

Boletín de calificaciones del Alcalde

Calificación del alcalde Johnston con respecto al transporte, la seguridad vial y el acceso: **D**

Durante sus dos primeros años completos como alcalde, Mike Johnston se ha quedado corto en sus compromisos como candidato de mejorar la movilidad, el acceso y la seguridad del transporte en Denver. Aunque inició su mandato con planes claros, mandatos sólidos de los votantes, y necesidades urgentes de seguridad vial, el ritmo del progreso ha disminuido mucho y, en algunos casos, ha sido socavado o se ha movido en la dirección equivocada.

Las consecuencias son graves. Desde que el alcalde Johnston inició su mandato a mediados de 2023, más de 200 personas han muerto y más de 1,000 han salido gravemente lesionadas en las calles de Denver. Solo en 2025, 93 personas murieron, resultando en el año más mortal desde que empezaron a reportar estas cifras a través de [Vision Zero](#) en 2013. Treinta y cinco de las muertes fueron de peatones. Actualmente, más personas en Denver mueren por choques violentos de tráfico que por homicidio.

Este boletín de calificaciones evalúa el desempeño del alcalde Johnston al comparar lo que prometió como candidato con lo que ha hecho durante su mandato en los últimos dos años y medio. También describe medidas claras que puede implementar para mejorar su calificación.

Una ciudad con planes, pero poca ejecución

El alcalde Johnston heredó una ciudad sin falta de visión. Durante la última década, Denver adoptó una serie integral de planes de transporte con el objetivo de eliminar las muertes y lesiones graves por choques de tráfico, reducir la contaminación y el impacto ecológico de nuestra ciudad, y aumentar la cantidad de personas que pueden caminar o usar sillas de ruedas, andar en bicicleta y usar el transporte público. El desafío nunca fue de planificación—era de ejecución.

Como candidato a la alcaldía, Johnston se comprometió a implementar y ampliar los planes existentes de la Ciudad y a proporcionar el liderazgo necesario para ejecutarlos.¹ También ubicó la seguridad pública como un tema central en su campaña electoral, incluyendo reafirmar el compromiso de Denver hacia Vision Zero y la meta de eliminar las muertes y lesiones graves por choques de tráfico. Prometió ampliar el uso de intervenciones comprobadas para la seguridad vial, priorizar su uso en las calles más peligrosas, y ofrecer verdaderas alternativas a conducir un automóvil.²

"El problema más grande que la Ciudad enfrenta con respecto a la infraestructura del transporte es uno de ejecución, no de planificación". (Candidato Johnston, cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

A dos años de iniciar su mandato, esas promesas siguen en su mayoría sin cumplirse.

Autores principales del boletín:



Desempeño en general: hallazgos principales

Durante el mandato de Johnston:

- Las muertes por tráfico alcanzaron niveles récord, incluyendo el año con más muertes desde que se empezaron a registrar a través de Vision Zero.
- Se disminuyó el ritmo de la implementación de proyectos [multimodales](#) y de seguridad vial, y varios proyectos planeados se cambiaron para priorizar la conveniencia de los motoristas y el estacionamiento de automóviles en las calles.
- Fondos asignados en el presupuesto anual de la Ciudad para la seguridad en el transporte han sido eliminados o destinados a otros proyectos que no son de infraestructura. En particular, el Fondo de Ingresos Especiales para el Transporte y la Movilidad ya no invierte en ningún proyecto de infraestructura, y en lugar de eso financia principalmente un sistema para apelar multas de estacionamiento.
- El paquete de bonos municipales “Vibrant Denver” no invierte ninguna cantidad significativa de fondos en proyectos de seguridad vial de Vision Zero, de carriles protegidos para bicicletas y accesibilidad ni de mejoras en la confiabilidad del transporte público, especialmente en West Denver y en las calles más peligrosas de la Ciudad.

¿Como puede Johnston mejorar su calificación?

