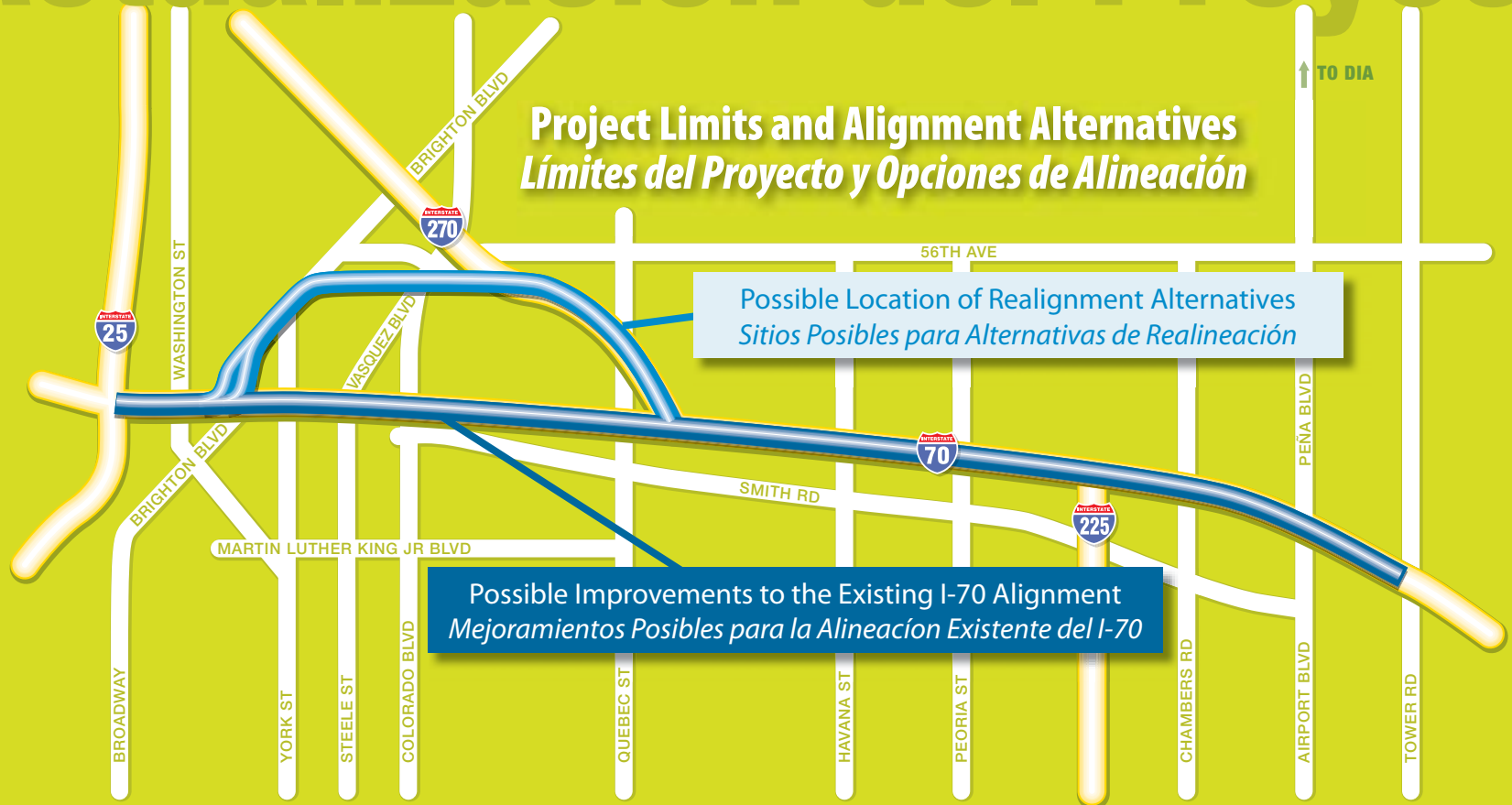


PROJECT UPDATE

Actualización del Proyecto



Project Team Now Preparing Draft Environmental Impact Statement

El equipo del proyecto está preparando ahora el Bosquejo de Estudio del Impacto Ambiental

The project team is currently completing detailed analysis of the final set of alternatives for the Draft Environmental Impact Statement (DEIS). The DEIS project limits and alignment alternatives are identified on the map above.

