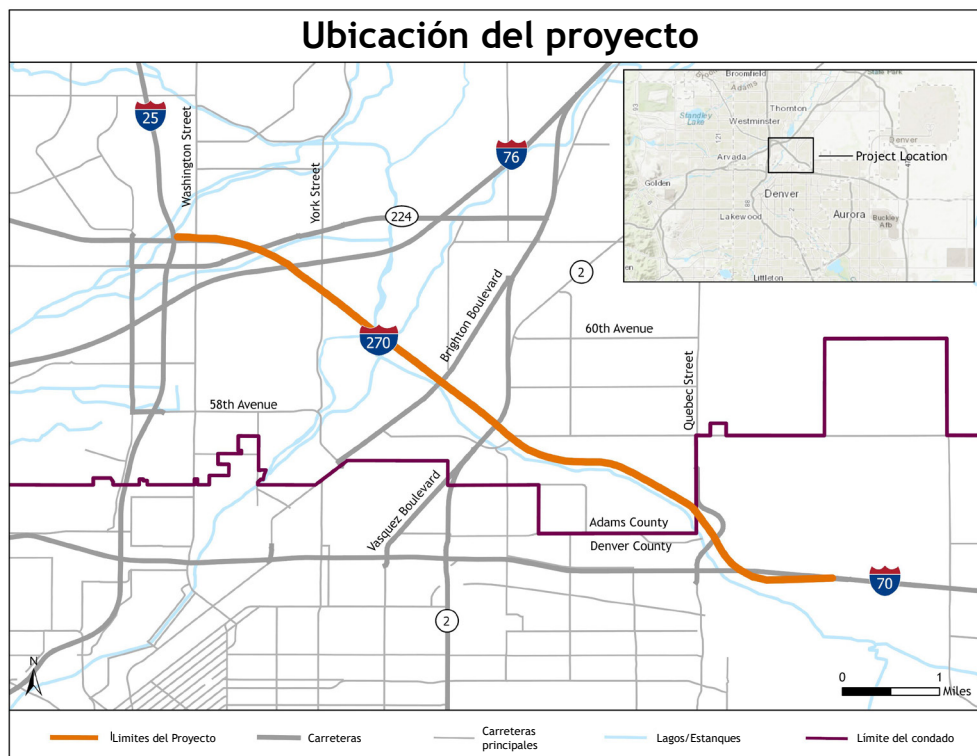




# Mejoras del Corredor de la I-270

## Bienvenidos/Bienvenidas

El Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) solicitan su opinión sobre el proyecto de Mejoras del Corredor I-270.



El Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS, por sus siglas en inglés) está disponible para su revisión y comentarios oficiales hasta el 20 de enero de 2026.

Gracias por su presencia.  
Sus comentarios son importantes.



# Resumen de la NEPA Dónde hemos estado y cuáles serán los siguientes pasos



Mejoras del Corredor  
de la I-270

## Dónde hemos estado

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) exige que las agencias federales evalúen y divulguen los posibles impactos ambientales, sociales y económicos, además que recopilen la opinión pública antes de tomar decisiones importantes. La Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) llevan realizando esta revisión desde el 2020.

## Planificación y análisis

- Se colaboró con agencias, gobiernos locales y la comunidad para comprender las necesidades del corredor, definir el propósito y los objetivos del proyecto y evaluar posibles soluciones.
- Se estudió los patrones de tráfico, la seguridad y la futura demanda de viajes.
- Se analizó los efectos sobre los recursos ambientales, sociales y económicos y se identificó 146 medidas para evitar o minimizar los impactos.
- Se aclaró las funciones federales y estatales en el proceso de revisión ambiental.



Equipos de mantenimiento trabajan en un puente de la I-270

## Participación comunitaria

- Se organizaron más de 200 actividades de divulgación de información.
- Se recopilaron los aportes de más de 1.000 participantes.
- Se colaboró con enlaces bilingües y organizaciones comunitarias.
- Se realizaron actividades de divulgación sobre las prioridades del vecindario, como el nuevo puente para bicicletas y peatones.
- Se desarrollaron mejoras comunitarias adicionales sin fondos federales.



El personal del proyecto responde preguntas en una reunión pública

## Coordinación y mejoras iniciales

- Se coordinó con agencias locales, estatales y federales el transporte y las prioridades de la comunidad dentro y fuera del área del proyecto.
- Se colaboró con Commerce City para financiar un proyecto de estudio de mejoras en la avenida 60.
- Se completó el mantenimiento del puente y el pavimento, e implementó el monitoreo de la calidad del aire para orientar las obras futuras.



Un accidente cierra todos los carriles de la I-270

## Próximos pasos

Luego de revisar y responder a los comentarios públicos, el CDOT y la FHWA prepararán conjuntamente una Declaración de Impacto Ambiental Final (EIS) y un Registro de Decisión (ROD), un documento único y combinado que identifica la alternativa seleccionada y describe los compromisos de mitigación requeridos.

## Una vez emitido el ROD, el proyecto puede avanzar.

- Se espera que el diseño y la construcción comiencen inmediatamente después del ROD.
- La coordinación con agencias, gobiernos locales y la comunidad continuará durante el diseño y la construcción para minimizar las interrupciones y garantizar una ejecución eficiente.
- El CDOT ha identificado fondos para la implementación y ha desarrollado un plan por fases para guiar la construcción durante aproximadamente cinco años.



El propósito del proyecto de las Mejoras del Corredor I-270 es implementar soluciones de transporte que modernicen la I-270, para satisfacer las demandas de transporte existentes y previstas.

### ¿Por qué son necesarias las mejoras en la I-270?



Seguridad de los viajeros



Tiempo de viaje y confiabilidad



Transporte público



Conectividad para bicicletas y peatones



Operaciones de transporte de mercancías

Además de abordar las necesidades del proyecto, el Departamento de Transporte de Colorado, la Administración Federal de Carreteras y las agencias participantes han establecido un objetivo clave:

**Minimizar el impacto ambiental y comunitario del proyecto.**

Busque la bombilla verde para ver dónde se encuentra esta información en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



Consulte el Capítulo 2 (Propósito y Necesidad) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



Choque en la I-270



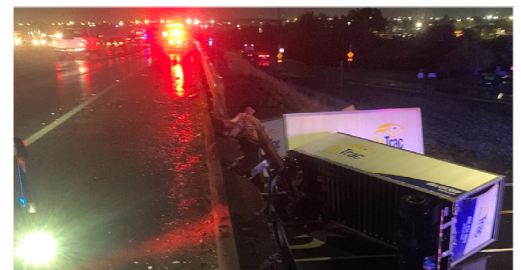
Congestión al mediodía en la I-270



Deterioro de las condiciones del puente en la I-270 sobre Brighton Boulevard



Falla en la cubierta del puente en la I-270 sobre el canal de Burlington



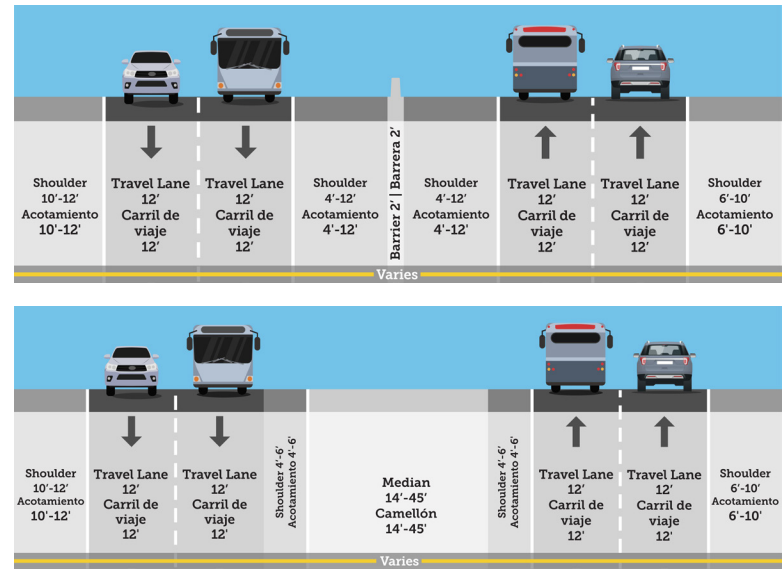
El choque a finales de septiembre de 2025 dañó la barandilla del puente de la I-270 sobre la avenida 56





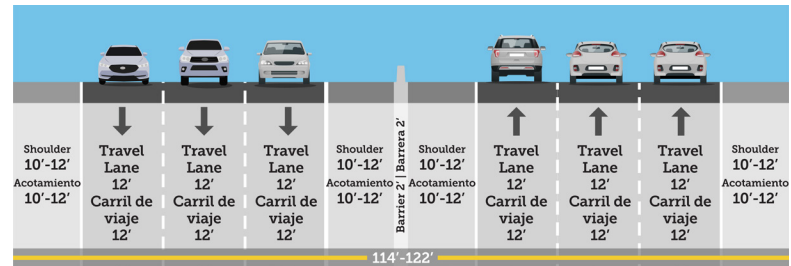
### Alternativa: no acción

- Esta alternativa proporcionaría mantenimiento rutinario.
- No se realizarían mejoras importantes en la I-270 más allá del mantenimiento rutinario y los proyectos programados.
- La configuración actual de la autopista, con dos carriles de uso general en cada dirección, se mantendría sin cambios.



