

Aviso de intención (NOI) Información adicional

I-270 Declaración de Impacto Ambiental de Mejoras al Corredor

Número de identificación FHWA-CO-EIS-24-001

Número de proyecto federal: STU 2706-046, CDOT Código de proyecto: 25611

Julio 2024



Contenido

Aviso de intención (NOI) Información adicional	0
1.1 Introducción	1
1.2 Propósito preliminar y necesidad	3
1.2.1 Propósito del proyecto	3
1.2.2 Necesidades del proyecto	3
1.3 Alternativas preliminares	19
1.3.1 Alternativas preliminares	19
1.4 Resumen de impactos previstos	25
1.4.1 Comunidades de justicia ambiental	25
1.4.2 Calidad del aire y emisiones de gases de efecto invernadero	26
1.4.3 Ruido	27
1.4.4 Calidad del agua	27
1.4.5 Humedales y aguas de U.S.	27
1.4.6 Materiales peligrosos	28
1.4.7 Derecho de paso	28
1.5 Permisos anticipados (y otras autorizaciones)	29
1.5.1 Federal	29
1.5.2 Estado	29
1.5.3 Local	30
1.5.4 Ferrocarriles	30
1.6 Calendario para el proceso de toma de decisiones	30
1.7 Alcance y revisión pública	30
1.7.1 Participación pública	31
1.7.2 Coordinación de agencia	31

Apéndices

Apéndice A Borrador del plan de coordinación de la agencia

Apéndice B Borrador del Plan de Participación Pública

Figures

Figura 1. Localización del proyecto	2
Figuro 2. Seguridad en el corredor I-270	4
Figuro 3. Tipos y ubicaciones de accidentes frecuentes en la I-270	5
Figuro 4. Horas de congestión en el corredor I-270	6
Figuro 5. Áreas de congestión del intercambio de hojas de trébol de Vásquez	7
Figuro 6. Fotos del puente I-270	9
Figuro 7. Mapa de la ruta de autobús RTD FF5	10
Figuro 8. Cruces de peatones y bicicletas existentes en la I-270	12
Figuro 9. Alternativa de no acción (al oeste de Vasquez Boulevard)	20
Figuro 10. Alternativa de no acción (al este de Vasquez Boulevard)	20
Figuro 11. Alternativa de tres carriles de uso general	21

Figuro 12. Dos carriles de uso general y un carril alternativo solo para tránsito	22
Figuro 13. Dos carriles de uso general y un carril expreso que se adapta a la alternativa de tránsito.....	23
Figuro 14. Tres carriles de uso general y un carril expreso que se adapta a la alternativa de transporte público.....	24
Figuro 15. Dos carriles de uso general y dos carriles expresos que se adaptan a la alternativa de tránsito.....	25

Tables

Tabla 1. Métricas de desempeño del transporte público para la ruta de autobús FF5.....	11
--	----

Acrónimos

a.m.	mañana
AASHTO	Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte
BNSF	Ferrocarril BNSF
CEQ	Consejo de Calidad Ambiental
CFR	Código de Regulaciones Federales
CDOT	Departamento de Transporte de Colorado
CO	monóxido de carbono
C.R.S.	Estatuto revisado de Colorado
DEIS	Borrador de Declaración de Impacto Ambiental
DL	vida de conducción
EA	Evaluación ambiental
EIS	Declaración de Impacto Ambiental
FF5	Folleto Flatiron 5
FHWA	Administración Federal de Carreteras
FRICO	Empresa de riego y embalses para agricultores
GHGs	emisión de gases de efecto invernadero
I-25	Interestatal 25
I-70	Interestatal 70
I-270	Interestatal 270
MPH	millas por hora
MS4	Sistema municipal de alcantarillado pluvial separado
MSATs	Tóxicos del aire de fuente móvil.
NEPA	Ley de política ambiental nacional
NO ₂	dioxido de nitrogeno
NOI	Aviso de intención
NO _x	oxido de nitrógeno
O ₃	ozono
p.m.	noche
PM ₁₀	partículas de 10 micrones o menos de diámetro
PM _{2.5}	partículas de 2,5 micrones o menos de diámetro
ROW	Derecho de paso



RTD	Distrito Regional de Transporte
U.S. EPA	agencia de Proteccion Ambiental de los Estados Unidos
U.S.	Estados Unidos
USACE	Cuerpo de Ingenieros del Ejército de U.S.
U.S.C.	Código de Estados Unidos
USDOT	Departamento de Transporte de U.S.
VOCs	compuestos orgánicos volátiles

1.1 Introducción

La Administración Federal de Carreteras (FHWA), en coordinación con el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), está emitiendo un Aviso de Intención (NOI) para solicitar comentarios y notificar al público, las agencias y las partes interesadas que se preparará una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para mejoras de transporte al corredor de la Interestatal 270 (I-270). El Proyecto de mejora del corredor I-270 está ubicado en la ciudad de Commerce City, el condado de Adams y la ciudad y condado de Denver en el estado de Colorado (Figura 1). Los límites del estudio incluyen la extensión total de la I-270 desde la Interestatal 25 (I-25) hasta la Interestatal 70 (I-70) (aproximadamente 6,5 millas). La I 270 es una carretera interestatal de acceso controlado con dos carriles de uso general en cada dirección.

CDOT y FHWA comenzaron un proceso de Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) en 2020, anticipando inicialmente una Evaluación Ambiental (EA). El proceso de EA se detuvo a finales de 2022 cuando el CDOT determinó que se necesitaba una revisión ambiental más detallada y solicitó que se iniciara una EIS.

El proyecto llevó a cabo una jornada de puertas abiertas el 10 de octubre de 2023, en el Centro Recreativo Eagle Pointe (Commerce City), para presentar al público el borrador del propósito, la necesidad y las alternativas propuestas. La jornada de puertas abiertas tuvo 81 participantes inscritos en el evento; Los asistentes estuvieron muy comprometidos y brindaron comentarios y pensamientos detallados. Los participantes eran una mezcla de residentes locales, viajeros, grupos interesados, personal de agencias y funcionarios electos. Un resumen de la jornada de puertas abiertas pública de octubre está disponible en el sitio web del proyecto. Se planean reuniones públicas adicionales para apoyar el proceso de la EIS.

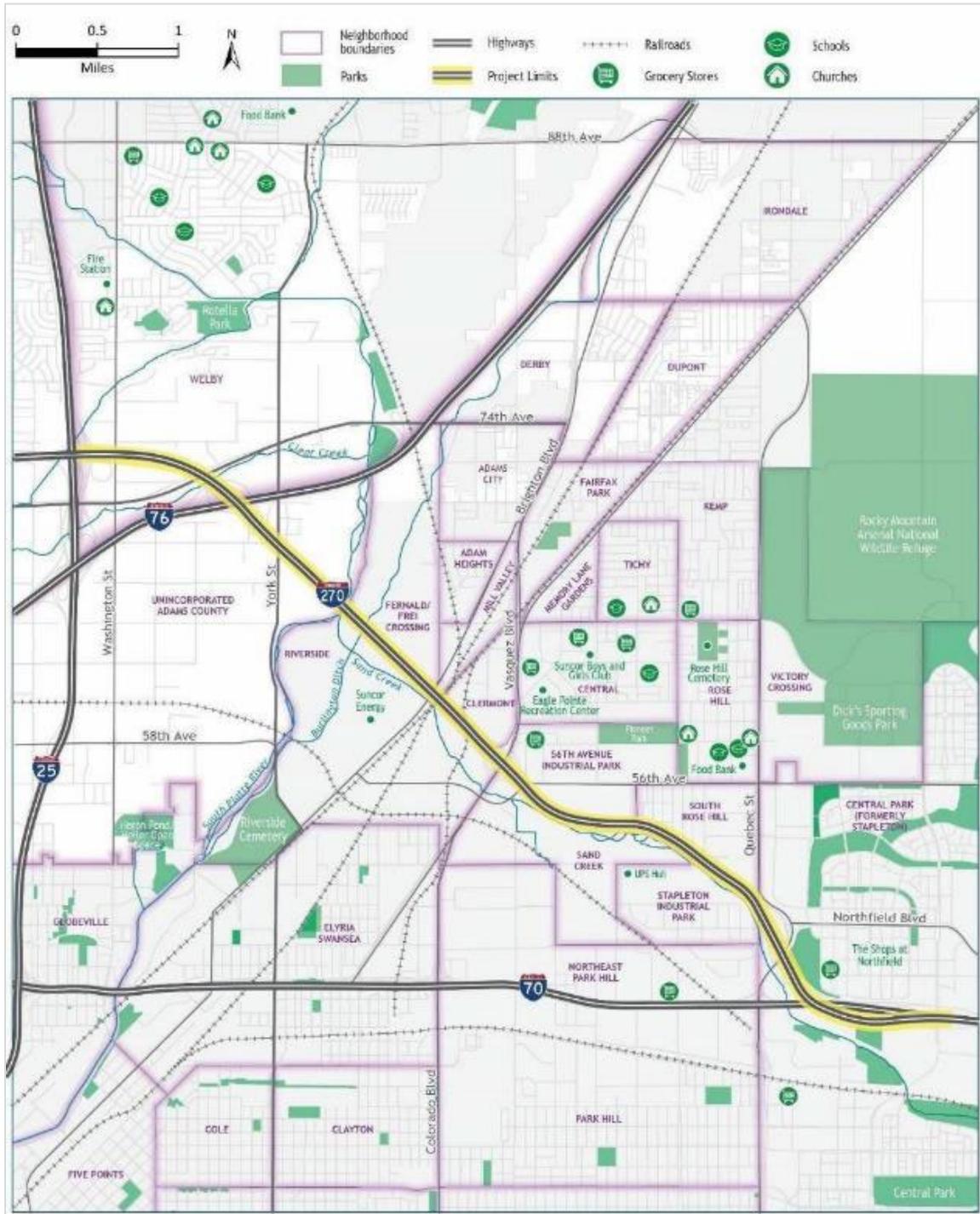
CDOT y FHWA identificaron agencias con jurisdicción sobre los recursos dentro del área de estudio. El 8 de junio de 2023, FHWA y CDOT llevaron a cabo una reunión de coordinación de agencias. Después de la reunión, la FHWA se comunicó formalmente con las agencias a través del Servicio Postal de los Estados Unidos y por correo electrónico para determinar el estado de Agencia Cooperante y Participante. Se celebró otra reunión de coordinación de agencias el 1 de noviembre de 2023. La coordinación de agencias se planifica trimestralmente o con mayor frecuencia según sea necesario.