Look inside this newsletter for additional information on the alternatives and learn how you can get involved with the study.

El equipo del proyecto está completando actualmente un análisis detallado del conjunto final de alternativas para el Bosquejo de Estudio del Impacto Ambiental (BIIA). Los límites del proyecto del BIIA y las alternativas de alineación son identificadas en el mapa localizado arriba.

Para información adicional de las alternativas revise dentro del folleto y aprenda como puede usted participar en el estudio.

What is the I-70 East EIS?

¿Qué es el Este I-70 IIA?

- The project started as the combined highway and transit I-70 East Corridor EIS. In June 2006, the highway and transit elements separated into two independent projects. RTD is preparing the transit EIS.
- The highway EIS is evaluating the effects of proposed highway improvements along I-70 between I-25 and Tower Road.
- El proyecto comenzó como la combinación de autopista y tránsito del corredor I-70 Este IIA. En junio del 2006 los elementos de autopista y tránsito fueron separados en dos proyectos independientes. RTD está preparando el IIA de tránsito.
- El IIA de autopista está evaluando los efectos de los mejoramientos de autopista propuestos a lo largo del I-70 entre I-25 y Tower Road.



I-70 East EIS
Colorado Department of Transportation
4670 N. Holly Street
Denver, CO 80216

PRSR STD
U.S. POSTAGE
PAID
DENVER, CO
PERMIT NO. 5064

Alternatives evaluated in the Draft EIS

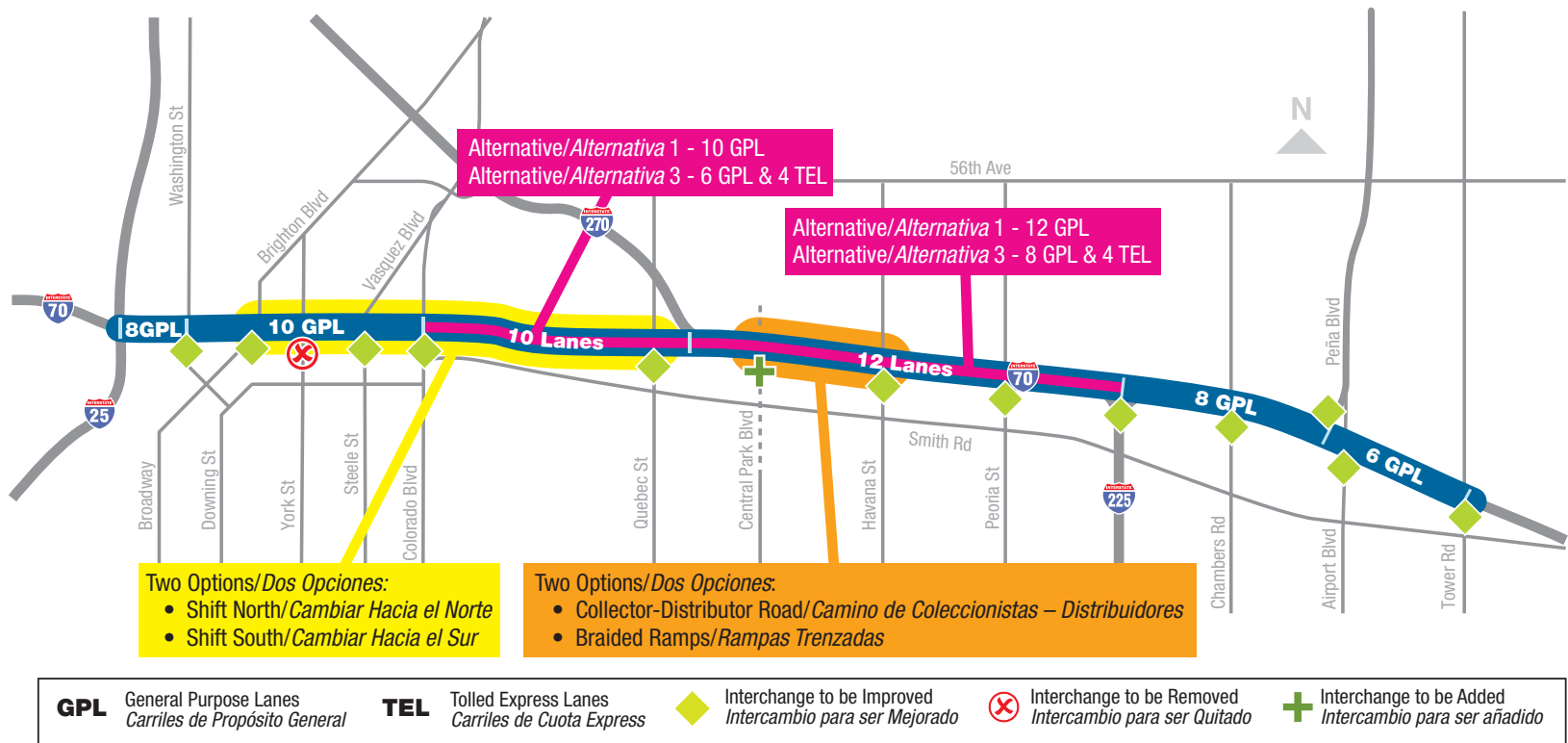
Alternativas Evaluadas

As a result of extensive public outreach and agency involvement, combined with detailed environmental and technical analysis, the Colorado Department of Transportation (CDOT) is now fully evaluating the alternatives shown here in the I-70 East Draft Environmental Impact Statement (DEIS).

Como consecuencia de alcance comunitario extenso y la participación de agencia, combinado con análisis detallado ambiental y técnico, el Departamento de Transportación de Colorado (CDOT) está evaluando completamente las alternativas mostradas aquí en el I-70 Bosquejo Del Estudio Del Impacto Ambiental (IIA).

