



COLORADO

Department of Transportation

Proyecto I-70 West Vail Pass Auxiliary Lanes

Evaluación Ambiental (EA) y Evaluación de la Sección 4(f)

Participación pública

Septiembre - octubre de 2020



Agenda de Presentación

Esta presentación proporcionará una visión general de la Evaluación Ambiental (EA) y la Evaluación de la Sección 4(f). La EA describe las mejoras planificadas, los impactos del proyecto y la mitigación de los impactos. El Departamento de Transporte de Colorado (CDOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) considerarán los comentarios recibidos antes de determinar si el proyecto puede seguir adelante.

- Descripción General del Estudio
- Propósito y Necesidad
- Mejoras Planificadas
- Beneficios, Impactos y Mitigación del Proyecto
- Próximos Pasos



Después de que haya terminado de ver este video, por favor háganos saber lo que piensa de las mejoras planificadas, impactos y las medidas de mitigación enviando un comentario antes del 21 de octubre de 2020 (consulte la última página para ver formas de comentar).

¡CDOT Necesita su aportación!

Comentarios bienvenidos del 22 de septiembre al 21 de octubre de 2020

www.bit.ly/WestVailPass



COLORADO

Department of Transportation

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ESTUDIO



Introducción e Historia del Proyecto

La alineación original del I-70 sobre Vail Pass fue analizada en la Declaración de Impacto Ambiental de Vail Pass de 1973. La construcción de esta sección de la I-70 se completó en 1978. El diseño original de la I-70 en West Vail Pass fue innovador en ese momento debido a la naturaleza sensible al contexto del diseño, destinado a mezclar la interestatal en el paisaje existente y minimizar los impactos ambientales.

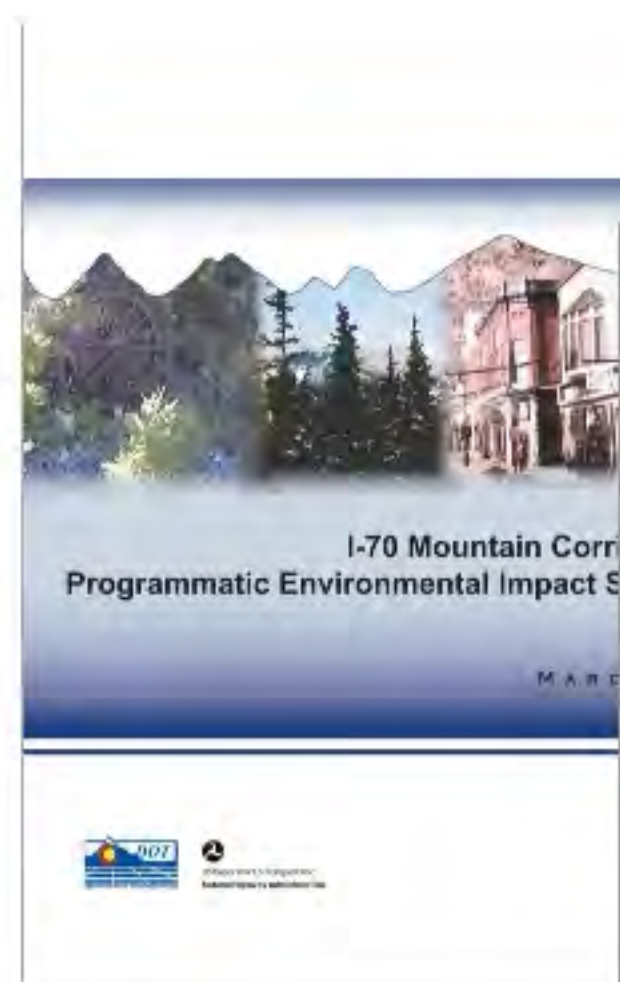




Introducción e Historia del Proyecto

En 2011, como parte de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA), la Declaración de Impacto Ambiental Programático del Corredor de Montaña I-70 (PEIS) se completó entre C-470 y Glenwood Springs. Este documento analizó posibles mejoras operativas, de capacidad y de seguridad a lo largo del Corredor de Montaña I-70. Este análisis de alto nivel recomendó la adición de carriles auxiliares hacia el este y hacia el oeste en el lado oeste del paso de Vail entre la milla 180 y 190.

Un carril auxiliar es un carril de viaje que se agrega entre dos intercambios para mejorar el flujo de tráfico.



Chapter 2. Summary and Comparison of Alternatives

Figure 2-11. Preferred Alternative

Legend

- Potential Interchange Modifications in Minimum and Maximum Programs
- Interchange Modifications in Maximum Program, only
- Eastbound Auxiliary Lane Locations
- Westbound Auxiliary Lane Locations
- EJMT = Eisenhower-Johnson Memorial Tunnels
- Curve Safety Modifications
- Six-lane Highway Capacity
- Advanced Guideway System*
- MilePost
- Tunnel, Third Bore
- 65 miles per hour Tunnel Location

*Advanced Guideway System follows the general location of the I-70 highway but is not necessarily within the highway right-of-way.

- Auxiliary lanes:
 - Avon to Post Boulevard (Exit 168) (eastbound) (MP 167–MP 168)
 - West of Vail Pass (eastbound and westbound) (MP 180–MP 190)
 - Frisco to Silverthorne (eastbound) (MP 202.7–MP 205.1)
 - Morrison to Chief Hosa (westbound) (MP 253–MP 259)

I-70 Mountain Corridor
June 2011

Record of Decision
Page 5



Introducción e Historia del Proyecto

En 2017, CDOT y FHWA comenzaron un análisis NEPA más detallado para evaluar las mejoras de la I-70 en West Vail Pass. Esta presentación se centra en el proceso para identificar esas mejoras y los impactos y mitigación asociados para el proyecto.

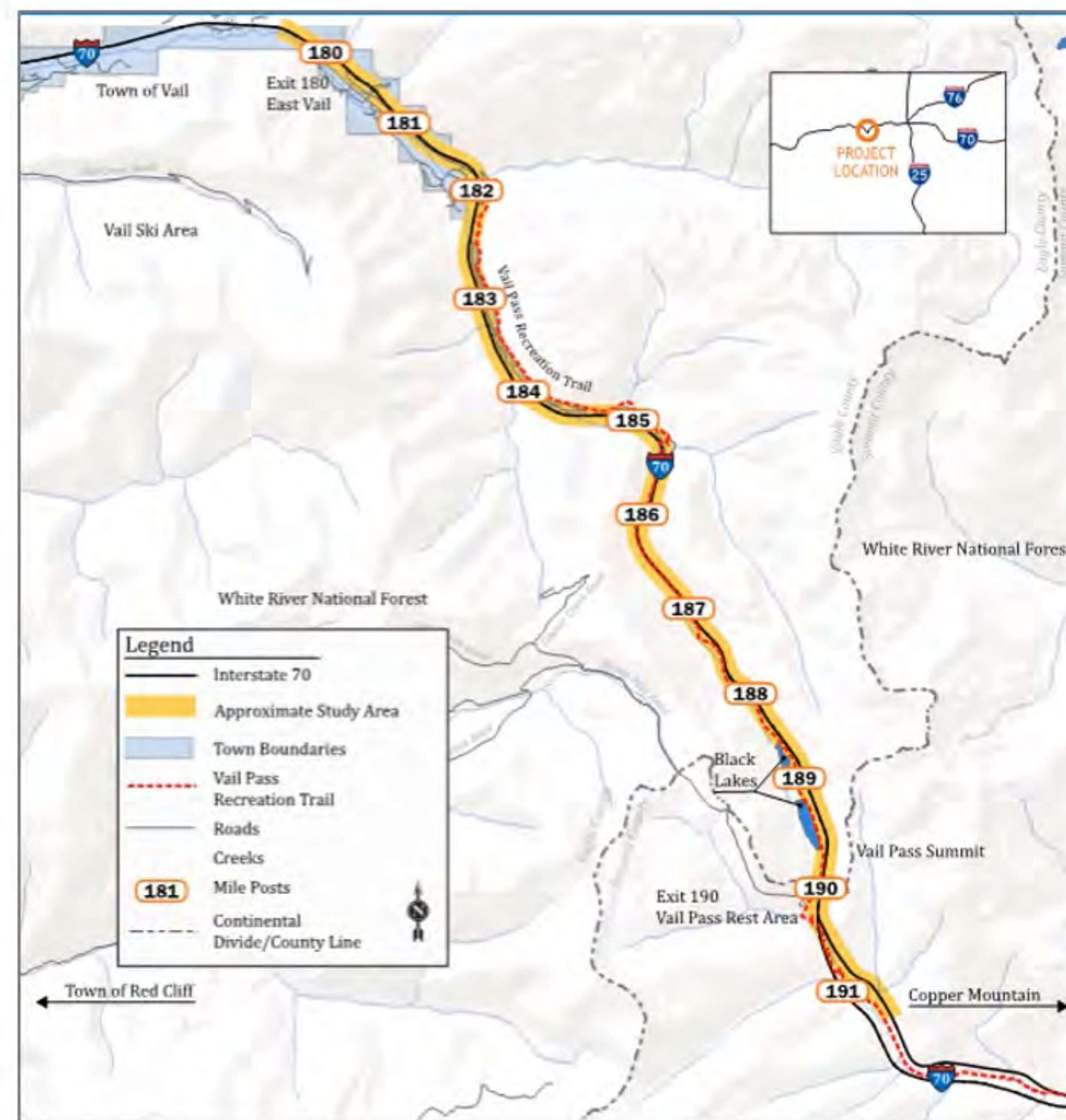


I-70 West Vail Pass Auxiliary Lanes EA y Evaluación de la Sección 4(f) Participación Pública



Zona de Proyecto

El extremo oriental del proyecto está justo al este del área de descanso del paso de Vail en la parte superior del paso y el extremo occidental se encuentra en la parte oriental de la ciudad de Vail. Los límites del estudio del proyecto incluyen la I-70 hacia el este y hacia el oeste de la milla 179.5 a la milla 191.5.





Grupos de Proyectos

Todos los proyectos de I-70 Mountain Corridor siguen un proceso distinto de Context Sensitive Solutions. Como parte de este proceso, se forman varios grupos para trabajar en estrecha colaboración con el equipo del proyecto y ayudar con la toma de decisiones del proyecto. Estos grupos consisten en personas de organizaciones locales y agencias locales, estatales y federales con interés en el proyecto.

Revisan y evalúan alternativas, revisan los impactos ambientales y discuten la mitigación. Los grupos incluyen un Equipo de Liderazgo de Proyectos, un Equipo Técnico y Fuerzas de Tarea de Emisión para intereses especiales como la historia, la vida silvestre, la calidad del agua y los humedales.



I-70 Mountain Corridor CSS

Partnerships Powered by Context

Proceso CSS de seis pasos





Grupos de Proyectos

Todos los proyectos de I-70 Mountain Corridor siguen un proceso distinto de Context Sensitive Solutions. Como parte de este proceso, se forman varios grupos para trabajar en estrecha colaboración con el equipo del proyecto y ayudar con la toma de decisiones del proyecto. Estos grupos consisten en personas de organizaciones locales y agencias locales, estatales y federales con interés en el proyecto.

