

Estudio del Corredor de la Avenida 92

Resumen Ejecutivo



la dirección | 1001 17th St., Suite 700
Denver, CO 80202

teléfono | 303-455-1000
fax | 303-480-6790

correo electrónico | drcog@drcog.org
sitio web | drcog.org



drcog
DENVER REGIONAL COUNCIL OF GOVERNMENTS



Resumen

El Estudio del Corredor de la Avenida 92 forma parte del programa Community-Based Transportation Planning Program de Denver Regional Council of Governments (DRCOG) y fue dirigido conjuntamente por DRCOG y la Ciudad de Federal Heights.

El Estudio del Corredor de la Avenida 92 forma parte del Programa de Planificación de Transporte Basado en la Comunidad de Denver Regional Council of Governments (DRCOG) y fue dirigido conjuntamente por DRCOG y la Ciudad de Federal Heights. Su objetivo es abordar los graves problemas de seguridad vial en este corredor con alta incidencia de lesiones y definir una estrategia por fases y financiable para mejorar el acceso multimodal seguro a lo largo de la Avenida 92, entre Federal Boulevard y Pecos Street.

Este corredor transporta tráfico regional, sirve a varias comunidades de casas móviles y negocios locales, y proporciona conexiones esenciales a parques, escuelas y transporte regional. El estudio identifica un concepto preferido a largo plazo y una estrategia de implementación por fases para reducir choques y el exceso de velocidad, al mismo tiempo que mejora el acceso multimodal.

Si necesita asistencia con accesibilidad digital, envíe una solicitud a drcog.org/access o llame al 303-455-1000. Por favor espere una respuesta dentro de 72 horas (tres días hábiles).

Cronograma

- **Marzo de 2025**
 - Inicio del proyecto y definición del propósito, las necesidades, los objetivos y las oportunidades
- **Abril a agosto de 2025**
 - Evaluación de las condiciones existentes
- **Mayo a agosto de 2025**
 - Participación comunitaria – Fase uno
- **Septiembre a noviembre de 2025**
 - Elaboración y evaluación de alternativas y participación comunitaria – Fase dos
- **Noviembre de 2025**
 - Desarrollo de la Alternativa Preferida Localmente
- **Diciembre de 2025 a enero de 2026**
 - Hoja de ruta de implementación

