Plan de circulación del centro de la ciudad de Brighton

Resumen ejecutivo

Diciembre 2025

DENVER REGIONAL COUNCIL OF GOVERNMENTS

Brighton

Agradecimientos

El Estudio de Circulación del Núcleo Urbano de Brighton está dirigido y financiado por DRCOG en colaboración con la Ciudad de Brighton. El estudio forma parte del Programa de Planificación del Transporte Basada en la Comunidad de DRCOG, luego de ser nominado para el programa por la Ciudad de Brighton.

Equipo Encargado del Proyecto

Greg Labrie, *Director of Public Works (City of Brighton)*

Brittney Compton, *Multimodal Planner (DRCOG)*

Nora Kern, *Subarea and Project Planning Program Manager (DRCOG)*

Jeanne Shreve, *Planning Consultant*

Comité directivo

Michelle Riccio, *Adams County*

Jessica Fiedler, *Almost Home*

David McWilliams, *Bike Brighton*

Brent Reed, *Brighton Care Center*

Robin Martinez, *Brighton Economic Development*

Julie Ramsey, *Brighton Economic Development*

Debra Bristol, *Brighton Housing Authority*

Megan Shibao, *Brighton Japanese American Association*

Yvette Martinez, *Brighton Legacy Foundation*

Tara Gallegos, *Brighton Rotary Club*

Andrew Sword, *Brighton Shares the Harvest*

Aaron Herrera, *Brighton Urban Renewal Authority*

John Gardocki, *CDOT*

Emma Lane, *Brighton Community Development*

Travis Haines, *Brighton Parks and Recreation*

Veronyka Navarro, *Brighton Parks and Recreation*

Brook Otero, *Brighton Police Department*

Gary Montoya, *Downtown Partnership Committee*

Nataly Handlos, *RTD*

Elaborado por:

TOOLE DESIGN

Si necesita asistencia con la accesibilidad digital, envíe una solicitud a drcog.org/access o llame al 303-455-1000. Recibirá una respuesta en un plazo de 72 horas (tres días hábiles).

La información contenida en este documento es únicamente para fines de planificación y no debe utilizarse para el diseño final de ningún proyecto. Todos los resultados, recomendaciones, esquemas conceptuales, estimaciones de costos y comentarios aquí presentados se basan en datos e información limitados, así como en condiciones existentes que están sujetas a cambios.

El *Plan de Circulación del Centro de la Ciudad de Brighton* busca mejorar las opciones de transporte y la seguridad a lo largo de Bridge Street y el acceso al distrito histórico del centro de Brighton, el cual ofrece a los miembros de la comunidad y a los visitantes lugares para comprar, comer, trabajar y divertirse. Sin embargo, aunque Bridge Street facilita el acceso al centro de la ciudad a vehículos, no es adecuado para las personas que caminan, se desplazan sobre ruedas, van en bicicleta o utilizan el autobús. En procesos de planificación anteriores, los residentes indicaron irregularidades en las banquetas a lo largo del eje, la falta de carriles para bicicletas y que los cruces no son ideales. Estos factores dificultan desplazarse a lo largo o a través de este eje vital en el centro de la ciudad.

Este estudio de 12 meses evaluó las mejoras que se pueden realizar en todos los medios de transporte a lo largo de Bridge Street, entre South Platte River hacia el oeste y 22nd Avenue hacia el este, al igual que la media milla del área circundante estudiada. Bridge Street forma parte de las redes de alta incidencia de Brighton y el DRCOG, que incluyen ejes con una proporción desproporcionada de accidentes graves y letales.

La seguridad es una prioridad fundamental de este esfuerzo de planificación. Entre 2019 y 2023, ocurrieron 599 accidentes a lo largo de Bridge Street, entre Veterans Park y 22nd Avenue, lo que equivale a aproximadamente 120 accidentes al año (**Figura 1**). El número total de accidentes disminuyó considerablemente en 2020, probablemente debido a que había menos vehículos circulando durante la pandemia de COVID-19; sin embargo, desde entonces, los accidentes anuales han aumentado de forma constante y las estadísticas se están acercando a los niveles previos a la pandemia. Además, los accidentes que tienen como resultado lesiones graves también han aumentado, de 2 en 2019 a 12 en 2023.

El equipo del proyecto comenzó los esfuerzos de planificación pidiendo a los miembros de la comunidad de Brighton que compartieran sus opiniones sobre sus prioridades principales para el proyecto, su visión y sus objetivos para esta sección de Bridge Street. La visión y los objetivos del proyecto, al igual que las recomendaciones sobre el eje y el área estudiada, se basaron directamente en las opiniones recopiladas.

