



El Estudio de Seguridad del Corredor de Sheridan Boulevard: Resumen de Condiciones Existentes

Resumen Ejecutivo

Si tiene dificultades para utilizar el contenido de este documento, por favor envíe un email a access@drcog.org o llame al 303-455-1000. Por favor, espere una respuesta en un plazo de 72 horas (tres días laborables).

Resumen Ejecutivo

El Estudio de Seguridad del Corredor de Sheridan Boulevard está financiado y liderado por el Consejo Regional de Gobiernos de Denver, comúnmente conocido como (DRCOG, por sus siglas en inglés), en estrecha coordinación con la Ciudad y Condado de Denver, Ciudad de Lakewood, Ciudad de Edgewater, Ciudad de Wheat Ridge, Municipio de Mountain View, Municipio de Lakeside, el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT, por sus siglas en inglés) y el Distrito Regional de Transporte (RTD, por sus siglas en inglés), con el objetivo de mejorar la seguridad y movilidad a lo largo del corredor de 10 millas entre la Interestatal 76 y la Carretera Federal 285 (Avenida Hampden). El propósito del estudio es evaluar oportunidades y proponer recomendaciones para hacer de Sheridan Boulevard un lugar más seguro para todos los usuarios, ya sea que estén conduciendo, tomando transporte público, caminando o andando en bicicleta.

Este Resumen de Condiciones Existentes recopila la primera fase del estudio, incluyendo una evaluación integral de los desafíos y necesidades de seguridad para todos los usuarios de la vía. La evaluación incluyó:

- Análisis detallado del historial de accidentes de tráfico.
- Evaluación de la movilidad multimodal.
- Revisión de planes y estudios anteriores.
- Evaluación de la zonificación y el uso del sitio.
- Investigación del crecimiento y desarrollos a futuro.
- Revisión de datos demográficos.
- Síntesis de hallazgos clave para informar la próxima etapa de desarrollo de recomendaciones.



Resultados del Análisis de Seguridad

Sheridan Boulevard ha sido identificada como una vía dentro de la Red Regional de Alta Lesividad de DRCOG, con la sección al sur de la Avenida W 26th designada como un Corredor Crítico debido a la frecuencia de accidentes fatales y con lesiones graves. Para desarrollar recomendaciones relevantes que aborden los patrones y tipos de accidentes a lo largo del corredor, se analizaron cinco años de datos de accidentes (del 1 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2022) como parte de la evaluación de seguridad.



Figura 1. Infografía de Estadísticas de Accidentes.



La **Figura 1** resume los hallazgos clave del análisis de seguridad en todo el corredor. Cabe destacar que la proporción de accidentes fatales y con lesiones graves que involucran a usuarios vulnerables de la vía es desproporcionadamente alta. Otros hallazgos clave incluyen:

- La mayoría de los accidentes que resultaron en lesiones graves o muertes fueron **colisiones por giros a la izquierda**.
- La mayoría de los accidentes a lo largo del corredor fueron **colisiones por alcance**, pero solo alrededor del 2 % de estos accidentes resultaron en lesiones graves o muertes.
- **Hubo 92 accidentes** (2 % del total) **que involucraron a peatones**.
 - De estos, 8 fueron fatales (47 % de todos los accidentes fatales) y 28 resultaron en lesiones graves (18 % de todos los accidentes con lesiones graves).
- **Hubo 42 accidentes** (1 % del total) **que involucraron a ciclistas**.
 - De estos, 1 fue fatal (6 % de todos los accidentes fatales) y 8 resultaron en lesiones graves (5 % de todos los accidentes con lesiones graves).
- **Hubo 62 accidentes** (1.5 % del total) **que involucraron a motociclistas**.
 - De estos, 4 fueron fatales (24 % de todos los accidentes fatales) y 25 resultaron en lesiones graves (16 % de todos los accidentes con lesiones graves).

Se realizó un análisis detallado de seguridad para cada ubicación a lo largo del corredor donde ocurrió al menos un accidente fatal o con lesiones graves, con el fin de comprender mejor los patrones de accidentes específicos de cada ubicación y sus factores contribuyentes. Este análisis se encuentra en el **Apéndice A**.