En diciembre de 2023, CDOT organizó “sesiones de escucha” comunitarias para recopilar comentarios de los residentes del área. Las sesiones de escucha se llevaron a cabo en lugares comunitarios del área de estudio; todo incluido personal que habla español e inglés. CDOT también ha llevado a cabo numerosas reuniones individuales con las partes interesadas. En marzo de 2024, CDOT llevó a cabo **reuniones** con las partes interesadas para comprender mejor las preocupaciones de la comunidad y recopilar opiniones sobre el proyecto, las alternativas del proyecto y los posibles impactos ambientales y medidas de mitigación.

Se anima a las personas y agencias que puedan estar interesadas o afectadas por el proyecto propuesto a comentar sobre la información contenida en el NOI y este documento de información adicional del NOI. Se considerarán todos los comentarios recibidos en respuesta a esta NOI y cualquier información presentada en este documento, incluido el propósito y la

necesidad preliminares, las alternativas preliminares y los impactos identificados, podrá revisarse en consideración de los comentarios.

Figura 1. Localización del proyecto



1.2 Propósito preliminar y necesidad

1.2.1 Propósito del proyecto

El propósito del proyecto de Mejoras al Corredor I-270 es implementar soluciones de transporte que modernicen el corredor I-270 para adaptarse a las demandas de transporte existentes y previstas.

1.2.2 Necesidades del proyecto

Las necesidades de transporte identificadas son las siguientes:

- Seguridad de los viajeros en el corredor
- Tiempo de viaje y confiabilidad en el corredor.
- Tránsito en el corredor
- Conectividad para bicicletas y peatones en la I-270
- Operaciones de carga en el corredor

Además de abordar las necesidades del proyecto, CDOT, FHWA y las agencias cooperantes y participantes han establecido un objetivo clave del proyecto: minimizar los impactos ambientales y comunitarios resultantes del proyecto. El proceso de planificación y toma de decisiones del proyecto tendrá siempre en cuenta este objetivo medioambiental.

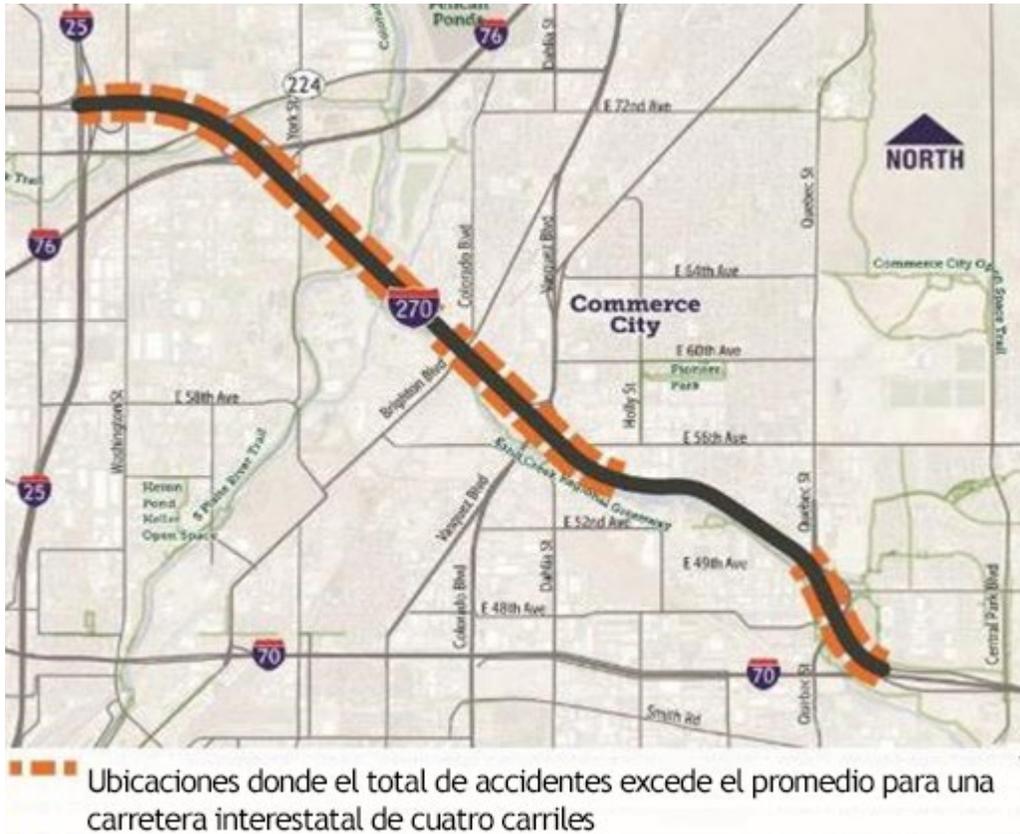
1.2.2.1 Seguridad del viajero en el corredor

La I-270 experimenta aproximadamente 42 choques por milla por año, un 40 por ciento más que lo que experimentan otras autopistas similares de cuatro carriles en Colorado a una tasa promedio cercana a 30 choques por milla por año. Estos choques causan congestión de tráfico impredecible e inevitable, lo que se suma o empeora la congestión ya existente debido a la demanda de viajes que excede la capacidad normal de la carretera. La naturaleza impredecible de la congestión del tráfico y las diferencias de velocidad en la I-270 aumenta las preocupaciones de seguridad para los transportistas de carga, los empleadores, los fabricantes y los intereses comerciales de la región, así como para los viajeros y residentes.

1.2.2.2 Tipos y ubicaciones de accidentes más frecuentes

Figuro 2 muestra los lugares a lo largo de la I-270 donde el número de accidentes es superior al promedio. De 2014 a 2022, el corredor I-270 experimentó más de 3200 accidentes, incluidas 14 muertes. De estos choques, casi 500 ocurrieron en las rampas de intercambio de la I-270 y más de 2,700 ocurrieron en la línea principal de la I-270.

Figuro 2. Seguridad en el corredor I-270

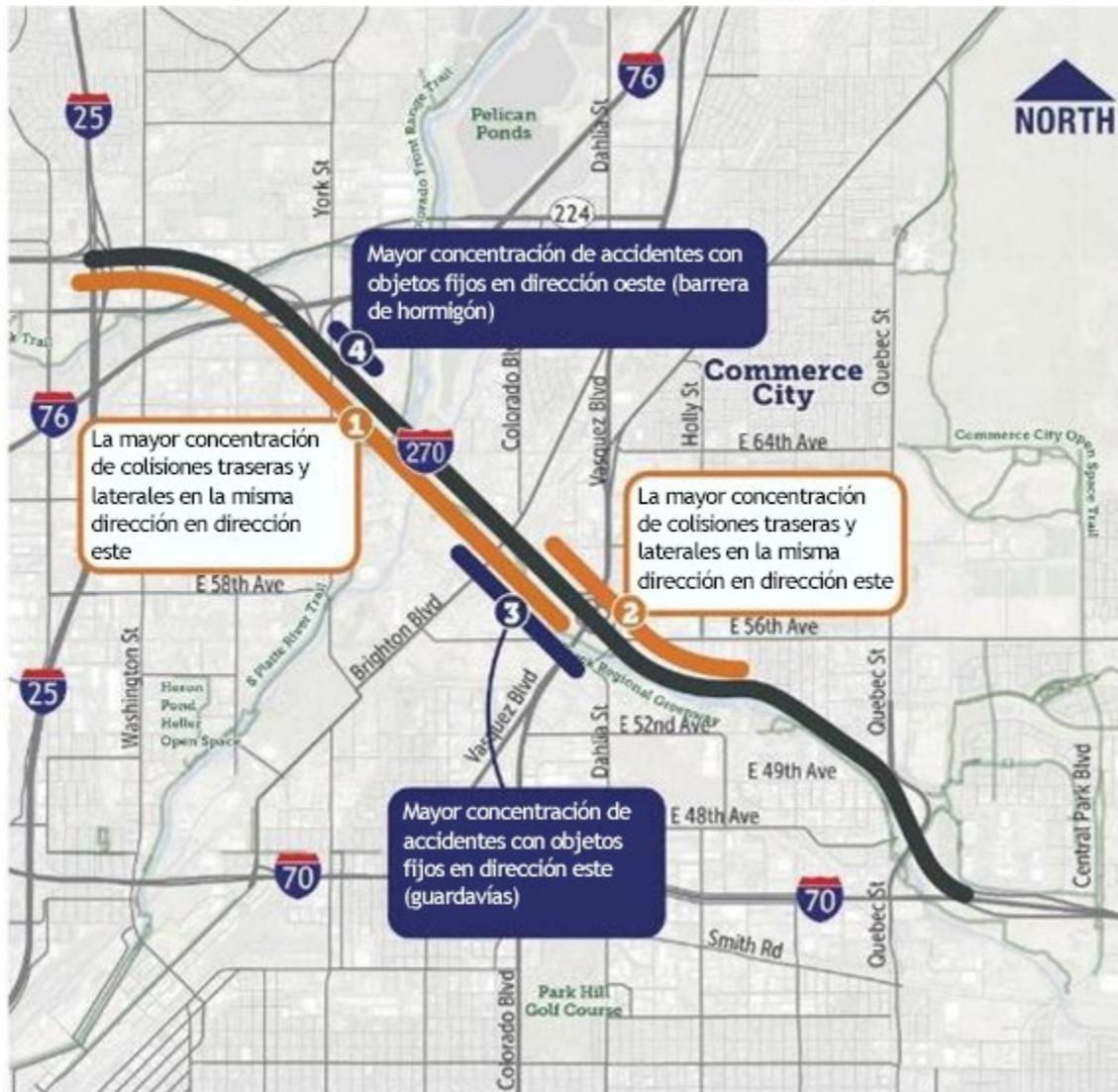


Figuro 3 resume las ubicaciones y patrones de los tipos de accidentes frecuentes observados en el corredor I-270 entre 2014 y 2022.

Los choques por alcance, los choques laterales en la misma dirección y los choques con objetos fijos son los tipos de choques más frecuentes en la I-270. Los choques por alcance y por impacto lateral en la misma dirección ocurren con frecuencia durante condiciones de tráfico congestionado con paradas y arranques por varias razones:

- **Distancias de parada reducidas:** En situaciones de tráfico intenso, los vehículos suelen ir muy seguidos unos de otros con un espacio de maniobra limitado. Cuando el vehículo que va delante frena repentinamente, es posible que el vehículo que le sigue no tenga suficiente tiempo o espacio para detenerse de forma segura, lo que provoca una colisión trasera. Además, los conductores distraídos pueden no reaccionar lo suficientemente rápido a los cambios en el flujo del tráfico, aumentando así el riesgo de colisiones traseras.
- **Cambio de carril e incorporación:** En el tráfico congestionado, los conductores cambian con frecuencia de carril para encontrar rutas más rápidas o para incorporarse a las autopistas. Estos frecuentes cambios de carril aumentan las posibilidades de colisiones laterales, especialmente cuando los conductores no verifican sus puntos ciegos ni señalan adecuadamente sus intenciones.

