

Administración Federal de Carreteras

Aviso de Intención de Preparar una Declaración de Impacto Ambiental para un Proyecto de Autopista Propuesto; condados de Adams y Denver, Colorado (número de identificación FHWA-CO-EIS-24-001)

**AGENCIA:**

Administración Federal de Carreteras (FHWA), Departamento de Transporte de los U.S. (USDOT).

**ACCIÓN:**

Aviso de Intención (NOI) para Preparar una Declaración de Impacto Ambiental (EIS)

**RESUMEN:**

La FHWA, en coordinación con el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), está emitiendo este Aviso de Intención (NOI) para solicitar comentarios e informar al público, las agencias y las partes interesadas que preparará una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) para las mejoras de transporte en el corredor de Interestatal 270 (I-270). El Proyecto de Mejoras del Corredor I-270 está ubicado en la ciudad de Commerce City, condado de Adams, y la ciudad y el condado de Denver en el estado de Colorado. Los límites del estudio incluyen la extensión total de I-270 desde Interestatal 25 (I-25) hasta Interestatal 70 (I-70) (aproximadamente 6.5 millas). I-270 es una autopista interestatal de acceso controlado con dos carriles en cada dirección. Las personas y agencias que pueden estar interesadas o afectadas por el proyecto propuesto son alentadas comentar sobre la información de este NOI y el Documento de Información Adicional del NOI. Se considerarán todos los comentarios recibidos en respuesta a este NOI y cualquier información presentada en este documento, incluido el propósito y la necesidad preliminares, las alternativas preliminares y los impactos identificados, podrán ser revisados teniendo en cuenta los comentarios.

**FECHAS:**

Los comentarios sobre el NOI o el Documento de Información Adicional del NOI deben recibirse antes del 19 de septiembre de 2024.

**DIRECCIONES:**

Este NOI y el Documento de Información Adicional del NOI están disponibles en el expediente mencionado anteriormente en <http://www.regulations.gov> y en el sitio web del proyecto ubicado en <https://www.codot.gov/projects/studies/i270study>. El Documento de Información Adicional del NOI también se enviará por correo postal si se lo solicita. Se invita a todas las partes interesadas a enviar comentarios por cualquiera de los siguientes métodos:

- Sitio web: Para acceder a los documentos, visite el Portal de Reglamentación Federal ubicado en <http://www.regulations.gov> o el sitio web del proyecto ubicado en <https://www.codot.gov/projects/studies/i270study>. Siga las instrucciones en línea para enviar comentarios.
- Teléfono: Chris Horn al 720-963-3017
- Dirección postal o para entrega en mano o mensajería: FHWA Colorado Division, 12300 West Dakota Avenue Suite 180, Lakewood, Colorado 80228
- Correo electrónico: Chris.Horn@dot.gov
- Correo electrónico del proyecto: [cdot\\_i270@state.co.us](mailto:cdot_i270@state.co.us)

Todos comentarios enviados deben incluir el nombre de la agencia y el número de expediente que aparece en el encabezado de este Aviso. Todos los comentarios recibidos se publicarán sin cambios en <http://www.regulations.gov> o <https://www.codot.gov/projects/studies/i270study>, incluida cualquier información personal proporcionada.

El borrador del EIS incluirá un resumen de los comentarios recibidos.

### **PARA MÁS INFORMACIÓN, CONTACTA:**

Correo: Federal Highway Administration, Colorado Division  
 Attention: Chris Horn, Senior Area Engineer  
 12300 W Dakota Ave #180  
 Lakewood, Colorado 80228  
 Correo electrónico: Chris.Horn@dot.gov  
 Teléfono: 720-963-3017

o

Correo: Colorado Department of Transportation- Region 1  
 Atención: David Merenich, I-270 Project Director  
 2829 West Howard Place  
 Denver, Colorado 80204  
 Correo electrónico: [david.merenich@state.co.us](mailto:david.merenich@state.co.us)  
 Teléfono: 720-933-5755

Las personas interesadas en recibir información del proyecto también pueden utilizar el correo electrónico del proyecto mencionada anteriormente para agregarse a la lista de correo del proyecto.