EXISTING ALIGNMENT ALTERNATIVES

ALTERNATIVAS DE ALINEACION EXISTENTES



Two alternatives would improve existing I-70.

Alternative 1: Adds two to four new general purpose lanes on existing I-70 alignment along the length of corridor.

Alternative 3: Adds combination of general purpose lanes and tolled express lanes on existing I-70 alignment, with tolled express lanes added from east of Colorado Boulevard to Chambers Road, and general purpose lanes added west of Colorado Boulevard and east of Chambers Road.

Cost estimates for the existing alignment alternatives are \$1.2 to \$1.5 billion for Alternative 1, and \$1.4 to \$1.6 billion for Alternative 3.

Dos alternativas mejorarán el I-70 existente.

Alternativa 1: Añade de dos a cuatro carriles de propósito general sobre la alineación del I-70 existente a lo largo del corredor.

Alternativa 3: Añade una combinación de carriles de propósito general y carriles de cuota express sobre la alineación existente del I-70, con Carriles de cuota express añadidos del este de Colorado Boulevard a Chambers Road, y carriles de propósito general añadidos al oeste de Colorado Boulevard y este de Chambers Road.

Los costos estimados para las alternativas de alineación existente son de \$1.2 a \$1.5 billones para la Alternativa 1, y \$1.4 a \$1.6 billones para la Alternativa 3.

CENTRAL PARK BOULEVARD INTERCHANGE

INTERCAMBIO DE CENTRAL PARK BOULEVARD

The City and County of Denver (Denver) would like to construct a new I-70 interchange between I-270 and Havana Street in the Stapleton redevelopment area. The new interchange, known as the Central Park Boulevard interchange, would improve access to the Stapleton and Northfield developments, and would relieve congestion on the Havana Street and Quebec Street interchanges. Denver would like to build this interchange before other I-70 East improvements are built.