Dos acciones inmediatas mejorarían significativamente la trayectoria de Denver:

1. Restablecer el propósito designado del Fondo de Ingresos Especiales para el Transporte y la Movilidad, liberando cerca de \$15 millones anuales para Vision Zero, Rutas Seguras a la Escuela e infraestructura peatonal, de bicicletas y transporte público.
2. Priorizar constantemente la seguridad vial y de las personas por encima de los retrasos vehiculares, cumpliendo así con las pautas establecidas por el departamento de transporte (DOTI, en inglés): Seguridad Primero, Personas como Prioridad y Cambio Modal, aunque los proyectos enfrenten oposición política.

Seguridad vial para personas que caminan/usan una silla de ruedas

¿Qué le dijo el candidato Johnston a Denver?

El candidato Johnston prometió cumplir con el mandato de los votantes de construir una red confiable de aceras (tb. conocidas como banquetas o veredas),³ enfocar las inversiones donde la necesidad peatonal es mayor, y ampliar las intervenciones eficaces para calmar el tráfico vehicular a lo largo de las calles más peligrosas de la Ciudad.²

"Denver no puede simplemente hablar de la boca para afuera sobre Vision Zero y esperar que alcance sus objetivos—reducir las muertes por tráfico requiere cambios verdaderos en nuestra infraestructura del transporte". (Candidato Johnston, cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

¿Qué ha pasado?

- En las calles más peligrosas que forman parte de la red con una gran cantidad de lesiones (*High Injury Network* o HIN, en inglés), la Ciudad ha priorizado el uso de señales y cambios operativos menores en lugar de implementar intervenciones comprobadas de seguridad vial, como [dietas viales](#) (tb. conocidas como adelgazamiento de carriles) y la separación física. En particular, la Ciudad degradó planes en un proyecto de seguridad vial en E Alameda Avenue como respuesta a inquietudes sobre retrasos y desvíos mínimos de conductores de automóviles.
- Las cámaras para monitorear automáticamente la velocidad del tráfico que se prometieron instalar a lo largo de S Federal Boulevard y W Alameda Avenue en 2024 siguen sin instalarse, a pesar de que las leyes estatales autorizan su uso desde 2023.
- El programa de construcción de aceras en Denver no empezó hasta la segunda mitad de 2025, casi tres años después de que los votantes aprobaran la iniciativa de [Denver Merece Aceras](#) (*Denver Deserves Sidewalks*, en inglés), y el desarrollo de un [Plan de Implementación de Aceras](#) (SIP, por sus siglas en inglés) apenas está empezando ahora.
- Las primeras inversiones en aceras no se han enfocado en las calles más peligrosas donde hay muchos peatones.

¿Cómo puede el Alcalde mejorar su calificación?

- Rediseñar las calles para priorizar la seguridad vial y redistribuir carriles en rutas donde hay una gran cantidad de muertes y lesiones, incluyendo el diseño original en E Alameda y la conversión de carriles de tráfico general a carriles solo para autobuses en la Federal y Colorado Boulevard.
- Instalar inmediatamente cámaras para controlar la velocidad del tráfico vehicular en las calles más peligrosas, y reinvertir los ingresos obtenidos con multas en mejoras comprobadas de infraestructura para reducir los peligros viales.
- Financiar completamente e implementar el plan de Rutas Seguras a la Escuela.
- Implementar en toda la ciudad las señales automáticas para peatones con [intervalos de tiempo peatonal adelantado](#) (en inglés: *Leading Pedestrian intervals* o LPI), durante los cuales la señal de “Camine” es automática para proporcionarles a los peatones unos segundos más para empezar a cruzar una intersección.
- Completar el SIP a más tardar a finales de 2026, con un calendario claro de implementación para cumplir con el mandato de los votantes de construir una red de aceras por toda la ciudad en nueve años, o tan pronto después como sea posible.
- Priorizar la construcción y reparación de aceras a lo largo de las calles más peligrosas que también ofrecen servicios esenciales de transporte público.

Seguridad vial para personas que usan bicicletas, scooters u otros dispositivos de movilidad con poca potencia

¿Qué le dijo el candidato Johnston a Denver?