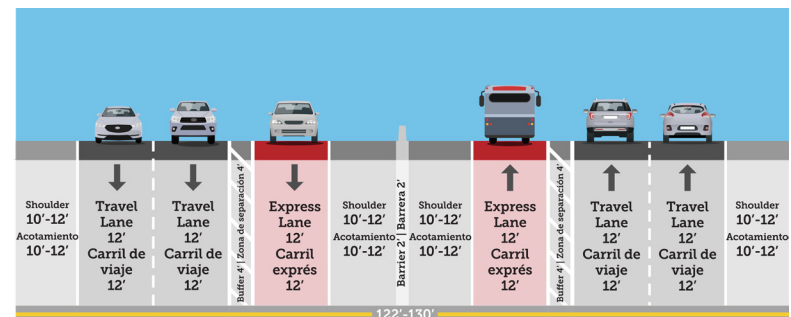
### Alternativa: tres carriles de uso general

- Reconstruye la infraestructura vial para adaptar la ampliación de la autopista (según sea necesario) y moderniza la infraestructura existente.
- El transporte público permanece en los carriles de uso general tal como existe actualmente.



### Alternativa: dos carriles de uso general y un carril exprés que se adapta al transporte público

- Reconstruye la infraestructura vial para adaptar la ampliación de la autopista (según sea necesario) y moderniza la infraestructura existente.
- El carril exprés estaría disponible para vehículos de transporte público y vehículos de alta ocupación (HOV3+), incluidos los vehículos compartidos con tres o más personas, sin costo y para todos los demás vehículos y camiones de carga que opten por pagar un peaje.

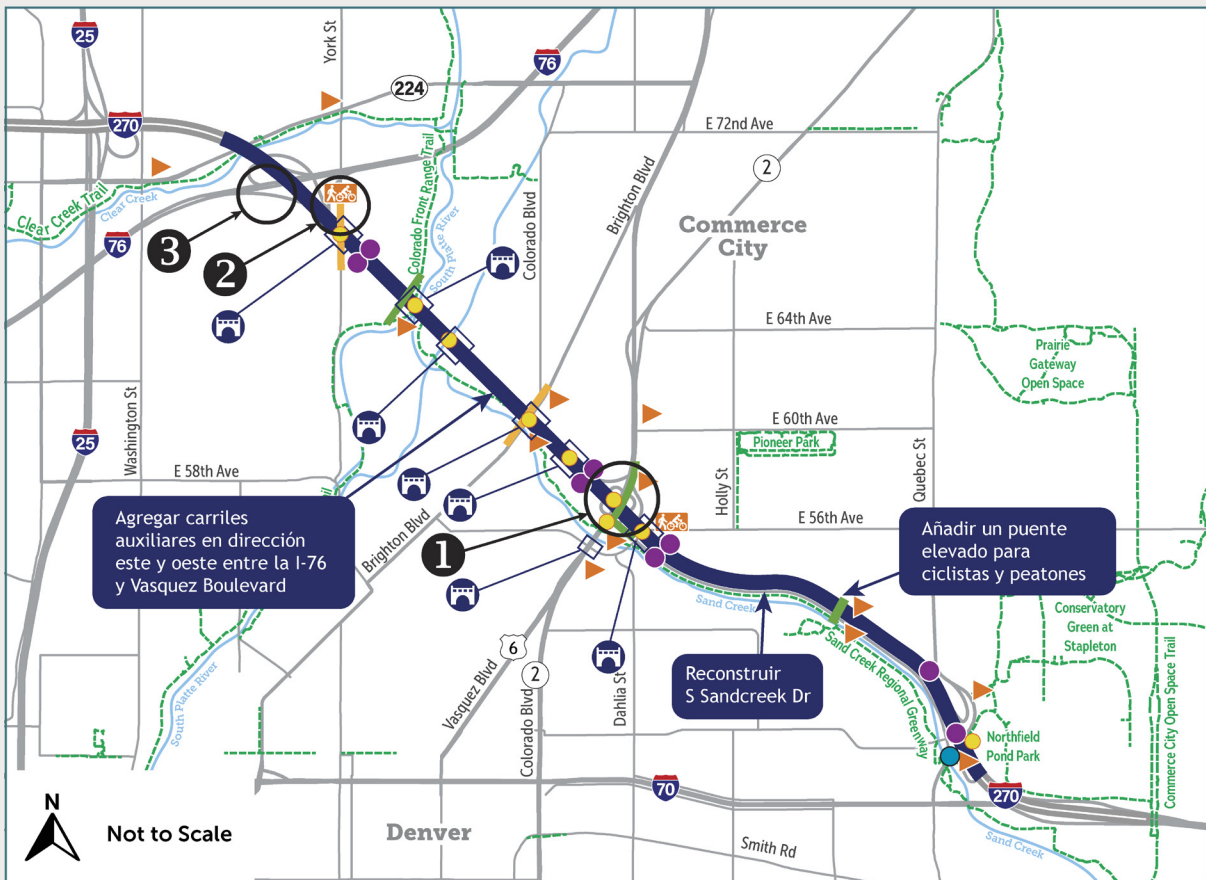


Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



## La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) incluye las siguientes mejoras que se muestran en el mapa

- Añadir un nuevo Carril Exprés en cada sentido
- Reemplazar puentes
- Alargar las rampas de entrada y salida
- Mejorar la iluminación
- Nuevas paradas de autobús RTD
- Nueva señalización
- Nuevos senderos multiuso
- Nueva acera
- Nuevo sendero
- Senderos y parques existentes
- 1** Reconstrucción del intercambio Vasquez Boulevard, incluyendo senderos multiusos y un paso subterráneo
- 2** Separación de las rampas de salida de la calle York en dirección oeste y de la I-76
- 3** Consolidación de las rampas de entrada de la I-76 con la I-270 en dirección este



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



### La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) incluye los siguientes elementos para bicicletas, peatones y transporte público:



Puentes preparados para el futuro: los puentes que cruzan la I-270 se diseñarán para instalar aceras más anchas y una mejor iluminación en los cruces de carreteras locales, por encima y por debajo de la I-270.



Nuevo puente para bicicletas y peatones: de 3 metros de ancho sobre la I-270 y South Sandcreek Drive, que conecta Sand Creek Greenway con North Sandcreek Drive.



1 Puente de la calle York: nuevas aceras y cruces más seguros en las rampas de intercambio, que conectan con el proyecto de ampliación de la calle York del condado Adams.



2 Sendero del Río South Platte: cruce reconfigurado.



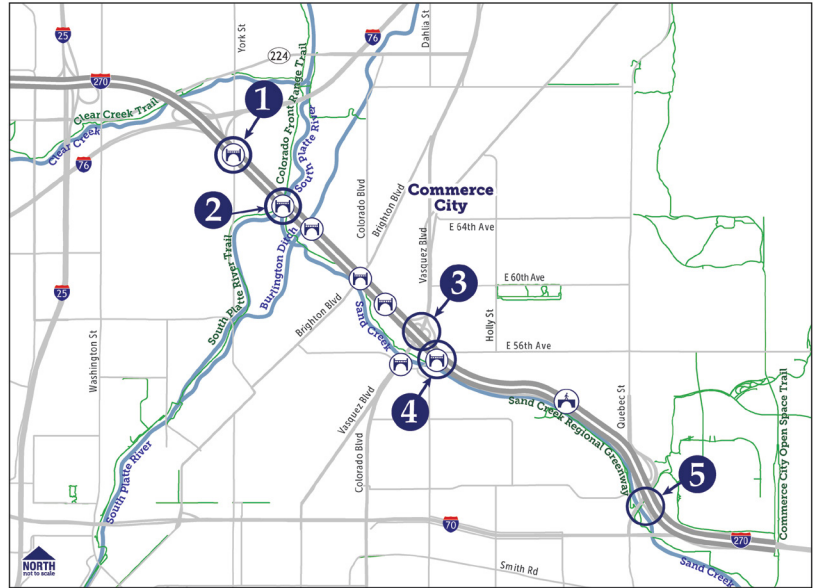
3 Área del Vásquez Boulevard: nuevo sendero multiusos con pasos subterráneos.



