

¿Desvío?

Algunas personas han sugerido que sería más económico y más fácil trasladar completamente - o desviar la I-70 hacia la I-270 y la I-76, y reemplazar la I-70 con una calle. Hay muchos problemas prácticos con esta idea:

- Habrá un incremento sustancial en los volúmenes de tráfico en la 46th Avenue. 2,035 volúmenes sobre la 46th Avenue es 10 a 20 veces más alto (más de 50,000 vehículos diarios) comparado a la alternativa de alineamiento existente.
- El desvío de la I-70 obligará a los camiones de carga y otros vehículos grandes utilizar la 46th Avenue con frecuencia para llegar a las zonas industriales y empresas ubicadas cerca de la I-70 actual.
- Del tráfico de la I-70 que va en dirección oeste, aproximadamente el 50 por ciento pasa la I-25 y continúa en la I-70; la alternativa de desvío le añadiría dos millas de viaje en otra dirección a estos vehículos. Treinta y cinco por ciento del tráfico de la I-70 que va en dirección oeste se dirige a la I-25 en dirección sur; esta alternativa le añadiría cuarto millas de viaje en otra dirección a estos vehículos, lo cual resulta en tiempo de viaje adicional.
- No habría opciones múltiples de rutas de autopista de este a oeste en la zona. Las opciones múltiples de ruta son beneficiosas para tener acceso en caso de emergencias.

Además, el costo se estima en unos \$3.2 mil millones. Esto aumentaría el costo de construcción del proyecto tres veces más en comparación con el proyecto de la Central 70 (estimado en \$1.2 mil millones).

Por otra parte, los fondos del Bridge Enterprise no estarían disponibles para el desvío a la I-270/I-76 debido a que ninguno de los puentes que se encuentran a lo largo de la I-270 y la I-76 has sido clasificados en malas condiciones, lo cual significa que no son elegibles para ese tipo de financiamiento.

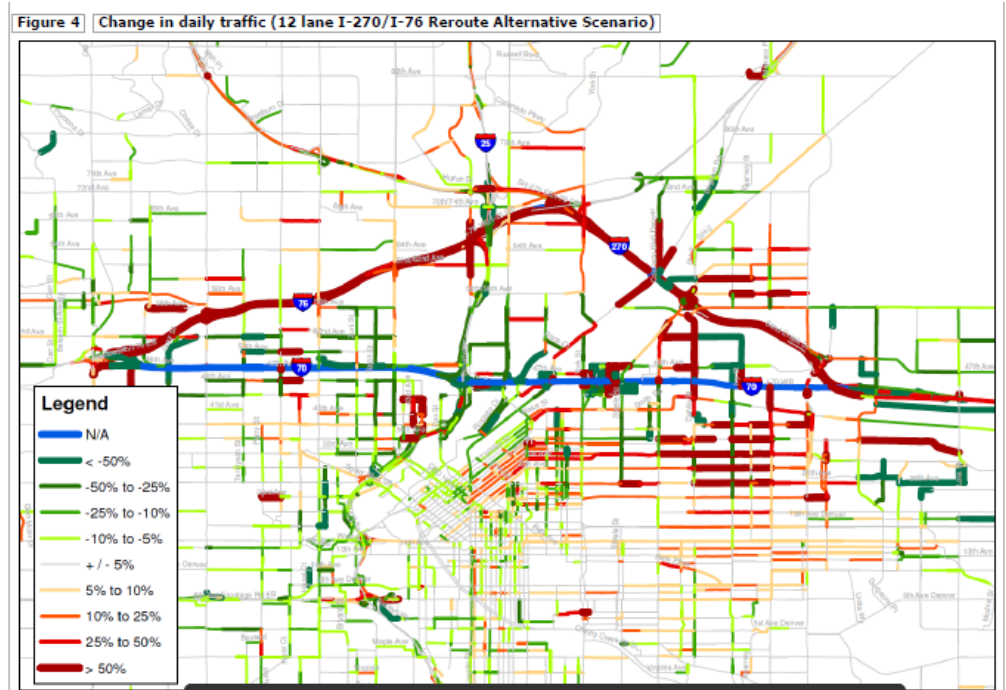
Lo siguiente está incluido en el costo:

- Reconstrucción completa de la longitud total de la I-270/I-76 - una tramo largo de esta autopista ha sido construido sobre un relleno sanitario y podría ser necesario excavar hasta 20 pies de profundidad.
- Un total de 12 carriles con carriles y acotamientos construidos con los estándares de seguridad actuales.
- Reconstrucción de todos los puentes principales para dar cabida a 12 carriles con acotamientos construidos con los estándares actuales.
- Reconstrucción de rampas y carriles auxiliares.
- Reconstrucción de los empalmes de la I-70/I-270, I-270/I-76/US 36, I-76/I-25 y la I-76/State Highway 121. Para los empalmes de la I-270/I-76/US 36 y la I-76/I-25 serán necesarios mejoras sustanciales las cuales podrían convertirse en nuevos tipos de empalmes confusos (similar al “mousetrap” de la I-70 y la I-25).
- El alcantarillado/drenaje a lo largo del tramo de desvío.
- Muros estructurales y de retención a lo largo del tramo de desvío.

- Gastos de limpieza de materiales peligrosos/eliminación/otros gastos relacionados. El desvío pasaría por zonas industriales con contaminación de materiales peligrosos conocidos.
- Trabajos en el ferrocarril para dar cabida a cruces.
- Trabajos sobre los conductos de drenaje y otras arterias fluviales que necesitarían precauciones adicionales, esfuerzos de construcción y atenuantes (por ejemplo, carreteras locales, Sand Creek, South Patte River, Clear Creek, llanos aluviales, estanques, lagos, pozos de grava y áreas naturales).
- Documentación ambiental para satisfacer la Ley de Protección Ambiental Nacional (NEPA abreviación en inglés) - es posible que sea un Informe de Impacto Ambiental (EIS abreviación en inglés). Este costo se estima que sea \$40 millones. La zona que se incluiría es mucho más amplia que la que se incluye en el EIS actual y requerirá considerablemente más trabajo y tiempo para finalizarlo.
- Se requerirán atenuantes de Justicia Ambiental debido a las poblaciones de justicia ambiental a lo largo del desvío que serían afectadas.
- Gastos de Derecho de Paso a lo largo de la I-76 y la I-270.
- Eliminación de la I-70 y el viaducto en el tramo de la I-270 y la I-76 y la Brighton Boulevard.
- Convertir la I-70 en una vía arterial principal de 6 carriles entre la I-270 y la I-76.

En este estimado no se incluye lo siguiente:

- Gastos para eliminar la I-70 entre la Brighton Boulevard y la Pecos Street, sobre Clear Creek y Sand Creek.
- Mejoras a la I-25 entre la I-76/I-270 y en la I-70 existente serán necesarios para dar cabida al incremento de tráfico sobre la I-25 como resultado del viaje en otra dirección
- Gastos asociados con mejoras a la red de carreteras locales, para dispersar el tráfico y promover el transporte alternativo.



- Gastos para construir una vía arterial de 6 carriles que cruce Clear Creek, Sand Creek y los ferrocarriles.
- Modificaciones al empalme de la I-25/I-70 para dar cabida a un bulevar de 6 carriles y el incremento de tráfico de norte a sur en la I-25.
- Mejoras a la I-70 al este de la zona de empalme de la I-70/I-270, la cual se incluye como parte del Proyecto de la Central 70.