



PEÑA NEPA & DESIGN

WELCOME BIENVENIDOS

Public Open House | Jornada de Puertas Abiertas

TODAY'S AGENDA

- ✓ Learn where we are in the alternatives and design process.
- ✓ Hear what the public shared from across the region — challenges, opportunities, and ideas for improvement.
- ✓ Review what the analysis is showing.
- ✓ Share what matters to you.

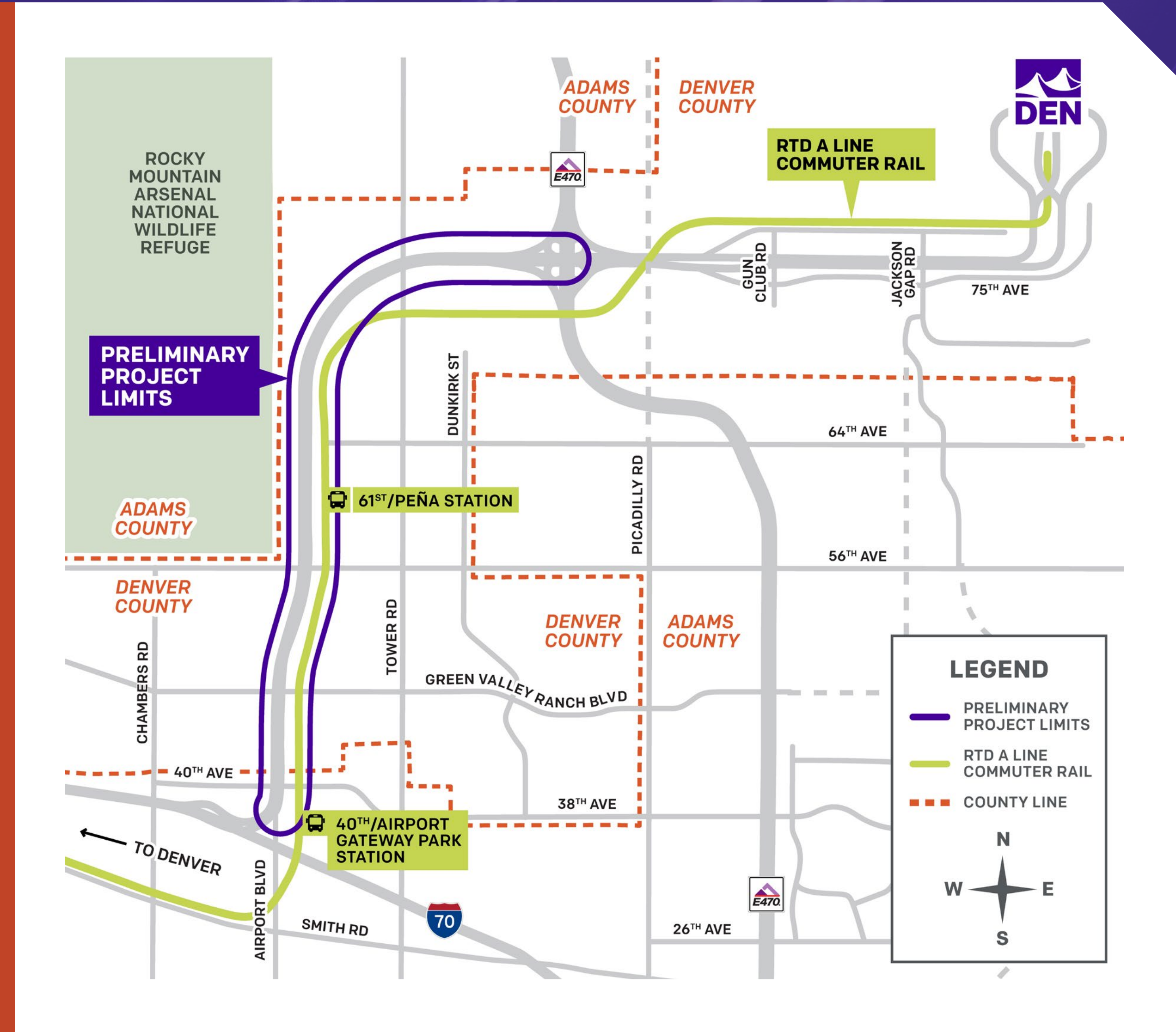
AGENDA DE HOY

- ✓ Descubra en qué etapa nos encontramos del proceso de alternativas y diseño.
- ✓ Escuche lo que el público compartió desde toda la región — desafíos, oportunidades e ideas para la mejora.
- ✓ Revise lo que muestra el análisis.
- ✓ Comparte lo que te importa.

Project Overview

Denver International Airport (DEN) is planning for the future of the Peña corridor through the Peña NEPA & Design project.

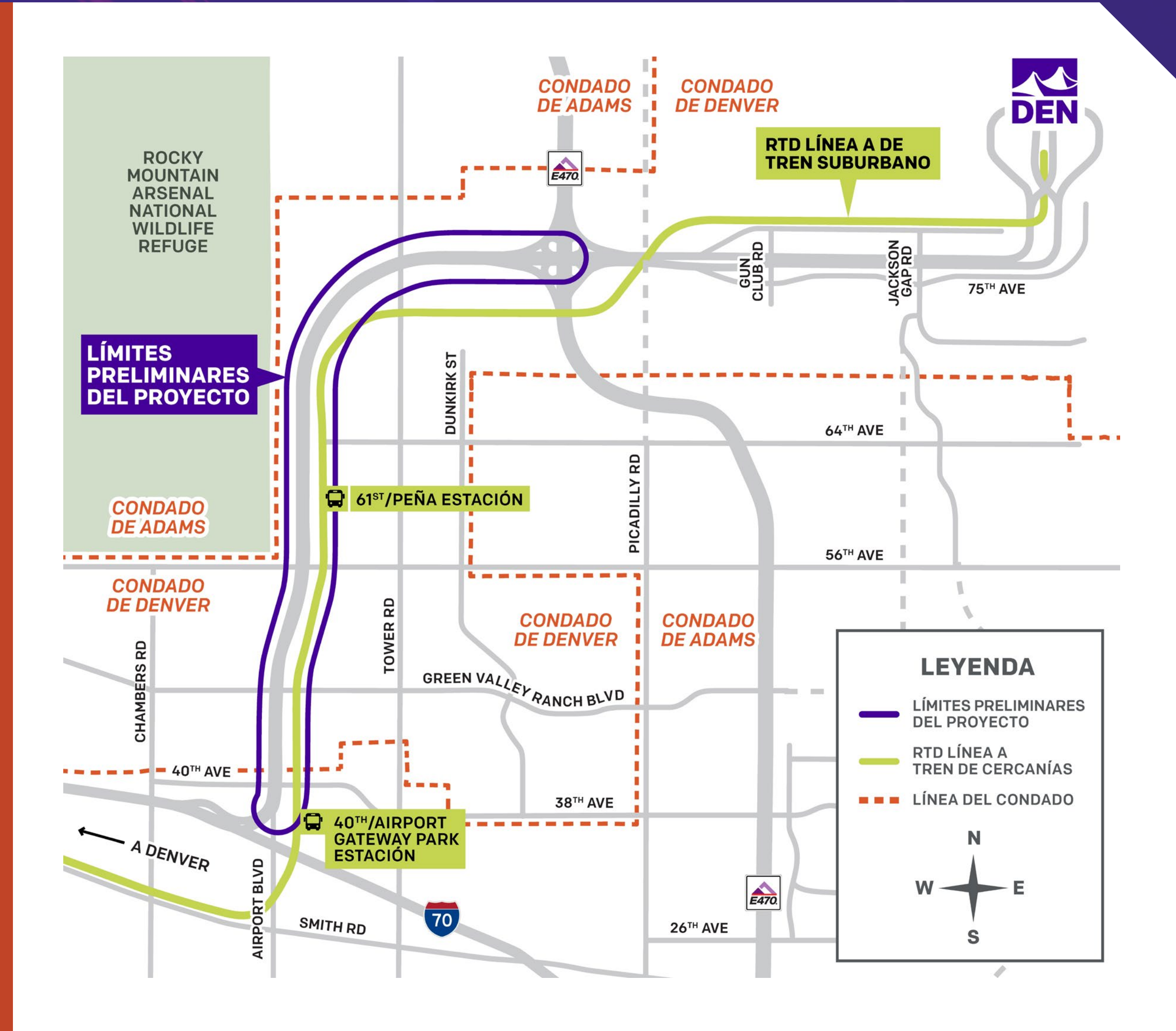
The project is being developed in accordance with the National Environmental Policy Act, or NEPA, which requires consideration of transportation needs, potential social, economic, and environmental effects, alternatives, and public and agency input before key project decisions are made.



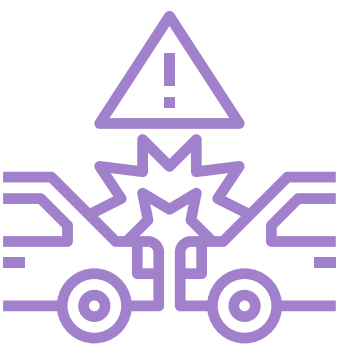
Visión del Proyecto

El Aeropuerto Internacional de Denver (DEN) está planificando el futuro del corredor Peña a través del proyecto de NEPA y Design de Peña.

El proyecto se está desarrollando de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), la cual exige considerar las necesidades de transporte, los posibles impactos sociales, económicos y ambientales, las alternativas disponibles, y las opiniones del público y de las agencias involucradas antes de tomar decisiones clave sobre el proyecto.



WHY IS THE PROJECT NEEDED?



Address safety concerns

Address documented safety issues and conditions causing driver discomfort through updated design and operational enhancements.



Provide reliable and efficient airport access

Improve predictability and travel time for passengers, employees, and freight traveling to and from DEN.



Respond to growth in travel demand around DEN

Address increasing regional travel and development pressures around DEN, recognizing that airport-related and local travel has different users and travel patterns.



Enhance travel options

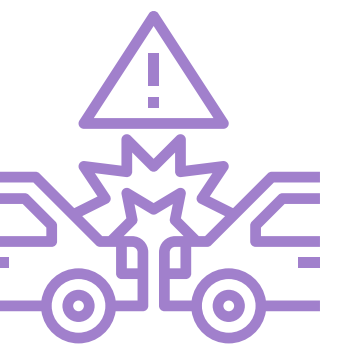
Support more ways for travelers, employees, and residents to get to the airport—whether by car, transit, bike, or other means.



Strengthen economic vitality

Support DEN's economic impact as a major driver of jobs, business activity, and investment in Colorado.

¿POR QUÉ ES NECESARIO ESTE PROYECTO?



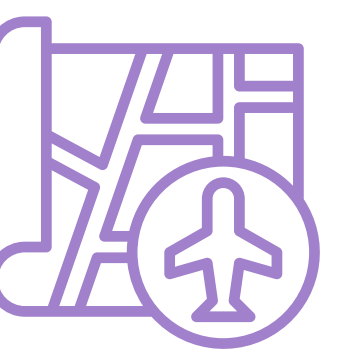
Abordar las preocupaciones de seguridad

Abordar los problemas de seguridad documentados y las condiciones que generan incomodidad para los conductores mediante mejoras en el diseño y las operaciones.



Proporcionar acceso al aeropuerto confiable y eficiente

Mejorar la previsibilidad y los tiempos de viaje para pasajeros, empleados y carga que se desplazan hacia y desde DEN.



Responder al crecimiento de la demanda de viajes en torno a DEN

Abordar el aumento de los viajes regionales y las presiones de desarrollo alrededor de DEN, reconociendo que los viajes relacionados con el aeropuerto y los viajes locales tienen diferentes usuarios y patrones de desplazamiento.



Mejorar las opciones de viaje

Fomentar más alternativas para que viajeros, empleados y residentes lleguen al aeropuerto, ya sea en automóvil, transporte público, bicicleta u otros medios de transporte.



Apoyar la vitalidad económica

Apoyar el impacto económico de DEN como un importante motor de empleo, actividad empresarial e inversión en Colorado.

National Environmental Policy Act

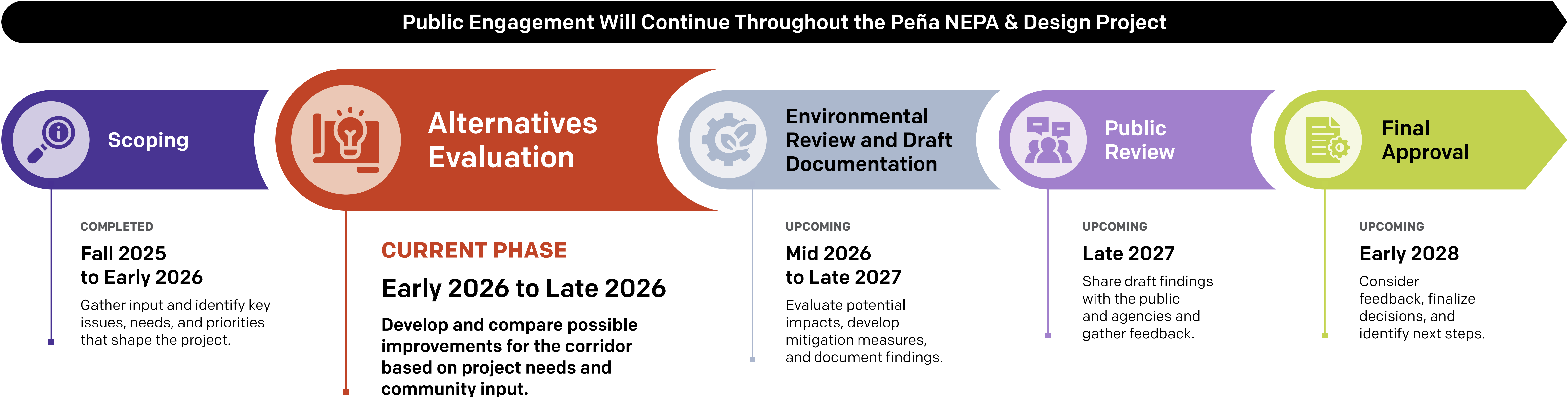
Project NEPA Timeline

The project’s environmental review and preliminary design process is expected to take about two years. If approvals and funding align, construction of improvements could begin as early as 2028.

- ✓

Because the project involves federal funding and approvals, DEN is following the National Environmental Policy Act, or NEPA, process. This helps keep the process transparent, gives the public a clear role, and supports eligibility for future federal decisions.
- ✓

Your input helps shape the project. Stay involved as we move forward together



What We Heard and What We're Doing

Public input is helping shape how the Peña corridor is understood, what needs the project should address, what alternatives are being evaluated, and how the project team continues to engage the community.



CORRIDOR CONTEXT

What we heard

Conflicts between airport traffic and local traffic create challenges for many different users. You also told us that transit is already an important way people travel along the Peña Corridor.

What we're doing

Recognizing transit as an existing and future part of the corridor — not an afterthought.