Resultados Multimodales

La red multimodal a lo largo y adyacente a Sheridan Boulevard fue analizada para comprender cómo las posibles deficiencias o limitaciones de la red pueden estar afectando la seguridad. A continuación, se resumen los hallazgos clave del análisis:



- **Deficiencias en la infraestructura peatonal:** La red de aceras está incompleta, con interrupciones y condiciones deterioradas del pavimento en algunas áreas. Los cruces señalizados están espaciados hasta 4,000 pies entre sí, lo que provoca que muchos peatones crucen de forma insegura a mitad de cuadra. Muchas aceras están adosadas directamente a la calzada y son extremadamente estrechas, lo que no solo reduce la comodidad peatonal básica, sino que también incumple con los estándares de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). La falta de iluminación adecuada puede generar dificultades de navegación para peatones y ciclistas, además de agravar los problemas de visibilidad entre los distintos tipos de usuarios.
- **Falta de infraestructura ciclista:** El corredor carece de instalaciones dedicadas para bicicletas, obligando a los ciclistas a circular por las aceras o rutas alternas. Muchas instalaciones para bicicletas en calles este-oeste terminan antes de cruzar Sheridan Boulevard, y los cruces existentes carecen de infraestructura segura para ciclistas.
- **Limitaciones del transporte público:** La Ruta 51 de RTD es la principal ruta de autobús del corredor, pero presenta un servicio poco frecuente (cada 30 minutos en horas pico y cada 60 minutos fuera de esas horas) y largos tiempos de parada, lo que genera baja confiabilidad. La Ruta 51 conecta Westminster con Englewood y muchas de sus paradas están ubicadas en intersecciones sin semáforo, lo que incrementa el riesgo de cruces peligrosos por parte de los usuarios del transporte público.
- **Tráfico vehicular y congestión:** Los volúmenes diarios de tráfico varían entre 21,600 y 43,000 vehículos, con los valores más altos observados entre la Avenida 6th y la Avenida W Alameda. La alta densidad de entradas vehiculares a lo largo del corredor contribuye a un número significativo de conflictos y accidentes entre vehículos y entre vehículos y peatones.



Otros Hallazgos

Se analizaron la zonificación, el crecimiento, el desarrollo futuro y los datos demográficos para comprender el contexto del corredor e identificar cómo las condiciones actuales y futuras podrían influir en las recomendaciones. A continuación, se resumen los principales hallazgos:

- **Esfuerzos de planificación previos:** Se revisaron planes anteriores relevantes para informar este análisis de condiciones existentes, muchos de los cuales comparten recomendaciones y visiones comunes para Sheridan Boulevard. Estos planes identifican intersecciones y nodos clave donde se puede aprovechar la inversión pública y privada para mejorar la seguridad mediante nuevos desarrollos o mejoras específicas en infraestructura.
- **Zonificación y uso del sitio:** Gran parte del corredor está compuesto por zonas residenciales y comerciales de baja densidad. Al norte de la Avenida 6th, los usos del suelo y las densidades de zonificación se vuelven más diversos y mixtos, lo que presenta oportunidades para proyectos transformadores que mejoren la vivienda, movilidad, resiliencia económica y salud pública mediante una planificación coordinada y asociaciones estratégicas.
- **Tendencias de crecimiento y desarrollo a futuro:** Se espera crecimiento poblacional y de empleo en todo el corredor entre 2020 y 2050, especialmente entre la Avenida 6th y la Avenida W Colfax, lo cual cambiará los patrones de movilidad y reforzará el rol del corredor como un lugar clave para el desarrollo a futuro. Este crecimiento influirá en la demanda de transporte, la planificación de infraestructura y las decisiones sobre uso del suelo.
- **Demografía:** Los puntajes del Índice de DRCOG varían entre los distritos censales del área de estudio. Los distritos en los extremos norte y sur del corredor tienen poblaciones que han sido menos marginadas. En cambio, los distritos ubicados en el centro del corredor, particularmente al este de Sheridan Boulevard en Denver, muestran los niveles más altos de marginación en el mapa. Los puntajes más altos se encuentran justo al sur de la Avenida W Alameda.



Síntesis de los Hallazgos

Una tabla comprensiva que resume los hallazgos clave se presenta al final del documento completo de Condiciones Existentes. Estos hallazgos informarán las siguientes fases de la planificación y desarrollo de recomendaciones del estudio, con el objetivo de garantizar un corredor de transporte multimodal más seguro y accesible.

