



Réunion de Partes Interesadas #5

Ubicación: Centro Recreativo Eagle Pointe

Fecha/Hora: 25 de junio de 2024 / 6:00 a 7:30 p.m.

Propósito de la Reunión: Discutir los temas identificados para mayor discusión por parte de las partes interesadas. Los temas de esta noche incluyen los intercambios, carriles auxiliares, y Carriles Exprés

Discusión

Bienvenido y repaso de la reunión anterior

Los participantes se presentaron. En el libro informativo se incluyó un resumen de la última reunión y se distribuyeron suplementos para proporcionar información y antecedentes para la discusión de esta noche.

Grupos de Trabajo Centrados en Temas

Esta reunión está enfocada en la revisión de elementos de deseno en relación con los intercambios, carriles auxiliares, y la Carril Exprés. Realizamos las discusiones en dos grupos de trabajo de 30 minutos. Los asistentes a la reunión participaron en ambos temas del grupo de trabajo. Piper Darlington de CTIO dirigió las discusiones sobre el carril Exprés y Ashley Orellana de FHU dirigió la revisión de los elementos de diseño de intercambios y carriles auxiliares. A continuación, se resumen las ideas clave de cada discusión.

Intercambios y Carriles Auxiliares

Ashley Orellana, la líder del diseño de la carretera del proyecto, proporcionó una descripción general de los elementos de intercambio, rampa y carril auxiliar del proyecto. Revisó los movimientos existentes y propuestos en cada uno de los intercambios de I-270 desde Quebec Street hasta I-76, así como el rediseño del intercambio Vasquez Boulevard y los carriles auxiliares continuos entre Vasquez Boulevard y York Street.

Carriles Auxiliares:

- El uso de carriles auxiliares fue bien recibido. Los participantes consideraron que ayudarían a la fluidez del tráfico y reducirían los conflictos relacionados con el transporte de mercancías.

Intercambios:

- Los usuarios de flete notan que varias empresas de flete específicos usan I-270 y la intercambio Quebec Street y dicen que sería beneficioso tener un carille adicional para aceleración/desaceleración o un carille de escalada.
- La reconfiguración de las rampas de entrada y salida de I-76 y York Street reduciría los conflictos de confusión y cambio del carille que existente hoy.
- El control de señal de rampa no funciona bien para flete. Cuando los camiones aceleran desde de una condición detenida, más longitud de aceleración es necesario. El diseño debe acomodar esta distancia.
- Los carriles circunvalaciones en las rampas de intercambio Vasquez Blvd beneficiarían las operaciones de flete y tránsito (por ejemplo, no será necesario detenerse)

- El grupo identificó un movimiento de giro existente que es un desafío: La rampa I-270 en la dirección este hacia Vasquez Boulevard en la dirección sur a 56th Avenue. La rampa requiere que los vehículos crucen tres carriles de tráfico para realizar este giro a la izquierda. La rampa de intercambio propuesta proporciona una opción de giro a la derecha en el semáforo para abordar este movimiento.

Preguntas/Sugerencias

- ¿Se ha considerado una rampa I-270 de salida en dirección oeste hasta Quebec Street?
- ¿Pueden algunas de las señales/semáforos desplazarse más atrás en las rampas para permitir una aceleración adicional?

Carriles Exprés

Piper Darlington brindó una descripción general de los Carriles Exprés en Colorado. La Oficina de Inversión en Transporte de Colorado (CTIO) opera Carriles Exprés en muchos corredores congestionados del estado, incluidos I-25, I-70, C-470 y US 36. E-470 y Northwest Parkway son carreteras de peaje operadas por otros y complementarias a la red de Carriles Exprés. CTIO es una entidad gubernamental; opera el cuarto mayor número de millas de Express Lane en los Estados Unidos.

General

- Los Carriles Exprés no funcionan. La gente no los usa.
- I-270 es diferente a I-70, y deberíamos dejar de comparar las dos carreteras.
- ¿Cuáles son las barreras para su uso y cómo podemos incentivar a las personas a utilizar los Carriles Exprés?
 - CTIO realiza encuestas a usuarios que proporcionan información sobre algunas de las resistencias a los Carriles Exprés. Es útil comprender cómo y por qué las personas los utilizan para que la comunicación pueda llegar a aquellos que desean utilizar los carriles exprés.
 - Las encuestas realizan en español e inglés.
 - El costo sigue siendo una barrera.
 - El registro y el pago de los transpondedores también son barreras.
- ¿Quién puede utilizar los Carriles Exprés? No está claro. ¿Pueden utilizarlos los camiones?