Figuro 3. Tipos y ubicaciones de accidentes frecuentes en la I-270



Los choques con barandillas y barreras de concreto son los choques con objetos fijos más frecuentes registrados en el corredor. Este tipo de choques a menudo ocurren como resultado del asentamiento y deterioro del pavimento, escombros en la carretera y/o cambios repentinos de carril o desvíos en el tráfico con paradas y arranques para evitar colisiones traseras.

1.2.2.3 Tiempo de viaje y confiabilidad en el corredor

El corredor I-270 frecuentemente opera a su capacidad o por encima de ella (es decir, más vehículos están tratando de usar la I-270 de los que la I-270 puede acomodar), lo que resulta en una congestión sustancial y retrasos en los viajes. Al límite de velocidad indicado de 55 millas por hora (MPH), el corredor tarda aproximadamente de 6 a 8 minutos en recorrerse de un extremo a otro. Sin embargo, durante las horas pico de viaje, generalmente toma de 12 a 18 minutos durante el pico de la mañana (a.m.) y de 15 a 25 minutos durante el pico de la

tarde (p.m.), y los vehículos a menudo se mueven a velocidades inferiores a 20 MPH en condiciones de congestión.

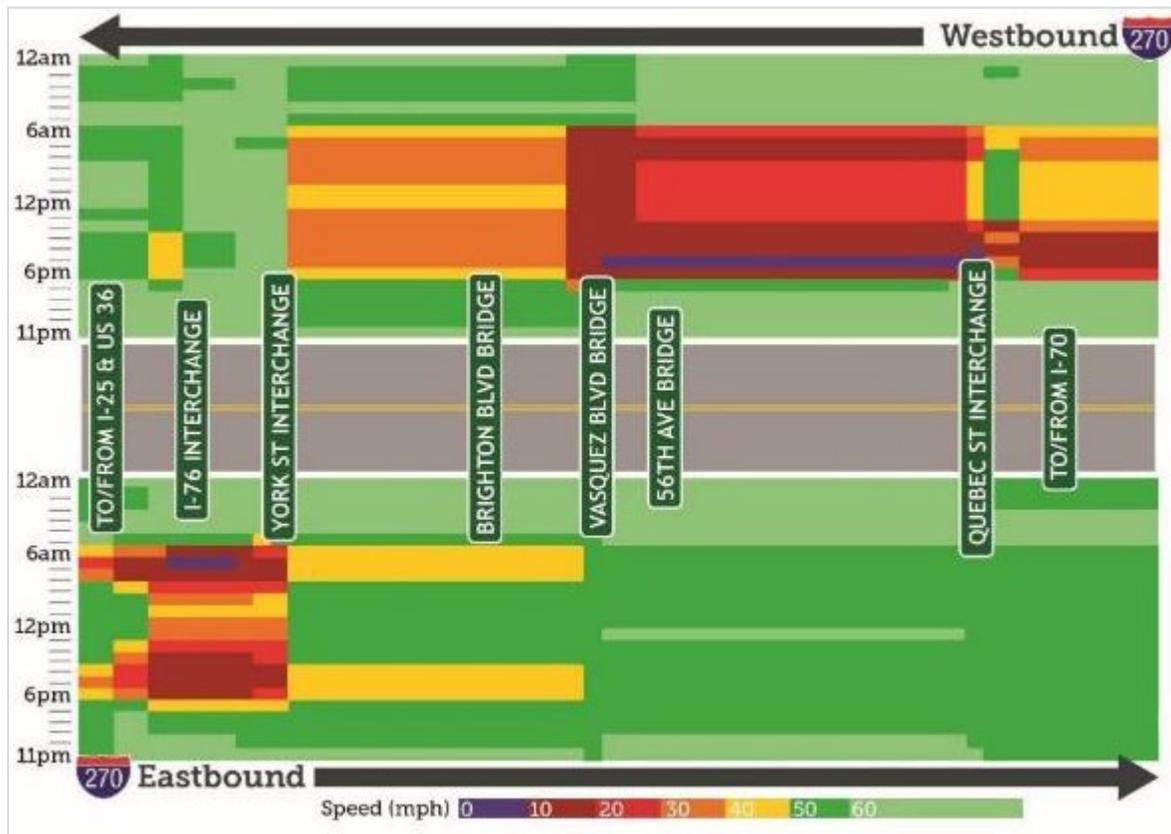
La confiabilidad de los viajes se refiere a la consistencia y previsibilidad de los tiempos de viaje en una autopista o segmento de carretera determinado. La congestión frecuente y los tiempos de viaje erráticos aumentan la probabilidad de accidentes en las autopistas. Las desaceleraciones repentinas, el tráfico con paradas y arranques y los comportamientos de conducción agresivos pueden crear condiciones peligrosas y contribuir a tiempos de viaje poco confiables.

Duración de la congestión en el corredor

Figuro 4 ilustra la congestión a lo largo del corredor I-270 en 2023. Como se muestra, el tráfico en dirección oeste encuentra una congestión severa entre las 6 a.m. y las 6 p.m. La congestión en dirección oeste comienza cerca del cruce del bulevar Vásquez y se extiende más allá de Quebec durante gran parte de este período de 12 horas. La congestión en este lugar se ve exacerbada por la configuración en forma de hoja de trébol en el cruce de Vásquez. Las configuraciones en forma de trébol a menudo crean congestión debido a las distancias y longitudes de rampa deficientes entre el tráfico que se fusiona y diverge.

La congestión es menos pronunciada en dirección este. La congestión en dirección este comienza cerca de York Street y se extiende más allá del cruce de la I-76 tanto en la mañana como en la tarde. Periodos pico.

Figuro 4. Horas de congestión en el corredor I-270



Figuro 5 ilustra cómo los movimientos de ingreso y salida del tráfico en el cruce en forma de trébol de Vásquez ralentizan el tráfico y causan congestión, impactando así negativamente el tiempo de viaje y la confiabilidad.

Figuro 5. Áreas de congestión del intercambio de hojas de trébol de Vásquez



Estructuras y pavimento deficientes

El corredor I-270 incluye 19 estructuras existentes que fueron diseñadas para durar 50 años. Tras una revisión reciente de las 19 estructuras, 12 están llegando al final de su vida útil. Estos puentes requieren sustancialmente más mantenimiento en comparación con aquellos que se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento.

En los últimos 10 años, CDOT ha realizado 160 actividades de mantenimiento planificadas y 65 reparaciones de mantenimiento de emergencia. Estas reparaciones de emergencia a menudo requieren cierres de carriles, comúnmente durante las horas pico de viaje, lo que resulta en más congestión, velocidades más lentas, tiempos de viaje más largos y preocupaciones de

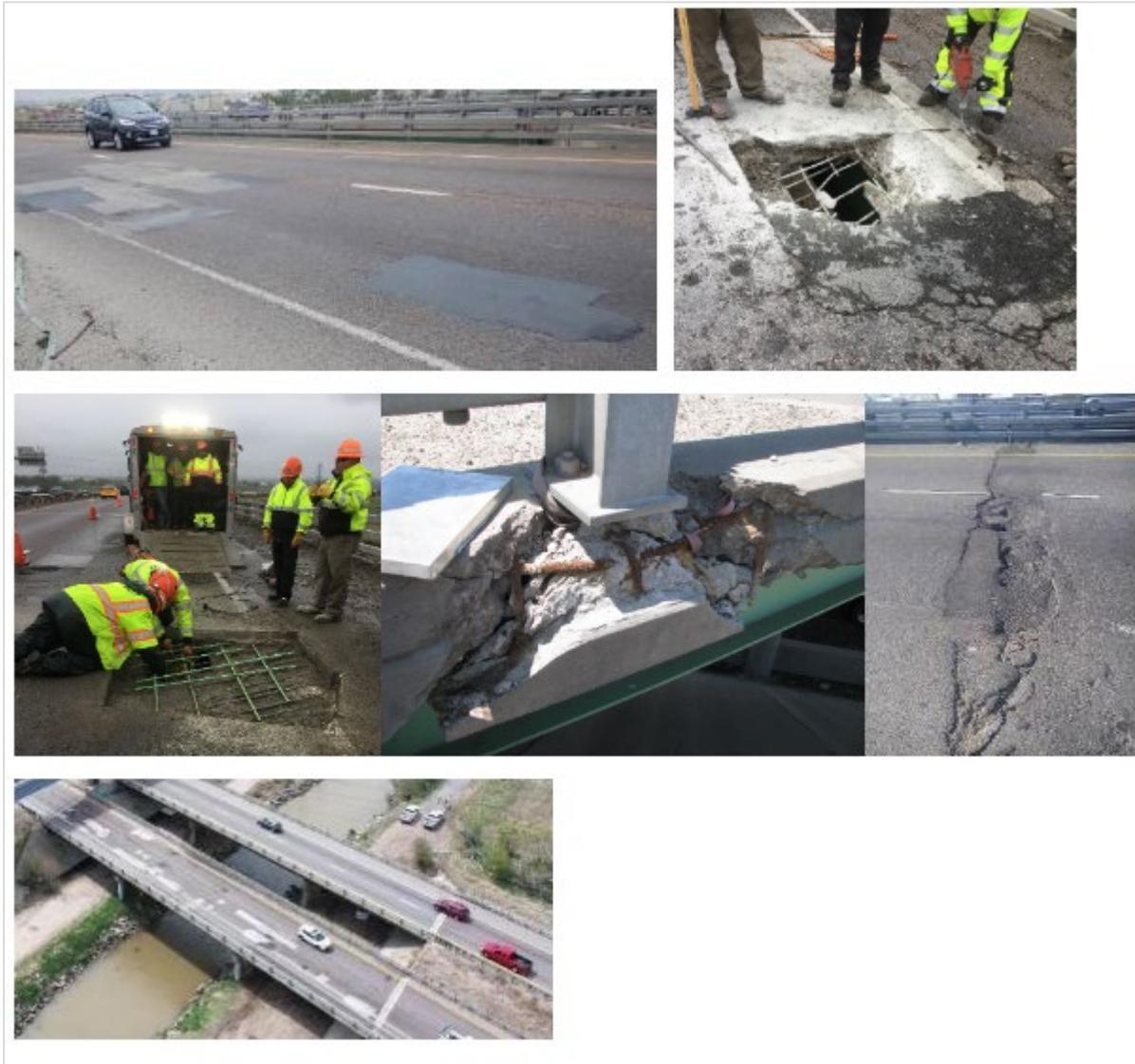
seguridad para el público que viaja y el personal de mantenimiento. Los cambios repentinos en los patrones de tránsito obligan al público viajero a incorporarse o cambiar de carril, a veces de manera inesperada, especialmente cuando los conductores no están preparados o no están atentos a las condiciones cambiantes, lo que aumenta el riesgo de accidentes. Las operaciones de mantenimiento suelen realizarse en los carriles de circulación para proporcionar tanto espacio como sea posible para reducir la congestión resultante de las actividades de construcción. Las medidas de seguridad que separan al personal de mantenimiento del público viajero con frecuencia son solo una barrera temporal de concreto que puede moverse si es impactada por el público viajero. Además, el mantenimiento no planificado, los cierres de carriles y la congestión impiden el movimiento de los vehículos de emergencia que dependen de un acceso rápido y sin obstáculos a sus destinos.

