

Varios problemas han resultado acerca de la alternativa del tren ligero que ha estado bajo evaluación. Como resultado, el equipo del proyecto está recomendando que la Alternativa 2, el tren ligero entre el centro y el Aeropuerto Internacional de Denver, debería ser eliminada de futura consideración. Las razones para la eliminación son destacadas abajo:

- Problemas al traer el tren ligero a la parte norte de Denver Union Station (DUS) y no el suficiente espacio para construir plataformas que dieran un servicio seguro a los pasajeros (vea la exhibición que acompaña los Resultados del Estudio de Denver Union Station)
- La carta que el Ferrocarril de Union Pacific (UPRR) le mandó al Distrito Regional de Transporte (RTD) diciéndoles que no permitirán que un equipo (vehículos de tren ligero) de la Administración del Ferrocarril no-Federal opere dentro de su derecho de vía
- El costo por usuario es de aproximadamente 35 por ciento más alto (\$250 millones) para el tren ligero que para los trenes de transporte rápido con un número de usuarios similares (43,900 – 44,100) para los cuales limita la habilidad de obtener el financiamiento federal para construir el proyecto

Con la eliminación de la Alternativa 2, las áreas de mantenimiento para los trenes ligeros y sus estaciones también están recomendadas para ser eliminadas. Las ubicaciones de las áreas de mantenimiento y las estaciones que también están recomendadas para ser eliminadas incluyen:

Áreas de Mantenimiento para el Tren Ligero

- L1 – UPRR TOFC Yard
- L2 – Smith Road (lado sur), Peoria to I-225

Ubicaciones de las Estaciones para el Tren Ligero

- 33rd Street
- Monaco Parkway
- Chambers Road

Así como la Alternativa 2 fue la más posible y viable para la alternativa del tren ligero que ha sido considerada en el IIA, el equipo del proyecto recomienda los trenes de transporte rápido para el Corredor Este.

Resultados del Estudio de Denver Union Station

El plan maestro de Denver Union Station y otros estudios han identificado el historial de la tecnología de los trenes de transporte rápido para el Corredor Este. Debido al gran soporte de la comunidad para tren ligero como parte del IIA del Corredor Este de la I-70, un estudio técnico se llevo acabo para evaluar el traer del tren ligero a DUS. El estudio analizo la alineación de vías, viabilidad operacional de carril, la capacidad de la garganta de la vías, y la alineación del tren ligero y configuración de estación. Lo que el estudio encontró incluye:

Operaciones de Carril Y Garganta de Vía

- Mas trenes en menos gargantas de vía
- