

SEE INSIDE: Vea Adentro:

- p.2 Learn about upcoming important decisions
Infórmese acerca de futuras decisiones importantes
- p.8 Find out how you can get involved
Averigüe cómo puede involucrarse
- p.4-5 Check out the highway alternatives that are moving forward
Revise las alternativas de la autopista que se seguirán analizando
- p.6-7 Look at the transit alternatives that are moving forward
Considere las alternativas de tránsito que se seguirán analizando
- p.8 Where are potential commuter rail maintenance facility locations?
¿Dónde están las ubicaciones potenciales de las locaciones de mantenimiento de los carriles de transporte rápido?

Volume 3 • February 2005

Volumen 3 • Febrero de 2005

I-70 EAST CORRIDOR

Environmental Impact Statement



ANNOUNCING ANUNCIANDO

the next
corridor meeting
*la próxima
reunión del corredor*



I-70 East Corridor EIS Project Office
3840 York Street, Suite 130
Denver, CO 80205

PRSRT STD
U.S. Postage
PAID
Permit #????
Denver, CO

Wednesday, February 23, 2005
Miércoles, 23 de febrero de 2005
Montbello Recreation Center
Centro Recreativo Montbello
15555 E. 53rd Avenue

Thursday, February 24, 2005
Jueves, 24 de febrero de 2005
Bruce Randolph Middle School
Escuela Secundaria Bruce Randolph
3955 Steele Street

Small group discussions and an open house from 5:00 to 8:00 pm.
Food, childcare and Spanish translation will be available.
Discusiones en grupos pequeños y un foro abierto de 5:00 a 8:00 pm.
Se ofrecerá comida, cuidado infantil y traducciones al español.

AN IMPORTANT DECISION: UNA DECISIÓN IMPORTANTE:

Your input on highway and transit alternatives will help shape the future of the I-70 East Corridor

Su opinión acerca de las alternativas de la autopista y de tránsito ayudará a definir el futuro del Corredor Este de la I-70

Once again, the I-70 East Corridor Environmental Impact Statement (EIS) needs your input on a very important decision: which transit and highway alternatives should we continue to study?

Why is this such an important decision? The transit, highway and no action alternatives that continue on will become “finalists,” the handful of alternatives from which the ultimate decision will be made.

After spending more than a year and a half of listening to you and your neighbors, and almost a year analyzing a list of potential alternatives that began with more than 175 suggestions, we have recommended seven highway alternatives and two transit alternatives for further study.

Your participation played a major role in these recommendations. Not only did your input help shape the EIS goals and objectives; it also is reflected in the criteria we are using to analyze highway and transit alternatives. The list of over 175 potential alternatives also included dozens of your suggestions, some of which are included in the team’s recommendations for further study.

Please attend the upcoming corridor-wide meetings so your input, along with comments from other stakeholders and agencies, can be considered in deciding which alternatives will survive and which will be eliminated.

Una vez más, el Informe de Impacto Ambiental (IIA) del Corredor Este de la I-70 necesita sus opiniones acerca de una decisión muy importante: ¿cuáles alternativas de la autopista y de tránsito debemos continuar estudiando?

¿Por qué es ésta una decisión tan importante? Las alternativas de tránsito y de la autopista que continúen serán “finalistas”, de estas alternativas se escogerá la decisión final.

Después de pasar más de un año y medio escuchándolos a ustedes y a sus vecinos y casi un año analizando una lista de alternativas potenciales que empezaron con más de 175 sugerencias, hemos recomendado 7 alternativas de autopista y dos alternativas de tránsito para un estudio posterior.

Su participación jugó un rol importante en estas recomendaciones. No sólo sus opiniones ayudaron a definir los objetivos y metas del IIA sino que también se ven reflejadas en el criterio que estamos utilizando para analizar las alternativas de la autopista y de tránsito. La lista de más de 175 alternativas potenciales también incluía docenas de sugerencias, algunas de las cuales están incluidas en las recomendaciones del equipo para un estudio posterior.

Por favor asista a las futuras reuniones del corredor para que sus opiniones junto con los comentarios de otros accionistas y agencias puedan ser consideradas en la decisión de cuales alternativas sobrevivirán y cuales serán eliminadas.

What is the I-70 East Corridor EIS?

