

Mejoras del Corredor I-270
Evento de Divulgación Pública agosto 2020
Transcripción de la Presentación

Diapositiva Uno – Diapositiva de Título

- Bienvenidos al evento de divulgación pública para el proyecto de Mejoras del Corredor de la I-270.
- Nos alegramos que te hayas unido a nosotros para aprender más sobre este proyecto.
- El Departamento de Transporte de Colorado, también conocido como CDOT, se asocia con la Ciudad de Commerce y el Condado de Adams para estudiar futuras mejoras de transporte en el corredor de la I-270.

Diapositiva Dos – Programa

Rapidamente voy a revisar lo que vamos a cubrir en esta presentación.

- Primero, voy a proporcionar una visión general del proyecto incluyendo la historia del corredor
- Yo explicaré por qué estamos estudiando opciones de mejoras de transporte para I-270
- Yo explicare las condiciones existentes en nuestra área de estudio
Voy a discutir el proceso del proyecto y la cronología también, hablaré sobre las formas en que puede participar y proporcionaré información

Diapositiva Tres – Área de Estudio

- en Amarillo se muestra el área de estudio
- La I-270 esta entre el condado de Adams que no esta incorporado, la ciudad de Commerce, y un poco de la ciudad y el condado de Denver.
- Esperamos que la mayoría de las mejoras de la transportación de la I-270 estudios son entre la I-70 e I-76, pero las rampas de la I-270 a la I-25 también serán evaluadas.

Diapositiva Quatro – Historia del Corredor I-270

- Siguiendo el video de drone de la I-270 vamos hablar un poco sobre la historia del corredor.
- La construcción de la I-270 comenzó a finales de la década de (mil novecientos se santa)1960.
- El segmento en la dirección este se abrió para a tráfico entre la I-70 y el bulevar Vasquez en 1968, seguido por el segmento en medio en 1970, entre Vásquez y la I-76.
- El segmento oeste restante de la I-76 al intercambio I-25/la autopista US 36 se completó en fases a finales de la década de 1990.

Diapositiva Cinco – Qué es NEPA

- Para ayudarle a entender el proceso para nuestro estudio, necesito explicar NEPA
- ¿Qué es NEPA (La Ley Nacional de Política Medioambiental)?
- Esta Ley fue establecida en 1969 para proporcionar la planificación medioambiental y la toma de decisiones por parte de las agencias federales.

- Se preparará una evaluación medioambiental – conocido como la EA- para este proyecto de conformidad con NEPA.
- La agencia federal principal que supervisa este proyecto es la Administración Federal de Carreteras – o FHWA.
- Los componentes principales del proceso NEPA se muestran en este gráfico.
 - Primero: Juntamos datos sobre las condiciones existentes en el área de estudio.
 - Utilizamos estos datos para comprender los problemas que deben ser identificados en el corredor del proyecto.
 - Esta es la base de lo que se llama "propósito y necesidad". Una declaración de propósito y necesidad articula los problemas específicos que deben ser identificados.
 - El propósito y la necesidad son la base para identificar qué alternativas de mejora del transporte considerar para el Proyecto.

Diapositiva Seis – ¿Cuál es el propósito del proyecto y por qué se necesita?

Vamos a mirar al borrador del propósito y la necesidad que CDOT y FHWA han desarrollado para este proyecto.

La ciudad de Commerce y la ciudad de Adams han revisado y aprobado este propósito y necesidad y ahora nos gustaría su opinión.

- El propósito del proyecto de mejoras del corredor I-270 es implementar soluciones de transporte que modernicen el corredor I-270 para satisfacer las demandas de transporte.
- Las necesidades incluyen:
 - Mejorar la seguridad al reducir la tasa de accidentes de vehículos,
 - Mejorar la fiabilidad del tiempo de viaje y reducir los retrasos,
 - Actualizar puentes obsoletos y deficientes e infraestructura de carreteras, y acomodar el tráfico de carga de camiones.
- Los objetivos secundarios del proyecto incluyen:
 - Acomodando las rutas multimodales existentes y planificadas,
 - Consideración del medioambiente natural y humano, y consideración de planes de transporte locales y regionales aprobados
 - Voy a recorrer sobre cada una de las necesidades con más detalle, y espero que ustedes nos pueden decir si hemos perdido alguno de los problemas clave en el corredor I-270.