Revisan y evalúan alternativas, revisan los impactos ambientales y discuten la mitigación. Los grupos incluyen un Equipo de Liderazgo de Proyectos, un Equipo Técnico y Fuerzas de Tarea de Emisión para intereses especiales como la historia, la vida silvestre, la calidad del agua y los humedales.

Equipo de Liderazgo de Proyecto y Equipo Técnico





Grupos de Proyectos

Todos los proyectos de I-70 Mountain Corridor siguen un proceso distinto de Context Sensitive Solutions. Como parte de este proceso, se forman varios grupos para trabajar en estrecha colaboración con el equipo del proyecto y ayudar con la toma de decisiones del proyecto. Estos grupos consisten en personas de organizaciones locales y agencias locales, estatales y federales con interés en el proyecto.

Revisan y evalúan alternativas, revisan los impactos ambientales y discuten la mitigación. Los grupos incluyen un Equipo de Liderazgo de Proyectos, un Equipo Técnico y Fuerzas de Tarea de Emisión para intereses especiales como la historia, la vida silvestre, la calidad del agua y los humedales.

Equipo de Liderazgo de Proyectos y Equipo Técnico:

- Fuerzas de Tarea de Emisión Recursos Históricos
- Vida Silvestre
- Calidad del Agua y Humedales
- Sendero Recreativo
- Servicios de Emergencia



Declaración de Contexto del Proyecto

Declaración en Contexto

I-70 es la única autopista interestatal este-oeste de Colorado, que proporciona un vínculo económico interestatal crítico para el país. También proporciona la única ruta directa entre la cordillera delantera y el oeste de Colorado. Los residentes del área y los visitantes viajan por el corredor para acceder a las crecientes comunidades de montaña, así como oportunidades recreativas locales y regionales. Vail Pass es rica en belleza natural y recursos únicos ambientales, de vida silvestre, históricos y recreativos.

El corredor I-70 sobre Vail Pass tiene una belleza escénica natural y vistas espectaculares mientras serpentea a través de la tierra del Servicio Forestal de los Estados Unidos. El corredor es reconocido como una característica nacional y excepcionalmente significativa del sistema federal de carreteras interestatales debido a su implementación temprana de diseño sensible al contexto, integrando una instalación de transporte moderna con el entorno natural circundante. Esta sección de la carretera se considera un recurso histórico debido a estos elementos.

Los cambios abruptos en el grado del camino, el terreno de la carretera y los eventos climáticos extremos hacen de la I-70 sobre Vail Pass un desafiante puerto de montaña para viajar y mantener. Los conflictos entre vehículos que viajan a velocidades sustancialmente diferentes crean problemas de seguridad y problemas operativos. Las mejoras en el transporte deben preservar la belleza natural y los recursos únicos en el corredor, mientras que mejoran la seguridad y la experiencia de viaje para el comercio, los residentes y los visitantes.

La Declaración en contexto del proyecto y los valores fundamentales ayudaron a enmarcar las condiciones únicas del proyecto, así como las preocupaciones y valores que se deben tener en cuenta durante el EA y la toma de decisiones futuras. Esta Declaración en Contexto se basó en la Declaración en Contexto del Corredor de Montaña original y se desarrolló para este proyecto a través de un proceso sólido con los miembros del grupo de proyectos, agencias de recursos y miembros de la comunidad. La declaración captura en palabras las cualidades y atributos especiales que definen de forma única a Vail Pass.



Valores Fundamentales del Proyecto

Estos valores fundamentales del proyecto también se desarrollaron a base de las aportaciones del público y de las agencias involucradas. Un valor fundamental describe algo de importancia significativa para las partes interesadas; algo que respeten y trabajen para proteger y preservar. Junto con la Declaración de contexto, los valores fundamentales ayudaron a dar forma a los criterios de evaluación, las alternativas, las opciones de diseño y la mitigación para el proyecto.

VALORES FUNDAMENTALES

¿LO QUE ES IMPORTANTE?

SEGURIDAD

Mejorar y mantener un corredor de viaje seguro minimizando los accidentes y mitigando otras preocupaciones de seguridad

RECREACIÓN

Proporcionar acceso para todos los residentes y visitantes a oportunidades recreativas

OPERACIONES

Abordar las operaciones de la carretera para mejorar la fiabilidad de los viajes para todos los usuarios de carreteras con un sistema de carreteras moderno

TOMA DE DECISIONES COLABORATIVAS

Mantener los compromisos del Registro de Decisión del Corredor de Montaña I-70 y utilizar asociaciones con las partes interesadas para tomar decisiones

CARÁCTER Y ESTÉTICA DEL CORREDOR

Mantener la naturaleza circundante y los recursos visuales e históricos del corredor del proyecto y minimizar los impactos a los residentes y negocios cercanos

IMPLEMENTABILIDAD

Identificar una alternativa preferida que pueda financiarse y construirse en fases

MEDIOAMBIENTE MEJORADO

Minimice los impactos en los recursos ambientales e identifique oportunidades para mejorar el medio ambiente natural de alta calidad en el corredor

SOSTENIBILIDAD

Implementar una solución que sea eficaz para mantener y satisfaga las necesidades ahora y en el futuro



COLORADO

Department of Transportation

PROPÓSITO Y NECESIDAD Y OBJETIVOS DEL PROYECTO



Propósito y Necesidad del Proyecto

La declaración de propósito y necesidad del proyecto se desarrolló sobre la base del I-70 Final PEIS Purpose and Need, que identificó problemas de seguridad y movilidad en West Vail Pass relacionados con las diferencias de velocidad entre diferentes tipos de vehículos, como automóviles y semi-camiones.

El propósito del proyecto es mejorar la seguridad y las operaciones en la I-70 hacia el este y hacia el oeste en West Vail Pass. Operaciones, como se define aquí, significa "qué tan bien fluye el tráfico a través de un área," que puede verse afectado por el número de automóviles y camiones, el clima, curvas, la pendiente de la carretera y otras características. El proyecto es necesario para abordar problemas operativos y de seguridad, como accidentes, cierres de carreteras debido a accidentes y condiciones climáticas, y vehículos de pasajeros atascados detrás de semi-camiones.

El propósito del proyecto es mejorar la seguridad y las operaciones en la I-70 hacia el este y hacia el oeste en West Vail Pass.

Necesidad:

- Preocupaciones de seguridad
- Problemas de operación





Resumen de los Datos de Tráfico y Seguridad

Las pendientes pronunciadas y las diferencias de velocidad provocan tiempos de viaje lentos y poco fiables a través del corredor. Las curvas estrechas también hacen que los conductores bajen su velocidad o choquen. El corredor se cierra con frecuencia por incidentes de vehículos, como accidentes y averías de automóviles o camiones, debido a la falta de anchura para mantener un solo carril de tráfico adyacente a los servicios de emergencia, lo que resulta en el embotellamientos y retrasos de tráfico sustanciales.

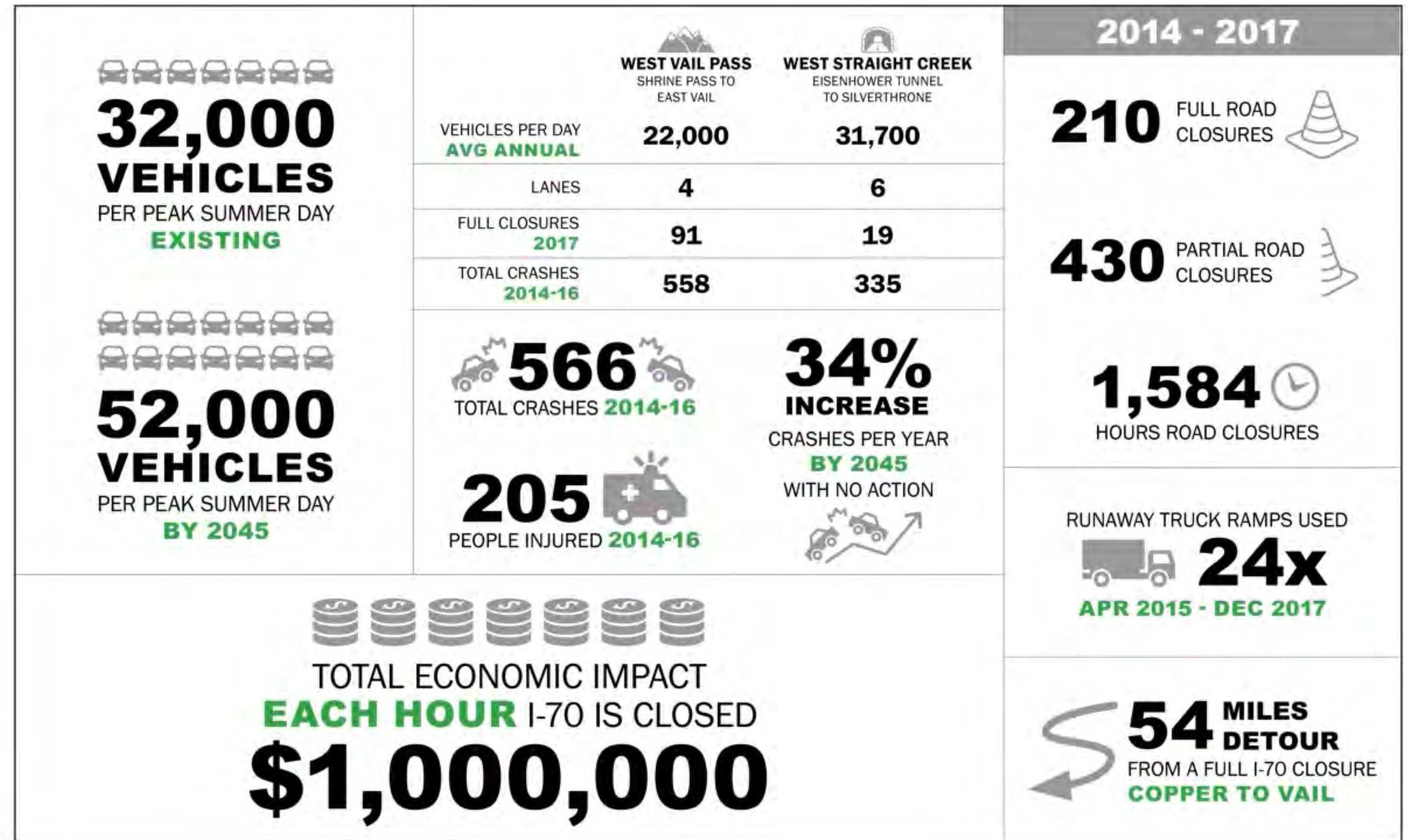




West Vail Pass Según los Números

El tráfico en West Vail Pass alcanza actualmente un máximo de casi 32.000 vehículos en un día pico de verano. Desde enero de 2014 hasta diciembre de 2016, se registraron un total de 566 accidentes con 205 heridos. Se prevé que el número de accidentes por año aumente hasta en un 34 por ciento si no se realizan mejoras.