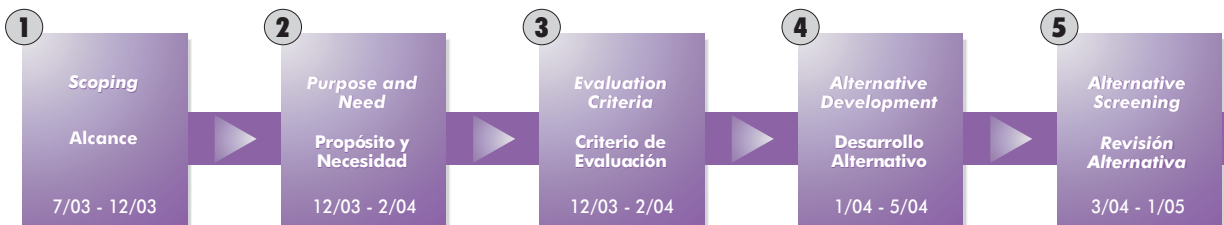
- Decides which transportation projects, if any, will be built
- Involves I-70 between I-25 and Tower Road
- Looks at a future rapid transit connection between downtown Denver and Denver International Airport
- Looks for ways to address aging infrastructure, to improve transportation safety and mobility and to address congestion
- Studies the impact of new transportation improvements on the environment and community
- Teams the Federal Highway Administration, Federal Transit Administration, Colorado Department of Transportation, Regional Transportation District and City and County of Denver

¿Qué es el IIA del Corredor Este de la I-70?

- Decide que proyectos de transporte, si existen, serán construidos
- Involucra a la I-70 entre la I-25 y Tower Road
- Considera una futura conexión de tránsito rápida entre el centro de Denver y el Aeropuerto Internacional de Denver
- Busca formas de mejorar la infraestructura, y mejorar la seguridad en el transporte, la movilidad y mejora la congestión
- Estudia el impacto de nuevas mejoras de transporte en el medio ambiente y la comunidad
- Coordina la Administración Federal de Autopistas, la Administración Federal de Tránsito, el Departamento de Transporte de Colorado, el Distrito de Transporte Regional y la Ciudad y el Condado de Denver

EIS PROCESS AND SCHEDULE

Proceso y Fechas del IIA

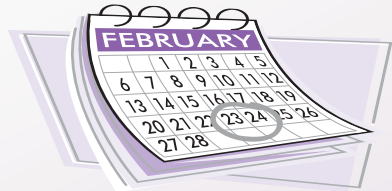


Community Outreach Alcance a la Comunidad Community Outreach Alcance a la Comunidad

What happens next? ¿Qué pasa después?

- The remaining alternatives will undergo an even more detailed analysis, focusing on each alternative's impact on the community and the environment, and determine if it meets the project purpose of improving mobility, safety and access and addressing congestion.
- The results of that analysis will be summarized in the Draft Environmental Impact Statement (DEIS), scheduled for release to the public later this fall. Public hearings will be held to allow the community, stakeholders and agencies a formal opportunity to comment on the findings.
- The project team will consider and respond to all public input from the hearings as they prepare the Final Environmental Impact Statement (FEIS), which will identify the highway and transit Preferred Alternative.
- After considering additional public input following the FEIS, FHWA and FTA will issue a Record of Decision, that will specify which – if any – highway and transit projects will be built. It is anticipated the Record of Decision will be issued in 2007.
- *Las alternativas restantes pasarán a un análisis aún más detallado, concentrándose en el impacto de cada alternativa en la comunidad y en el medio ambiente y determinar si cumple con el propósito del proyecto de mejorar la movilidad, la seguridad, el acceso y la congestión.*
- *Los resultados de ese análisis serán resumidos en el Bosquejo del Informe de Impacto Ambiental (BIIA), programado para publicarse al final de este otoño. Se harán audiencias públicas para permitirle a la comunidad, a los accionistas y a las agencias una oportunidad formal para comentar sobre los hallazgos.*
- *El equipo del proyecto considerará y responderá a todas las opiniones del público a medida que preparan el Informe de Impacto Ambiental Final (IIAF), el cual identificará la alternativa preferida de la autopista y de tránsito.*
- *Después de considerar opiniones adicionales del público, el FIIA, FHWA y FTA emitirán un Registro de Decisión que especificará cuales proyectos de la autopista y de tránsito, si existen, serán construidos. Se anticipa que el Registro de Decisión será emitido en el 2007.*

Don't miss the upcoming
corridor meetings
Asista a las reuniones
futuras del corredor