Documenting the mix of airport, local, employee, freight, and visitor traffic as a key corridor challenge.

Considering how major connections, including the I-70 interchange and the DEN terminal area, affect travel on Peña Boulevard.



PURPOSE AND NEED

What we heard

Reliable and efficient airport access is critical. The corridor needs to work for how people use it today and how they may need to use it in the future.

What we're doing

Including travel time reliability and efficiency as key needs in the project's Purpose and Need.

Using technical analysis and public input together to better understand where and why delays occur.



ALTERNATIVES

What we heard

Many people asked for more roadway capacity. Others wanted stronger transit options and wanted to know that transit was being considered from the start.

What we're doing

Evaluating roadway capacity concepts, including added lanes and collector-distributor-style improvements.

Evaluating transit-focused alternatives alongside roadway options.

Looking at both physical improvements and operational strategies.



ENGAGEMENT

What we heard

Engagement should be meaningful, focused, and accessible to people who depend on the corridor — including those who may not attend a traditional public meeting.

What we're doing

Attending community events and existing meetings and offering online engagement options to reach people where they already are.

Continuing bilingual outreach with corridor users, community groups, employers, transportation providers, and other stakeholders.

Focusing outreach on airport employees, including early morning, late-night, and overnight workers.



TRANSPARENCY

What we heard

You want clear information about how the project is funded, including the role of airport revenues, and what decisions are part of this NEPA process.

What we're doing

Clearly identifying which ideas are being evaluated through this project and which may require separate funding, policy decisions, or action by other agencies.

We will provide plain-language information about project funding, including how airport revenues may be used.

Sharing summaries at each major phase to show what we heard and how input influenced the process.

Lo Que Escuchamos y Lo Que Estamos Haciendo

Los comentarios de la comunidad está ayudando a comprender mejor el corredor Peña, identificar las necesidades, evaluar las alternativas en consideración y orientar la manera en que el equipo del proyecto continúa interactuando con la comunidad.



CONTEXTO DEL CORREDOR

Lo que escuchamos

Los conflictos entre el tráfico relacionado con el aeropuerto y el tráfico local generan desafíos para muchos tipos de usuarios. También nos comentaron que el transporte público ya es una forma importante de desplazarse a lo largo del corredor Peña.

Lo que estamos haciendo

Reconocer el transporte público como una parte actual y futura del corredor, no como una consideración secundaria.

Documentar la combinación de tráfico aeroportuario, local, de empleados, de carga y de visitantes como uno de los principales desafíos del corredor.

Considerar cómo las conexiones clave, incluido el intercambio con la I-70 y el área terminal de DEN, influyen en los desplazamientos sobre Peña Boulevard.



PROPÓSITO Y NECESIDAD

Lo que escuchamos

El acceso confiable y eficiente al aeropuerto es fundamental. El corredor debe funcionar para cómo las personas lo utilizan hoy y cómo podrían necesitar utilizarlo en el futuro.

Lo que estamos haciendo

Incluir la confiabilidad y eficiencia del tiempo de viaje como necesidades clave en el Propósito y Necesidad del proyecto.

Utilizar análisis técnico y aportes del público de manera conjunta para comprender mejor dónde y por qué ocurren los retrasos.



ALTERNATIVAS

Lo que escuchamos

Muchas personas solicitaron mayor capacidad vial. Otras expresaron interés en opciones de transporte público más sólidas y quisieron saber que el tránsito se estaba considerando desde el inicio.

Lo que estamos haciendo

Evaluar conceptos de capacidad vial, incluyendo carriles adicionales y mejoras tipo colectores-distribuidores.

Evaluar alternativas enfocadas en el transporte público junto con las opciones viales.

Analizar tanto mejoras físicas como estrategias operativas.



PARTICIPACIÓN

Lo que escuchamos

La participación debe ser significativa, enfocada y accesible para las personas que dependen del corredor, incluidas aquellas que no pueden asistir a una reunión pública tradicional.

Lo que estamos haciendo

Asistir a eventos comunitarios y reuniones ya existentes, y ofrecer opciones de participación en línea para llegar a las personas en los espacios donde ya participan.

Continuar con la difusión bilingüe hacia los usuarios del corredor, grupos comunitarios, empleadores, proveedores de transporte y otras partes interesadas.

Enfocar los esfuerzos de divulgación en los empleados del aeropuerto, incluyendo a quienes trabajan en horarios de madrugada, noche y turno nocturno.



TRANSPARENCIA

Lo que escuchamos

Ustedes desean información clara sobre cómo se financia el proyecto, incluido el papel de los ingresos del aeropuerto, y qué decisiones forman parte de este proceso de NEPA.

Lo que estamos haciendo

Identificar claramente qué ideas se están evaluando en este proyecto y cuáles podrían requerir financiamiento separado, decisiones de política o acciones de otras agencias.

Proporcionar información en lenguaje claro sobre el financiamiento del proyecto, incluido cómo podrían utilizarse los ingresos del aeropuerto.

Compartir resúmenes en cada fase principal para mostrar lo que escuchamos y cómo los aportes han influido en el proceso.

Community and Environmental Effects

As part of the National Environmental Policy Act (NEPA) process, DEN will evaluate how the Peña project could affect people, neighborhoods, and environmental resources in and around the corridor. The review will identify potential benefits and impacts and look for ways to avoid, minimize, or mitigate effects.

STUDY AREAS

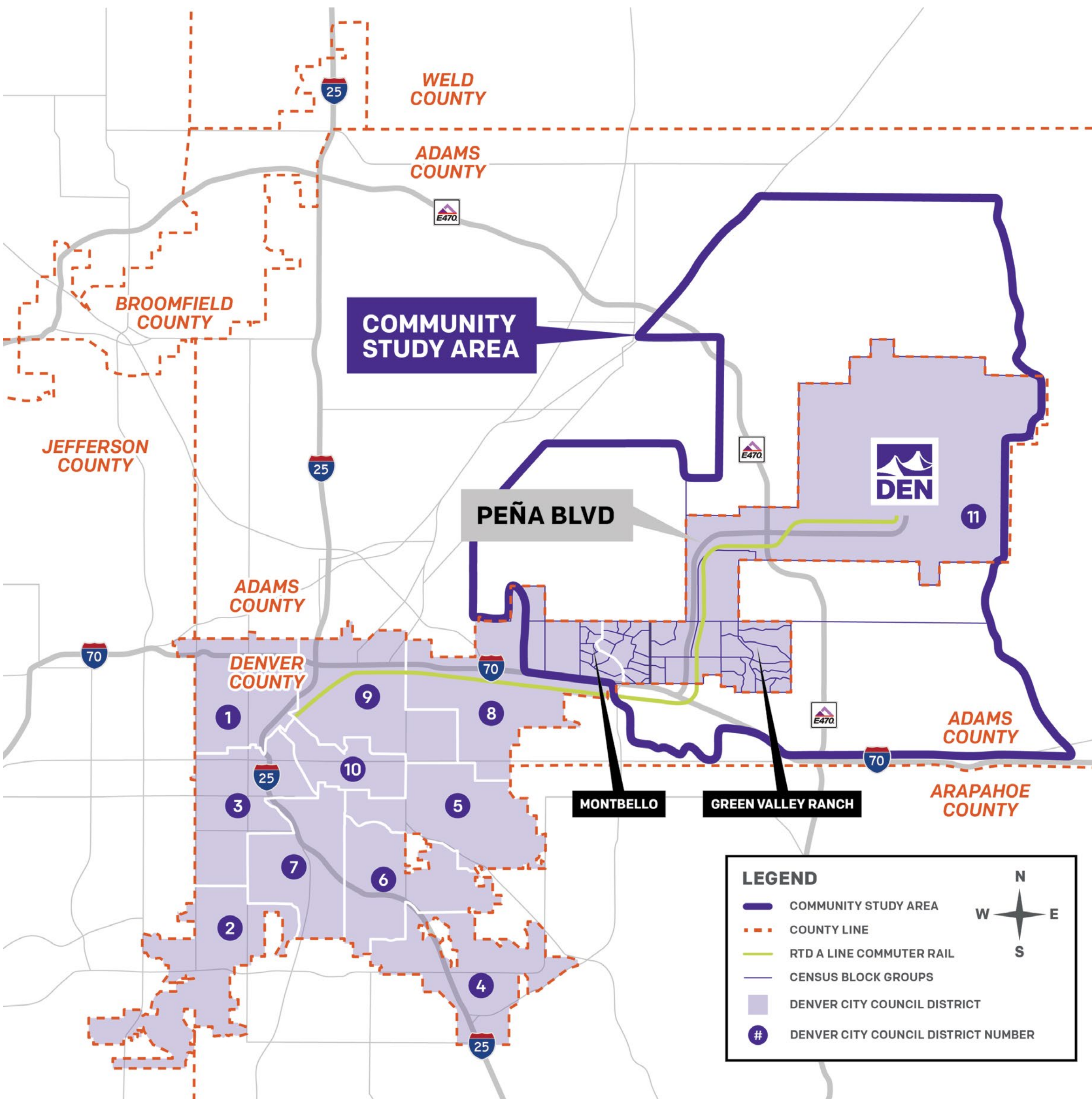
Study areas vary by resource. Most environmental resources are studied using established technical methods. Community effects also depend on local knowledge. Public input helps DEN confirm whether the Community Study Area reflects the neighborhoods, destinations, and travel patterns connected to the Peña corridor.



Help confirm the Community Study Area

This map shows where DEN will look closely at potential community effects. Does it include the neighborhoods, businesses, schools, services, travel routes, and community connections that could be affected?

Tell us what should be added or adjusted.



MEANINGFUL ENGAGEMENT WITH AFFECTED COMMUNITIES

DEN is committed to hearing from people who live, work, travel, and do business in areas that could be affected by the Peña project.



Your voice matters

Your input helps DEN understand community concerns, important resources, potential benefits and impacts, and ways to avoid, minimize, or mitigate effects.



Efectos Comunitarios y Ambientales

Como parte del proceso de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), DEN evaluará cómo el proyecto Peña podría afectar a las personas, los vecindarios y los recursos ambientales dentro y alrededor del corredor. La revisión identificará posibles beneficios e impactos y buscará formas de evitar, minimizar o mitigar los efectos.

ÁREAS DE ESTUDIO

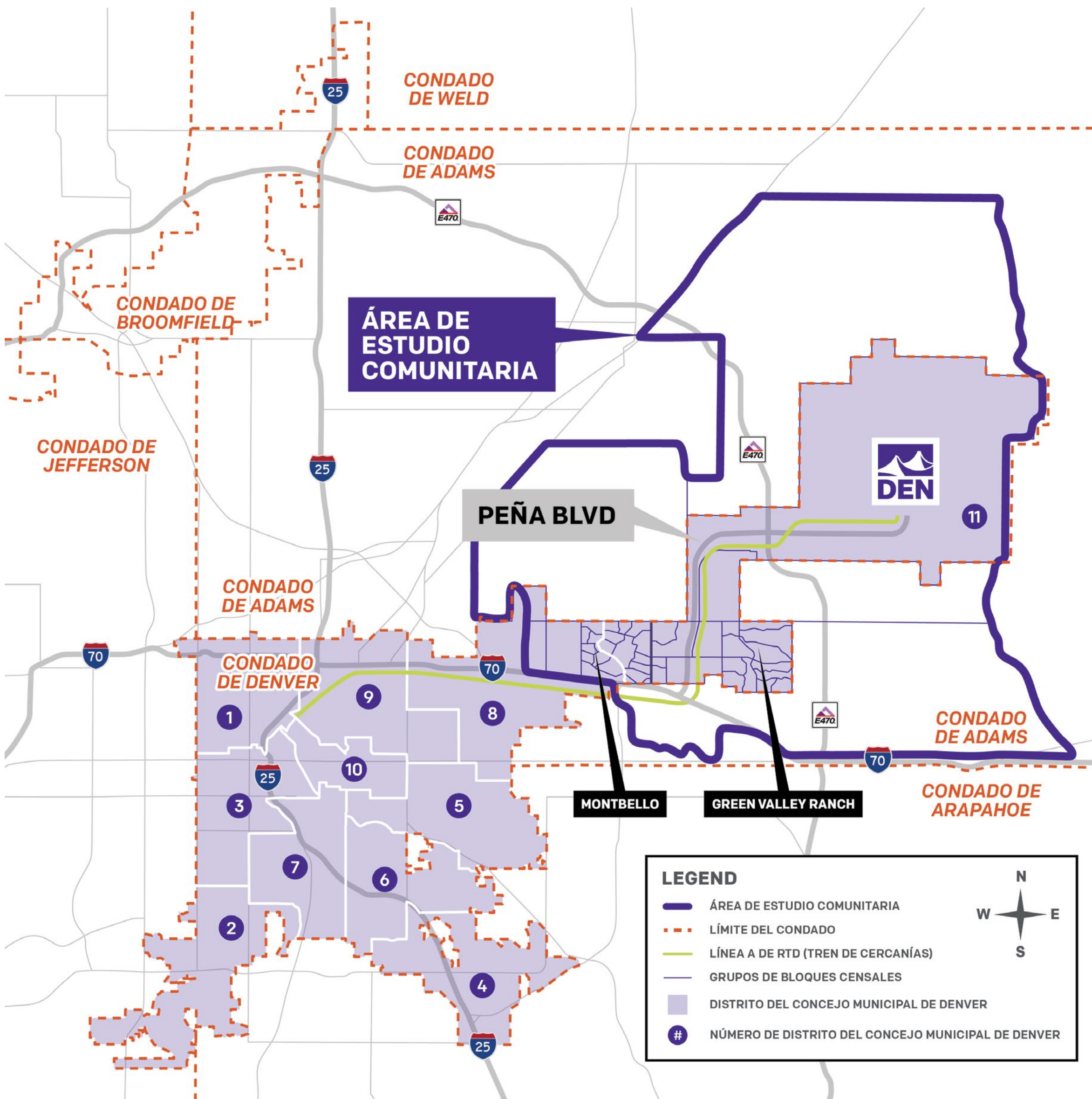
Las áreas de estudio varían según el recurso. La mayoría de los recursos ambientales se analizan utilizando métodos técnicos establecidos. Los efectos en la comunidad también dependen del conocimiento local. La participación pública ayuda a DEN a confirmar si el Área de Estudio Comunitaria refleja los vecindarios, destinos y patrones de viaje conectados con el corredor de Peña.



Ayude a confirmar el Área de Estudio Comunitaria

Este mapa muestra las zonas donde DEN analizará de cerca los posibles efectos en la comunidad. ¿Incluye los vecindarios, negocios, escuelas, servicios, rutas de viaje y conexiones comunitarias que podrían verse afectados?

Cuéntenos qué debería añadirse o ajustarse.



PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA CON LAS COMUNIDADES AFFECTADAS

DEN está comprometido a escuchar a las personas que viven, trabajan, se desplazan y hacen negocios en las áreas que podrían verse afectadas por el proyecto Peña.