Denver is soliciting approval from CDOT and the Federal Highway Administration (FHWA) for permission to proceed with the environmental and engineering studies needed to build the interchange, which would be built with both the current and future I-70 configurations in mind. If allowed to move forward, Denver will select a study team in early 2008, with the goal of having the new interchange open in late 2010. Denver's study will include opportunities for public input. Funding of the new interchange will be the responsibility of Denver. No CDOT funding is anticipated.

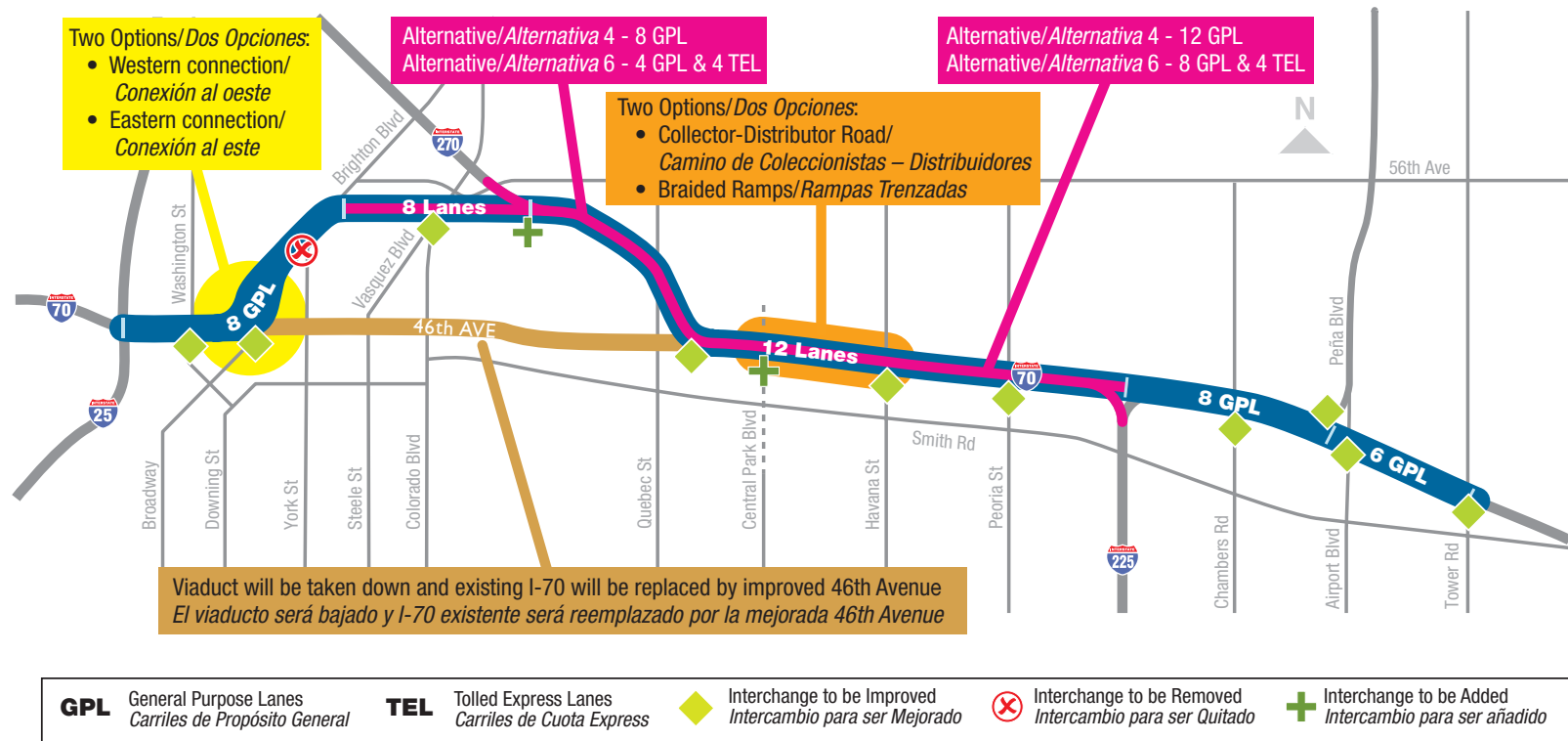
La Ciudad y Condado de Denver (Denver), le gustaría construir un intercambio nuevo del I-70 entre I-270 y Havana Street en el área de desarrollo de Stapleton.

