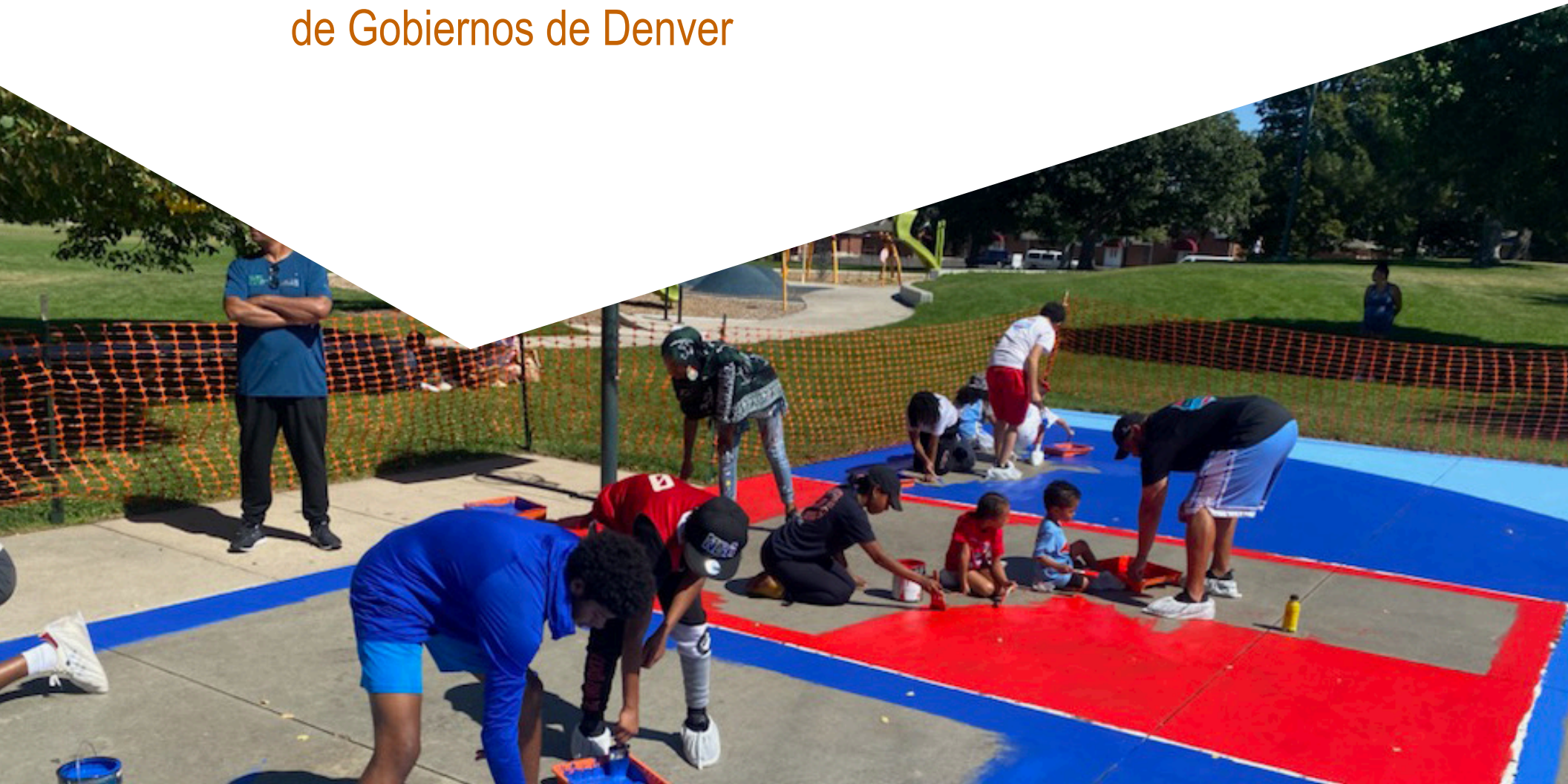


303 Artway/Montbello Loop

Estudio del Programa de Transporte basado en
Corredores y Comunidades del Consejo Regional
de Gobiernos de Denver



Índice

Introducción.....	3
303 Artway Heritage Trail	5
Antecedentes, Objetivos y Visión Originales.....	6
Esfuerzos de Implementación e Infraestructura Existente.....	8
Análisis de Viabilidad.....	15
Montbello Loop.....	18
Antecedentes, Objetivos y Visión Originales.....	19
Esfuerzos de Implementación e Infraestructura Existente.....	20
Análisis de Viabilidad.....	23
Próximos Pasos para la Implementación de 303 ArtWay y Montbello Loop.....	28