4 Sendero de Sand Creek: mejora de la visibilidad y la señalización.



5 Nuevas paradas de autobús RTD: paradas de autobús en la calle Quebec y Sandcreek Drive.



### Además, se están explorando mejoras para ciclistas, peatones y transporte público en colaboración con otras organizaciones, entre ellas:

- Mejoras en la señalización: en los cruces de senderos y a lo largo de las calles principales.
- Mejoras en la CO 224: ampliar el proyecto de repavimentación de la CO 224 para incorporar nuevos elementos peatonales y de transporte público.
- Mejoras en la avenida 60: CDOT está trabajando con Commerce City para evaluar las mejoras en la avenida 60, incluyendo conexiones multimodales entre Brighton Boulevard y Vasquez Boulevard.
- Avenida 56 y sus conexiones: mejorar las aceras y las conexiones con la Vía Verde Sand Creek.



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



# ¿Cómo la alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) mejora el tráfico?



Mejoras del Corredor de la I-270

- **Mayor capacidad de gestión de tráfico:** permite un 8% de más viajes en hora de mucho tráfico que la alternativa de tres carriles de uso general y gestiona la congestión vespertina de forma eficaz.
- **Mejora la velocidad:** aumenta la velocidad promedio nocturna entre 5 y 10 millas por hora, mientras que la alternativa de tres carriles de uso general la mejora solo entre 3 - 5 millas por hora.
  - Los usuarios del carril exprés disfrutan de viajes de 6 a 10 minutos, incluso con alta demanda de tráfico.
- **Favorece el transporte público:** los autobuses utilizan el carril exprés, lo que reduce los tiempos de viaje de casi 40 minutos a tan solo 6 - 10 minutos, lo que permite que los autobuses cumplan con su horario.
- **Mejora el flujo de transporte de mercancías:** los carriles continuos y los intercambios más fluidos aceleran los viajes de camiones hasta 17 minutos, lo que mejora la fiabilidad de las entregas.
- **Fortalece el rendimiento general:** reduce las demoras en horas de mucho tráfico en más de 20.000 horas de vehículos al día y mejora las conexiones de rampa entre la I-270 y las calles locales.
- **Solución equilibrada a largo plazo:**
  - Mayor movilidad vehicular.
  - Reduce la congestión en toda la vía.
  - Acorta los tiempos de viaje para automóviles, autobuses y camiones.
  - Mantiene velocidades de viaje constantes durante todo el día.



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



## **Preocupaciones Claves de seguridad (2022)**

- Alta tasa de accidentes: históricamente, la I-270 promedia más de 40 accidentes por milla al año, muy por encima del promedio estatal de 31.
- Frecuentes choques por alcance y roces causados por el tráfico con frecuentes arranques y paradas y carriles de incorporación cortos.
- Cambios de carril zigzagueantes e impredecibles entre intercambios con poca distancia entre sí (especialmente cerca de Vásquez, I-76 y Quebec).
- Los arcenes estrechos y las rampas cortas limitan el espacio de recuperación de los conductores y dificultan la respuesta ante emergencias.
- Los intercambios obsoletos crean condiciones complejas para incorporarse y salir de la vía, lo que aumenta el riesgo de accidentes.

---

## **Cómo la alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril expres) mejora la seguridad**

- Reduce el zigzaguo y los cambios de carril erráticos al añadir un Carril Expres con puntos de entrada y salida controlados y demarcaciones claras.
- Mejora la seguridad en las incorporaciones y salidas con rampas de entrada y salida más largas y carriles auxiliares continuos entre los intercambios de la I-76 y Vásquez.
- Los arcenes más amplios proporcionan un espacio seguro para vehículos con discapacidad y los de emergencia.
- Simplifica la distribución de los intercambios en la I-76, Vásquez Blvd y York Street, mejorando las zonas de incorporación y salida y reduciendo la confusión de los conductores.



**Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).**







**Mejora la seguridad:** reduce los cambios repentinos de carril, mejora la fluidez del tráfico y disminuye el riesgo de accidentes al añadir un carril exprés, en comparación con la adición de solo carriles de uso general.



**Tiempos de viaje más fiables:** mantiene el tráfico fluido durante las horas con mas tránsito, proporciona velocidades constantes y reduce la congestión en los carriles de uso general mediante la tarificación dinámica en el carril exprés.



**Mejora las operaciones de transporte:** los autobuses tienen acceso prioritario al carril exprés, lo que mejora los tiempos de viaje, la fiabilidad de los horarios y la experiencia del pasajero, ventajas que no son posibles con la alternativa de carriles de uso general.



**Mejora las operaciones de transporte de mercancías:** incrementa la fiabilidad del transporte de mercancías al mantener la continuidad de los carriles en los principales intercambios, evitando las reducciones forzadas de carril que se producen con la opción de tres carriles de uso general.



**Oportunidades de financiación e ingresos:** el cobro de peajes a través de la Oficina de Inversión en el Transporte de Colorado (CTIO) del CDOT crea un flujo de ingresos para financiar las operaciones y el mantenimiento a largo plazo.



[codot.gov/programs/expresslanes](https://codot.gov/programs/expresslanes)



Consulte el Capítulo 3.3.4 (Identificación preliminar de la alternativa preferida) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



### ¿Cómo viajar en los Carriles Exprés?



Gratis HOV3+

#### Gratis para compartir vehículo

HOV3+ (Vehículo de Alta Ocupación): los conductores con tres o más pasajeros pueden usar los carriles exprés gratis, pero deben tener un pase con transpondedor conmutable.



Gratis

#### Gratis en ciertas autopistas

Las motocicletas pueden circular gratis en todas las autopistas con Carriles Exprés, excepto en los Carriles Exprés de la I-70 Montaña. No es necesario tener un Pase de Peaje Exprés ni una cuenta para circular gratis en estos corredores.



Autobus

#### Tránsito

Utilice autobuses prioritarios o el Sistema de Tránsito Rápido con Autobuses (BRT).



Vehículo con peaje

**Pagando un peaje** como conductor individual, como conductor con un pasajero en un vehículo particular o como conductor de un vehículo de carga.

### Ingresos por Carriles Exprés

1

**Aprovechar herramientas financieras innovadoras:** la mayor parte de los ingresos provenientes de los peajes se reinvierte en infraestructura de transporte, incluyendo la financiación de nuevos proyectos, el mantenimiento de los Carriles Exprés existentes y el reembolso de préstamos para su construcción.

Los ingresos por peajes también se utilizan para expandir la infraestructura de transporte, como centros de movilidad, apoyar programas de vehículos compartidos para Vehículos de Alta Ocupación (HOV 3+) e integrar Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) en los Carriles Exprés.

2

**Aumentar la competitividad de las subvenciones federales:** los Carriles Exprés hacen que Colorado sea más competitivo para obtener fondos federales, representando más del 70% de las subvenciones estatales para carreteras principales desde 2009.



Consulte el Capítulo 3.3.4 (Identificación preliminar de la alternativa preferida) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



El Capítulo 4 del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental describe los efectos ambientales de las alternativas del proyecto. Los recursos presentados en los Paneles 11 a 15 son los de mayor interés público.

## Calidad del aire

- El tráfico y la industria son las principales fuentes de contaminación atmosférica en la zona de la I-270.
- La mayoría de las emisiones contaminantes disminuirán con respecto a las condiciones actuales para 2050 debido a las estrictas normas de emisiones, la mejora en la eficiencia del combustible y la renovación de la flota vehicular.
- La Alternativa Preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) podría causar pequeños aumentos en el polvo (PM10\* o inferior) debido al aumento del tráfico vehicular.
- La Alternativa Preferida (2 carriles de uso general+ 1 carril exprés) reduce el PM10 más que la alternativa de tres carriles de uso general.
- Se espera que la construcción genere emisiones temporales de polvo fugitivo y emisiones de escape.
- El CDOT tomará medidas adicionales mediante el uso de monitores de calidad del aire y emitirá alertas si se exceden los estándares de calidad del aire durante la construcción.

\*PM10 se refiere a las partículas inhalables de 10 micrones de diámetro o menos, que pueden ser inhaladas e ingresadas al tracto respiratorio y causar irritación, tos y otros problemas respiratorios, especialmente en grupos sensibles

## Ruido

- Algunas zonas del área de estudio experimentan un alto nivel de ruido de tráfico.
- La Alternativa Preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) afectaría a 38 ubicaciones sensibles al ruido, pero no se prevén aumentos significativos.
- Para mitigar los impactos temporales, los contratistas deben cumplir las normas de ruido y aplicar las mejores prácticas para limitar el ruido de la construcción.
- Se recomienda la construcción de un muro antirruído en el vecindario de South Rose Hill para mitigar el impacto hacia los residentes.



