

Reunión de Las Partes Interesadas #12

Ubicación: Eagle Pointe Recreation Center

Fecha/Hora: 29 de abril de 2025 / 6:00 a 7:30 p.m.

Propósito de la Reunión: El propósito de la reunión fue proporcionar a las partes interesadas una actualización sobre los esfuerzos de planificación del transporte a nivel regional y estatal, incluido el movimiento de carga y los Carriles Expres.

Discusión

Bienvenido

Los participantes se presentaron. Se incluyó un resumen de la última reunión de partes interesadas en el libro informativo. Se distribuyeron suplementos para proporcionar información y contexto para las conversaciones de esta noche.

Consejo Regional de Gobiernos de Denver (DRCOG) - Rol, Tendencias de Congestión, Planificación del Transporte de Carga

Max Monk y Cole Neder presentaron la visión de transporte del DRCOG hasta 2050. Mencionaron que las millas recorridas por vehículos (VMT) en 2023 han regresado a los niveles anteriores a 2020, mientras que el número de pasajeros del transporte público se mantiene por debajo de los niveles de 2019. El uso de la micromovilidad compartida se ha más que triplicado desde 2019. De cara al futuro, se proyecta que VMT aumentará un 42% para 2050. Se estima que para ese momento, aproximadamente un tercio de los milas de carriles regionales experimentarán al menos tres horas de congestión diaria. El modelo DRCOG también sugiere que, para 2050, la congestión máxima comenzará más temprano en el día (2 p.m. podrían sentirse como 5 p.m. de hoy). El grupo también revisó el Plan de Carga Regional del DRCOG como parte de esta perspectiva de transporte más amplia.

Contexto de Carga I-270 y Datos Actualizados (CDOT)

Erika Denny presentó los hallazgos clave del Plan de Carga Estatal de Colorado. Actualmente, I-270 transporta 42% de todas las cargas permitidas en el estado, principalmente combustible. Destacó que el transporte de materiales peligrosos está restringido en I-70. El condado de Adams solicita que se abra I-70 como ruta de materiales peligrosos para aliviar la presión sobre I-270.

Preguntas/Comentarios Sobre el Transporte de Carga

- ¿Por qué están desapareciendo las paradas de camiones? (Esta es una tendencia nacional y mundial. CDOT ha estado en conversaciones con empresas como Love's y ha ayudado a respaldar la expansión en lugares como Bennett. Sin embargo, estas instalaciones sólo pueden atender a un número limitado de conductores y las decisiones sobre expansión dependen, en última instancia, de las necesidades empresariales.)
- Con el Plan de Carga de CDOT en marcha, \$20 millones de financiación anual son una contribución relativamente menor. (Hay fondos federales para la construcción, pero se necesitan fondos estatales para apoyar el mantenimiento a largo plazo. CDOT también está explorando el uso de áreas de estacionamiento subutilizadas para el estacionamiento de camiones en situaciones de emergencia, especialmente para ayudar con las operaciones de remoción de nieve.)
- Una noticia reciente sugirió poner camiones en los trenes a través de las montañas. (Union Pacific expresó su preocupación por el hecho de que la Administración Federal de

Ferrocarriles no apoya las operaciones mixtas de carga y pasajeros. Además, una parte importante del transporte de carga se dirige a las montañas y no a través de ellas. A diferencia de Europa, donde la infraestructura ferroviaria es de propiedad pública, el transporte ferroviario de carga en Estados Unidos es de propiedad privada, y las empresas dudan en asumir riesgos adicionales sin un beneficio financiero claro.)

Plan Maestro de Carriles Exprés, Rendimiento, Seguridad (CTIO)

Piper Darlington brindó una descripción general del Plan Maestro de Carriles Exprés de CDOT, publicado en febrero de 2020. I-270 fue identificada desde el principio como un buen candidato para Carriles Exprés. CTIO ha observado velocidades de viaje mejoradas en corredores donde los Carriles Exprés se combinan con carriles de uso general. El sistema depende de sensores en la carretera que rastrean el volumen y la velocidad, utilizando algoritmos para optimizar el rendimiento. La aplicación del peaje sigue activa y el número de infracciones tiende a disminuir. Los Carriles Exprés también están asociados con reducciones de gases de efecto invernadero- se ha observado una disminución de 8% durante los períodos pico de viajes en los corredores donde se implementan.

Preguntas/Comentarios

- Una crítica común es que los Carriles Exprés a menudo parecen vacíos. (El uso del carril es dinámico y depende de la hora del día.)
- ¿Qué pasa con los cambios relacionados con el transporte de carga desde la pandemia? (La pandemia provocó un auge temporal en el transporte de carga que no se prevé que continúe a largo plazo.)
- ¿Están demostrando ser eficaces las soluciones de micromovilidad? (Están funcionando bien en áreas urbanas densas y CDOT está evaluando oportunidades de expansión.)

Informe y Cierre del Grupo

El grupo discutió los próximos temas para la próxima reunión de partes interesadas, que se centrará en el tránsito, RTD y el paso elevado para peatones propuesto sobre I-270.