



Proyecto de diseño de la Ciclovía North Foothills

Participación pública, mayo de 2026

[clic aquí para ver las opciones de diseño y la descripción general del proyecto](#)



Compartir información sobre el proyecto



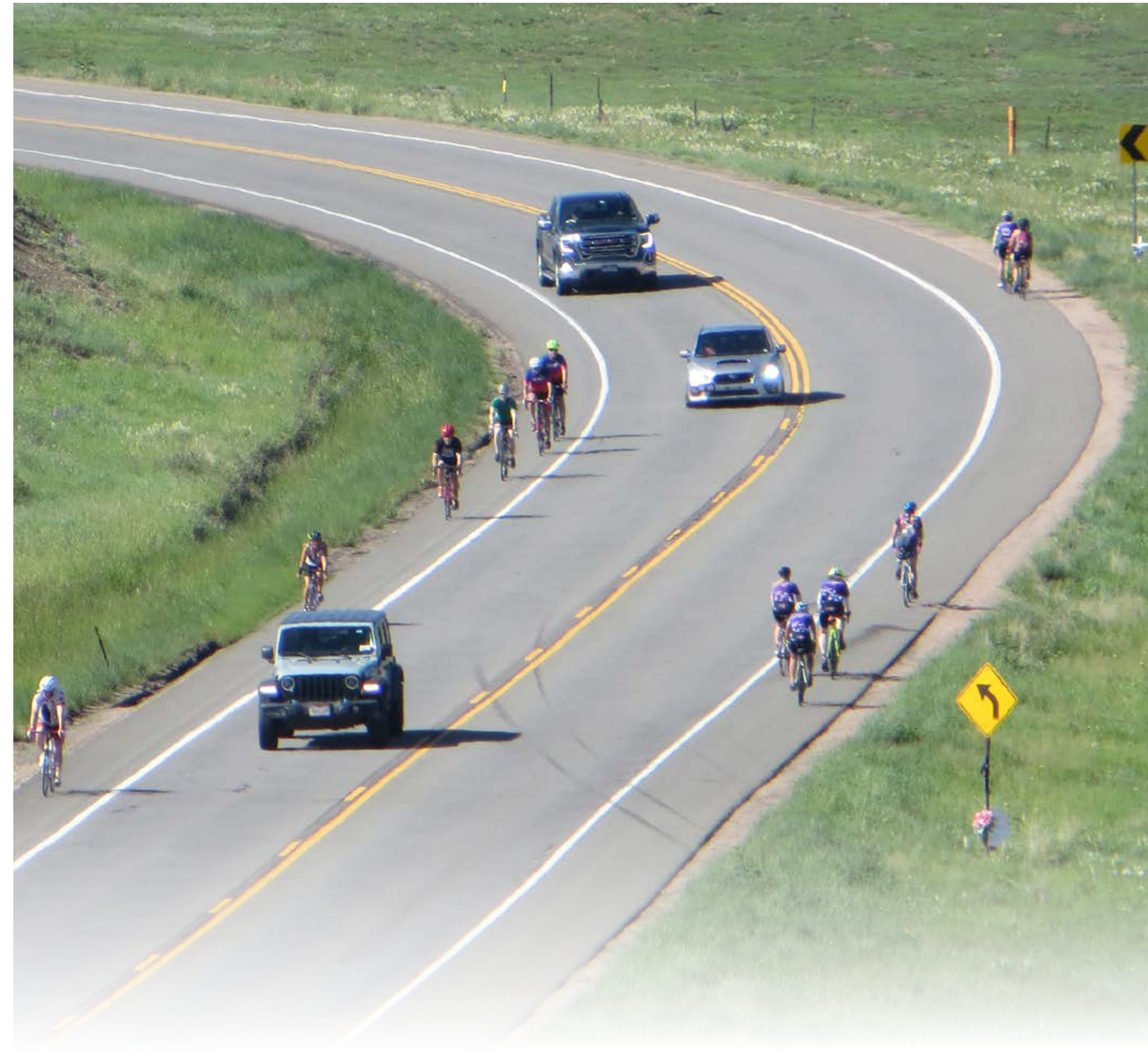
Explicar el proceso de evaluación



Presentar las opciones de diseño que están bajo consideración adicional



Recabar opiniones del público para orientar el proceso de diseño



Socios del Proyecto

Los socios del proyecto colaboran para planificar, revisar y orientar el diseño de la ciclovía. Cada socio aporta diferentes conocimientos y perspectivas al proceso de diseño.





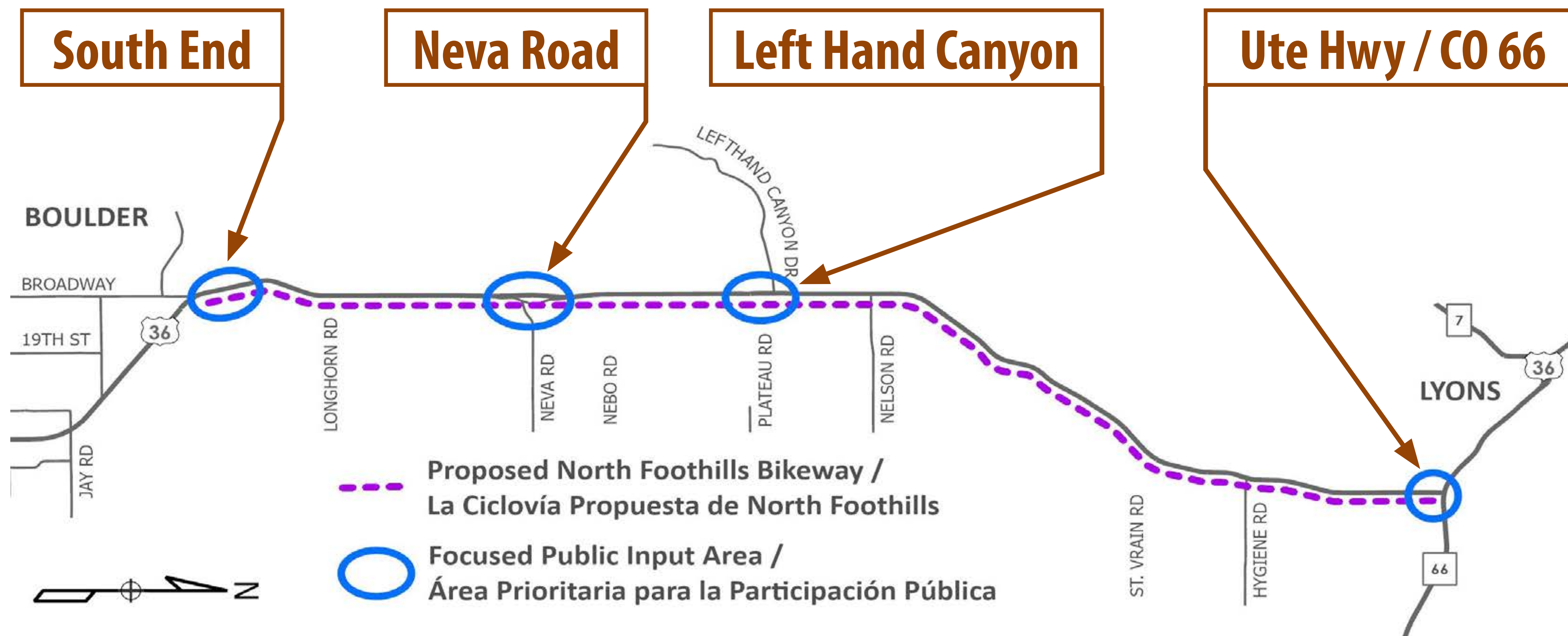
Área del proyecto de la Ciclovía North Foothills

El estudio de viabilidad, realizado en 2024, identificó cuatro áreas prioritarias que requerían un análisis más detallado. Los siguientes tableros muestran las posibles opciones de diseño para cada área prioritaria y los resultados de la evaluación de cada una de ellas. Algunas opciones de diseño se consideraron, pero se rechazaron. Otras se están analizando más a fondo.

Sus comentarios e ideas sobre las opciones de diseño que están bajo consideración adicional nos ayudarán a diseñar una ciclovía funcional y accesible para todo tipo de ciclistas. Escanee el código QR de la derecha para compartir su opinión mediante una breve encuesta.



Escanee el código para participar en la encuesta



Áreas prioritarias

South End: Identificar una opción con conexiones seguras con varias calles.

Neva Road: Identificar una opción con conexiones seguras que se adapte a las pendientes pronunciadas.

Left Hand Canyon: Identificar una opción con conexiones seguras a Lefthand Canyon Drive.

Ute Highway / CO 66: Determinar los detalles de un cruce a nivel en la intersección de US 36 y CO 66 (Ute Hwy), con conexiones seguras a las ciclovías de la calle y al sendero multiusos de Lyons.





Descripción general del proyecto

Propósito del proyecto

La Ciclovía North Foothills es un proyecto de carril exclusivo para bicicletas, de 11 millas de longitud, con superficie dura, que conectará Boulder y Lyons a lo largo de US 36. El proyecto creará una ruta más segura y cómoda para los ciclistas y los peatones, al tiempo que mejorará las conexiones regionales.