Wednesday, February 23, 2005
Miércoles, 23 de febrero de 2005

Montbello Recreation Center
Centro Recreativo Montbello
15555 E. 53rd Avenue

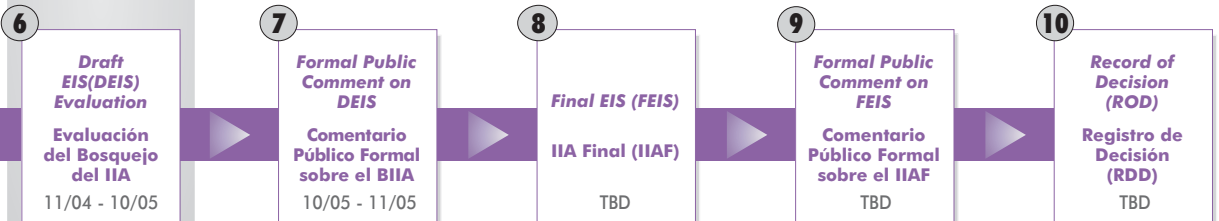


Thursday, February 24, 2005
Jueves, 24 de febrero de 2005

Bruce Randolph Middle School
Escuela Secundaria Bruce Randolph
3955 Steele Street



We are here
Nosotros estamos aquí



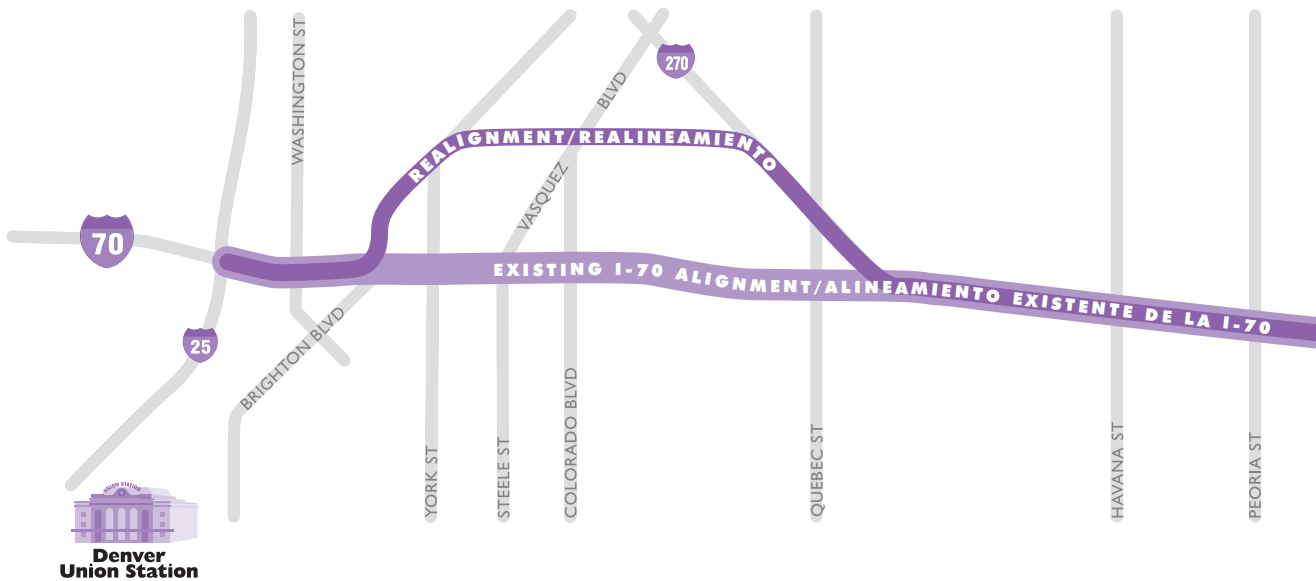
Community Outreach Alcance a la Comunidad Community Outreach Alcance a la Comunidad

HIGHWAY ALTERNATIVES MOVING FORWARD

Alternativas de la Autopista que Seguirán Analizando

Seven highway alternatives remain after the screening process that has taken place over the past year. Five of these alternatives are located on the existing I-70 alignment and two are located on the realignment. These alternatives are shown on the figure and table on the following page.

Siete alternativas de la autopista permanecen después del proceso de evaluación que se realizó durante el año pasado. Cinco de estas alternativas están ubicadas en el alineamiento existente de la I-70 y dos están ubicadas en el realineamiento. Estas alternativas se muestran en la figura y en la tabla en la página siguiente.



What is the realignment alternative?

¿Qué es la alternativa de realineamiento?

The proposed realignment (Alternatives C and D) moves I-70 around the Elyria and Swansea neighborhoods. I-70 would leave its existing alignment just east of Washington Street and run northeast next to the Burlington Northern Santa Fe railroad to approximately 56th Avenue. At this point the alignment would continue east to I-270. The realignment connects to existing I-70 at the I-70/I-270 interchange. Access to the realignment would be provided at Brighton Boulevard and Vasquez Boulevard. As part of this alternative, the existing viaduct would be removed and a four to six-lane arterial would be developed along 46th Avenue between Washington Street and Quebec Street to provide local access.