### **INFORMACIÓN ADICIONAL**

FHWA y CDOT están comprometidos con la participación pública en este proyecto. Se considerarán todos los comentarios públicos recibidos en respuesta a este NOI consideraran y se realizarán posibles revisiones a la información presentada en este documento según corresponda. FHWA, como agencia Federal principal, y CDOT, como agencia principal conjunta/patrocinador del proyecto, están preparando un EIS para evaluar las soluciones de transporte en I-270 entre I-25 y I-70 en los condados de Adams y Denver, Colorado. El EIS para el Proyecto de Mejoras del Corredor I-270 se llevará a cabo de acuerdo con los requisitos de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) de 1969, con sus modificaciones ([42 Código de los Estados Unidos \[U.S.C.\] 4321](#), et seq.), [23 U.S.C. 139](#), las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental (CEQ) que implementan NEPA ([40 Código de Regulaciones Federales \[CFR\] 1500-1508](#)), las regulaciones de FHWA que implementan NEPA ([23 CFR 771](#)) y todas las demás leyes y regulaciones federales, estatales y locales aplicables.

CDOT y FHWA iniciaron una evaluación ambiental del corredor I-270 en 2020. Las agencias estaban trabajando para realizar una Evaluación Ambiental (EA). El proceso de la EA se detuvo a fines de 2022 cuando CDOT decidió que era necesaria una evaluación ambiental más detallada. Por lo tanto, CDOT y FHWA ahora están iniciando un EIS para evaluar los impactos ambientales de las mejoras de transporte del corredor I-270.

Para garantizar que se aborde una gama completa de cuestiones en el EIS y se identifiquen los problemas potenciales, se invita a todas las partes interesadas a enviar comentarios y sugerencias. FHWA solicita comentarios y sugerencias sobre el propósito y la necesidad, las posibles alternativas e impactos del proyecto y la identificación de cualquier información, estudios o análisis relevante de cualquier tipo relacionado con los impactos en la calidad del medio ambiente humano y natural. El propósito de esta solicitud es llevar los comentarios, la información y los análisis relevantes a la atención de FHWA y CDOT, lo antes posible en el proceso, para permitir que la agencia haga el máximo uso de esta información en la toma de decisiones.

## **Propósito y Necesidad Preliminares**

El objetivo preliminar del Proyecto de Mejoras del Corredor I-270 es implementar soluciones de transporte que modernicen el corredor I-270 para acomodar las demandas de transporte existentes y previstas.

Las necesidades de transporte identificadas son las siguientes:

- Seguridad de los viajeros en el corredor
- Tiempo de viaje y confiabilidad en el corredor
- Tránsito en el corredor
- Conectividad para bicicletas y peatones de un lado a otro I-270

- Operaciones de flete en el corredor

Además de abordar las necesidades del proyecto, CDOT, FHWA, las Agencias Participantes y Cooperantes han establecido un objetivo clave para el proyecto: minimizar los impactos ambientales y comunitarios resultantes del proyecto. La declaración de propósito y necesidad puede modificarse en base con los comentarios recibidos durante el período de comentarios en este Aviso.

## **Alternativas Preliminares del Proyecto**

Las alternativas preliminares que se están considerando se resumen a continuación y desarrollaron con aporte del público y de las agencias a través del proceso de evaluación preliminar. Las Agencias Líderes considerarán los comentarios de las agencias y del público recibidos durante el período de comentarios del NOI, y estas alternativas (y otra información presentada en el NOI) están sujetas a cambios en base con el aporte.

Las alternativas preliminares pasarán por un proceso de selección, que se basará en el aporte del público y de las agencias durante el proceso de evaluación. Como resultado del proceso de selección, una o más de las alternativas preliminares pueden descartarse y no analizarse completamente en el EIS o pueden agregarse otras alternativas.

## **Alternativa de No Acción**

La Alternativa de No Acción mantendría la configuración actual de la autopista de dos carriles de uso general en cada dirección. Los puentes y el pavimento seguirían recibiendo mantenimiento y reparación, pero las deficiencias subyacentes de la infraestructura permanecerían.

## **Alternativa de Mejoras para Bicicletas, Peatones y Tránsito**

La Alternativa de Mejoras para Bicicletas, Peatones y Tránsito se centraría en mejoras a las conexiones para bicicletas, peatones y tránsito en la comunidad en lugar de capacidad adicional en la autopista. Incluiría mantenimiento y rehabilitación sustanciales y continuos de las estructuras existentes de la autopista y el pavimento mantendría la configuración existente de la autopista.

## **Alternativa de Construcción Mínima**

La Alternativa de Construcción Mínima no agregaría capacidad de carriles a I-270, pero reconstruiría la infraestructura, incluido el reemplazo de puentes que están llegando al final de su vida útil, y abordaría el estado del pavimento y el asentamiento del subsuelo. También incluiría mejoras de seguridad, como la ampliación de los arcenes y el rediseño de las rampas

de entrada y salida en los intercambios I-76, York Street, Vasquez Boulevard y Quebec Street para proporcionar carriles de aceleración y desaceleración adecuados para cumplir con los estándares de diseño.