West Vail Pass experimenta cierres de carreteras parciales o completos relativamente frecuentes debido a accidentes, clima, averías de vehículos y otros incidentes.





COLORADO

Department of Transportation

MEJORAS PLANIFICADAS

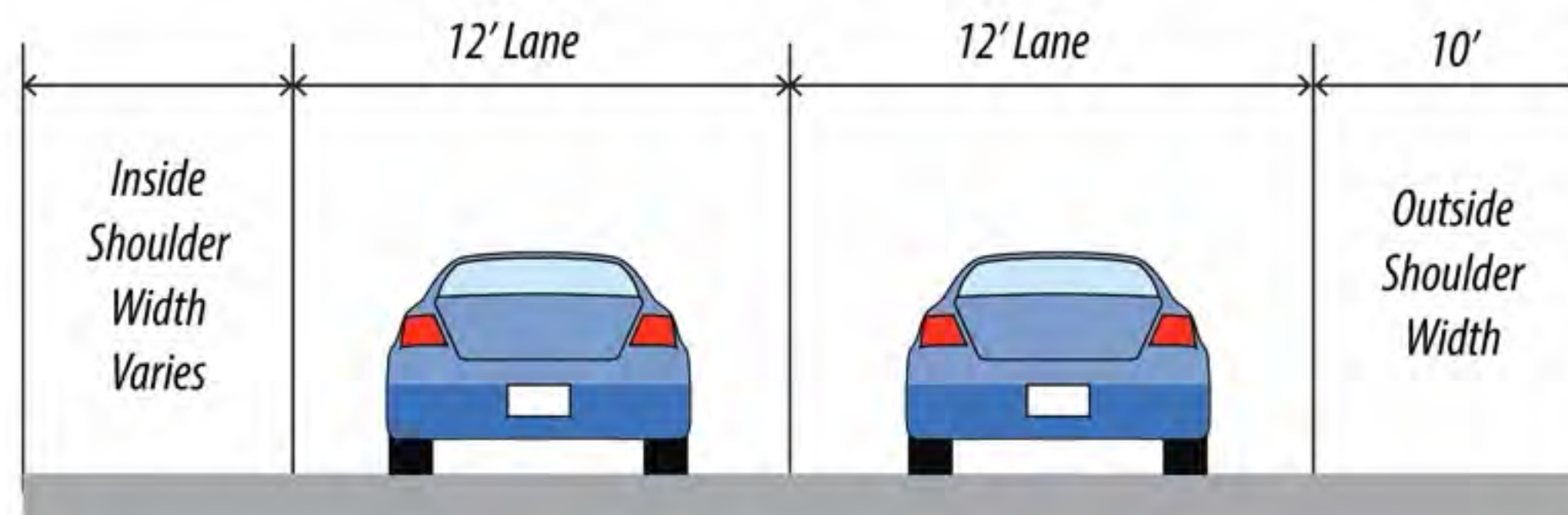




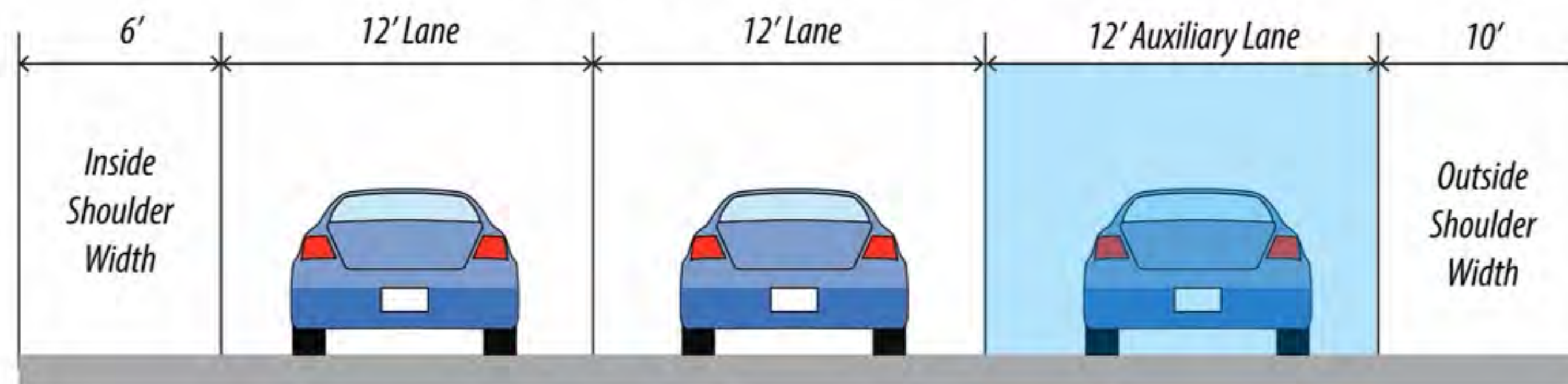
Sección Transversal Existente y Propuesta

La Acción Propuesta añadirá un carril auxiliar de 12 pies, tanto hacia el este como hacia el oeste, durante 10 millas desde el Intercambiador de East Vail hasta el Intercambio en la parte superior de Vail Pass. Este carril adicional proporcionará un carril para los vehículos más lentos que suben o bajan las pendientes pronunciadas del paso. Los hombros interiores se ensancharán a un mínimo de 6 pies y se mantendrán a 10 pies para los hombros exteriores.

Sección transversal existente



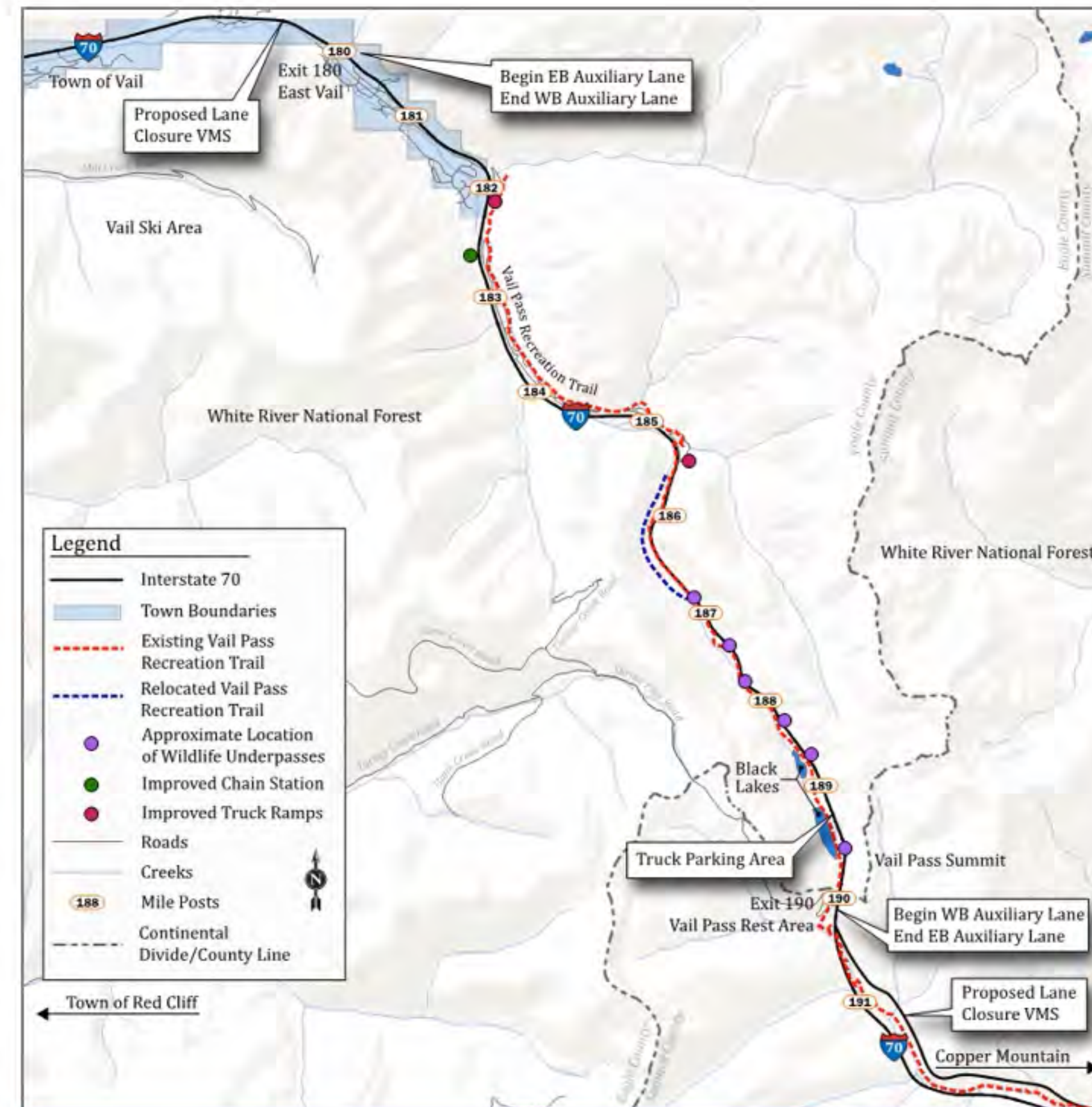
Sección transversal propuesta





Acción Propuesta

Se realizarán mejoras para llevar las curvas y rampas de emergencia para camiones a los estándares de diseño actuales. Las mejoras adicionales incluyen: señales electrónicas de límite de velocidad variable y señales de cierre de carretera, reubicación parcial del Vail Pass Recreation Trail donde se ve afectado por la reconstrucción de la I-70, pasos a desnivel y vallas dedicados a proteger la vida silvestre, estacionamiento adicional para camiones, hombros ampliados en múltiples ubicaciones, mejores ubicaciones de la mediana para el retorno de emergencia, una estación de cadena mejorada y protección contra avalanchas.





COLORADO

Department of Transportation

BENEFICIOS, IMPACTOS Y MITIGACIONES

La Acción Propuesta traerá múltiples beneficios operativos y de seguridad. El carril adicional con hombros completos reducirá los impactos entre vehículos lentos y los vehículos de pasajeros y reducirá la necesidad de cierres completos de la carretera. Los sistemas de transporte inteligentes, que son sistemas de comunicación basados en la tecnología, como las señales electrónicas del límite de velocidad y de cierre de carreteras, reducirían la duración total de los cierres de carreteras debido a las condiciones climáticas y a los incidentes.

Beneficios previstos:

- Carril adicional para adelantar vehículos en movimiento lento
- Menos cierres completos de carretera
- Duración más corta de los cierres





Beneficios Anticipados

Los socorristas y la Policía tendrán espacio adecuado para acceder a accidentes y averías, y al mismo permitirán que el tráfico fluya por el paso. Los cierres debido a accidentes y averías menores se reducirían porque los vehículos podrían utilizar el hombro como zona de refugio con el carril auxiliar que proporciona más espacio para mantener al menos un carril de tráfico abierto. Se espera que los bloqueos se reduzcan hasta en un 40%.