Objetivos del proyecto:

- Mejorar la seguridad a lo largo de un corredor que tiene un largo historial de accidentes de bicicleta.
- Proporcionar una vía exclusiva separada de la circulación de vehículos motorizados.
- Mejorar las conexiones entre Boulder, Lyons y los senderos regionales.
- Ampliar el acceso tanto al transporte como a las actividades recreativas.

52 000 ciclistas por año

US 36 es una carretera muy popular entre los ciclistas. Las cifras que se muestran a continuación se obtuvieron de un contador de tráfico no motorizado del CDOT. Esta información está disponible para el público en dtdapps.codot.gov/bikeped.

- **Aproximadamente 52 000 ciclistas por año**
- Total de ciclistas en US 36 durante el mes de enero de 2026 = **5124**

Costo del proyecto

- **Costo preliminar y final del diseño:** aproximadamente 7 millones de dólares
- **Financiamiento actual para el diseño proveniente de la parte del impuesto sobre las ventas que se destina al transporte:** 2.2 millones de dólares
- **Construcción:** 95 millones de dólares (El condado busca subvenciones activamente. La construcción podría realizarse por tramos).





Proyecto de pasos de fauna silvestre en US 36

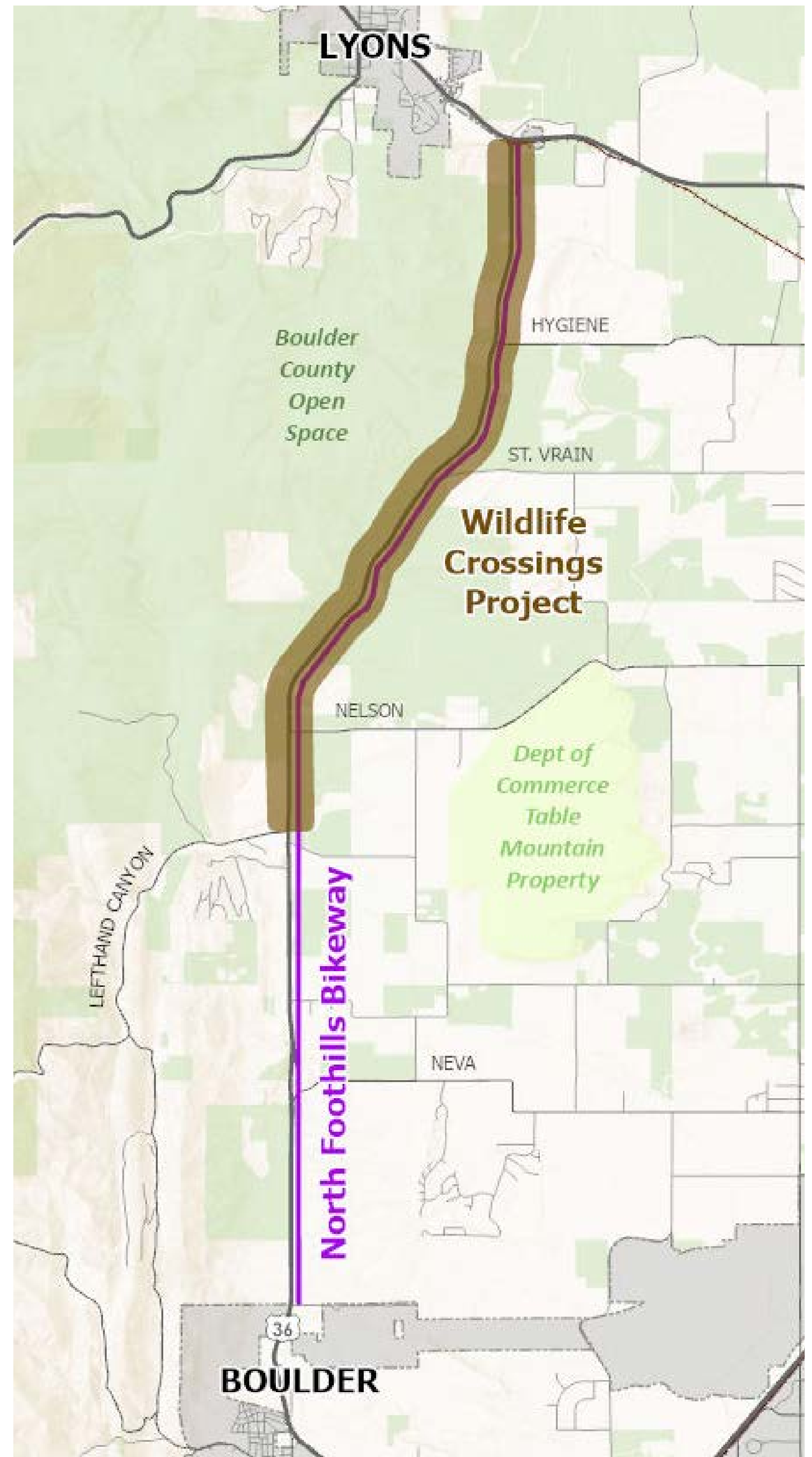
Descripción general del proyecto

El tramo de US 36 entre Left Hand Canyon y Hygiene Road ha sido identificado por el Departamento de Parques y Vida Silvestre de Colorado (CPW) y el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) como uno de los segmentos de carretera que se encuentran dentro del 5 % con mayor índice de colisiones entre vehículos y fauna silvestre en todo el estado. **El cuarenta por ciento (40 %) de todos los accidentes relacionados con animales silvestres en el condado de Boulder se producen en este corto tramo de carretera.**

El Departamento de Parques y Espacios Abiertos del condado de Boulder ha estado colaborando estrechamente con el CDOT y el CPW para elaborar planes destinados a desarrollar un sistema integral de pasos de fauna que mejore tanto la seguridad pública como la conectividad de la fauna silvestre. Los pasos de fauna silvestre ayudan a reducir las colisiones entre vehículos y animales, y facilitan el desplazamiento de los animales por la zona.

La planificación de la Ciclovía North Foothills incorpora estos aspectos relacionados con la vida silvestre para garantizar que las mejoras en el transporte se ajusten a los objetivos de seguridad, conectividad ecológica y conservación a largo plazo.

Las imágenes que se muestran a continuación presentan posibles diseños para el proyecto de pasos de fauna silvestre en US 36.



Más información

Para visitar el sitio web del proyecto, escanee el código QR que aparece a la derecha y obtenga más información sobre el Proyecto de pasos de fauna en US 36

Si tiene alguna pregunta, diríjase a Susan Spaulding, especialista sénior en recursos ambientales del Departamento de Parques y Espacios Abiertos del condado de Boulder.

sspaulding@bouldercounty.gov | 303-579-8984



boco.org/US36WildlifeCrossings

Diseño de la Ciclovía North Foothills

boco.org/NorthFoothillsBikeway





Proyecto de diseño de la Ciclovía North Foothills

Datos sobre accidentes (2015-2024)

En la carretera US 36 se han producido 18 accidentes en los que se vieron implicados ciclistas y peatones durante el decenio comprendido entre 2015 y 2024. Estos accidentes causaron seis muertes y 13 heridos. **El objetivo de este proyecto es crear un carril separado más seguro para reducir los accidentes relacionados con peatones y ciclistas, y para aliviar el estrés de los conductores al adelantar a los ciclistas.**

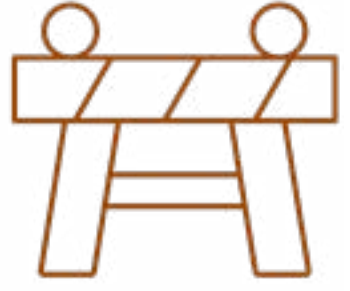




Proceso técnico

Proceso de recopilación de datos y análisis técnico

El equipo del proyecto recopila datos técnicos para orientar el diseño de la ciclovía, comprender las limitaciones y perfeccionar las opciones. Lo que se ha hecho y lo que está sucediendo ahora:



Levantamiento topográfico de servidumbres de paso

Trazar los límites de los terrenos públicos y privados



Levantamiento topográfico

Estudiar las colinas y los valles para identificar los lugares donde se necesitarán muros y barandillas



Estudio medioambiental

Recopilar información sobre los hábitats sensibles de la flora y la fauna silvestres