### **Alternativa de Tres Carriles de Uso General**

La Alternativa de Tres Carriles de Uso General incluiría las mejoras de seguridad y las reconfiguraciones de los intercambios incluidas en la Alternativa de Construcción Mínima. También agregaría un carril de viaje de uso general en cada dirección, para un total de tres carriles de uso general en cada dirección a lo largo del corredor. Reconstruiría otra infraestructura de la autopista para acomodar la huella ensanchada de la autopista y modernizar la infraestructura existente. Tránsito permanecería en los carriles de uso general como existe el servicio actual.

### **Alternativa de Dos Carriles de Uso General y un Carril Exclusivo para Tránsito**

La Alternativa de Dos Carriles de Uso General y un Carril Exclusivo para Tránsito incluiría las mejoras de seguridad y las reconfiguraciones de los intercambios incluidas en la Alternativa de Construcción Mínima. También agregaría un nuevo carril exclusivo para tránsito en cada dirección a través del corredor para un total de dos carriles de uso general y un carril exclusivo para tránsito en cada dirección a través del corredor. Reconstruiría otra infraestructura de la autopista para acomodar la huella ensanchada de la autopista y modernizaría la infraestructura existente.

### **Alternativa de Dos Carriles de Uso General y un Carril Exprés que Se Adapta al Tránsito**

La alternativa de dos carriles de uso general y un carril exprés que se adapta al tránsito incluiría las mejoras de seguridad y las reconfiguraciones de los intercambiadores incluidas en la alternativa de construcción mínima. Agregaría un nuevo carril de viaje en cada dirección a través del corredor. El nuevo carril funcionaría como un Carril Exprés. Los vehículos de tránsito y los vehículos de alta ocupación (3 o más personas) podrían viajar en el Carril Exprés sin cargo. Otros viajeros, incluidos los camiones de flete, que opten pagar una tarifa también podrían usar el nuevo Carril Exprés. Reconstruiría otra infraestructura de la autopista para acomodar la huella ensanchada de la autopista y modernizaría la infraestructura existente.

### **Alternativa de Tres Carriles de Uso General y un Carril Exprés que Se Adapte al Tránsito**

La Alternativa de Tres Carriles de Uso General y un Carril Exprés que Se Adapte al Tránsito incluirían las mejoras de seguridad y las reconfiguraciones de los intercambios incluidas en la

Alternativa de Construcción Mínima. Agregaría dos carriles de viaje en cada dirección: un carril de uso general y un Carril Exprés para una configuración general de tres carriles de uso general y un Carril Exprés en cada dirección a través del corredor. Los vehículos de tránsito y los vehículos de alta ocupación (3 o más personas) podrían viajar en el Carril Exprés sin cargo. Otros viajeros, incluidos los camiones de flete, que opten pagar una tarifa también podrían usar el nuevo Carril Exprés. Reconstruiría otra infraestructura de la autopista para acomodar la huella de la carretera ensanchada y modernizaría la infraestructura existente.

### **Alternativa de Dos Carriles de Uso General y Dos Carriles Exprés que Se Adapten al Tránsito**

Alternativa de Dos Carriles de Uso General y Dos Carriles Exprés que Se Adapten al Tránsito incluirían las mejoras de seguridad y las reconfiguraciones de los intercambios incluidas en la Alternativa de Construcción Mínima. Agregaría dos nuevos carriles de viaje en cada dirección. Los dos nuevos carriles funcionarían como Carriles Exprés. Los vehículos de tránsito y los vehículos de alta ocupación (3 o más personas) podrían viajar en el Carril Exprés sin cargo. Otros viajeros, incluidos los camiones de flete, que opten pagar una tarifa también podrían usar el nuevo Carril Exprés. Reconstruiría otra infraestructura de la autopista para acomodar la huella de la carretera ensanchada y modernizaría la infraestructura existente.

### **Resumen de Impactos Previstos**

El EIS evaluará los posibles efectos sociales, económicos y ambientales resultantes de la implementación de las alternativas de construcción y la alternativa de no construcción. FHWA y CDOT buscarán aportes del público y las agencias durante el proceso de desarrollo del EIS con respecto a los efectos del proyecto. CDOT y FHWA evaluarán los efectos de los recursos ambientales y comunitarios en acuerdo con sus procedimientos y pautas de NEPA. El público y las agencias han identificado los siguientes problemas y consideraciones ambientales como los que requieren la mayor atención en el proceso de revisión ambiental.