La superficie de circulación de estos puentes se estaba deteriorando y requería reparaciones más frecuentes. El público que viajaba con frecuencia reducía la velocidad o cambiaba rápidamente de carril para evitar las peores partes del pavimento defectuoso. Esto resultó en más congestión y generó preocupaciones de seguridad adicionales. En 2023, CDOT completó un proyecto preventivo de reparación de puentes que repavimentó seis de los ocho puentes de la I-270. La superficie de conducción y la seguridad general de estos puentes han mejorado enormemente para abordar las deficiencias inmediatas, aunque los puentes todavía están al final de su vida útil y es posible que no cumplan con los estándares actuales. Figuro 6 incluye varias fotografías que demuestran el estado de algunos de los puentes de la I-270.

CDOT evalúa la condición del pavimento utilizando una métrica llamada vida útil de conducción (DL), que indica cuántos años se prevé que una carretera tendrá condiciones de conducción aceptables. La evaluación se basa en la presencia de grietas, surcos y rugosidades del pavimento. Al segmento de 3 millas de la I-270 desde la I-76 hasta el este de Vasquez Boulevard le quedan entre dos y cuatro años de DL (CDOT 2020b) antes de que ya no cumpla con las condiciones de conducción aceptables y necesite reparación mediante mantenimiento de emergencia y cierre de carriles. La I-270 entre South Platte River y Brighton Boulevard está construida sobre un antiguo vertedero que hace que el material debajo de la superficie de conducción sea inestable. A medida que el vertedero continúa asentándose, la infraestructura se asienta con él, causando daños a la barandilla, el pavimento y los estribos del puente y reduciendo la vida útil de diseño de la carretera.

El mantenimiento continuo requerido para mantener los puentes y el pavimento existentes en condiciones utilizables afecta las operaciones de tráfico causadas por las zonas de trabajo de construcción, lo que a menudo genera interrupciones y problemas de seguridad. Estas interrupciones afectan negativamente el tiempo de viaje y la confiabilidad de los conductores a lo largo del corredor I-270. Además, el deterioro de las superficies de las carreteras plantea desafíos para las operaciones de carga al hacer que los viajes sean incómodos y peligrosos. El desgaste de los vehículos de carga en infraestructuras obsoletas puede aumentar las necesidades y los costos de mantenimiento, limitar el movimiento eficiente de mercancías y potencialmente provocar daños a la carga.

Figuro 6. Fotos del puente I-270



Condiciones de tráfico proyectadas para 2050

Las proyecciones para 2050 indican que es probable que los volúmenes diarios a lo largo de la I-270 aumenten aproximadamente un 15 por ciento. Se proyecta que el crecimiento en otras carreteras del área de estudio supere el crecimiento en la I-270. El crecimiento de la I-270 es limitado porque la instalación actualmente opera por encima de su capacidad. Sin mejoras a la I-270, este crecimiento aumentará el tiempo de viaje y reducirá aún más la confiabilidad de los viajes. A medida que los volúmenes de tráfico aumentan sin las mejoras correspondientes, las operaciones de tráfico, incluida la confiabilidad de la carga, y los problemas de seguridad empeoran. Además, los tiempos de respuesta a emergencias se verían comprometidos, impactando la seguridad pública.

1.2.2.4 Tránsito en el corredor

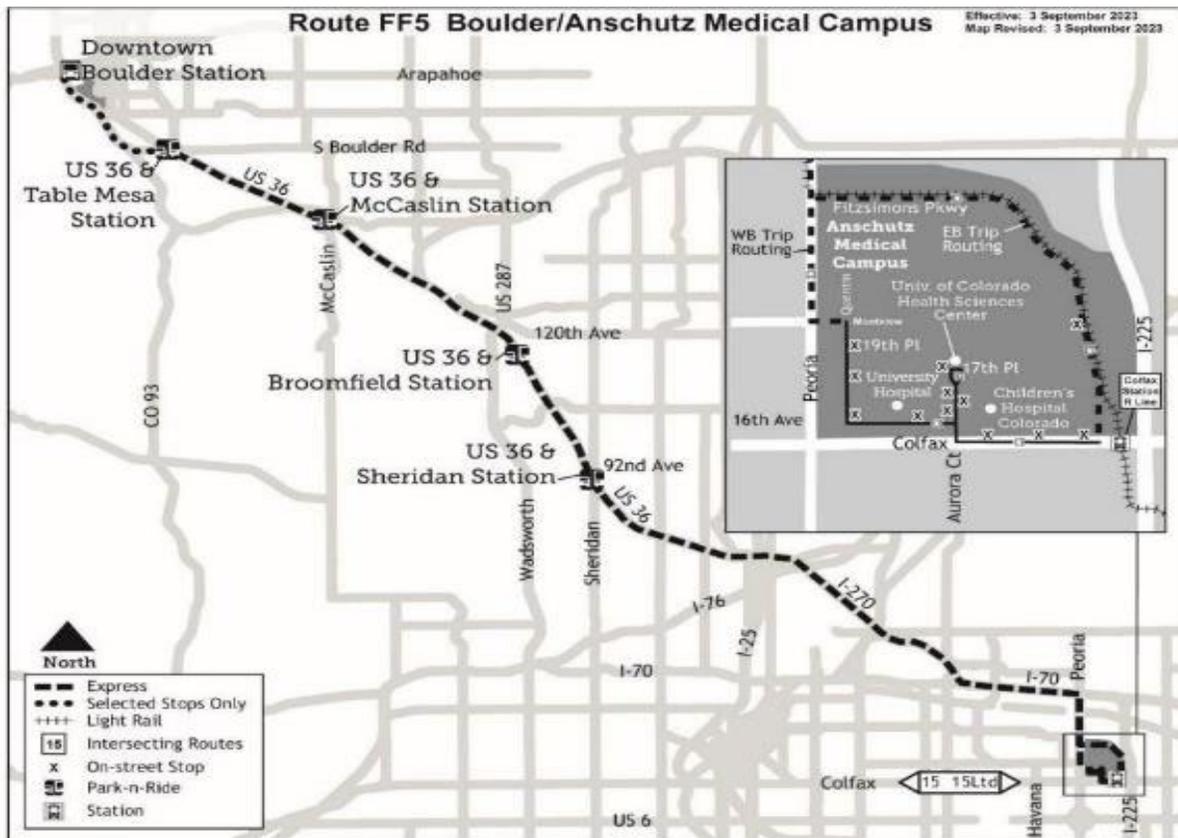
Los sistemas de transporte confiables aumentan la capacidad de transporte de personas de la red de transporte al alentar a más personas a utilizar el transporte público en lugar de depender de vehículos de un solo ocupante.

Retrasos en los viajes del transporte público

Las carreteras congestionadas, como se analizó anteriormente, dan como resultado velocidades de viaje más lentas tanto para los vehículos privados como para el transporte público. Cuando los autobuses de tránsito se atascan en el tráfico, los tiempos de viaje aumentan. La congestión y las velocidades de viaje altamente variables también resultan en tiempos de viaje impredecibles y reducen la confiabilidad de los horarios de tránsito.

El Distrito de Transporte Regional (RTD), una agencia participante del proyecto, opera una ruta de autobús a lo largo del corredor I-270, el Flatiron Flyer 5 (FF5). Esta ruta conecta el centro de Boulder con Anschutz Medical Campus en Aurora con un servicio de paradas limitadas como se muestra en Figura 7. La congestión frecuente y las velocidades de viaje variables en la I-270 han resultado en que RTD publique una desviación de ruta oficial para este servicio; la desviación utiliza la I-70 y la I-25 en lugar de la I-270.

Figuro 7. Mapa de la ruta de autobús RTD FF5



Fuente: RTD-Denver.com

Los datos de RTD muestran que la FF5 opera a velocidades inferiores a 35 MPH a pesar de ser una ruta de autopista con paradas limitadas. Tabla 1 muestra los datos recientes de rendimiento puntual de RTD para el FF5. Según esos datos, el FF5 opera puntualmente menos del 85 por ciento del tiempo en dirección este y menos del 50 por ciento del tiempo en dirección oeste. La parte occidental de la ruta opera en los carriles expresos a lo largo de la US 36, lo que proporciona un mayor nivel de confiabilidad en el tiempo de viaje. Esto indica que gran parte de la falta de confiabilidad se produce a lo largo de la parte del viaje de la I-270.

Tabla 1. Métricas de desempeño del transporte público para la ruta de autobús FF5

Año	Dirección	Total de embarques	Rendimiento promedio a tiempo
2022	En dirección este	73	81.37%
2022	En dirección oeste	94	45.28%

Debido a la frecuente congestión en el corredor I-270, los operadores de autobuses de la FF5 tienen una estrategia de desvío de ruta publicada para evitar la congestión y minimizar las interrupciones en los horarios mediante el uso de la I-70 y la I-25. En 2023, RTD Dispatch señaló que el desvío se utilizó a discreción del operador e informó que la ruta de desvío se utilizaba a diario y que algunos conductores utilizaban regularmente la ruta alternativa.

La congestión disminuye la eficiencia general de los sistemas de tránsito. Los autobuses atrapados en el tráfico y la congestión son menos productivos y pasan más tiempo inactivos y menos en servicio activo. Estas situaciones dan como resultado mayores costos operativos y, en algunos casos, una reducción de la frecuencia del servicio. Tiempos de viaje más rápidos pueden ayudar a las agencias a brindar un servicio más frecuente a lo largo de un corredor, haciendo del transporte público una opción más competitiva y viable (Transit Street Guide, NACTO).

El FF5 opera actualmente en tráfico mixto y no ofrece una alternativa competitiva y confiable al uso de vehículos privados.

1.2.2.5 Conectividad para bicicletas y peatones en la I-270

Los ciclistas, peatones, dispositivos de micromovilidad como bicicletas y patinetes eléctricos, y aquellos que utilizan otros modos no vehiculares tienen oportunidades limitadas para cruzar el corredor I-270, lo que limita la capacidad de ciclistas y peatones para viajar entre vecindarios y conectarse con Sand Creek Regional Greenway de forma segura y eficiente. La red de transporte del Área Metropolitana de Denver proporciona, en promedio, ocho carreteras de este a oeste con aceras por milla. Sin embargo, a lo largo de la I-270, hay menos de dos cruces (carreteras o caminos no motorizados) por milla, y algunos carecen de aceras o senderos para peatones y bicicletas. Figura 8 muestra los cruces de peatones y bicicletas existentes, con descripciones a continuación del mapa.

