



# Boletín de Noticias de Enero de 2008

**Acompáñenos a la reunión pública de US 6/Wadsworth para discutir las alternativas e impactos del proyecto.**

**Martes 29 de Abril, de 4:00 p.m. a 8:00 p.m.**

**Centro Cultural de Lakewood**

**470 South Allison Parkway**

**Lakewood, Colorado**

**Presentación Informativa a las 5:00 p.m.**

**Área de actividad infantil disponible (sin supervisión)**

## Conceptos de diseño presentados en la reunión pública de Febrero del 2008

La segunda reunión pública sobre del proyecto US 6/Wadsworth se llevo a cabo el 12 de Febrero del 2008 en el Centro Cultural de Lakewood. El propósito de la reunión fue presentar y explicar los conceptos de diseño preliminares para la intersección entre la autopista US 6 y el Boulevard Wadsworth y el Boulevard Wadsworth desde aproximadamente la 4ta Avenida hasta la 14ava Avenida en Lakewood Colorado. La reunión también presentó los resultados del primer nivel de eliminación (defecto fatal), el cual eliminó conceptos de diseño con defectos fatales de futura consideración. Aproximadamente 92 miembros del público, junto con personal de la Ciudad de Lakewood y funcionarios elegidos, atendieron la reunión pública para conversar con personal del Departamento de Transporte de Colorado (CDOT por sus siglas en inglés), revisar el concepto de diseño preliminar y criterios de eliminación, y escuchar una presentación detallada acerca de los conceptos de diseño recomendados para futura evaluación. Copias de la presentación, paneles de exposición, y folletos de la reunión se encuentran en la página electrónica del proyecto [www.US6Wadsworth.com](http://www.US6Wadsworth.com).

Ocho conceptos de diseño fueron desarrollados para la intersección entre la autopista US 6 y el Boulevard Wadsworth, y once conceptos de diseño fueron desarrollados para el Boulevard Wadsworth entre la 4ta Avenida y 14ava Avenida. Estos conceptos fueron evaluados por medio del proceso llamado Nivel 1 de Eliminación (defecto fatal). Este proceso de eliminación identifica conceptos que pueden cumplir con el propósito y las necesidades del proyecto, que puedan ser implementadas a un costo razonable, y que no resulten en impactos inaceptables para el ambiente o la comunidad. Cada concepto de diseño fue evaluado por defectos fatales en diseño y seguridad de la carretera, movilidad y operaciones del tráfico, impactos locales, impactos ambientales, costo e implementación. Conceptos con defectos fatales en cualquiera de estas áreas fueron eliminados de futura consideración. Para revisar con detalle los resultados del Nivel 1 de eliminación y obtener información adicional de los conceptos eliminados de futura consideración, por favor visite la página electrónica del proyecto. Conceptos a los cuales se les ha recomendado una evaluación más detallada serán descritos en las próximas páginas.

## ¿Que Escuchamos en la Reunión Pública?

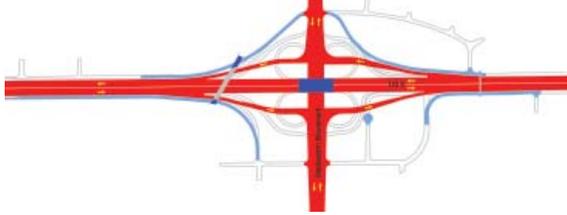
Asistentes de la reunión pública de Febrero del 2008 proporcionaron comentarios por medio de conversaciones con personal del proyecto y por formularios entregados durante y al finalizar la reunión. En general, asistentes a la reunión estuvieron de acuerdo con las recomendaciones de CDOT acerca de la intersección y conceptos a ser evaluados a futuro. Los comentarios escuchados con mayor frecuencia se enfocaron en los siguientes aspectos:

- Controles de acceso en Wadsworth
- Capacidad para futuro tránsito en Wadsworth
- Continuidad con programas de extensión al público
- Rampas de entrada y salida a la Calle Carr
- Impactos de tráfico a los vecindarios
- Ruido en las residencias a lo largo de la autopista US 6
- Adquisición de propiedades o traslados
- Seguridad de ciclistas y peatones
- Límites de velocidad en la US 6
- Apoyo para las mejoras en la intersección y en Wadsworth
- Sincronización de señales de tránsito en Wadsworth

# Conceptos de Diseño de la Intersección

Cuatro conceptos de diseño para la intersección entre la autopista US 6 y Wadsworth fueron recomendados para evaluación futura, basada en los resultados del Nivel 1 de Eliminación: un diamante compacto, diamante compacto con lazo, intersección urbana con punto único (SPUI, por sus siglas en inglés), y trebol parcial. Los interesados que asistieron a la reunión pública de febrero estuvieron de acuerdo con estas recomendaciones. Los pros y los contras presentados a continuación para cada tipo de alternativa, describen elementos que el equipo de trabajo debe considerar al evaluar y refinar los conceptos.