El candidato Johnston se comprometió a construir una red conectada y de alta comodidad para moverse en bicicleta, y apoyó que se redistribuyera el espacio para estacionar automóviles o carriles de tráfico con el objetivo de crear carriles protegidos para bicicletas y de accesibilidad. También prometió hacer que Denver fuera una ciudad más [ecológica](#).⁴

“Trabajaré para crear una red conectada de senderos de gran comodidad para bicicletas que conecte a toda nuestra ciudad”. (Candidato Johnston, cuestionario de Denver Bicycle Lobby para candidatos, 2023)

¿Qué ha pasado?

- La instalación anual de infraestructura para moverse en bicicleta disminuyó más de la mitad, de 46 millas al año con el alcalde anterior a cerca de 21 millas al año con Johnston. La instalación de carriles protegidos para moverse en bicicleta disminuyó de un promedio de 12 millas al año a 5 millas al año.
- Los proyectos de carriles protegidos para moverse en bicicleta u otro dispositivo de movilidad con poca potencia en West 29th Avenue y South Irving Street se degradaron para preservar el estacionamiento de automóviles en la calle, dejando secciones importantes desprotegidas.
- Se sacó la separación vertical que existía en carriles clave en el centro de la ciudad a lo largo de las calles Market y Blake, reduciendo la comodidad y seguridad para las personas en bicicleta y que usan dispositivos de movilidad con poca potencia, como *scooters* o sillas de ruedas motorizadas, facilitando que se bloquearan con automóviles.
- El paquete de bonos “Vibrant Denver” no incluye fondos para implementar carriles protegidos, comparado con los \$18 millones que se incluyeron en el paquete de Elevate Denver en 2017.

¿Cómo puede el Alcalde mejorar su calificación?

- Financiar y apresurar la implementación de proyectos con diseños completos para moverse en bicicleta cómodamente y con protección.
- Usar el mapa actualizado de [Denver Moves: Bikes](#) para asegurar que todos los vecindarios tengan acceso a una red de carriles conectados y de alta calidad.
- Reasignar fondos en el programa de repavimentación de carriles para moverse en bicicleta, asegurando que los carriles se construyan al mismo tiempo que las calles se vuelven a pavimentar.
- Empezar a mejorar los carriles existentes, reemplazando las intervenciones temporales de “pintura y plástico” con infraestructura permanente más segura y que requiera menos mantenimiento, como bordes y maceteros de concreto.
- Construir carriles completamente protegidos que concuerden con los objetivos establecidos de la Ciudad para priorizar la seguridad vial de todas las personas.

Seguridad vial y confiabilidad para personas que usan transporte público

¿Qué le dijo el candidato Johnston a Denver?

El candidato Johnston prometió asociarse con el Distrito de Transporte Regional (RTD, por sus siglas en inglés) para aumentar la confiabilidad y frecuencia del transporte público, ampliar la participación en el programa de EcoPass, y ofrecer un servicio más rápido y confiable de autobuses.⁵

"Estableceré una verdadera colaboración con RTD para mejorar la confiabilidad y frecuencia del sistema". Candidato Johnston, cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023

¿Qué ha pasado?

- Más allá del proyecto de [Autobús de Tránsito Rápido](#) (BRT, por sus siglas en inglés) en E Colfax Avenue que ya se estaba implementando cuando Johnston inició su mandato en 2023, el Alcalde no ha implementado ninguna iniciativa para mejorar la velocidad o confiabilidad del transporte público.

- Ni el presupuesto de la Ciudad ni el paquete de bonos “Vibrant Denver” incluyen fondos para nuevos proyectos de BRT, carriles exclusivos para autobuses ni semáforos que prioricen el autobús.
- La administración de Johnston no ha colaborado con RTD para aumentar la frecuencia de los autobuses, reducir los precios del pasaje, o aumentar la participación en el programa de EcoPass.
- El Alcalde ha expresado públicamente que duda implementar más proyectos de BRT debido a inquietudes sobre los impactos en la conveniencia de los conductores de automóviles y en los negocios.⁶

¿Cómo puede el Alcalde mejorar su calificación?

