

# MID-TERM OPTION: ADVISORY SHOULDERS

*Opción de mejora a medio plazo: "orillas de carretera señalizadas"*

Advisory shoulders create usable shoulders for bicyclists on a roadway that is otherwise too narrow to accommodate one. The shoulder is delineated by pavement marking and optional pavement color. Motorists may only enter the shoulder when no bicyclists are present and must overtake these users with caution due to potential oncoming traffic.

FHWA Rural & Small Town Multimodal Networks Guide

A typical advisory shoulder roadway width is about 24 feet wide, with 6-foot lanes on the outside, separated with dashed white striping from a 12-foot inside lane. Motor vehicles generally travel in both directions in the single 12-foot center lane, leaving room for bicyclists and pedestrians travelling in the outside lane. When two vehicles travelling in opposing directions approach each other, it is permissible for both vehicles to enter into the shoulder area to pass one another.



## Challenges

Animas View Drive falls within the preferred range for traffic volumes, but operating speeds are too high. This treatment would likely be feasible only when combined with other traffic calming treatments.

FHWA guidance mentions good sight lines are desirable to implement this treatment, and conventional yellow-centerline striping may be needed around horizontal curves with poor sight distance.

Currently, an FHWA-approved Request to Experiment is required to implement advisory shoulders, as the treatment is not present in the MUTCD.



Advisory shoulders are a new treatment type in the US and no performance data has yet been collected to compare a substantial body of international experience. In order to install advisory shoulders, an approved Request to Experiment is required as detailed in Sec. 1A.10 for the MUTCD. FHWA is also accepting requests for experimentation with a similar treatment called "dashed bicycle lanes."

Advisory shoulders are a new treatment type in the US and no performance data has yet been collected to compare a substantial body of international experience. In order to install advisory shoulders, an approved Request to Experiment is required as detailed in Sec. 1A.10 for the MUTCD. FHWA is also accepting requests for experimentation with a similar treatment called "dashed bicycle lanes."

Arcenes u orillas de carretera de un carril con doble vía señalizadas, crean vías utilizables para los ciclistas (ciclovías) en una carretera que de otra manera sería demasiado estrecha para acomodar al ciclista. El arcén está delimitado por marcas en el pavimento y de pavimento de color opcional. Los automovilistas solo pueden ingresar al arcén cuando no hay ciclistas presentes y deben adelantar a estos usuarios con precaución debido al posible tráfico que se aproxima en dirección contraria.

FHWA Rural & Small Town Multimodal Networks Guide

El ancho típico de una carretera con señalización para ciclovías es de aproximadamente 24 pies de ancho, con carriles de 6 pies en el exterior, marcados con franjas blancas discontinuas desde un carril interior de 12 pies. Los vehículos motorizados generalmente viajan en ambas direcciones en el único carril central de 12 pies, dejando espacio para ciclistas y peatones que viajan en el carril exterior. Cuando dos vehículos viajan en direcciones opuestas se acercan, está permitido que ambos vehículos entren al área de las ciclovías para pasar.

## Desafíos

Animas View Drive se encuentra dentro del rango preferido para volúmenes de tráfico, pero las velocidades de operación son demasiado altas. Es probable que este procedimiento sólo sea factible si se combina con otros métodos para apaciguar o moderar el tráfico.

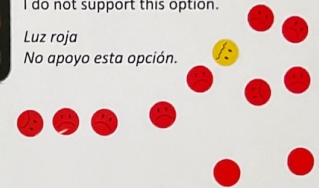
La guía de la FHWA menciona que es deseable tener buenas líneas de visión para implementar este tratamiento y que es posible que se necesiten franjas centrales amarillas convencionales en las curvas con poca distancia de visión.

Actualmente, se requiere una Solicitud Experimental aprobada por la FHWA para implementar los arcenes, ya que el método no está presente en el MUTCD.

**Green Light**  
I support this option.  
Luz verde  
Apoyo esta opción.



**Red Light**  
I do not support this option.  
Luz roja  
No apoyo esta opción.



**Yellow Light**  
I neither strongly support nor oppose this option.  
Luz amarilla  
No apoyo ni me opongo firmemente a esta opción.



## ANIMAS VIEW DRIVE

# MID-TERM OPTION: ONE-WAY SOUTHBOUND

*Opcion de mejora a medio plaza: un sentido hacia el sur*

This option directly addresses the goals of reducing speeds and separating vulnerable bicyclists and pedestrians from higher speed traffic, and would be relatively quick to implement. This combination of benefits gives this option high potential to have a significant positive safety impact.

One-way southbound is preferred over one-way northbound because it would eliminate left turns from Animas View Drive onto US 550 at the northern unsignalized intersection, reducing crash risk. Furthermore, the bus stops are on the southbound side of the roadway and would not need to be relocated.