Su voz es importante

Sus aportes ayudan a DEN a comprender las preocupaciones de la comunidad, los recursos importantes, los posibles beneficios e impactos, y las formas de evitar, minimizar o mitigar los efectos.



Peña by the Numbers

DEN has completed traffic analysis for the Peña project, based on the Denver Regional Council of Governments (DRCOG) travel demand model. The analysis shows that without improvements, Peña Boulevard will be even more congested by 2050.

SOUTH END CORRIDOR

At Green Valley Ranch Boulevard



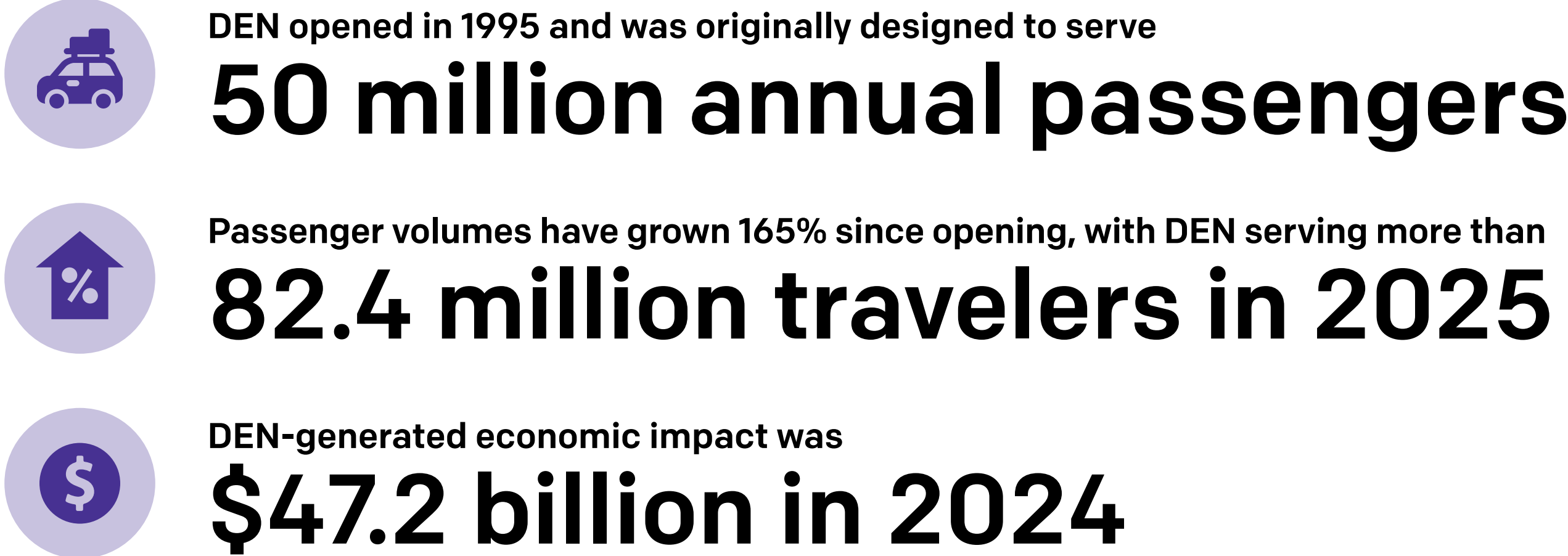
NORTH END CORRIDOR

At Tower Road



TRAFFIC HAS SURGED BEYOND EXPECTED CAPACITY

Volumes on Peña Boulevard have increased substantially over time with peak days exceeding 139,000 daily vehicles—far more than a typical four-lane highway is designed to carry.

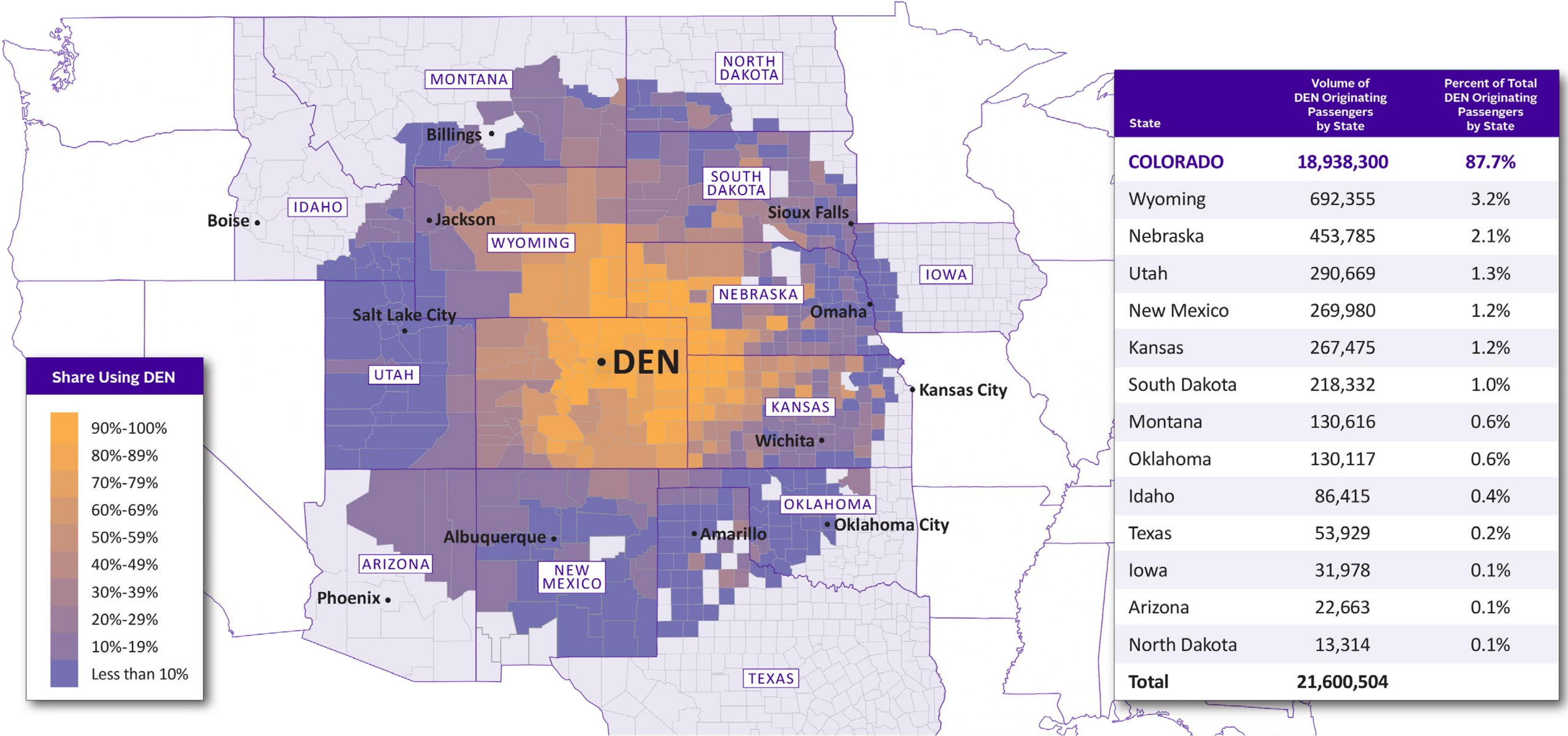


DEN'S CENTRAL LOCATION POWERS REGIONAL TRAVEL

DEN is the only major hub airport within 500 miles and offers nonstop flights to more than 200 destinations. It serves travelers from across Colorado, the Mountain States, and the Midwest.

Note: Originating passengers include both domestic and international limited to 500-mile radius using 12 months of data ending June 2025. Analysis by Crawford, Murphy & Tilly and DEN.

Source: U.S. Department of Transportation, FM Traffic via Cirium, Airlines Reporting Corporation.



Peña en Números

DEN ha completado un análisis de tráfico para el proyecto Peña, basado en el modelo de demanda de viajes del Consejo Regional de Gobiernos de Denver (DRCOG). El análisis muestra que, sin mejoras, Peña Boulevard estará aún más congestionado para el año 2050.

CORREDOR DEL EXTREMO SUR

En Green Valley Ranch Boulevard



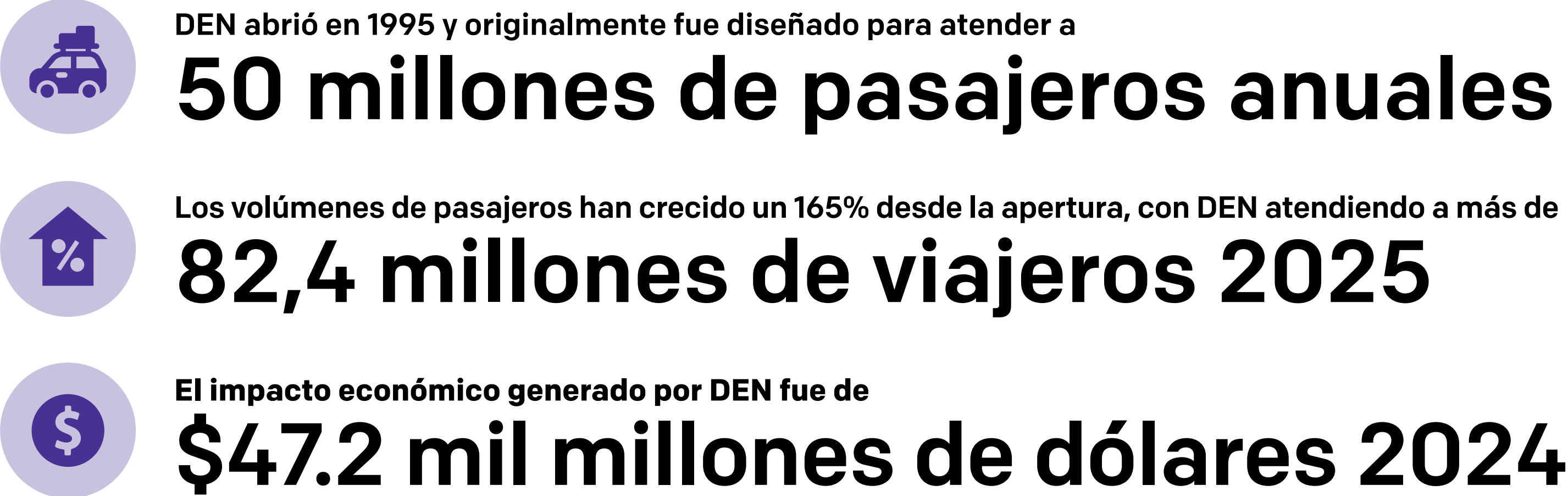
CORREDOR DEL EXTREMO NORTE

En Tower Road



EL TRÁFICO HA SUPERADO LA CAPACIDAD ESPERADA

Los volúmenes en Peña Boulevard han aumentado considerablemente con el tiempo, y en los días de mayor demanda se superan los 139,000 vehículos diarios, mucho más de lo que normalmente está diseñado para soportar una autopista de cuatro carriles.

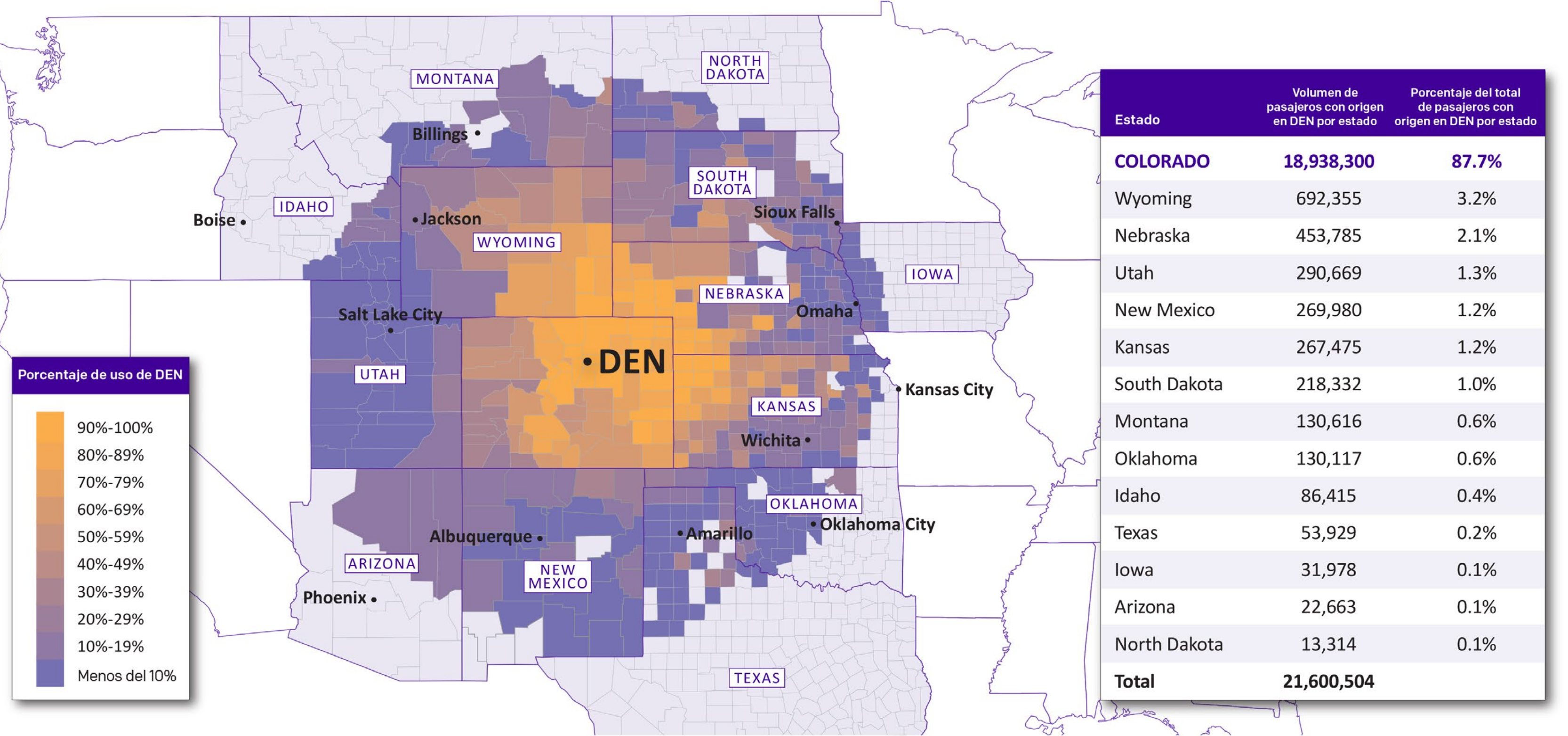


LA UBICACIÓN CENTRAL DE DEN FACILITA LOS VIAJES REGIONALES

DEN es el único aeropuerto principal dentro de un radio de 500 millas y ofrece vuelos directos a más de 200 destinos. Atiende a viajeros de todo Colorado, los estados de las Montañas y el Medio Oeste.

