



US 34 at 35th and 47th Avenues August 5, 2020 guión de presentación



Slide 1

Gracias por escuchar esta grabación para una actualización sobre el proyecto de la autopista 34 en las avenidas 35 y 47. Este proyecto está siendo liderado por CDOT Región 4 y la ciudad de Greeley.

A medida que todos nos adaptamos a las circunstancias actuales que rodean el coronavirus; tomamos la decisión de brindarle una actualización virtual en lugar de en persona.

Tenga en cuenta que esta reunión ha sido pregrabada y no responderemos preguntas durante o inmediatamente después de la presentación, sin embargo, su aporte es importante para nosotros y responderemos sus preguntas lo más rápido posible.

Slide 2

Nosotros lo alentamos a que nos envíe sus comentarios y preocupaciones. El correo electrónico del proyecto es: US34infogreeley@gmail.com

Hemos establecido una breve encuesta sobre el proyecto para obtener su opinión. Cuénteles a sus amigos y vecinos sobre esta encuesta y ayúdenos a correr la voz.

Slide 3

Aquí está nuestra agenda de la reunión. Le daremos una visión general del proyecto, discutiremos los objetivos del proyecto, las condiciones existentes, nuestro proceso para reducir las alternativas de diseño y nuestros próximos pasos.

Slide 4

Comencemos con una descripción general del proyecto.

Slide 5

El año pasado, CDOT dirigió un Estudio de Planificación y Vínculos Ambientales (PEL, por sus siglas en inglés) para la autopista 34 para comprender mejor el corredor y las necesidades locales de las comunidades en el área. Se creó una visión general para la autopista 34 durante el estudio.

Nuestro proyecto específico está dentro de la porción de autopista de Greeley que está dentro de la visión más amplia del corredor.

Iniciamos este proyecto a principios de 2020 para atender mejoras en las intersecciones de la avenida 35 Ave y la avenida 47.

Slide 6

Actualmente estamos trabajando para actualizar los datos recopilados durante el estudio PEL. Estamos observando las condiciones del tráfico en cada intersección y revisando las opciones de diseño identificadas durante el estudio. También estamos estudiando nuevas opciones de diseño. Completaremos un análisis ambiental para estudiar cualquier impacto en los recursos críticos como parte de este proyecto.

Slide 7

Lo siguiente es el propósito y los objetivos del proyecto

Slide 8

Estos son los objetivos identificados durante el estudio PEL: aumentar la seguridad, acomodar el crecimiento regional y el aumento del tráfico y turismo en el corredor, y aumentar la confiabilidad de los



guión de presentación

viajes a lo largo del corredor al mismo tiempo que se equilibran las necesidades de acceso local, movilidad y carga

Slide 9

El propósito y los objetivos específicos de nuestro proyecto se basan en los objetivos desarrollados durante el estudio PEL. Los diseños para las intersecciones en las avenidas 35 y 47 deberían mejorar la seguridad, aumentar la capacidad, reducir la congestión y mejorar el rendimiento (es decir, la cantidad de tráfico que puede moverse por el corredor). Acomodar de manera segura a ciclistas, peatones y tránsito es otra de nuestras metas. Apuntaremos a alcanzar estos objetivos mientras minimizamos los impactos de la propiedad privada y los impactos al medio ambiente.

Para cumplir con nuestros objetivos, estamos explorando la conversión de cada intersección en un intercambio separado por paso a desnivel.

Slide 10

Esta representación muestra cómo podría ser un intercambio separado por paso a desnivel con la autopista 34 que pasa por la avenida 47. Los intercambiadores separados por pasos a desnivel tienen una estructura de puente que lleva un camino sobre el otro y rampas para proporcionar acceso al camino elevado.

Slide 11

A continuación, hablaremos de las condiciones existentes. Comenzaremos con una visión amplia de la región en su conjunto y luego nos concentraremos en nuestra área del proyecto.

Slide 12

La Franja Delantera del Norte es la región de más rápido crecimiento en el estado. Entre 2010 y 2018, el crecimiento de la población se duplicó. El crecimiento del empleo en el condado de Weld también ha aumentado. Como resultado, la gestión del tráfico ha seguido aumentando.