Los cruces de la I-270 se muestran en Figura 8 y se describen (mediante la clave numerada que se muestra en Figura 8) a continuación.

Figuro 8. Cruces de peatones y bicicletas existentes en la I-270



- 1) Washington Street: Washington Street es una carretera de norte a sur con aceras adjuntas de cinco pies a ambos lados. Las aceras conectan con los vecindarios a ambos lados de la I 270. No hay instalaciones separadas para bicicletas en Washington Street.



Foto: Washington Street en la I-270 mirando hacia el norte

- 2) **Clear Creek Trail/East 70th Avenue (State Highway 224):** Clear Creek Trail es un sendero para peatones y bicicletas no motorizado de ocho pies de ancho que cruza por debajo de la I-270 a lo largo de Clear Creek. El sendero conecta Commerce City y Golden, Colorado. Clear Creek Trail corre paralelo a East 70th Avenue (SH 224) pero no hay conexiones formales entre East 70th Avenue (SH 224) y Clear Creek Trail; East 70th Avenue (SH 224) no cuenta con aceras ni instalaciones para bicicletas.



Foto: Este 70th Avenue (SH 224) y Clear Creek Trail debajo de la I-270 mirando hacia el este

- 3) **York Street:** El puente de York Street sobre la I-270 no cuenta con aceras ni instalaciones para bicicletas. Hay conexiones de aceras a ambos lados de York Street al norte y al sur del puente I-270. La acera al norte de la I-270 a lo largo del lado oeste de York Street es estrecha y está sujeta a una barandilla. Esta configuración es difícil de mantener con equipos y procedimientos estándar.



Foto: York Street en la I-270 mirando hacia el sur

- 4) **South Platte Trail:** El sendero South Platte es un sendero para peatones y bicicletas no motorizado de alta calidad que cruza por debajo de la I-270 a lo largo del río South Platte. El sendero conecta Commerce City con el centro de Denver y el área metropolitana del sur de Denver.



Foto: Puente del sendero del río South Platte sobre Clear Creek (Fuente: GoogleMaps)

- 5) **64th Avenue/N-Line:** 64th Avenue es una carretera de este a oeste. En esta parte del corredor, la Avenida 64 corre hacia el oeste desde Vasquez Boulevard hasta la acequia de irrigación Empresa de riego y embalses para agricultores, o FRICO (Farmers Reservoir and Irrigation Company). En la zanja de FRICO, una vía de servicio de tierra se extiende al sur de 64th Avenue a lo largo del lado este de la zanja para brindar acceso al servicio de trenes de cercanías de RTD en el área, la N-Line, y brinda un acceso informal a la vía verde regional de Sand Creek. 64th Avenue también cruza hacia el oeste sobre la acequia de riego FRICO, donde se convierte en un camino de tierra y pasa por debajo de la I-270 en el lado oeste de la acequia, y termina en Sand Creek Regional Greenway Trail. No existen aceras ni instalaciones para bicicletas en la Avenida 64 ni en la conexión a través de la acequia.



Foto: Este 64th Avenida/N Line en la I-270

Brighton Boulevard/60th Avenue/Sand Creek Regional Greenway Spur: Brighton Boulevard, 60th Avenue y el ramal de Sand Creek Regional Greenway pasan por debajo de la I 270. La acera en el lado oeste de Brighton Boulevard no se conecta debajo del puente de la I 270; la acera en el lado este de Brighton Boulevard proporciona una conexión debajo del puente I-270 que proporciona una conexión con Sand Creek Regional Greenway, 60th Avenue también pasa por debajo de los puentes de la I-270 en este lugar. No tiene aceras ni instalaciones para bicicletas.



Foto: Brighton Boulevard en la I-270 mirando hacia el sur

- 6) **60th Avenue/BNSF Railway (BNSF)/United Asphalts:** 60th Avenue, la vía de acceso a United Asphalts y el ferrocarril BNSF pasan por debajo de la I-270 al oeste del Intercambio Vásquez. No existen aceras ni instalaciones para bicicletas ni en la 60th Avenue ni en la vía de acceso a United Asphalts.



Foto: 60th Avenue y BNSF Railroad bajo la I-270

- 7) **Vasquez Boulevard:** Vasquez Boulevard es una carretera de norte a sur con aceras independientes que pasan por debajo de la I-270. Estas aceras no se conectan con las aceras de ninguno de los lados del intercambio I 270. La necesidad de aceras norte y sur se puede ver en los senderos de tierra usados a lo largo del lado norte y sur de Vásquez del intercambio. Este cruce de la I-270 no admite bicicletas.



Foto: Vasquez Boulevard en la I-270 mirando hacia el norte

- 9) **56th Avenue:** 56th Avenue es una calle de dos carriles con una acera adjunta de 5 pies a ambos lados del puente. La configuración estrecha unida a la estructura del puente es difícil de mantener con equipos y procedimientos estándar. En el lado oeste, la falta de conectividad con el sur probablemente ha contribuido a la falta de mantenimiento y la acera es difícil de transitar. En el lado este, la acera se extiende hacia el sur y luego hacia el este a lo largo de Sand Creek Drive y se conecta con Dahlia Trailhead. Este cruce de la I-270 no admite bicicletas.



Foto: 56th Avenue en la I-270 mirando hacia el norte

- 10) **Quebec Street:** Quebec Street es una carretera de norte a sur que cruza la parte superior de la I-270 con un camino adjunto bidireccional de usos múltiples de 12 pies en el lado este. El camino se conecta con Northfield Trail y Stapleton Link Trail.



Foto: Quebec Street sobre la I-270 mirando hacia el norte

1.2.2.6 Operaciones de carga en el corredor

Las operaciones de carga en las interestatales son fundamentales para la vitalidad económica y la eficiencia de la cadena de suministro. Respalda el crecimiento económico, la creación de empleo y la competitividad, y destaca la importancia de mantener una red de transporte segura, sostenible y sólida.

La I-270 entre la I-76 y la I-70 está designada como parte del Sistema Primario de Transporte de Carga por Carretera: “La serie de carreteras identificadas como las partes de carreteras más críticas del sistema de transporte de carga de los Estados” (FHWA 2020). La I-270 sirve al movimiento de carga regional y local.

Los vehículos de carga están diseñados para transportar mercancías, materiales o carga y son más grandes y pesados que los turismos y las camionetas típicos. Estos vehículos desempeñan un papel fundamental en el transporte de carga, apoyando industrias como la logística, la fabricación y la construcción al mover mercancías de manera eficiente y garantizar la funcionalidad de la cadena de suministro. Los vehículos de carga representan del 8 al 17 por ciento del tráfico total diario en la I-270.

1.2.2.7 Eficiencia del movimiento de mercancías

Múltiples factores afectan la eficiencia del movimiento de carga en el corredor I-270, incluida la congestión del tráfico, malas condiciones de la superficie de la carretera, giros cerrados en las rampas de intercambio, anchos de arcenes estrechos, rampas cortas de aceleración y desaceleración en los intercambios y la ocurrencia de choques que involucran vehículos de carga. El Plan de Transporte de Colorado de 2019 destaca la sección de la I-270, desde la I-76 hasta la 56th Avenue, como un “área de cuello de botella congestionada” con “necesidades de conectividad económica” (CDOT 2019a).

Las deficiencias del corredor impactan la movilidad de carga en el corredor:

- **Malas condiciones de la superficie de la carretera:** Los baches, las grietas y el deterioro de la superficie de la carretera hacen que los viajes sean incómodos y peligrosos para los vehículos de carga; potencialmente provocando daños a la carga.
- **Curvas cerradas en las rampas del circuito de intercambio:** En el cruce de Vasquez Boulevard, las rampas de circuito cerrado no proporcionan suficiente ancho de pavimento para camiones grandes. Los comentarios de la Asociación de Autotransportistas de Colorado indican que las ruedas de los camiones a menudo no permanecen en la superficie de la carretera durante las curvas cerradas. Los camiones navegan por estas rampas de circuito cerrado operando a velocidades más lentas.
- **Anchos de hombros estrechos:** Los camiones que transportan grandes cargas a lo largo de largas distancias están sujetos a fallas mecánicas y reventones de neumáticos, lo que resulta en la necesidad de carriles o arcenes adecuados. La falta de espacio adecuado para los hombros plantea desafíos cuando los camiones tienen problemas mecánicos o necesitan un lugar para detenerse. La falta de espacio puede provocar interrupciones en el tráfico y problemas de seguridad. La Asociación Estadounidense de Funcionarios Estatales de Carreteras y Transporte (AASHTO) recomienda que las carreteras de carga de gran volumen, como la I-270, tengan anchos de arcén utilizables de al menos 10 pies y un ancho preferible de 12 pies (AASHTO 2018).
- **Rampas cortas de aceleración y desaceleración en los intercambios:** Debido a que los camiones son más pesados que los vehículos de pasajeros, requieren espacio adicional para acelerar y desacelerar dentro y fuera de la carretera. Los camiones utilizan los carriles de circulación para continuar acelerando o comenzar a desacelerar. Esto crea diferencias de velocidad entre los vehículos de pasajeros y los camiones, lo que genera congestión y aumenta la probabilidad de colisiones traseras y laterales en la misma dirección.

Las necesidades operativas y de seguridad del corredor también afectan al transporte de mercancías:

- **Congestión:** La intensa congestión del tráfico en la I-270 provoca retrasos, tiempos de viaje más prolongados y mayores costos operativos para los transportistas de carga.
- **Accidentes que involucran vehículos de carga:** Entre 2014 y 2022, los camiones estuvieron involucrados en el 14 por ciento del total de accidentes en la línea principal y en el 11 por ciento de los accidentes graves en la línea principal (heridos y muertes) en el corredor. El Plan de Carga de Colorado de 2019 identifica que la I-270 tuvo tasas de accidentes de camiones más altas que el promedio estatal durante cinco años consecutivos (CDOT 2019a).

Estos factores no sólo resultan en ineficiencias operativas para los transportistas de carga, sino que también plantean riesgos de seguridad y contribuyen a las interrupciones del tráfico para todos los viajeros en el corredor I-270.

1.3 Alternativas preliminares

La EIS evaluará una variedad de alternativas razonables. Las alternativas se desarrollan para abordar las necesidades de transporte y cumplir con el objetivo del proyecto de minimizar los impactos ambientales y comunitarios resultantes del proyecto. Los tipos de mejoras consideradas en las alternativas desarrolladas incluyen elementos tales como carriles de uso general, carriles administrados (Carriles Express) y carriles exclusivos para tránsito en la alineación existente; mejoras de seguridad como arceles más anchos y rampas de entrada o salida más largas; y mejoras para bicicletas y peatones en alineaciones existentes, nuevas y adyacentes. Las alternativas preliminares pasarán por un proceso de selección, informado por los aportes del público y de las agencias a través del proceso de determinación del alcance. Las alternativas que tienen el potencial de cumplir con el propósito, las necesidades y la meta del proyecto se avanzan para una evaluación más detallada. Los elementos del proyecto que por sí solos no cumplan con el propósito y la necesidad podrían incluirse como elementos de otras alternativas.

