



n o r t h m e t r o

CORREDOR Norte Metro

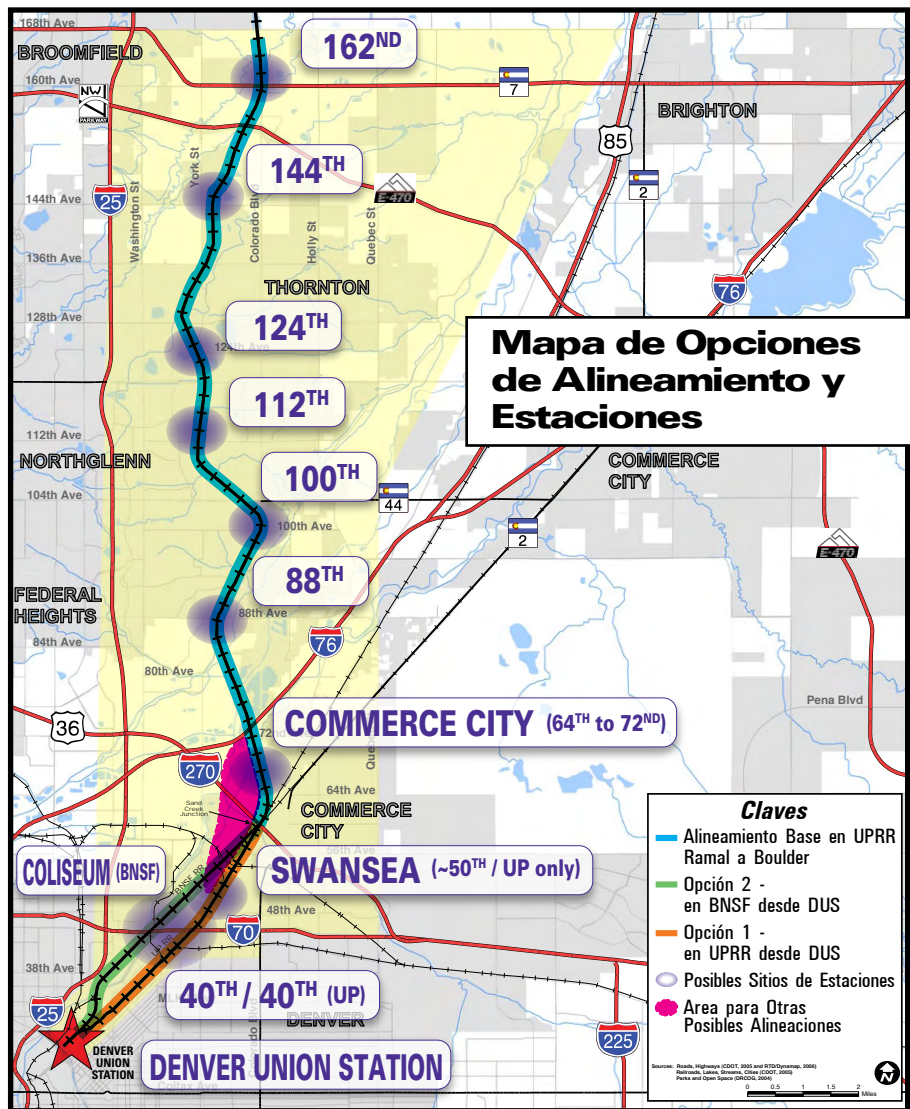
NOTICIAS

Analizan Alternativas de Transporte Público

Desde Septiembre del 2006, el equipo del proyecto de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS, en inglés) del Corredor Norte Metro ha estado analizando las alternativas de transporte público para las comunidades del norte de Denver, incluyendo a la zona norte de Denver, Commerce City, Thornton, Northglenn y el Condado Adams. Sobre la base del análisis técnico y de los comentarios del público, el equipo del proyecto ha alcanzado el Nivel 3 de análisis, con trenes eléctricos (EMU) o a diesel (DMU) como las alternativas para el transporte ferroviario de pasajeros. A la vez, se están evaluando las siguientes alineaciones tanto para los trenes eléctricos como a diesel:

- Vías de Burlington Northern Santa Fe (BNSF) desde la Estación Union de Denver (DUS) hasta las vías Union Pacific Railroad (UPRR), ramal a Boulder
- Vías de UPRR desde DUS hasta UPRR, ramal a Boulder

Para evitar las restricciones físicas en la intersección ferroviaria de Sand Creek Junction, cerca de la I-270, el equipo del proyecto está investigando opciones de realineamiento en la sección sur, para conectar las vías de BNSF o de UPRR a las vías de UPRR ramal a Boulder al norte de la I-270.



¿Cómo se llegó a estas alternativas?

Usando la lista de alternativas iniciales de transporte público (compilada sobre los resultados de proyectos anteriores y durante la consulta pública inicial del Corredor Norte Metro), el equipo del proyecto condujo los nivel 1 y 2 de evaluación de alternativas durante octubre y noviembre del 2006. En las reuniones públicas que se realizaron entre noviembre y diciembre del 2006 se presentaron los resultados de esa evaluación y las recomendaciones del equipo del proyecto.