Slide 13

Aquí podemos ver el crecimiento de la población que se mencionó anteriormente con mayor claridad. El gráfico de la izquierda sigue el crecimiento de la población de Greeley de 1960 a 2020. El crecimiento económico sigue la tendencia ascendente constante de la población que se muestra en el gráfico. El gráfico de la derecha muestra el crecimiento estimado en unidades de vivienda desde 2020 hasta 2025. Más personas y más hogares significan más personas que conducen en la carretera y más congestión.

Slide 14

El área del proyecto se extiende a lo largo de la autopista 34 de oeste a este y cubre las intersecciones de la avenida 47 y avenida 35. Estas dos intersecciones son dos de las tres ubicaciones principales con el mayor número de accidentes en el corredor. La avenida 47 tiene la segunda mayor cantidad de accidentes y la avenida 35 tiene la tercera mayor cantidad de accidentes.

Slide 15

Al acercarnos a la intersección de la avenida 35, estamos usando flechas para mostrar dónde pasa o falla el servicio existente. Como puede ver, todas las flechas, excepto una, están fallando. La mayoría de los choques en las intersecciones son choques traseros como se muestra en el gráfico circular (63% de todos los choques). El texto azul a cada lado de la intersección muestra el aumento del tráfico esperado para el año 2045. Se espera que el tráfico aumente en más de 20,000 vehículos entre ahora y el año 2045. Más tráfico conduce a más congestión y un mayor número de accidentes en la intersección. Nuestro objetivo es solucionar este problema con nuestro proyecto.



US 34 at 35th and 47th Avenues August 5, 2020 guión de presentación



Slide 16

Este es un mapa de la avenida 47 y la autopista 34. Las flechas rojas muestran dónde fallan las intersecciones y el texto azul muestra el aumento esperado en el número de vehículos en la carretera. Más de la mitad de los accidentes en las intersecciones son accidentes en la parte trasera, 56% para ser exactos.

Slide 17

A continuación, analizaremos cómo seleccionamos los diversos diseños y opciones.

Slide 18

Consideramos una serie de factores al comparar diferentes opciones de diseño. Además de si las opciones ayudarán a reducir la congestión y mejorar la seguridad, también buscamos formas de minimizar los impactos a la propiedad circundante y formas de proteger el medio ambiente natural (como los humedales, la calidad del aire y las especies en peligro de extinción).

Slide 19

Aquí es donde estamos en el proceso (la flecha roja). Hemos identificado tres opciones diferentes para cada intersección. Los criterios que estamos utilizando se enumeran e incluyen: mejorar la seguridad y el acceso, limitar los impactos a la propiedad; satisfacer las necesidades multimodales locales, considerar los impactos al ruido y mejorar las condiciones del tráfico. Estamos utilizando estos criterios para comparar las opciones y, finalmente, limitarnos a una alternativa preferida para la avenida 35 y avenida 47.

Slide 20

Al final de esta presentación hay un enlace a una encuesta que les dará la oportunidad de darnos su opinión sobre los criterios que serán usados para evaluar las alternativas que serán presentadas en las siguientes diapositivas. Favor de mantener presentes en su mente los criterios de la encuesta aquí mostrados mientras examina las alternativas.

Slide 21

Las siguientes tres diapositivas describen las alternativas para la avenida 35.

Slide 22

Nuestra primera opción para la autopista 34 en la avenida 35 es un intercambio parcial de diamantes y un circuito. La autopista 34 pasaría por la avenida 35 con un puente que mostramos aquí en morado. Las dos rampas al norte forman la mitad de una forma de diamante vistas desde arriba. La opción requeriría que los conductores usen las rampas de entrada y salida para acceder a la autopista.

La burbuja A, muestra cómo el tráfico de la autopista 34 en dirección oeste sale a la avenida 35 y los movimientos de tráfico en la calle 28. (HAGA CLIC) En esta opción, el acceso a la avenida 35 desde la calle 28 se limitaría a giros a la derecha solamente. La ruta del autobús rojo # 1 en la calle 28 permanecería igual.

La burbuja B, muestra una nueva señal de tráfico que controlaría el acceso hacia y desde la rampa de curva para la autopista 34 en dirección este.

Slide 23

Nuestra segunda opción es un paso frontal inferior del camino con un circuito. El lado este del intercambio es donde hemos modificado el diseño.



guión de presentación

La burbuja A, muestra cómo el acceso directo desde la calle 28 a la avenida 35 está restringido solo de derecha a derecha; sin embargo, el acceso entre la calle 28th y la avenida 35 se mantendría mediante el uso de la rampa de salida hacia el oeste. El tráfico de la calle 28 puede llegar a la avenida 35 usando una carretera de conexión corta hacia la nueva rampa de salida oeste de la autopista 34 y luego girar a la avenida 35 en la señal. El tráfico desde la avenida 35 puede acceder a la avenida 28 usando un camino conector que pasaría por debajo de la rampa de salida de la autopista 34.