El intercambio nuevo, conocido como El Intercambio Central Park Boulevard, mejoraría acceso a los desarrollos de Stapleton y Northfield, y aliviaría la congestión vial entre los intercambios de Havana Street y Quebec Street. Denver le gustaría construir este intercambio antes de otros mejoramientos para el I-70 Este sean construidos.

Denver está solicitando aprobación de CDOT y la Federal Highway Administration (FHWA) por el permiso para proceder con los estudios de ingenierías y ambientales necesarios para construir el intercambio, la cual sería construida teniendo en consideración las dos configuraciones del I-70 presentes y futuras. Si es permitido seguir adelante, Denver seleccionará un equipo de estudio temprano en el 2008, con el objetivo de tener abierto el intercambio nuevo al final del año 2010. El estudio de Denver incluirá oportunidades para la opinión pública. Los fondos para financiar el intercambio nuevo será la responsabilidad de Denver. Los fondos de CDOT no son anticipados.

Environmental Impact Statement Cuadras En El Bosquejo Ambiental

REALIGNMENT ALTERNATIVES / ALTERNATIVAS DE REALINEACIÓN



Two alternatives would partially realign I-70, remove the existing viaduct between Brighton Boulevard and Colorado Boulevard, and provide improvements to 46th Avenue.

Alternative 4: Places I-70 on new alignment beginning at Brighton Boulevard, extending northeast toward a new interchange with I-270 near Vasquez Boulevard, then following the existing I-270 alignment southeast to its existing interchange with I-70. New general purpose lanes would be added to I-70 along the length of corridor.

Alternative 6: As with Alternative 4, re-routes I-70 on new alignment beginning at Brighton Boulevard and along a portion of I-270. General purpose lanes would be added from I-25 to Vasquez Boulevard on the realignment and from Chambers Road to Tower Road on the existing alignment. Tolloed express lanes would be added from west of Vasquez Boulevard to Chambers Road.

Cost estimates for the realignment alternatives are \$1.5 to \$1.7 billion for Alternative 4, and \$1.7 to \$2 billion for Alternative 6.

Dos alternativas realinearían parcialmente I-70, quitarían el viaducto existente entre Brighton Boulevard y Colorado Boulevard, y proveerían mejoramientos a la 46th Avenue.

Alternativa 4: Coloca I-70 en nueva alineación al principio de Brighton Boulevard, extendiendo hacia el noreste a un nuevo intercambio con I-270 cercano de Vasquez Boulevard, entonces siguiendo la alineación existente de I-270 hacia el sudeste a su intercambio existente con I-70. Nuevos carriles de propósito general serían añadidos a I-70 a lo largo del corredor.

Alternativa 6: Así como la Alternativa 4, desvía I-70 en nueva alineación al principio de Brighton Boulevard y por una porción de I-270. Los carriles de propósito general serían añadidos de I-25 a Vasquez Boulevard en la realineación y de Chambers Road a Tower Road en la alineación existente. Carriles de cuota express serían añadidos del oeste de Vasquez Boulevard a Chambers Road.

Los costos estimados para las alternativas de realineación son de \$1.5 a \$1.7 billones para la Alternativa 4, y \$1.7 a \$2 billones para la Alternativa 6.

NO-ACTION ALTERNATIVE / ALTERNATIVA DE NO-ACCIÓN

The No-Action Alternative consists of replacing the existing viaduct between Brighton Boulevard and Colorado Boulevard. This replacement would be necessary to maintain the continuing safety and operation of I-70 and would not include any additional travel lanes or other capacity enhancements.