There is space to provide safe and protected bicycle and pedestrian facilities on the corridor. The existing northbound lane could be converted for pedestrian and bicyclist use by installation of low-cost materials, such as flexible delineator posts and rubber curbs, to delineate a buffer between the southbound vehicle lane and the pedestrian/bicycle lane. Narrowing the travel way for motor vehicles to 12 feet total would also have a traffic calming effect.

## Challenges

There will be an increase in out-of-direction travel. For properties at the southern end, access from downtown Durango would increase by 3 miles, or 5 minutes of additional travel time. Access time for emergency vehicles would also increase.

A comprehensive traffic study, community outreach, engagement with stakeholders, and coordination with CDOT are recommended to fully assess the feasibility of the alternative.



*Esta opción aborda directamente los objetivos de reducir las velocidades y separar a los ciclistas y peatones vulnerables del tráfico de mayor velocidad y sería relativamente rápido de implementar. Esta combinación de beneficios le da a ésta opción un alto potencial de tener un significativo impacto positivo en seguridad.*

*Se prefiere el sentido único en dirección sur del tránsito al sentido único en dirección norte, porque eliminaría los giros a la izquierda desde Animas View Drive hacia la US 550 en la intersección norte no señalizada, lo que reduciría el riesgo de accidentes. Además, las paradas de autobús están en el lado sur de la carretera y por lo que no sería necesario reubicarlas.*

*Hay espacio para proporcionar instalaciones seguras y protegidas para bicicletas y peatones en éste trayecto de carretera. El carril existente en dirección norte podría convertirse para uso de peatones y ciclistas mediante la instalación de materiales de bajo costo, como postes flexibles y bordillos de goma, para delimitar una zona de separación entre el carril para vehículos en dirección sur y el carril para peatones/bicicletas. Reduciendo la vía de circulación para vehículos motorizados a un total de 12 pies, también tendría un efecto apaciguante del tráfico.*

## Desafíos

*Habría un aumento de tránsito hacia la carretera en sentido contrario, para las propiedades en el extremo sur desde el centro de Durango, esto aumentaría en 3 millas o 5 minutos el tiempo de viaje. También aumentaría el tiempo de acceso de vehículos de emergencia.*

*Se recomienda un estudio de tráfico integral, alcance comunitario, participación de las partes interesadas y coordinación con el CDOT para evaluar completamente la viabilidad de esta alternativa.*



**Green Light**  
I support this option.  
Luz verde  
Apoyo esta opción.



**Red Light**  
I do not support this option.  
Luz roja  
No apoyo esta opción.



**Yellow Light**  
I neither strongly support nor oppose this option.  
Luz amarilla  
No apoyo ni me opongo firmemente a esta opción.



# MID-TERM OPTION: PARKING AND SPEED ENFORCEMENT

*Opcion de mejora a medio plaza: control de velocidad y estacionamiento*

The posted speed limit on Animas View Drive is 25 mph. The Durango Police Department conducted a traffic speed survey in September 2023. The results showed an average speed of 26 mph, and an 85th percentile speed of 36 mph. Because illegal parking along the roadway and shoulders creates various safety issues, including obstructing the roadway and driver sight lines and increasing pedestrian activity within the roadway, parking in unauthorized areas should be strongly discouraged, and enforcement is an appropriate tool.

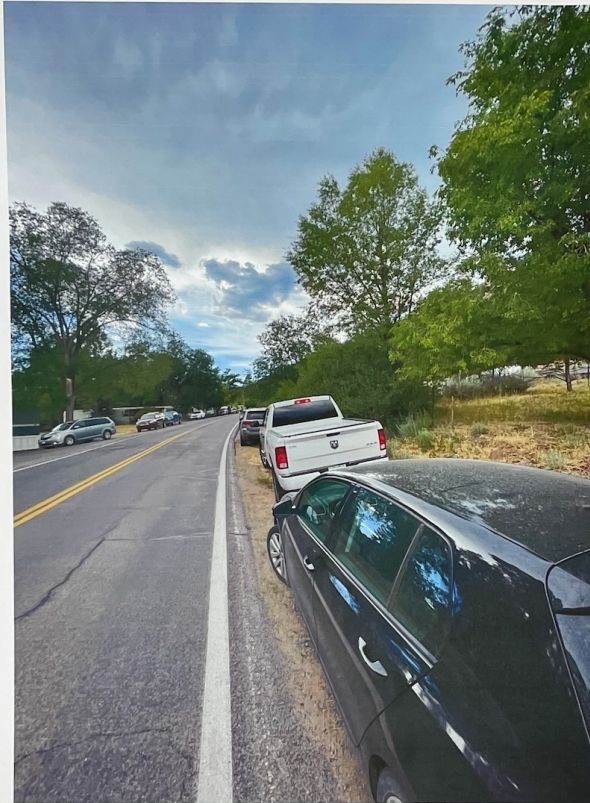
## Parking Enforcement Strategies

Restrict illegal parking with physical obstructions in areas prone to illegal parking.