El alineamiento propuesto (Alternativas C y D) mueve la I-70 alrededor de los barrios de Elyria y Swansea. La I-70 dejará su alineamiento existente justo al este de Washington Street y corre al noreste junto a las vías de ferrocarril Burlington Northern Santa Fe hacia aproximadamente 56th Avenue. A este punto el alineamiento continuará al este a la I-270. El alineamiento se conecta a la I-70 existente en el intercambio de la I-70/I-270. El acceso al alineamiento se proporcionará en Brighton Boulevard y en Vasquez Boulevard. Como parte de esta alternativa, el viaducto existente sería removido y se desarrollaría una arteria de 4 a 6 carriles a lo largo de 46th Avenue entre Washington Street y Quebec Street para proporcionar acceso local.

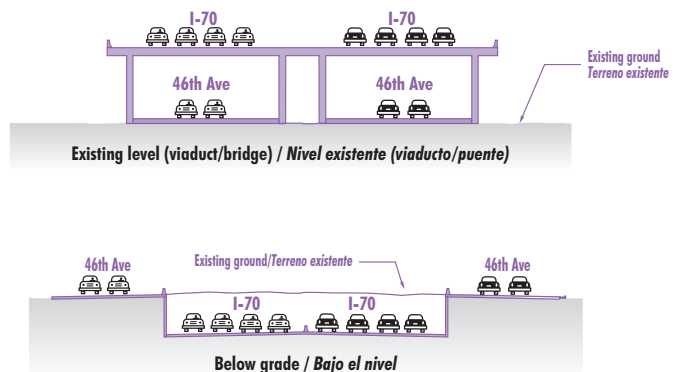
Vertical Alignments Alineamientos Verticales

On the realignment alternative, a significant portion of the vertical alignment of I-70 would be elevated, or on a bridge, from just east of Washington Street to I-270.

For the most part, the existing I-70 alignment alternative would be located at ground level. The exception is between Brighton Boulevard and Colorado Boulevard where two vertical alignment options are still being considered. One option is to depress the highway below ground level, the other is to leave the highway on a viaduct

En la alternativa del realineamiento, la alternativa vertical de la I-70 sería elevada, o en un puente, para una porción significativa de la alternativa al este de Washington Street a la I-270.

En mayor parte, el alineamiento existente de la I-70 sería ubicada a nivel del suelo. La excepción esta entre Brighton Boulevard y Colorado Boulevard donde dos opciones de alineamientos verticales aun estan siendo considerados. Una opción es bajar la autopista por debajo del nivel del suelo, la otra sería dejar la autopista en el viaducto.



Alternative A - Brighton Boulevard to Colorado Boulevard Only
Alternativa A - Brighton Boulevard a Colorado Boulevard Solamente

Don't forget the corridor meetings
Asista a las reuniones del corredor

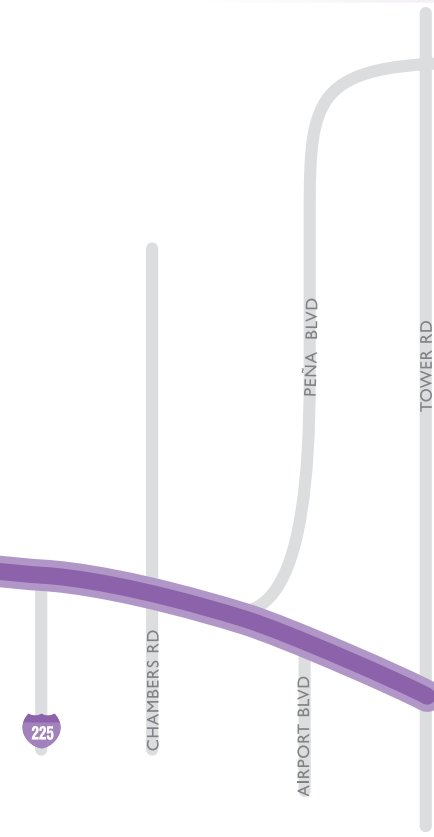
Wednesday, February 23, 2005/Miércoles, 23 de febrero de 2005
Thursday, February 24, 2005/Jueves, 24 de febrero de 2005



Eliminating and Combining Highway Access Eliminando y Combinando el Acceso a la Autopista

Throughout the community outreach process, questions have been raised about the York Street interchange. To improve safety, the project team is recommending to remove direct access from I-70 to York Street. Access to York Street will still be provided from 46th Avenue.