Localización de servicios públicos

Mapa de servicios públicos aéreos y subterráneos



Análisis del suelo

Analizar la resistencia del suelo para diseñar una ciclovía duradera

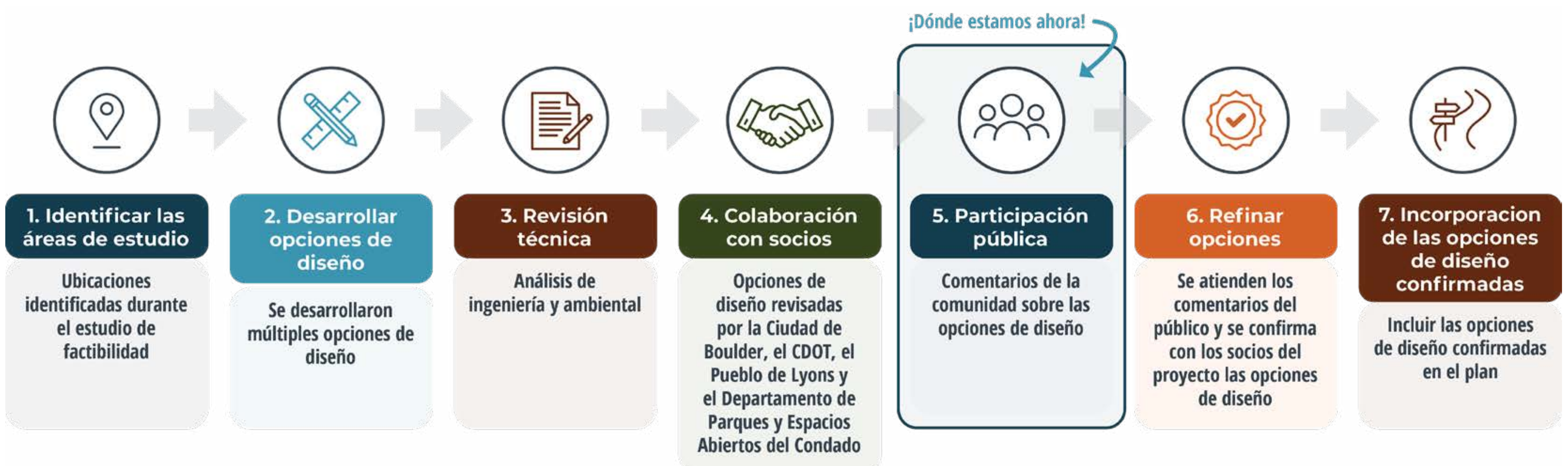


Desarrollo de opciones de diseño

En algunos lugares del proyecto fue necesario realizar una evaluación más exhaustiva de las distintas opciones de diseño.

Proceso de desarrollo y evaluación de opciones de diseño

Cada opción de diseño se somete a un proceso exhaustivo para determinar cuál es la mejor.





Ciclovía adyacente a pendientes

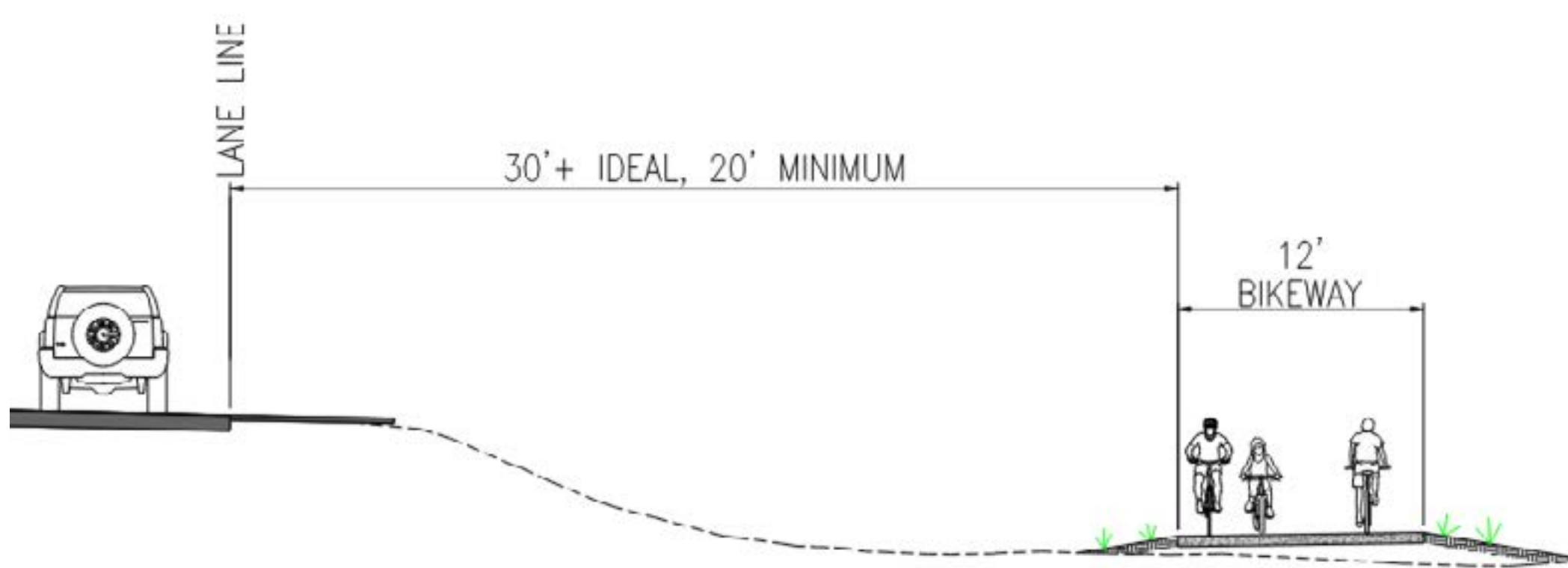
Tramos de la ciclovía

El estudio de viabilidad de la ciclovía North Foothills de 2024 concluyó que el mejor trazado para la ciclovía es a lo largo del lado este de US 36, principalmente dentro de los terrenos de dominio público del CDOT. La mayor parte de la ciclovía mantendrá una distancia de entre 20 y 30 pies entre la carretera US 36 y la ciclovía, con impacto mínimo en la zona circundante.

Debido a la topografía del corredor, algunos tramos de la ciclovía discurrirán cerca de colinas empinadas o pendientes descendentes. Estas zonas requieren diseños diferentes para adaptarse al terreno.

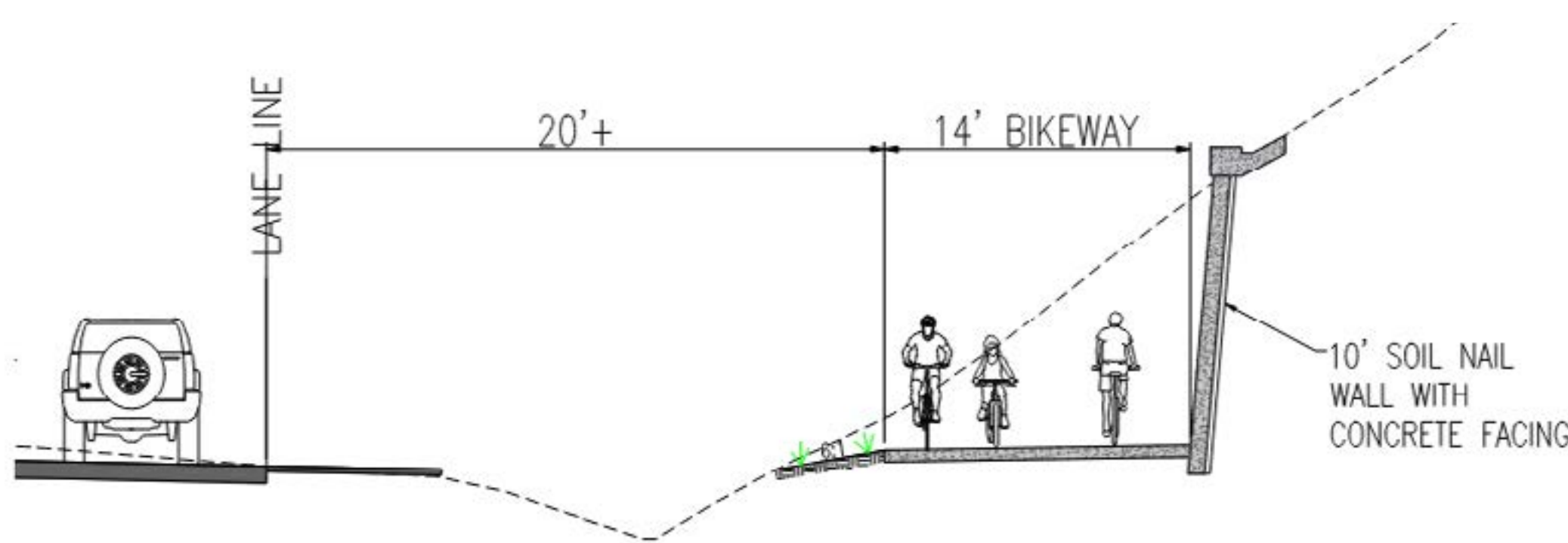
Tramo ideal

Los tramos ideales cuentan con una separación de entre 20 y 30 pies entre la ciclovía, de 12 pies de ancho, y la carretera US 36.