Comunidades de Justicia Ambiental. Las alternativas de construcción tienen el potencial de afectar a las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias. La recopilación de datos preliminares muestra que los vecindarios que rodean el proyecto propuesto deben considerarse comunidades de justicia ambiental. Existe el potencial de que las alternativas de construcción tengan impactos en estas comunidades debido ruido, calidad del aire, impactos financieros y otros factores.

Calidad del Aire y Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GHGs). Las alternativas de construcción tienen el potencial de afectar la calidad del aire. El proyecto modelará las emisiones atmosféricas de contaminantes relacionados con el transporte: monóxido de

carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), material particulado de 10 micrones o menos de diámetro (PM<sub>10</sub>), material particulado de 2.5 micrones o menos de diámetro (PM<sub>2.5</sub>) y precursores de ozono (O<sub>3</sub>) [óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y compuestos orgánicos volátiles (VOCs)], así como tóxicos del aire de fuentes móviles (MSATs) y GHGs.

Ruido. Las alternativas de construcción tienen el potencial de aumentar el ruido del tráfico en los vecindarios que rodean la autopista. Además, la construcción de una alternativa de construcción puede tener el potencial de aumentar temporalmente el ruido en los vecindarios que rodean la autopista.

The Calidad del Agua. Las alternativas de construcción tienen el potencial de afectar la calidad del agua. El proyecto incluirá medidas de control permanentes y temporales para reducir la escorrentía de aguas pluviales a las aguas circundantes.

Humedales y Aguas de los U.S. Las alternativas de construcción pueden requerir dragado y/o relleno de aguas de los U.S. e impactos en humedales, lo que puede requerir un permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los U.S.

Materiales Peligrosos. El área del proyecto incluye áreas de contaminación conocida del suelo y las aguas subterráneas que podrían verse alteradas durante la construcción de las alternativas de construcción.

Derecho de Paso (ROW). Las alternativas de construcción pueden requerir la adquisición de derecho de paso y/o servidumbres. Se espera que las alternativas de construcción requieran la adquisición parcial de algunas propiedades y servidumbres temporales. Algunas de las alternativas de construcción pueden requerir reubicaciones residenciales o comerciales.

El EIS evaluará los impactos y beneficios esperados para los recursos identificados anteriormente, así como otros recursos. El nivel de revisión de los recursos identificados para el EIS será proporcional a los impactos anticipados para cada recurso del proyecto propuesto y se regirá por los requisitos legales o reglamentarios que protegen esos recursos. Los análisis y evaluaciones realizados para el EIS identificarán el potencial de impactos; si los impactos previstos serían adversos; y las medidas de mitigación ambiental adecuadas. Se proporciona información adicional sobre los impactos esperados en el documento de Información adicional del NOI disponible para su revisión en el expediente establecido para este proyecto y en el sitio web del proyecto como se indica en la sección DIRECCIONES. FHWA y CDOT están invitando a la participación del público durante el período de comentarios del NOI. Los recursos identificados para el análisis de impacto en el EIS pueden revisarse debido a la consideración de los comentarios públicos.

## **Permisos Previstos (y Otras Autorizaciones)**

Se prevé que se necesitarán permisos de agencias federales, estatales y locales, y otras autorizaciones, para la implementación de una alternativa de construcción. También se prevén acuerdos ferroviarios. Las listas de los permisos específicos previstos se incluyen en el Documento de Información Adicional del NOI.

## **Cronograma para el Proceso de Toma de Decisiones**

El cronograma del proyecto sigue los requisitos del proceso de revisión ambiental según 23 U.S.C. 139 y cumplirá con 40 CFR 1501.10(b)(2), que requiere que las revisiones ambientales para los proyectos de infraestructura importantes se realicen dentro de los 2 años (a partir de la fecha de publicación del NOI) hasta la fecha de emisión del ROD. Se prevé que el Borrador del EIS se publique entre fines de 2024 y principios de 2025. Un período de comentarios públicos y una audiencia pública seguirán a la publicación del Borrador del EIS. Se prevé que el documento final del EIS y el ROD se emita entre fines de 2025 y principios de 2026, dentro de los 24 meses posteriores a la publicación de este NOI según 23 U.S.C. 139(d)(10). Según 23 U.S.C. 139(d)(10), los permisos y autorizaciones deben completarse a más tardar 90 días después de la emisión del Registro de decisión. Sin embargo, para este proyecto, CDOT ha solicitado, de conformidad con 23 U.S.C. 139(d)(10)(C)(ii), que el permiso 404 y las certificaciones de calidad del agua 401 sigan un cronograma diferente porque la fecha de construcción no se espera hasta 2026 o más tarde.