## Diamante Compacto



**Ejemplos:** I-70 y el Boulevard Federal, US 6 y la Avenida Indiana, I-70 y el Boulevard Denver West

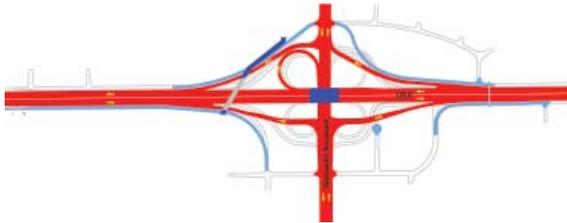
### Pros

- Elimina conflictos de abrirse paso en las rampas de acceso
- Mejora los cruces de peatones y ciclistas
- Requiere menor derecho-de-paso que la intersección de diamante tradicional
- Costos de construcción moderados
- Tipo de intersección común
- Mejor espacio entre la rampa terminal y las intersecciones externas en comparación al diseño de intersección diamante tradicional

### Contras

- Menor capacidad de movimiento para altos volúmenes
- No tiene buena capacidad para giros pesados a la izquierda
- Sincronización de señales es compleja
- Gran número de puntos de conflicto
- Requiere dos intersecciones

## Diamante Compacto con Lazo



**Ejemplos:** I-25 y el Boulevard Colorado Boulevard, I-25 y Castle Pines Parkway

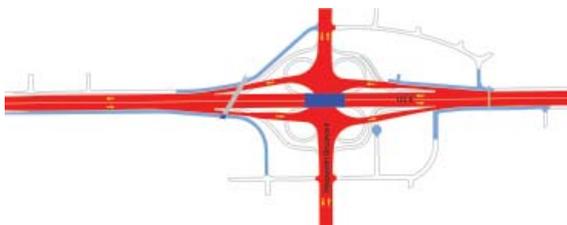
### Pros

- Elimina conflictos de abrirse paso en las rampas de acceso
- Mejor capacidad en comparación al diamante compacto sin lazo
- Mejor capacidad para movimiento de alto volumen
- Reduce conflictos de peatones y ciclistas
- Costos de construcción moderados
- Tipo de intersección común

### Contras

- No tiene buena capacidad para giros a la izquierda en vehículos pesados
- Requiere dos intersecciones
- Gran número de puntos de conflicto
- Mantiene un lazo que presenta conflictos a peatones y ciclistas
- Requiere mayor derecho-de-paso que el diamante compacto sin lazo

## Intersección Urbana con Punto Único (SPUI, por sus siglas en inglés)



**Ejemplos:** C-470 y Calle Morrison, autopista I-25 y el Boulevard University, US 85 (Santa Fe) y la Avenida Evans

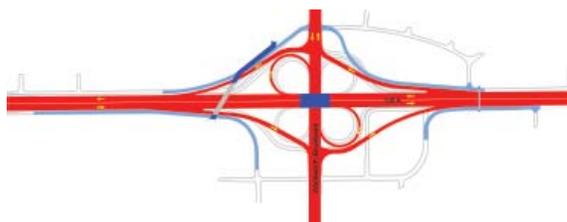
### Pros

- Elimina conflictos de abrirse paso en las rampas de acceso
- Mejora la capacidad al consolidar las señales y al permitir el almacenaje de más vehículos
- Requiere menor derecho-de-paso
- Consolida los puntos de conflicto de la intersección
- Mejora los cruces para peatones y ciclistas
- Permite que giros a la izquierda en puntos opuestos procedan simultáneamente (y mejora el radio de giro para camiones)