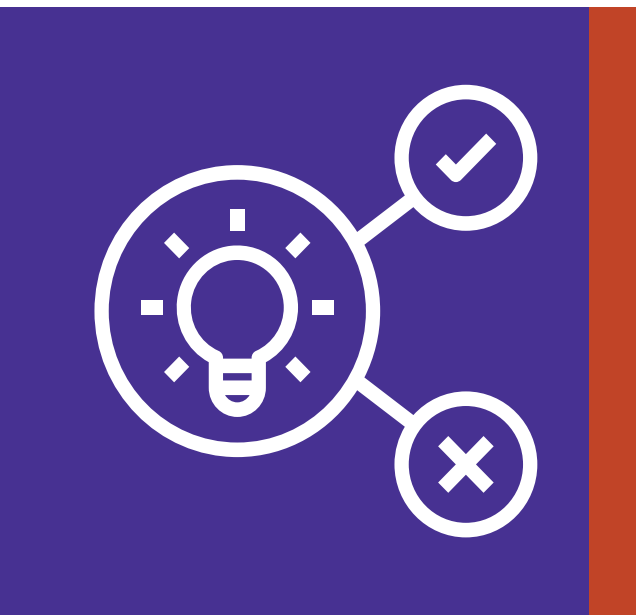
Nota: Los pasajeros originarios incluyen viajes nacionales e internacionales limitados a un radio de 500 millas, utilizando 12 meses de datos hasta junio de 2025. Análisis de Crawford, Murphy & Tilly y DEN.

Fuente: Departamento de Transporte de EE. UU., FM Traffic via Cirium, Airlines Reporting Corporation.



Alternatives Evaluation

DEN received a wide range of ideas during public scoping, and each idea was screened and compared to determine which concepts should move forward for further evaluation.

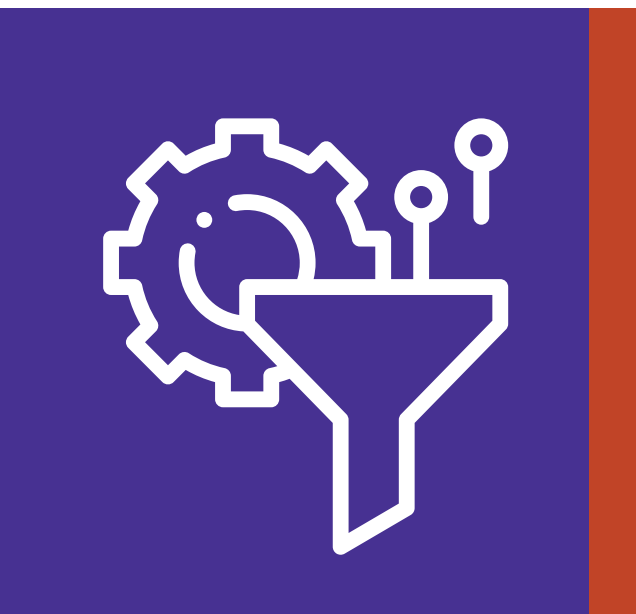


Level 1 completed INITIAL FEASIBILITY SCREENING

Screened ideas for feasibility, project applicability, and alignment with project needs. Resulted in some concepts moving forward for additional evaluation, while others did not.

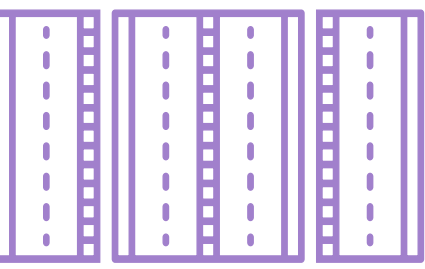
Moved forward
Operational, infrastructure, and travel behavior change concepts

Did not move forward
Alternate routes, infrastructure improvements outside project limits, and new accesses to Peña Boulevard



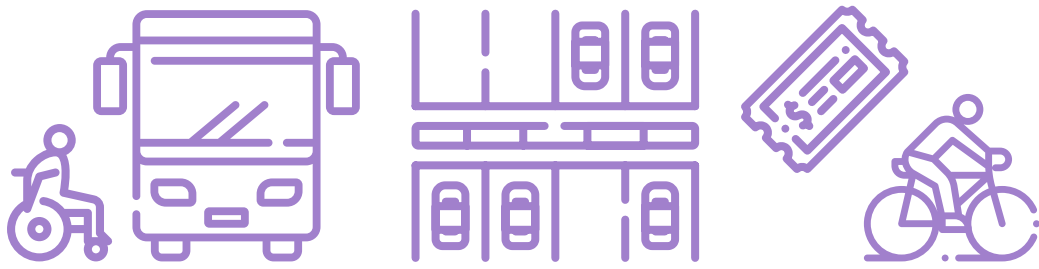
Level 2 completed COMPARATIVE EVALUATION

Compared the remaining concepts to understand how well they meet project needs. Concepts that performed well in Level 2 will move forward to Level 3, where they will be further evaluated and combined into a single alternatives package for preliminary design and full environmental review.



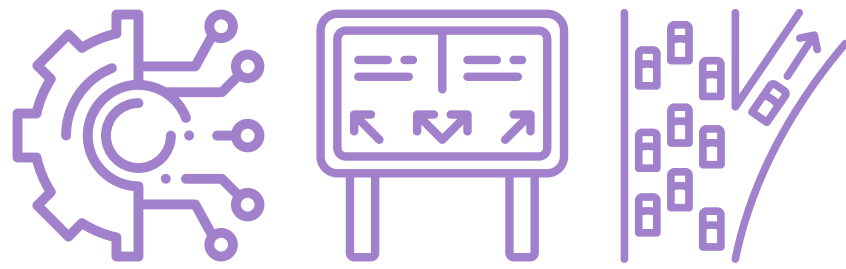
Roadway

- Managed lanes on Peña Boulevard with 1-2 lanes in each direction.
- Collector-distributor road adjacent to Peña Boulevard.



Transit, bicycle and pedestrian

- DEN transit center improvements.
- New bus and/or shuttle service to DEN.
- More frequent evening and late-night A Line service.
- Free or reduced transit fares.
- Improvements at RTD parking lots at the 40th and/or 61st Avenue stations.
- Bicycle and pedestrian improvements to fill gaps in the Peña corridor network.



Operations

- Improved signage and wayfinding.
- Safety and roadway geometry improvements.
- Acceleration/deceleration lanes and/or auxiliary lanes.
- Intelligent Transportation Systems and operations improvements.
- Ramp metering, using traffic signals on interchange on-ramps to manage traffic flow.



Level 3 upcoming IDENTIFYING THE PREFERRED ALTERNATIVE

Next, DEN will take a closer look at the concepts moving forward, work through the remaining design questions, and identify one Preferred Alternative package. That package will be documented and evaluated in the National Environmental Policy Act (NEPA) document.

Continue the conversation
Tell us what you think about the concepts moving forward and what DEN should consider as the design is refined. DEN expects to share a Preferred Alternative recommendation for public comment in November.

Evaluación de Aalternativas

DEN recibió una amplia variedad de ideas durante el proceso de alcance público, y cada propuesta fue evaluada y comparada para determinar qué conceptos deberían avanzar para un análisis más detallado.

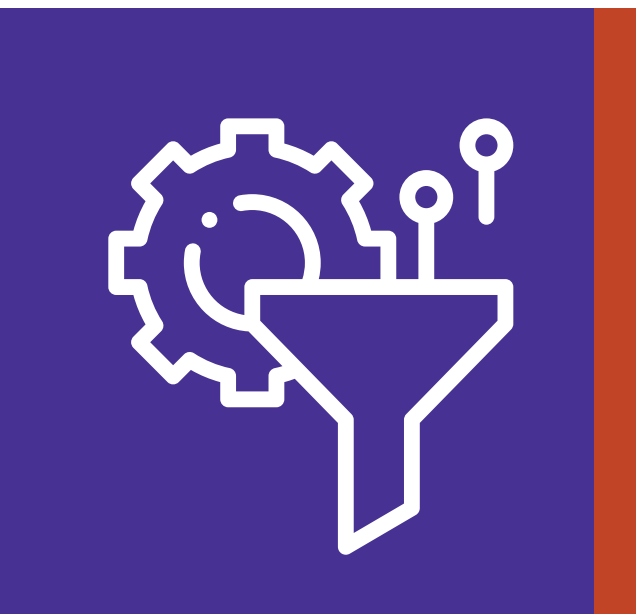


Nivel 1 completado EVALUACIÓN INICIAL DE VIABILIDAD

Se evaluaron las ideas en función de su viabilidad, aplicabilidad al proyecto y alineación con las necesidades del mismo. Como resultado, algunos conceptos avanzaron para una evaluación adicional, mientras que otros no continuaron.

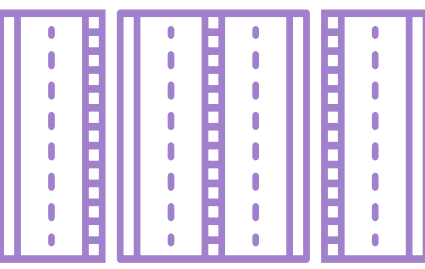
Avanzaron
Conceptos de cambios operativos, infraestructura y comportamiento de viaje

No avanzaron
Rutas alternas, mejoras de infraestructura fuera de los límites del proyecto y nuevos accesos a Peña Boulevard



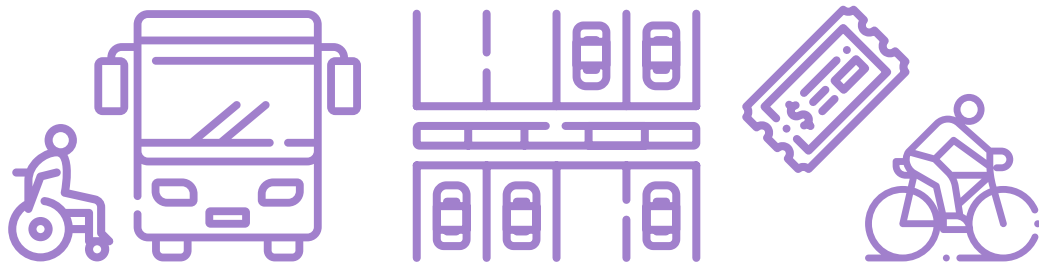
Nivel 2 completado EVALUACIÓN COMPARATIVA

Se compararon los conceptos restantes para entender qué tan bien cumplen con las necesidades del proyecto. Los conceptos que obtuvieron buenos resultados en el Nivel 2 avanzarán al Nivel 3, donde serán evaluados con mayor detalle y combinados en un paquete único de alternativas para el diseño preliminar y la revisión ambiental completa.



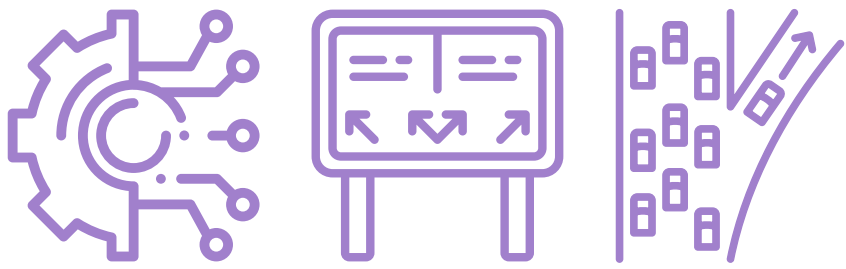
Carretera

- Carriles gestionados en Peña Boulevard con 1-2 carriles en cada dirección.
- Vía colectora-distribuidora adyacente a Peña Boulevard.



Transporte público, ciclistas y peatones

- Mejoras en el centro de tránsito del DEN.
- Nuevo servicio de autobús y/o transporte a DEN.
- Aumento de la frecuencia del servicio de la Línea A en horario nocturno y de madrugada.
- Tarifas de transporte gratuitas o reducidas.
- Mejoras en los estacionamientos de RTD en las estaciones de 40th Avenue y/o 61st Avenue.
- Mejoras para bicicletas y peatones para cubrir brechas en la red del corredor Peña.



Operaciones

- Mejoras en la señalización y orientación para los usuarios.
- Mejoras de seguridad y en la geometría vial.
- Carriles de aceleración/desaceleración y/o carriles auxiliares.
- Mejoras en los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y en las operaciones del corredor.
- Regulación de las rampas de acceso, mediante el uso de semáforos para gestionar el flujo de tráfico.



Nivel 3 próximamente IDENTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA PREFERIDA

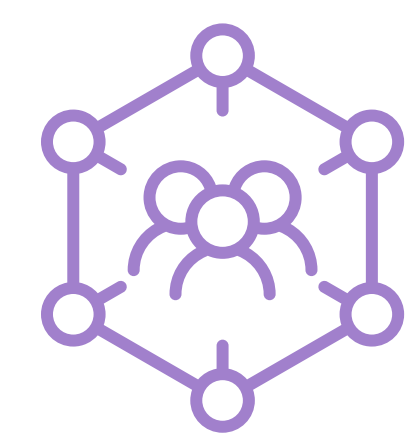
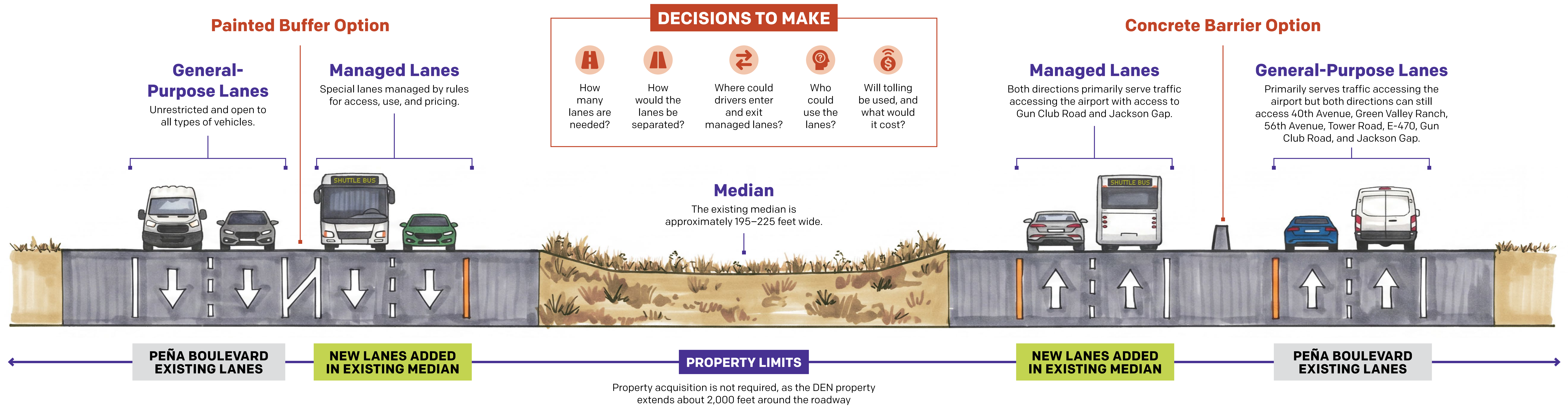
A continuación, DEN analizará con mayor detalle los conceptos que avanzan a esta fase, resolverá las preguntas de diseño pendientes e identificará un paquete único de Alternativa Preferida. Este paquete será documentado y evaluado como parte del documento de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA).