Problemas críticos de seguridad

Historia de choques y exceso de velocidad

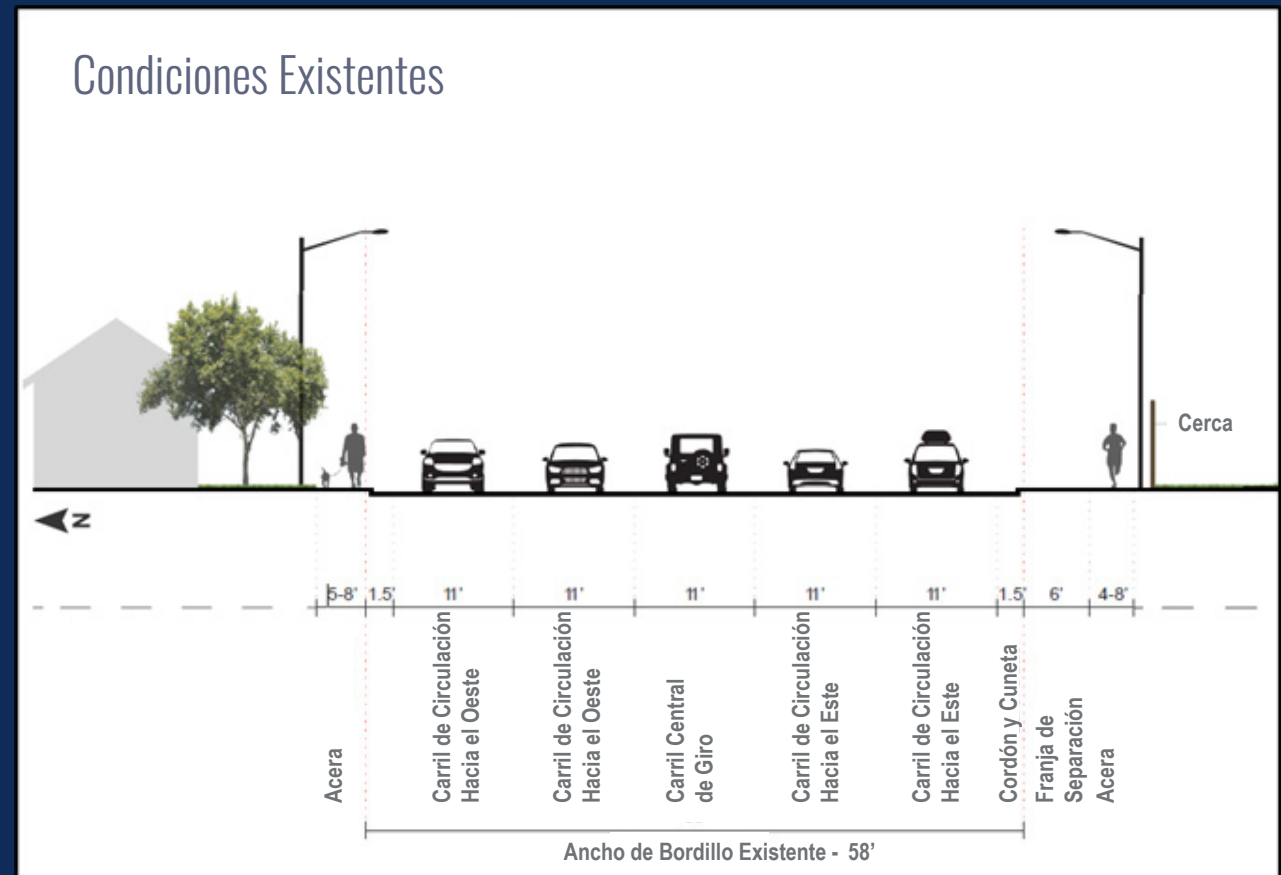
De 2019 a 2023 se registraron 397 choques en este corto tramo, lo que ubica al corredor dentro de la Red Regional de Alta Lesividad de DRCOG. Aproximadamente el 2 por ciento de los choques resultaron en lesiones graves y el 1 por ciento fueron mortales. Las colisiones por alcance representan el 39 por ciento de los choques, seguidas por las colisiones laterales (en "T") con un 26 por ciento. Los choques que involucran peatones, aunque menos frecuentes, son especialmente graves, con 13 choques documentados que resultaron en tres lesiones graves y ocho posibles lesiones, incluidos dos choques fatales.

La velocidad es la principal preocupación. Aproximadamente el 86 por ciento de los vehículos exceden el límite de velocidad señalado de 35 mph. Este entorno de alta velocidad, combinado con el diseño actual del corredor de cinco carriles orientado al automóvil, aceras angostas y cruces protegidos limitados, genera un riesgo elevado, especialmente preocupante dada la alta concentración de residentes de bajos ingresos, personas mayores y residentes con discapacidades a lo largo del corredor.

Condiciones actuales

La sección transversal existente incluye dos carriles de circulación por sentido y un carril central continuo de giro a la izquierda en ambos sentidos. Las aceras suelen tener solo entre 4 y 6 pies de ancho y se ubican directamente adyacentes al tráfico vehicular. No existen instalaciones exclusivas para bicicletas.

Los cruces marcados solo existen en tres intersecciones principales (Federal Boulevard, Bryant Drive y Pecos Street), lo que deja un tramo intermedio significativo sin cruces marcados ni controlados, a pesar de la presencia de paradas de autobús, comercios y accesos a parques de casas móviles que generan actividad peatonal frecuente.



Condiciones existentes en la Avenida 92nd

Hallazgos de participación comunitaria

Dos fases de participación comunitaria confirmaron que la seguridad y el exceso de velocidad son los temas centrales. Todos los participantes de la Fase Uno clasificaron “hacerla más segura y prevenir choques” como su primera o segunda prioridad. Las personas residentes reportaron que evitan caminar por toda la Avenida 92 y que algunas empujan coches de bebé y sillas de ruedas por los estacionamientos debido a los riesgos de seguridad percibidos. Quienes participaron solicitaron mejoras específicas: semáforos cerca de Holiday Hills y Tejon Street, camellones para evitar giros a la izquierda peligrosos, cruces más visibles y mejor iluminación.

Los comentarios de la Fase Dos sobre tres alternativas de diseño mostraron apoyo a un enfoque por fases e incremental. Muchas personas residentes vieron las mejoras de implementación rápida como un punto de partida práctico, con proyectos de capital a más largo plazo posteriormente. Los comentarios también enfatizaron la importancia de una implementación responsiva que atienda de inmediato las preocupaciones de seguridad mientras se avanza hacia una transformación integral.