Increased enforcement during busy times.

## Speed Reduction Strategies

Install automated speed enforcement cameras. This involves a new ordinance being passed to permit camera installation and enforcement.



*El límite de velocidad mandatorio en Animas View Drive es de 25 mph. El Departamento de Policía de Durango realizó una encuesta sobre la velocidad del tráfico en septiembre de 2023, en el cual los resultados mostraron una velocidad promedio de 26 mph y una velocidad de 36 mph del 85% percentil. Debido a que el estacionamiento ilegal a lo largo de la carretera y los arceos crea varios problemas de seguridad, incluida la obstrucción de la carretera y las líneas de visión del conductor y el aumento de la actividad peatonal dentro de la carretera, se debe desalentar enfáticamente el estacionamiento en áreas no autorizadas y la aplicación de la ley es una herramienta adecuada.*

## Estrategias de Control de Estacionamiento

*Restringir el estacionamiento ilegal con obstrucciones físicas en áreas propensas al estacionamiento ilegal.*

*Mayor control durante las horas punta.*

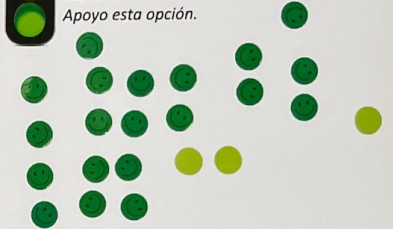
## Estrategias de reducción de velocidad

*Instalar cámaras automáticas de control de velocidad. Esto implica la aprobación de una nueva ordenanza para permitir la instalación de cámaras y su cumplimiento.*



**Green Light**  
I support this option.

**Luz verde**  
Apoyo esta opción.



**Red Light**  
I do not support this option.

**luz roja**  
No apoyo esta opción.



**Yellow Light**  
I neither strongly support nor oppose this option.

**Luz amarilla**  
No apoyo ni me opongo firmemente a esta opción.



# MID-TERM OPTION: TEMPORARY TRAFFIC CALMING TREATMENTS

Opcion de mejora a medio plaza: spanish translation

Toole Design suggested that the City of Durango consider a number of longer-term improvements to the Animas View Drive corridor for the purpose of calming traffic and reducing vehicle speeds. Some temporary traffic calming treatments include:

## Raised features like crosswalk, speed tables, or speed cushions

These could be installed at the 4 bus stop locations, or at other key locations such as in advance of driveways. They would need to be coordinated with emergency response.

## Pinch points

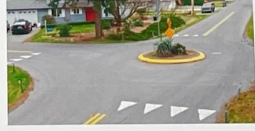
Pinch points temporarily reduce the roadway width to one lane, forcing motorists in opposing directions to stop and yield to one another.

## Chicanes

Chicanes slightly reduce roadway width and create horizontal deflection requiring navigation helps to reduce speeds.

## Mini traffic circle or median

Many towns have had success installing mini traffic circles to slow vehicular speeds on roadways as narrow as 30 feet. This is wider than the typical 22 to 24 foot width of Animas View Drive, but there may be locations along the corridor where the road could be widened to allow for a minimal circle. Mini traffic circles are designed to be mountable for larger vehicles but the horizontal deflection to navigate around them slows passengers cars significantly.



Toole Design sugirió que la ciudad de Durango considere una serie de mejoras a largo plazo en el trayecto de carretera Animas View Drive con el fin de apaciguar o calmar el tráfico y reducir la velocidad de los vehículos. Algunos métodos temporales para apaciguar el tráfico incluyen:

## Elementos elevados como cruces de peatones, tablas de velocidad o barreras de velocidad.

Estos podrían instalarse en las cuatro paradas de autobús o en otros lugares claves, como antes de las entradas de vehículos a las casas. Estos tendrían que coordinarse con los grupos de respuesta a emergencias.

## Puntos de atochamiento

Los puntos de apresionamiento (estrechos) reducen temporalmente el ancho de la carretera a un carril, lo que obliga a los automovilistas en direcciones opuestas a detenerse y ceder el paso entre sí.

## Chicanas

Las Chicanas (angostamientos) reducen ligeramente el ancho de la carretera y crean una desviación horizontal que requiere que la navegación ayude a reducir la velocidad.

## Mini rotonda o isletas

Muchas ciudades han tenido éxito instalando mini rotondas o glorietas para reducir la velocidad de los vehículos en vías tan estrechas como de 30 pies. Esto es más ancho que el ancho típico de Animas View Drive de 22 a 24 pies, pero puede haber lugares a lo largo del corredor donde la carretera podría ampliarse para permitir un círculo mínimo. Las mini isletas están diseñadas para que los vehículos más grandes puedan montarlas, pero la deflexión horizontal para rodearlas ralentiza significativamente a los vehículos de pasajeros.



