

US 287 desde SH 1 hasta LaPorte Bypass – Evaluación Ambiental Resumen Ejecutivo – Septiembre de 2004

¿En qué consiste el proyecto?

La Administración Federal de Carreteras (FHWA), conjuntamente con el Departamento de Transporte de Colorado (CDOT), ha realizado estudios para investigar las alternativas que mejorarían la movilidad (condiciones de circulación vial) y la seguridad en el tramo de aproximadamente 2 millas (3.22 kilómetros) de la Carretera Federal 287 (US 287), comprendido entre la Carrera Estatal 1 (SH 1) y la intersección con LaPorte Bypass, al este de la ciudad de LaPorte, postes miliars (MP) 348.50 y 350.35. La Evaluación Ambiental (EA) terminada ya está disponible para revisión en diversos lugares, como se indica en el anuncio adjunto.

Actualmente, este tramo de la carretera federal US 287 es un camino de dos carriles, sin división, con un carril de 12 pies (3.66 metros) en cada sentido y arcenes de diversos anchos (de 0 a 4 pies [de 0 a 1.22 metros]). Hay tres intersecciones señalizadas dentro del área del proyecto: las intersecciones de US 287 con SH 1, North Shields Street y LaPorte Bypass. El límite de velocidad permitida es de 45 mph (72.5 km/h), la velocidad de diseño es de 50 mph (80.5 km/h), y hay un cruce de vía a nivel con el Union Pacific Railroad (UPRR) en North Shields Street.

¿Por qué la FHWA y el CDOT quieren realizar este proyecto?

Propósito: El propósito de este proyecto es mejorar la movilidad y la seguridad de la circulación vial existente y futura en el tramo de la carretera federal US 287 comprendido entre SH 1 y la intersección con LaPorte Bypass.

Necesidad: El mejoramiento de este tramo de la carretera federal US 287 tiene el objetivo de lograr un nivel satisfactorio de servicio (condición del flujo de tránsito) y mitigar el actual congestionamiento de tránsito. Las actuales condiciones de circulación vial, sobre todo entre las intersecciones, son malas. Las dificultades que experimentan los conductores para dar vuelta a la izquierda y la disminución consecuente en las condiciones de seguridad intensifican la necesidad de realizar mejoras en este corredor. En virtud de que se pronostican volúmenes cada vez mayores de tránsito (con base en las tendencias de crecimiento en las ciudades circunvecinas), las condiciones de circulación vial y seguridad seguirán deteriorándose si no se llevan a cabo las mejoras.

Alternativas estudiadas

La FHWA y el CDOT tomaron en consideración 12 alternativas junto con la de No actuar, y evaluaron la capacidad de cada alternativa para satisfacer el propósito y la necesidad de este proyecto. Este estudio incluyó la consideración de construir una nueva alineación, o bien ensanchar el tramo de carretera actual.

Se usaron los siguientes criterios fundamentales para examinar las alternativas: hábitat adecuado para las especies de flora y fauna amenazadas y en peligro de extinción, impactos en los parques públicos y áreas naturales, impactos en áreas que contienen materiales o desechos peligrosos, responsabilidades de mantenimiento de la ruta, la necesidad de un nuevo cruce de ferrocarril o paso elevado, reubicaciones residenciales, reubicaciones comerciales e industriales, costos preliminares de adquisición de derechos de vía, impactos en los proyectos de urbanización residencial aprobados, trastornos en parcelas grandes de tierras de labranza, aspectos socioeconómicos y de justicia ecológica y costos preliminares de construcción de la carretera, el puente y los servicios públicos.

Después del proceso de selección inicial, se decidió conservar 3 de las 12 alternativas, junto con la de No actuar, para seguir analizándolas: las alternativas A4 y A5 en la alineación existente y la alternativa B en una nueva alineación. (Véase el mapa adjunto.) La alternativa A4 reduciría al mínimo los posibles impactos en el ambiente humano y natural y seguiría el camino existente. La alternativa A5 requeriría la reubicación de Terry Lake Dam, y reduciría los impactos en el lado sur del camino existente. La alternativa B incluiría la construcción de un nuevo corredor al sur de la actual carretera US 287.