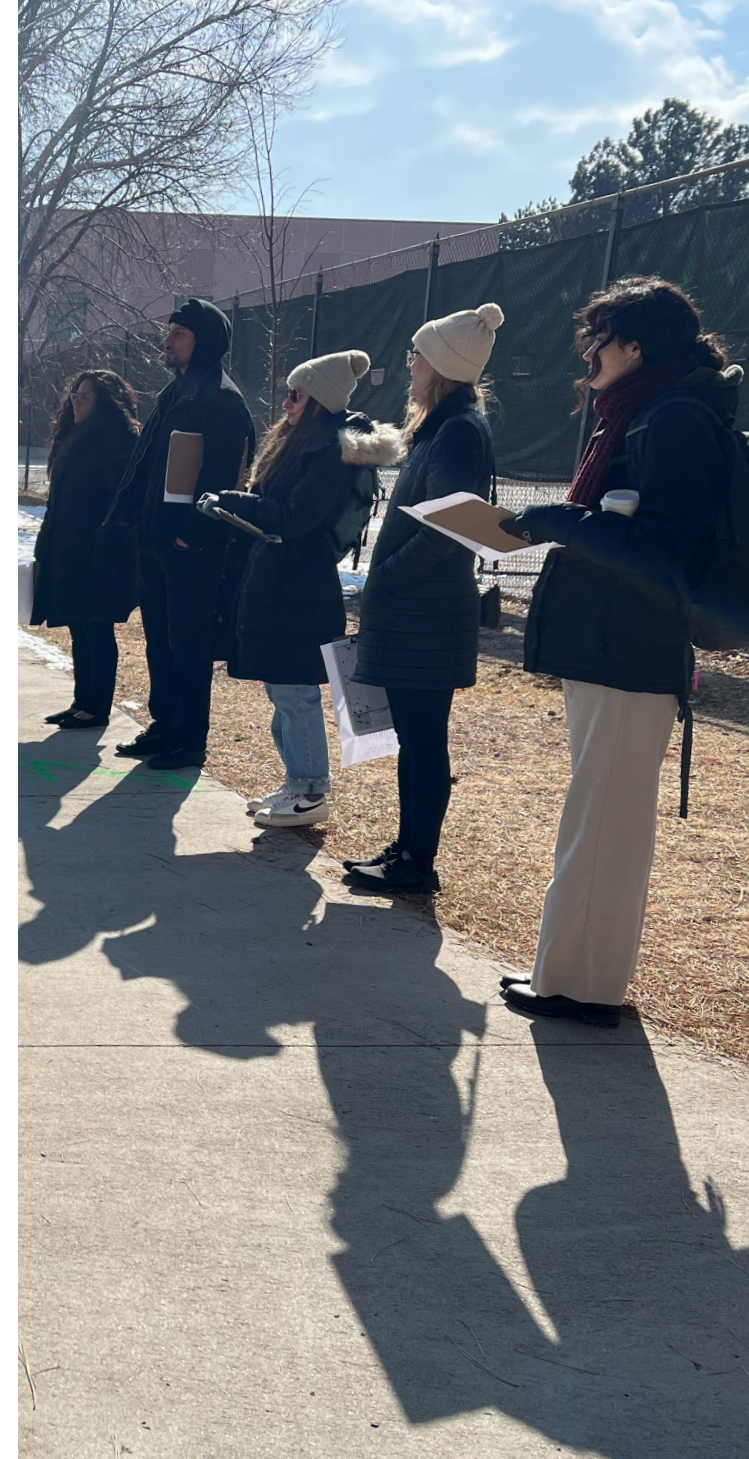
1

Introducción

303 ARTWAY HERITAGE TRAIL & MONTBELLO LOOP

303 ArtWay Heritage Trail y Montbello Loop son dos proyectos desarrollados por la comunidad en el noreste de Denver que han requerido casi una década de esfuerzos de planificación. Aunque la visión para estos proyectos ha sido considerablemente impulsada por la comunidad, la ciudad de Denver no cree que son totalmente implementables. El Plan de Implementación de 303 ArtWay y Montbello Loop explica la necesidad de realizar esfuerzos de planificación adicionales para que estos dos proyectos puedan ser implementados. Mejorar la coordinación y los análisis ayudarán a mejorar la posición de ambos proyectos para que puedan incluirse en el presupuesto del Programa de Mejoras de Capital de la ciudad, las propuestas de subvenciones federales, los posibles bonos y otras fuentes de financiación creativas para ser implementados.

Los siguientes miembros forman parte del equipo del proyecto: el Consejo Regional de Gobiernos de Denver, responsable del proyecto; The Trust for Public Land, nominador del proyecto; la ciudad y el condado de Denver, jurisdicción local responsable de la implementación de la infraestructura; Radian, gestor principal del proyecto y especialista en participación comunitaria para 303 ArtWay; el Comité Organizador de Montbello, corresponsable del proyecto y especialista en participación comunitaria para Montbello Loop; y Toole Design Group, responsables de la asistencia técnica. Mediante un enfoque altamente colaborativo y enfocado en la comunidad, el equipo del proyecto trabajará para desarrollar un análisis claro de los esfuerzos de planificación existentes, llevar a cabo una revisión de viabilidad conforme a las normas y directrices de diseño del Departamento de Transporte e Infraestructura (DOTI por sus siglas en inglés) de Denver, desarrollar diseños conceptuales preliminares para cada proyecto y esbozar los próximos pasos prioritarios y las recomendaciones para que cada proyecto sea exitoso. Este resumen ofrecerá una visión general de la historia de estos proyectos, la visión y los objetivos originales establecidos por la comunidad, las condiciones actuales de la infraestructura, los esfuerzos pertinentes de implementación actuales y futuros, la viabilidad de los planes existentes y los próximos pasos.



2

303 Artway Heritage Trail

ANTECEDENTES, OBJETIVOS Y VISIÓN ORIGINALES

303 ArtWay Heritage Trail es un circuito futuro, peatonal y ciclista, de cuatro millas que conectará la estación 40 del Distrito Regional de Transporte y la estación de Colorado con destinos clave en el noreste de Park Hill. Heritage Trail es un proyecto impulsado por la comunidad cuyas partes interesadas locales desempeñan un papel importante en la ubicación y el diseño del futuro circuito urbano. 303 ArtWay destacará a los visionarios, artistas, líderes y activistas comunitarios que han dado vida a este vecindario históricamente única y diversa. También aumentará la seguridad y la conectividad en la comunidad del noreste de Park Hill.



El proyecto se enfoca en los siguientes objetivos:

1. Mejorar la conectividad y movilidad entre la estación de tránsito entre las calles 40 y Colorado, el recinto Dahlia y Holly Square.
2. Resaltar a los artistas locales enfocados en la rica historia, patrimonio y cultura del noreste de Park Hill.
3. Promover los recorridos a pie, en bicicleta y en transporte público.
4. Mejorar las aceras y la infraestructura para bicicletas, creando rutas más seguras en el noreste de Park Hill.
5. Reducir la velocidad del tráfico en el vecindario para crear calles más seguras.
6. Promover un estilo de vida saludable y activo.



Desde 2014, el equipo del proyecto ha facilitado la participación comunitaria en esta zona para apoyar las prioridades identificadas por la comunidad que determinan el futuro del vecindario. En mayo de 2020, el equipo del proyecto finalizó [el estudio 303 Artway Heritage Trail Corridor](#), que documenta la primera fase del proyecto.

El informe de 70 páginas fue elaborado en colaboración con el Comité Directivo de 303 ArtWay y es un resumen de años de investigación, participación comunitaria, asociaciones con las partes interesadas y conocimientos técnicos. También describe las prioridades identificadas por la comunidad, algunas incluyen la mejora de las infraestructuras, el patrimonio cultural, la seguridad y las necesidades y desigualdades del vecindario.

Además, el estudio abarca la accesibilidad del transporte, las estadísticas de mortalidad por accidentes de vehículos, la asequibilidad de viviendas, la escasez de infraestructura, la estrategia del arte público y la revisión de políticas. La opinión de la comunidad fue recopilada a través de reuniones con las partes interesadas sobre el diseño, recorridos a pie por el vecindario, eventos temporales y encuestas.

Tras el éxito del estudio en 2020, el equipo del proyecto 303 Artway ha coordinado una participación continua en el vecindario, incluyendo eventos comunitarios anuales como Park Hill Day of Legends, Trunk or Treat, Bike to Work Day y otras actividades con el fin de obtener más opiniones de la comunidad sobre el concepto de la imagen del sendero, el diseño, la ubicación de las señales, los murales y los miembros de la comunidad que debemos honrar como leyendas locales.

ESFUERZOS DE IMPLEMENTACIÓN E INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