Diapositiva Siete – Seguridad

- Hablemos primero sobre los problemas de seguridad que hemos identificado a lo largo de la I-270.
- Recopilamos los datos disponibles sobre los choques en la I-270 durante y entre 2014 y 2018.
- Los datos muestran que la mayor parte del corredor experiencia mas choques comparado a datos estatal de rutas similares.
- Hay una alta incidencia de accidentes en la parte trasera y en la parte trasera, probablemente debido a las condiciones del tráfico de parada y marcha durante los períodos pico.

Diapositiva Ocho – Mejorar la seguridad por reduciendo la tasa de accidentes de vehículos

- Este mapa muestra tres ubicaciones con las tasas de choque más altas en el corredor.

- La primera está entre la I-76 y la calle York en dirección este
- La siguiente está en Vasquez Boulevard en dirección oeste
- y, finalmente, la rampa I-270 hacia el este hasta la I-70.
- CDOT completó un Informe de Evaluación de Seguridad en 2016 para el Intercambio de Bulevar Vasquez

Diapositiva Nueve – Video de Intercambio de Vasquez

- El intercambiador Vasquez es similar a un diseño de hoja de trébol bastante desactualizado con una corta distancia entre las rampas
- Los conductores tienen una corta distancia para tejer y acceder entre las rampas de entrada y salida.
- Creemos que esta condición contribuye a un número alto de accidentes, particularmente en los que intervienen vehículos comerciales.

Diapositiva Diez – Problemas identificados de confiabilidad y retraso

- Esto me lleva al siguiente tema: la fiabilidad del tiempo de viaje y retrasos.
- I-270 es una para los motoristas, y el crecimiento del negocio en el área ha producido grandes volúmenes de tráfico de carga.
- La congestión del tráfico comienza en la I-270 antes que cualquier otra autopista en Colorado.
- Cuando pueda conducir el corredor en los límites de velocidad establecidos, a los que nos referimos como condiciones de flujo libre, se tarda unos seis minutos y medio en atravesar el corredor.
- Las horas de viaje del período pico pueden ser de hasta 23 minutos.

Diapositiva Once – Mapa de volúmenes de tráfico altos durante la mañana

- Este mapa de calor muestra las velocidades de viaje del tráfico a lo largo de la I-270 durante el período pico de la mañana entre las 7:00 y las 8:45 AM.
- La hora del día aparece en la parte superior: las velocidades de viaje hacia el este se muestran a la izquierda y a las velocidades de viaje hacia el oeste se muestran a la derecha.
- La ubicación a lo largo de la I-270 aparece en el centro de la figura.
- Los diferentes colores representan velocidades medias en momentos y lugares específicos.
- El verde indica velocidades más rápidas y el rojo indica velocidades más lentas.
- En dirección este, las velocidades de viaje más lentas ocurren entre la I-25 y el Bulevar Vasquez.
- En dirección oeste, las velocidades de viaje más lentas ocurren entre la I-70 y el Bulevar Vasquez.

Diapositiva Doce – Mapa de volúmenes de tráfico altos durante la tarde

- Este mapa de calor muestra la misma información para el período pico de la noche, entre las 4:00 y las 6:45 p.
- El diseño es muy similar al período pico de la mañana con las desaceleraciones más sustanciales que ocurren hacia el este entre I-76 y Vásquez hacia el este y hacia el oeste entre I-70 y Vásquez.
- retrasos de tráfico en las rampas de salidas son los factores que causan que motoristas reduzcan velocidad en la I-270.
- Los accidentes en el corredor son otro factor que causa retraso y reduce la fiabilidad de los tiempos de viaje.