La participación del público y de las agencias es fundamental para el proceso de la EIS, y las agencias líderes están comprometidas a desarrollar alternativas con el aporte de las partes interesadas. En consecuencia, las alternativas presentadas aquí están sujetas a cambios según los comentarios. El proceso de participación pública ha incluido una evaluación sólida del alcance, incluidas reuniones de evaluación del alcance, sesiones de escucha de la comunidad y *reuniones* para las partes interesadas; Estos aportes han ayudado a definir y refinar las alternativas consideradas. Los aportes de las partes interesadas influirán en la identificación de la alternativa preferida, que se planea incluir en el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (DEIS).

1.3.1 Alternativas preliminares

Las alternativas preliminares bajo consideración se resumen a continuación. Como resultado del proceso de selección, una o más de las alternativas preliminares pueden ser descartadas y no analizadas completamente en la EIS o pueden agregarse otras alternativas.

1.3.1.1 Alternativa sin acción

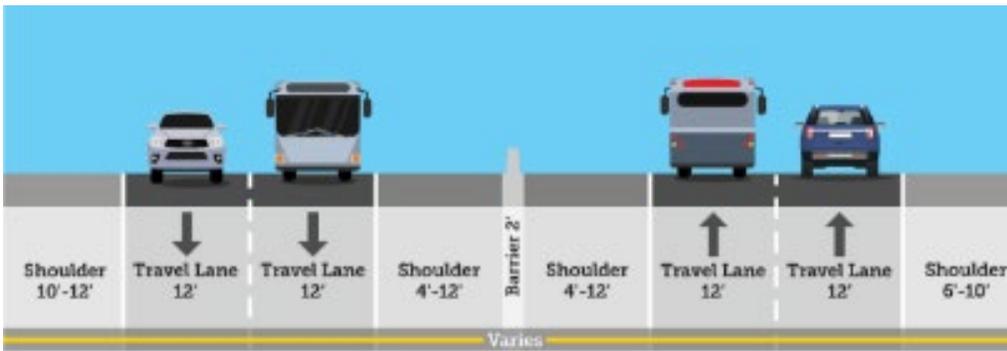
La Alternativa de No Acción mantendría la configuración de la carretera existente de dos carriles de uso general en cada dirección. Se seguirían manteniendo y reparando puentes y pavimentos, pero persistirían deficiencias subyacentes de infraestructura.

La sección transversal permanecería sin cambios a lo largo de la I-270 bajo la Alternativa de No Acción. Las secciones transversales de la alternativa de no acción se ilustran en Figura 9 y Figura 10.

Figuro 9. Alternativa de no acción (al oeste de Vasquez Boulevard)



Figuro 10. Alternativa de no acción (al este de Vasquez Boulevard)



1.3.1.2 Alternativa de mejoras para bicicletas, peatones y tránsito

Esta alternativa se centra en mejoras a las conexiones para bicicletas, peatones y transporte público en lugar de capacidad adicional en las carreteras. Incluiría un mantenimiento y rehabilitación sustanciales y continuos de las estructuras y pavimentos de las carreteras existentes y mantendría la configuración de la carretera existente (es decir, sin capacidad adicional de la carretera). Esta alternativa incluiría elementos tales como paradas de autobús nuevas o mejoradas, cruces de la I-270, señalización, iluminación, intersecciones, aceras y senderos, que aún se están desarrollando con aportes de la comunidad; Los detalles no se han finalizado. La sección transversal de la I-270 sería la misma que la alternativa de no acción (Figuro 9 y Figuro 10).

1.3.1.3 Alternativa de construcción mínima

Esta alternativa no proporcionaría carriles de circulación adicionales en la I-270. Centra las inversiones en llevar la infraestructura deficiente y obsoleta de la I-270 a los estándares actuales, incluido el reemplazo de puentes que están llegando al final de su vida útil y abordando la condición del pavimento y el asentamiento del subsuelo. También incluiría mejoras de seguridad, como ampliar los arcenes y rediseñar las rampas de entrada y salida de intercambio de la I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street para proporcionar carriles de aceleración y desaceleración adecuados para cumplir con los estándares de diseño. Ampliar el ancho de los arcenes y extender las rampas de entrada y salida podría ayudar a que el tráfico se mueva con mayor fluidez sin agregar carriles de circulación.

También:

- Reconstruir el pavimento y los carriles de circulación existentes
- Mejorar los hombros
- Ampliar y/o rediseñar las rampas de entrada y salida en los cruces de la I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street
- Agregar una nueva rampa I-270 en dirección este desde Vasquez Boulevard en dirección norte y reconstruir el cruce de Vasquez Boulevard
- Reconstruir puentes que hayan llegado al final de su vida útil
- Proporcionar aceras en los cruces existentes de la I-270 en York Street, Vasquez Boulevard y Dahlia Street donde hay espacios.

1.3.1.4 Alternativa de tres carriles de uso general

Esta alternativa reconstruye la I-270 para proporcionar tres carriles de uso general en cada dirección como se muestra en Figura 11.

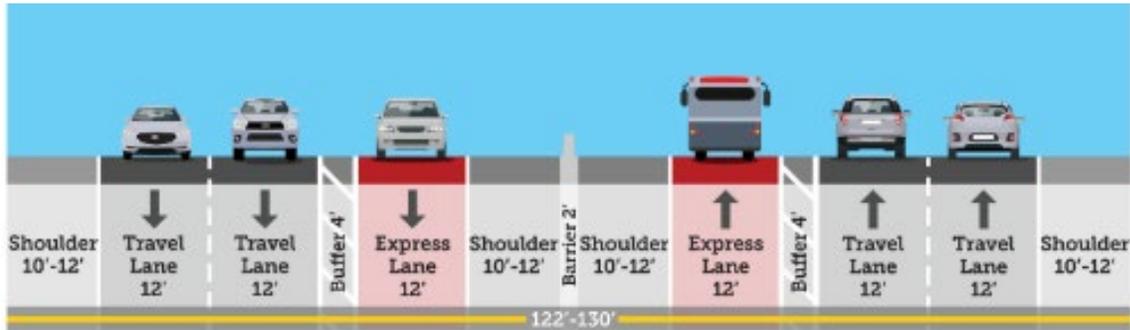
Figuro 11. Alternativa de tres carriles de uso general



Esta alternativa sería:

- Agregar un carril de uso general en cada dirección entre la I-25 y la I-70
- Reconstruir el pavimento y los carriles de circulación existentes
- Mejorar los hombros
- Ampliar y/o rediseñar las rampas de entrada y salida en los cruces de la I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street
- Agregar una nueva rampa I-270 en dirección este desde Vasquez Boulevard en dirección norte y reconstruir el cruce de Vasquez Boulevard
- Reconstruir puentes que hayan llegado al final de su vida útil
- Proporcionar aceras en los cruces existentes de la I-270 en York Street, Vasquez Boulevard y Dahlia Street donde hay espacios

Figuro 13. Dos carriles de uso general y un carril expreso que se adapta a la alternativa de tránsito



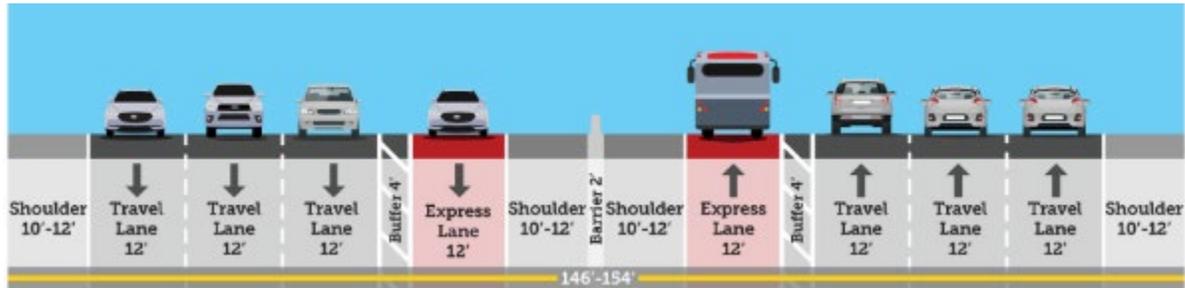
Esta alternativa sería:

- Agregar un carril expreso en cada dirección que se adapte al tránsito
- Reconstruir el pavimento y los carriles de circulación existentes
- Mejorar los hombros
- Ampliar y/o rediseñar las rampas de entrada y salida en los cruces de la I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street
- Agregar una nueva rampa I-270 en dirección este desde Vasquez Boulevard en dirección norte y reconstruir el intercambio de Vasquez Boulevard
- Reconstruir puentes que han llegado al final de su vida útil
- Proporcionar aceras en los cruces existentes de la I-270 en York Street, Vasquez Boulevard y Dahlia Street donde hay espacios

1.3.1.7 Tres carriles de uso general y un carril expreso que se adapta a la alternativa de transporte público

Esta alternativa reconstruye la I-270 con tres carriles de uso general y un carril expreso en cada dirección para agregar un carril de uso general y un carril expreso en cada dirección como se muestra en Figuro 14. Los vehículos de tránsito y los vehículos de alta ocupación (3 o más personas) podrían viajar por el Carril Expreso de forma gratuita. Otros viajeros, incluidos los camiones de carga, que opten por pagar una tarifa también podrían utilizar el nuevo Express Lane.