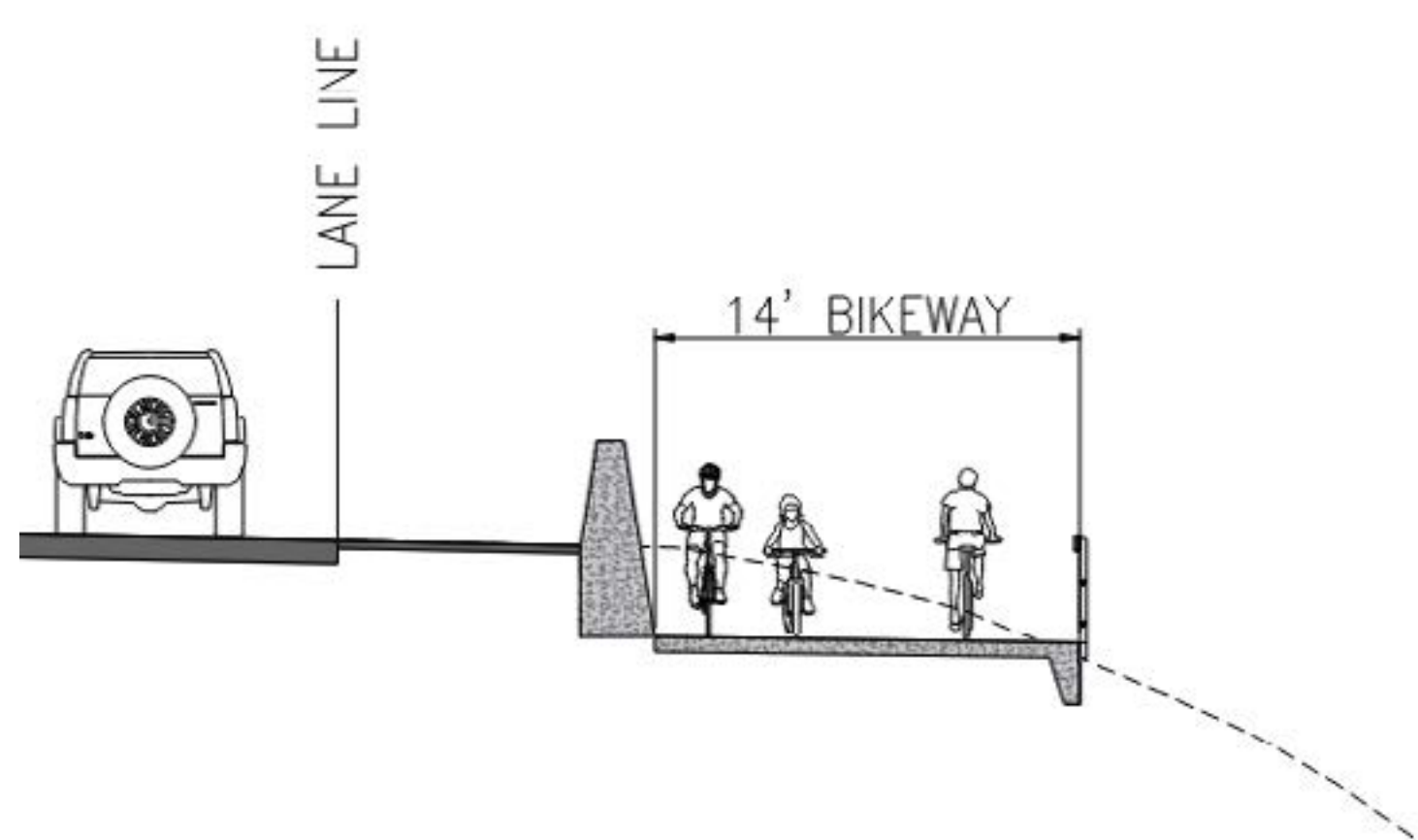
Tramo con pendiente pronunciada ascendente y servidumbre de paso limitada

Junto a las pendientes pronunciadas ascendentes, el espacio entre US 36 y la ciclovía tendrá una anchura aproximada de 20 pies, con un muro de contención y un carril ligeramente más ancho para aumentar la distancia con respecto al muro.



Tramo con pendiente pronunciada descendente y servidumbre de paso limitada

Junto a las pendientes pronunciadas descendentes, una barrera separará a los usuarios de la ciclovía de la carretera. El carril tendrá una anchura de 14 pies en estos tramos.



Cruces típicos

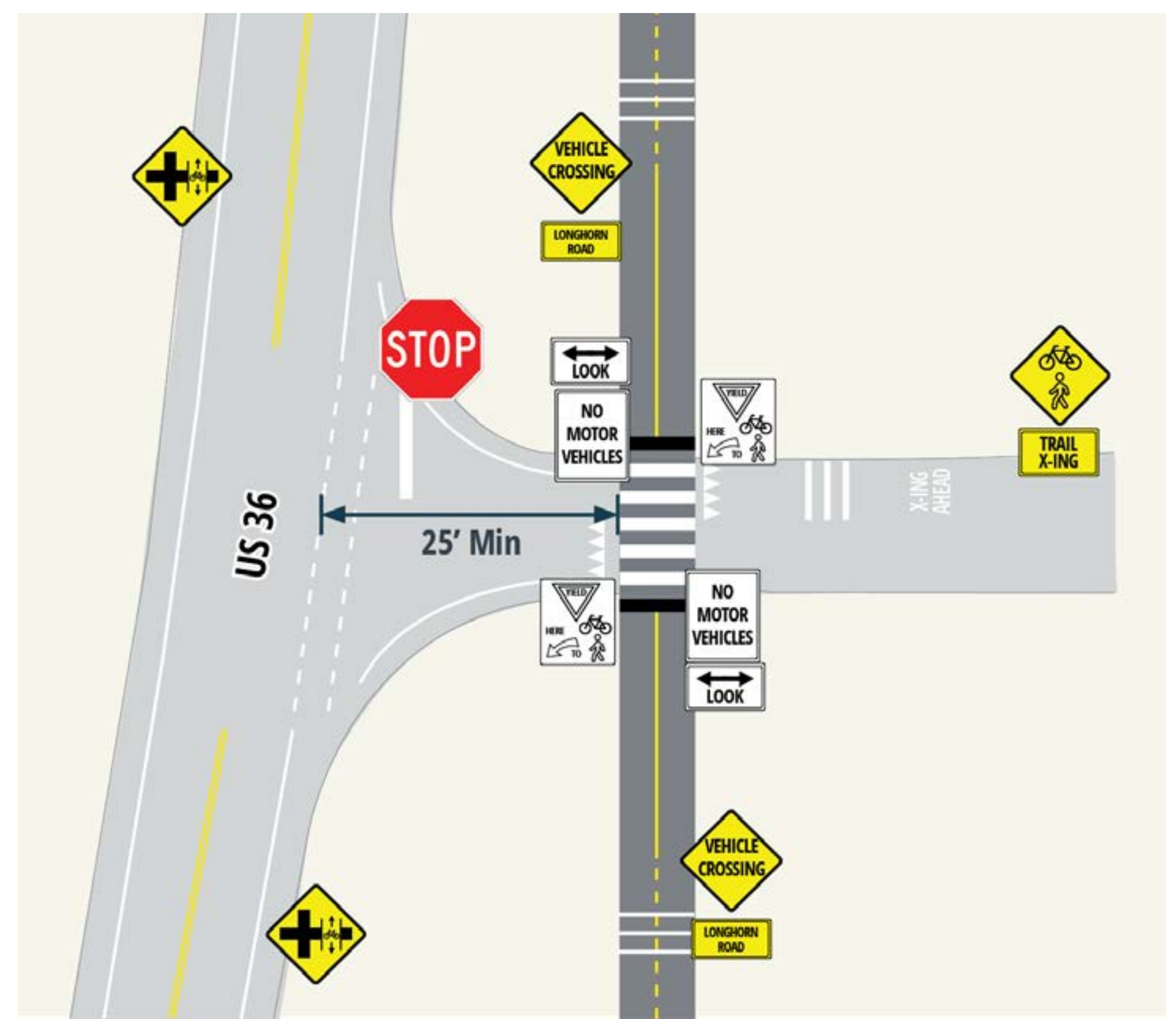
Los cruces de la ciclovía con las calles locales y entradas a las propiedades serán puntos de posible conflicto entre los usuarios de la ciclovía y los vehículos. De acuerdo con la ley del estado de Colorado, los vehículos deberán ceder el paso a los usuarios de la ciclovía. Siempre que sea posible, los cruces se ubicarán a una distancia mínima de 25 pies de US 36, a fin de proporcionar a los vehículos que giran un espacio entre la carretera y la ciclovía para que los usuarios de esta puedan cruzar.

Se instalarán letreros de advertencia anticipados y marcas viales tanto en la calzada como en la ciclovía para alertar de los cruces a los conductores y a los usuarios de la ciclovía.

Cruces con calles locales

Se colocarán letreros de advertencia de cruce de la ciclovía en US 36 para avisar a los vehículos que giran antes de cruzar la ciclovía adyacente. También se instalarán letreros de advertencia anticipada de cruce en la vía local.

En el cruce entre las calles y la ciclovía se pintarán franjas de paso de peatones, se trazarán líneas de ceda el paso y se instalarán señales de ceda el paso. A lo largo de la ciclovía se instalarán letreros de advertencia de cruce, franjas transversales de advertencia, línea central continua y señales con la palabra “¡Mira!”, con el fin de alertar a los usuarios de la ciclovía sobre el cruce de la carretera que se aproxima.