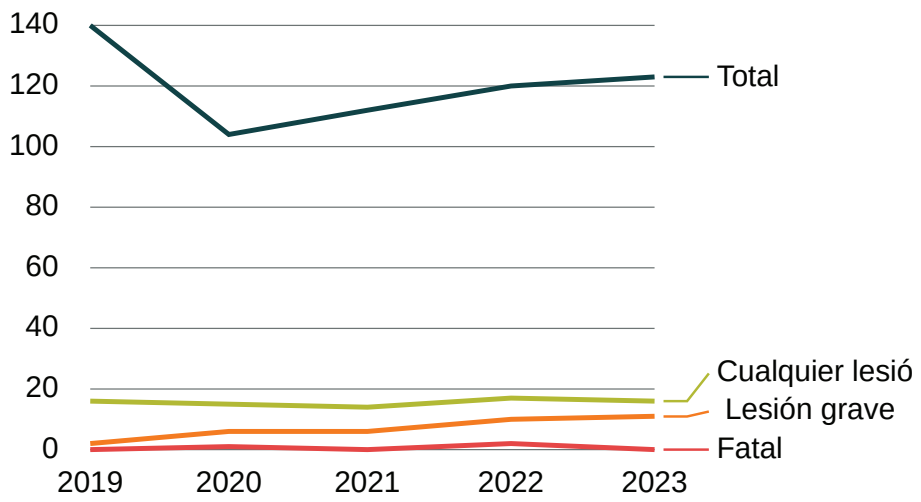


Figura 1. Accidentes a lo largo de Bridge Street entre South Platte River y 22nd Avenue, 2019-2023 (Fuente: DRCOG)

Visión

Bridge Street seguirá apoyando la circulación de la comunidad de Brighton y al mismo tiempo aumentará las opciones de transporte disponibles para que las personas puedan desplazarse de forma segura a sus puestos de trabajo, bienes y servicios; también impulsará a la gente a quedarse y explorar los negocios y puntos de interés a lo largo del eje durante todo el año.

Objetivos

- **Priorizar la seguridad** para reducir la frecuencia y la gravedad de los accidentes.
- Proporcionar **más espacio para caminar, andar en bicicleta y desplazarse en silla de ruedas.**
- **Mejorar los cruces de calles** y la protección contra el tráfico.
- Garantizar **un acceso fiable a los puestos de trabajo, los bienes y los servicios.**
- **Crear una calle agradable** que tenga iluminación y paisajes.

El equipo del proyecto tuvo en cuenta las prioridades públicas que recopiló durante la fase 1 de participación, mostradas en la **Figura 2** al momento de desarrollar secciones alternativas para cruzar las calles en el eje.

Figura 2. Prioridades principales de los encuestados (Nota: seleccione las cinco principales)

El equipo del proyecto desarrolló posibles diseños para los segmentos de Bridge Street (mostrados en **Figura 3**. Para evaluar cada alternativa, el equipo desarrolló un conjunto de requisitos para determinar la alternativa que mejor cumpliera los objetivos del proyecto, fuese realista y contara con el apoyo de la comunidad. Basándose en estos factores, se asignó una puntuación global a cada alternativa y se eligió la opción con la puntuación más alta para cada segmento.

Las alternativas recomendadas para cada segmento de Bridge Street conservan dos carriles de circulación en cada sentido. También introducen un camellón elevado entre los carriles para dar vuelta con el fin de reducir los posibles puntos de conflicto; también incorporan banquetas más anchas y un carril lateral en uno o ambos lados de la calle. Además, el plan propone integrar barreras adicionales de pavimento y/o áreas verdes entre las banquetas y los carriles de circulación cuando sea posible.

Criterios de evaluación
(33% de la puntuación final)

- Criterios de seguridad
- Criterios para caminar y andar en bicicleta
- Criterios para cruzar la calle
- Criterios de acceso
- Criterios de servicios

Costo y constructibilidad
(33% de la puntuación final)

- Considera el costo de construcción (incluyendo materiales y los impactos en la guarnición y cuneta)
- Los impactos en los servicios públicos

Aportes de la comunidad
(33% de la puntuación final)

- Incluye la popularidad de las opciones según encuestas
- La participación en eventos presenciales con la comunidad