A través del proceso de alcance comunitario, han surgido preguntas acerca del intercambio de York Street. Para mejorar la seguridad, el equipo del proyecto está recomendando eliminar el acceso directo desde la I-70 hacia York Street. El acceso a York Street todavía será proporcionado desde la 46th Avenue.



Additional Highway Lanes Carriles Adicionales de la Autopista

All of the proposed alternatives will add additional lanes to the highway and make it wider. These lanes may include general purpose lanes or toll lanes. In Alternatives B and D, toll lanes would be added from approximately Colorado Boulevard to Chambers Road, the rest of the corridor would include general purpose lanes.

Todas las alternativas propuestas agregarán carriles adicionales a la autopista y la ampliarán. Estos carriles podrían incluir carriles de propósito general o carriles de cuota. En la Alternativa B y D, los carriles de cuota serían adicionados desde las proximidades de Colorado Boulevard hacia Chambers Road, el resto del corredor incluiría carriles de propósito general.

Highway Alternatives Moving Forward <i>Alternativas de la Autopista que Seguirán Analizando</i>	Location/Ubicación		Lane Types/Tipos de Carriles	
	Existing Alignment Alineamiento Existente	Realignment Realineamiento	General Purpose Propósito General	Toll/Cuota (Colorado Blvd/Vasquez Blvd - Chambers Rd)
Alternative/Alternativa A (4 different options/4 opciones diferentes)*	X		X	
Alternative/Alternativa B	X		X	X
Alternative/Alternativa C		X	X	
Alternative/Alternativa D		X	X	X

* From Brighton Boulevard to Colorado Boulevard, the options in Alternative A consider two vertical alignment options and include alignment shifts to either the north or south.
* Desde Brighton Boulevard hacia Colorado Boulevard, las opciones en la Alternativa A consideran dos alineamientos verticales e incluyen cambios en el alineamiento hacia el norte o el sur.

TRANSIT ALTERNATIVES MOVING FORWARD

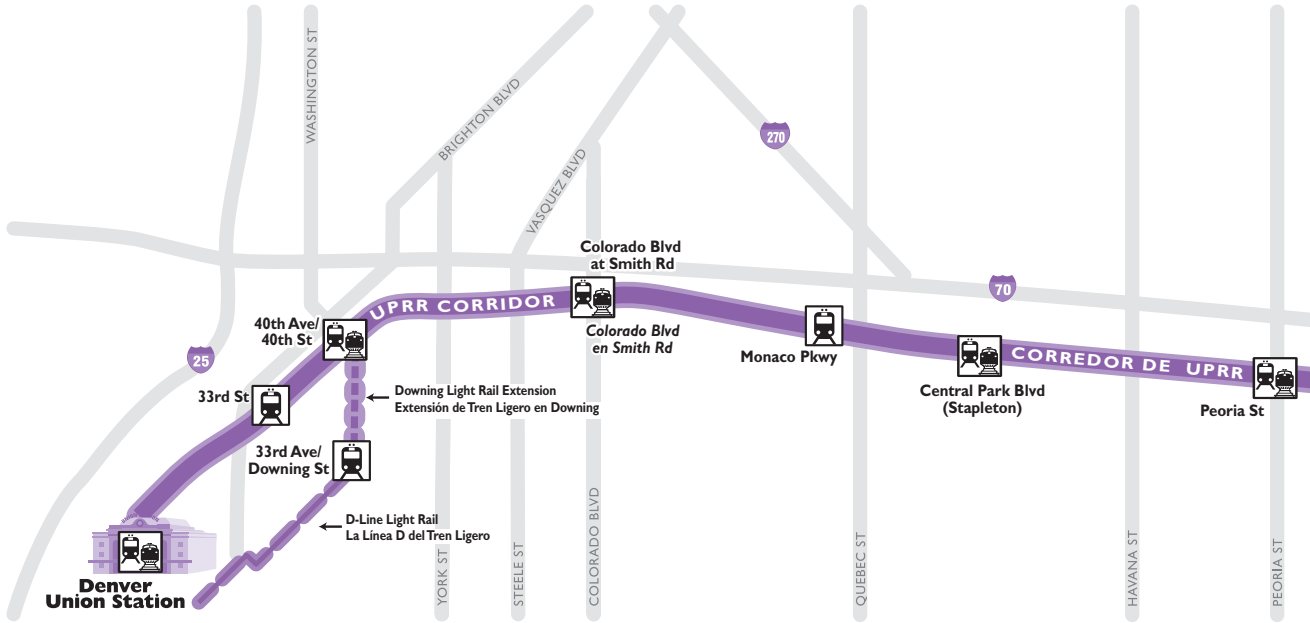
Alternativas de Tránsito que se Seguirán Analizando

Two transit alternatives remain after detailed screening. These alternatives are both located on the Union Pacific Railroad (UPRR) Corridor, but use different connections from the UPRR Corridor north to Denver International Airport and operate with either commuter rail or light rail, but not both on the same track. These alternatives are shown on the figure and table below.