Las personas participantes solicitaron:

Semáforos cerca de Holiday Hills y Tejon Street, camellones para evitar giros a la izquierda peligrosos, cruces más visibles y mejor iluminación.



Estrategia recomendada: Enfoque de dos partes

Concepto preferido a largo plazo

Tras un análisis detallado de alternativas, el equipo del estudio desarrolló y evaluó tres conceptos de corredor (Alternativas A, B y C) que agrupan distintas secciones transversales, tratamientos de camellones, cruces y diseños de intersecciones. La Alternativa B fue seleccionada como la visión preferida a largo plazo. Este enfoque incluye:

- Sustituir el carril central continuo de giro por islas de camellón elevadas y bahías de giro dedicadas en intersecciones clave.
- Una senda compartida para peatones y ciclistas en el costado norte (de Federal Boulevard a Tejon Street) y aceras ensanchadas en el costado sur (de Tejon Street a Pecos Street).
- Señales peatonales híbridas en Elm Court y Holiday Boulevard.
- Glorietas con señalamientos rectangulares luminosos intermitentes (Rectangular Rapid Flashing Beacons - RRFB) en Camenisch Way y Tejon Street.

Esta alternativa es la preferida porque atiende de manera más efectiva los objetivos comunitarios de reducir la velocidad de los vehículos, mejorar los cruces y proporcionar espacios separados para caminar y andar en bicicleta, al mismo tiempo que mantiene un nivel aceptable de operación vehicular.



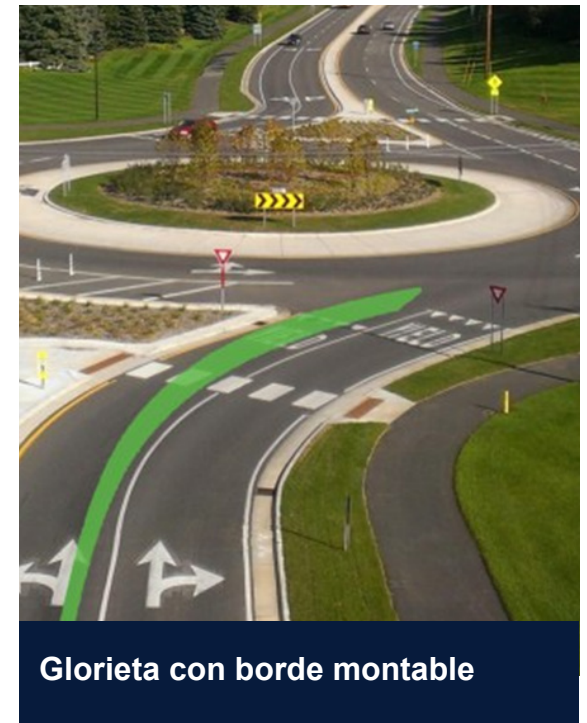
Isla de refugio peatonal



Señal peatonal híbrida



Senda de uso compartido



Glorieta con borde montable

Estrategia de implementación rápida a corto plazo

La Alternativa C se definió como una estrategia interina utilizando pintura, postes flexibles y dispositivos peatonales de menor costo. Las intervenciones de implementación rápida incluyen:

- Cruces con balizas rectangulares intermitentes de destellos rápidos (RRFB) y refugios peatonales en camellones pintados o con postes flexibles en Elm Court, Clay Street, Holiday Mall y Holiday Boulevard.
- Chicanas con pintura y postes (entre Bryant Drive y Holiday Mall).
- Camellones con pintura y postes para reducir el ancho percibido de la calzada y crear refugios peatonales (entre Federal Boulevard y Bryant Drive, y entre Holiday Mall y Pecos Street).

Estas mejoras pueden implementarse en cuestión de meses y comenzarán a abordar los problemas de exceso de velocidad y cruces inseguros mientras se recopilan datos y se asegura financiamiento para respaldar la construcción permanente.

Beneficios de seguridad

El análisis de seguridad predictivo indica que las Alternativas A y B podrían reducir los choques en los tramos intervenidos en aproximadamente un 18–20 por ciento y las velocidades en hasta un 25 por ciento mediante la combinación de camellones y glorietas.