**Green Light**  
I support this option.  
Luz verde  
Apoyo esta opción.



Si se instala, hay que tener en cuenta el espacio  
Cada 400 pies  
Traffic camera + detectors



**Red Light**  
I do not support this option.  
Luz roja  
No apoyo esta opción.



**Yellow Light**  
I neither strongly support nor oppose this option.  
Luz amarilla  
No apoyo ni me opongo firmemente a esta opción.

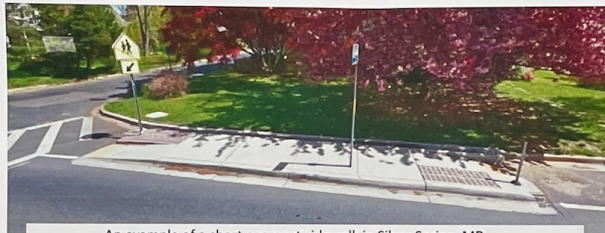


# MID-TERM OPTION: TRANSIT IMPROVEMENTS

Opcion de mejora a medio plaza: control de velocidad y estacionamiento

## Crosswalks at Transit Stops

Pedestrian safety at the bus stops along Animas View Drive is a high-priority concern. In general, pedestrian safety takes on heightened importance along transit corridors where bus stops serve as pedestrian demand generators. Crosswalks are a recommended safety improvement at transit stops along Animas View Drive.



An example of a short-segment sidewalk in Silver Spring, MD  
An example of a short-segment sidewalk in Silver Spring, MD

PROWAG requires an accessible route on either side of a crosswalk with detectable warning surfaces. Some minor grading around the bus stops would likely be needed to construct the short segment sidewalks, along with considerations given to drainage. Each bus stop and crosswalk location can be looked at in isolation of other locations. Crosswalks and short sidewalk segments can be installed only at locations where there is sufficient space to do so.

## Transit Stop at Oxbow Park

Advertising the Transit Stop directly across the road from Oxbow Park could alleviate some of the parking congestion experienced at this location. The Durango Transit Center at the opposite end of this bus route has a parking lot with 131 spaces that is free on weekends. Many visitors to the park may be unaware of this existing direct transit connection.



## Transit On-Demand Expansion

The City is considering expanding on-demand transit service to operate curb-to-curb microtransit to Oxbow Park during the summer months. This service will require an additional \$50,000 per year to operate daily service throughout the summer.

## Cruces peatonales en las paradas de transporte público

La seguridad de los peatones en las paradas de autobús a lo largo de Animas View Drive es una preocupación de alta prioridad. En general, la seguridad de los peatones adquiere mayor importancia a lo largo de los trayectos de tránsito donde están las paradas de autobús que tienen mucha demanda. Los cruces peatonales son una mejora de seguridad recomendada en las paradas de transporte público a lo largo de Animas View Drive.

PROWAG requiere una ruta accesible a ambos lados de un paso de peatones con superficies de advertencia detectables. Probablemente se necesitaría alguna nivelación menor alrededor de las paradas de autobús para construir las aceras de segmento corto, junto con consideraciones sobre el drenaje. Cada parada de autobús y ubicación de cruce de peatones se puede observar de forma aislada de otras ubicaciones. Los cruces peatonales y segmentos cortos de aceras se pueden instalar sólo en lugares donde haya suficiente espacio para hacerlo.

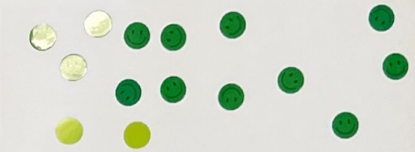
## Parada de Tránsito en Oxbow Park

Anunciar la parada de tránsito justo al otro lado de la calle de Oxbow Park podría aliviar parte de la congestión de estacionamiento que se experimenta en este lugar. El Centro de Tránsito de Durango en el extremo opuesto de esta ruta de autobús tiene un estacionamiento con 131 espacios que es gratuito los fines de semana. Es posible que muchos visitantes del parque desconozcan esta conexión de transporte directo existente.

**Expansión del transporte público bajo demanda**  
La Ciudad está considerando expandir el servicio de transporte a pedido para operar microtransporte de acera a acera hasta Oxbow Park durante los meses de verano. Este servicio requerirá \$50,000 adicionales por año para operar el servicio diario durante todo el verano



**Green Light**  
I support this option.  
Luz verde  
Apoyo esta opción.



**Red Light**  
I do not support this option.  
Luz roja  
No apoyo esta opción.



**Yellow Light**  
I neither strongly support nor oppose this option.  
Luz amarilla  
No apoyo ni me opongo firmemente a esta opción.