### Contras

- Mayor costo de construcción debido a un puente de mayor extensión y a los muros de contención
- Al ser la intersección más amplia tiene una distancia más larga de travesía, lo que puede resultar en más accidentes
- Giros hacia la izquierda aparecen "frente a frente" con tráfico proveniente de las rampas de salida

## Trebol Parcial



**Ejemplos:** US 36 y el Boulevard Federal, US 285 y US 85 (Hampden y Santa Fe)

### Pros

- Elimina conflictos de abrirse paso en las rampas de acceso
- Mejor capacidad para movimiento de alto volumen
- Intersección de mayor capacidad (de las intersecciones recomendadas para evaluación)
- Reduce conflictos de giros a la izquierda (en comparación con los otros tipos de intersección)

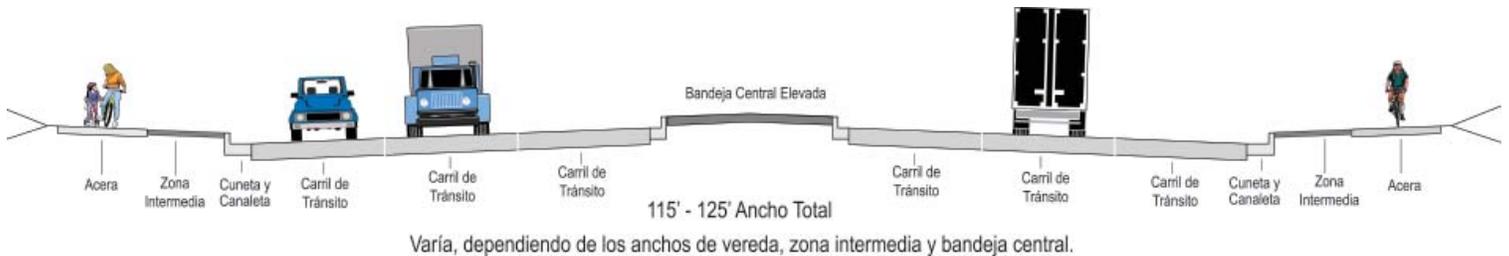
### Contras

- Mayores necesidades de derecho-de-paso, particularmente en el lazo sureste
- Mantiene dos de cuatro lazos que presentan conflictos a peatones y ciclistas
- Espacio tallado entre las rampas terminales y las intersecciones

# Conceptos de diseño del Boulevard Wadsworth

Un concepto de diseño para el Boulevard Wadsworth entre la 4ta y 14ava Avenida fue recomendado para futura evaluación, basado en los resultados del Nivel 1 de Eliminación: seis carriles de tránsito – tres en cada dirección, una bandeja central elevada para seguridad y control de acceso, y aceras para el uso de peatones y ciclistas. Múltiples diseños detallados, cada uno variando los diferentes elementos de diseño, han sido desarrollados tomando como base este concepto básico. Otras consideraciones, tales como jardines, están siendo considerados como parte del proceso de refinamiento del diseño.

Miembros del público que atendieron la reunión en febrero, en general estuvieron de acuerdo con la recomendación de seguir adelante con este concepto. Varios comentarios escritos sugirieron que otros conceptos también fueran considerados, incluyendo un concepto con carriles de tránsito designados. CDOT es incapaz de proceder con conceptos que incorporen carriles designados como parte de este proyecto, dado a que no hay puntos de salida que sean lógicos dentro de los límites de este proyecto. Sin embargo, conceptos que seguirán siendo evaluados no van a excluir carriles de tránsito, tal como entre la estación West Corridor y Belmar, o la mayor distancia entre Wadsworth Boulevard, en el futuro.



## ¿Cuales son los siguientes pasos?

El equipo del proyecto refinó los conceptos de diseño de la intersección y el Boulevard Wadsworth luego de la reunión pública de Febrero. Los conceptos refinados ahora serán evaluados por un segundo nivel de eliminación, el cual asigna rangos a los diseños y los factores de seguridad, movilidad y operaciones del tráfico, impactos locales, impactos ambientales, costo y elementos de implementación. El Nivel 2 de evaluación ayudará a determinar cual(s) alternativa(s) serán analizadas en la Evaluación Ambiental (EA).

La reunión pública el 29 de Abril del 2008 presentará información acerca de los conceptos refinados, incluyendo impactos ambientales, de transporte y de propiedad estimados para cada concepto. Resultados de la evaluación de Nivel 2 también serán presentados, junto con recomendaciones para la(s) alternativa(s) a ser evaluadas en la EA.

