (Deficiente).
- **Fiabilidad del transporte público:** La Alternativa 2 y la Alternativa 3 ofrecen una fiabilidad muy buena (Muy bueno). La Alternativa 1 recibe una calificación de Buena, mientras que la opción «Sin construcción» (2045) se considera Deficiente.

Costo

Este criterio evalúa la comparación de costos de capital entre las alternativas e incluye todos los costos desde la 40.^a Avenida hasta la Avenida Yale.

- **Costo de capital:** La opción «Sin construcción» (2045) no conlleva impactos en los costos (Muy bueno). Tanto la Alternativa 1 como la Alternativa 2 representan un costo moderado (Moderado), mientras que la Alternativa 3 se clasifica como de costo elevado (Muy deficiente).

Impactos de la construcción

Este criterio evalúa el nivel de impacto del área y la duración de la construcción entre la 40.^a Avenida y la Avenida Yale.

- **Impactos de la construcción:** La opción «Sin construcción» (2045) no presenta impactos de construcción (Muy bueno). La Alternativa 1 y la Alternativa 2 generan un impacto moderado (Moderado). La Alternativa 3 genera un impacto alto (Muy deficiente).

Seguridad del corredor

Este criterio evalúa el potencial de las alternativas para reducir los accidentes graves y mortales, en comparación con la opción «Sin construcción» en el año 2045.

- **Seguridad del corredor:** La Alternativa 2 y la Alternativa 3 ofrecen los mejores resultados en materia de seguridad, con una reducción de hasta el 30 % en los accidentes graves y mortales (Muy bueno). La Alternativa 1 ofrece una reducción de hasta el 15 % en los accidentes graves y mortales (Bueno). La opción «Sin construcción» conlleva un aumento en el potencial de accidentes (Muy deficiente). Cabe destacar que



las tres alternativas de construcción reducen los accidentes en comparación con las condiciones actuales.

Demanda de pasajeros

Este criterio mide el aumento potencial en la demanda de pasajeros del transporte público por alternativa, desde 40th Avenue hasta la estación Southmoore. Actualmente, la demanda existente de pasajeros a lo largo del corredor es de 2.837 viajes diarios.

- **Demanda potencial de pasajeros:** La Alternativa 2 y la Alternativa 3 proyectan el mayor aumento en el número de viajes diarios en transporte público, con más de 6.000 viajes diarios (Muy buena). La Alternativa 1 proyecta más de 5.000 viajes diarios (Buena). La opción «Sin construcción» (2045) es considerablemente inferior, situándose en menos de 3.500 viajes (Moderada).

Conectividad multimodal

Este criterio evalúa el potencial incremento en la conectividad para ciclistas y peatonal asociado a cada alternativa, desde la 40th Avenue hasta la Yale Avenue. Este criterio consta de dos métricas: el confort peatonal, que considera la facilidad de acceso al transporte público y la mejora de las instalaciones para peatones; y las conexiones para ciclistas, que considera la oportunidad de establecer conexiones con la infraestructura ciclista y la incorporación de senderos de uso compartido.

- **Comodidad para los peatones:** La Alternativa 2 y la Alternativa 3 se califican como Muy buena (Muy buena). La Alternativa 1 se califica como Buena (Buena). La opción Sin construcción (2045) se califica como Muy deficiente (Muy deficiente).
- **Conexiones ciclistas:** Todas las alternativas de construcción (Alternativas 1, 2 y 3) se califican como Buenas (Buenas). La opción Sin construcción se califica como Muy deficiente (Muy deficiente).

Apoyo de la Agencia Líder

Este criterio evalúa el apoyo de CDOT a cada una de las alternativas.

- Tanto la Alternativa 1 como la Alternativa 2 reciben un apoyo Bueno (Bueno) por parte de la agencia líder.
- Tanto la Alternativa 3 como la opción de No Construcción (2045) cuentan con un apoyo Muy Deficiente (Muy Deficiente).

Factores de evaluación adicionales

Se evaluaron las consideraciones relativas al derecho de vía (ROW) y al medio ambiente, pero estas no constituyeron «factores diferenciadores», dado que generaron impactos similares en las tres alternativas de construcción. Dichas consideraciones incluyeron los impactos sobre la propiedad y el estacionamiento, así como los posibles efectos sobre las poblaciones minoritarias, las propiedades históricas (o potencialmente históricas), los parques públicos y las áreas de recreación pública.