Both of the transit alternatives include an extension of the existing D-line light rail from 30th Avenue/Downing Street to the UPRR Corridor with a proposed station at 33rd Avenue/Downing Street.

Dos alternativas de tránsito permanecen después de una evaluación detallada. Estas dos alternativas están ubicadas en el Corredor del Ferrocarril del Union Pacific (UPRR), pero usan conexiones diferentes desde el Corredor UPRR norte hacia el Aeropuerto Internacional de Denver y operan ya sea con carriles de transporte rápido o con el tren ligero, pero no con ambas en el mismo carril. Estas alternativas se muestran en la figura y en la tabla de abajo.

Ambas alternativas de tránsito incluyen una extensión de la línea D existente del tren ligero desde la 30th Avenue/Downing Street hacia el Corredor del UPRR con una estación ubicada en 33rd Avenue/Downing Street.




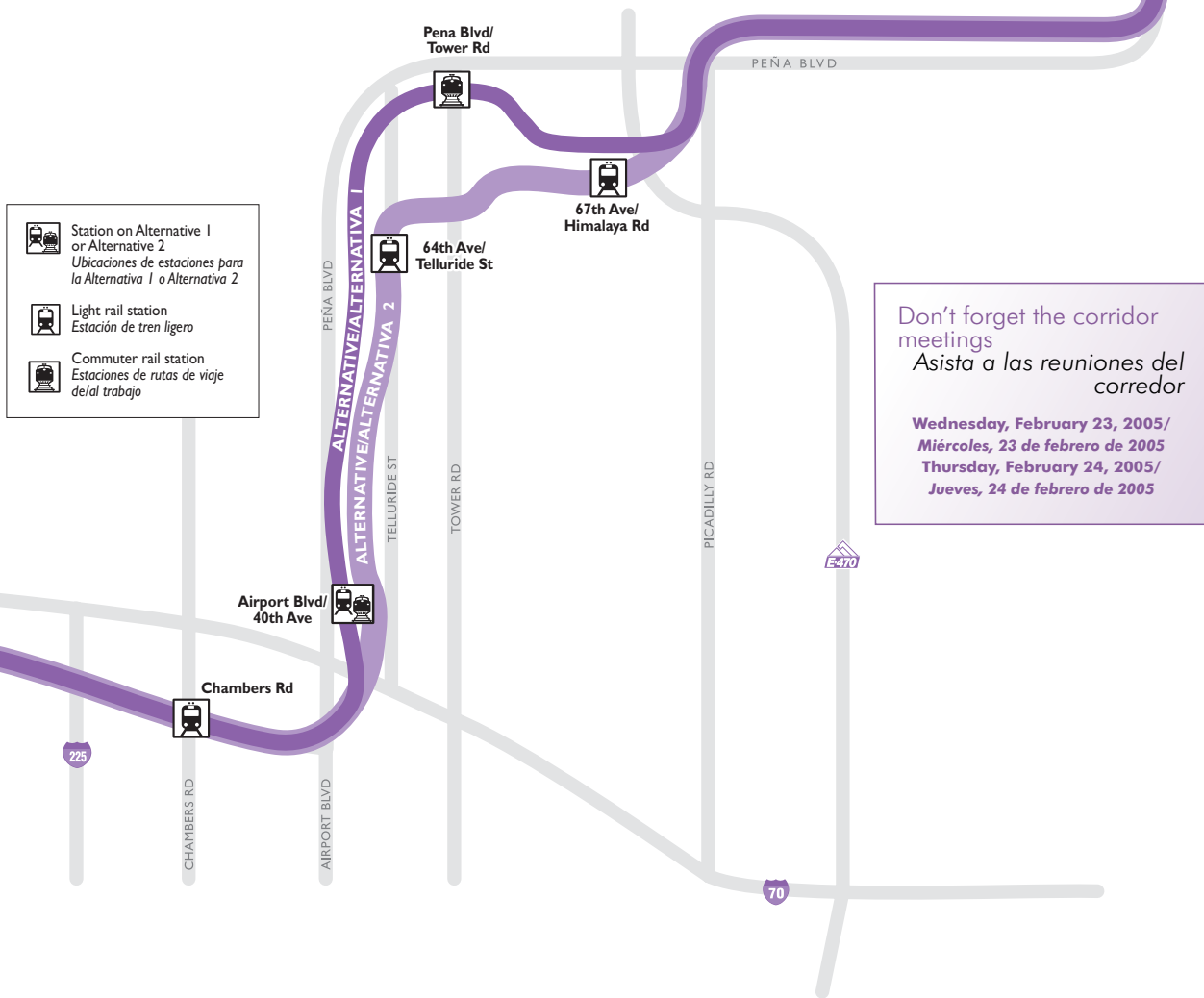
Transit Technologies

Tecnologías de Tránsito

Two transit technologies have been identified that meet the project needs. They include commuter rail and light rail.