Seguridad

- La gente conduce demasiado rápido en los Carriles Exprés, y cuando entran y salen del tráfico a gran velocidad, es peligroso. Las diferencias de velocidad son incómodas, especialmente cuando se conducen vehículos grandes como camiones y vehículos recreativos. Entrar y salir de los carriles es un problema de seguridad.
- ¿Qué se puede hacer?
 - En algunos estados se utilizan barreras físicas para separar los carriles de uso general y los carriles exprés, de modo que haya menos evasión de peajes.
 - Esto no es práctico en Colorado debido a la necesidad de quitar la nieve. Los indicadores reflectantes de plástico tampoco son prácticos para quitar la nieve.
 - Aplicación
 - CTIO inició una campaña de aplicación sobre el cruce ilegal de líneas continuas (entrada o salida ilegal de los Carriles Exprés).
 - 75% de usuarios están saltando el peaje
 - La implementación de cámaras ha ayudado a cambiar el comportamiento de los conductores

- Desde marzo, ha habido una reducción de 74% en las infracciones después de la aplicación de la ley o la multa.
- Antes, tenían más de 6,500 infracciones al día. Esto se redujo a menos de 600 al día después de la aplicación de la ley.
- ¿Por qué la gente viola la ley? ¿Están confundidos o están evitando los peajes? Ambos. Algunos cometieron un error, pero muchos son infractores habituales que parecen evadir intencionalmente los peajes.

Comunicación

- ¿Cómo se comunica el uso de los Carriles Exprés?
 - Esperamos cambiar el comportamiento a medida que los Carriles Exprés se vuelvan más comunes y más personas los utilicen.
 - Mejor señalización para informar a los conductores
 - La señalización de E470/C470 es mejor y fácil entender cómo entrar y salir, en comparación con I-70.
 - ¿Las señalizaciones pueden estar en español?
 - La señalización es toda en inglés, el sistema federal (MUCD) requiere uniformidad en las señales viales y español no está permitido.
 - CTIO está planeando recursos educativos centrados en los Carriles Exprés (videos de YouTube, anuncios de televisión)

Tarifas de Peaje e Ingresos

- Los precios de los peajes varían - son más altos cuando hay mucho tráfico y más bajos cuando hay menos tráfico.
 - No es justo que los precios sean más altos cuando la gente más los necesita.
- Los Carriles Exprés de CTIO generalmente tienen un precio por viaje (en lugar de por milla)
 - Los tiempos de viaje y la seguridad son mejores cuando los conductores ingresan y permanecen en Carriles Exprés
 - Muchos puntos de entrada y salida ralentizan el viaje y reducen el ahorro de tiempo.
- Programas de peaje
 - Proporcionar pases de autobús a agencias locales como escuelas y bibliotecas para distribución.
 - Trabajando en otras formas de utilizar los ingresos por peajes
 - Los peajes deberían gastarse en carreteras y no en financiar otras mejoras no relacionadas con las carreteras.
 - ¿Las personas que viven en áreas de Express Lane pueden pagar menos, como si estuvieran entrando o saliendo del Distrito RTD para estacionamiento?
- Financiación de CTIO
 - ¿CTIO es una organización sin fines de lucro?
 - No, es una empresa comercial y está obligada a pagar por sus operaciones.
 - CTIO se estableció en 2010 y utiliza tarifas de usuario, no impuestos.
 - Esta es una herramienta para trabajar con TABOR.
 - ¿CTIO genera ganancias? ¿A dónde va el dinero?
 - CTIO es relativamente nueva y no ha acumulado mucho efectivo. Sin embargo, no puede tener déficit.

- La mayor parte del dinero generado se destina a la ampliación de la red. Cuando la red esté completa, debería haber ingresos operativos adicionales.
- Actualmente, el dinero se gasta en operaciones y mantenimiento, financiación para nuevos proyectos y el pago de préstamos.