- Financiar y apresurar esfuerzos para que el transporte público funcione rápido y confiablemente en las rutas prioritarias identificadas en [Denver Moves: Transit](#), incluyendo una alternativa que priorice el transporte público en Peña Boulevard.
- Abogar a favor de la implementación rápida de los proyectos de BRT sobre la Federal y Colorado Boulevard con la reducción y redistribución de carriles en lugar de agrandar la calle (es decir, agregar más carriles o asfalto).
- Trabajar con RTD para aumentar las frecuencias de los autobuses locales y ampliar el acceso a pases con descuento.
- Mejorar y ampliar el programa de los servicios (p. ej., bancas, basureros, casetas para proteger contra el sol, la lluvia, la nieve, etc.) en las paradas de autobuses de Denver.

Reducir la dependencia en el automóvil y la contaminación del aire y por ruido

¿Qué le dijo el candidato Johnston a Denver?

Como candidato, Johnston dijo que quería que Denver fuera una ciudad donde sus residentes no necesitaran tener un automóvil,⁷ y prometió ampliar las calles compartidas, los espacios sin automóviles y los proyectos de demostración.⁸ También se opuso a agrandar Peña Boulevard al aeropuerto, lo cual solo [atraerá más tráfico](#), causando contaminación del aire y por ruido y más choques de automóviles.⁹

¿Qué ha pasado?

- Se eliminaron [calles compartidas](#) populares en 7th Avenue y Larimer Street.
- Solo una iniciativa piloto de una calle compartida de instalación temporal en Wynkoop Street se ha implementado durante la administración de Johnston, a finales de 2025.
- La Ciudad sigue dependiendo de procesos de planificación tardados y costosos en lugar de implementar proyectos piloto rápidos.
- El Aeropuerto Internacional de Denver está avanzando con planes de agrandar Peña Boulevard sin evaluar seriamente una alternativa enfocada en el transporte público.

¿Cómo puede el Alcalde mejorar su calificación?

- Restablecer las calles compartidas en 7th Avenue y Larimer Street y ampliar rápidamente el programa de calles compartidas por toda la ciudad a través de proyectos piloto y de demostración.
- Proceder con una alternativa que priorice el transporte público en Peña Boulevard y que evite agrandar la carretera, para así aumentar la capacidad de mover personas a lo largo de la ruta.
- Evitar que se agranden otras calles principales, incluyendo Federal Boulevard, Colorado Boulevard, Santa Fe Drive y Platte River Drive.

Conclusión

Denver no necesita nuevos planes de transporte. Denver necesita líderes dispuestos a cumplir con las promesas existentes y priorizar la seguridad vial en lugar de la conveniencia de los conductores de automóviles. Al restablecer fondos, acelerar los proyectos comprobados de seguridad vial, y priorizar constantemente a las personas, el alcalde Mike Johnston puede mejorar su calificación y, más importante aún, salvar vidas.

Citas finales (traducidas del inglés)

¹ “El problema más grande que la Ciudad enfrenta con respecto a la infraestructura del transporte es uno de ejecución, no de planificación. A pesar del hecho de que planes como ‘Denver Moves’ ya reflejan contribuciones robustas de la comunidad, Denver con frecuencia se desvía de ejecutarlos como están escritos porque no hay liderazgo de la Ciudad en este tema. Como Alcalde, me comprometeré a ejecutar los planes de la Ciudad—y a expandirlos cuando sea necesario—para asegurar que nuestra Ciudad cumpla con las promesas audaces que ha hecho”. (Fuente: Cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

² “Denver no puede simplemente hablar de la boca para afuera sobre Vision Zero y esperar que alcance sus objetivos—reducir las muertes por tráfico requiere cambios verdaderos en nuestra infraestructura del transporte. Como Alcalde, ampliaré el uso de medidas para calmar el tráfico, como rotondas, delineadores verticales, cambios horizontales, reducción [de la anchura] de carreteras, cruces peatonales elevados y carriles separados para autobuses y bicicletas. Implementaré estas medidas para calmar el tráfico según el nivel de riesgo, identificando las calles con más necesidad de adaptación para peatones, ciclistas y conductores. Y proporcionaré alternativas de transporte para los ciudadanos de Denver, incluyendo transporte público más eficiente y confiable, carriles adecuados y seguros para bicicletas, y aceras caminables que mejoren la seguridad de los peatones de nuestra Ciudad”. (Fuente: Cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