CALLE LOCAL

Cruces en entradas de vehículos

Se colocarán letreros de advertencia de cruce de la ciclovía en US 36 para avisar a los vehículos que giran antes de cruzar la ciclovía adyacente. A lo largo de la ciclovía se instalarán letreros de advertencia de cruce, franjas transversales de advertencia, línea central continua y señales con la palabra “¡Mira!”, con el fin de alertar a los usuarios de la ciclovía sobre el cruce con entradas de vehículos que se aproximan.



ENTRADA DE VEHÍCULOS



Opción de diseño

Evaluación

Descripción

Consideraciones

Nuevo paso a desnivel



Bajo evaluación adicional

Atraviesa US 36 por debajo a través de un nuevo paso a desnivel. Atraviesa los terrenos de Open Space and Mountain Parks (OSMP) y continúa por Old Broadway.

- El paso a desnivel ofrece seguridad y comodidad
- Previene el impacto en los humedales
- Previene el impacto en especies vegetales raras
- Permite la conexión con la red de senderos existente

A lo largo del lado oeste de Old Broadway



Bajo evaluación adicional

Cruza US 36 por Broadway a través de un paso a nivel. Sigue a lo largo del lado oeste de Old Broadway

- Previene el impacto en especies vegetales raras
- Mínimo impacto en los humedales
- La opción de diseño más económica
- Permite la conexión con la red de senderos existente

Paso a desnivel existente



Considerado, pero rechazado

Atraviesa el paso a desnivel existente para conectar a los usuarios al oeste de US 36 con Old Broadway, lo que afecta a los humedales.

- Impacto en los humedales
- Permite la conexión con la red de senderos existente

A lo largo del lado este de US 36



Considerado, pero rechazado

Recorre la ciclovía situada junto a US 36 en el lado este de la autopista, lo que afecta a especies vegetales raras de la zona.

- Impacto en especies vegetales raras
- Preocupaciones por la seguridad y la comodidad en las inmediaciones de US 36
- Conexiones limitadas con la red de senderos existente





Representaciones de las opciones de diseño para South End

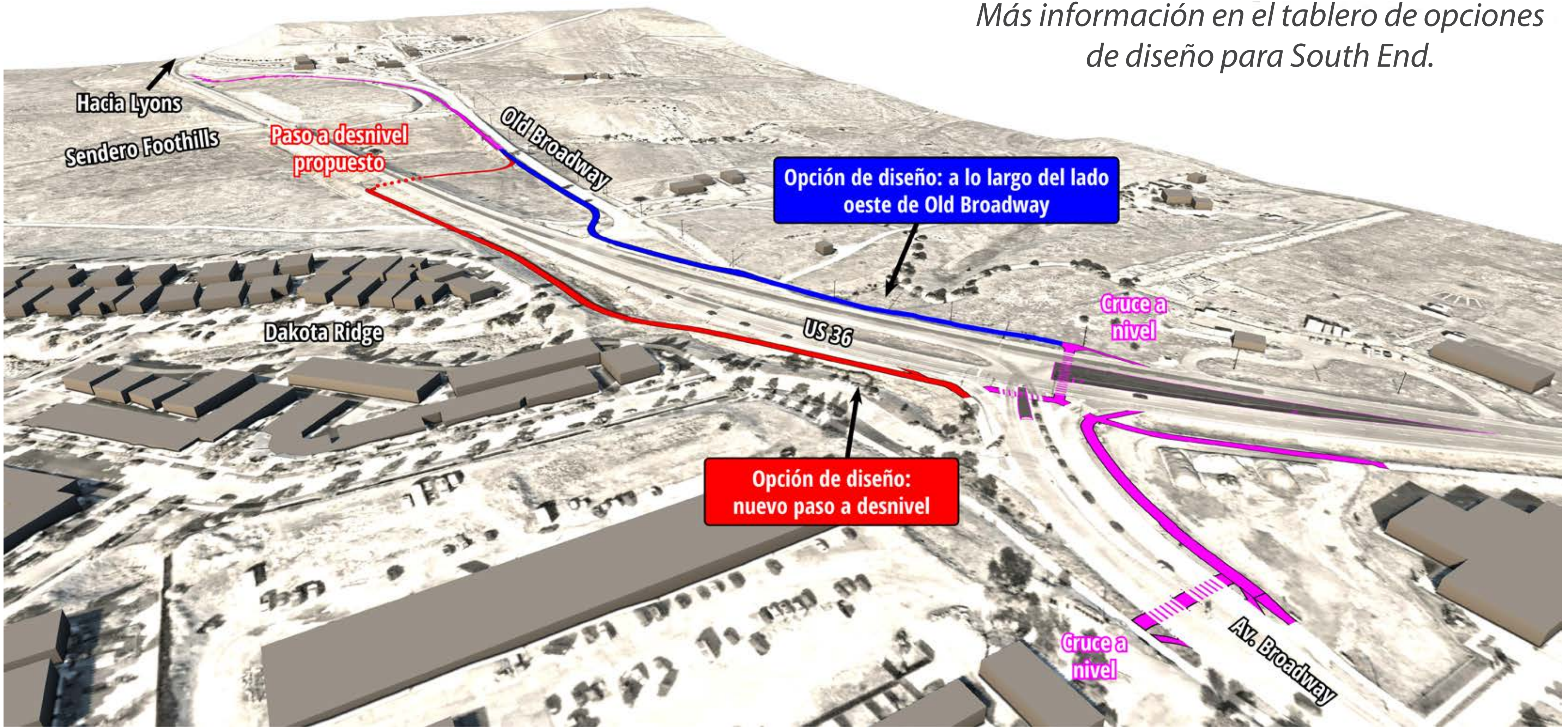
Opciones de diseño para South End bajo evaluación adicional

A continuación se muestran dos representaciones de las opciones de diseño para South End clasificadas como "Bajo evaluación adicional":

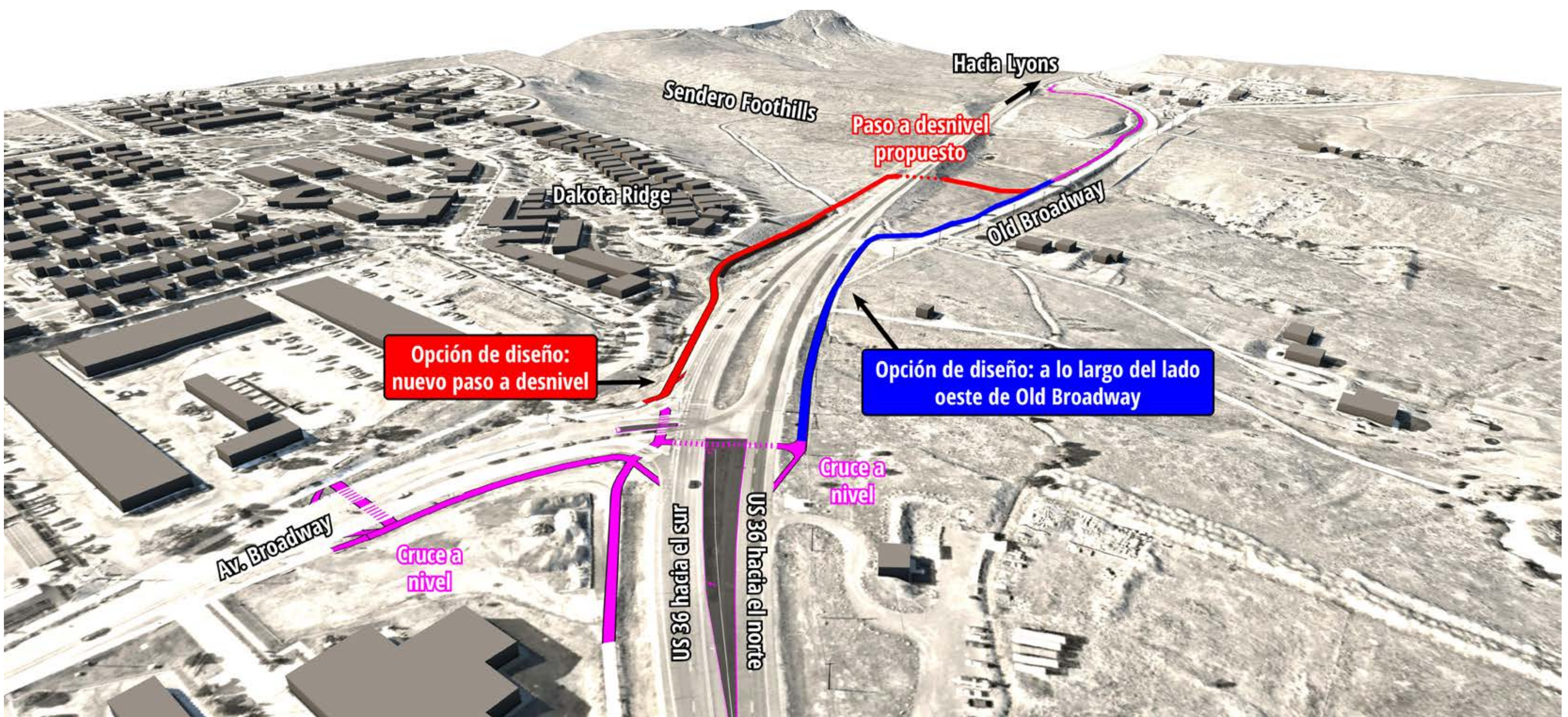
Nuevo paso a desnivel y Lado oeste de Old Broadway.