Figuro 14. Tres carriles de uso general y un carril expreso que se adapta a la alternativa de transporte público



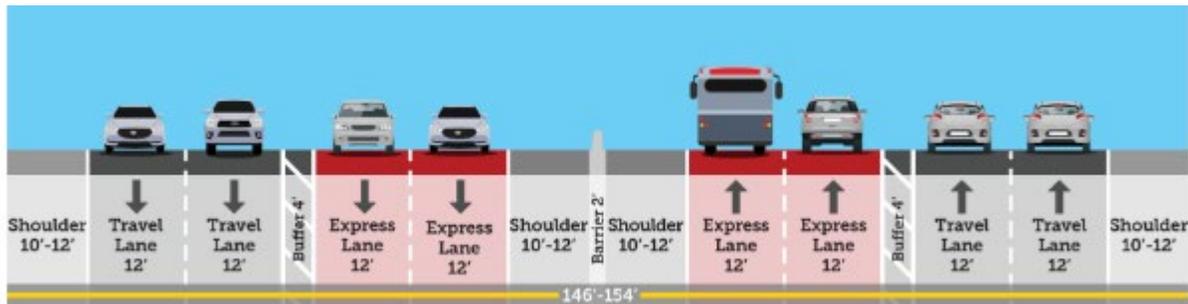
Esta alternativa sería:

- Agregue un carril de uso general en cada dirección
- Agregue un carril expreso en cada dirección que se adapte al tránsito
- Reconstruir el pavimento y los carriles de circulación existentes
- Mejorar los hombros
- Ampliar y/o rediseñar las rampas de entrada y salida en los cruces de la I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street
- Agregar una nueva rampa I-270 en dirección este desde Vasquez Boulevard en dirección norte y reconstruir el intercambio de Vasquez Boulevard
- Reconstruir puentes que han llegado al final de su vida útil
- Proporcionar aceras en los cruces existentes de la I-270 en York Street, Vasquez Boulevard y Dahlia Street donde hay espacios

1.3.1.8 Dos carriles de uso general y dos carriles expresos que se adaptan a la alternativa de tránsito

Esta alternativa reconstruye la I-270 con dos carriles de uso general y dos carriles expresos en cada dirección como se muestra en Figuro 15. Los vehículos de tránsito y los vehículos de alta ocupación (3 o más personas) podrían viajar por el Carril Expreso de forma gratuita. Los camiones de carga y otros viajeros que opten por pagar una tarifa también podrían utilizar el nuevo Express Lane.

Figuro 15. Dos carriles de uso general y dos carriles expresos que se adaptan a la alternativa de tránsito



Los vehículos de tránsito y los vehículos de alta ocupación (3 o más personas) podrían viajar en el Carril Expreso. Esta alternativa:

- Agregar dos carriles expresos en cada dirección que se adapten al tránsito
- Reconstruir el pavimento y los carriles de circulación existentes
- Mejorar los hombros
- Ampliar y/o rediseñar las rampas de entrada y salida en los cruces de la I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street
- Agregar una nueva rampa I-270 en dirección este desde Vasquez Boulevard en dirección norte y reconstruir el cruce de Vasquez Boulevard
- Reconstruir puentes que hayan llegado al final de su vida útil
- Proporcionar aceras en los cruces existentes de la I-270 en York Street, Vasquez Boulevard y Dahlia Street donde hay espacios.

1.4 Resumen de impactos previstos

La EIS evaluará los posibles efectos sociales, económicos y ambientales resultantes de la implementación de las alternativas de construcción y la alternativa de no construcción. El nivel de revisión de los recursos identificados para la EIS será proporcional a los efectos previstos para cada recurso del proyecto propuesto y se regirá por los requisitos legales o reglamentarios que protegen esos recursos. Los análisis y evaluaciones realizadas para la EIS identificarán el potencial de impactos, si los impactos anticipados serían adversos y las medidas de mitigación ambiental apropiadas. CDOT y FHWA evaluarán los efectos en todos los recursos ambientales y comunitarios de acuerdo con sus regulaciones, pautas y procedimientos de NEPA. El público y las agencias han identificado los siguientes problemas y consideraciones ambientales como los que requieren mayor atención en el proceso de revisión ambiental.

1.4.1 Comunidades de justicia ambiental

Las agencias líderes identificarán los impactos en las poblaciones de justicia ambiental de acuerdo con las Órdenes Ejecutivas 14096, 13985 y 12898, así como con la Orden 5610.2(a) del Departamento de Transporte de EE. UU. (USDOT) y la Orden 6640.23(a) de la FHWA.

Además, se seguirán los requisitos del estado de Colorado para identificar y analizar “comunidades afectadas desproporcionadamente” como se describe en el Proyecto de Ley del Senado 21-260 y el Proyecto de Ley de la Cámara de Representantes de Colorado 23-1233. La recopilación de datos preliminares muestra que los vecindarios que rodean el proyecto propuesto deben considerarse comunidades de justicia ambiental. Existe la posibilidad de que estas comunidades sufran impactos debido al ruido, la calidad del aire y otros factores ambientales. FHWA y CDOT trabajarán estrechamente con las comunidades para identificar, evitar, minimizar y mitigar estos impactos.

1.4.2 Calidad del aire y emisiones de gases de efecto invernadero

Las alternativas de construcción tienen el potencial de afectar la calidad del aire. El Proyecto está ubicado en un área de incumplimiento para el ozono y está en cumplimiento para otros contaminantes de criterio regulados bajo la Ley de Aire Limpio, incluido el monóxido de carbono (CO), partículas de 10 micrones o menos de diámetro (PM10) y partículas de 2,5 micrones o menos de diámetro (PM2.5). Por lo tanto, no se requieren análisis de puntos críticos a nivel de proyecto en el análisis de calidad del aire para demostrar la conformidad con esos contaminantes.

Aunque no se requiere el modelado de puntos calientes según 40 CFR Parte 93 para demostrar la conformidad para este proyecto, el proyecto llevará a cabo modelos y análisis de dispersión para abordar las preocupaciones del público sobre la calidad del aire en el área de estudio y cumplir con el Estatuto Revisado de Colorado (C.R.S.) 43-1-128. Este análisis incluirá la alternativa de no acción además de las alternativas de construcción. Ayudará a informar el proceso NEPA, divulgará cualquier impacto potencial de las emisiones de CO y PM del proyecto y proporcionará una comparación cuantificada de los impactos entre las alternativas. De acuerdo con C.R.S. 43-1-128, el proyecto también llevará a cabo un análisis de inventario de emisiones para contaminantes de criterio relacionados con el transporte: CO, dióxido de nitrógeno (NO₂), PM10, PM2.5 y precursores de ozono (O₃) [óxidos de nitrógeno (NO_x) y compuestos volátiles. compuestos orgánicos (COV)]. El C.R.S. También requiere modelización de fuentes móviles de tóxicos atmosféricos (MSAT) y emisiones de gases de efecto invernadero. El proyecto realizará análisis MSAT de acuerdo con la Guía MSAT de la FHWA (FHWA 2016) y la Guía de análisis a nivel de proyecto de calidad del aire del CDOT, Versión 1 (CDOT 2019a).

Una revisión preliminar de receptores sensibles identificó ubicaciones que serán evaluadas para detectar impactos de PM a través de modelos de puntos calientes, que incluyen, entre otros:

- Escuela comunitaria de Welby
- Escuela Católica de la Asunción
- Welby y otros residentes
- Campus C4
- Escuela primaria Alsup
- Atención médica para niños primero
- Residentes de Adam Heights
- Escuela Primaria Central
- Preescolar Sanville

- Club de niños y niñas Suncor
- Parque Conmemorativo de los Veteranos
- Distrito Escolar 14 del Condado de Adams
- Escuela secundaria Kearney
- Parque Pioneer y piscina de Paradise Island
- Parque de Mónaco
- Escuela primaria Rose Hill
- Centro de aprendizaje temprano 14 estrellas
- Academia Preparatoria de la Victoria
- Sunshine Head Start
- Parque Leyden
- Parque de humedales
- Parque del estanque Northfield

1.4.3 Ruido

Los usos del suelo sensibles al ruido están presentes en áreas a lo largo del corredor I-270, y las alternativas de construcción tienen el potencial de aumentar el ruido del tráfico en los vecindarios que rodean la carretera. El análisis preliminar del ruido sugiere que los niveles de ruido exceden los criterios de reducción del ruido en varios lugares a lo largo del corredor. Además, la construcción de una alternativa de construcción puede generar aumentos temporales de ruido en los vecindarios que rodean la carretera. Los análisis de ruido se completarán según 23 CFR 772 y las pautas de análisis y reducción de ruido del CDOT.

1.4.4 Calidad del agua

CDOT y FHWA evaluarán las alternativas que puedan afectar la calidad del agua según la Ley de Agua Limpia. El río South Platte, Sand Creek y Clear Creek atraviesan o son paralelos al área del proyecto. CDOT cumplirá con los requisitos del permiso del Sistema Municipal Separado de Alcantarillado Pluvial (MS4) del CDOT con el Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente de Colorado. El permiso MS4 requiere que CDOT implemente medidas de control permanentes para mitigar los posibles impactos de las alternativas de construcción en la calidad del agua.

Las alternativas de construcción también pueden tener impactos temporales de construcción en las aguas superficiales y tener la posible necesidad de deshidratar para instalar cajones y/o pilares para puentes. El proyecto implementará medidas de control temporales para reducir la escorrentía de aguas pluviales a las aguas circundantes.

1.4.5 Humedales y aguas de U.S.

Las alternativas de construcción pueden requerir dragado y/o llenado de aguas de los U.S. e impactos en los humedales, lo que puede requerir un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los U.S. (USACE). Los humedales y aguas del análisis de U.S. seguirán la Orden Ejecutiva 11990, la Orden 5660.1A del USDOT, 23 CFR 777 y la Ley de Agua Limpia.

Se espera que las alternativas de construcción afecten a los humedales y aguas de los U.S. regulados por la Ley de Agua Limpia. Se prevé que los impactos a los humedales y las aguas superficiales sean inferiores a 5 acres.

Debido a que este proyecto puede requerir un permiso individual de la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia (Sección 404), FHWA y CDOT han iniciado el proceso de fusión NEPA/Sección 404 con USACE. El USACE también está determinando el estado de los humedales y aguas de los EE. UU. potencialmente afectados para determinar cuáles caen bajo la jurisdicción de permisos de la Sección 404. Si el proyecto no afecta las aguas jurisdiccionales o si los impactos caen bajo un permiso nacional de la Sección 404 para actividades que tienen un impacto ambiental mínimo, la FHWA y USACE pueden “salir” del proceso de fusión y proceder con un proceso de obtención de permisos simplificado.

1.4.6 Materiales peligrosos

El área que rodea el corredor I-270 es un corredor industrial y comercial con sitios conocidos con condiciones ambientales reconocidas, que son sitios de preocupación por materiales peligrosos. Las empresas adyacentes al corredor incluyen una refinería de petróleo, tratamiento de aguas residuales, servicio de baterías, mecánica diésel, centros de fabricación y distribución y proveedores de hormigón. Además, la propia I-270 se construyó sobre vertederos previamente enterrados. Como resultado, la construcción de las alternativas de construcción puede alterar los suelos o aguas subterráneas contaminadas existentes a través de actividades como excavación y perforación subterránea para cimientos de puentes, paredes e instalación de letreros e iluminación. Se está completando una investigación de Fase II y se incluirá en el análisis de materiales peligrosos como parte de la EIS.