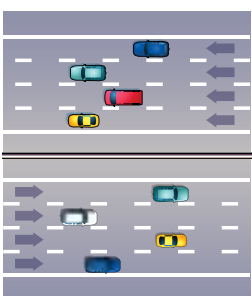
Preliminary cost estimates for the No-Action Alternative are \$396 million to \$606 million.

La alternativa de no-acción consiste en reemplazar el viaducto existente entre Brighton Boulevard y Colorado Boulevard. Este reemplazamiento sería necesario para mantener la operación y seguridad que existen en I-70 y no incluiría carriles adicionales del viaje ni otros aumentos de la capacidad.

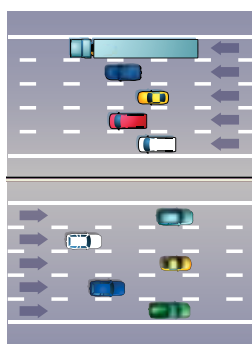
Costos preliminares estimados para la alternativa de no-acción son \$396 millones a \$606 millones.

LANE CONFIGURATION EXAMPLES / EJEMPLOS DE LA CONFIGURACIÓN DE CARRILES

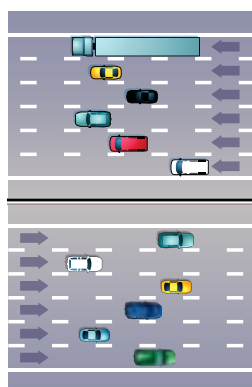
8 GPL
4 general purpose lanes in each direction
4 carriles de propósito general en cada dirección



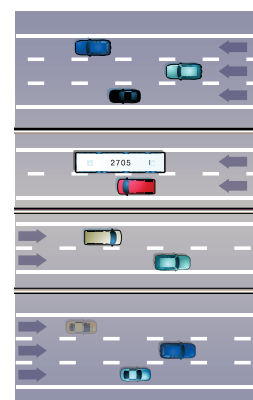
10 GPL
5 general purpose lanes in each direction
5 carriles de propósito general en cada dirección



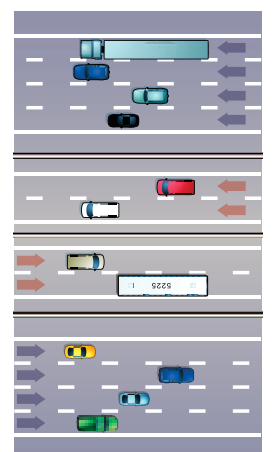
12 GPL
6 general purpose lanes in each direction
6 carriles de propósito general en cada dirección



6 GPL & 4 TEL
3 general purpose lanes with 2 tolloed express lanes in each direction
3 carriles de propósito general con 2 carriles de cuota express en cada dirección



8 GPL & 4 TEL
4 general purpose lanes with 2 tolloed express lanes in each direction
4 carriles de propósito general con 2 carriles de cuota express en cada dirección



ALTERNATIVES ELIMINATED AT LAST CORRIDOR-WIDE MEETINGS ALTERNATIVAS ELIMINADAS EN LAS ÚLTIMAS REUNIONES DEL CORREDOR

Two alternatives were eliminated from consideration at the last corridor-wide meetings in May 2006:

Single Lane (identified as A1): Alternative A1 would have added only one general purpose lane in each direction between I-25 and I-225. Reasons for elimination include:

- It would not adequately address congestion problems along the corridor.
- There would be no ability to add additional lanes without another environmental process and total reconstruction of the improvements made as part of this alternative.

Below-grade (identified as A3): Alternative A3 would have placed the highway below ground level between Brighton Boulevard and Colorado Boulevard. Reasons for elimination include:

- It would have greater residential and business property effects due to wider right of way requirements.
- It would cost \$237 million more to build than the existing grade (elevated) option, would require extensive water pumping systems that would significantly increase the annual maintenance and operating cost, would increase potential for encountering contaminated groundwater or soils, and would be at risk of road closures if the pumping systems failed during a major storm.