CONECTESE Y COMPARTA SU OPINION

Sitio del proyecto:
www.rtd-fastracks.com/nm_2

Línea directa del proyecto:

303-299-2000

¿Cuáles Fueron los Comentarios del Público?

Cuando el equipo del proyecto presentó la evaluación de nivel 1 (preselección) y de nivel 2 (comparaciones), a la vez se solicitaron los comentarios del público.

Se recibieron 375 comentarios, tanto en el sitio de Internet como en reuniones públicas y durante grupos pequeños y presentaciones.

En la parte sur del corredor (zona norte de Denver y Commerce City), existe un consenso general a favor de trenes eléctricos o a diesel siguiendo las vías ferroviarias ya existentes. En particular, Commerce City expresó su respaldo al uso de las vías existentes porque otras alternativas (como la I-25 o la calle Washington) no servirían a esta comunidad. También se ha expresado un interés en conocer más sobre los trenes eléctricos o a diesel, incluyendo sus operaciones, impacto potencial en la calidad del aire, ruido y vibraciones.

En la zona norte del corredor (Northglenn/Thornton) encontramos que existe respaldo para las alternativas de transporte público que sirven a esa área. A la vez, los residentes del área, especialmente aquellos que viven cerca de las vías, expresaron serias preocupaciones sobre el efecto del proyecto en las propiedades (incluyendo el valor de las casas y la expropiación de viviendas), ruidos y vibración (bocinas y silbatos de los trenes), tráfico vehicular, y seguridad peatonal en los cruces ferroviarios y cerca de las estaciones.

¿Por Qué se Descartó la I-25?

¿Por qué no se puede construir la línea ferroviaria del Corredor Norte Metro a lo largo de la I-25 y con un tren urbano de pasajeros, como se hizo con T-REX en el sur de la ciudad?

El equipo del proyecto del Corredor Norte Metro dejó de lado la alternativa del tren urbano de pasajeros a lo largo de la I-25 tras analizar los beneficios para el transporte de pasajeros, el costo, la efectividad, y el impacto y los beneficios para la comunidad. El nivel 2 de evaluación mostró lo siguiente:

Aunque la cantidad de pasajeros estimada para las vías en la I-25 (12.000-15.000) está cerca de la cantidad de pasajeros estimada (14.000-18.000), el costo de construir un tren urbano en la I-25 no resulta efectivo si se lo compara con usar las vías ya existentes. Construir un tren

urbano en la I-25 costaría dos veces más que otras alternativas sin que aumente la cantidad de pasajeros o los beneficios. El Departamento de Transporte de Colorado tiene planes futuros para expandir la carretera en esa zona. Además, RTD tendría que comprar o expropiar propiedades, con unos 100 terrenos a ser comprados y otros 300 terrenos afectados.

En el caso de T-REX, el tren de pasajeros se planificó y construyó junto con las mejoras en la carretera, reduciendo así el costo y aumentando la coordinación en las fases de diseño y construcción de T-REX. No existe una oportunidad similar para el Corredor Norte Metro.