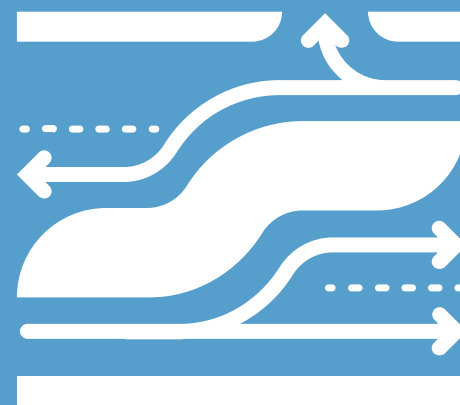
La Alternativa C proporciona beneficios de seguridad localizados significativos al reducir los conflictos entre peatones y vehículos en ubicaciones específicas, en particular gracias a la incorporación de cuatro señales peatonales híbridas. Los tres conceptos mejorarían sustancialmente el Nivel de Estrés del Tráfico para peatones y ciclistas y podrían reducir de forma considerable las velocidades vehiculares en comparación con las condiciones actuales.



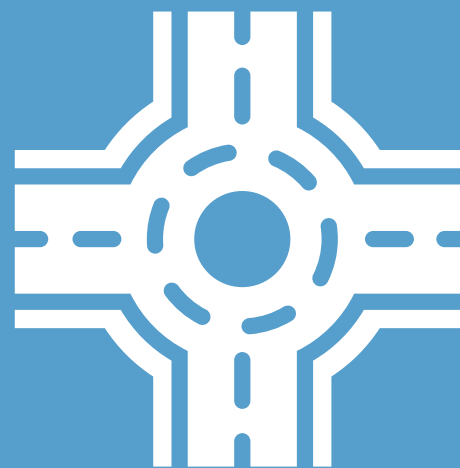
Recorrido de campo, 14 de mayo de 2025

Los camellones y las glorietas podrían reducir los choques en los tramos tratados en aproximadamente un 18–20% y las velocidades en hasta un 25%.

Camellón



Glorieta



Implementación por fases y costos

La estrategia de implementación vincula los elementos de implementación rápida de la Alternativa C con la construcción a largo plazo de la Alternativa B. Este enfoque reconoce que una reconstrucción mayor probablemente exceda un solo ciclo de financiamiento, pero que las intervenciones de bajo costo pueden reducir de manera significativa el riesgo mientras se aseguran subvenciones y alianzas.

Estimaciones de costo (a nivel de planificación):

Alternativa C, implementación rápida en todo el corredor:

**400,000 a
600,000 dólares**

Alternativa B, construcción completa:

**14 a 18 millones
de dólares**

Implementación propuesta por fases:

FASE UNO

Dos cruces con balizas rectangulares intermitentes de destellos rápidos (Rectangular Rapid Flashing Beacons - RRFB) en Elm Court y Holiday Boulevard, camellones y chicanas con pintura y postes.

FASE DOS

Islas de camellón de concreto con bahías de giro a la izquierda (de Federal Boulevard a Pecos Street), dos señales peatonales híbridas que reemplazan las dos RRFB (en Elm Court y Holiday Boulevard) y ensanchamiento de aceras (lado sur, de Elm Court a Tejon Street).

FASE TRES

Construcción de glorietas (en Camenisch Way y Tejon Street), con RRFB (dos nuevas y dos reubicadas); senda compartida (lado norte, de Federal Boulevard a Tejon Street, y lado sur, de Tejon Street a Pecos Street); actualización de la franja de separación con acera de concreto mediante barandales (entre Camenisch Way y Bryant Drive).

Vías de financiamiento

La implementación puede requerir una combinación de fuentes de financiamiento locales, regionales, estatales y federales:

- Fondos locales de mejoramiento de capital y posible emisión de bonos.
- Programas de DRCOG y subvenciones de seguridad/multimodales de CDOT.
- Programas federales, incluidos Safe Streets and Roads for All (SS4A) del USDOT y el programa Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity (RAISE).

El historial documentado de choques del corredor, sus características de equidad y el sólido proceso de participación comunitaria posicionan bien a Federal Heights para competir por subvenciones de seguridad y multimodales.

Próximos pasos y monitoreo

Se recomienda que la ciudad inicie de inmediato los proyectos de implementación rápida mientras prepara solicitudes de subvención y completa la ingeniería preliminar para las mejoras de capital. El monitoreo continuo de las tendencias anuales de choques, las velocidades de operación, los conteos peatonales y ciclistas, y la retroalimentación comunitaria permitirá ajustar y perfeccionar el diseño con el tiempo.

Este enfoque por fases ofrece una ruta realista para transformar la Avenida 92 de un arterial con alta incidencia de lesiones en un corredor más seguro y cómodo para todas las personas que viven, trabajan y se desplazan a lo largo de ella.