Continúe la conversación
Cuéntenos qué piensa sobre los conceptos que avanzan y qué aspectos considera que DEN debería tener en cuenta a medida que se perfecciona el diseño. DEN prevé compartir una recomendación de la Alternativa Preferida para comentarios del público en noviembre.

Concept 1: Managed Lanes

Two roadway concepts are under consideration. One roadway concept will move forward as part of the preferred alternative.

This concept below would add one to two managed lanes in each direction on Peña Boulevard. Managed lanes help keep traffic moving by managing how the lanes are used — including where drivers can enter and exit, who can use the lanes, and whether a fee would apply. Similar lanes are used on I-70 and I-25.



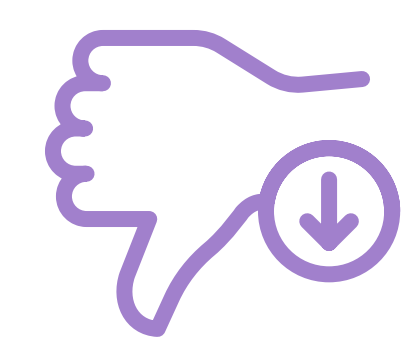
Managed Lanes primary users

- Traffic traveling to the airport.
- Some traffic accessing Gun Club Road and Jackson Gap.



Potential benefits

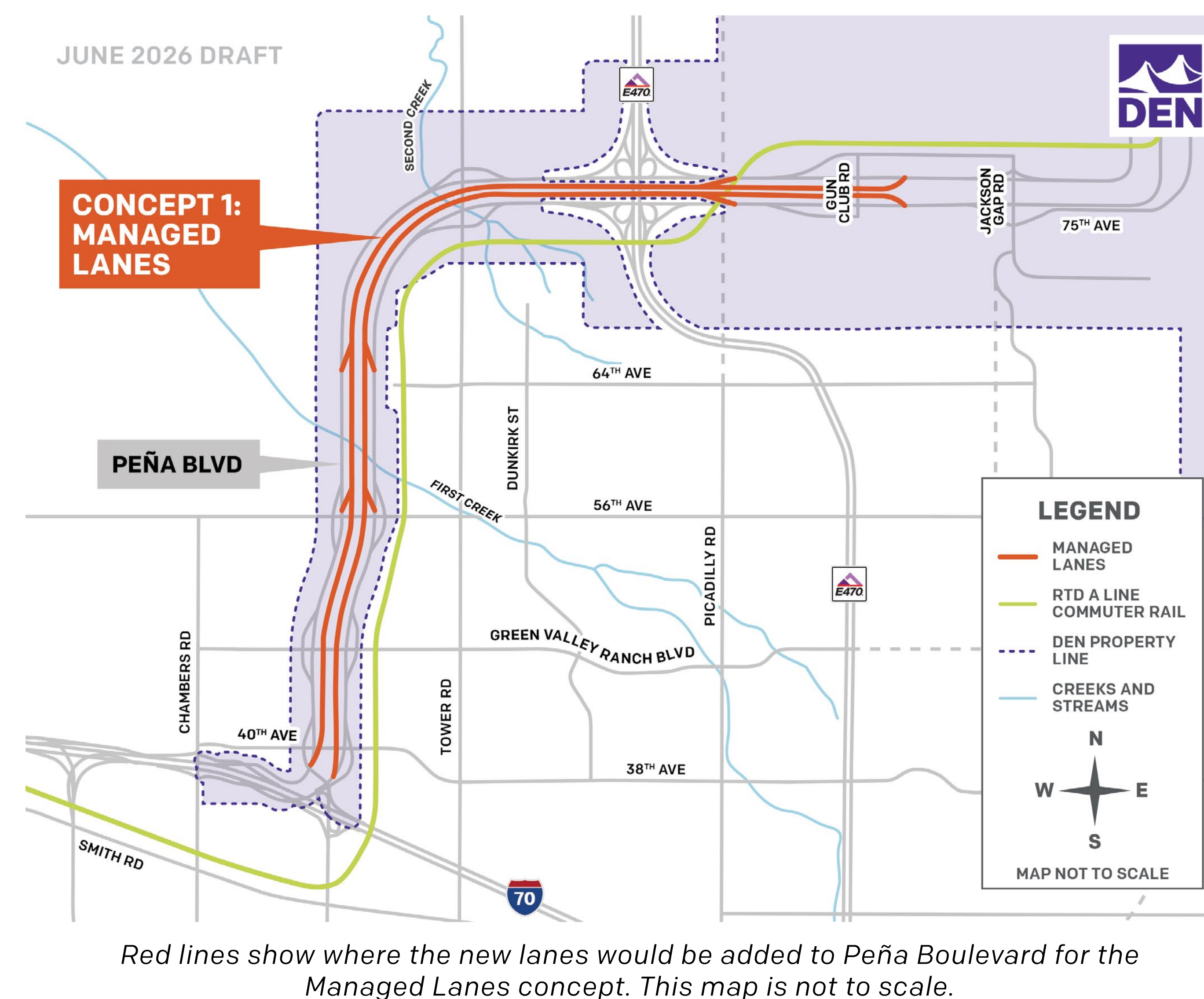
- More reliable travel times now and over time.
- Faster, more dependable trips for buses and shuttles.
- Potential toll revenue to help fund construction, operations, and maintenance.



Potential tradeoffs

- Fewer direct benefits for general-purpose lane users.
- Tolling may raise cost or fairness concerns.
- Access restrictions or eligibility rules may limit use for some trips.

PROPOSED CONFIGURATION

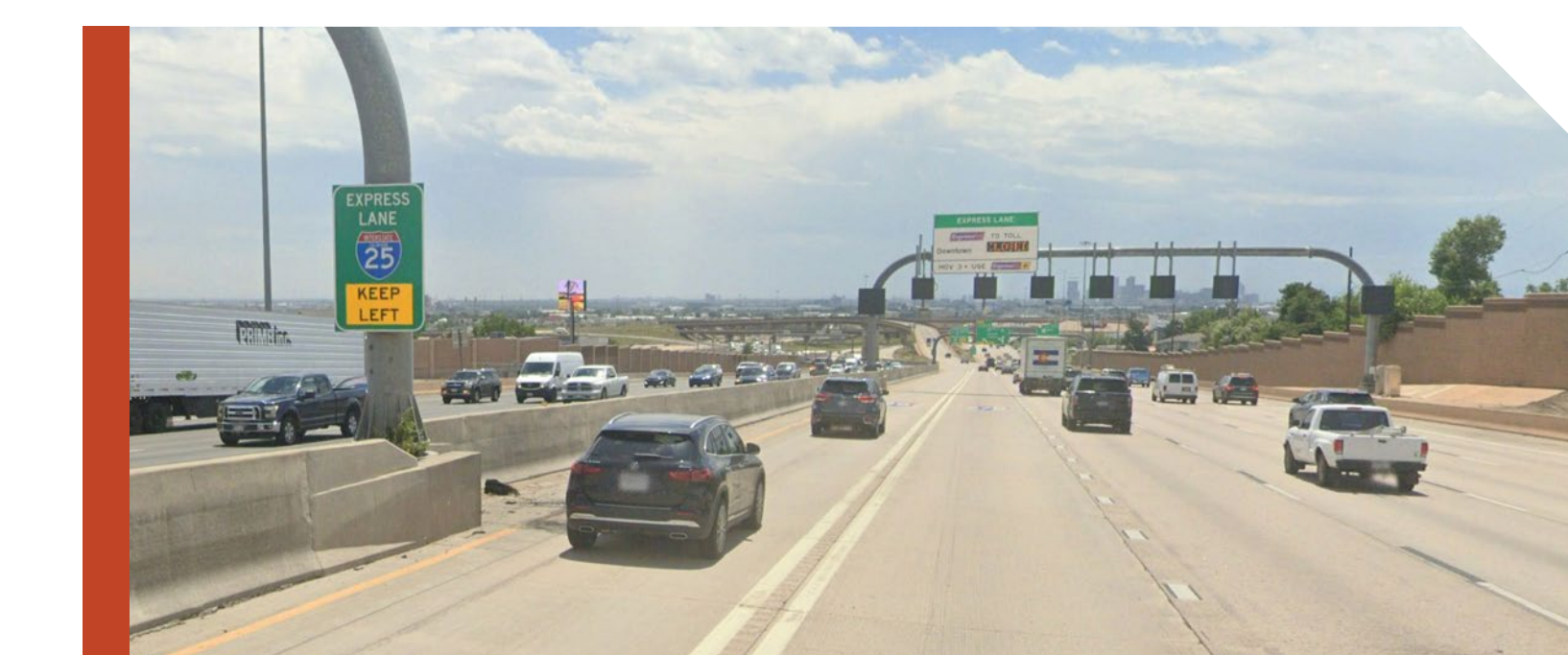


MANAGED LANE EXAMPLES



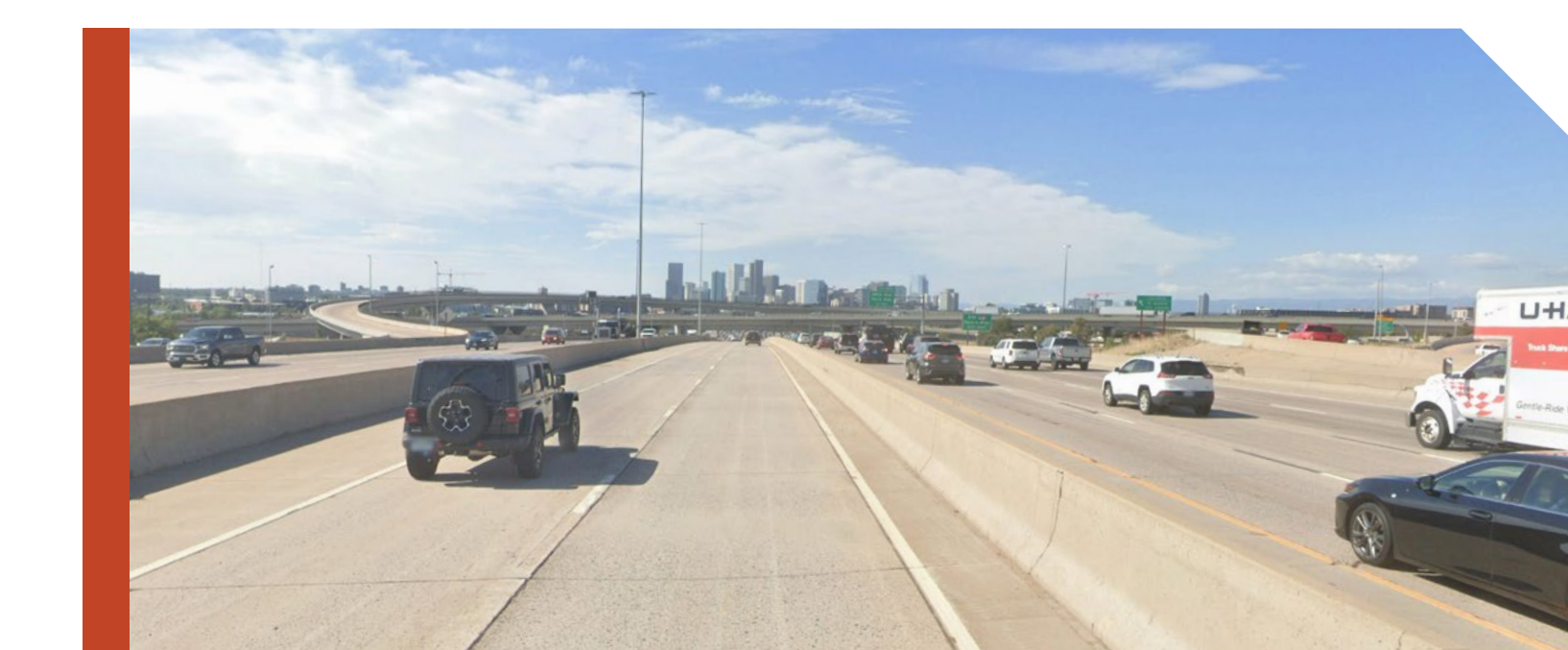
I-70 Eastbound at Chambers Rd

Buffer separated single managed lane.



I-25 Southbound at US 36

Buffer separated single managed lane.



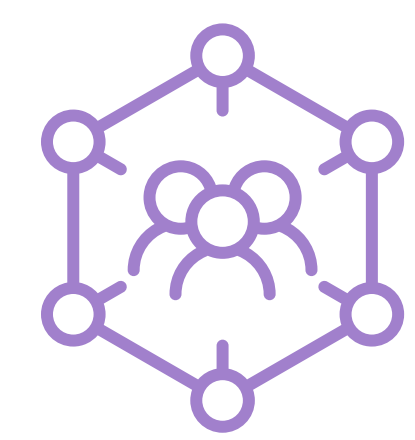
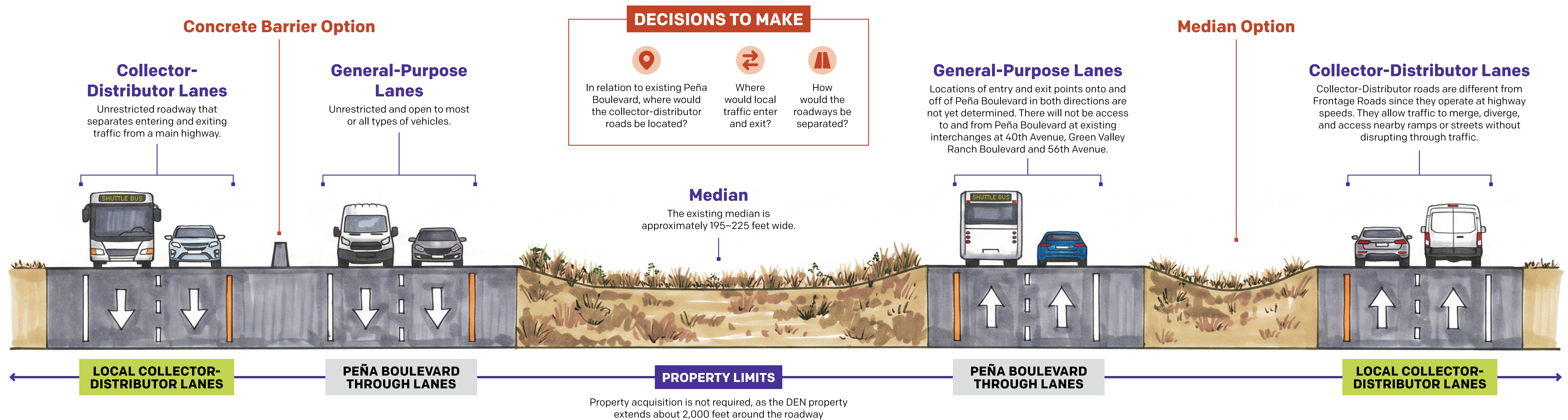
I-25 Southbound at I-70

Barrier separated two managed lanes.