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



### Condiciones socioeconómicas

- No se prevén adquisiciones ni desplazamientos de propiedades residenciales permanentes. El proyecto prevé servidumbres permanentes y temporales.
- La I-270 es una infraestructura regional que proporciona conexiones con ubicaciones dentro y a lo largo del área metropolitana de Denver. Cerca de los límites del proyecto se encuentran varios vecindarios históricos y de larga trayectoria, intercalados con desarrollos comerciales e industriales existentes, como los sectores de transporte, almacenamiento y servicios públicos.
- La Alternativa Preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) mejoraría el tiempo de viaje, la confiabilidad y la seguridad para trabajadores, clientes, transporte de mercancías y personal de emergencia.
- Los impactos temporales, como el cierre de carriles y los desvíos, se gestionarán mediante planes de tráfico, coordinación con los servicios de emergencia y una comunicación clara.
- Las medidas de mitigación recomendadas para la construcción incluirían mantener los carriles abiertos en las horas de mayor tráfico, coordinar con el personal de emergencia, hacer cumplir los límites de velocidad en las zonas de obras y comunicar proactivamente los desvíos.

### Aspectos visuales y estéticos

- La I-270 es un elemento visual notable en toda el área de estudio, con usos industriales que a menudo rodean el paisaje. Pocas características naturales interrumpen el paisaje predominantemente industrial, incluyendo el río South Platte y la Vía Verde Sand Creek.
- La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) cambiará la apariencia de la I-270 con nuevas características, como señalización aérea, cámaras de peaje y una forma ligeramente más ancha, que en general se integraría con el carácter actual de la zona.
- Se elaborarán directrices de diseño recomendadas con base en los aportes de la comunidad para ayudar a reducir y equilibrar los cambios visuales. La comunidad tendrá varias oportunidades para dar su opinión a través de una reunión pública propuesta, grupos focales y otros métodos de divulgación. Las directrices mejorarán la apariencia de puentes, muros y otros elementos al proponer colores, materiales y paisajismo uniformes en todo el corredor. Manténgase al tanto para obtener más información sobre cómo participar en la difusión de las directrices.



**Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).**





### Calidad del agua

- El área de estudio se ubica en la Cuenca Hidrográfica del Sur Platte. El río South Platte es el principal drenaje del área de estudio; otros arroyos y drenajes menores dentro del área de estudio incluyen Clear Creek y Sand Creek.
- La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) resultaría en 133 acres de nueva superficie impermeable, es decir, una superficie donde el agua no puede penetrar el suelo.
- La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) mejoraría la calidad del agua en el área de estudio mediante la modernización de la infraestructura de drenaje del corredor.
- Las medidas de mitigación recomendadas incluyen medidas de control de la erosión por construcción y medidas de control permanentes, como estanques para la calidad del agua.

### Hábitat y áreas naturales

- La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) convertiría permanentemente 127.81 acres de praderas, pastizales y otras áreas naturales en superficies pavimentadas.
- Clear Creek, Sand Creek y el río South Platte cuentan con áreas verdes que proporcionan un hábitat importante para aves y vida silvestre, incluyendo reptiles y anfibios.
- 2.47 acres de áreas verdes a lo largo de Clear Creek, Sand Creek y el río South Platte se verán impactados permanentemente por la alternativa preferida (2 carriles de uso general+ 1 carril exprés).
- 21.7 acres de hábitat de perritos de praderas de cola negra y 0.37 acres de hábitat de la rana leopardo del norte se verán impactados por la alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés).
- En total, 125.53 acres de tierras de la Iniciativa de Praderas de Pastos Cortos también se verían impactadas, esto incluye posibles impactos en águilas calvas, perritos de las praderas de cola negra, lechuzas llaneras, escribanos alondras, mariposas monarca, abejorros occidentales y ranas leopardo del norte, todos ellos con potencial de habitar en el área de estudio.
- Las medidas de mitigación recomendadas incluyen la restauración de zonas verdes y de humedales, la plantación de vegetación autóctona y la mejora del drenaje y la calidad del agua.



**Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).**



### Llanuras de inundación

- En el área de estudio existen cauces de inundación regulados y áreas designadas como llanuras de inundación de 100 y 500 años, asociadas con el río South Platte, Sand Creek y Clear Creek.
- Las actividades de construcción en las llanuras de inundación podrían afectar temporalmente sus funciones, incluyendo cambios a corto plazo en la conducción de las inundaciones, reducciones temporales en el almacenamiento de la llanura de inundación y perturbaciones localizadas cerca de arroyos durante las obras de puentes y carreteras.
- La mitigación recomendada incluye iniciar una revisión de la Carta de Revisión del Mapa (LOMR) con la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA), limitar las actividades de construcción y no almacenar materiales de construcción en la llanura de inundación, así como cumplir con los requisitos locales de permisos.
- Tras el proceso de LOMR, la alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) tendría una menor invasión de la llanura de inundación y no se produciría ninguna nueva invasión en el cauce de inundación asociado con Clear Creek, el río South Platte y Sand Creek.

### Materiales peligrosos

- Se han identificado 377 instalaciones con materiales peligrosos dentro del área de estudio, incluyendo numerosos tanques de almacenamiento con fugas y vertederos históricos.
- La alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) resultaría en una reducción permanente de material contaminado en el área de estudio.
- Cualquier contaminación detectada durante la construcción del proyecto se gestionará de conformidad con las normativas estatales y federales aplicables.
- Se desarrollará e implementará un Plan de Gestión de Materiales y un Plan de Salud y Seguridad específicos para el proyecto para guiar la gestión y el manejo de suelos contaminados, escombros, aguas subterráneas impactadas y gases de vertedero que puedan encontrarse durante la construcción.



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).




### Recursos Recreativos

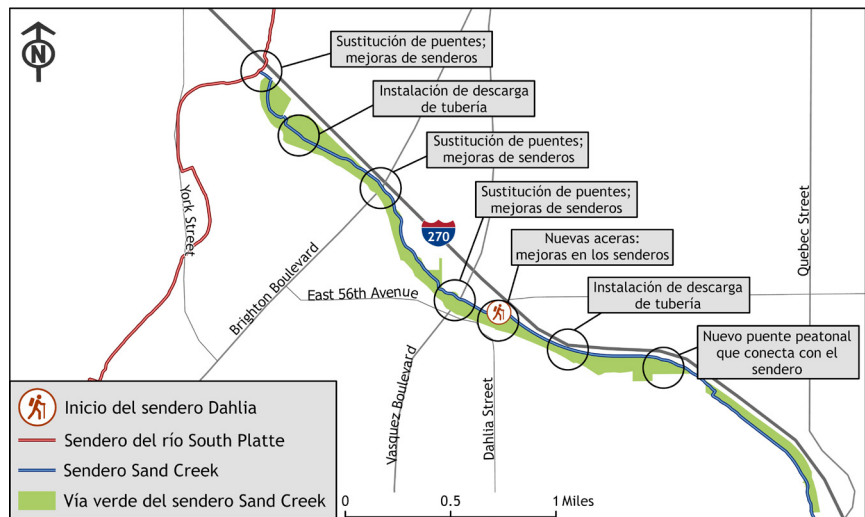
#### Sendero del río South Platte y sendero de Sand Creek

Habrán impactos temporales en el sendero del río South Platte en la I-270 y en el sendero de Sand Creek en múltiples ubicaciones debido a los reemplazos de puentes y mejoras de seguridad en los senderos. Se mantendrá el acceso para los usuarios del sendero a través de senderos temporales contruidos alrededor de la zona de trabajo. En las ubicaciones de reemplazo de puentes, serán necesarios varios cierres totales nocturnos entre las 11 p.m. y las 5 a.m. por razones de seguridad. Las áreas adyacentes al sendero de Sand Creek dentro del espacio abierto de la vía verde se verán temporalmente afectadas durante las actividades de construcción. Todas las áreas afectadas serán completamente restauradas.

#### Inicio del sendero Dahlia (East 56th Avenue y South Sandcreek Drive)

Se añadirán nuevas aceras a lo largo de East 56th Avenue y South Sandcreek Drive adyacentes al inicio del sendero Dahlia. El sendero de Sand Creek cerca del punto de inicio también será mejorado. Durante este tiempo, hasta el 75% de los espacios de estacionamiento dentro del área del inicio del sendero se utilizarán temporalmente para el acceso de la construcción y los espacios restantes se mantendrán abiertos al público.