Perspectiva: Vista hacia el noreste desde Broadway Avenue

**Rechazado durante la fase de diseño:
Nuevo paso a desnivel en Broadway y US 36**
Más información en el tablero de opciones de diseño para South End.



Perspectiva: Vista hacia el norte sobre US 36





Resumen de las opciones de diseño para South End

Descripción general del área de South End

El área prioritaria de South End (desde la intersección de North Broadway y US 36 hasta un cuarto de milla al norte) presenta una situación compleja, ya que los ciclistas y los peatones llegan desde todas las direcciones. Este es el tramo de la carretera con mayor tráfico de bicicletas y la zona con el mayor número de accidentes en los que se ven involucrados ciclistas y peatones.

Opciones de diseño para South End

- Nuevo paso a desnivel
- A lo largo del lado oeste de Old Broadway
- Paso a desnivel existente
- A lo largo del lado este de US 36

Rechazado durante la fase de diseño:

Nuevo paso a desnivel en Broadway y US 36

Se consideró la opción de construir un nuevo paso a desnivel en la intersección de Broadway y US 36, pero se rechazó debido a los importantes impactos que tendría en la infraestructura de servicios públicos y a que el paso a desnivel resultaría excesivamente largo, con distancias de visibilidad limitadas tanto a la entrada como a la salida.

✓✓ = OPCIÓN OPTIMA
✓ = MEJOR
- = BUENO
✗ = CON IMPACTO
✗✗ = CON MUCHO IMPACTO

CATEGORÍA	OPCIONES DE DISEÑO – EXTREMO SUR			
	Nuevo paso a desnivel	A lo largo del lado oeste de Old Broadway	Paso a desnivel existente	A lo largo del lado este de la US 36
Costo	✗	✓✓	✗	✓
Impactos a humedales y zonas de amortiguamiento	-	-	✗✗	✗
Impactos a plantas poco comunes	✓✓	✓✓	✓✓	✗✗
Seguridad y conectividad para ciclistas y peatones <i>(desde Broadway hacia el norte)</i>	-	✗	-	✗
Seguridad y conectividad para ciclistas y peatones <i>(desde la US-36 hacia el norte)</i>	-	✓	✗	✓
Separación de la US 36	✓✓	✓✓	✓✓	✗
RECOMENDACIÓN	Bajo consideración adicional	Bajo consideración adicional	Considerado pero rechazado	Considerado pero rechazado



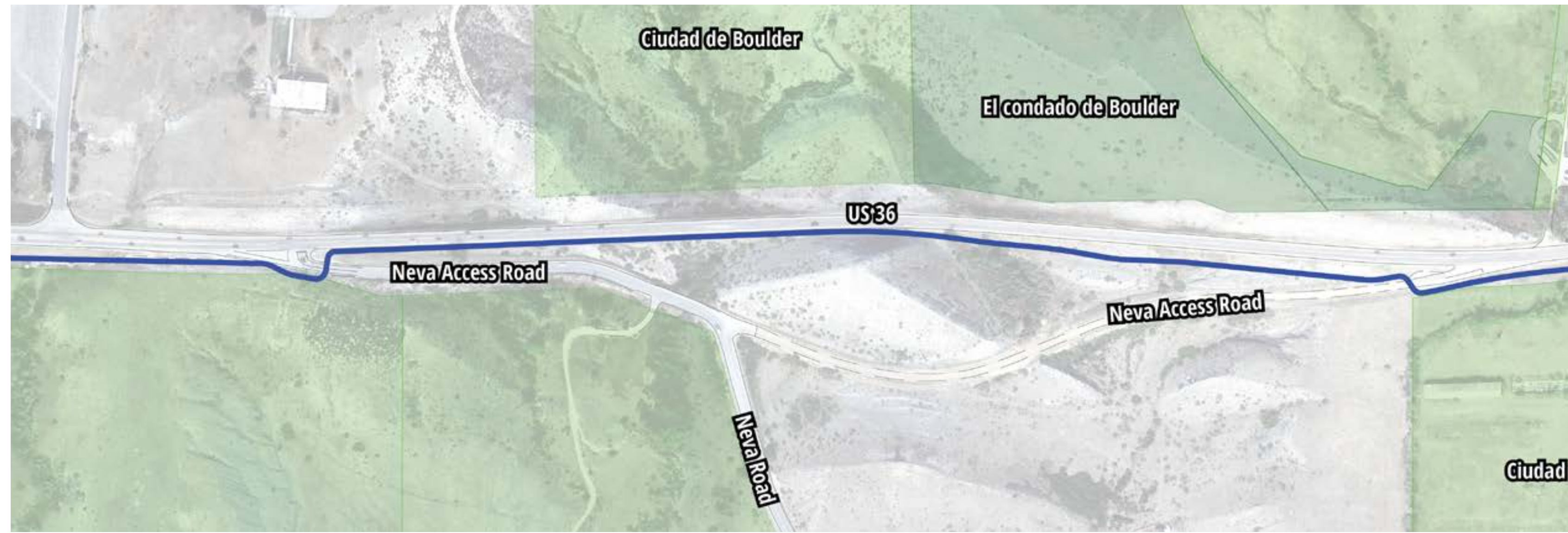
Opción de diseño

Evaluación

Descripción

Consideraciones

A lo largo de US 36 con cruces a nivel

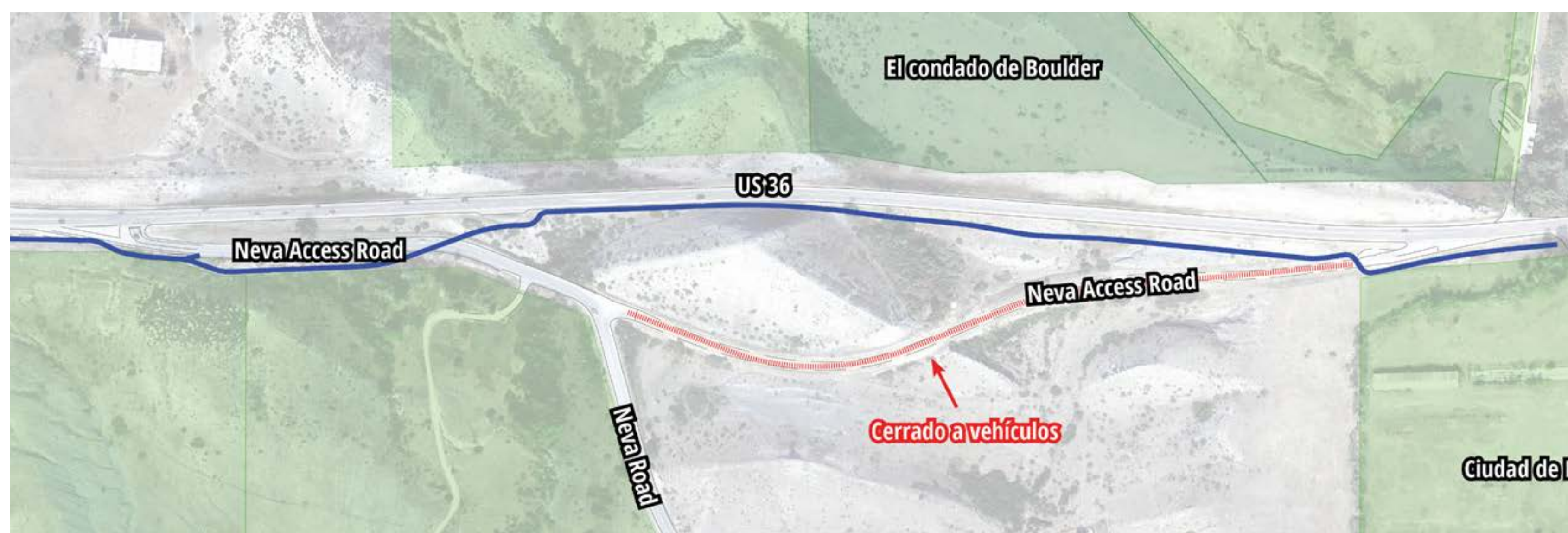


Bajo evaluación adicional

Incluye dos cruces a nivel en los puntos de acceso norte y sur a Neva Road. Sigue la US 36 en lugar de desviar la ciclovía hacia Neva Road. La ciclovía se mantendría dentro de la pendiente deseada (< 5 %).