³ “La gente de Denver ha hablado: la Ciudad necesita una red más confiable de aceras. Como Alcalde, honraré esa decisión, enfocándome primero en áreas de alta prioridad donde hay mucho tráfico peatonal pero la protección para peatones es poca. También estableceré metas firmes para el programa y, si es necesario, usaré el Fondo de Opciones de Transporte Multimodal y Mitigación para asegurar que ‘Denver Merece Aceras’ se implemente de manera oportuna”. (Fuente: Cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

⁴ “Como Alcalde, trabajaré para crear una red conectada de senderos de gran comodidad para bicicletas que conecte a toda nuestra ciudad, facilitando que las personas se muevan en bicicleta...podemos hacer que Denver sea la ciudad más segura para que los ciclistas se muevan”. (Fuente: Cuestionario de Denver Bicycle Lobby para candidatos, 2023)

Cuando Denver Bicycle Lobby le preguntó: “¿Apoyas la eliminación de estacionamiento o carriles [para automóviles] según el contexto sea apropiado para crear carriles protegidos de bicicletas?” el candidato Johnston contestó: “¡Sí!”

⁵ “Como Alcalde, estableceré una verdadera colaboración con RTD para mejorar la confiabilidad y frecuencia del sistema, lo cual puede aumentar [la cantidad de] pasajeros y los ingresos como resultado. Según lo describo en mi Plan Climático y de Transporte, trabajaré con negocios en el centro para aumentar la participación en el programa de EcoPass, la cual ha disminuido en años recientes. A cambio, le pediré a RTD que aumente el servicio y reduzca el precio de los pasajes en ciertas rutas—una propuesta ganadora para ambas partes”. (Fuente: Cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

⁶ “No estoy preparado para que avancemos en otro BRT en otra ruta, hasta que tengamos una conversación mucho más clara sobre cuál sería el impacto en esos negocios y cuál es el plan para mantenerlos”. (Fuente: Artículo en inglés en Denver Gazette, 22 de septiembre de 2025, *Inician las audiencias sobre el presupuesto de Denver*)

⁷ “Quiero que Denver sea una ciudad donde no necesites tener un automóvil para moverte”. (Fuente: Cuestionario de Denver Streets Partnership para candidatos, 2023)

⁸ “Como Alcalde, lideraré programas piloto y proyectos de demostración como la Red ‘Vamos’ de Calles Compartidas, un plan de colaboración abierta, para aumentar la cantidad de [personas que se trasladen en] bicicleta en Denver”. (Fuente: Cuestionario de Denver Bicycle Lobby para candidatos, 2023)

Cuando Denver Bicycle Lobby le preguntó, “¿Harías permanentes los espacios de calles sin automóviles y [calles] compartidas establecidos durante la pandemia y las ampliarías aún más?” Johnston contestó: “¡Sí!”

¹⁰ Según se reportó en Denverite, el candidato Johnston dijo que estaba “en contra de agrandar Peña Boulevard, el cual lleva al Aeropuerto Internacional de Denver. Quienes critican agrandar las carreteras dicen que resulta en más automóviles en la vía”. (Fuente: Artículo en inglés en Denverite, 12 de mayo de 2023, *Lo que Mike Johnston y Kelly Brough piensan sobre el transporte en Denver*)

Fuentes (en inglés)

- [Cuestionario para candidatos a la alcaldía, Denver Streets Partnership, 2023](#)
- [Cuestionario para candidatos a la alcaldía, Denver Bicycle Lobby, 2023](#)
- [Artículo en inglés publicado en Denverite, 12 de mayo de 2023, *Lo que Mike Johnston y Kelly Brough piensan sobre el transporte en Denver*](#)
- [Artículo en inglés publicado en Denver Gazette, 22 de septiembre de 2025, *Inician las audiencias sobre el presupuesto de Denver*](#)