 **Proporcione sus comentarios sobre estos impactos y mitigaciones utilizando el formulario de comentarios.**



**La Administración Federal de Carreteras planea realizar una determinación de impacto mínimo (*de minimis*) para este proyecto.**

Un **impacto mínimo** es aquel que, después de tomar en cuenta las medidas de evasión, minimización, mitigación y mejora, no resulta en un efecto adverso para las actividades, características o atributos que califican a un parque, área recreativa o refugio para protección bajo la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los EE. UU. de 1963



**Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).**



La construcción de la alternativa preferida (2 carriles de uso general + 1 carril exprés) se estima en un costo de \$725 millones, con aproximadamente \$40 millones restantes para esfuerzos de preconstrucción. El financiamiento del proyecto vendrá de la combinación de fuentes estatales y federales, incluyendo:



Fondos de Proyectos Estratégicos del Proyecto de Ley del Senado de Colorado 18-001 y otras fuentes de fondos estatales



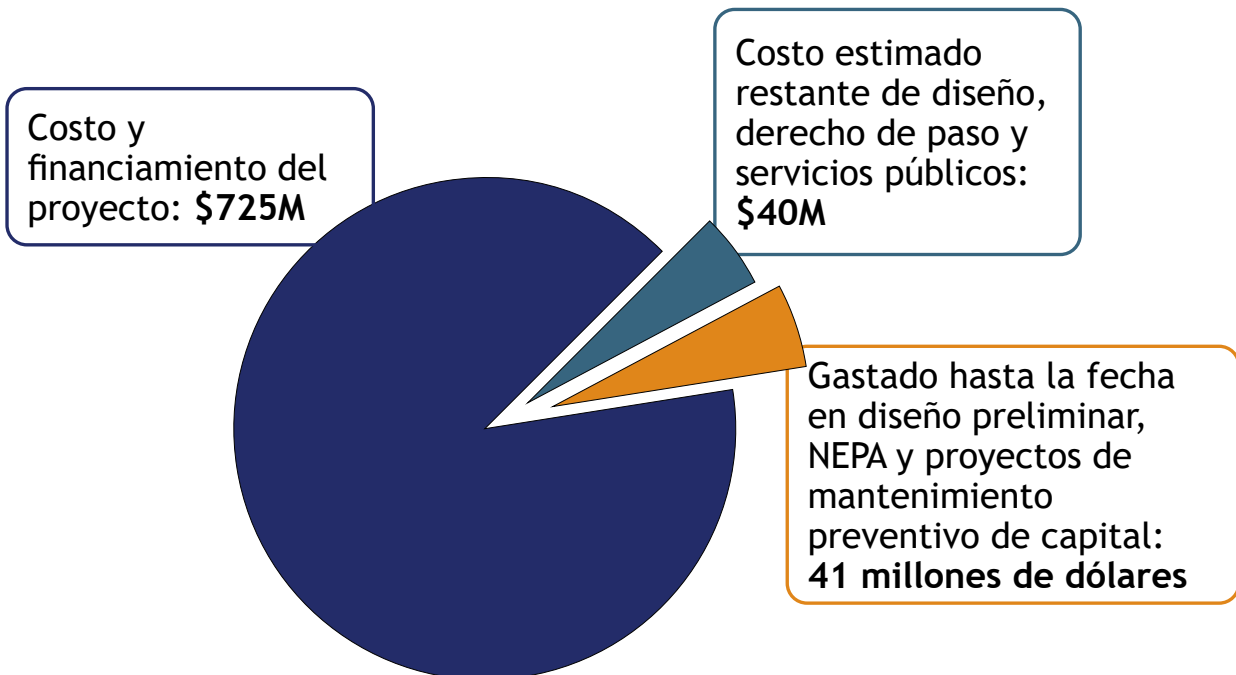
Iniciativa Estatal de Puentes y Túneles



Oficina de Inversión en Transporte de Colorado (CTIO, por sus siglas en inglés)



Subsidios Federales Discrecionales



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).





La preconstrucción comenzó en 2020, incluyendo el diseño, la evaluación de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) y el mantenimiento preventivo, como el apuntalamiento, barreras temporales y el recubrimiento del pavimento.

La construcción está planificada en tres fases, descritas a continuación y en el mapa, comenzando en 2027 y con una duración aproximada de cinco años



**Fase 1:** reconstruir los puentes en condiciones inestables: sobre el río South Platte, el canal Burlington, Brighton Blvd/ferrocarril y 60th Avenue/ferrocarril.



**Fase 2:** reconstruir la vía principal de la I-270, el intercambio de Vasquez/I-270 y los puentes de York Street y 56th Avenue.



**Fase 3:** reconstruir el puente Vasquez Blvd sobre Sand Creek, mejorar Sand Creek Drive/calle de acceso y construir un nuevo puente peatonal y para ciclista sobre la I-270.

### Etapas del proyecto



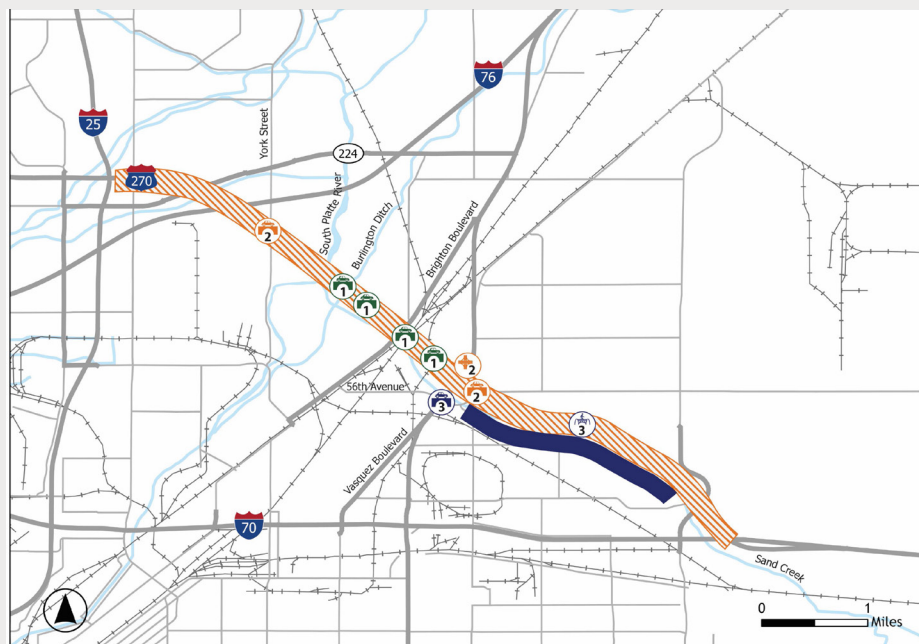
Reemplazo de puente



Reemplazo de intercambio



Nuevo puente para ciclistas y peatones



Consulte el Capítulo 3 (Alternativas consideradas) del Proyecto de Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



El equipo del proyecto ha seguido las prácticas óptimas para la participación pública que incluyen informar, consultar, colaborar y empoderar al público.

### Informamos



- Se compartieron actualizaciones con regularidad a través de boletines mensuales, la página web del proyecto, hojas informativas, NextDoor y presentaciones comunitarias.
- Se proporcionaron materiales accesibles y bilingües explicando los conceptos de diseño, impactos ambientales y beneficios propuestos del proyecto.

### Consultamos



- Se recopilaron comentarios a través de encuestas, eventos de alcance comunitario, reuniones públicas y comunitarias, tanto virtuales como presenciales, para entender las prioridades e inquietudes locales.
- Se utilizaron formularios de comentarios y otros métodos para recopilar opiniones específicas sobre el sendero de parte de viajeros y empresarios. Hasta la fecha, el CDOT ha recibido más de 1.000 comentarios

### Colaboramos



- Nos asociamos con gobiernos locales, líderes comunitarios, Sand Creek Greenway Trail y grupos de abogacía para dar forma a las mejoras del diseño.
- Se establecieron relaciones continuas con los grupos de interés de la I-270 para asegurar que los comentarios sigan influyendo en la toma de decisiones, esto incluyó la creación de un taller de líderes comunitarios/partes interesadas para discutir las limitaciones de movilidad y los impactos ambientales que la comunidad y los usuarios del corredor experimentan.
- Se creó un grupo de enfoque compuesto por residentes del Condado Adams para discutir mitigaciones y mejoras comunitarias.