Slide 24

Nuestra tercera opción es un diamante urbano ajustado con un circuito. Esta opción es similar a nuestra primera opción, pero con una variación para el tráfico en dirección norte a oeste utilizando un cambio en el lado este del intercambio.

La burbuja A, muestra cómo funciona este movimiento para eliminar giros a la izquierda directamente desde la avenida 35. En este escenario, el tráfico que viaja desde la avenida 35 hacia la autopista 34 en dirección oeste tomaría la misma salida que las personas que van en dirección este, pero viajaría por debajo de la autopista 34 para fusionarse con el tráfico de la autopista 34 en dirección oeste que sale a la avenida 35. Similar a nuestra primera opción, el acceso a la avenida 35 desde la calle 28 se limitaría solo a las curvas a la derecha. Se mantendrían otros movimientos en la calle 28.

Slide 25

A continuación, revisaremos tres alternativas para la avenida 47.

Slide 26

Nuestra primera opción es un diamante estándar, con cuatro rampas que brindan acceso dentro y fuera de la autopista 34. Las señales controlarían el tráfico donde las rampas se unen a la avenida 47 hacia el norte y sur del puente.

La burbuja A, muestra los movimientos a través de la intersección al norte del puente. Estos movimientos serían los mismos para la intersección al sur del puente. El acceso a propiedades, compras y recreación alrededor del intercambio seguiría siendo el mismo para esta opción.

Slide 27

Un intercambio de diamantes divergente (DDI, por sus siglas en inglés) es nuestra segunda opción para la avenida 47. Esta opción reduce posibles choques de giro de aproximación. Se ve similar a nuestra primera opción porque tiene las cuatro rampas que forman la forma de diamante.

Sin embargo, como puede ver en la burbuja A, los movimientos a través del intercambio serían diferentes.

En las señales al norte y al sur del puente, el tráfico, que se muestra con las flechas azul y amarilla, cruza los lados para acceder en las rampas a la autopista 34 o continúa conduciendo en la avenida 47.

Slide 28

La opción 3 es un intercambio urbano de un solo punto único o SPUI. Hay una sola señal en el centro de la SPUI debajo del puente en lugar de en las intersecciones hacia el norte y el sur. Ahí es donde la SPUI obtiene la parte del "punto único" de su nombre. Todos los movimientos de giro a la izquierda estarían controlados por la señal debajo del puente y los carriles de giro a la derecha se canalizarían hacia la avenida 47. El tráfico de la autopista 34 viajará sin parar sobre la intersección. (HAGA CLIC) La burbuja A, muestra cómo el tráfico en la avenida 47 pasaría por debajo del puente y giraría a la izquierda para acceder a las rampas de la autopista. La señal única en la avenida 47 permite un flujo de tráfico más



US 34 at 35th and 47th Avenues August 5, 2020



guión de presentación

eficiente a través del intercambio porque permite giros a la derecha que fluyen libremente y elimina una intersección.

Slide 29

A continuación, discutiremos qué puede esperar para avanzar y cómo puede participar en el proceso.

Slide 30

Aquí está nuestro itinerario. En este momento estamos en la fase de reducción de alternativas. Después de seleccionar una sola opción para cada intersección, habiendo considerado su opinión, necesitaremos finalizar el diseño. No se han identificado fondos completos para estos proyectos de intercambio. Si se asegura la financiación, el proceso puede comenzar a contratar a un contratista. La construcción podría comenzar en el invierno de 2022 y duraría aproximadamente dos años.

Slide 31

Gracias por escuchar esta actualización sobre este proyecto. Sus sugerencias son importantes para nosotros. Si desea hacer una pregunta o hacer un comentario, envíenos un correo electrónico a US34infogreeley@gmail.com o llámenos a nuestra línea telefónica del proyecto 970-616-4008.

También le agradeceríamos que se tomara unos minutos para seguir el enlace y completar nuestra encuesta. La encuesta tiene preguntas sobre las diferentes opciones de diseño que cubrimos hoy, y queremos su opinión sobre ellas.

Gracias