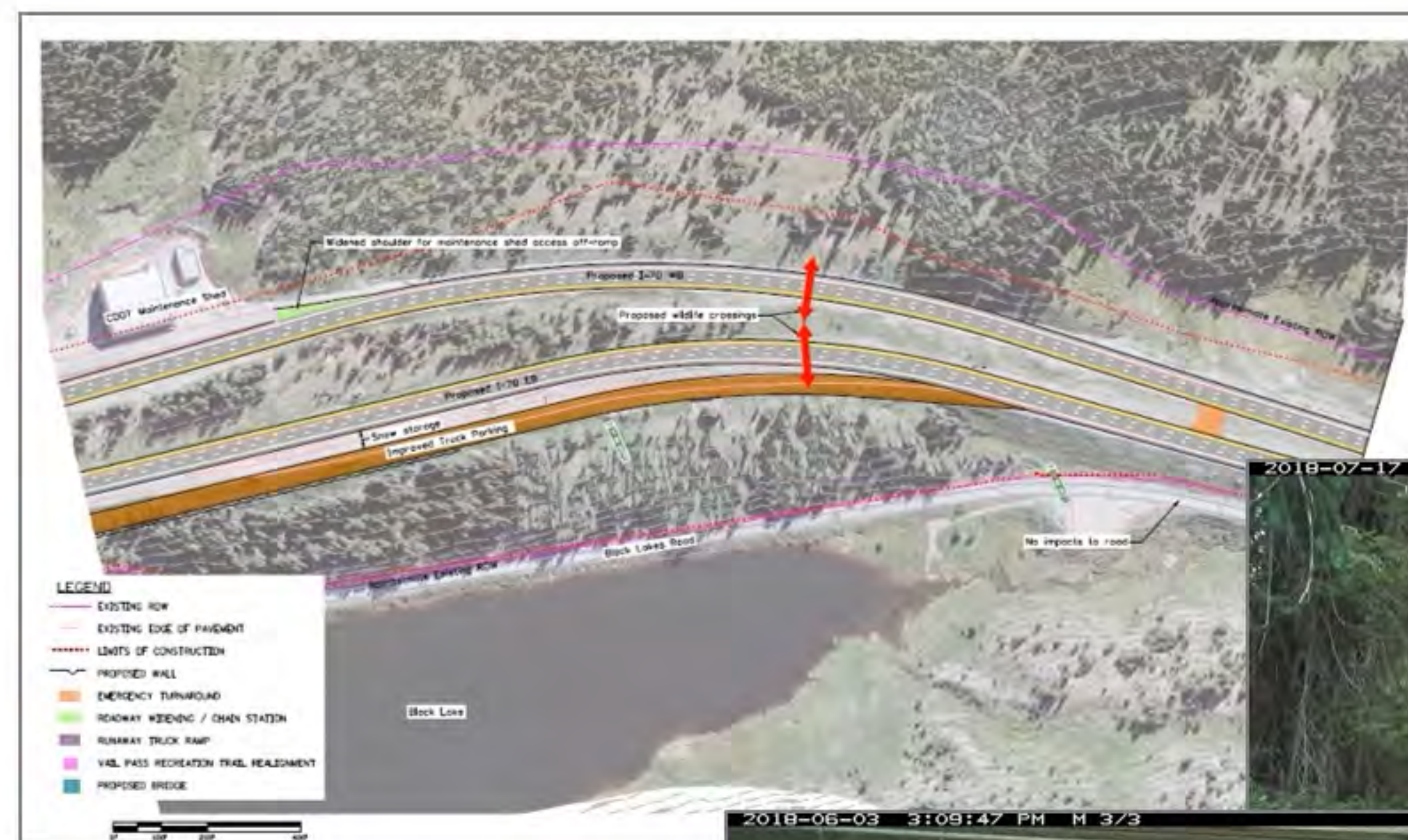
Beneficios anticipados:

- Más espacio para equipos de respuesta de emergencia
- Arcén de refugio para accidentes y averías menores
- Reducir accidentes hasta en un 40%



La cerca guiará a los animales a los cruces de desnivel para reducir los accidentes de animales salvajes y, al mismo tiempo, preservar los vínculos de hábitat.

Las mejoras en el estacionamiento de camiones reducirán los impactos operativos de las diferencias de velocidad entre el tráfico de vehículos y los camiones estacionados en los hombros de la I-70.





Resumen de Impactos y Mitigaciones Ambientales y Comunitarias

Como parte del desarrollo del proyecto, se evaluaron los impactos y la mitigación propuesta para cada recurso ambiental para la Alternativa de Acción Propuesta.

Esta presentación se centrará en recursos con impactos y mitigación más notables. En primer lugar, se revisarán los impactos permanentes y la mitigación, seguido de un resumen de los impactos temporales durante la construcción y la mitigación asociada.

Recursos Ambientales Analizados:

- Calidad del aire
- Ruido
- Uso de la tierra/derecho de paso
- Económico
- Justicia ambiental
- Parques y recreación
- Histórico
- Arqueológico
- Sección 4(f) no histórica e histórica
- Materiales peligrosos
- Utilidades
- Vegetación
- Hierba mala perniciosa
- Vida silvestre
- Peces
- Especies Amenazadas, En Peligro y De Estatus Especial
- Calidad del agua
- Llanuras de inundación
- Humedales
- Visual
- Geológicos y tierra
- Paleontológico
- Impactos acumulados

Los detalles de todos los recursos, incluidas las condiciones existentes, las metodologías y los impactos y mitigaciones asociados se pueden encontrar en el documento de la EA.

Los niveles de ruido de los volúmenes de tráfico futuros se modelaron basados en la alineación de acción propuesta. Se encontró que veintinueve receptores residenciales y seis receptores recreativos se vieron afectados por el ruido del tráfico.

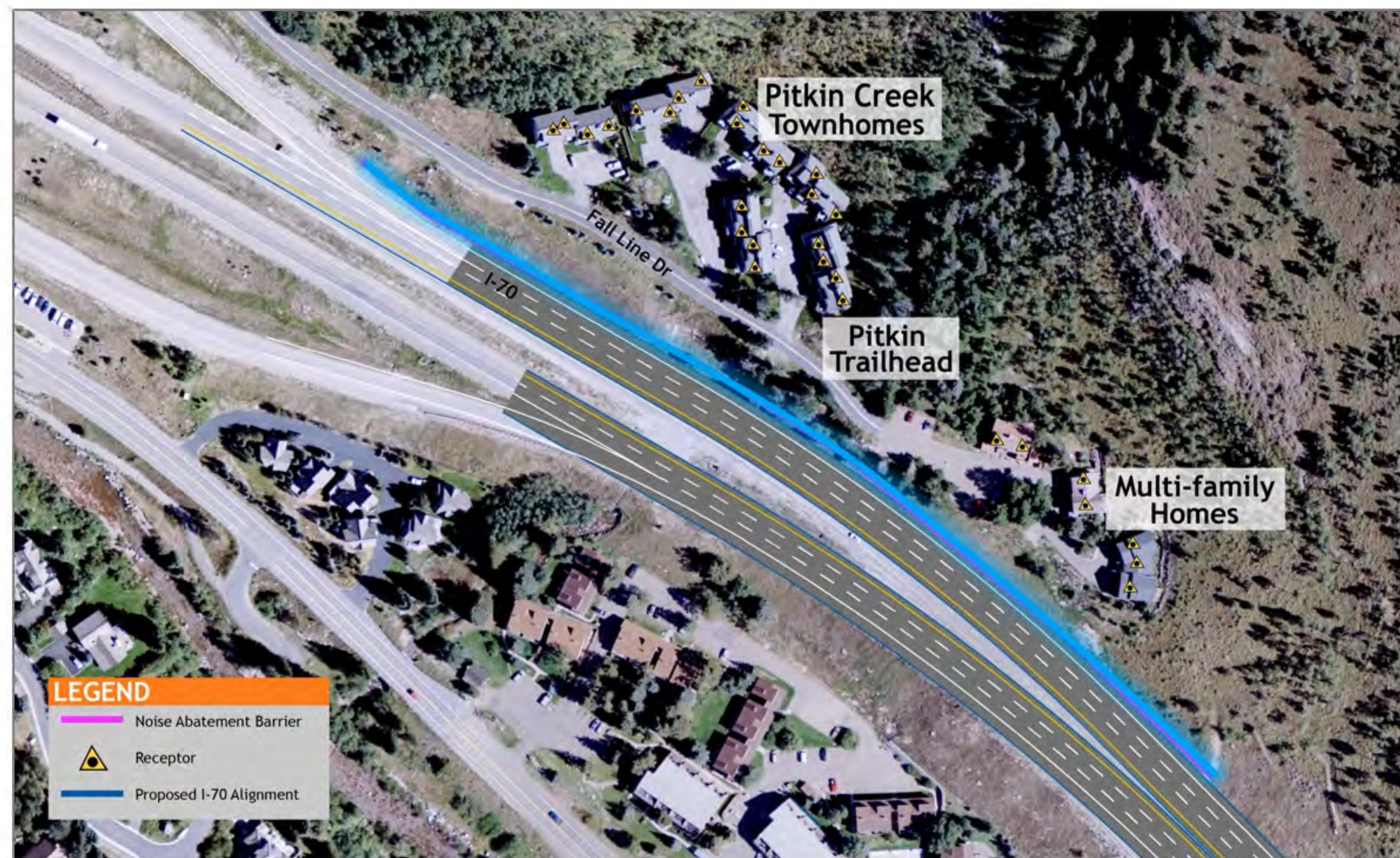


Los niveles de ruido de los volúmenes de tráfico futuros se modelaron basados en la alineación de acción propuesta. Se encontró que veintinueve receptores residenciales y seis receptores recreativos se vieron afectados por el ruido del tráfico.



Se analizaron dos barreras de ruido en East Vail para determinar si proporcionarían suficiente reducción de ruido a un costo razonable por residencia beneficiada basada en la guía federal de ruido. La barrera de ruido en la milla 180 se determinó suficiente para proporcionar una reducción de ruido a un costo razonable, mientras que la otra barrera de ruido no.

Durante la fase final de diseño del proyecto, se llevará a cabo un estudio de aquellas residencias que se beneficiarían de una barrera para determinar el apoyo público. Las recomendaciones finales se determinarían en el diseño final.