### Empoderamos



- Se compartieron resúmenes transparentes mostrando cómo los aportes de la comunidad han influido en las decisiones del proyecto.
- Se construyó confianza a largo plazo asegurando que la comunidad vea resultados tangibles de su participación, no solo de la consulta



Consulte el Capítulo 5 (Participación del Público y de Agencias) del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



- El enfoque de participación del CDOT fue moldeado por recomendaciones de agencias, organizaciones comunitarias y aportes del público y evolucionó para incluir efectivamente a las poblaciones en toda el área del proyecto.
- Muchas de estas agencias se convirtieron en socios del desarrollo de las recomendaciones y estarán involucradas en la implementación de mejoras comunitarias.
- Equipos bilingües de divulgación asistieron y organizaron casi 200 eventos de alcance para encontrarse con las personas donde están y asegurar una participación amplia. Las mesas informativas contaban con la marca del proyecto y presentaban tableros informativos con información del proyecto. Las actividades de alcance comunitario incluyeron:



Voluntarios ayudan a limpiar el sendero del río S. Platte.



Los miembros del equipo del proyecto comparten información en un evento comunitario.



Los líderes empresariales se informan sobre los planes para mejorar la I-270.



El equipo del proyecto participó en el evento National Night Out en Commerce City.



**Consulte el Capítulo 5 (Participación del Público y de Agencias) del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).**



**Se recibieron más de 1,000 comentarios durante el proceso de desarrollo del proyecto, abordando una amplia gama de temas y ofreciendo sugerencias tales como:**

- La necesidad de una participación temprana y significativa con los residentes perjudicados.
- Revisar la declaración de Propósito y Necesidad para alinear mejor los objetivos del proyecto con las prioridades de la comunidad, incluyendo agregar un objetivo de proyecto para minimizar los impactos ambientales y comunitarios resultantes del proyecto, mejorar las operaciones de tránsito en la I-270 y añadir conectividad para bicicletas y peatones a través del corredor.
- Fuerte apoyo para financiar un proceso de planificación impulsado por la comunidad, incluyendo talleres dirigidos por terceros y herramientas de toma de decisiones participativas como la votación comunitaria.
- Inquietudes sobre las alternativas bajo consideración, abogando por opciones más amplias para bicicletas y peatones.
- Congestión de tráfico y en el tiempo de viaje, con comentaristas enfatizando la importancia de un viaje confiable y predecible.
- Seguridad, con inquietudes sobre la congestión, acotamientos estrechos y desafíos operativos en intersecciones importantes como Vásquez.
- Movimiento de fletes, con un enfoque en mejorar la seguridad de los camiones en las intersecciones, asegurar la planificación confiable de viajes y reducir los retrasos en las entregas.
- Inquietudes ambientales centradas en los impactos potenciales a senderos, vías fluviales y áreas de restauración de zona pantanosa, particularmente a lo largo de la vía fluvial y vía verde de Sand Creek.
- La importancia de evitar y minimizar los impactos ambientales, particularmente con respecto a la calidad del aire, recursos hídricos y vida silvestre, en lugar de depender únicamente de medidas de mitigación.



**Consulte el Capítulo 5 (Participación del Público y de Agencias) del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).**





El CDOT y la FHWA escucharon los aportes de la comunidad y las partes interesadas durante el proceso de desarrollo del proyecto. A continuación, se presentan las formas en que ya hemos respondido a las solicitudes de la comunidad:



Se mejoró el nivel de revisión ambiental de una Evaluación Ambiental a una Declaración de Impacto Ambiental.



Se amplió el alcance público en persona y las audiencias públicas para involucrar mejor a las comunidades y proporcionar más oportunidades para informar directamente las decisiones clave del proyecto.



Se revisó el borrador de propósito y necesidad para reflejar las inquietudes sobre la congestión del tráfico, la seguridad, el deterioro de la infraestructura y la falta de conectividad para bicicletas y peatones. Se añadió un nuevo objetivo para minimizar los impactos comunitarios y ambientales del proyecto para abordar las inquietudes ambientales de la comunidad.



Se inició un proyecto de investigación de monitoreo de Calidad del Aire previo a la construcción en respuesta a los llamados de residentes y partes interesadas para un modelado detallado de contaminantes del aire y más información sobre las condiciones y datos existentes de la calidad del aire.



Se contrató personal como enlaces comunitarios bilingües y se desarrolló un plan de alcance multicultural.



Se elaboró un proceso de desarrollo de alternativas impulsado por la comunidad que dio forma a identificar qué alternativas se evaluaron en detalle y cómo se diseñaron sus características.



Se organizaron talleres mensuales para líderes comunitarios y grupos de interés con el fin de colaborar en la visión y soluciones para la I-270 basados en los aportes públicos para involucrar mejor a las comunidades.



Se llevaron a cabo discusiones exhaustivas sobre la ubicación y el propósito del paso elevado para bicicletas y peatones a través de reuniones comunitarias y eventos de mesas informativas.



Se identificaron y buscaron oportunidades de financiamiento para otras mejoras de transporte en el área de estudio, incluyendo la asociación en una solicitud de subsidio de Commerce City para la Avenida 60 con un compromiso de contribución equivalente de \$200k.

**Se abordaron solicitudes comunitarias adicionales a través del  
proceso de informes estatales; vea los tableros S1-S5**



Consulte el Capítulo 5 (Participación del Público y de Agencias) del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).



- El periodo de revisión pública de 60 días se extiende desde el 21 de noviembre de 2025 hasta el 20 de enero de 2026.
- Todos los comentarios recibidos durante el periodo de revisión son considerados equitativamente, independientemente de cómo se envíen.



Las reuniones públicas ofrecen a los miembros de la comunidad la oportunidad de hacer preguntas.

### Cómo comentar hoy:



Regístrese en la mesa de entrada para hablar públicamente después de la presentación.



Hable en privado con el transcriptor oficial que registrará su comentario.



Llene un formulario de comentarios y deposítalo en la caja de comentarios.



Envíe sus comentarios a través del formulario en línea en la estación de computadoras o escaneando el código QR con su teléfono.  
[codot.gov/projects/studies/i270study](https://codot.gov/projects/studies/i270study)



### Cómo comentar después de la audiencia pública:



Visite la página web del proyecto para enviar un comentario electrónicamente.



Correo electrónico: [cdot\\_i270@state.co.us](mailto:cdot_i270@state.co.us)



Llame a la línea de ayuda: 303-512-4270



Envíe correo postal a:  
4670 North Holly Street  
Denver, CO 80216  
(Attn. David Merenich, PE)



- Para cumplir con los requisitos y compromisos estatales aparte de los requisitos federales, el CDOT está publicando un Informe Técnico de Calidad del Aire: Análisis Requeridos por el Estado y Anlistas Suplementarios, un Informe Técnico de Gases de Efecto Invernadero y un Informe Técnico de Análisis Comunitario simultáneamente con el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental.
- Estos Informes Estatales están publicados en la página web de la I-270 y están abiertos a revisión pública al mismo tiempo que el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental.



### Calidad del Aire



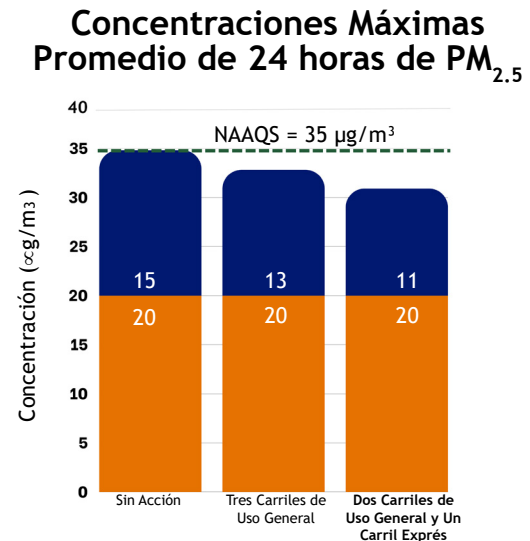
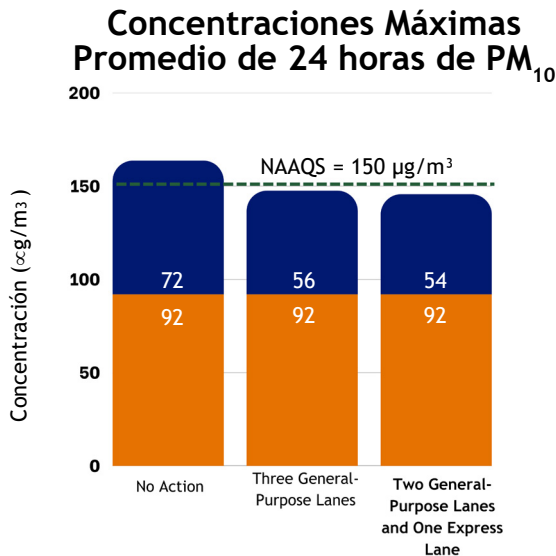
### Gases de Efecto Invernadero