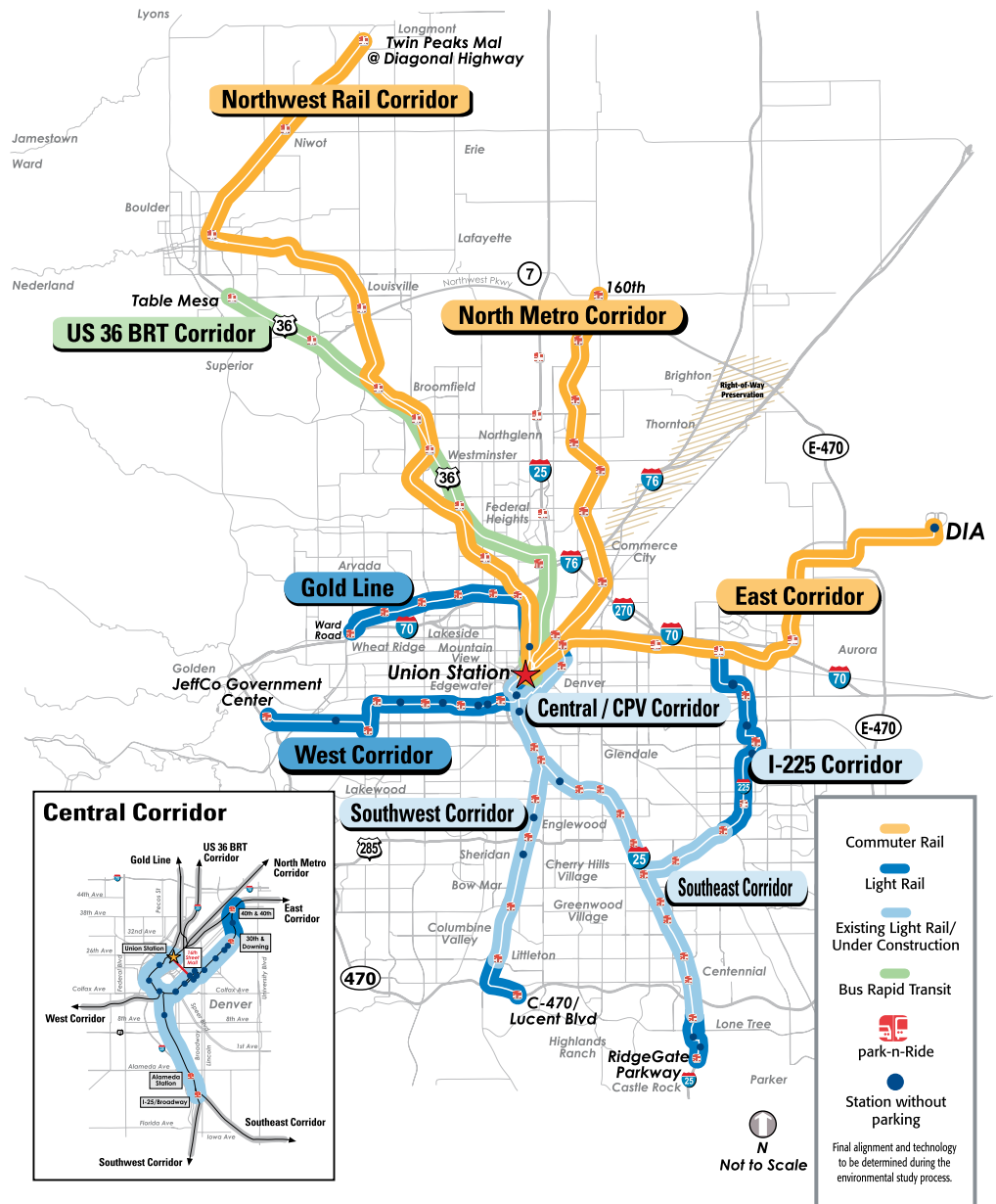
En el Corredor Sureste (T-REX), no había otra opción posible para el tren urbano, mientras que en el Corredor Norte Metro se pueden usar las vías ya existentes.



El Programa FasTracks de RTD y el Corredor Norte Metro

El programa FasTracks del Distrito Regional de Transporte (RTD) es un programa a 12 años y con un costo de 4.700 millones de dólares para construir 119 millas (190 km) de transporte ferroviario de pasajeros (urbano e interurbano), 18 millas (29 km) de servicio de buses rápidos, 21.000 nuevos espacios de estacionamiento en las estaciones de trenes y buses, y un servicio expandido de buses en los ocho condados del área metropolitana de Denver.

El Corredor Norte Metro de RTD FasTracks será un corredor de 18 millas de transporte ferroviario de pasajeros (de alta capacidad) entre la Estación Union de Denver y la Avenida 162. El corredor pasará por el norte de Denver, Commerce City, Thornton, Northglenn y zonas no incorporadas del Condado Adams. El estudio de la Declaración de Impacto Ambiental del Corredor Norte Metro es un proceso de planificación ambiental que resultará en la identificación de la alternativa preferida para la alineación ferroviaria, la tecnología ferroviaria y la ubicación de las estaciones. Este estudio



también identificará el impacto potencialmente causado por la implementación de la alternativa preferida y las maneras de evitar, minimizar o aliviar posibles impactos adversos. Por medio de este proceso, el público tendrá numerosas oportunidades para

compartir sus opiniones sobre las decisiones del proyecto. El estudio terminará en el 2008 y luego seguirá la fase del diseño final, la compra de las propiedades necesarias y la construcción. Se anticipa que el Corredor Norte Metro quedará abierto en el 2015.



n o r t h m e t r o

Denver Union Station
Dave Shelley, Project Manager
1701 Wynkoop, Suite 215
Denver, CO 80202



n o r t h m e t r o

Cómo Participar

Llame al 303-299-2000 o visite el sitio www.rtd-fastracks.com/nm_2 para:

- Inscribirse en la lista de correo y carta noticiosa
- Informarse sobre las reuniones públicas
- Inscribirse en el Comité de Planificación de Estaciones o en el Foro de Temas
- Solicitar una presentación sobre el Corredor Norte Metro en su organización o vecindario, llamando al 303-313-9488

¡DIGANOS LO QUE USTED PIENSA!

Envíe sus comentarios por medio del sitio de Internet, correo electrónico, carta o fax.



Por correo electrónico a:
comments@rtdnorthmetro.com



Por carta a:
Denver Union Station
Dave Shelley, Project Manager
1701 Wynkoop, Suite 215
Denver, CO 80202



Por fax a: 303-693-7738