



Percepciones y Realidades

CDOT no está considerando desviar la I-70 al norte de Denver

Recientemente, hemos tenido muchas preguntas sobre si CDOT está evaluando o no una alternativa que desviaría la I-70 alrededor de Denver, utilizando las interestatales 270 y 76. Esta alternativa fue evaluada y eliminada en varias ocasiones durante el transcurso de este proyecto.

Este documento trata muchas de las percepciones y confusiones sobre la propuesta de desvío, y lo que CDOT está realizando en el Proyecto de la I-70 Este. Cada una de estas percepciones es seguida por una decisión verdadera o falsa y una breve explicación.

¿Cómo puede mantenerse informado?

Escriba a

2000 S. Holly Street
Denver, CO 80222

Deje mensaje en el

303.757.9413

Visite el sitio web
para actualizaciones

www.i-70east.com



Otras ciudades están eliminando las autopistas de los centros urbanos

Verdadero

El CDOT está al tanto de las discusiones e implementaciones del concepto de eliminar autopistas de las ciudades que se está llevando a cabo en todo el país. Las circunstancias en torno a estas decisiones se han realizado en base a las circunstancias específicas de cada ciudad. En muchos casos las ciudades y los departamentos de autopistas han optado por eliminar las carreteras para unificar la ciudad con su litoral o ribera (como se hizo en Portland) o eliminar una ruta troncal que terminara dentro de la ciudad (como fue el caso de Milwaukee). Al mismo tiempo, varias ciudades (Dallas, Los Angeles, Phoenix y Seattle) han colaborado con sus departamentos de carreteras para crear cubiertas en las autopistas que ayuden a reunificar las comunidades, revitalizar las zonas, y proporcionar nuevos espacios para parques similar a lo que el CDOT propone para la alternativa de Paso a Desnivel Parcialmente Cubierto del Proyecto de la I-70 Este.

El CDOT tiene planes para ampliar la I-70 al oeste de la I-25 en Denver

Falso

El CDOT no tiene planes de ampliar la I-70 en el tramo entre la I-25 y Wadsworth Boulevard, y no se contempla ningún proyecto en las próximas dos décadas.

Al ampliar la I-70 a cinco carriles en ambas direcciones al este de la I-25 sería necesario una futura ampliación en el lado oeste de la I-25 en Denver

Falso

Estudios viales muestran que la mitad del tráfico de la I-70 en dirección oeste se dirige a la I-25. El CDOT no tiene planes o estudios para ampliar la I-70 en el lado oeste de la I-25 en Denver en los próximos 20 años. De hecho, las últimas proyecciones de tráfico muestran solo un 4% de crecimiento en circulación en el lado oeste del intercambio de la I-25/I-70 en los próximos 30 años.

El CDOT no ha realizado un análisis serio para mover la I-70 fuera de Denver

Falso

La opción de desvío se estudió y eliminó en el 2004 y nuevamente se evaluó en detalle recientemente. Esta alternativa se discutió en el Anteproyecto del EIS del 2008 y se examinará nuevamente en el Anteproyecto del EIS Suplementario que se espera su publicación la primavera del 2014.

El desvío de la I-70 costaría casi el doble de lo que costaría reconstruir la autopista en el alineamiento actual

Verdadero

Desviar la I-70 hacia la I-270 y la I-76 requiere más de 12 millas de trabajo significativo de ampliación de la autopista, el cual se estima de \$3.5 a \$4 mil millones, que es el doble del costo estimado para la alternativa de Paso a Desnivel Parcialmente Cubierto, que es la alternativa preliminarmente identificada como la preferida del Proyecto de la I-70 Este.

Mover la I-70 fuera de Denver sería una mejor forma de unificar las comunidades de Globeville, Elyria y Swansea

Falso

Si eliminamos la I-70 de su ubicación actual, se tendría que construir en su lugar una calle arterial de seis carriles para acomodar el volumen de tráfico de la zona de este a oeste. El desvío de la I-70 ocasionaría aumentos significativos de tráfico en las calles locales en las comunidades de Elyria, Swansea, Globeville y Park Hill—posiblemente excediendo los 50,000 vehículos diariamente—el cual se compara al volumen actual de tráfico que tiene la Colorado Boulevard o Santa Fe Drive.

Desviar la I-70 ayudaría a mejorar el flujo de tráfico

Falso

La opción de desvío no resuelve los flujos de tráfico de la I-70, los cuales van en su mayoría en dirección oeste y al sur hacia la I-25. El desvío solamente movería los problemas de congestionamiento y flujo de tráfico hacia el norte.