Concept 2: Collector-Distributor Roads

Two roadway concepts are under consideration. One roadway concept will move forward as part of the preferred alternative.

This concept would add lanes alongside Peña Boulevard to separate ramp traffic from through traffic. Drivers would use the new lanes to enter, exit, or travel between the interchanges without using the main travel lanes, which would be exclusively for traffic to/from DEN.



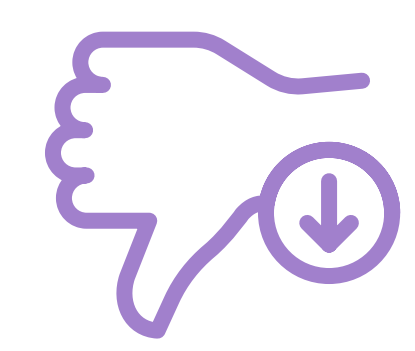
Collector-Distributor Roads primary users

- Mostly local traffic accessing 40th Avenue, Green Valley Ranch, 56th Avenue, and Tower Road.



Potential benefits

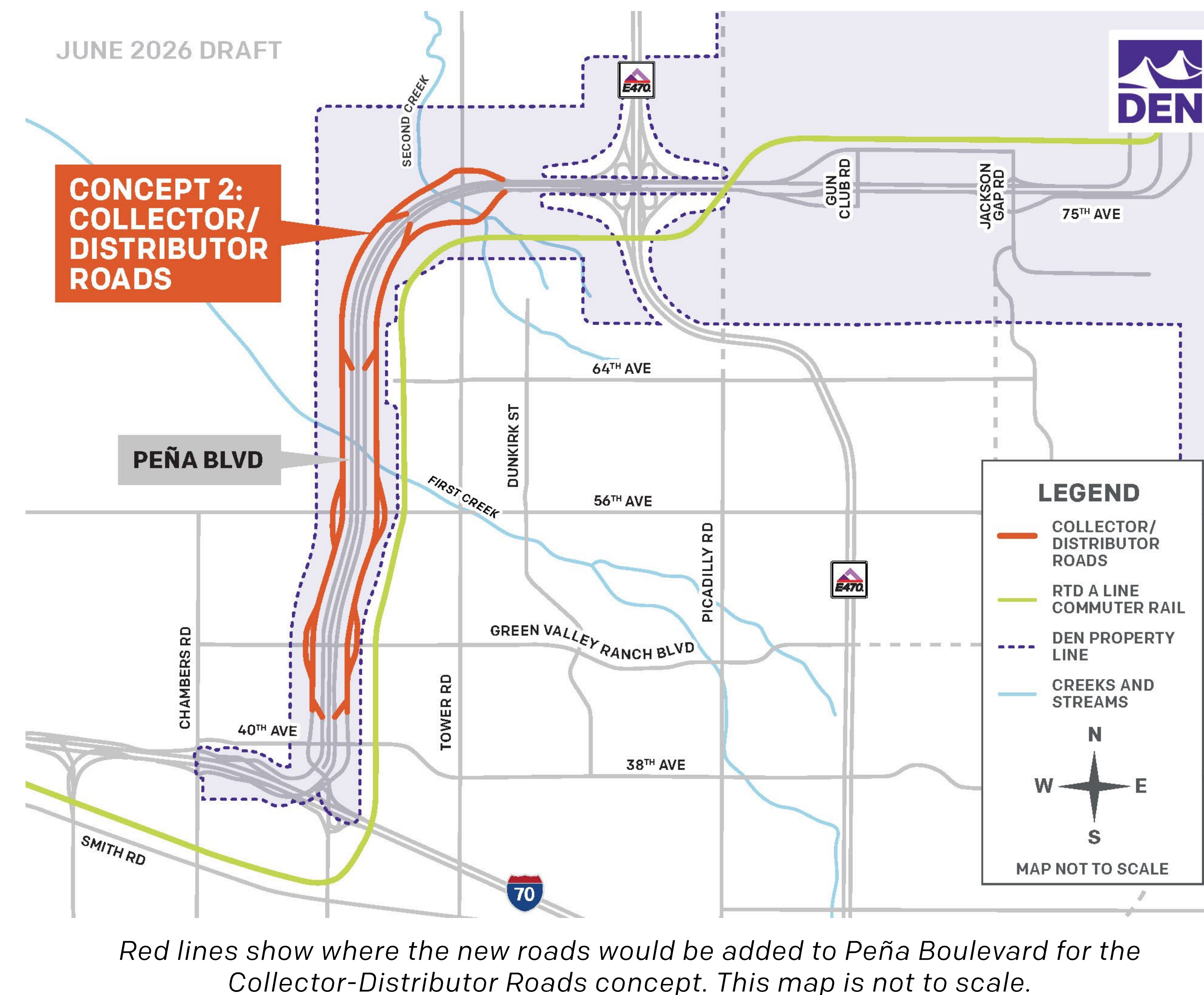
- Reduces weaving and conflicts.
- Better supports both local trips and airport-bound travel.
- Improves freight and commercial vehicle movement.



Potential tradeoffs

- May become congested after 2050 if traffic continues to grow.
- Funding may be more complex because the new lanes mainly serve local traffic.
- Transit benefits are limited, as buses remain in general-purpose lanes without priority.

PROPOSED CONFIGURATION



COLLECTOR-DISTRIBUTOR ROADS EXAMPLES



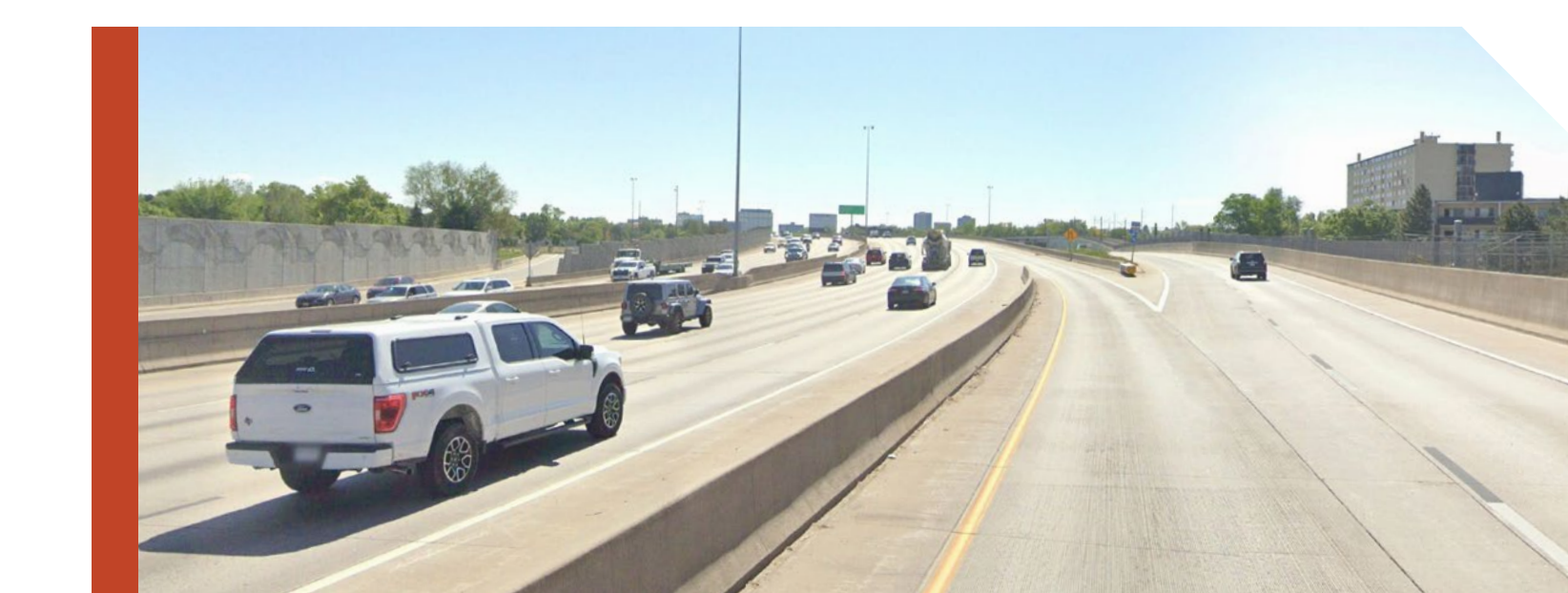
I-85 in Atlanta

Median separated Collector-Distributor Road.



I-25 Southbound at Mississippi Ave

Barrier separated Collector-Distributor Roads.



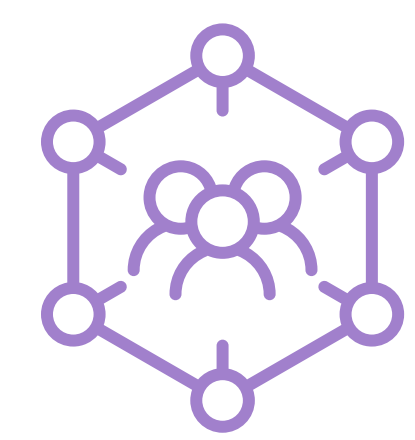
I-25 Southbound at Franklin St

Barrier separated Collector-Distributor Roads.

Concepto 1: Carriles Gestionados

Se están considerando dos conceptos viales. Uno de ellos avanzará como parte de la Alternativa Preferida.

Este concepto añadiría entre uno y dos carriles gestionados en cada dirección de Peña Boulevard. Los carriles gestionados ayudan a mantener el flujo del tráfico mediante la regulación de cómo se utilizan, incluyendo dónde los conductores pueden ingresar y salir, quiénes pueden utilizarlos y si se aplicaría una tarifa por su uso. Carriles similares ya operan en la I-70 y la I-25.



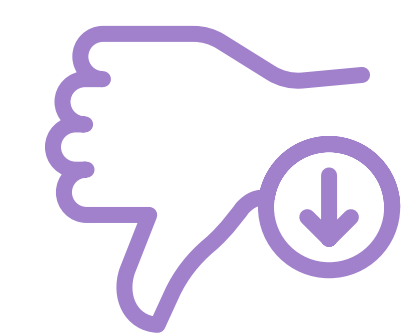
Usuarios principales de los carriles gestionados

- Tráfico con destino al aeropuerto.
- Algunos vehículos con acceso a Gun Club Road y Jackson Gap.



Posibles beneficios

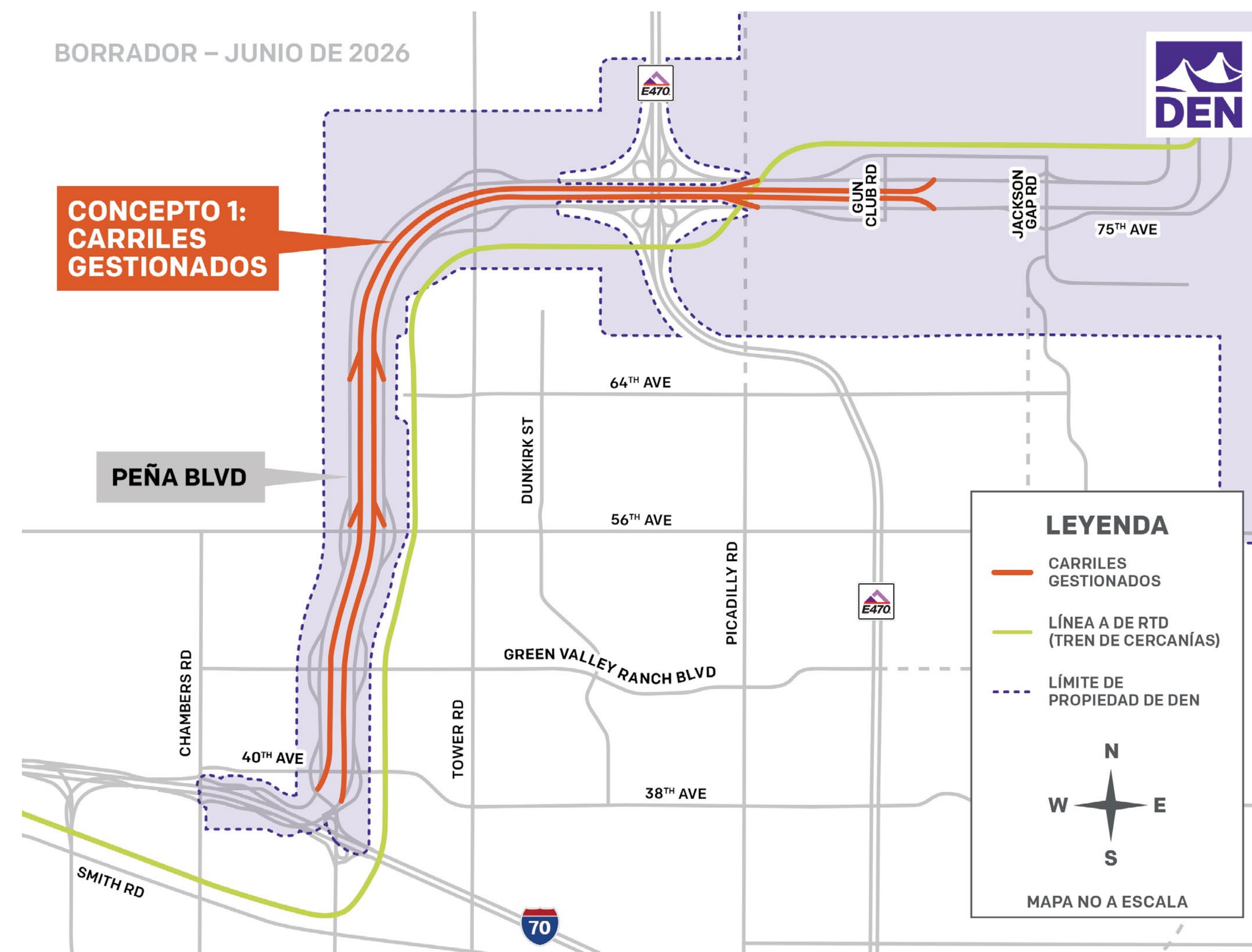
- Tiempos de viaje más confiables en el presente y a futuro.
- Viajes más rápidos y predecibles para autobuses y lanzaderas.
- Posibles ingresos por peajes para ayudar a financiar la construcción, operación y mantenimiento.



Posibles desventajas

- Menos beneficios directos para los usuarios de los carriles de uso general.
- El cobro de peaje podría generar inquietudes sobre el costo o la equidad.
- Las restricciones de acceso o los requisitos de elegibilidad podrían limitar su uso para algunos viajes.