ESFUERZOS ACTUALES Y FUTUROS RELACIONADOS CON LA IMPLEMENTACIÓN

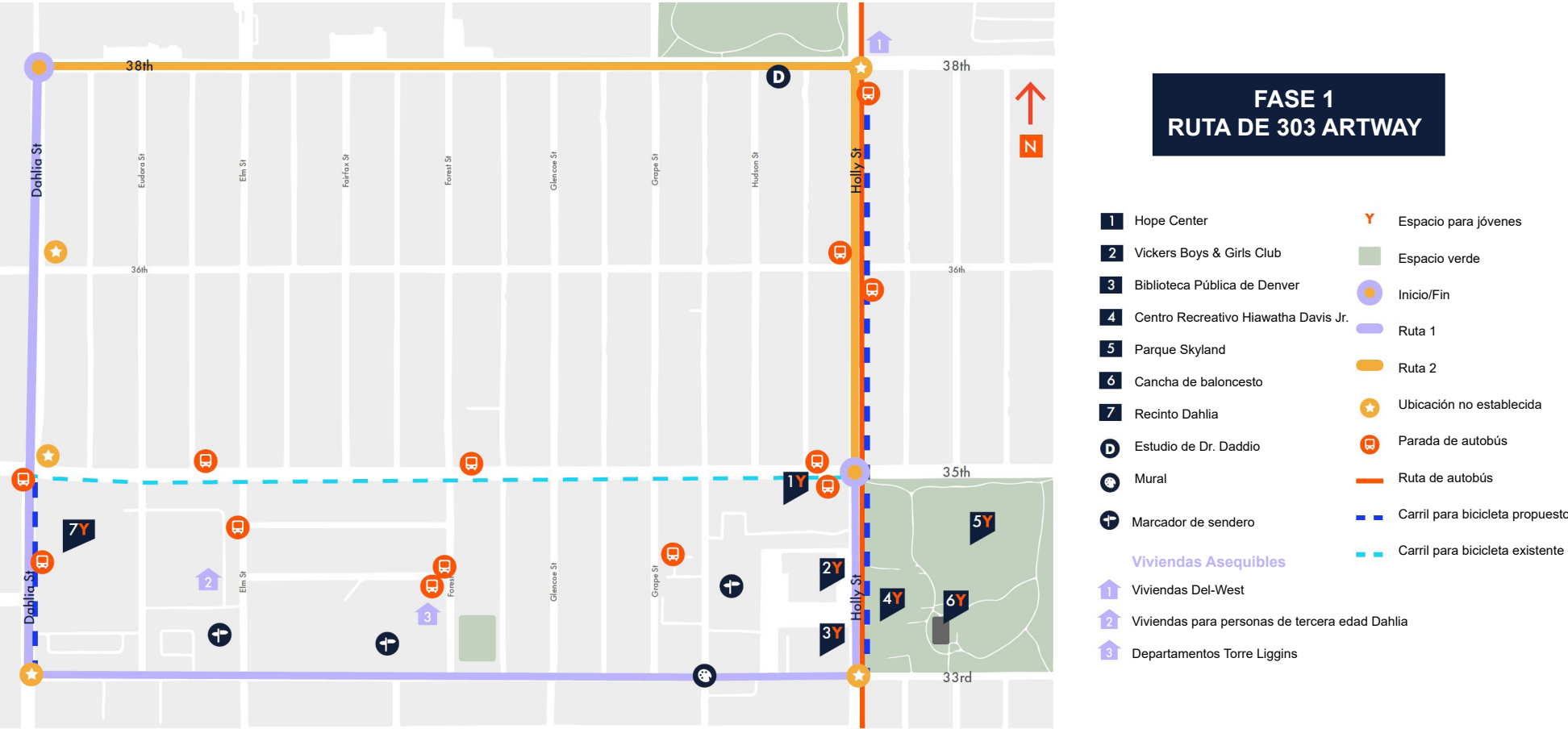


Figura 1. Fase I de 303 ArtWay Heritage Trail

En 2023, se realizó una polémica votación municipal en la que los habitantes de Denver indicaron si querían preservar el campo de golf Park Hill o permitir la construcción de viviendas y desarrollarlo para usos mixtos. La votación final determinó que el terreno seguiría siendo un campo de golf, y poco después se cercó el área. Debido a su cierre y al proceso de votación, el equipo del proyecto enfrentó incertidumbre sobre la futura ruta de 303 ArtWay. El equipo del proyecto determinó que lo mejor sería enfocarse en las fases de la implementación hasta que hubiera más claridad e información sobre la disponibilidad del campo de golf. Por esta razón, la implementación prevista incluye dos fases: la ruta propuesta para la Fase I, que se enfoca en las organizaciones, los recursos y los servicios clave del vecindario del noreste de Park Hill; y la Fase II, 303 ArtWay atravesará Colorado Boulevard de manera segura y conectará con la estación de tren de la calle 40 y Colorado.

En 2025, el alcalde Mike Johnston anunció que la ciudad negociaría un acuerdo de intercambio de terrenos con el propietario del campo de golf Park Hill. Esto les permitiría convertir el terreno en un parque regional de propiedad municipal. Tras redactar este resumen ejecutivo, el parque actualmente se encuentra en fase de planificación, y el equipo del proyecto espera que su futuro diseño incluya un trazado para la ruta de la Fase II de 303 ArtWay.

La implementación de la Fase I de la ruta 303 ArtWay Heritage Trail iniciará una década de participación de la comunidad, diseño y planificación financiada por Colorado Health Foundation. Esta fase incluye la construcción e instalación de señales de tráfico, “estaciones de juego” interactivas para que los jóvenes hagan ejercicio e interactúen, y una experiencia de narración de audio

para compartir la historia y la cultura del vecindario. Además, la ruta conectará los servicios principales del vecindario, como el centro recreativo Hiawatha Davis Jr., el parque Skyland, Vickers Boys and Girls Club, el Hope Center, la filial de Pauline Robinson en la Biblioteca Pública de Denver, Denver Health y el recinto Dahlia WellPower.

El equipo del proyecto tiene previsto completar la instalación de la señalización de la Fase I a principios de 2026 y la instalación de las estaciones de juego en 2027. La ruta de la Fase II, cuya misión es conectar exitosamente el vecindario de Northeast Park Hill con la estación de la calle 40 y Colorado del Distrito Regional de Transporte, está en desarrollo. La ruta propuesta incluirá las recomendaciones de infraestructura y viabilidad de este estudio, destacando la mejora de la accesibilidad, la seguridad y la conectividad. Los residentes seguirán teniendo la oportunidad de dar su opinión sobre la ruta de la Fase II a través de eventos temporales, encuestas, reuniones públicas y recorridos a pie por el vecindario.

Desde la finalización del estudio 303 ArtWay Heritage Trail Corridor en 2020, la ciudad y el condado de Denver han realizado varias actualizaciones de la infraestructura a lo largo de importantes rutas de conexión, incluyendo Bruce Randolph Avenue, 35th Avenue, 40th Avenue y Smith Road. Sin embargo, siguen existiendo grandes defectos en la conectividad peatonal y ciclista a lo largo de la ruta 303 ArtWay propuesta. Esto afecta la seguridad y el acceso a destinos clave del vecindario. Las deficiencias en las aceras (aceras de menos de 4 pies de ancho) impiden significativamente que la movilidad sea adecuada en la zona, especialmente a lo largo de 38th Avenue y Holly Street. Por desgracia, no hay planes actualmente para mejorar las aceras en el futuro cercano.

Los cruces principales tampoco han sido abordados. Esto limita la implementación de las mejoras para la seguridad peatonal a pesar de que la comunidad identificó y expresó sus prioridades sobre este asunto en el estudio de la ruta. Aunque la ciudad y el condado de Denver han mejorado algunas infraestructuras para bicicletas en la zona, incluyendo la instalación de un nuevo carril para bicicletas en la 35th Avenue, los segmentos principales a lo largo de Dahlia Street, Holly Street y 40th Avenue siguen a medias.



Figura 2. Borrador de la Fase II de 303 ArtWay Heritage Trail

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

Varias calles de la ruta de la Fase I han sido recomendadas para poner instalaciones ciclistas por DOTI. Tanto Dahlia Street como Holly Street han sido consideradas para construir carriles para bicicletas en el vecindario, y 38th Avenue ha sido considerada para construir un carril para bicicletas amortiguado. No obstante, hay brechas en la red existente y también en la red propuesta para las Fases I y II, incluyendo una pequeña porción de la 40th Avenue que conecta con la estación de la calle 40 y Colorado, y 33rd Avenue.

Aunque recientemente han ocurrido algunas colisiones a lo largo de la ruta de la Fase I, sólo una colisión en 36th Avenue y Dahlia Street resultó en una lesión grave. La mayoría de las colisiones en la zona de estudio, incluyendo una alta cantidad de colisiones que resultaron en muertes o lesiones graves, han ocurrido a lo largo de Colorado Blvd. Esto destaca la importancia de tener una conexión a través del futuro parque de Park Hill para evitar que los peatones y ciclistas necesitan realizar su recorrido a través de Colorado Blvd. Las futuras mejoras de seguridad en Colorado Blvd. y la conexión del paso subterráneo también serán componentes esenciales para asegurar un trayecto cómodo y seguro a lo largo de 303 ArtWay para conectar más allá de Colorado Blvd. con la estación de la calle 40 y Colorado.