Una vez que impactos ambientales, de transporte y de propiedad preliminares sean identificados, el equipo del proyecto comenzará a contactar a los dueños de propiedades afectadas para discutir los impactos potenciales y determinar métodos de evitar, minimizar o mitigar impactos a la propiedad. Reuniones con los dueños de estas propiedades probablemente serán programadas entre Mayo y Junio del 2008. Estas reuniones serán reuniones preliminares para discutir impactos potenciales, no serán para negociar o adquirir derechos-de-paso.

## Esquema de los Puntos Importantes



### El equipo del proyecto completará los siguientes pasos para lograr alcanzar una decisión en el proyecto:

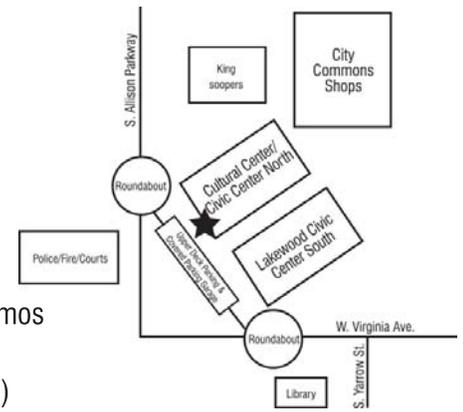
- Evaluar las alternativas y solicitar retroalimentación al público (febrero del 2008 a abril del 2008)
- Seleccionar la(s) alternativa(s), analizar sus impactos e identificar las medidas de mitigación en la EA (de abril del 2008 a agosto del 2008)
- Llevar a cabo una audiencia pública acerca del EA y tomar los comentarios del público (Agosto del 2008)
- Tomar y documentar una decisión final que pueda identificar un proyecto de construcción para resolver los aspectos en el área de estudio (Diciembre del 2008)

# Acompáñenos a la Reunión Pública #3

Por favor acompáñenos a nuestra siguiente reunión pública el Martes 29 de Abril, 2008 de 4:00 p.m. a 8:00 p.m., con una presentación a las 5:00 p.m., en el Centro Cultural de Lakewood, 470 South Allison Parkway Lakewood, Colorado. En la reunión pública, CDOT presentará lo siguiente:

- Conceptos de diseño refinados de la intersección y del Boulevard Wadsworth
- Aproximaciones preliminares de los impactos ambientales, de transporte y de propiedad
- Resultados de la evaluación de Nivel 2, comparando los diseños refinados entre ellos mismos
- Recomendaciones de alternativa(s) a ser evaluadas en la Evaluación Ambiental

Traducciones al español a su disposición. Área de actividad infantil disponible (sin supervisión)



## Manténgase Conectado

El equipo del proyecto ha asistido a varias reuniones de grupo del vecindario y de los comerciantes en el área. Si usted está interesado en tener una presentación en su reunión de grupo, por favor contacte a nuestra Coordinadora de Participación Pública (información a continuación). Estamos dispuestos a reunirnos con su grupo, proporcionarle la información actualizada sobre el estudio, y contestarle cualquier pregunta.

Si desea saber más acerca del proyecto, o tiene preguntas, por favor contáctenos por medio de los siguientes métodos:

### Visite nuestra página electrónica:

[www.US6Wadsworth.com](http://www.US6Wadsworth.com)

### Correo electrónico:

[US6Wadsworth@CH2M.com](mailto:US6Wadsworth@CH2M.com)

### Escriba a:

US 6 & Wadsworth EA  
c/o Colleen Kirby Roberts  
535 16th Street, Suite 800  
Denver, CO 80202

### Llame a:

Colleen Kirby Roberts – Contacto principal CH2M HILL Coordinadora de Participación Pública  
303-573-5385, Ext. 205  
Seyed Kalantar, PE – Encargado del Proyecto en CDOT 720-497-6955  
Kirk Webb – Encargado de la Parte Ambiental del Proyecto en CDOT 303-757-9826  
Tim Eversoll, PE – Encargado del Proyecto en CH2M HILL 720-286-5137  
Mandy Whorton – Encargada de la Parte Ambiental del Proyecto en CH2M HILL  
720-286-5239  
Mindy Crane – Encargada de relaciones públicas y prensa en CDOT 303-757-9469