Figura 3. Segmentos de Bridge Street

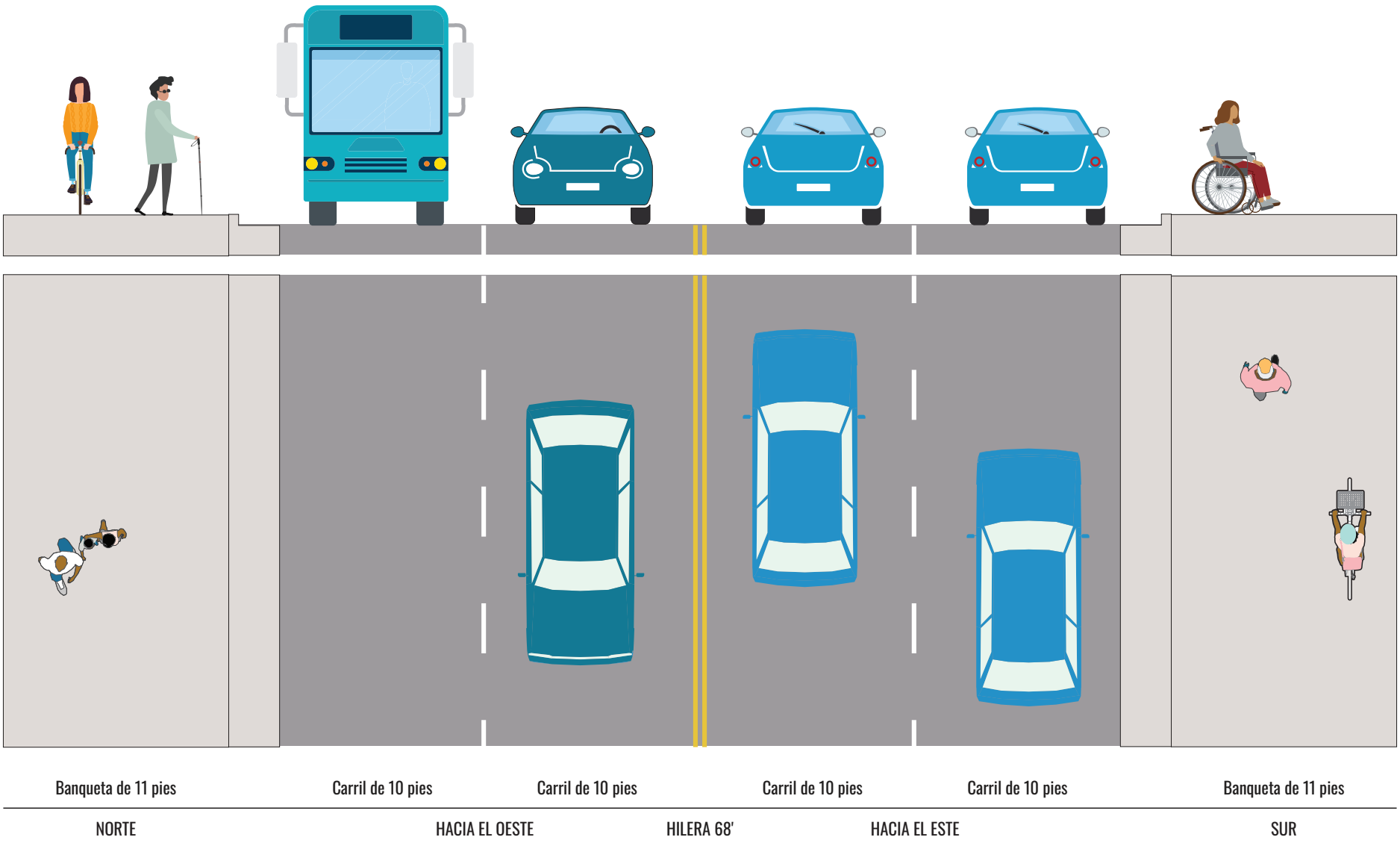


Figura 4. Alternativa recomendada para el segmento A: rotondas hasta 4th Avenue.