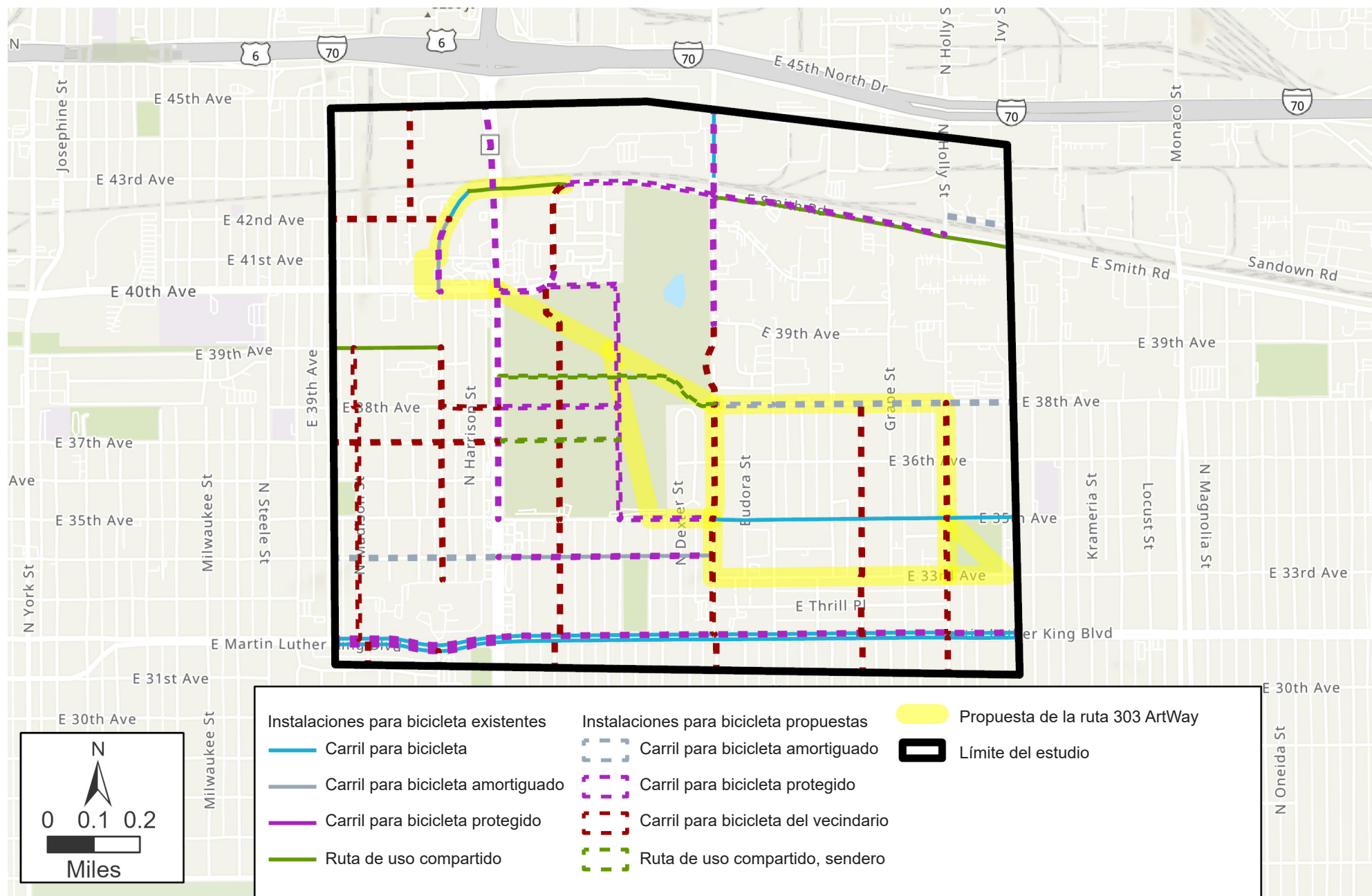


Figura 3. Infraestructura ciclista existente y propuesta en la zona de estudio 303 ArtWay.



Figura 4. Puntos de colisiones en la zona de estudio 303 ArtWay.



ANÁLISIS DE VIABILIDAD

Como parte del plan de implementación de 303 ArtWay y Montbello Loop, el equipo del proyecto entrevistó al personal de DOTI. El objetivo de estas entrevistas era evaluar si estos proyectos impulsados por la comunidad se alinean con los planes y proyectos actuales de transporte de la ciudad e identificar la viabilidad de los siguientes pasos de la implementación. El tema de conversación se enfocó en tres temas: la viabilidad de 38th Avenue y 33th Avenue como parte de la ruta 303 ArtWay, las actualizaciones sobre el parque de Park Hill y cómo este proyecto podrá garantizar la participación de DOTI.

El equipo del proyecto y el personal de DOTI analizaron la ruta 303 ArtWay de la Fase 1 e indicaron que mejorar las condiciones para andar a pie y en bicicleta podría requerir la necesidad de deshacerse de estacionamientos y adquirir derechos de vías peatonales. El personal de DOTI expresó sus preocupaciones relacionadas con 38th Avenue, debido a que hay una gran cantidad de circulación y a que no es ideal, puesto que añadir un carril para bicicletas protegido resultar en la posible eliminación de espacios de estacionamiento. Aunque 36th Avenue o 35th Avenue podrían ser posibles alternativas a 38th Avenue para crear una ruta de conexión entre el este y el oeste para andar en bicicleta, 38th Avenue sigue siendo una ruta potencial para futuras infraestructuras ciclistas y una calle significativa debido a su importancia histórica y cultural en el vecindario.

En cuanto al plan del parque de Park Hill, el personal de DOTI indicó que muchas de las alineaciones iniciales recomendadas en el Denver Moves: Bikes Plan anterior se basaban en el desarrollo (ya cancelado) del campo de golf de Park Hill. Ahora que ese terreno se ha convertido en el parque de Park Hill, hay más flexibilidad para reconsiderar las conexiones.

Es probable que el cambio de uso del terreno resulte en la reurbanización de la zona industrial circundante. Esto presentará oportunidades para integrar infraestructuras ciclistas y peatonales. Sin embargo, persistirán los problemas relacionados con las propiedades privadas e históricas de la colonia. Como resultado, será necesario tener una conversación más profunda para evaluar las recomendaciones de nuevas conexiones ciclistas y peatonales.

El personal de DOTI destacó que 303 ArtWay debe seguir enfocándose en crear espacios y en la experiencia peatonal. Por eso recomendó la alineación con el Programa de Acceras de DOTI y con los proyectos de carriles para bicicletas propuestos o futuros. La ciudad está priorizando a las zonas sin acceras sobre las que tienen “banquetas de Hollywood” angostas, algo que el equipo del proyecto deberá tener en cuenta a la hora de elaborar recomendaciones. El personal de DOTI dejó claro que este proyecto debe defender firmemente las conexiones de las rutas y las mejoras de seguridad para garantizar la participación de

DOTI y hacer recomendaciones realizables. Será crucial tener un amplio compromiso y apoyo por parte de la comunidad para avanzar en las mejoras de los segmentos e intersecciones a lo largo de la ruta de la Fase 1. Esto será particularmente importante para cualquier propuesta de estacionamiento y la adquisición de derechos de vías peatonales en los puntos en los que se identifiquen las necesidades de las mejoras de las acceras o los carriles para bicicletas.