- Una cosa interesante que observamos, durante la reciente orden de quedarse en la casa debido a COVID-19, fue que los volúmenes de tráfico en la I-270 eran mucho menos afectados que otros corredores.
- Vimos que los recuentos de tráfico se redujeron a la mitad en la mayoría de las autopistas de metro.
- El tráfico diario en la I-270 cayó alrededor del 20 por ciento a mediados de marzo, y solo alrededor del 6 por ciento a finales de mayo.

Diapositiva Trece – Infraestructura

- La siguiente necesidad de la que hablaré es el estado de la infraestructura en la I-270.
- Como mencioné anteriormente, gran parte de este corredor fue construido hace unos 50 años.
- CDOT ha mantenido la I-270 a través de los años, pero la infraestructura es obsoleta y deficiente en comparación con los estándares interestatales modernos.
- Los problemas principales de infraestructura en el corredor incluyen puentes, el pavimento y el subgrado, y la geometría en los intercambios.
 - Hablemos primero de los puentes.
 - Cuatro de los puentes I-270 y el puente Vasquez Boulevard están clasificados como estructuralmente deficientes. Estos incluyen:
 - los puentes hacia el oeste y hacia el este de la I-270 sobre el río South Platte,
 - el puente I-270 hacia el oeste sobre la zanja de Burlington,
 - el puente I-270 hacia el oeste sobre Brighton Boulevard/BNSF/UPRR, y
 - el puente Vasquez Boulevard sobre Sand Creek.
 - Todos estos puentes fueron construidos en 1969 con la excepción del puente Vásquez, que fue construido en 1940.
 - Varios puentes adicionales a lo largo del corredor I-270 pueden caer en una categoría estructuralmente deficiente durante la siguiente inspección de mantenimiento del puente.
- El segundo problema crítico de infraestructura en el corredor es el pavimento y el subgrado.
 - El pavimento se ha reparado numerosas veces a lo largo de los años y actualmente muestra signos de angustia, como agrietamientos.
 - Para aquellos de ustedes que conducen el corredor, es posible que hayan notado el efecto de montaña rusa entre el río South Platte y Brighton Boulevard.
 - Aquí es donde la I-270 cruza una antigua área de relleno de tierra.
 - Hay diferencias de terreno en esta área creando cuatro áreas distintas de puntos altos y puntos bajos.
 - El estanque se produce en los puntos bajos durante los eventos de lluvia.
 - Se espera que estas condiciones empeoren con el tiempo y sigan siendo un problema de mantenimiento para CDOT.
- El último problema crítico de la infraestructura es la geometría en los intercambios.
- En particular, la longitud de algunos carriles de aceleración y desaceleración no cumple con los estándares actuales en varios lugares.
- Este es un factor que contribuye a la seguridad y los retrasos.

Diapositiva Catorce – Problemas identificados de carga de camiones

- La última necesidad que me gustaría explicar es la necesidad de acomodar el tráfico de carga de camiones.

- I-270 se clasifica dentro del Sistema de Carga de Carreteras Primarias, que es una red de carreteras identificadas como las porciones de carreteras más críticas del sistema de transporte de carga de los Estados Unidos.
- Los camiones suman entre el 5.4 por ciento y el 13.1 por ciento del volumen total de tráfico a lo largo del día.
- Esto incluye camiones que pasan por el corredor, y camiones que acceden a los numerosos sitios comerciales e industriales a lo largo del corredor.

Diapositiva Quince – División Modal de Camiones

- Estas tablas le dan una idea de los altos volúmenes de tráfico de camiones en las carreteras locales que rodean la I-270.
- El gráfico de la izquierda muestra el porcentaje de camiones comerciales frente a vehículos de pasajeros en las carreteras locales en las cercanías de la I-270.
- Alrededor de un tercio del tráfico son camiones comerciales, que es muy más alto que el promedio estatal de 2 por ciento que se muestra en el gráfico de la derecha.