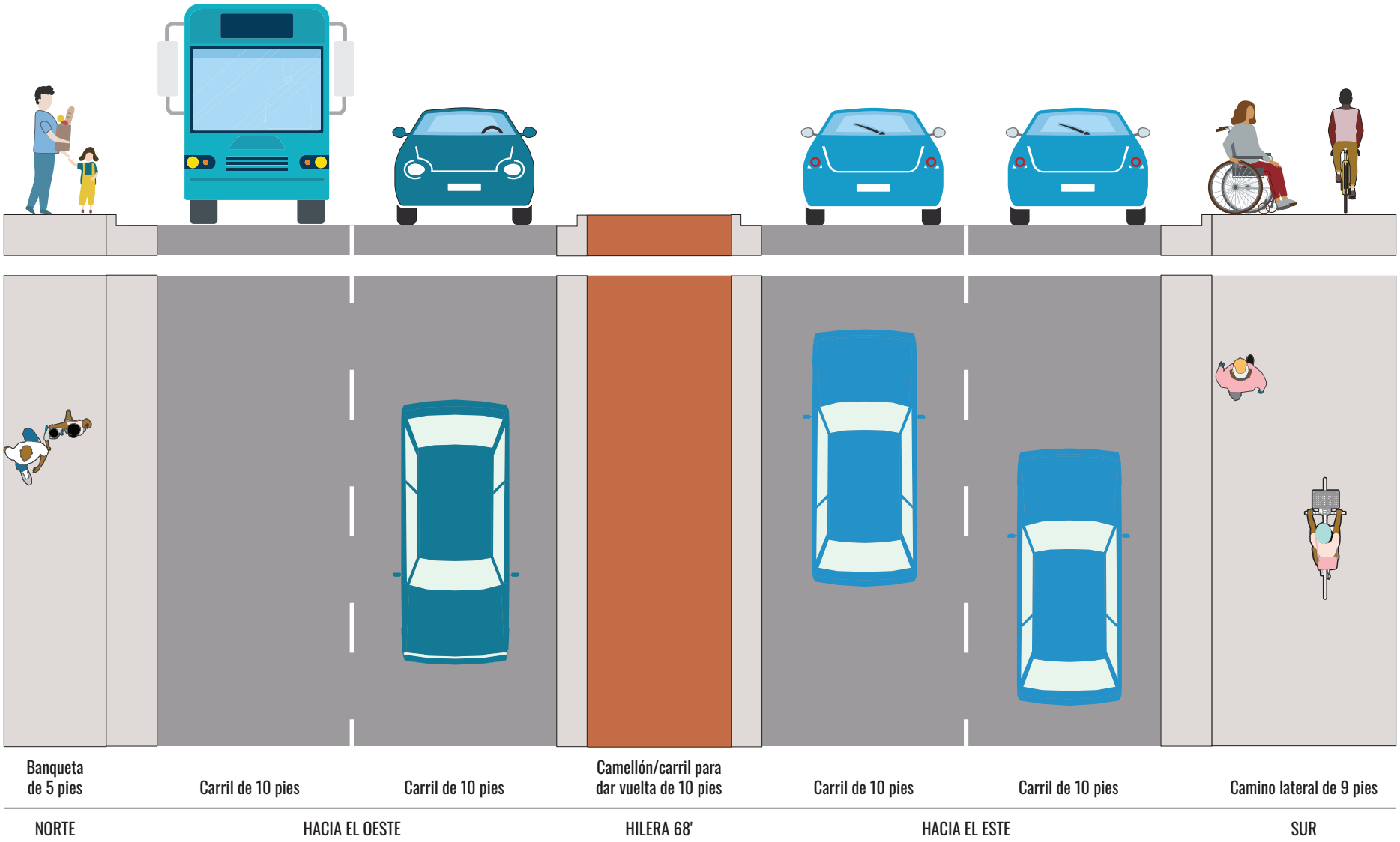


Figura 5. Alternativa recomendada para el segmento B: desde 4th Avenue hasta 13th Avenue