Dos tecnologías de tránsito han sido identificadas que cumplen con las necesidades del proyecto. Estas incluyen carriles de transporte rápido y el tren ligero.

	 <p>Commuter rail Ruta de viaje de/de/al trabajo</p>	 <p>Light rail Tren ligero</p>
Alternative/Alternativa 1	X	
Alternative/Alternativa 2		X
Technology Description Descripción de Tecnología	<ul style="list-style-type: none"> Provides longer distance trips, less frequent stops Powered by locomotives pulling passenger cars or self-propelled passenger cars, known as diesel multiple units Operates in its own rail lines next to existing freight rail tracks Proporciona viajes de distancia larga, y menos paradas frecuentes Abastecido por locomotoras con vagones de pasajeros o vagones de pasajeros auto-propulsados, conocidos como unidades múltiples de diesel Opera en sus propios carriles junto a las vías de ferrocarril existente 	<ul style="list-style-type: none"> Provides shorter distance trips, more frequent stops Powered by overhead electrical lines Operates in its own rail lines alongside either railroad tracks or existing roadways, sometimes in existing roadways Proporciona una distancia más corta para viajes de distancia, y de paradas más frecuentes Abastecido por líneas eléctricas elevadas Opera en sus propios carriles a lo largo de vías de ferrocarril o de caminos existentes, algunas veces en carreteras existentes



Don't forget the corridor meetings
Asista a las reuniones del corredor

Wednesday, February 23, 2005 /
Miércoles, 23 de febrero de 2005
Thursday, February 24, 2005 /
Jueves, 24 de febrero de 2005

Station Locations *Ubicación de las Estaciones*

In the last issue of the newsletter, there were over 24 station locations still being considered. The list of stations has been narrowed down to eight locations for the commuter rail alternative and 12 locations for the light rail alternative. A light rail station at 33rd Avenue/Downing Street is common on both alternatives. Station locations are listed below and are shown on the alternative map above.

Alternative 1 – Union Pacific Commuter Rail *Alternativa 1 – Carriles de transporte rápido de Union Pacific*

- Denver Union Station
- 40th Avenue/40th Street
- Colorado Boulevard at Smith Road
Colorado Boulevard en Smith Road
- Central Park Boulevard (Stapleton)
- Peoria Street
- Airport Boulevard/40th Avenue
- Peña Boulevard/Tower Road
- Denver International Airport

En la última edición de la carta, había más de 24 ubicaciones de estaciones aún siendo consideradas. La lista de estaciones se ha reducido a ocho ubicaciones para la alternativa de carriles de transporte rápido y 12 ubicaciones para la alternativa de tren ligero. Una estación de tren en 33rd Avenue/Downing Street es común para las dos alternativas. Las ubicaciones de las estaciones aparecen abajo y se muestran en el mapa de la alternativa de encima.

Alternative 2 – Union Pacific Light Rail *Alternativa 2 – Tren ligero de Union Pacific*

- Denver Union Station
- 33rd Street
- 40th Avenue/40th Street
- Colorado Boulevard at Smith Road
Colorado Boulevard en Smith Road
- Monaco Parkway
- Central Park Boulevard (Stapleton)
- Peoria Street
- Chambers Road
- Airport Boulevard/40th Avenue
- 64th Avenue/Telluride Street
- 67th Avenue/Himalaya Road
- Denver International Airport

POTENTIAL SITES FOR A COMMUTER RAIL MAINTENANCE FACILITY

Sitios Potenciales para la Ubicación de Mantenimiento de los Carriles de Transporte Rápido

The US 36 Corridor and I-70 East Corridor project teams are seeking input from the public as they look at potential sites where the Regional Transportation District (RTD) could clean and repair commuter rail equipment. The analysis is part of both the US 36 Corridor and the I-70 East Corridor Environmental Impact Statement (EIS) processes, where commuter rail is among the transit alternatives under consideration.

Currently, three sites are being considered. Each site would be able to serve potential commuter rail lines in the US 36 Corridor and in the I-70 East Corridor, as well as the North Metro Corridor. RTD has not begun studying the North Metro Corridor, which may also consider commuter rail among other alternatives. During the next phase, the three sites will undergo a detailed analysis of how they might affect the environment and the community.