Debido a los resultados de las entrevistas del personal de DOTI, del análisis de las condiciones existentes en la zona de estudio y de los proyectos propuestos y planificados por diversas entidades locales, el equipo del proyecto determinó la viabilidad de las recomendaciones propuestas antes de la realización del estudio 303 ArtWay Heritage Trail Corridor y su implementación general. El equipo del proyecto identificó varias recomendaciones como factibles o condicionalmente factibles. Algunas de ellas incluyen:

- Añadir acceras accesibles bajo ADA a lo largo de la 38th Avenue, 33rd Avenue y Holly Street, donde se han identificado brechas y acceras angostas, dependiendo de la alineación con el Programa de Acceras de DOTI, de la posible eliminación de estacionamientos y adquisición de derechos de vías peatonales.
- Instalar mejor iluminación a lo largo de Colorado Blvd en colaboración con el Departamento de Transporte de Colorado.

- Mejorar la seguridad peatonal en las intersecciones cerca de la escuela primaria Smith Elementary (35th Avenue y Holly Street), Vickers Boys and Girls Club, y 33rd Avenue y Holly Street, que cuentan con el apoyo de varios planes de la ciudad.
- Construir un punto de acceso al parque de Park Hill en Dahlia Street y 38th Avenue, confirmado por el personal de DOTI, ya incluido en el plan del parque de Park Hill.
- Otras intervenciones, como la señales de tráfico, los murales en las intersecciones y los eventos educativos comunitarios sobre el uso de bicicletas, enfrentarán pocos obstáculos. Lo más probable es que se puedan realizar con la colaboración de DOTI.

Otras recomendaciones sólo son parcialmente factibles, como la implementación de mejoras multimodales en 33th Avenue. Las mejoras peatonales en 33th Avenue están en gran parte alineadas con las prioridades de DOTI, pero la infraestructura para bicicletas sería difícil de construir debido a las limitaciones geográficas, las clasificaciones de vías existentes y las prioridades de la ciudad. Las recomendaciones consideradas irrealizables incluyen pintar carriles para bicicleta en Dahlia Street, ya que DOTI ha recomendado designar Dahlia Street como un carril para bicicletas vecinal. Los segmentos de 35th Avenue, Colorado Boulevard y Bruce Randolph Avenue que formaban parte del estudio anterior ahora están excluidos de la Fase 1. Como resultado, las recomendaciones anteriores, la ampliación

de las aceras entre Skyland Park y Smith Elementary o la reconstrucción de las rampas de los bordillos de los callejones a lo largo de 35th Avenue, ya no son pertinentes.

El análisis de viabilidad confirma que muchos aspectos de 303 ArtWay se adaptan a los planes y las normas actuales de la ciudad y es probable que puedan implementarse, en particular los asuntos de seguridad peatonal y de creación de espacios públicos. Sin embargo, realizar las mejoras en los carriles de bicicleta será mucho más difícil debido a las limitaciones geográficas en el trazado de la ruta de la Fase 1.

Además, mejorar la infraestructura multimodal será mucho más fácil en algunas rutas de la Fase 1 que en otras, como en 38th Avenue. El éxito de la realización de las mejoras de infraestructura a lo largo de la 303 ArtWay depende de una cuidadosa alineación con los programas de DOTI, del apoyo comunitario sobre cambios como la eliminación de estacionamientos y de las respuestas sobre las limitaciones del derecho de vías peatonales. Para seguir adelante, este proyecto debe demostrar su valor tanto para los miembros de la comunidad como para las agencias municipales en relación con la seguridad, la conectividad y la importancia cultural.

3

Montbello Loop

ANTECEDENTES, OBJETIVOS Y VISIÓN ORIGINALES

Montbello Loop es una vibrante iniciativa comunitaria diseñada para fomentar el transporte activo y la participación de la comunidad. Este concepto innovador busca crear una vía peatonal que conecte zonas clave del vecindario y ofrecer una forma segura y agradable de explorar los alrededores.

Al promover el desplazarse a pie y en bicicleta como medio de transporte, Montbello Loop intenta minimizar la dependencia en los vehículos, fomentar la actividad física y cultivar una sensación comunitaria. Motiva a los residentes y visitantes a disfrutar de la belleza de Montbello a pie o sobre ruedas, promoviendo conexiones e interacciones en el camino.

Tal y como se articula en [la visión y el concepto de la comunidad de Montbello Loop](#), publicado en 2023, Montbello Loop es una visión establecida por la comunidad que puede impulsar la equidad a través de inversiones en el entorno construido para la justicia, la salud y el bienestar, la circulación, el acceso a las oportunidades y el derecho a desplazarse de manera segura en la comunidad, el poder comunitario y la organización comunitaria, y la adaptación y mitigación del cambio climático. Los residentes, líderes y representantes de Montbello colaboraron para ofrecer orientación y tomaron colectivamente las decisiones que se documentan en la visión y el concepto de la comunidad.

En colaboración con el comité asesor de Montbello Loop, Trust for Public Land, Living Ecology Studio y Toole Design Group, el comité organizador de Montbello publicó una propuesta de visión y concepto de 90 páginas para el futuro de Montbello Loop. Los comentarios y la orientación proporcionados por los socios de FreshLo contribuyeron directamente al enfoque, a la estructura y al proceso del proyecto. Los socios de FreshLo consisten de veintiséis organizaciones. Además de los socios FreshLo, el proyecto está dirigido por el comité asesor que está formado por residentes comprometidos

Teniendo en cuenta esta visión, el proyecto se centra en los siguientes objetivos clave:

1. Crear una ruta segura y accesible para caminar, andar en bicicleta o desplazarse por Montbello. Lograr que sea más agradable y cómodo para caminar, andar en bicicleta o desplazarse con mejor iluminación, sombra, árboles, plantas y arte.
2. Garantizar que las personas que no manejan o que no tienen acceso a un vehículo (jóvenes, personas de tercera edad o que deciden no manejar) puedan tener acceso seguro y cómodo a los lugares y servicios de Montbello, incluyendo otras opciones de transporte, como transporte público, autobuses y dispositivos electrónicos de movilidad.
3. Conectar parques, escuelas, jardines comunitarios y lugares comunitarios en Montbello.
4. Mejorar la salud y el bienestar de los residentes de Montbello.
5. Fortalecer las conexiones sociales y apoyar la convivencia comunitaria en Montbello.

de Montbello, líderes de la comunidad de Montbello y representantes de organizaciones de Montbello. Los miembros informaron directamente a todas las partes de la visión y concepto comunitario de Montbello Loop y fueron participantes indispensables y esenciales a lo largo de todo el proceso. Además, los residentes de Montbello fueron bienvenidos a todas las reuniones del proyecto, ya que el proyecto fue un esfuerzo colectivo, incluyendo dos sesiones de trabajo comunitario para impulsar el contenido a través de un proceso colaborativo y transparente.