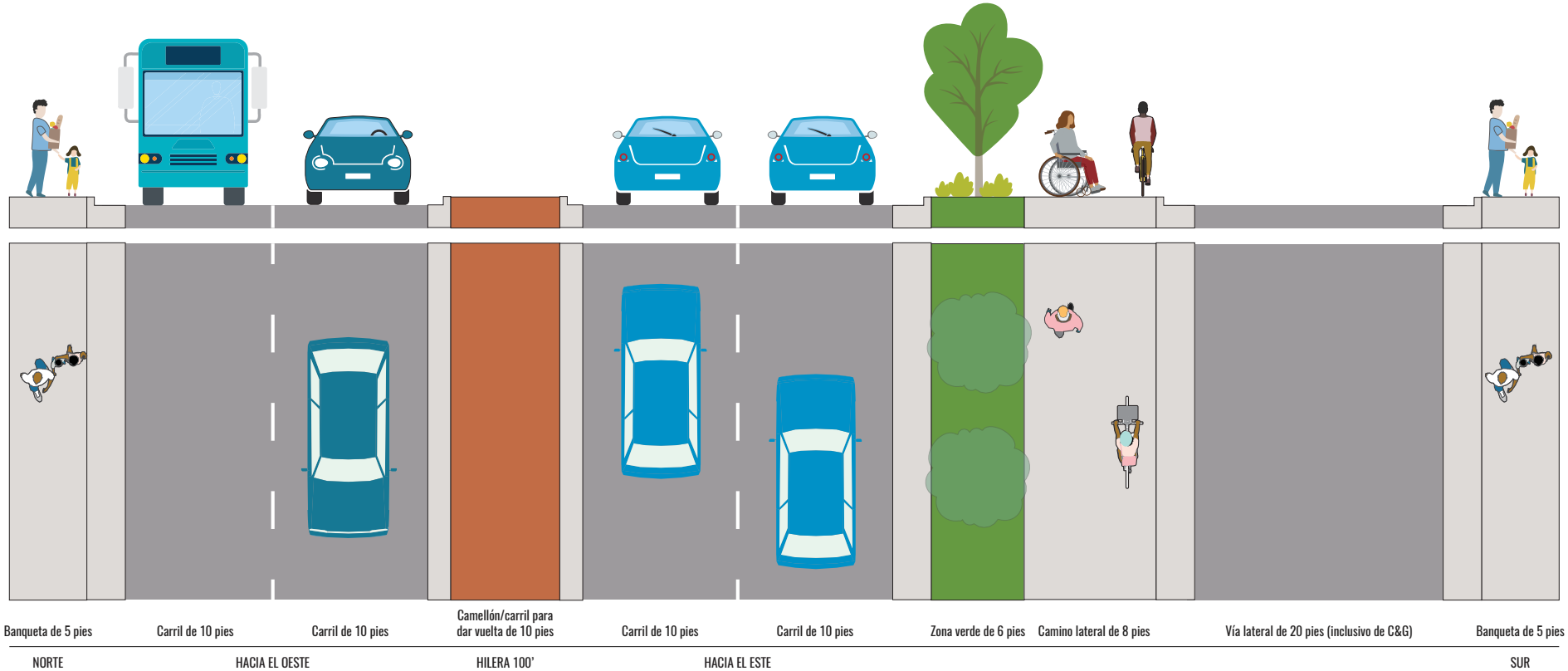


Figura 6. Alternativa recomendada para el segmento C: desde 13th Avenue hasta Sheraton Place