Diapositiva Dieciséis – Accidente de Vasquez

- Tan crítico como la I-270 es para el movimiento de carga de camiones en la región, el corredor actualmente no acomoda los camiones muy bien.
- El diseño similar a una hoja de trébol que mencioné anteriormente en el intercambiador del Bulevar Vasquez crea una desafiante interacción de tejido entre camiones y vehículos de pasajeros, lo que afecta las operaciones de camiones y contribuye a un gran número de accidentes en este lugar.
- Esta foto muestra un camión que se voltio en un accidente en la I-270 y Vásquez que cerró la interestatal durante varias horas y resultó en lesiones al conductor.
- El Plan de Carga de Colorado de 2019 identifica el Bulevar Vasquez como un "importante corredor de carga, energía e industrial con... problemas de movilidad que afectan al movimiento de carga..."

Diapositiva Diecisiete – Arcenes Estrechos

- Otro problema que afecta a las operaciones de carga de camiones son los arcenes estrechos.
- Los arcenes anchos adecuados son importantes para acomodar camiones que experimentan problemas mecánicos durante viajes largos.
- Varios carriles de la I-270 no tienen arcenes anchos de Buena calidad para camiones.
- Esta sección muestra los arcenes anchos mínimos a lo largo del corredor, que están por debajo del estándar de 4 pies para los arcenes interiores y el estándar de 10 pies para los arcenes exteriores.
- Tráfico de parada y arranque es el otro factor principal que afecta el tráfico de carga de camiones en la I-270.
- El Plan de Carga de Colorado enumera la sección de la I-270, y la I-76 a la Avenida 56 como una "área congestión"
- Retrasos y accidentes relacionados con parada y arranque es debido al movimiento de accidentes de tráfico de la carga de camiones en el corredor.

Diapositiva Dieciocho – Condiciones Existentes – Infraestructura

- Otro problema que afecta a las operaciones de carga de camiones son los arcenes estrechos.

- Los arcenes anchos adecuados son importantes para acomodar camiones que experimentan problemas mecánicos durante viajes largos.
- Varios carriles de la I-270 no tienen arcenes anchos de Buena calidad para camiones.
- Esta sección muestra los arcenes anchos mínimos a lo largo del corredor, que están por debajo del estándar de 4 pies para los arcenes interiores y el estándar de 10 pies para los arcenes exteriores.
- Tráfico de parada y arranque es el otro factor principal que afecta el tráfico de carga de camiones en la I-270.
- El Plan de Carga de Colorado enumera la sección de la I-270, y la I-76 a la Avenida 56 como una "área congestión"
- Retrasos y accidentes relacionados con paradas y arranques es debido al movimiento de accidentes de tráfico de la carga de camiones en el corredor.

Diapositiva Diecinueve – Condiciones Existentes – Recursos Históricos

- La zanja de Burlington, Brighton Boulevard y los ferrocarriles también están listados o son elegibles para su inclusión en el Registro Nacional de Recursos Históricos.
- La zanja de Burlington también es un recurso histórico elegible en el área de estudio.
- Estos se resaltan en rojo en el mapa.
- Como parte del proceso NEPA, cumpliremos con la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica.
- Para cumplir con esta Ley, debemos considerar los efectos del proyecto en estas y otras propiedades históricas identificadas durante nuestro proceso de recopilación de datos.

Diapositiva Veinte – Condiciones Existentes – Uso del Terreno

- Mirando los usos del terreno alrededor del corredor, tenemos una gran cantidad de áreas industriales y comerciales, de uso mixto y residenciales.
- Este mapa muestra los usos industriales en púrpura, comercial en rojo, uso mixto en naranja y residencial en amarillo.
- Algunas de las principales industrias incluyen la refinería SunCore, Aguas Residuales de Metro, y el parque industrial de la Avenida 56 y de Stapleton.
- Los usos residenciales cerca del corredor incluyen el vecindario de Rose Hill ubicado al norte de la I-270 entre la Calle Newport y la Calle Kearny

Diapositiva Veintiuno – Condiciones Existentes – Recursos Naturales

- Este es un corredor bastante urbano, también tenemos algunos recursos naturales.
- Clear Creek y el río South Platte cruzan bajo la I-270, y Sand Creek es paralelo al lado sur del corredor al este de la I-76.
- Estas vías de agua tienen Inundación de la Planicie que se muestran en verde, que están reguladas por la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias y el Condado.
- También tienen áreas de humedales que se muestran en azul acuático, que están reguladas por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.
- Estas características crean algunas restricciones que consideraremos al ver las mejoras de transporte para la I-270.