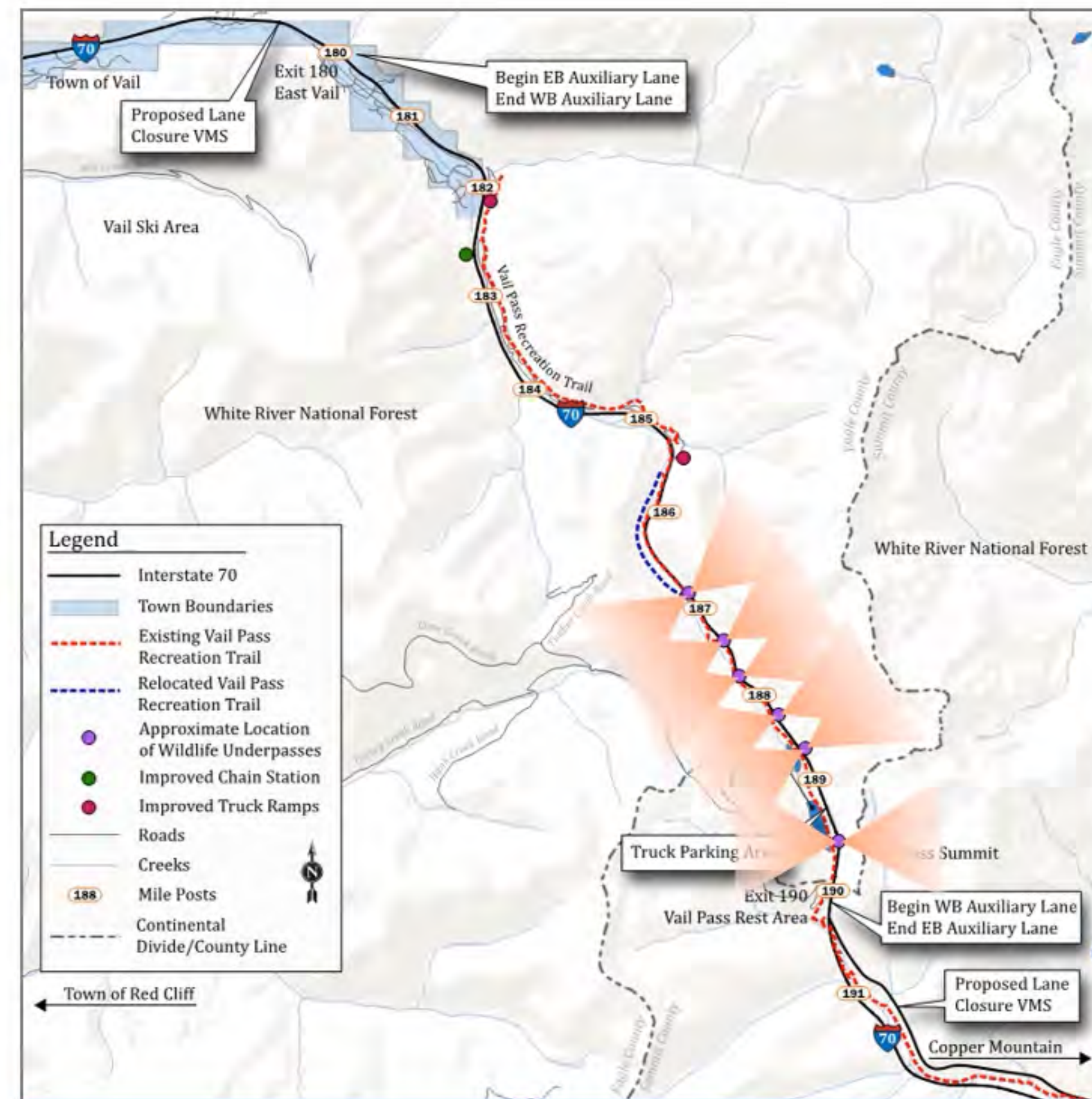


Impactos del Proyecto - Vida Silvestre

La adición de carriles auxiliares, barandillas y nuevos muros de contención dará lugar a nuevas y más amplias barreras para el movimiento de la vida silvestre y la fragmentación adicional del hábitat.

Es probable que las mejoras propuestas afecten negativamente al linco canadiense amenazado federalmente debido a la pérdida de hábitat, el aumento del efecto de barrera y la contaminación lumínica.

La mitigación propuesta para estos impactos incluye seis nuevas estructuras de cruce de vida silvestre, cercado y rampas de escape.





Impactos del Proyecto - Sección 4(f)

La Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de 1966 proporciona la consideración de las propiedades públicas recreativas y los recursos históricos durante los proyectos de transporte.

FHWA ha determinado que hay un "uso" o efecto adverso a las propiedades de la Sección 4(f) en el área del proyecto. Para aquellos recursos con un "uso", se evaluaron medidas para minimizar los impactos. Las siguientes diapositivas analizan los impactos en esos recursos históricos y recreativos y medidas para minimizar esos impactos.

La Sección 4(f) considera las propiedades recreativas de propiedad pública y los recursos históricos.

Hay un efecto adverso en la Sección 4(f) de las propiedades en el área del proyecto.

Se evaluaron los impactos y las formas de minimizar los impactos.





Impactos del Proyecto - Recursos Históricos y Sección 4(f)

Durante el análisis de propiedad histórica, también conocido como el proceso de la Sección 106, se determinó que hay tres propiedades históricas :

- La Residencia Bradley
- Antiguo US 6
- I-70 en Vail Pass dentro del área potencialmente afectada (APE)

La Acción Propuesta tendría un efecto adverso en la I-70 en el distrito histórico de Vail Pass. No habría impactos adversos en las otras dos propiedades.

I-70 en el distrito histórico de Vail Pass se vería afectado por:

- ensanchamiento y realineación de la I-70,
- reemplazo de puente y muro de contención, y
- modificación de características de apoyo como rampas y alcantarillas.





Impactos del Proyecto - Recursos Históricos y Sección 4(f)

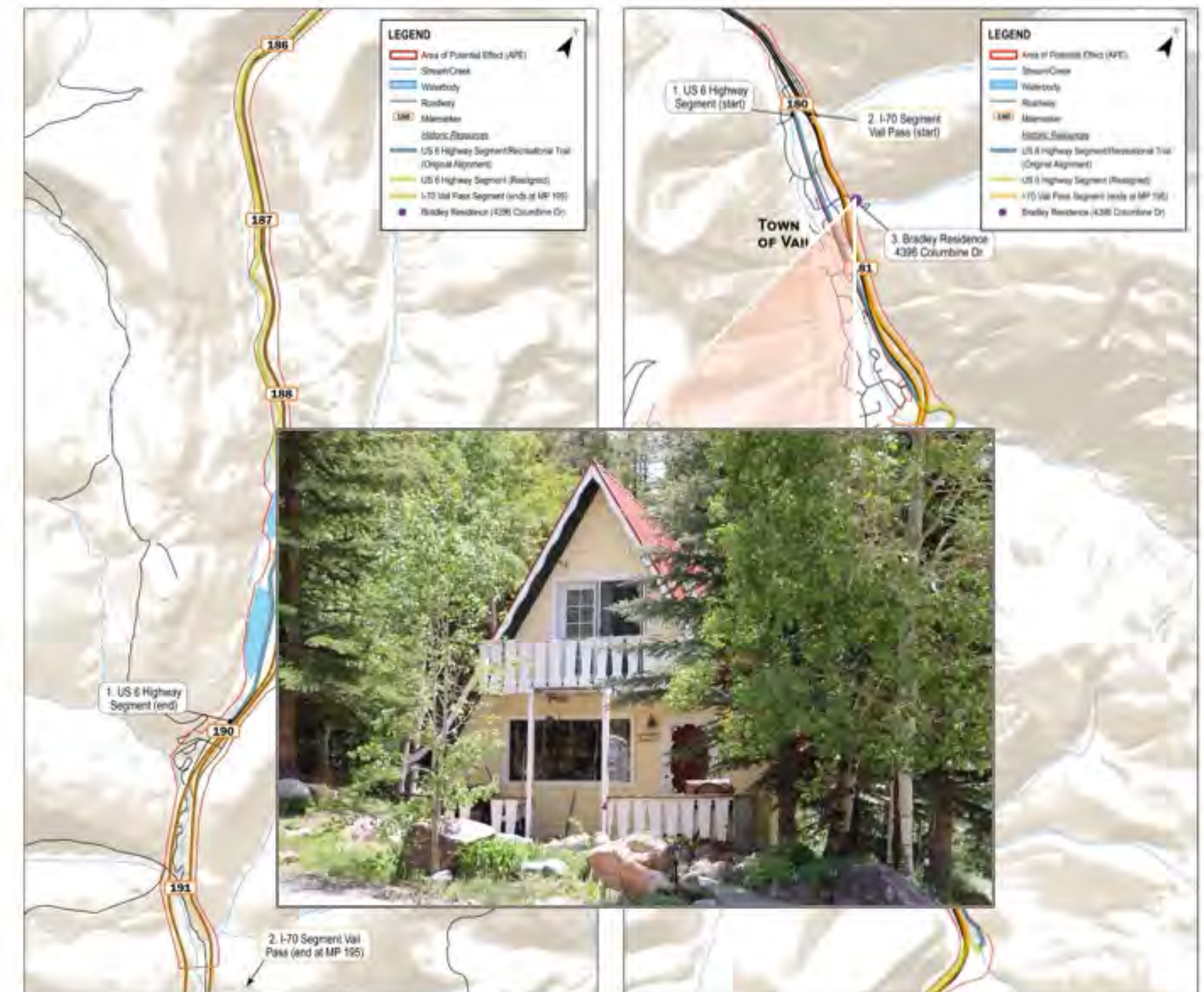
Durante el análisis de propiedad histórica, también conocido como el proceso de la Sección 106, se determinó que hay tres propiedades históricas :

- La Residencia Bradley
- Antiguo US 6
- I-70 en Vail Pass dentro del área potencialmente afectada (APE)

La Acción Propuesta tendría un efecto adverso en la I-70 en el distrito histórico de Vail Pass. No habría impactos adversos en las otras dos propiedades.

I-70 en el distrito histórico de Vail Pass se vería afectado por:

- ensanchamiento y realineación de la I-70,
- reemplazo de puente y muro de contención, y
- modificación de características de apoyo como rampas y alcantarillas.