Desviar la I-70 estimularía el desarrollo económico y elevaría el valor de la propiedad

No hay información para respaldar o refutar esta afirmación. Lo que sí sabemos es que hay 684 empresas ubicadas a lo largo de la I-70 entre la I-25 y la I-270, a un cuarto de milla de la autopista. En conjunto, estas empresas emplean 11,000 personas. Muchas de estas empresas dependen de la I-70 para el transporte y distribución de productos, mercancías y servicios.

Desviar la I-70 mejoraría la calidad del aire en las zonas más afectadas por la I-70

Falso

El CDOT reconoce el impacto que tienen las autopistas en la calidad del aire. Las regulaciones nacionales del medio ambiente también reconocen estos impactos y requieren que las agencias de transporte en las zonas con problemas de calidad de aire realicen simulaciones de diseños detallados de calidad de aire para asegurar que la construcción de un proyecto de autopistas no ocasionen una nueva violación de las normas de calidad del aire.

Las partes afectadas por el desvío se oponen a esta opción

Verdadero

Las comunidades del norte se oponen firmemente al desvío de la I-70 hacia la I-270 y la I-76, así como la asociación de Transportistas de Colorado. Por otro lado, la Alternativa de Paso a Nivel Parcialmente Cubierto se desarrolló con la participación de los interesados y goza de un amplio apoyo de la opinión pública.

Los impactos de construcción serían menos molestos si se desvía la I-70

Falso

Aumentar dos carriles en cada sentido y reconstruir los intercambios de la I-270 y la I-76 sería muy molesto para las comunidades vecinas.



Analizar la alternativa de desvío no afectaría el programa del EIS de la I-70

Falso

El EIS en el cual se ha trabajado durante 10 años tendría que empezarse nuevamente, posiblemente posponiendo cualquier tipo de trabajo en el corredor interestatal más congestionado de Denver por más de 5 años. Los proyectos más recientes realizados en el viaducto sólo prolongan su vida útil por 10 años; se debe hacer algo pronto para solucionar los problemas de estructura.

El desvío de la I-70 no necesitaría peaje

Falso

La política de la Comisión de Transporte de Colorado requiere que todos los proyectos de gran magnitud consideren carriles de peaje para aquellos proyectos estatales relacionados al aumento de capacidad, y el desvío de la I-70 no sería una excepción. Además de ayudar a facilitar sociedades Públicas-Privadas de colaboración, los carriles de peaje proporcionan una medio más sostenible para controlar el crecimiento del tráfico a largo plazo. Algunos han sugerido financiar el desvío con incrementos en los impuestos destinados para la financiación; sin embargo, esta no es una fuente de financiación típica de grandes proyectos viales debido a que los ingresos del gobierno local y estatal destinados a financiar provienen de distintas fuentes.

El CDOT no quiere desviar la I-70 debido a que quiere mantener su derecho de paso en Denver

Falso

El CDOT realmente tiene muy poco derecho de paso a lo largo del viaducto, el cual está construido sobre la 46th Avenue, la cual es propiedad de la ciudad de Denver.

El CDOT se niega a mover la escuela primaria Swansea debido al costo

Falso

El CDOT consideró la posibilidad de trasladar la escuela; sin embargo, las Escuelas Públicas de Denver no pudieron garantizar que ésta podría reubicarse en el vecindario debido a que no se pudo identificar una lugar adecuado. En vez de arriesgarse a perder su escuela, los residentes le pidieron al CDOT a rediseñar una alternativa que pudiera dejar la escuela en su ubicación actual y a la vez atenuar los impactos de la autopista. En colaboración con los residentes, el equipo del proyecto desarrolló la Alternativa de Paso a Desnivel Parcialmente Cubierto. El CDOT se ha comprometido a proporcionar nuevas ventanas y un sistema de ventilación, calefacción y aire acondicionado para la escuela y a reconfigurar completamente las áreas de juego y moverlas al extremo de la propiedad lo más lejos posible de la autopista.

Con el desvío de la autopista, el tráfico pasaría por refinerías y zonas industriales en lugar de pasar por el vecindario

Falso

La I-270 y la I-76 cruzan a través de muchas comunidades residenciales, tales como comunidades de bajos recursos y minoritarias en Commerce City y el Condado de Adams No Incorporado – no solamente por zonas industriales. Esta es una de las razones por la que Commerce City, Adams County, y la North Area Transportation Alliance (representando más de 15 ciudades y grupos económicos) han enviado cartas oponiéndose al desvío.