ESFUERZOS DE IMPLEMENTACIÓN E INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

ESFUERZOS ACTUALES Y FUTUROS RELACIONADOS CON LA IMPLEMENTACIÓN

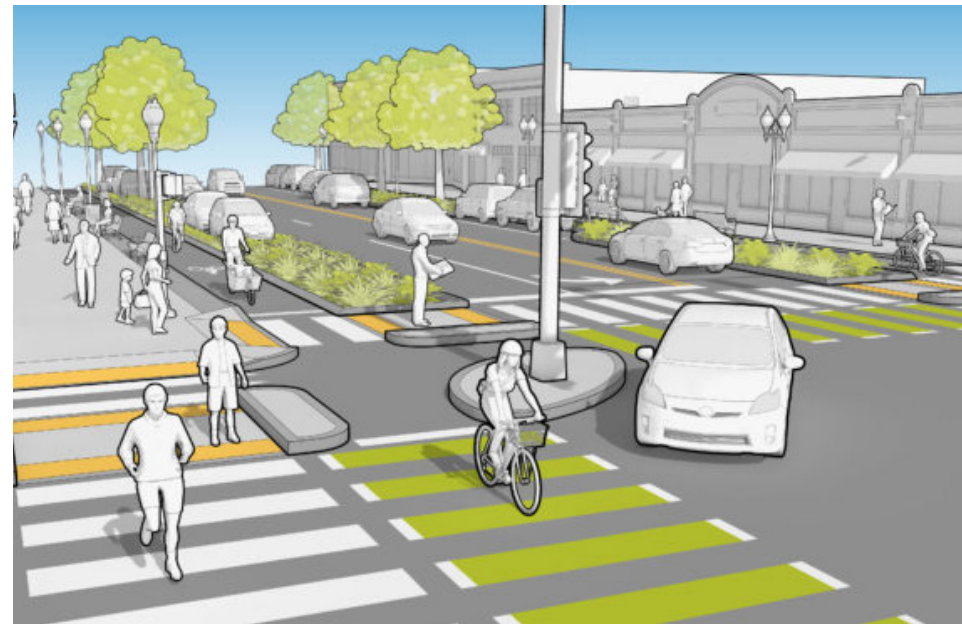
Se han llevado a cabo varios esfuerzos de implementación pertinentes desde la publicación de la visión y concepto en 2023. El comité organizador de Montbello recientemente estableció un programa para alquilar bicicletas y furgonetas eléctricas, completó las residencias FreshLo Hub y está colaborando con el Departamento de Transporte e Infraestructuras en el proyecto de mejora del canal de Montbello a lo largo de Uvalda Streer. Además, las acceras anchas y las áreas de vegetación recientemente incorporadas a lo largo de 46th Avenue y cerca del FreshLo Hub han impulsado la implementación de Montbello Loop. El proyecto de mejora del canal aborda problemas de seguridad pública transformando el canal de



hormigón existente en una vía verde con un camino para diversos usos. El proyecto incluye mejoras en las intersecciones, carriles exclusivos para bicicletas y aceras mejoradas para crear un espacio más seguro y accesible para todos los residentes. Aunque el proyecto se centra en Uvalda Street, se introducirán cambios de diseño en la intersección de Maxwell Place y Uvalda Street, incluyendo la construcción de una glorieta y ampliaciones en las esquinas de las aceras donde haya intersecciones, y reducción de los carriles de Maxwell Place a un carril por sentido en la intersección. Estas mejoras en la intersección tendrán un efecto directo en Montbello Loop e incluirán algunos de los aspectos de diseño propuestos en el plan visión y concepto.

El Departamento de Transporte e Infraestructura tiene planes para mejorar áreas que no están relacionadas con Montbello Loop que coincidirán o afectarán directamente a Montbello Loop, incluyendo mejoras para Peoria Street para agregar conectividad multimodal desde E 37th Avenue hasta E 56th Avenue. Este proyecto, que se realizará por fases en los próximos años, incluyendo la señalización y la mejora en los cruces peatonales de Peoria Street y 46th Avenue.

Tras la finalización del plan 2023, la ruta propuesta fue perfeccionada gracias a las aportaciones de la comunidad y de acuerdo con las indicaciones del comité consultivo. Los miembros del comité asesor examinaron y aprobaron la ruta propuesta revisada, pero tanto el equipo de gestión del proyecto como los miembros del comité asesor están de acuerdo en que será necesario llevar a cabo un análisis adicional de la ruta como parte de las futuras fases del proyecto, especialmente a lo largo de los segmentos con entradas de vehículos y alto uso de estacionamiento. La ruta propuesta conecta los destinos locales del vecindario y está ubicada a lo largo de las calles existentes, que actualmente tienen aceras angostas e instalaciones para bicicletas mínimas o inexistentes.



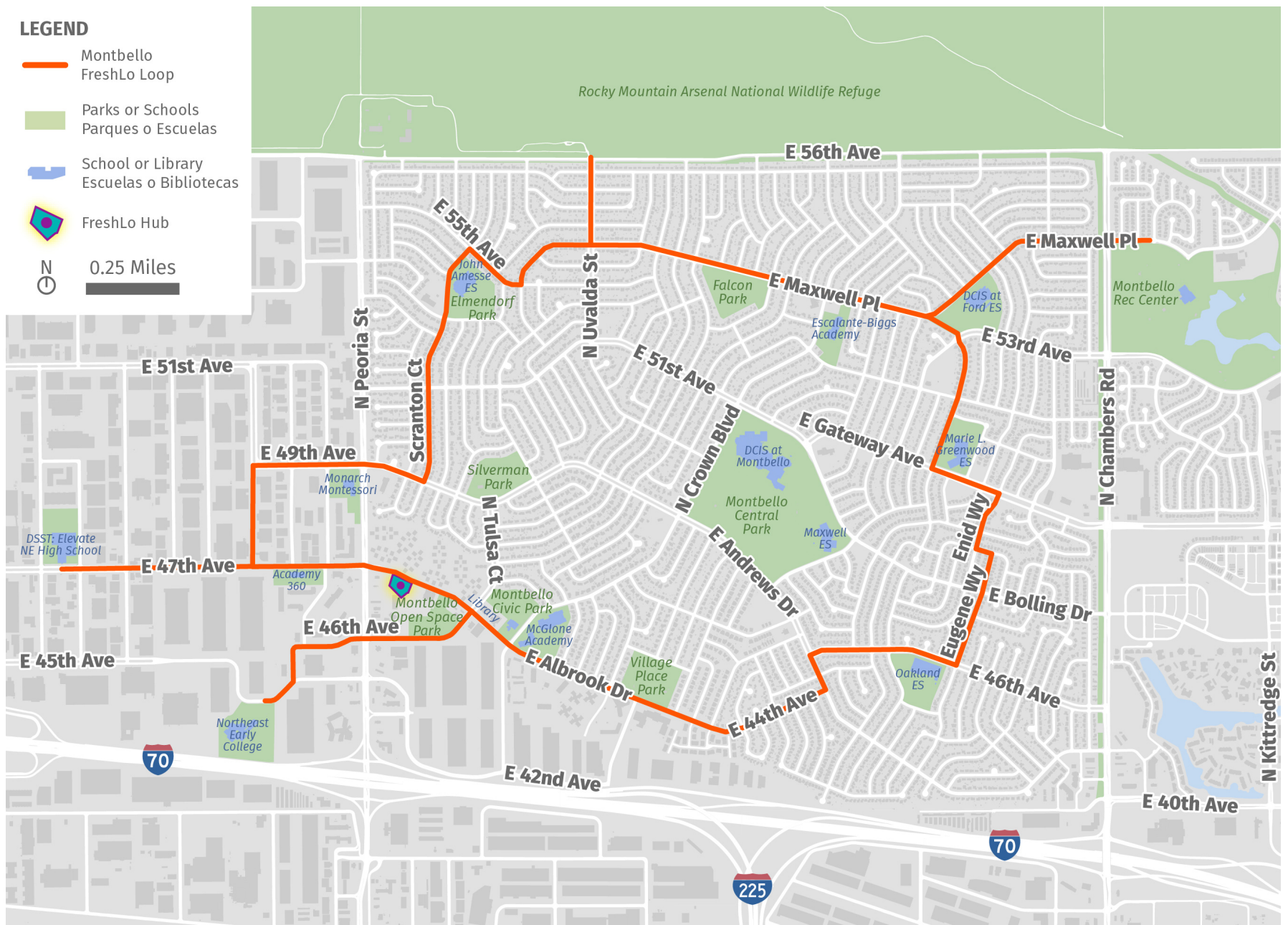


Figura 5. Ruta propuesta para Montbello Loop

INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

La mayor parte de la ruta propuesta para Montbello Loop fue recomendada por DOTI para instalaciones ciclistas, incluyendo carriles para bicicletas protegidos y carriles para bicicletas del vecindario. Maxwell Place ha sido recientemente actualizado en Denver Moves Bikes para ser recomendado para un carril para bicicletas protegido. El único espacio que queda sin ninguna instalación para bicicletas actual o recomendada está en E 46th Avenue.