- Cruce elevado adicional para la seguridad de los usuarios
- Costos mínimos

Paso elevado y cierre del acceso norte a Neva

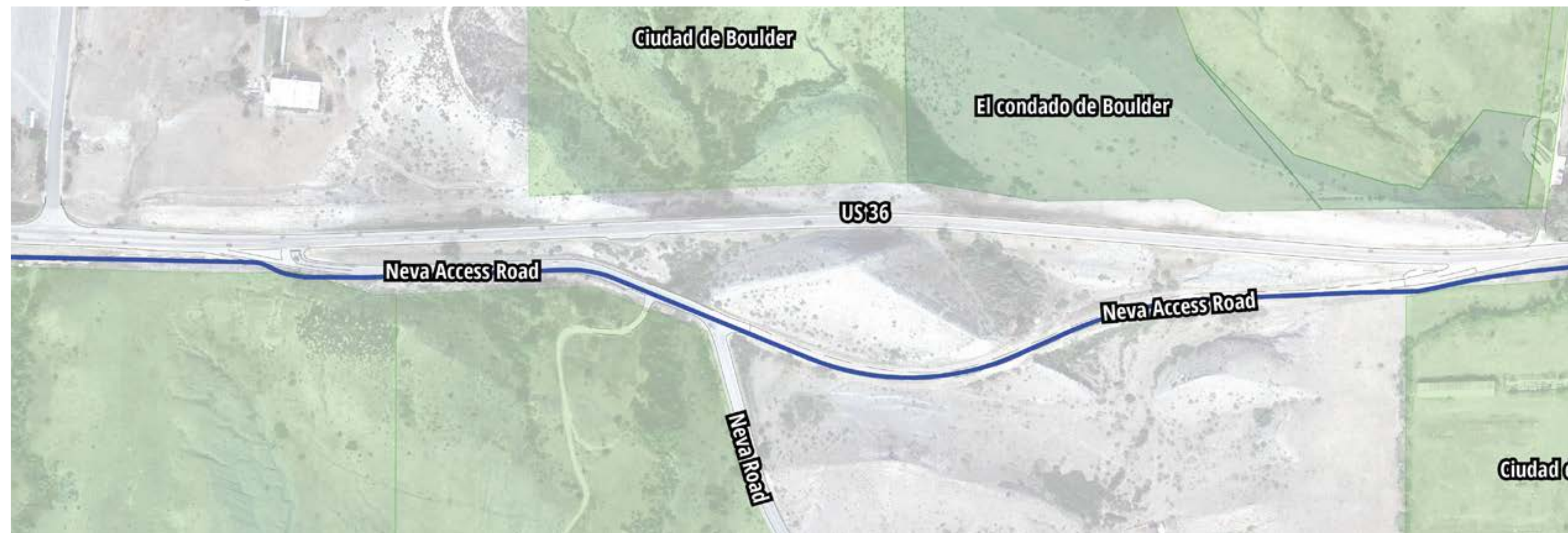


Bajo evaluación adicional

El acceso norte a Neva Road está cerrado. La ciclovía discurre junto a US 36 hasta el acceso sur a Neva Road. Ahí, un puente elevado permite a los usuarios de la ciclovía atravesar Neva Road sin tener que cruzarse con el tránsito vehicular.

- La opción más segura (menor riesgo de conflicto entre los usuarios de la ciclovía y los vehículos)
- La ruta más cómoda y directa
- Cumple con la normativa sobre pendientes (< 5 % de pendiente)
- Costos más elevados (construcción y mantenimiento)

A lo largo de Neva Road



Considerado, pero rechazado

En esta opción de diseño se consideraron tres posibles trazados de la ciclovía: **a lo largo del lado este de Neva Road; a lo largo del lado oeste de Neva Road; y Neva como vía de un solo sentido.**

- Pendiente superior a la recomendada para ciclovías (5 %)
- Impacto moderado en la conectividad de la fauna silvestre





Representaciones de las opciones de diseño para Neva Road

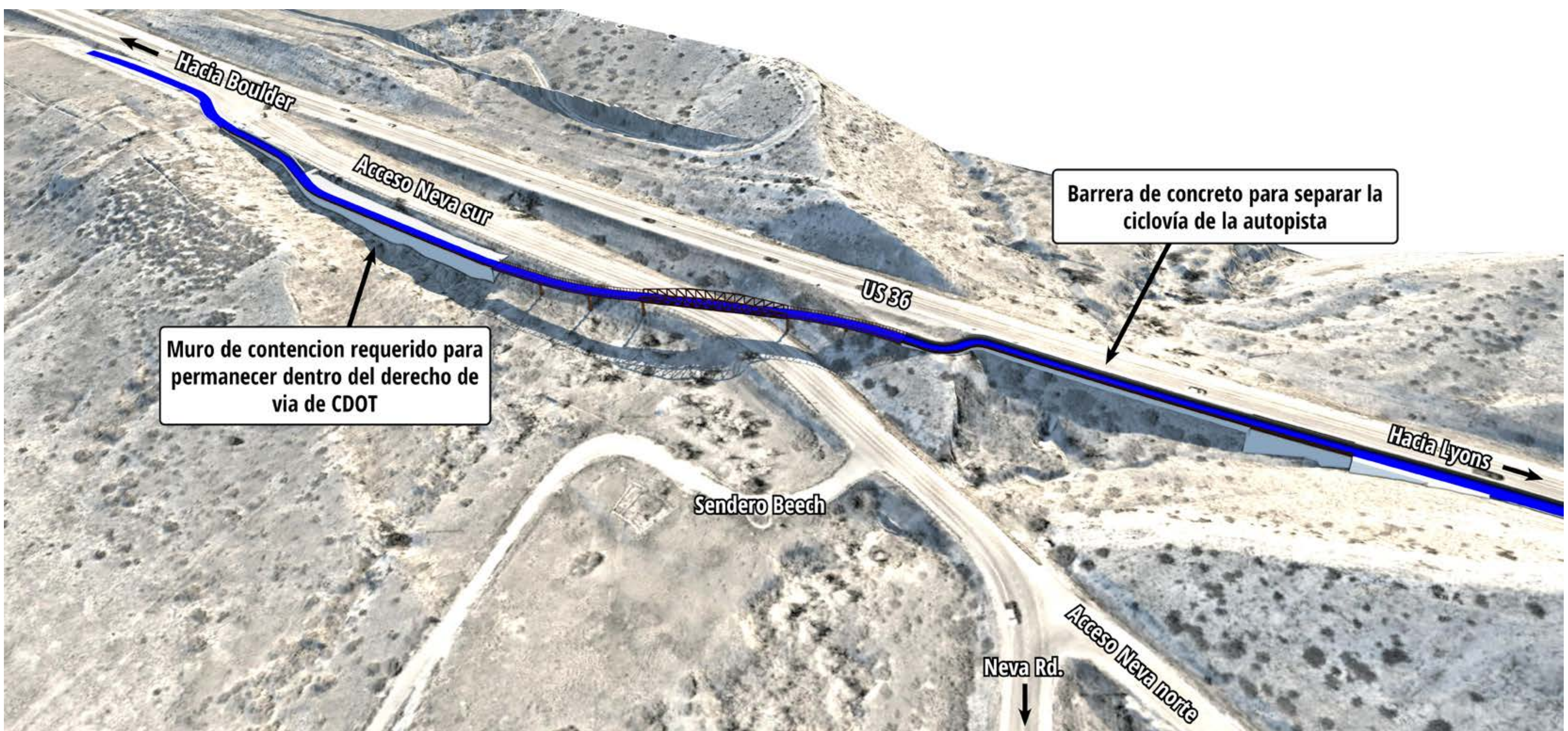
Opciones de diseño para Neva Road bajo evaluación adicional

A continuación se muestran dos representaciones de las opciones de diseño para Neva Road clasificadas como "Bajo evaluación adicional": **A lo largo de US 36 con cruces a nivel (arriba) y el paso elevado y cierre del acceso norte a Neva (abajo).**

A lo largo de US 36, con cruces a nivel Perspectiva: Vista hacia el norte desde US 36



Paso elevado y cierre del acceso norte a Neva Road Perspectiva: Vista aérea de US 36 y Neva Road





Resumen de las opciones de diseño para Neva Road

Descripción general de Neva Road

Las opciones de diseño para Neva Road consideran formas seguras de que la ciclovía cruce los accesos sur y norte a Neva, al tiempo que atraviesa el terreno variado de la zona.