Impactos del Proyecto - Recursos Históricos y Sección 4(f)

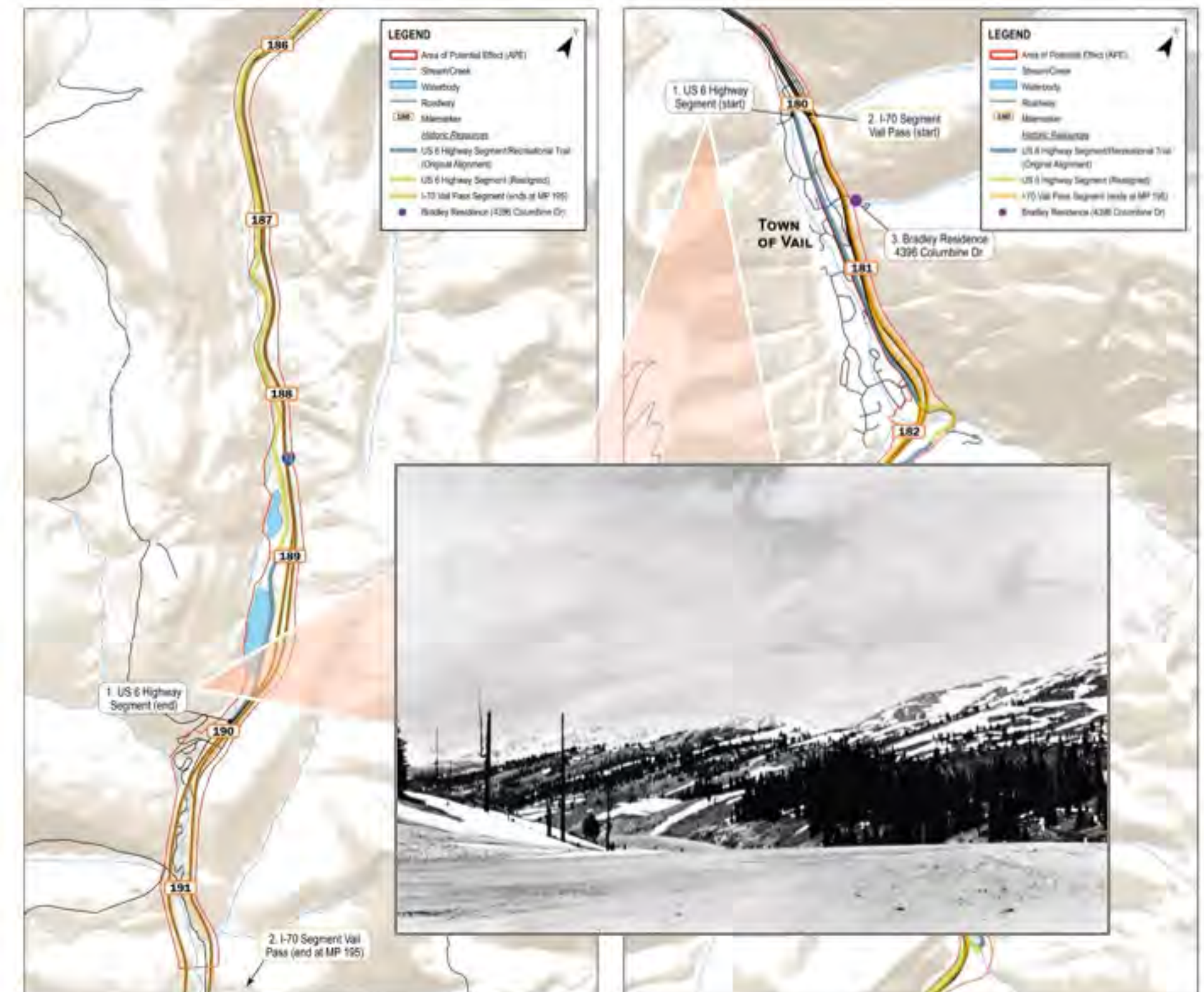
Durante el análisis de propiedad histórica, también conocido como el proceso de la Sección 106, se determinó que hay tres propiedades históricas :

- La Residencia Bradley
- Antiguo US 6
- I-70 en Vail Pass dentro del área potencialmente afectada (APE)

La Acción Propuesta tendría un efecto adverso en la I-70 en el distrito histórico de Vail Pass. No habría impactos adversos en las otras dos propiedades.

I-70 en el distrito histórico de Vail Pass se vería afectado por:

- ensanchamiento y realineación de la I-70,
- reemplazo de puente y muro de contención, y
- modificación de características de apoyo como rampas y alcantarillas.





Impactos del Proyecto - Recursos Históricos y Sección 4(f)

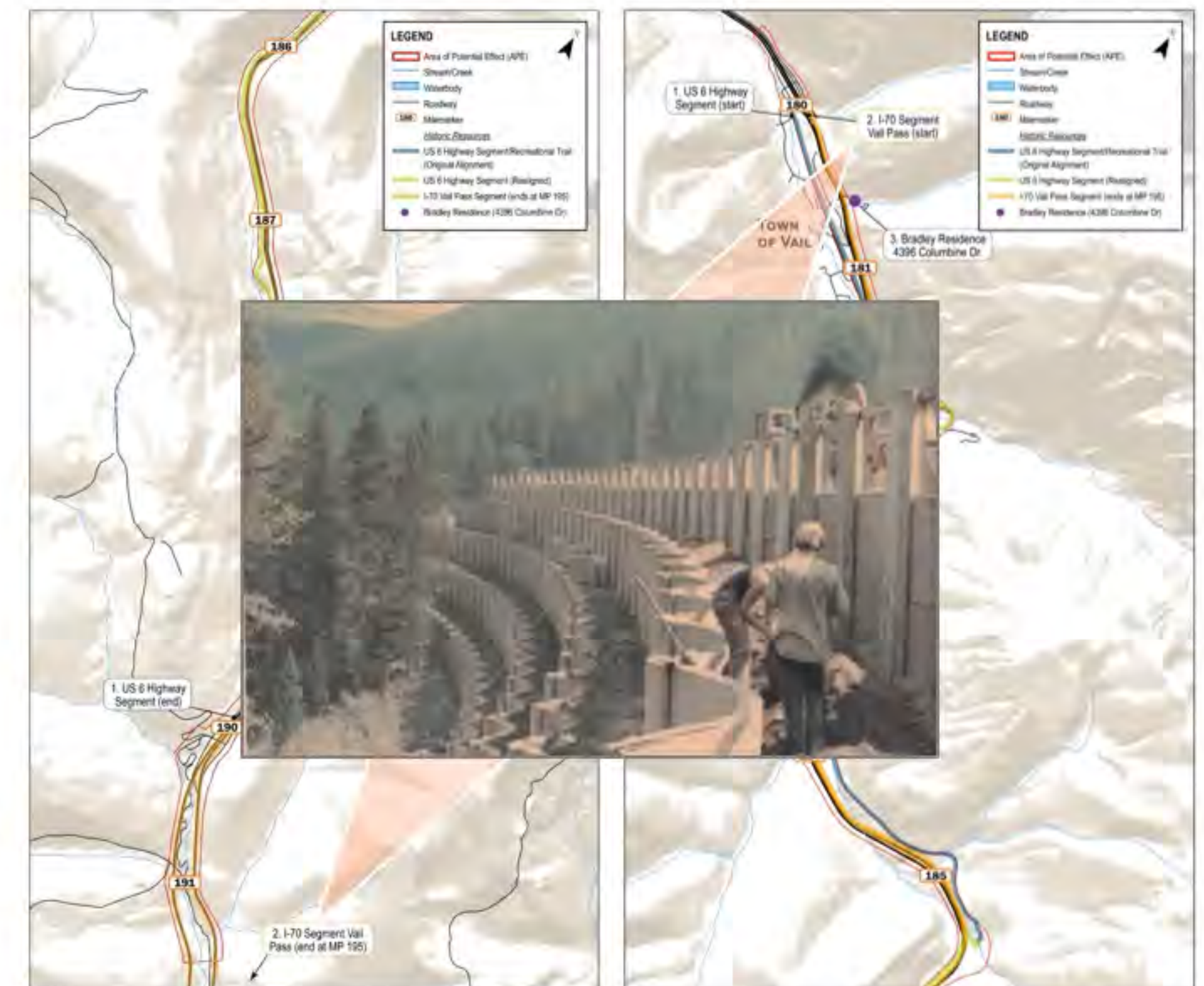
Durante el análisis de propiedad histórica, también conocido como el proceso de la Sección 106, se determinó que hay tres propiedades históricas :

- La Residencia Bradley
- Antiguo US 6
- I-70 en Vail Pass dentro del área potencialmente afectada (APE)

La Acción Propuesta tendría un efecto adverso en la I-70 en el distrito histórico de Vail Pass. No habría impactos adversos en las otras dos propiedades.

I-70 en el distrito histórico de Vail Pass se vería afectado por:

- ensanchamiento y realineación de la I-70,
- reemplazo de puente y muro de contención, y
- modificación de características de apoyo como rampas y alcantarillas.





Impactos del Proyecto - Recursos Históricos y Sección 4(f)

Las medidas de minimización para los impactos históricos incluyen el estudio de contexto I-70 Vail Pass, que documenta la historia y el diseño únicos del Paso; instalación de un panel interpretativo que describa la historia de Vail Pass; y creación y aplicación de orientación estética para el diseño del proyecto para incorporar el contexto histórico de West Vail Pass.

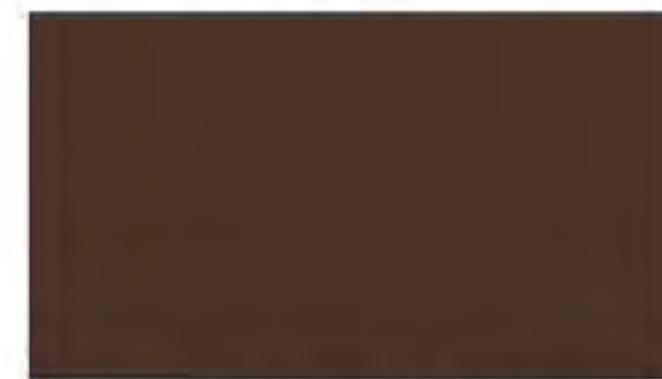
La orientación estética incluirá, pero no se limita a, tratamientos estéticos para estructuras, materiales, colores, plantación, formas de la clasificación de sitios y recomendaciones de mantenimiento.

EXAMPLE COLOR PALETTE



*Federal Standard 595B
Color 30233
Application: Accents*

*Federal Standard 59B5 Color
30372:
Application: All road structures*



*Federal Standard 595B Color
20059:
Application: All vertical features*



EXAMPLE INTERPRETIVE PANEL



Impactos del Proyecto - Recursos Recreativos y Sección 4(f)

Hay 20 parques y recursos recreativos dentro o adyacentes al área del proyecto.

De ellos, los recursos enumerados aquí se consideran propiedades de la Sección 4(f), siete de las cuales se verán afectadas por la Acción Propuesta.



15 non-historic Section 4(f) resources in the study area include:

- Bighorn Creek Trail
- Bighorn Park
- Black Lake Number 1 and 2
- Corral Creek Trail
- Deluge Lake Trail
- Gore Creek Campground
- Gore Creek Trail
- Gore Valley Trail
- Katsos Ranch Open Space (trails only)
- Pitkin Creek Trail
- Shrine Pass Road
- Two Elk Trail
- Vail Pass Recreation Trail
- Vail Pass Winter Recreation Area
- Wilder Gulch Trail





Impactos del Proyecto - Recursos Recreativos y Sección 4(f)

El sendero de recreación de Vail Pass se vería permanentemente afectado debido al ensanchamiento de la carretera y será reubicado por dos millas. También habrá otros dos realineamientos menores.

Algunos accesos recreativos estarían temporalmente cerrados por razones de seguridad debido al trabajo en los puentes I-70 sobre Bighorn Road.

El acceso a Bighorn Creek Trail estaría temporalmente cerrado debido a los trabajos de construcción en la caja de hormigón Columbine Drive.