CONFIGURACIÓN PROPUESTA



Las líneas rojas muestran dónde se agregarían los nuevos carriles a Peña Boulevard como parte del concepto de carriles administrados. Este mapa no está a escala.

EJEMPLOS DE CARRIL REGULADO



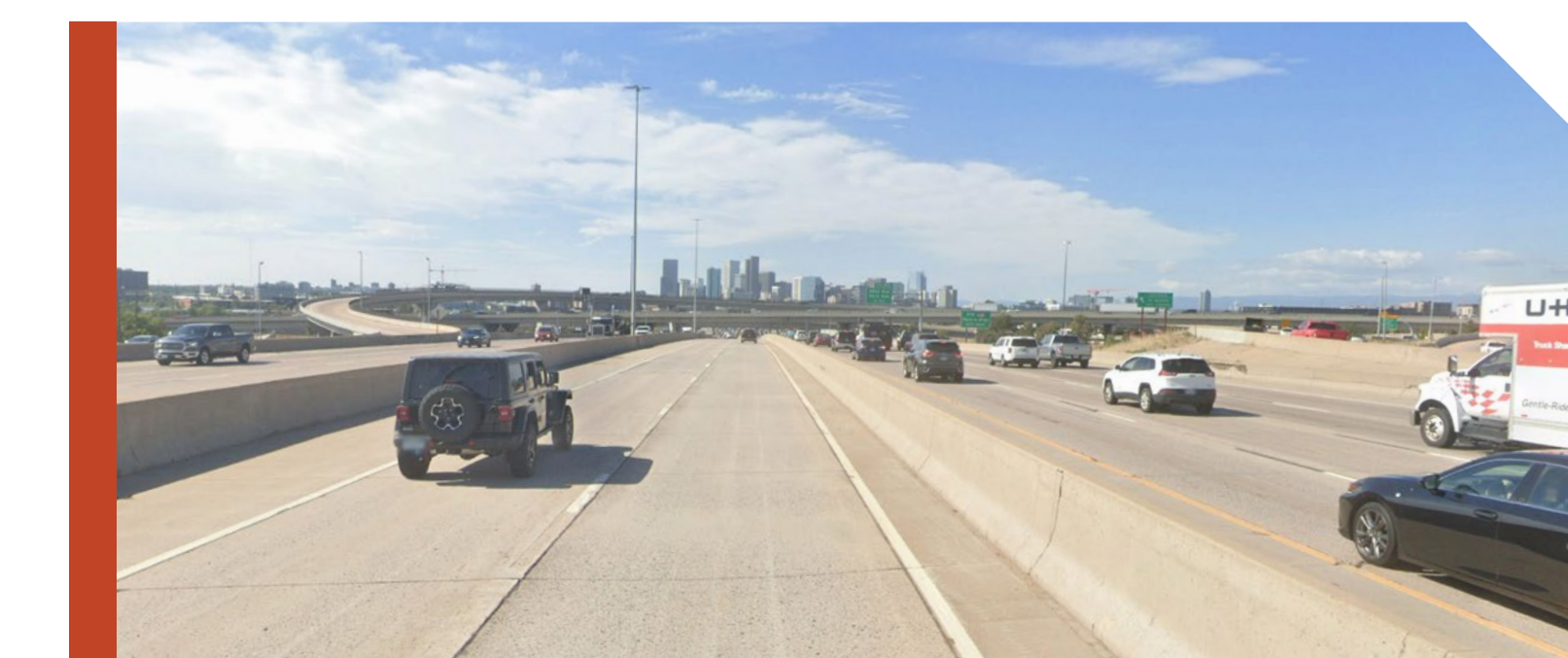
I-70 en dirección este en Chambers Rd

Carril gestionado único con separación por buffer.



I-25 en dirección sur en US 36

Carril gestionado único con separación por buffer.



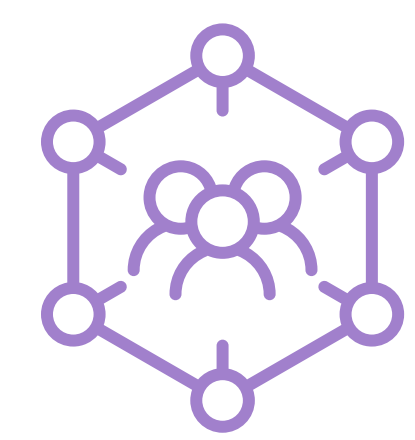
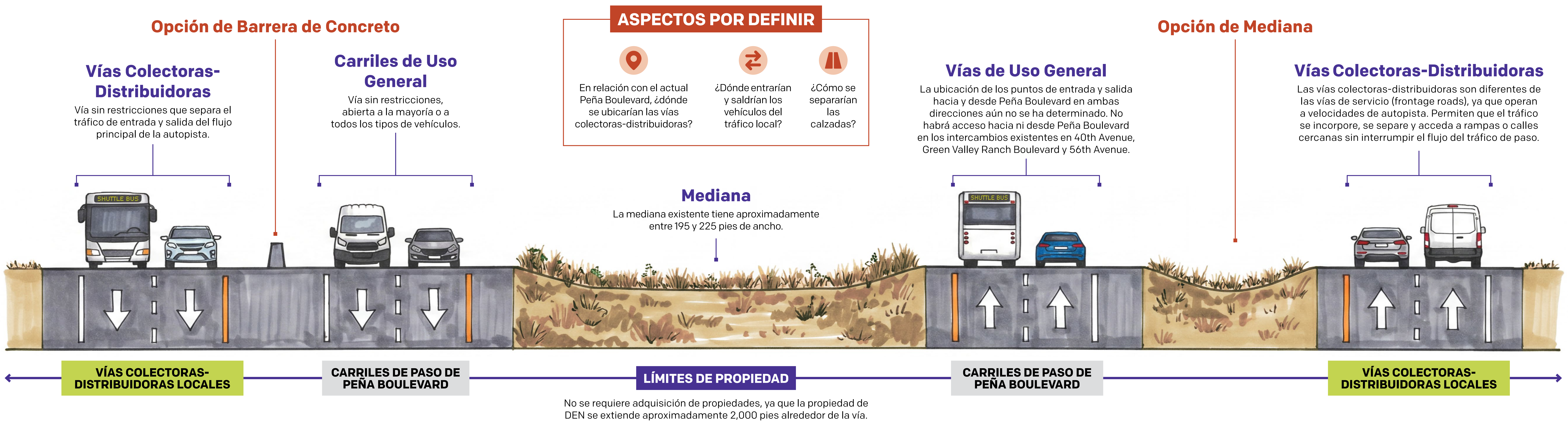
I-25 en dirección sur en I-70

Dos carriles gestionados con separación mediante barrera.

Concepto 2: Vías Colectoras-Distribuidoras

Se están considerando dos conceptos viales. Uno de estos conceptos avanzará como parte de la alternativa preferida.

Este concepto añadiría carriles a lo largo de Peña Boulevard para separar el tráfico de las rampas del tráfico de paso. Los conductores utilizarían los nuevos carriles para entrar, salir o desplazarse entre los intercambios sin usar los carriles principales, que serían exclusivos para el tráfico hacia y desde DEN.



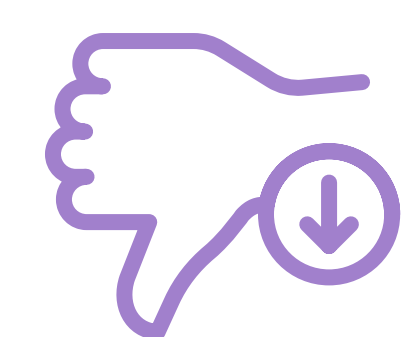
Usuarios principales de las vías colectoras-distribuidoras

- Principalmente el tráfico local que accede a 40th Avenue, Green Valley Ranch, 56th Avenue y Tower Road.



Posibles beneficios

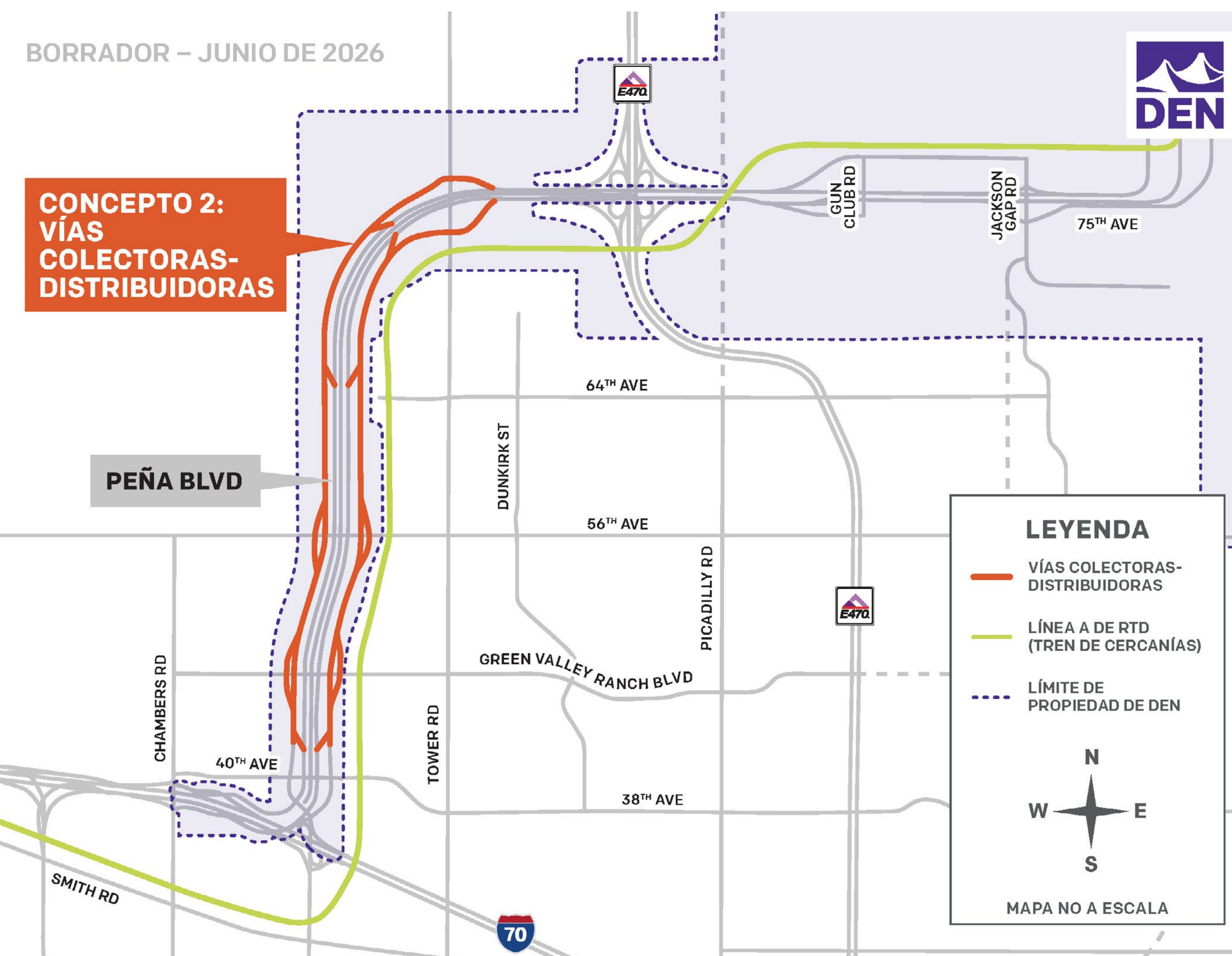
- Reduce las interferencias y los conflictos.
- Brinda un mejor apoyo tanto a los viajes locales como a los desplazamientos hacia el aeropuerto.
- Mejora la circulación del transporte de carga y de los vehículos comerciales.



Posibles desventajas

- Podría congestionarse después de 2050 si el tráfico continúa creciendo.
- El financiamiento podría ser más complejo, ya que los nuevos carriles están destinados principalmente al tráfico local.
- Los beneficios para el transporte público son limitados, ya que los autobuses seguirían circulando por los carriles de uso general sin prioridad.

CONFIGURACIÓN PROPUESTA



Las líneas rojas muestran dónde se agregarían las nuevas vías a Peña Boulevard como parte del concepto de vías colectoras-distribuidoras. Este mapa no está a escala.

EJEMPLOS DE VÍAS COLECTORAS-DISTRIBUIDORAS



I-85 en Atlanta

Vía colectoras-distribuidora separada por mediana.



I-25 en dirección sur en Mississippi Ave

Vías colectoras-distribuidoras separadas por barrera.



I-25 en dirección sur en Franklin St

Vías colectoras-distribuidoras separadas por barrera.

Transit, Bicycle, and Pedestrian Improvements

Peña is a multimodal corridor, and people rely on different travel options to reach the airport and nearby communities. These concepts explore ways to make transit, bicycle, pedestrian, shuttle, and other connections easier and more useful for airport travelers, employees, and nearby communities.

No final decisions have been made.



DEN TRANSIT CENTER IMPROVEMENTS

Adds bus bays and improves the layout at the existing DEN transit center to serve more buses, shuttles, and riders.

Potential benefits

- ✓ Addresses current bus capacity constraints.
- ✓ Creates space for more bus and shuttle service.
- ✓ Can be implemented on the DEN campus.

Potential tradeoffs

- ✗ Does not directly increase transit service levels.
- ✗ Limited effect on Peña congestion.

40TH AND/OR 61ST AVENUE TRANSIT STATION IMPROVEMENTS

Improves access to the A Line at the 40th and/or 61st Avenue stations with better security, parking, pick up/drop off areas, and walking and biking connections.

Potential benefits

- ✓ Makes A Line travel to and from DEN easier.
- ✓ Could shift some vehicle trips to transit by making it easier to use.
- ✓ Supports DEN's broader sustainability and multimodal access goals.

Potential tradeoffs

- ✗ Requires coordination and agreements with partner agencies for funding, operations, and maintenance.
- ✗ Limited effect on Peña corridor congestion.

NEW BUS AND/OR SHUTTLE SERVICE TO DEN

Provides new bus or shuttle service directly to DEN from other parts of the metro area, especially places with high concentrations of airport employees or travelers that are not well served by existing transit.

Potential benefits

- ✓ Could expand options where transit services are limited.
- ✓ Could improve connections to high-demand airport travel areas not well served today.
- ✓ Could reduce some vehicle trips on Peña Boulevard.

Potential tradeoffs

- ✗ Would require new funding, operations, and oversight.
- ✗ Requires coordination on routes, stops, facilities, and service.
- ✗ Limited congestion relief unless widely used.

BICYCLE AND PEDESTRIAN CONNECTIONS

Closes gaps in existing and planned bike and trail connections on DEN property to and from the airport.

Potential benefits

- ✓ Improves safety and access for people walking and biking.
- ✓ Builds on existing bicycle and trail infrastructure.
- ✓ Supports DEN's broader sustainability and multimodal access goals.