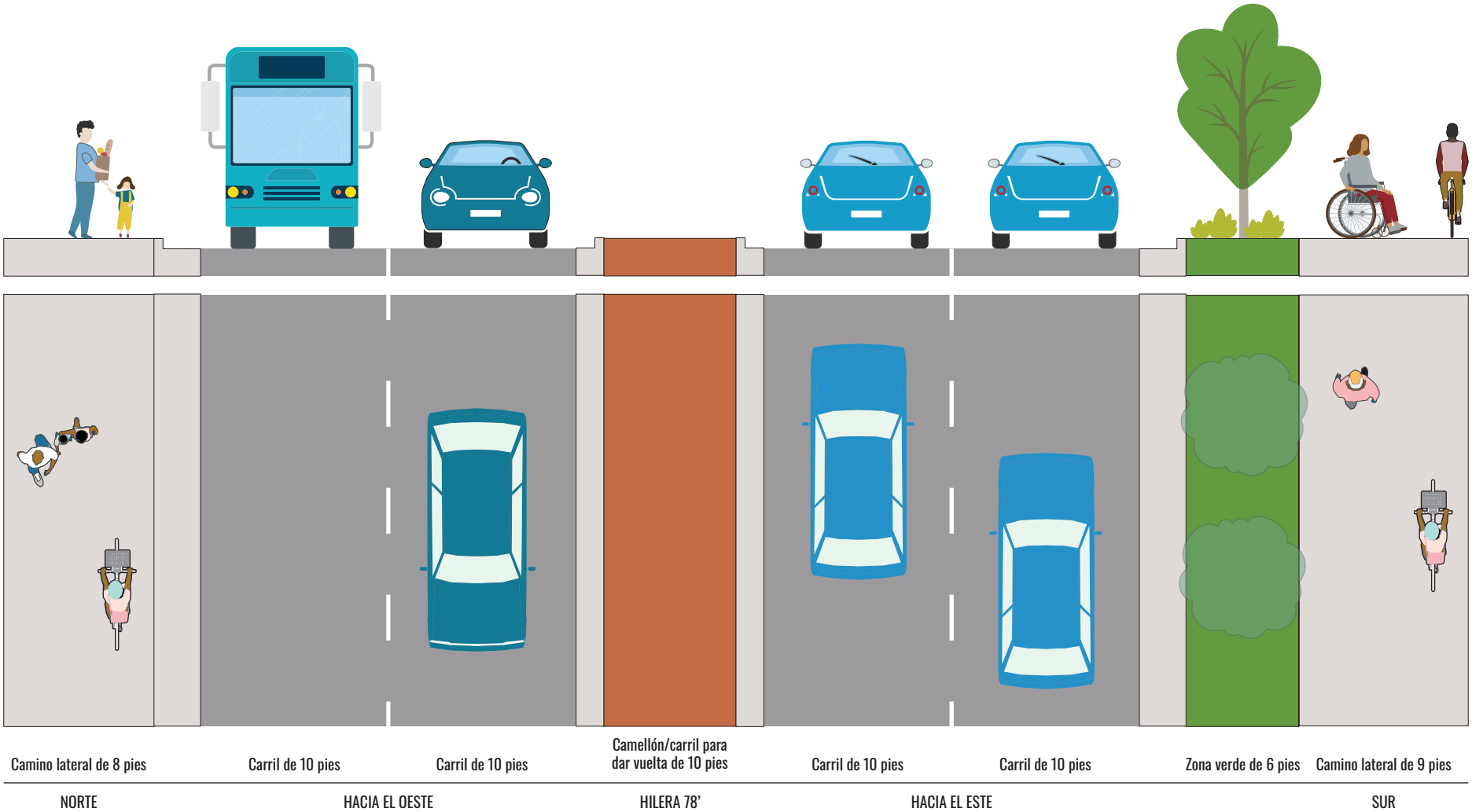


Figura 7. Alternativa recomendada para el segmento D: desde Sheraton Place hasta 22nd Avenue

Las recomendaciones para el área estudiada incluyen mejoras en las intersecciones y a lo largo de las calles laterales para que caminar, andar en bicicleta y conducir sea más seguro y agradable. Estas recomendaciones incluyen mejoras en las banquetas y los caminos, nueva señalización y orientación, carriles para bicicletas y mejores cruces peatonales.

El desarrollo de estas recomendaciones fue guiado por:

Mapa de accidentes

Resultados del análisis operativo

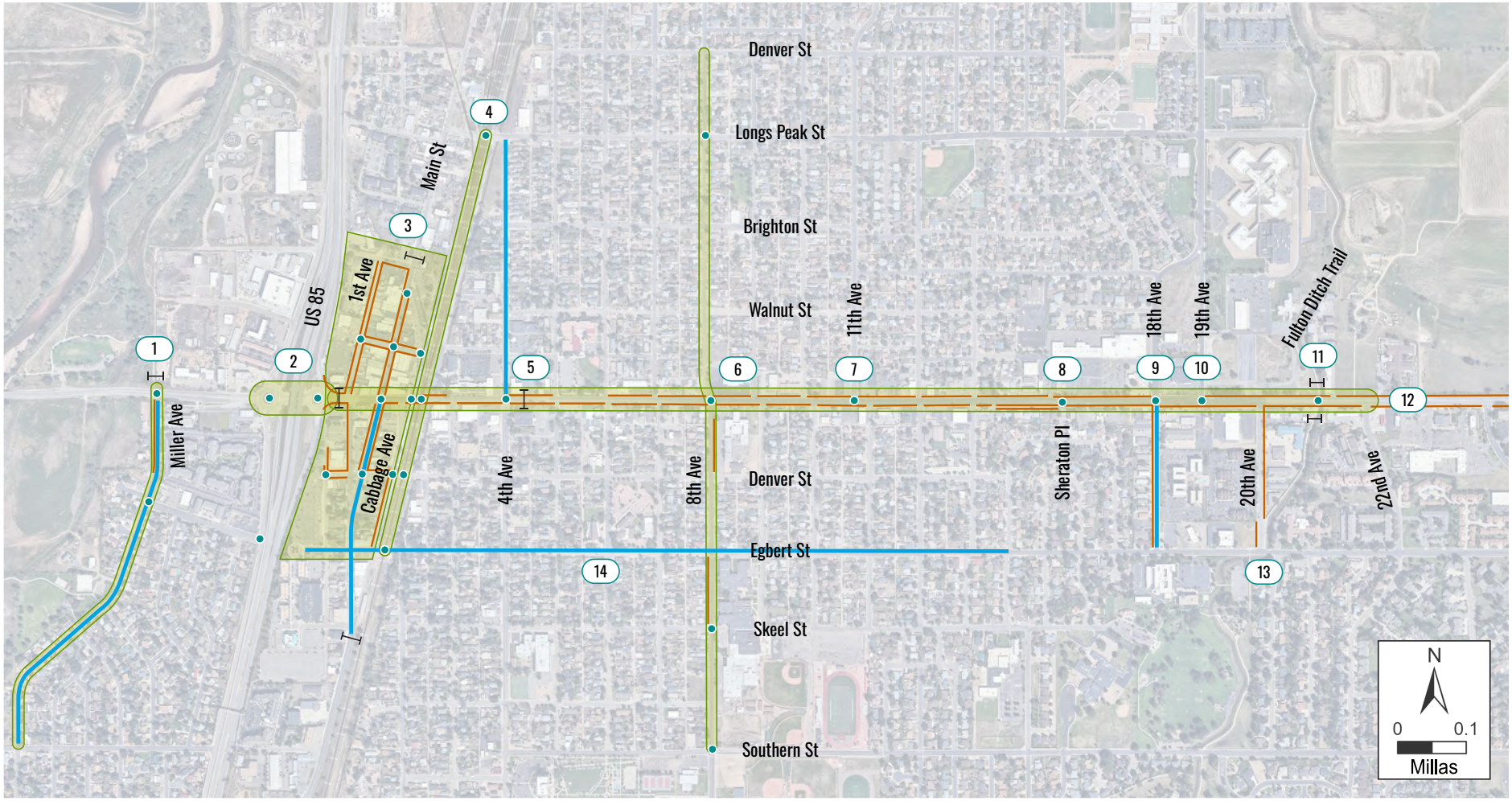
Recomendaciones de planes anteriores

Opiniones de la comunidad

El equipo del proyecto identificó algunas intersecciones sumamente importantes para la ciudad según las ubicaciones que la gente indicó como prioritarias y las intersecciones donde a menudo suceden accidentes graves y frecuentes. Las recomendaciones para estas ubicaciones prioritarias se ilustraron para ayudar a los miembros de la comunidad a visualizar cada ubicación más adelante. Las siguientes imágenes son esbozos ilustrativos, pero no son planos a escala realizados a nivel de ingeniería.

