

# Financiamiento del Proyecto

## Antecedentes

El costo total de la construcción completa del proyecto de la I-70 Este es de aproximadamente \$1.7 mil millones. Actualmente el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) y la [Empresa de Transporte de Alto Rendimiento \(HPTE\)](#) han identificado \$1.17 mil millones, suficiente fondo para construir la Fase 1. Esta fase incluye:

- Reconstrucción completa de la I-70 desde la Brighton Boulevard hasta la I-270, incluyendo la adición de un carril expés en ambas direcciones;
- Quitar el viaducto y bajar la interestatal entre los bulevares Brighton y Colorado;
- Construcción de una cubierta nueva de 4 acres de terreno sobre la interestatal entre las calles Clayton y Columbine;
- Ampliación del tramo restante de la I-70 desde la I-270 hasta la Chambers Road para dar cabida a un carril expés en ambas direcciones;
- Volver a señalar las líneas divisorias de la I-70 desde la I-25 a la Brighton Boulevard para dar cabida a un carril expés adicional en ambas direcciones.

A medida que el financiamiento se haga disponible, la fase 2, añadirá un carril expreso en ambas direcciones y serán construidas las mejoras a Tower Road.

## Socios de Financiamiento

El financiamiento del Proyecto Central 70 proviene de una variedad de fuentes tales como:

Fuente	\$ Monto
Colorado Bridge Enterprise Safety Surcharge	\$850 millones
Consejo Regional de Gobiernos de Denver	\$50 millones
Transferencias de la Ley del Senado 09-228	\$180 millones
Ciudad y Condado de Denver	\$37 millones

## Contratación Innovadora

En febrero del 2015, la Directiva de la HPTE y la Comisión de Transporte de CDOT decidieron llevar adelante un modelo Diseño-Construcción-Financiamiento-Operaciones-Mantenimiento para el Proyecto Central 70. Este modelo de entrega transfiere el riesgo a un socio privado y minimiza los sobrecostos de CDOT a través de pagos de disponibilidad, un pago anual al socio privado basado en el progreso. Kiewit Meridiam Partners (KMP) fue seleccionado como socio privado en 2017. KMP operará y mantendrá la carretera durante 30 años una vez que el Proyecto haya terminado. Sin embargo, el HPTE establecerá las tarifas de peaje basadas en mantener el número correcto de vehículos en los Carriles Expés para que los tiempos de viaje sean confiables y CDOT retendrá los peajes.