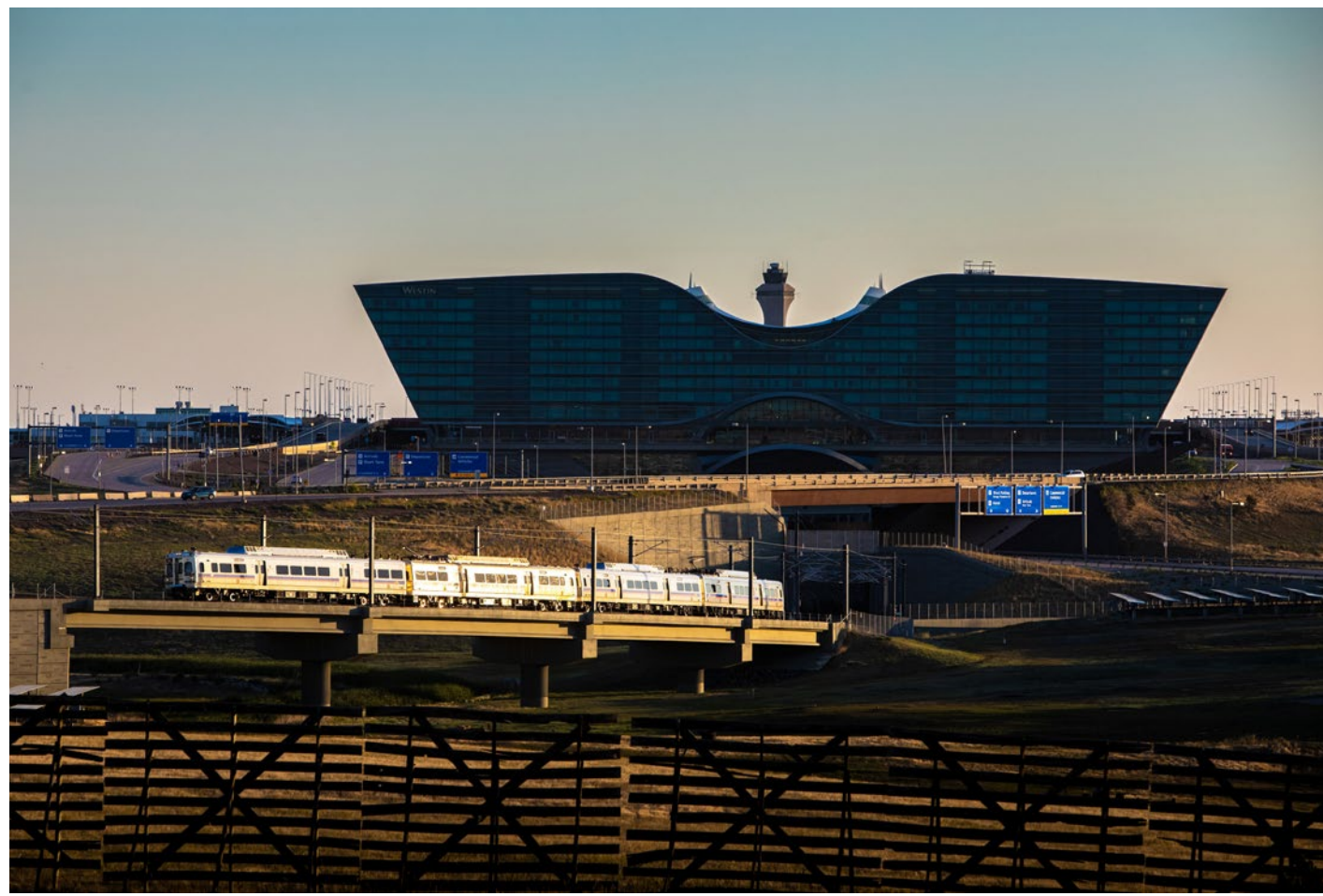
Potential tradeoffs

- ✗ No effect on Peña congestion.

Mejoras en el Transporte Público, la Infraestructura Ciclista y Peatonal

Peña es un corredor multimodal, y las personas utilizan diferentes opciones de transporte para llegar al aeropuerto y a las comunidades cercanas. Estos conceptos exploran maneras de facilitar y mejorar las conexiones de transporte público, bicicleta, peatones, transporte de enlace (shuttle) y otras opciones de movilidad para los viajeros del aeropuerto, los empleados y las comunidades vecinas.

No se ha tomado ninguna decisión final.



MEJORAS AL CENTRO DE TRÁNSITO DE DEN

Agrega andenes para autobuses y mejora la distribución del Centro de Tránsito de DEN para atender a más autobuses, servicios de transporte de enlace (shuttles) y usuarios.

Beneficios potenciales

- ✓ Aborda las limitaciones actuales de capacidad de autobuses.
- ✓ Crea espacio para más servicios de autobuses y transporte de enlace (shuttles).
- ✓ Puede implementarse dentro del campus de DEN.

Desventajas

- ✗ No aumenta directamente los niveles de servicio de transporte público.
- ✗ Tiene un efecto limitado en la congestión del corredor Peña.

MEJORAS A LA ESTACIÓN DE TRÁNSITO DE LA AVENIDA 40 Y/O LA AVENIDA 61

Mejora el acceso a la Línea A en las estaciones de la Avenida 40th y/o 61st con mejor seguridad, estacionamiento, áreas para recoger y dejar pasajeros, y conexiones peatonales y ciclistas.

Beneficios potenciales

- ✓ Facilita los viajes en la Línea A hacia y desde DEN.
- ✓ Podría trasladar algunos viajes en vehículo privado al transporte público al facilitar su uso.
- ✓ Apoya los objetivos más amplios de sostenibilidad y acceso multimodal de DEN.

Desventajas

- ✗ Requiere coordinación y acuerdos con agencias asociadas para financiamiento, operación y mantenimiento.
- ✗ Efecto limitado en la congestión del corredor Peña.

NUEVO SERVICIO DE AUTOBÚS Y/O SHUTTLE HACIA DEN

Proporciona un nuevo servicio de autobús o transporte colectivo directo a DEN desde otras partes del área metropolitana, especialmente desde lugares con alta concentración de empleados del aeropuerto o viajeros que cuentan con acceso limitado al transporte público.

Beneficios potenciales

- ✓ Podría ampliar las opciones donde los servicios de transporte público son limitados.
- ✓ Podría mejorar las conexiones con zonas de alta demanda de viajes al aeropuerto que actualmente no cuentan con un buen servicio.
- ✓ Podría reducir algunos viajes en vehículo en Peña Boulevard.

Desventajas

- ✗ Requeriría nuevos fondos, operación y supervisión.
- ✗ Requiere coordinación en rutas, paradas, instalaciones y servicio.
- ✗ Alivio limitado de la congestión a menos que tenga un uso amplio.

CONEXIONES PARA BICICLETAS Y PEATONES

Cierra brechas en las conexiones existentes y planificadas de ciclovías y senderos dentro de la propiedad de DEN hacia y desde el aeropuerto.

Beneficios potenciales

- ✓ Mejora la seguridad y el acceso para personas que caminan y usan bicicleta.
- ✓ Se basa en la infraestructura existente de ciclovías y senderos.
- ✓ Apoya los objetivos más amplios de sostenibilidad y acceso multimodal de DEN.

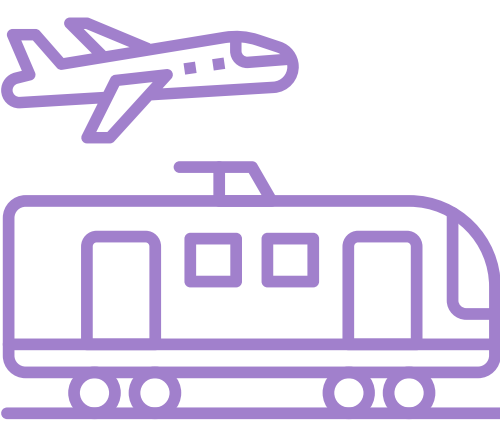
Desventajas

- ✗ No tiene impacto en la congestión del corredor Peña.

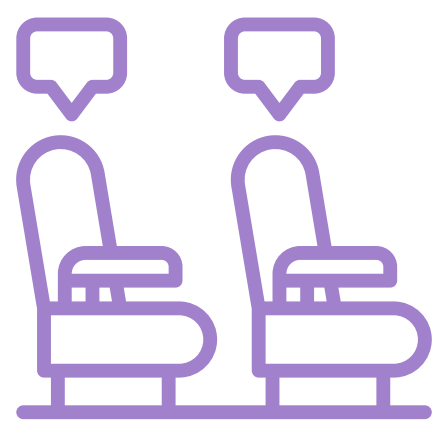
We Hear You, Transit Matters

You asked for transit that is easier, more convenient, and more attractive to use. DEN agrees — and is exploring practical ideas to help reduce barriers to transit use.

TRANSIT IS PART OF THE PEÑA SOLUTION



The A Line is a highly valued and popular airport connection.



Direct DEN bus routes provide important one-seat connections.



Existing transit has room for more riders; capacity is not the primary constraint.



Transit can help, but roadway improvements are also needed.

WHY TRANSIT USE IS LIMITED

Public input and travel demand modeling point to the same key barriers: transit may have available capacity, but for many trips it is not easy, fast, or affordable enough to be the preferred choice.



EXPLORING WAYS TO MAKE EXISTING TRANSIT EASIER TO USE

Because existing transit has room for more riders, DEN is exploring practical, cost-effective ideas that could reduce barriers and increase use.

Better access

- Improved security at stations and Park-n-Rides
- Expand 40th and Airport Park-n-Ride

Better service

- More frequent evening and late-night A Line service
- New and expanded direct bus routes

Lower cost

- Free or reduced fares
- Free parking at 40th and Airport Park-n-Ride

A TEAM EFFORT

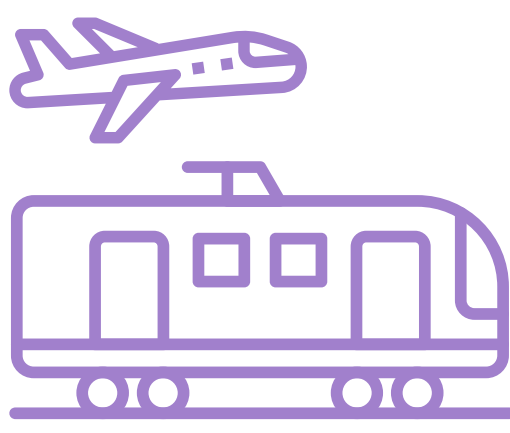
Some of these ideas may be outside DEN's sole authority or funding and would require coordination with RTD, Denver Transit Operators, government agencies, businesses, and other partners.



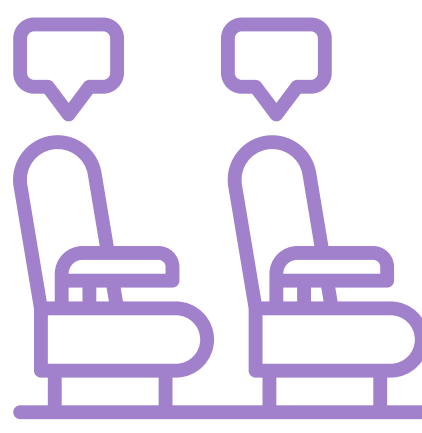
Te Escuchamos, el Transporte Importa

Nos pediste un transporte público más fácil, más conveniente y más atractivo de usar. DEN está de acuerdo y está explorando ideas prácticas para ayudar a reducir las barreras al uso del transporte público.

EL TRANSPORTE PÚBLICO ES PARTE DE LA SOLUCIÓN DE PEÑA



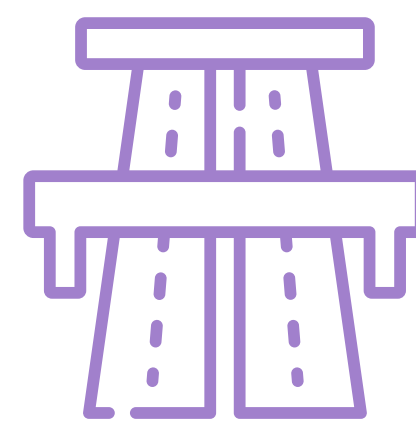
La Línea A es una conexión al aeropuerto muy valorada y popular.



Las rutas directas de autobús a DEN ofrecen importantes conexiones de un solo asiento.



El transporte público existente tiene capacidad para más usuarios; la capacidad no es la principal limitación.



El transporte público puede ayudar, pero también se necesitan mejoras en la infraestructura vial.

POR QUÉ EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ES LIMITADO

Los comentarios del público y los modelos de demanda de viajes señalan las mismas barreras principales: el transporte público puede tener capacidad disponible, pero para muchos viajes no es lo suficientemente fácil, rápido o económico como para ser la opción preferida.



EXPLORANDO FORMAS DE HACER MÁS FÁCIL EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE

Dado que el sistema de transporte público actual tiene espacio para más usuarios, DEN está explorando ideas prácticas y rentables que podrían reducir barreras y aumentar su uso.

Mejor acceso

- Seguridad mejorada en las estaciones y Park-n-Rides
- Ampliación de los Park-n-Ride de la Avenida 40 y del aeropuerto

Mejor servicio

- Servicio más frecuente de la Línea A por la noche y de madrugada
- Nuevas rutas de autobús directas y ampliadas

Menor costo

- Tarifas gratuitas o reducidas
- Estacionamiento gratuito en los Park-n-Ride de la Avenida 40 y del aeropuerto

UN ESFUERZO CONJUNTO

Algunas de estas ideas pueden estar fuera de la autoridad exclusiva o de la capacidad de financiamiento de DEN, y requerirían coordinación con RTD, operadores de transporte de Denver, agencias gubernamentales, empresas y otros socios.



Continuing the Conversation

Continuando la Conversación



Next public open house is planned for November 2026

La próxima jornada de puertas abiertas está prevista para noviembre de 2026

In 2026, we're expanding outreach to meet people where they are—at community events, small group meetings, and presentations. A calendar of upcoming events where the project team will be available is posted on the project website, and we welcome invitations to your meetings or events.

En 2026, estamos ampliando nuestros esfuerzos de participación comunitaria para reunirnos con las personas donde se encuentran: en eventos comunitarios, reuniones de grupos pequeños y presentaciones. En el sitio web del proyecto se encuentra publicado un calendario de próximos eventos en los que el equipo del proyecto estará disponible, y con gusto aceptamos invitaciones para participar en sus reuniones o eventos..

PREFERRED ALTERNATIVE COMING LATE 2026



By the end of 2026, we anticipate sharing the results of the detailed alternatives review and a recommended Preferred Alternative.

ALTERNATIVA PREFERIDA PREVISTA PARA FINALES DE 2026.



Para finales de 2026, se prevé presentar los resultados de la revisión detallada de alternativas y una alternativa preferida recomendada.

Thank You for Attending

Gracias por Asistir



flydenver.com/pena-nepa-design



PenaPlan@flydenver.com