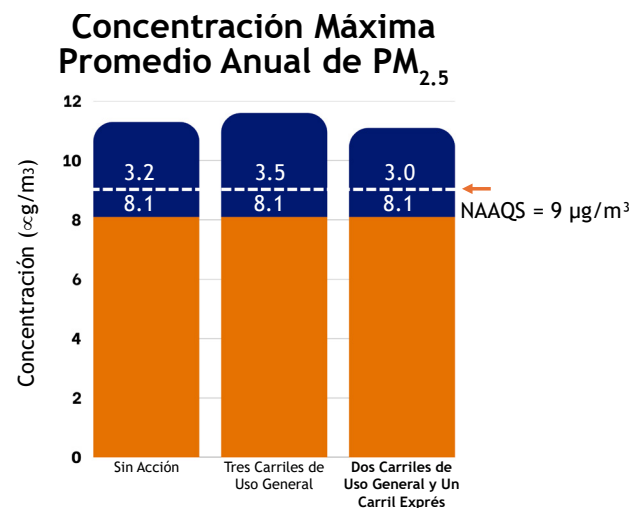
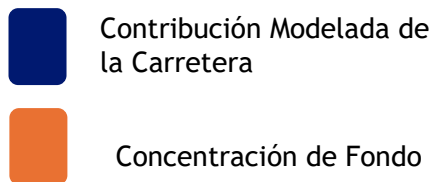
### Comunidad



- Para abordar las preocupaciones sobre la calidad del aire en el corredor de la I-270, el análisis estatal de la calidad del aire fue más allá de los requisitos federales para examinar las posibles concentraciones futuras de partículas en el aire y comparar los valores previstos entre las diferentes alternativas.
- El modelado de las Alternativas de Construcción no muestra excesos de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS, por sus siglas en inglés) de  $PM_{10}$  promedio de 24 horas o  $PM_{2.5}$  promedio de 24 horas.
- El modelado de la alternativa Sin Acción y de las Alternativas de Construcción muestra excesos del estándar anual promedio de  $PM_{2.5}$ .
- La Alternativa Preferida (2GPL + 1EL) es la más baja entre las alternativas.



La concentración de fondo más las contribuciones modeladas de la carretera son iguales a las concentraciones totales proyectadas para cada alternativa

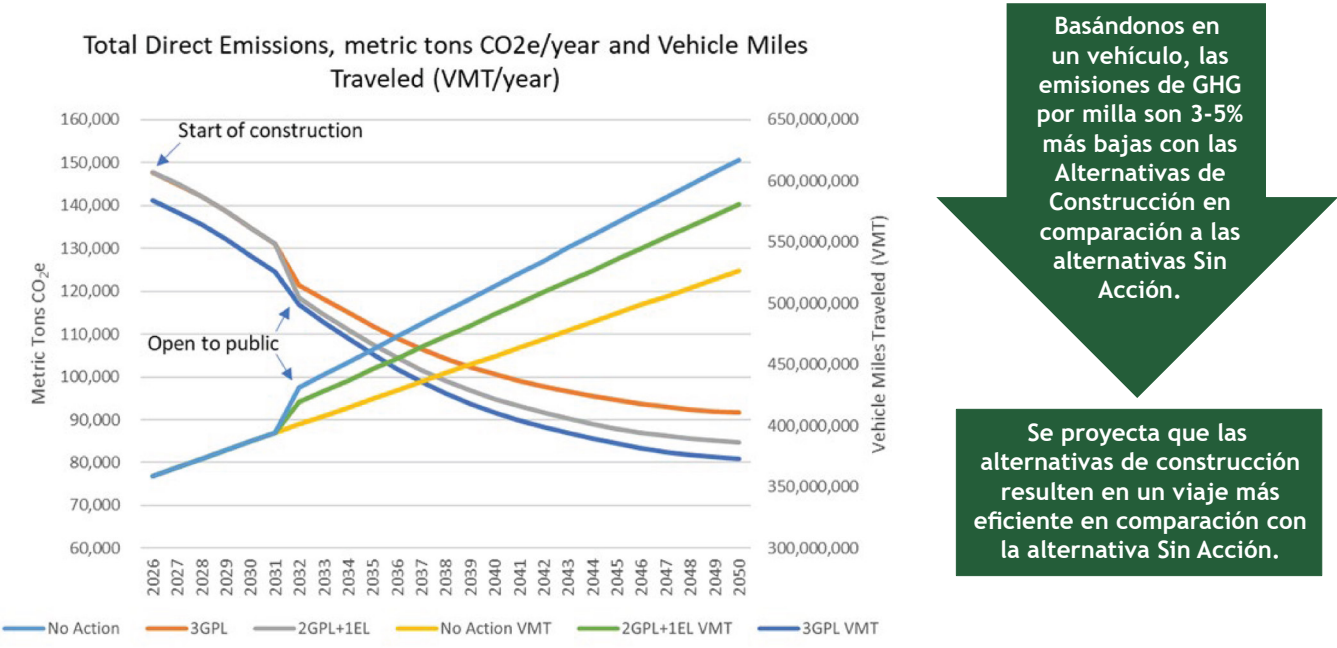


Consulte el Informe Técnico de Calidad del Aire Mejoras del Corredor de la I-270: Análisis Requeridos por el Estado y Suplementarios.





Durante la construcción (2026-2031), las emisiones aumentarán temporalmente debido al uso de equipos y retrasos en el tráfico, luego disminuirán a medida que el tráfico se mueva de manera más eficiente (flujo de tráfico más suave y congestión reducida) al terminar la construcción.



Las emisiones totales de Gases de Efecto Invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) del proyecto de 2024-2050 para construcción, mantenimiento y operación muestran una tendencia a la baja, mientras que las VMT muestran una tendencia al alza para todas las alternativas.

**La Alternativa Preferida (2GPL + 1EL)**

La Alternativa Preferida (2GPL + 1EL) resulta en emisiones de GHG más bajas en comparación a las alternativas de construcción del proyecto.

Alternativa de Tres Carriles de Uso General comparada con la Alternativa Sin Acción:

+8% GHG

+17% VMT

Alternativa de Dos Carriles de Uso General y Un Carril Exprés que Acomoda Tránsito comparada con la Alternativa Sin Acción

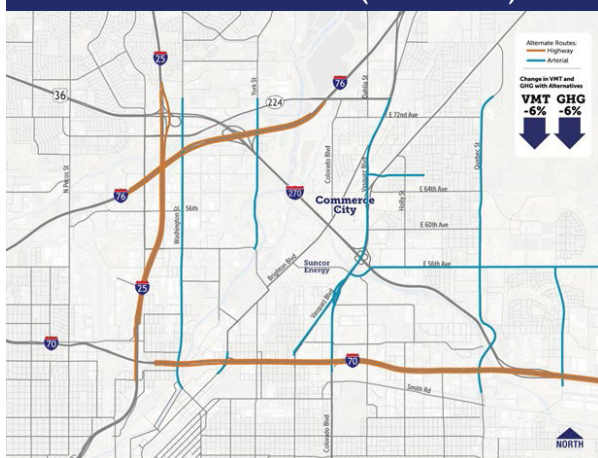
+4% GHG

+10% VMT



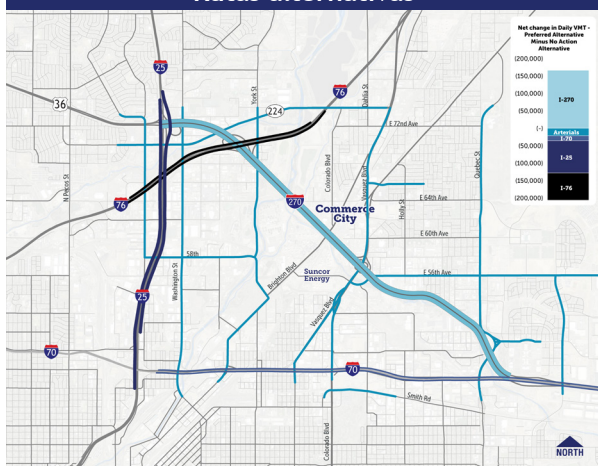
- El proyecto está incluido en la evaluación regional de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) del Plan de Transporte Regional 2050 del Consejo Regional de Gobiernos de Denver, lo que demuestra el cumplimiento con el Estándar de Planificación de GHG del Departamento de Transporte de Colorado.
- Aunque se predice que el tráfico aumentará en años futuros, vehículos más limpios y viajes más eficientes reducirán las emisiones generales en el corredor y en toda la región en comparación con los niveles actuales.
- Aunque se predice que las VMT y las emisiones aumentarán en las carreteras del proyecto, hay disminuciones correspondientes en VMT y emisiones en otras carreteras principales en el área circundante.