Han habido varias colisiones considerables que han resultado en lesiones graves o muertes a lo largo de la ruta propuesta de Montbello Loop. La mayoría de los accidentes que resultan en lesiones graves y muertes han ocurrido en la sección de Montbello Loop que incluye E 47th Avenue y Albrook Drive. Esto demuestra la necesidad de un carril para bicicletas protegido. También hubo bastantes accidentes que resultaron en lesiones graves en E 46th Avenue, pero actualmente no hay recomendaciones para construir ninguna instalación ciclista.

ANÁLISIS DE VIABILIDAD

El equipo del proyecto entrevistó al personal de DOTI para evaluar si el Montbello Loop se alinea con los actuales planes y proyectos de transporte de la ciudad e identificar la viabilidad de los siguientes pasos de la implementación.

Al revisar los diseños de varios segmentos e intersecciones a lo largo del Montbello Loop, según lo recomendado en el Plan Conceptual y de Visión de la Comunidad de Montbello Loop, el personal de DOTI identificó varios proyectos duplicados. La ciudad está planeando crear o ya está construyendo carriles para bicicletas protegidos a lo largo de Albrook Drive, Maxwell Place y Uvalda Street. Las intersecciones principales a lo largo de Peoria Street, incluyendo Andrews Drive, 46th Avenue y 44th Avenue, también están siendo actualizadas para mejorar la seguridad. El personal de DOTI destacó que se debe priorizar alinear Montbello Loop con los objetivos generales de transporte de la zona, especialmente en cuanto al acceso y la seguridad de los peatones.

El personal del DOTI recomendó encarecidamente que no se utilice el carril de diversos usos actualmente propuesto en las avenidas a lo largo de Montbello Loop; por otra parte, aconsejó la alineación con los carriles para bicicleta protegidos recomendados por la ciudad en cada lado de la calle, incluso si esto significa cerrar carriles de circulación de vehículos. Esto se alinea con las mejores prácticas de seguridad, ya que los carriles para bicicleta protegidos en las calles con mucha circulación proporcionan una solución más segura y eficaz en comparación con los caminos de

uso compartido. Dicho esto, el equipo del proyecto cree que existe la oportunidad de incorporar carriles para bicicleta protegidos junto a carriles de diversos usos de 12 pies actualmente propuestos.

Para continuar con el proyecto Montbello Loop, los conceptos de diseño deben ser factibles en su implementación y realización. Es probable que prioricen los proyectos que formen parte del programa Vibrant Denver Bond o que enumeren actualizaciones claras en materia de seguridad. El personal de DOTI destacó la importancia de demostrar el apoyo de la comunidad, especialmente en las zonas donde es probable que se reduzca el espacio para estacionarse, como a lo largo de Albrook Drive o Peoria Street, y en las zonas residenciales o cerca de las escuelas, donde podría ser más probable que los residentes se opongán. El personal de DOTI también indicó que será necesario colaborar con el Ayuntamiento para abordar cuestiones logísticas necesarias, como el cierre de los canales a lo largo de la ruta.

Debido a los resultados de las entrevistas del personal de DOTI, del análisis de las condiciones existentes en la zona de estudio y de los proyectos propuestos y planificados por diversas entidades locales, el equipo del proyecto determinó la viabilidad de las recomendaciones propuestas anteriores para el Plan Conceptual y de Visión de Montbello Loop y su implementación general. Varias intersecciones y segmentos ya están parcial o totalmente implementados, incluyendo Albrook Drive cerca de FreshLo y 46th Avenue. Las recomendaciones en 50th y Enid Way y a lo largo de

46th Avenue/Tulsa Circuit son las únicas recomendaciones anteriores consideradas totalmente factibles, ya que la ruta de diversos usos de 12 pies propuesto y otros aspectos de diseño podrían implementarse junto con las instalaciones propuestas por DOTI.

El equipo del proyecto descubrió que la infraestructura recomendada en la mayoría de los segmentos e intersecciones es sólo parcialmente factible debido a las incoherencias con los diseños actuales de carriles para bicicleta, las instalaciones para bicicletas recomendadas por la ciudad y las limitaciones creadas por la infraestructura, como las ampliaciones en las esquinas de las aceras, los carriles para bicicleta amortiguados y los carriles protegidos instalados desde 2023. Lo más probable es que los diseños propuestos por el plan anterior deban revisarse brevemente o significativamente en las siguientes áreas:

- Gateway Avenue y Enid Way
- DCIS en Ford Elementary
- Andrews Drive y Scranton Street
- Maxwell Place y Crown Boulevard
- Gateway Avenue y Durham Circuit
- 44th Avenue y Andrews Drive
- Albrook Drive y 46th Avenue (sólo las recomendaciones a lo largo de Albrook Drive)

La implementación en Albrook Drive/44th Avenue enfrentará obstáculos debido al espacio limitado, el estacionamiento existente en la calle y la falta de alineación con los planes

de carriles para bicicletas protegidos, según lo indicado por el personal de DOTI. Es poco probable que las propuestas de diseños recomendados anteriormente en 47th Avenue y Oakland Street, y 47th Avenue y Nome Street sean factibles debido a conflictos con futuros carriles para bicicleta protegidos y paradas de autobuses. Mientras tanto, la intersección de 50th y Enid Way es más factible y se alinea con los planes de carriles para bicicletas de DOTI.

La revisión de viabilidad muestra que podría ser necesario rediseñar o coordinar varios segmentos de Montbello Loop para cumplir con los estándares actuales de la ciudad. Es más probable que la implementación sea exitosa en las zonas en las que las mejoras estén alineadas con proyectos ya financiados, mejoren la seguridad y eviten conflictos significativos en el diseño. El apoyo de la comunidad es esencial, especialmente en los lugares donde sea necesario hacer sacrificios (como la eliminación de estacionamientos o la reducción de carriles) para cumplir los requisitos de viabilidad.