Cierres temporales a los siguientes accesos:

- Deluge Lake Trail
- Gore Creek Trail
- Gore Valley Trail
- Cabeza de Sendero al este para Two Elk Trail
- Campamento Gore Creek



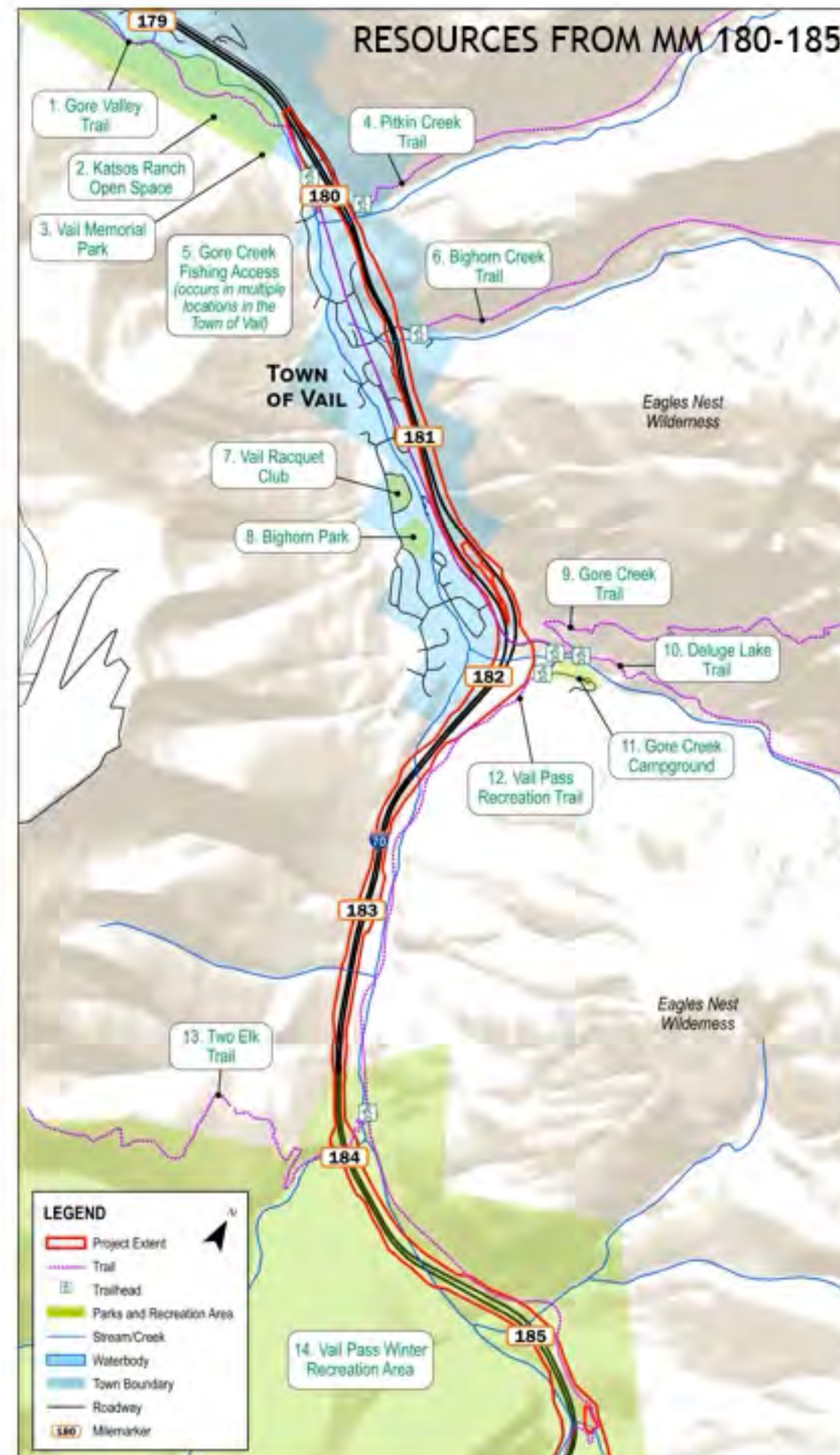


Impactos del proyecto - Recursos recreativos y Sección 4(f)

Para minimizar los impactos a los usuarios de seguimiento y a medida que el proyecto avanza en el diseño, todos los impactos se coordinarán con el Servicio Forestal de los Estados Unidos y los equipos de recreación mucho antes de cualquier cierre planeado.

La parte realineada del Vail Pass Recreation Trail se construirá antes de cerrar o eliminar la parte existente del sendero. El acceso en el Sendero Recreativo Vail Pass no se cerrará por duraciones prolongadas. Cuando el sendero requiera un realineamiento menor, los abanderados se utilizarán según sea necesario para mantener el camino utilizable durante la construcción.

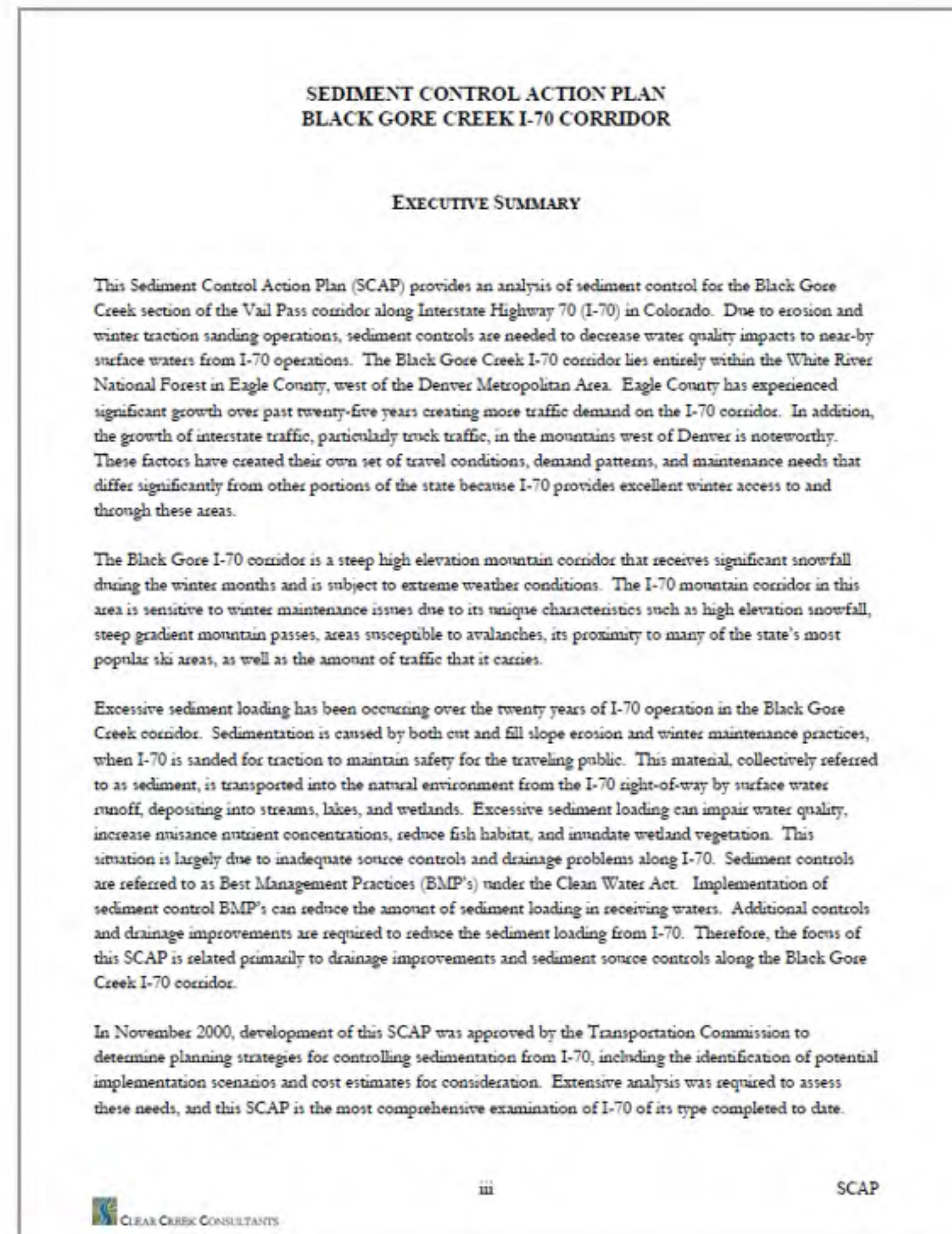
El equipo del proyecto trabajará para que los cierres de Bighorn Road, Columbine Drive y Two Elk Trail sea lo más cortos posible.





Impactos del Proyecto - Calidad del Agua

La calidad del agua en las vías fluviales cercanas podría verse afectada por la escorrentía adicional de sedimentos debido a un aumento de la superficie impermeable y arena de tracción adicional. Podrían desarrollarse nuevas áreas de erosión, causando la acumulación de sedimentos bajo puentes y otras áreas inaccesibles.





Impactos del Proyecto - Calidad del Agua

Para mitigar estos impactos, se actualizará el Plan existente de Acción de Control de Sedimentos de Black Gore Creek e incluirá recomendaciones para medidas permanentes de tratamiento de la calidad del agua, un ejemplo de lo cual se muestra aquí.



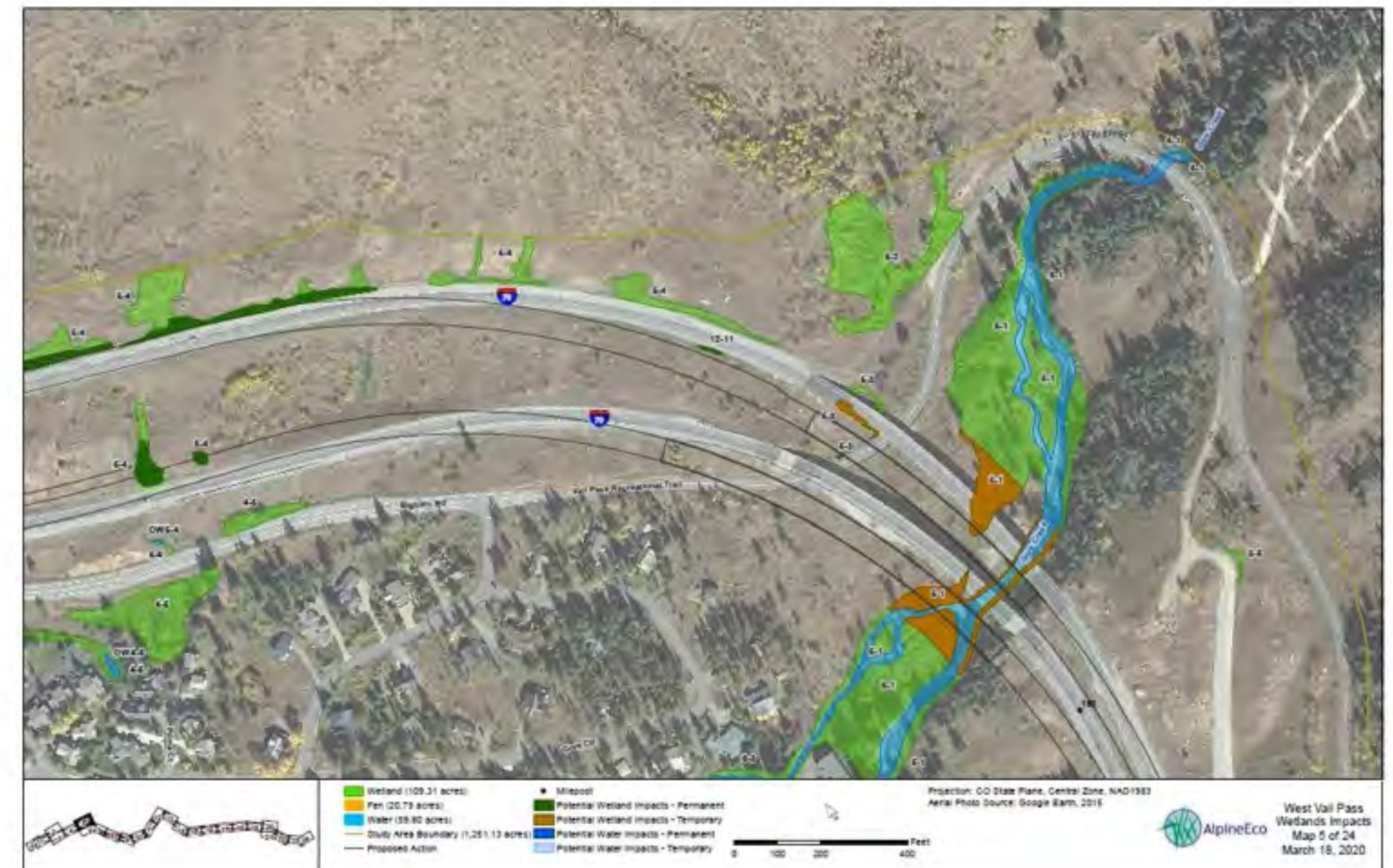
El proyecto afectaría aproximadamente 9,44 acres de humedales, incluyendo 0,42 acres de humedales de alta calidad llamados fens, y 0,19 acres de otras características del agua.