## **Alcance y Revisión Pública**

El equipo del proyecto desarrolló un Plan de Coordinación de Agencias y un Plan de Participación Pública. Estos planes guiarán CDOT a través del proceso de alcance y revisión pública. El Plan de Participación Pública y el Plan de Coordinación de Agencias se adjuntan a el Documento de Información Adicional del NOI.

CDOT y FHWA identificaron las agencias con jurisdicción sobre los recursos dentro del área de estudio. En el 8 de junio de 2023, FHWA y CDOT llevaron a cabo una reunión de coordinación de agencias. Después de la reunión, FHWA se comunicó formalmente con las agencias a través del Servicio Postal de los Estados Unidos y correo electrónico para determinar el estado de Agencia Cooperante y Participante. Se llevó a cabo otra reunión de coordinación de agencias en el 1 de noviembre de 2023.

Se llevarán a cabo reuniones adicionales con Agencias Cooperantes y Participantes durante todo el proceso de revisión ambiental. El Plan de Coordinación de Agencias y el Plan de Participación Pública incluidos en el Documento de Información Adicional del NOI describen cómo el público y las agencias seguirán participando durante el desarrollo del EIS.

El proyecto realizó una jornada de puertas abiertas en el 10 de octubre de 2023 en Eagle Pointe Recreation Center (Commerce City), para presentar al público el borrador del propósito y la necesidad y el borrador de las alternativas propuestas. La jornada de puertas abiertas tuvo 81 participantes que se inscribieron para el evento; los asistentes se mostraron muy comprometidos y brindaron comentarios y opiniones detallados. Los participantes fueron una mezcla de residentes locales, viajeros, grupos interesados, personal de agencias y funcionarios electos. Un resumen de la jornada de puertas abiertas pública de octubre está disponible en el sitio web del proyecto. Las agencias fueron informadas sobre la jornada de puertas abiertas pública y se recibieron los aportes en la reunión de coordinación de agencias del 1 de noviembre de 2023.

En diciembre de 2023, CDOT organizó "sesiones de escucha" comunitarias para recopilar comentarios adicionales de los residentes del área. Las sesiones de escucha realizaron en ubicaciones comunitarias en el área de estudio; todas incluyeron personal de habla hispana e inglesa. CDOT también realizó numerosas reuniones individuales con las partes interesadas.

Se planean reuniones públicas y de agencias adicionales antes de que se publique el Borrador del EIS, y el Borrador del EIS estará disponible para que el público y las agencias lo revisen y comenten antes de la Audiencia Pública.

### **Solicitud de Identificación de Posibles Alternativas, Información y Análisis Relativos a la Acción Propuesta**

Para garantizar que se aborden todos los problemas relacionados con el estudio y se identifiquen todos los problemas potenciales, FHWA y CDOT solicitan comentarios y sugerencias del público y de todas las agencias federales, estatales, tribales y locales. FHWA y CDOT solicitan comentarios y sugerencias sobre posibles alternativas e impactos, y la identificación de cualquier información, estudio o análisis relevante de cualquier tipo sobre los impactos que afecten la calidad del medio ambiente humano. Específicamente, se solicita a las agencias y al público que identifiquen y presenten posibles alternativas para su consideración. Cualquier información, como problemas significativos anticipados o impactos ambientales y análisis relevantes para la acción propuesta, será considerada por las agencias principales y cooperantes al desarrollar el borrador del EIS. Los comentarios deben recibirse antes del 19 de septiembre de 2024. Toda la información aquí presentada, incluidos el propósito y la necesidad preliminares, la gama preliminar de alternativas y la identificación de los impactos, podrá ser revisada después de considerar los comentarios. El propósito de esta solicitud es llevar los comentarios, la información y los análisis pertinentes a la atención de las Agencias Líderes, lo más temprano posible en el proceso, para permitir que las agencias hagan el máximo uso de esta información en la toma de decisiones.

Existen varios métodos para enviar comentarios, como se describe en la sección DIRECCIONES de este aviso. Cualquier pregunta relacionada con esta acción propuesta, incluidos los comentarios relacionados con alternativas, información y análisis, debe dirigirse a FHWA o CDOT a las direcciones físicas, direcciones de correo electrónico o números de teléfono que se proporcionan en la sección PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, CONTACTE A FHWA de este aviso.

Autoridad: 42 U.S.C. 4321 et seq.; 23 U.S.C. 139; 23 CFR parte 771.

John M. Cater, Administrador de División, Lakewood, Colorado.

Publicado en: 20 de agosto de 2024