Opciones de diseño para Neva Road

- A lo largo de US 36, con cruces a nivel
- Paso elevado y cierre del acceso norte a Neva
- A lo largo de Neva Road

✓✓ = OPCION OPTIMA
✓ = MEJOR
■ = BUENO
✗ = CON IMPACTO
✗✗ = CON MUCHO IMPACTO

CATEGORÍA	OPCIONES DE DISEÑO – NEVA ROAD				
	Cruces a nivel	Cruce separado con puente	A lo largo de la vía de acceso Neva: lado este	A lo largo de la vía de acceso Neva: lado oeste	A lo largo de la vía de acceso Neva: una sola vía
Costo	■	✗	✗	✗✗	✓
Seguridad y conectividad para ciclistas y peatones	✓	✓✓	✗	■	✗
Separación de la US 36	✗	✓✓	✓	✓	✗
Trayecto directo / pendientes menores de	✓	✓✓	✗	✗	✗
Impactos al tráfico	■	✓	■	■	✗
Impacto a la propiedad privada	■	■	✗✗	✗✗	✗✗
Conectividad de la vida silvestre*	✗	✗	■	■	■
Impactos ambientales*	✗	✗✗	✗	✗	✗
RECOMENDACIÓN	Bajo consideración adicional	Bajo consideración adicional	Considerado pero rechazado	Considerado pero rechazado	Considerado pero rechazado

*Requiere análisis adicional



Opción de diseño

Evaluación

Descripción

Consideraciones

Cruce por debajo del puente existente



Bajo evaluación adicional

Aprovecha el área debajo del puente existente sobre Left Hand Creek (al sur de Left Hand Canyon Drive) para permitir que los usuarios de la ciclovía crucen por debajo de US 36, evitando así posibles puntos de conflicto con el tráfico vehicular en la intersección.

- Acceso separado a Lefthand Canyon Dr.
- Cruce a nivel en mitad de la manzana en Lefthand Canyon Drive
- Impactos en el hábitat ribereño y en la conectividad y desplazamiento de la fauna silvestre
- Posible cierre de la ciclovía durante los episodios de crecidas de James Creek

Cruce a nivel



Bajo evaluación adicional

Se instalará un nuevo semáforo en la intersección de US 36 y Left Hand Canyon Drive, para permitir a los usuarios de la ciclovía cruzar la autopista para tener acceso a Left Hand Canyon Drive.

- Cruce protegido con nuevo semáforo e islas elevadas
- Costos mínimos

Nuevo paso a desnivel



Considerado, pero rechazado

Prevé la construcción de un nuevo paso a desnivel para que los usuarios de la ciclovía puedan cruzar por debajo de US 36 a la altura de Left Hand Canyon Drive.

- Mala visibilidad
- Costos elevados
- Impactos significativos en la propiedad privada

Nuevo paso elevado



Considerado, pero rechazado

Prevé la construcción de un nuevo paso elevado para que los usuarios de la ciclovía puedan cruzar por arriba de US 36 a la altura de Left Hand Canyon Drive.

- Ruta indirecta
- Costos elevados
- Impactos significativos en la propiedad privada





Resumen de las opciones de diseño para Left Hand Canyon

Descripción general de Left Hand Canyon

Las opciones de diseño para Left Hand Canyon consideran alternativas de conexión segura con Lefthand Canyon Drive, una popular ruta ciclista que da acceso a Jamestown y Ward.

Opciones de diseño para Left Hand Canyon

- Cruce por debajo del puente existente
- Cruce a nivel
- Nuevo paso a desnivel
- Nuevo paso elevado

✓✓ = OPCION OPTIMA
✓ = MEJOR
- = BUENO
✗ = CON IMPACTO
✗✗ = CON MUCHO IMPACTO

CATEGORÍA	OPCIONES DE DISEÑO – LEFT HAND CANYON			
	Cruce por debajo del puente existente	Cruce a nivel	Paso a desnivel	Paso elevado
Costo	✓	✓✓	✗✗	✗✗
Impacto a la propiedad privada	✗	-	✗✗	✗✗
Seguridad y conectividad para ciclistas y peatones	✓✓	-	✓✓	-
Separación de la US 36	✓	-	✓	✓
Impactos al tráfico	✓	✗	✓	✓
Conectividad de la vida silvestre*	✗✗	✓✓	✓	✓
Impactos ambientales*	✗✗	✓✓	✓	✓
RECOMENDACIÓN	Bajo consideración adicional	Bajo consideración adicional	Considerado pero rechazado	Considerado pero rechazado





Resumen de las opciones de diseño para Ute Highway

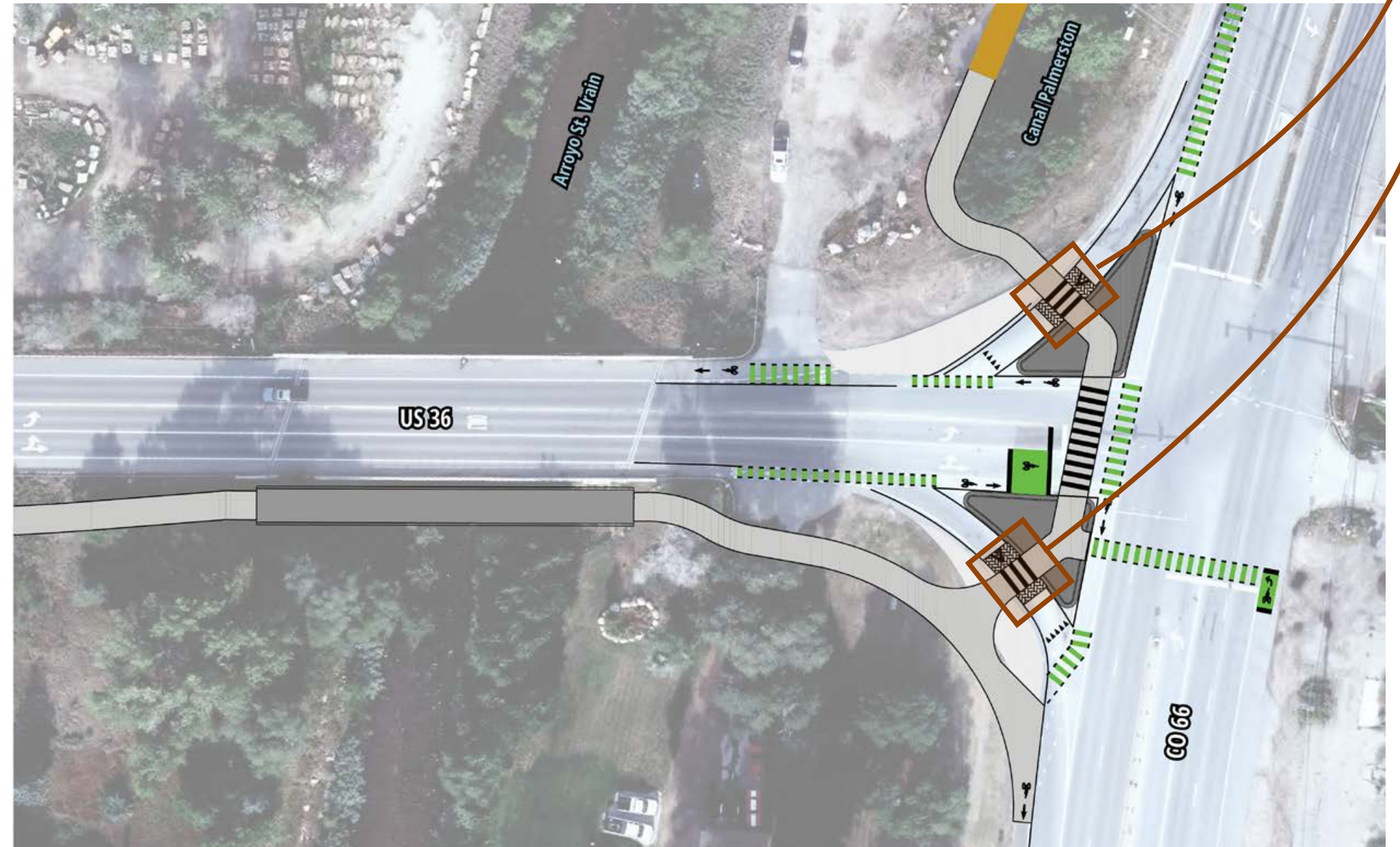
Ute Highway / CO 66: Descripción general del cruce a nivel

El gráfico de la parte inferior derecha muestra la opción de diseño “Bajo consideración adicional”: **Cruce a nivel en Ute Highway.**

Mejoras en las intersecciones

Se mejorará la infraestructura actual de la intersección para aumentar la seguridad de ciclistas y peatones mediante la construcción de nuevos elementos de cruce y de moderación del tráfico, entre los que se incluyen:

- Pasos elevados y refugios peatonales.
- Mejora de los carriles de incorporación para reducir la velocidad de los vehículos.
- Acceso al sendero multiusos existente de Lyons.
- Acceso a las ciclovías de la calle (para desplazamientos hacia el este).



Arriba: Foto de un paso elevado.

Abajo: Representación del paso a nivel de Ute Highway.





Próximos pasos

Denos su opinión

Comparta su opinión sobre las opciones de diseño, así como sus preferencias, prioridades y dudas, respondiendo a esta breve encuesta.

Próximos pasos y calendario del proyecto

Las aportaciones del público se tendrán en cuenta, junto con el análisis técnico y los comentarios de los socios del proyecto, para determinar la opción de diseño elegida para cada área prioritaria.



Escanee el código para participar en la encuesta



Comuníquese con el equipo del proyecto

Si tiene alguna pregunta, póngase en contacto con Alexandra Phillips, gerente de proyecto de la División de Planificación del Transporte del condado de Boulder: aphillips@bouldercounty.gov | 303-441-4520