### Reducción en VMT y GHG bajo la Alternativa Preferida (2GPL + 1EL)



- La Alternativa Preferida (2GPL + 1EL) resultaría en viajes más eficientes en comparación con la Alternativa Sin Acción.
- Debido a que más conductores eligen viajar en rutas más directas con una I-270 menos congestionada, tanto las millas viajadas por vehículo (VMT) como las emisiones de GHG serían aproximadamente un 6% menores en comparación con la Alternativa Sin Acción en carreteras principales del área circundante.

### Rutas alternativas



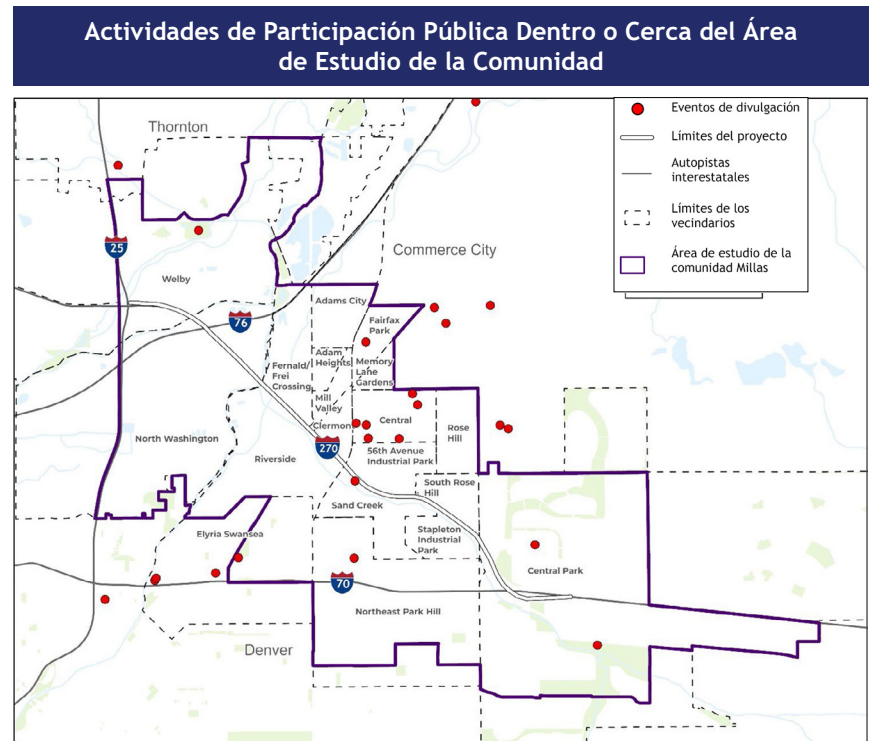
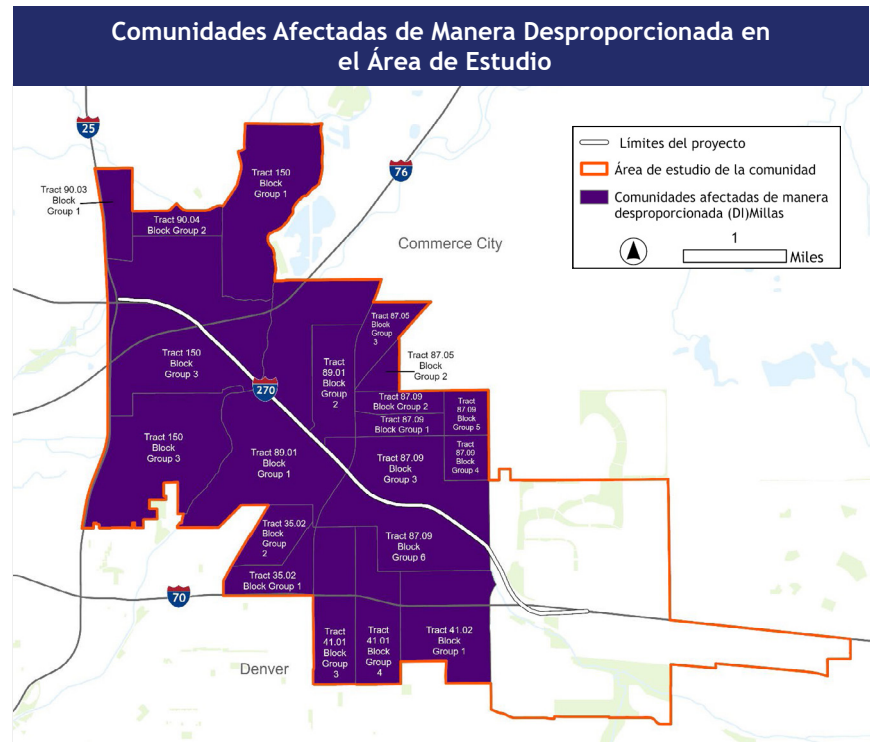
- Algunos conductores cambiarían de rutas alternativas a la I-270, reduciendo las VMT generales. El mapa muestra los aumentos y disminuciones proyectados en VMT en arterias del área, I-70, I-25 e I-76.
- Un flujo de tráfico más suave mantiene a los vehículos en la I-270, disminuyendo el tráfico en el vecindario y mejorando la seguridad.



Consulte el Informe Técnico de Análisis de Gases de Efecto Invernadero.



- Las comunidades históricamente subrepresentadas y afectadas de manera desproporcionada son identificadas por el estado como aquellas que han experimentado desafíos ambientales y de infraestructura persistentes, incluyendo uso de suelo industrial, acceso limitado a opciones seguras y confiables de transporte, e inquietudes continuas sobre la calidad del aire.
- 20 de los 25 Grupos de Bloques dentro del Área de Estudio de la Comunidad (CSA, por sus siglas en inglés) han sido identificados por el estado como comunidades afectadas de manera desproporcionada.
- La participación intencional del CDOT con las comunidades locales afectadas de manera desproporcionada se refleja a través de diversos métodos de alcance y oportunidades continuas para dar opinión. Los esfuerzos han evolucionado para enfatizar la participación en persona y el involucramiento sostenido a través de talleres y reuniones regulares, asegurando que las comunidades afectadas tengan una voz significativa en las decisiones del proyecto.
- Los comentarios de la comunidad refuerzan las inquietudes sobre la falta de inversión en la CSA.
- Se han incluido mejoras comunitarias adicionales, separadas de los compromisos federales de mitigación ambiental, como compromisos del CDOT.



Los puntos en el mapa pueden representar uno o más eventos ocurriendo en la misma ubicación.



**Consulte el Informe Técnico de Análisis Comunitario Estatal.**





- El equipo del proyecto recopiló ideas de las reuniones públicas, talleres y otras actividades de participación.
- Un Subcomité de Mejoras Comunitarias –compuesto por miembros del Grupo de Trabajo de Líderes Comunitarios/ Partes Interesadas que representan a los vecindarios a través del corredor– ayudó a revisar los aportes y a priorizar y recomendar mejoras.
- Estas recomendaciones se organizaron en nueve compromisos comunitarios con asignaciones de financiamiento asociadas.



Un artista trabaja en un mural a lo largo del sendero Sandcreek



Los proyectos ambientales son solo una forma de mejorar la comunidad

### Compromisos (% del financiamiento total)

1. Paisajismo y estética (fuera de los límites del proyecto) (7%)
2. Paisajismo y estética (dentro de los límites del proyecto) (7%)
3. Monitoreo mejorado de la calidad del aire (10%)
4. Apoyo a proyectos comunitarios y ambientales (30%)
5. Zonas de trabajo mejoradas (15%)
6. Gestión de la demanda de tráfico (10%)
7. Eficiencia de fletes y reducción de impacto (10%)
8. Desarrollo de la fuerza laboral y apoyo a negocios locales (10%)
9. Informes públicos continuos (1%)



El mejoramiento en áreas peatonales puede garantizar el fácil acceso de la comunidad

El CDOT se compromete a involucrarse con el público mensualmente sobre el progreso de los compromisos y el uso de estos fondos. Se espera que la estructura de este proceso evolucione con el tiempo para permanecer flexible, dirigida por la comunidad y adaptable a las necesidades, prioridades y circunstancias cambiantes.



La gestión de incidentes durante la construcción puede ayudar a la fluidez del tráfico.



Consulte el Informe Técnico de Análisis Comunitario Estatal.