The sites recommended for further analysis include:

- The Rennick Yard, located west of I-25 and south of I-70 just east of the Sunnyside neighborhood
- The 31st Street Yard, located on the east side of the Central Platte Valley in the Globeville neighborhood
- The 36th Street Yard West, located at 36th Street and 40th Avenue, in the Elyria and Swansea neighborhoods

Light rail remains under consideration in the I-70 East Corridor EIS and is among the potential alternatives for consideration in the North Metro Corridor also. However, RTD already has built facilities for cleaning and repairing light rail equipment in Englewood and the Central Platte Valley. If light rail is selected for new corridors, the equipment likely will go to the existing facilities for maintenance. Because they are different types of equipment, light rail and commuter rail trains can not use the same facility.

Los equipos del proyecto del Corredor de la US 36 y del Corredor Este de la I-70 están buscando opiniones del público a medida que ellos revisan sitios potenciales donde el Distrito Regional de Transporte (RTD) pueda limpiar y reparar el equipo de los carriles de transporte rápido. El análisis es parte de ambos procesos del Corredor de la US 36 y del Informe de Impacto Ambiental (IIA) del Corredor Este de la I-70, donde los carriles de transporte rápido se encuentran dentro de las alternativas bajo consideración.

Actualmente, tres sitios están siendo considerados. Cada sitio serviría a los carriles de transporte rápido potenciales en el Corredor de la US 36 y en el Corredor Este de la I-70, como también el Corredor de North Metro. RTD no ha comenzado a estudiar el Corredor de North Metro, el cual podría considerar también los carriles de transporte rápido, entre otras alternativas. Durante la próxima fase, los tres sitios pasarán un análisis detallado de cómo pueden afectar a la comunidad y al medio ambiente.

Los sitios recomendados para un estudio posterior incluyen:

- El Rennick Yard, ubicado al oeste de la I-25 y al sur de la I-70 justo al este del barrio Sunnyside
- 31st Street Yard, ubicada en el lado este de Central Platte Valley en el barrio Globeville
- La 36th Street Yard al oeste, ubicada en la 36th Street y 40th Avenue, en los barrios Elyria y Swansea

El tren ligero permanece bajo consideración en el IIA del Corredor Este de la I-70 y también está dentro de las alternativas potenciales para consideración en el Corredor de North Metro. Sin embargo, RTD ya ha construido locaciones para limpiar y reparar el equipo del tren ligero en Englewood y Central Platte Valley. Si el tren ligero es seleccionado para los corredores nuevos, el equipo posiblemente irá a las locaciones existentes para mantenimiento. Debido a que son equipos diferentes, el tren ligero y los carriles de transporte rápido no pueden usar la misma locación.

HOW TO STAY INVOLVED

¿Cómo Involucrarse?



VISIT/WRITE/CALL THE PROJECT OFFICE
VISITE/ESCRIBA/LLAME A NUESTRA
OFICINA DEL PROYECTO
3840 York Street, Suite 130
Denver, CO 80205
303-294-9300

Access to the website is available at the Project Office
Acceso al sitio de web está disponible en la oficina del proyecto

JOIN WORKING GROUPS ÚNASE A LOS GRUPOS DE TRABAJO

See the website or call 303-294-9300 for a list
of working groups and meeting dates

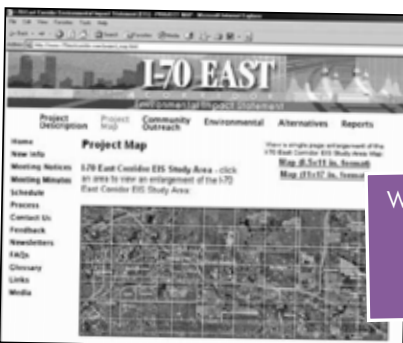
Visite nuestro sitio de web o llame al 303-294-
9300 para obtener una lista de los grupos de
trabajo y las fechas de las reuniones



DON'T MISS THE UPCOMING CORRIDOR MEETINGS ASISTA A LAS FUTURAS REUNIONES DEL CORREDOR

Wednesday, February 23, 2005
Miércoles, 23 de febrero de 2005
Montbello Recreation Center
Centro Recreativo Montbello

Thursday, February 24, 2005
Jueves, 24 de febrero de 2005
Bruce Randolph Middle School
Escuela Secundaria Bruce Randolph



WWW.I-70EASTCORRIDOR.COM

Send us an e-mail
Envíenos un correo electrónico
contactus@I-70east.com