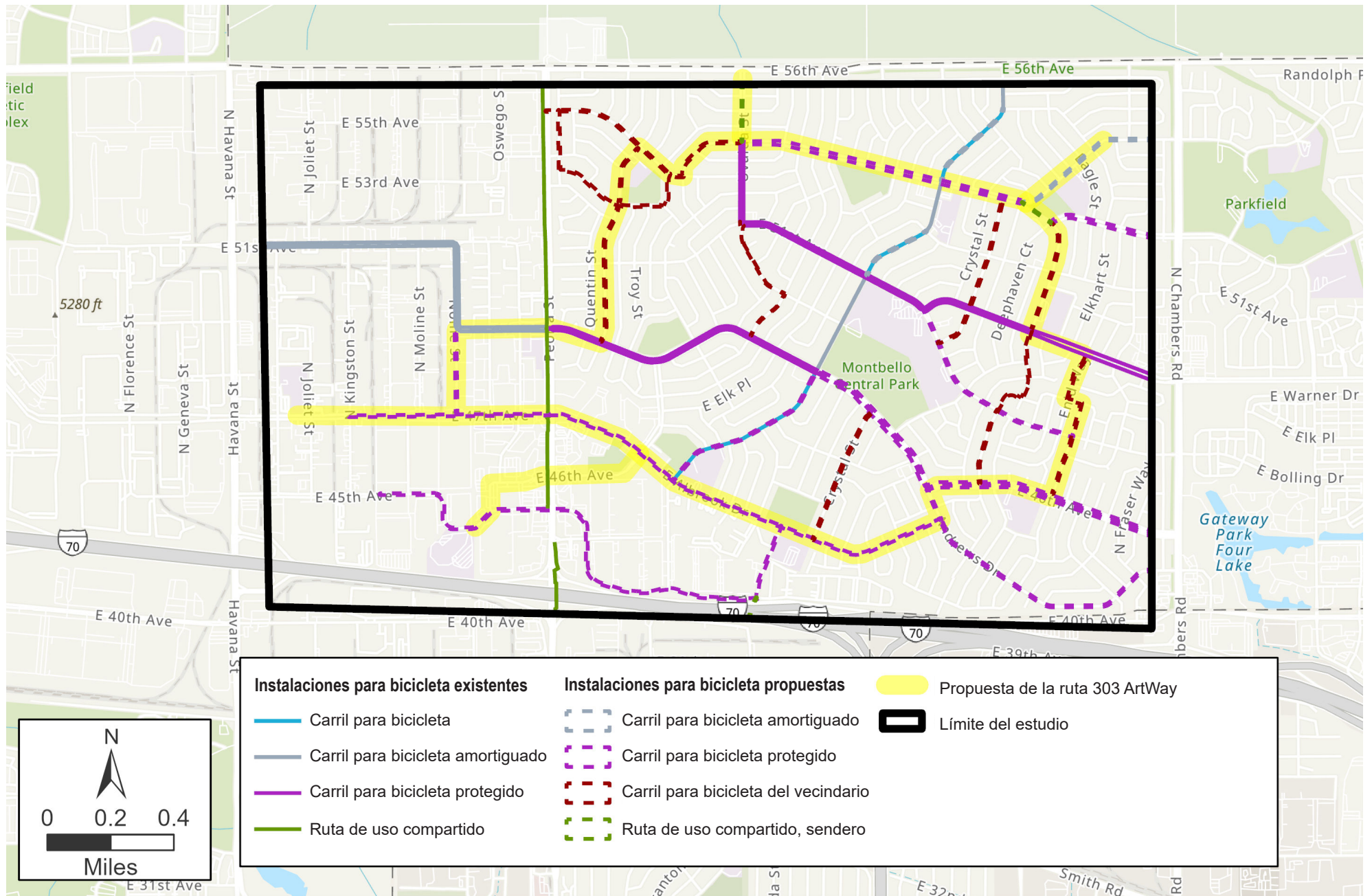


Figura 6. Instalaciones para bicicletas existentes y propuestas en la zona de estudio de Montbello Loop.

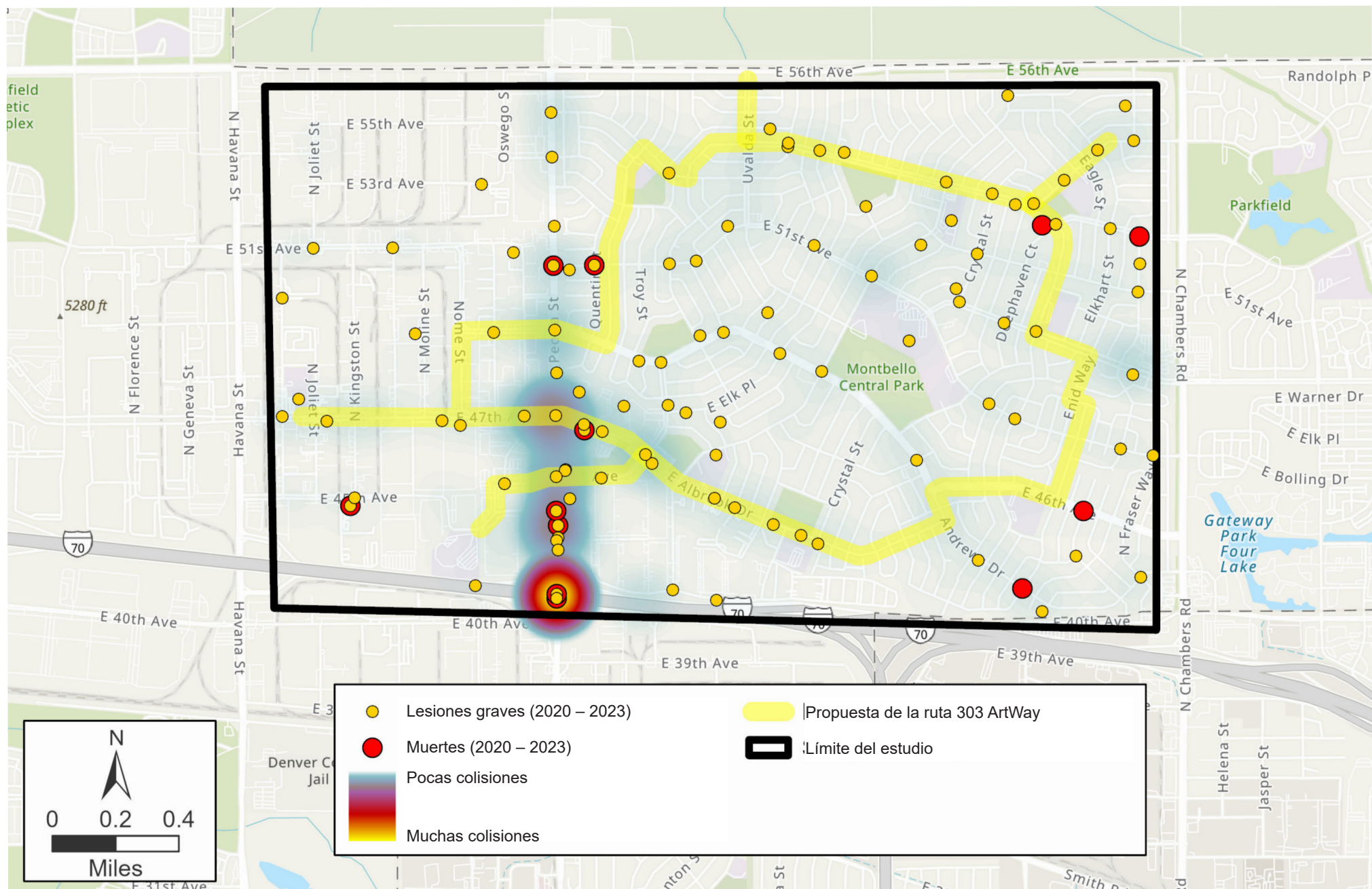


Figura 7. Puntos de colisiones en la zona de estudio de Montbello Loop.



PRÓXIMOS PASOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE 303 ARTWAY Y MONTBELLO LOOP

En los próximos meses, el equipo del proyecto elaborará nuevas recomendaciones a corto y largo plazo y colaborará con las comunidades de Northeast Park Hill y Montbello. Habrá oportunidades para hablar sobre las ventajas y desventajas de las diferentes opciones, y las comunidades también tendrán la oportunidad de votar sobre los planes de diseño conceptuales iniciales.