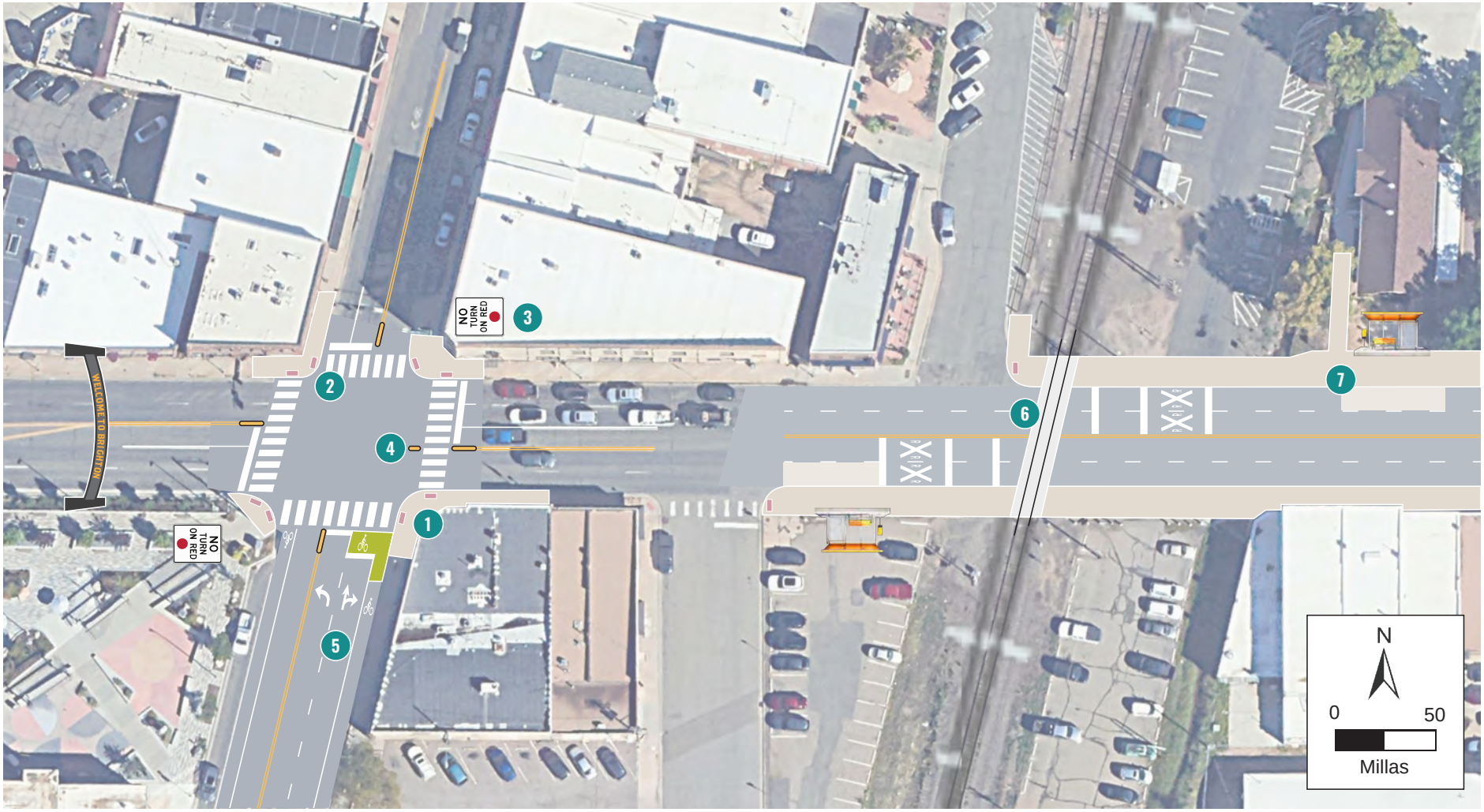
Tabla 1. Resumen de las recomendaciones

ID del mapa	Proyecto	Resumen
1	Miller Ave	Nuevo cruce de peatones, banquetas, carril para bicicletas, mejoras según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).
2	Rotondas este y oeste	Actualización de señalización y marcas viales, mejora de los cruces peatonales y del camino a través de las rotondas.
3	El centro / Main St	Actualización de señalización, mejoras en los cruces peatonales, banquetas y señalización de acceso.
4	Cruces de ferrocarril	Señalización priorizada, mejoras en los cruces peatonales, zona tranquila.
5	4th Ave	Actualizaciones de señalización, mejoras en los cruces peatonales, carril para bicicletas.
6	8th Ave	Actualizaciones de señalización, mejoras en los cruces peatonales, banquetas, moderación de la circulación.
7	11th Ave	Actualizaciones de señalización, mejoras en los cruces peatonales, carril para bicicletas.
8	Sheraton Pl	Nuevo cruce peatonal, camellón de protección.
9	18th Ave	Actualizaciones de señalización, mejoras en los cruces peatonales, carril para bicicletas, banquetas.
10	19th Ave	Prohibición de dar vuelta a la izquierda, mejoras en los cruces peatonales.
11	Fulton Ditch Trail	Camellón central, señalización de llegada y salida de la red de senderos.
12	Bridge St	Reducción de la velocidad indicada desde las rotondas hasta 4th Ave, reconstrucción.
13	20th Ave	Banquetas
14	Egbert St	Mejoras según la ADA, carril para bicicletas.



- Mejoras en los cruces de intersecciones / pacificación del tráfico / mejora de la señalización
- Señalización y orientación
- Mejoras en las banquetas o caminos laterales
- Instalar un carril para bicicletas con marcas viales
- Grupo de proyectos

Figura 8. Mapa de recomendaciones del proyecto



1. Esquinas más estrechas para poder poner rampas direccionales con superficies de advertencia detectables.
2. Cruces peatonales y barreras de ferrocarril realineados.
3. Prohibir dar vuelta a la derecha si el semáforo está en rojo.
4. Marcas centrales reforzadas en la intersección.
5. Combinar el carril de circulación actual en dirección norte y el carril de vuelta a la derecha para poder llevar el carril para bicicletas con marcas viales hasta la intersección.
6. Carril lateral nivelado a ambos lados de Bridge Street y actualizar las marcas viales y las barreras de ferrocarril.
7. Nuevas paradas de autobús para el servicio de autobús de Brighton a Boulder.

Figura 9. Esbozo conceptual de Main Street y cruce de ferrocarril (a corto y medio plazo)

1. Cruces peatonales de alta visibilidad y señalización de cruces peatonales en todos los tramos.
2. Actualizar las líneas y marcas para que sean más descriptivas, con marcas claras en los carriles y líneas continuas para indicar a los conductores que no deben cambiar de carril.
3. Actualizar las líneas y marcas para que sean más descriptivas, con marcas claras en los carriles y líneas continuas para indicar a los conductores que no deben cambiar de carril.
4. Ampliar los camellones en la rotonda para imponer los movimientos de los carriles, reducir la velocidad de los conductores y crear camellones de protección para peatones en los cruces.
5. Caminos delimitados a través de rotondas para personas con discapacidad visual utilizando diferentes tipos de pavimento a lo largo de los bordes.

Figura 10. Esbozo conceptual para las rotondas (a corto y medio plazo)

1. Banquetas más amplias en ambos lados donde sea posible y zonas verdes más amplias con árboles que proporcionen sombra.
2. Prohibir la vuelta a la izquierda creando un camellón de protección para peatones
3. Crear un camellón en vez de dos carriles para dar vuelta a la izquierda.
4. Rediseñar la intersección para dar espacio a los ciclistas.
5. Nueva señalización que prohíba dar vuelta a la derecha si el semáforo está en rojo o que recuerde a los conductores que deben ceder el paso a los peatones.

Figura 11. Esbozo conceptual para 18th Avenue y 19th Avenue (a corto y medio plazo)

1. Ampliar la banqueta a 6 pies.
2. Remplazar la barrera de hormigón por un nuevo camino lateral de 8 pies separado por una zona verde de 6 pies con árboles que proporcionen sombra.
3. Instalar rampas direccionales en los bordillos.
4. Camino lateral conectado al lado sur y este de la intersección con cruces peatonales.

Figura 12. Esbozo conceptual para la lateral y Sheraton Place (a corto y medio plazo)