1.4.7 Derecho de paso

El derecho de vía (ROW) a lo largo del corredor I-270 es amplio y hay espacio para expandir la autopista dentro del ROW del CDOT tanto hacia la mediana como hacia el exterior de la huella de la carretera existente. La propiedad privada, en su mayoría negocios comerciales e industriales con algunas zonas de propiedades residenciales, linda con la autopista ROW. Aunque el derecho de vía existente es grande, las alternativas de construcción pueden requerir la adquisición de propiedades o servidumbres, particularmente alrededor de los intercambios. Las alternativas de construcción más amplias, aquellas que agregan dos carriles de circulación en cada dirección (ampliando la carretera de una instalación de 4 carriles a una de 8 carriles), pueden requerir reubicaciones residenciales y comerciales, pero no se espera que las otras alternativas de construcción requieran reubicaciones residenciales. y reubicaciones comerciales limitadas (1-2). Se espera que todas las alternativas de construcción requieran alguna adquisición parcial de propiedad y servidumbres temporales. La EIS evaluará las adquisiciones de propiedades y servidumbres, incluido cualquier impacto potencial a las propiedades en comunidades de justicia ambiental. CDOT y FHWA seguirán la Ley de Políticas Uniformes de Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, también conocida como Ley Uniforme para cualquier adquisición de propiedad o servidumbre requerida.

La EIS evaluará los impactos y beneficios esperados para los recursos identificados anteriormente, así como para otros recursos. El nivel de revisión de los recursos identificados

para la EIS será proporcional a los impactos previstos para cada recurso del proyecto propuesto y se registrará por los requisitos legales o reglamentarios que protegen esos recursos. Los análisis y evaluaciones realizados para la EIS identificarán el potencial de impactos; si los

1.5 Permisos anticipados (y otras autorizaciones)

Los permisos y autorizaciones previstos para el proyecto incluyen una certificación de calidad del agua de la Sección 401 y un permiso de la Sección 404 bajo la Ley de Agua Limpia [33 Código de los Estados Unidos (U.S.C.) 1344]. El USACE está determinando el estado de los humedales y aguas de los EE. UU. potencialmente afectados para determinar cuáles caen bajo la jurisdicción de permisos de la Sección 404 y los requisitos de permisos asociados. FHWA y CDOT prepararán evaluaciones bajo la Sección 4(f) de la Ley USDOT de 1966 (23 U.S.C. 138 y 49 U.S.C. 303) y la Sección 6(f) de la Ley del Fondo de Conservación de Tierras y Agua de 1965 (54 U.S.C. 200302); realizará consultas conforme a la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966 (54 U.S.C. 300101-307108) al mismo tiempo que el proceso de revisión ambiental de la NEPA; y consultará con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. de conformidad con la Sección 7 de la Ley de Especies en Peligro de 1973 (16 U.S.C. 1531 et seq.). FHWA y CDOT también trabajarán con agencias cooperantes y participantes para determinar si se requieren permisos o autorizaciones adicionales bajo estas u otras autoridades. Se prevé que se necesitarán los siguientes permisos adicionales de agencias federales, estatales y locales, y otras autorizaciones, para la implementación de una alternativa de construcción:

1.5.1 Federal

1. Agencia Federal para el Manejo de Emergencias: se enviará una carta condicional de revisión del mapa para actualizar condicionalmente los datos del panel del estudio de seguro contra inundaciones y del mapa de tasas de seguro contra inundaciones, seguido de una carta de revisión del mapa para formalizar los cambios
2. Consulta de la Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966 con la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Colorado
3. Ley de Aire Limpio, revisión de la Sección 309 por parte del U.S. EPA

1.5.2 Estado

1. Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente de Colorado - Sistema de permisos de descarga de Colorado - Permiso de construcción de aguas pluviales
2. Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente de Colorado - Permiso de deshidratación
3. Departamento de Transporte de Colorado - Permiso de acceso a la construcción
4. Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente de Colorado - Permiso de demolición
5. Departamento de Salud Pública y Medio Ambiente de Colorado: Aviso sobre emisiones de contaminantes atmosféricos (Plan de control de polvo fugitivo)

6. Certificación del Proyecto de Ley 40 del Senado de Parques y Vida Silvestre de Colorado

1.5.3 Local

1. Permiso de construcción de aguas pluviales del condado de Adams
2. Permiso MS4 del condado de Adams
3. Permiso de calificación de la ciudad de Commerce
4. Permiso de aguas pluviales de la Ciudad de Commerce
5. Permiso MS4 de la Ciudad de Commerce City
6. Permiso de variación de ruido de la ciudad de Commerce (trabajo nocturno)
7. Permiso MS4 de la ciudad y el condado de Denver
8. Permiso de descarga de aguas pluviales para actividades de construcción de la ciudad y el condado de Denver
9. Permiso de variación de ruido de la ciudad y el condado de Denver (trabajo nocturno)

1.5.4 Ferrocarriles

1. Ferrocarril BNSF: Permiso
2. Ferrocarril Union Pacific: Permiso

1.6 Calendario para el proceso de toma de decisiones

El cronograma del proyecto sigue los requisitos del proceso de revisión ambiental según 23 U.S.C. 139 y cumplirá con 40 CFR 1501.10(b)(2), que requiere que las revisiones ambientales para proyectos de infraestructura importantes se realicen dentro de los 2 años (desde la fecha de publicación del NOI) hasta la fecha de emisión del Registro de Decisión. Se prevé que el borrador de la EIS se emita entre finales de 2024 y principios de 2025. Después de la publicación del borrador de la EIS, se realizará un período de comentarios públicos y una audiencia pública. Se prevé que los documentos de la EIS final y el Registro de decisiones se emitan entre finales de 2025 y principios de 2026, dentro de los 24 meses posteriores a la publicación de este NOI según 23 U.S.C. 139(d)(10). Según 23 U.S.C. 139(d)(10), los permisos y autorizaciones deben completarse a más tardar 90 días después de la emisión del Registro de Decisión. Sin embargo, para este proyecto CDOT ha solicitado de conformidad con 23 U.S.C. 139(d)(10)(C)(ii) que el permiso 404 y la certificación de calidad del agua 401 siguen un cronograma diferente porque la fecha de construcción no se espera hasta 2026 o más tarde.

1.7 Alcance y revisión pública

El equipo del proyecto desarrolló un Plan de Coordinación de Agencias y un Plan de Participación Pública. Estos planes guiarán al CDOT a través del proceso de evaluación pública y de alcance y describirán cómo el público y las agencias seguirán participando durante el desarrollo de la EIS. El Plan de Participación Pública y el Plan de Coordinación de Agencias se

adjuntan a este documento de Información Adicional. Un plan de coordinación multicultural complementa estos planes para identificar y documentar un mayor alcance para las comunidades de justicia ambiental; se actualiza mensualmente.

1.7.1 Participación pública

El proyecto celebró una jornada de puertas abiertas el 10 de octubre de 2023, en el Centro Recreativo Eagle Pointe (Commerce City), para presentar al público el borrador del propósito y la necesidad y el borrador de las alternativas propuestas. La jornada de puertas abiertas tuvo 81 participantes inscritos en el evento; Los asistentes estuvieron muy comprometidos y brindaron comentarios y pensamientos detallados. Los participantes eran una mezcla de residentes locales, viajeros, grupos interesados, personal de agencias y funcionarios electos. Un resumen de la reunión está disponible en el sitio web del proyecto. Las agencias fueron informadas sobre la jornada de puertas abiertas al público y los aportes recibidos en la reunión de coordinación de agencias del 1 de noviembre de 2023.

En diciembre de 2023, el CDOT organizó “sesiones de escucha” comunitarias para recopilar comentarios adicionales de los residentes del área. Las sesiones de escucha se llevaron a cabo en lugares comunitarios del área de estudio; todo incluido personal que habla español e inglés. CDOT también ha llevado a cabo numerosas reuniones individuales con las partes interesadas.

En marzo de 2024, el CDOT llevó a cabo reuniones con las partes interesadas para comprender mejor las preocupaciones de la comunidad y recopilar opiniones sobre el proyecto, las alternativas del proyecto y los posibles impactos ambientales y medidas de mitigación.

Se llevarán a cabo reuniones públicas adicionales y otros eventos durante todo el proceso de la EIS. El Borrador de la EIS estará disponible para revisión y comentarios del público y de las agencias, y se llevará a cabo una Audiencia Pública durante el período de comentarios.

1.7.2 Coordinación de agencia

CDOT y FHWA identificaron agencias con jurisdicción sobre los recursos dentro del área de estudio. El 8 de junio de 2023, FHWA y CDOT llevaron a cabo una reunión de coordinación de agencias. Después de la reunión, la FHWA se comunicó formalmente con las agencias a través del Servicio Postal de los Estados Unidos y por correo electrónico para determinar el estado de Agencia Cooperante y Participante. Otra reunión de coordinación de agencias se llevó a cabo el 1 de noviembre de 2023.

CDOT y FHWA coordinarán con las agencias cooperantes y participantes al menos trimestralmente durante el proceso de revisión ambiental. La coordinación puede realizarse a través de reuniones grupales o individuales o actualizaciones escritas/por correo electrónico.

Para garantizar que se aborde una gama completa de cuestiones relacionadas con el estudio y se identifiquen todos los problemas potenciales, la FHWA y el CDOT invitan a comentarios y sugerencias del público y de las agencias federales, estatales, tribales y locales. FHWA y CDOT solicitan comentarios y sugerencias sobre posibles alternativas e impactos, y la identificación de cualquier información, estudios o análisis relevantes de cualquier tipo relacionados con los impactos que afectan la calidad del medio ambiente humano.

Específicamente, se solicita a las agencias y al público que identifiquen y presenten alternativas potenciales para su consideración y cualquier información, como problemas significativos anticipados o impactos y análisis ambientales, relevantes para la acción propuesta para la consideración de las agencias principales y cooperantes en el desarrollo del Borrador de la EIS. Cualquier información presentada en este documento, incluido el propósito y la necesidad preliminares, las alternativas preliminares y la identificación de impactos, puede revisarse después de considerar los comentarios. El propósito de esta solicitud es traer comentarios, información y análisis relevantes a la atención del departamento, lo más temprano posible en el proceso, para permitir que la agencia haga el máximo uso de esta información en la toma de decisiones. Los comentarios pueden enviarse a través de los métodos que se enumeran a continuación.

Sitio web del proyecto: <https://www.codot.gov/projects/studies/i270study>

o

Correo: Administración Federal de Carreteras, División de Colorado
Atención: Chris Horn, ingeniero de área senior
12300 W Dakota Ave #180
Lakewood, Colorado 80228
Correo electrónico: Chris.Horn@dot.gov
Teléfono: 720-963-3017

o

Correo: Departamento de Transporte de Colorado-Región 1
Atención: David Merenich, director del proyecto I-270
2829 West Howard Place
Denver, Colorado 80204
Correo electrónico: david.merenich@state.co.us
Teléfono: 720-933-5755

Apéndice A

Borrador del plan de coordinación de la agencia

Apéndice B

Borrador del Plan de Participación Pública