Todos los impactos de los humedales se mitigarán en una proporción de uno a uno, y los fens pueden necesitar ser reemplazados a una proporción más alta si así lo determina el US Army Corps of Engineers.

CDOT se compromete a utilizar la mitigación compensatoria en situ como su primera prioridad.

Los impactos de los humedales incluyen:

- 9,44 acres de humedales (incluyendo 0,42 acres de fen)
- 0,19 acres de otras características del agua





Impactos en la Construcción

Los recursos con impactos en la construcción se enumeran aquí.

Puede encontrar información detallada sobre estos impactos en el documento de la EA.

Recursos con impactos en la construcción:

- Transporte
- Calidad del Aire
- Ruido
- La Servidumbre de Paso
- Recursos Económicos
- EJ
- Parques y Recreación
- Hazmat
- Utilidades
- Vegetación y Hierba Mala Perniciosa
- Vida Silvestre, Peces y Especies T&E
- Calidad del Agua
- Llanuras de Inundación
- Humedales/Otras Aguas
- Visual
- Recursos Geológicos

CDOT minimizará los cierres de carriles en la mayor medida posible durante los tiempos de alto tráfico. Para todos los posibles cierres de carriles, trabajo nocturno y construcción cerca de residencias, CDOT llevará a cabo una comunicación temprana y frecuente con el público a través de la señalización, la página web del proyecto y campañas por correo electrónico, y a través de notificaciones postales.





Impactos en la Construcción

Existe el potencial de afectar a la vida silvestre durante la construcción debido a la eliminación de la vegetación que se utiliza para el hábitat y la alimentación y del ruido y la luz de los equipos de construcción.

Para minimizar estos impactos, el trabajo se limitará a la zona más pequeña posible. En todas las áreas se restablecería la vegetación después de la construcción. Además, si se requiere trabajo nocturno, el trabajo se hará durante cuatro noches seguidas y luego tres noches sin trabajo nocturno. Esto minimizará los impactos en el lince canadiense, que se considera una especie amenazada.



FUENTE: COLORADO PARKS AND WILDLIFE



FUENTE: COLORADO PARKS AND WILDLIFE



FUENTE: COLORADO PARKS AND WILDLIFE

Existe la posibilidad de que más sedimentos entren en vías fluviales y humedales debido a la eliminación de la vegetación y la perturbación del suelo durante la construcción.

En todas las áreas perturbadas se restablecería la vegetación una vez finalizado el trabajo. Las medidas de control temporales, como el vallado de limo y otras medidas que se muestran aquí, se utilizarán para minimizar la erosión y la escorrentía de sedimentos durante la construcción.





COLORADO

Department of Transportation

PRÓXIMOS PASOS



Financiación de la Subvención de la INFRA

En junio de 2020, CDOT recibió una subvención federal de INFRA. Esto, combinado con otros fondos, permitirá la construcción de la primera fase del proyecto por un total de \$140.4 millones.

Financiación identificada:

- Subvención federal de la INFRA: **\$60,7 millones**
- Contribución del CDOT: **\$75.2 millones**
- Otras fuentes federales: **\$4.5 millones**
- Total: **\$140.4 millones**

INFRA

I-70 Vail Pass Safety and Operations Improvements

Colorado Department of Transportation

Eagle County, Colorado

Proposed Award: \$60,700,000

Estimated Future Eligible Project Costs: \$140,400,000

Estimated Minimum Non-Federal Funding: \$75,200,000

El costo total de la Acción Propuesta es de **\$700 millones**. El CDOT seguirá buscando financiación adicional para completar el resto del proyecto.



Elementos de la Subvención de la INFRA

El proyecto INFRA consistirá en un carril auxiliar hacia el este durante 5 millas en la mitad superior del paso, pasos a desnivel para uso de la vida silvestre, cercos, ensanchamiento de hombros exteriores adicionales, reconstrucción de curvas, reconstrucción de puentes, reconstrucción de rampa de camión inferior, mejoras de señalización y tecnología antihielo en un puente.

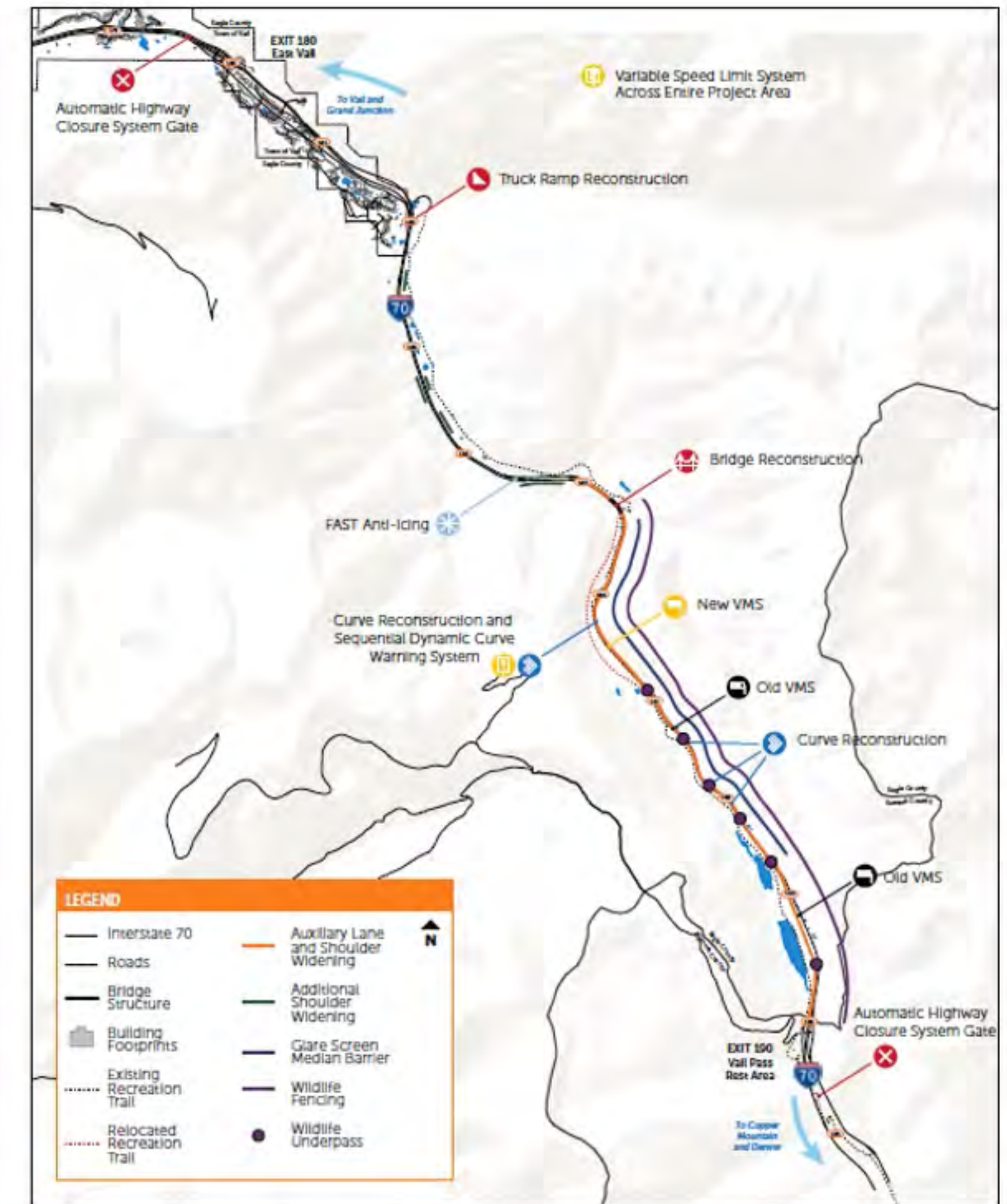


I-70 Vail Pass Safety and Operations Improvements

INFRA APPLICATION • RURAL

SPONSORED BY:





Programa de Diseño y Construcción

El diseño completado para el EA es de alto nivel y se necesita un diseño adicional antes de la construcción de cualquier mejora. El diseño de las mejoras de la Subvención INFRA comenzará en 2021, junto con la construcción de los elementos de acción temprana, que aún no se han determinado. La construcción mayor se produciría de 2022 a 2024.



El momento de la construcción de otras fases dependerá de la financiación futura.



COLORADO

Department of Transportation

Gracias

¡CDOT Necesita su aportación!

Comentarios
bienvenidos del
**22 de septiembre al
21 de octubre
de 2020**

El EA está disponible en www.bit.ly/WestVailPass

Las copias impresas de la EA están disponibles para su revisión en la Biblioteca Pública de Vail y en la Oficina de Administración de la Ciudad de Vail.

Gracias por ver esta presentación de I-70 West Vail Pass Auxiliary Lanes Environmental Review para aprender sobre la Acción Propuesta. Se solicita su opinión con respecto a la acción propuesta y será considerada por FHWA y CDOT antes de que decidan si el proyecto debe seguir adelante. Para enviar un comentario o hacer una pregunta, por favor visite el enlace de comentarios en la página web del proyecto.

¡Tu opinión es importante!