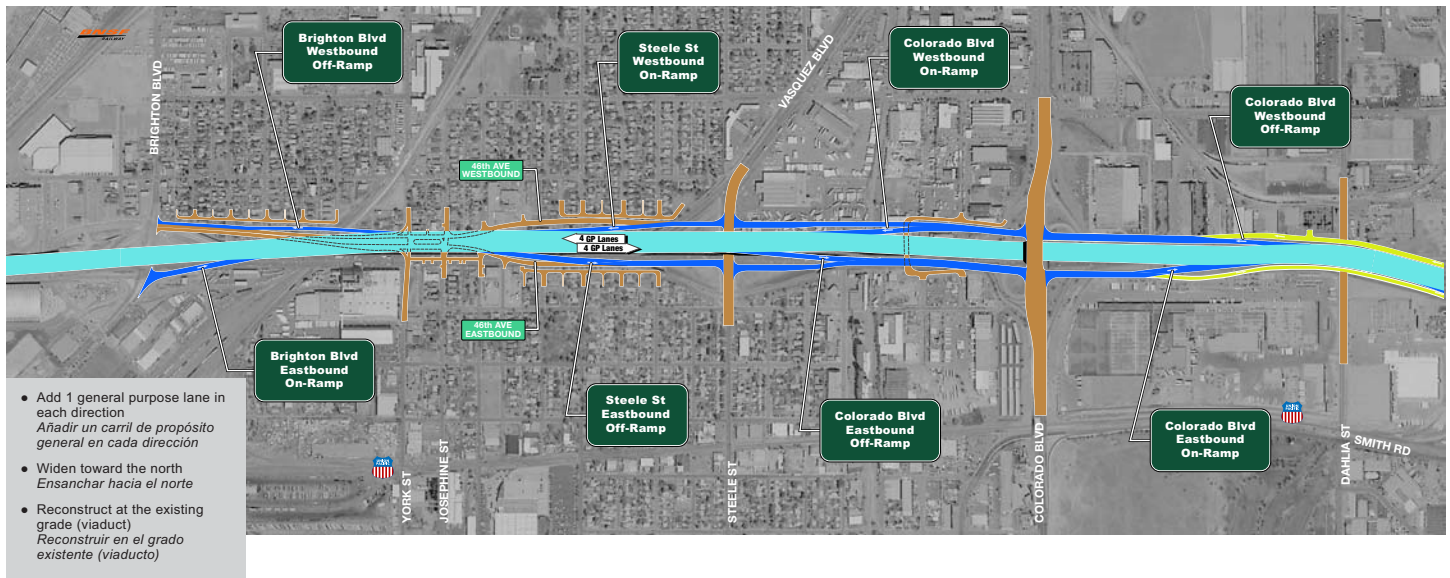


La Alternativa A añade carriles de propósito general a la alineación existente. Una de las opciones consideradas bajo la Alternativa A fue añadir uno carriles de propósito general en cada dirección entre Brighton Boulevard y I-270 (Alternativa A1).

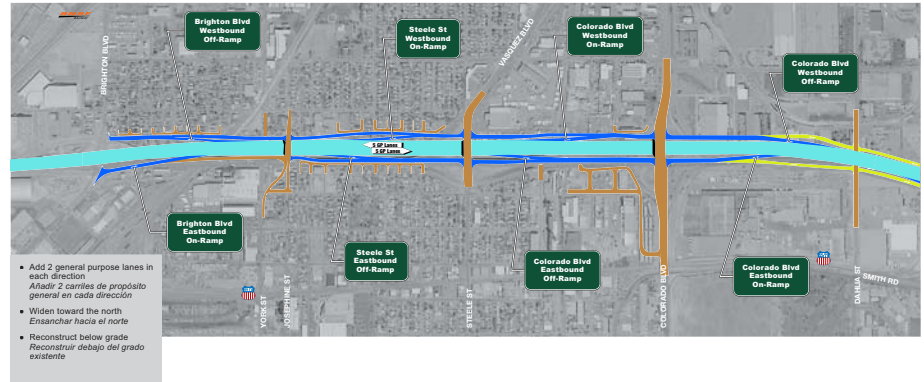


La Alternativa A1 es recomendada ser eliminada de futura consideración porque no dirige efectivamente el propósito y necesidad del proyecto como otras alternativas bajo consideración. Razones para eliminar la Alternativa A1 incluyen:

- Esta alternativa tiene el futuro nivel más alto de congestión (mas de 15 porciento al día) y mueve una mínima cantidad de tráfico (hasta 11 porciento menos que las alternativas de doble carril)
- Es la alternativa meno efectiva para dirigir la seguridad y reducir los futuros accidentes potenciales
- Alternativas de dos carriles podrían ser construidos con un costo adicional mínimo (solamente 9.5 mas que la alternativa de un solo carril) e impactos similares a la comunidad (solamente 7 impactos adicionales a propiedades)
- Si la alternativa de un solo carril fuera construida y decidido añadir carriles en el futuro, requiriera un costo significativo de construcción porque la carretera no se pudiera expandir fácilmente y requiriera otro proceso ambiental para poder evaluar los impactos

La información mostrada en esta exhibición destaca el progreso del trabajo conceptual y es susceptible a cambiar conforme continúe el proceso del informe de impacto ambiental.

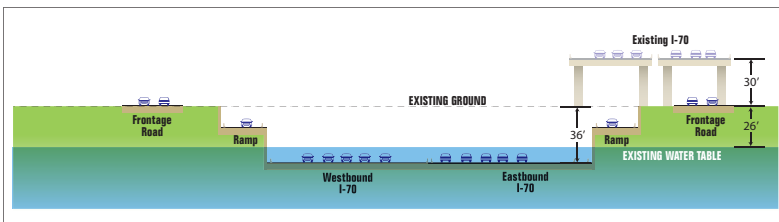
La Alternativa A añade carriles de propósito general a la alineación existente. Una de la opciones consideradas bajo la Alternativa A fue construir la autopista bajo nivel entre Brighton Boulevard y Colorado Boulevard (Alternativa A3).



La Alternativa A1 es recomendada ser eliminada de futura

consideración porque no dirige efectivamente el propósito y necesidad proyecto así como otras alternativas bajo consideración. Razones para eliminar la Alternativa A3 incluyen:

- Esta alternativa tiene número mayor de impacto potenciales a las propiedades residenciales (95) que cualquiera de las otras alternativas
- Esta alternativa tiene el número más alto de impactos a las propiedades comerciales (67) en comparación con la de otras alternativas a lo largo de la alineación existente
- Cuesta un mínimo de 45 por ciento (\$297 millones) más que cualquiera de las otras alternativas de la alineación existente
- Tomaría tres años más para ser construida que cualquiera de las otras alternativas y requiere el cierre de la I-70 a Brighton Boulevard, Steele Street, and Colorado Boulevard durante la construcción
- Requiere un acuerdo con el Ferrocarril de Union Pacific (UPRR) para una parte de su propiedad o disminuir la elevación de Brighton Boulevard para pasar por debajo de sus ferrocarriles



- Requiere un extenso sistema de desagüe de pipas, bombas, y la detención de las aguas charcas que aumentaría el costo capital, operaciones y costos de mantenimiento, e impactos a las propiedades

- Si hubiera un problema con las bombas, la autopista tuviera que ser cerrada

La información mostrada en esta exhibición destaca el progreso del trabajo conceptual y es susceptible a cambiar conforme continúe el proceso del informe de impacto ambiental.