Análisis ambiental

Los impactos directos, indirectos y acumulativos, así como las posibles medidas de mitigación asociadas con estas alternativas se analizaron en 25 recursos diferentes. Los impactos que requieren mitigación se identificaron en ocho recursos: adquisición de derecho de vía y reubicación, ruido, ecología, tierras pantanosas, terrenos aluviales, calidad del agua, materiales y desechos peligrosos y construcción.

Alternativa preferente

La FHWA, en su calidad de organismo gubernamental encargado de este proyecto, es responsable de tomar la decisión sobre la alternativa preferente. Después de finalizar el análisis ambiental, la FHWA y el CDOT se reunieron con la ciudad de Fort Collins, el Condado de Larimer y otros organismos locales, estatales y federales para anunciar la recomendación de la alternativa A4 como la alternativa preferente. La alternativa preferente satisface el propósito y la necesidad del proyecto, ya que mejora la movilidad y la seguridad de las condiciones de circulación vial existentes y futuras y aprovecha la alineación actual de la carretera US 287. Además, la alineación de la alternativa preferente A4 se ha diseñado para reducir al mínimo los posibles impactos en el ambiente humano y natural a lo largo del corredor y, al mismo tiempo, maximiza los beneficios de seguridad. El mapa adjunto muestra la alineación de la alternativa preferente y las posibles reubicaciones. Las reubicaciones incluirán un rango de 4 a 5 residencias unifamiliares, 6 unidades de departamentos, 8 negocios y de 14 a 23 casas móviles. Otros impactos incluyen la pérdida de 0.3 acres (0.12 hectáreas) de hábitat ribereño (orillas del río); la pérdida de 0.25 acres (0.10 hectáreas) de tierras pantanosas, 325 pies lineales (99.06 metros lineales) de invasión de los terrenos aluviales de Dry Creek, impactos de ruido en 48 residencias e impactos de materiales y desechos peligrosos en 4 sitios. La información detallada sobre todos los impactos y las medidas de mitigación propuestas se encuentran en el documento de la EA.

Programa de participación pública

Al inicio del proyecto, se puso en marcha un programa de participación pública (PIP) para alentar la participación tanto de las instituciones como de los residentes y empresas de la localidad, y este programa seguirá vigente hasta que se termine el estudio. El CDOT solicitó los comentarios y sugerencias de organismos federales, estatales y locales, grupos de intereses especiales y el público en general. Los materiales se distribuyeron tanto en inglés como en español.

Se alentó activamente a los representantes de los organismos federales, estatales y locales a participar en el proceso. Los comentarios y sugerencias se recibieron durante una reunión de determinación de alcance y tres reuniones para informar sobre el estado del proyecto, celebradas con los representantes de los diferentes organismos entre noviembre de 1999 y abril de 2001. El CDOT también participó en numerosas reuniones con organismos locales para analizar aspectos específicos del proyecto.

Se distribuyeron cinco hojas de datos del proyecto entre residentes y negocios locales, grupos de intereses especiales y organismos federales, estatales y locales, entre octubre de 1999 y marzo de 2004. Se mantiene un sitio Web del proyecto en www.us287-north-of-fort-collins.com. Se realizaron tres reuniones públicas de determinación de alcance con diversos grupos de intereses especiales en noviembre de 1999, enero de 2000 y febrero de 2000. Se impartieron talleres públicos el 4 de mayo de 2000 y el 21 de septiembre de 2000. El CDOT trató activamente de buscar la participación de los residentes, propietarios de inmuebles y negocios que se encuentran en las áreas de acción de las alternativas en estudio, realizando entrevistas de puerta en puerta en la comunidad, entre abril y junio de 2003.

¿Qué sigue?

Después de la audiencia pública (véase el anuncio adjunto), la FHWA y el CDOT responderán a los comentarios y publicarán un documento de decisión, conforme a lo que estipula la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Después de publicar el documento de decisión previsto por la NEPA, el proyecto entrará en la fase de diseño, seguida por la adquisición de derecho de vía y servicios públicos (misma que incluirá la reubicación de las residencias y negocios afectados) y, por último, la construcción del proyecto.

Contactos

Carol Parr – Gerente del Proyecto, CDOT R4
Greeley, CO 80631
Teléfono: 970-350-2170
Correo electrónico: Carol.Parr@dot.state.co.us

Michelle Li – Gerente del Proyecto, JFS&A
Littleton, CO 80120
Teléfono: 303-797-5050, extensión 1344
Correo electrónico: Mli@jfsato.com