Diapositiva Veintidós – Condiciones Existentes – Comodidades Recreativas

- Las comodidades recreativas son otro recurso en nuestra área de estudio que debemos considerar
- Las tres vías fluviales de nuestra área de estudio tienen senderos adyacentes, vías verdes y parques.
- El paisaje de Clear Creek y el paisaje del Rio de South Platte cruzan bajo la I-270 en la mitad oeste del corredor.
- El sendero Sand Creek es paralelo al lado sur de la I-270 para la mayor parte del camino al este de la I-76.
- Estamos coordinando con la Fundación Greenway y la Sand Creek Greenway para entender los patrones de uso en cada una de estas instalaciones y las mejoras de recreación planificadas y los objetivos a largo plazo para estas instalaciones.
- Estas comodidades recreativas son una parte importante del contexto de nuestra área de estudio que debemos considerar a medida que planificamos mejoras de transporte para la I-270

Diapositiva Veintitrés – Pasos clave y Cronología

- Antes de terminar, me gustaría hablar sobre los pasos clave en el proceso de Evaluación Ambiental para nuestro proyecto y nuestro cronograma anticipado.
- Los pasos clave del proceso se enumeran en el lado izquierdo de este gráfico.
- Los años y meses se muestran en la parte superior.
- Hay una barra horizontal para cada paso que muestra cuándo se espera que se produzca esa actividad.
- Y, hay estrellas que muestran cuando estamos planeando tener eventos de divulgación pública como este.
- Puede ver que esperamos que el proceso de evaluación ambiental se complete a finales de 2021.
- En su mayoría hemos terminado nuestra recopilación de datos en este punto y estamos reafirmando el propósito y la necesidad del proyecto.
- Esta es parte de la razón por la que estamos celebrando este evento.
- Queremos saber de usted antes de finalizar nuestro propósito y necesidad.
- ¿Qué problemas en el corredor son más críticos para usted?
- ¿Qué problemas en el pasillo cree que deben abordarse?
- Estaremos considerando las aportaciones del público a medida que identificamos alternativas para las mejoras de transporte en la I-270.
- Nuestro objetivo es completar el proceso de desarrollo de alternativas este otoño y celebraremos otro evento de divulgación para compartir lo que se nos ocurrió.
- Haremos una evaluación detallada sobre los beneficios e impactos de las alternativas para mejoras en la I-270.
- Todo esto se documentará en la Evaluación Ambiental y estamos planeando poner eso a su disposición para que lo revise en el otoño de 2021.
- Después de recibir la opinión de las partes interesadas y del público en el EA, FHWA tomará una decisión final sobre cómo avanzar.
 - Uno - FHWA firmará un Hallazgo de No Impacto Significativo para la alternativa seleccionada y el proyecto procederá al diseño final y la construcción.
 - Dos – FHWA podría determinar que el proyecto tiene impactos significativos y requiere una evaluación más detallada en una Declaración de Impacto Ambiental.
 - O, tres – FHWA podría determinar que el proyecto no debe avanzar.

- Aunque no anticipamos el segundo o tercer escenario, estos son los posibles resultados de una Evaluación Ambiental.

Diapositiva Veinticuatro – CDOT Solicitamos sus comentarios

- Gracias por ver esta presentación del Proyecto Mejoras del Corredor de la I-270.
- Espero que haya sido informativo.
- Agradecemos sus comentarios y comentarios sobre el proyecto.
- Tómese el tiempo para comunicarse con nosotros utilizando cualquiera de los cuatro métodos que se muestran aquí.
- Hay un botón de comentario en esta sala virtual.
- También puede visitar nuestro sitio web en www.codot.gov/I270 para enviar un comentario
- O puede llamar a nuestra línea directa del proyecto al 303-512-4270
- Por último, puede enviarnos un correo electrónico a cdot_i270@state.co.us
- Gracias por participar y ayudar a CDOT a identificar las mejores soluciones de transporte para I-270