Dos alternativas fueron eliminadas por consideración en las últimas reuniones del corredor en Mayo 2006:

Sólo Carril (identificó como A1): *Alternativa A1 habría añadido sólo un carril de propósito general en cada dirección entre I-25 y I-225. Las razones para la eliminación incluyen:*

- *No consideraría adecuadamente los problemas de congestión a lo largo del corredor.*
- *No habría la habilidad de añadir carriles adicionales sin otro proceso ambiental y la reconstrucción total de los mejoramientos echos como parte de esta alternativa.*

Un grado-debajo (identificó como A3): *Alternativa A3 habría colocado el autopista debajo del nivel del suelo entre Brighton Boulevard y Colorado Boulevard. Las razones para la eliminación incluyen:*

- *Tendría efectos más grandes en la propiedad residencial y de negocios debido a requisitos más anchos de derecho de vía.*
- *Tendría un costo de \$237 millones o más para construir que la opción del grado existente (elevada), requeriría un sistema extensivo de bombeo que incrementaría considerablemente el mantenimiento anual y el costo operativo, incrementaría el potencial para encontrar agua subterránea o tierras contaminadas, y pondría en riesgo de cierres de camino si el sistema del bombeo falló durante una tormenta mayor.*

WHAT'S NEXT / QUE SIGUE

The I-70 East DEIS should be available for public review in the summer of 2008 and will include detailed analysis of the social, environmental, and economic impacts of the No-Action and four build alternatives. Following release of the DEIS, the public will have a chance to review and comment on the document. Public hearings (formal meetings that provide opportunities to make statements that become part of the study's official record) will be held.

The project team will provide notification of the public hearings by mail and newspaper ads. Look for these in the summer of 2008.

After the public hearings, the project team will respond to comments, conduct additional analysis needed

to select a preferred alternative, and prepare the Final EIS (FEIS). The FEIS will identify the preferred alternative, with continuing opportunities for public input.

Once the study team provides responses to comments on the FEIS, a Record of Decision (ROD) will be issued by the FHWA that formalizes the decision on the preferred alternative. It is anticipated the ROD will be available in 2009.

Since funding for the improvement project has not been identified, it is unclear at this time when construction would begin.

El bosquejo de I-70 Este IIA (IIA) debe estar disponible para la revisión pública en el verano de 2008 y incluire un análisis detallado de los impactos sociales, ambientales y económicos de la No-Acción y cuatro alternativas de mejoramiento. Siguiendo la liberación del IIA, el público tendrá una oportunidad de revisar y hacer comentarios sobre el documento. Audiencias públicas (reuniones formales que proveen oportunidades para hacer declaraciones que llegan a ser parte del registro oficial del estudio) se llavara a cabo.

El equipo del proyecto notificará al público de las audiencias públicas por el correo y anuncios de periódico. Busque éstos en el verano de 2008.

Después de que las audiencias públicas, el equipo de proyecto

responderá a los comentarios, realiza análisis adicional requerido para escoger una alternativa preferida, y preparar el IIA Final (IIAF). El IIAF identificará la alternativa preferida, con oportunidades continuas para la opinion pública.

Una vez que el equipo del estudio provea las respuestas a comentarios en el IIAF, un Registro de la Decisión (ROD) será publicado por la FHWA que formaliza la decisión de la alternativa preferida. Esta anticipado que la ROD estará disponible en 2009.

Como que los fondos para el proyecto de mejoramiento no ha sido identificado, no está claro hasta ahora cuándo la construcción empezaría.



How to stay involved Cómo usted puede participar

The project office on York Street is now closed. Project information is still available and comments are still being accepted as the study continues through the documentation phase. Contact the project manager, Tony Stewart, with questions or comments.

La oficina del proyecto en York Street está cerrada ahora. Información del proyecto está todavía disponible y comentarios continuan siendo aceptados así como el estudio continúa por la fase de documentación. Contacte al director del proyecto, Tony Stewart, con preguntas o comentarios.

I-70 East EIS Team
Colorado Department of Transportation
4670 N. Holly Street, Denver, CO 80216
303-294-9300 www.I-70East.com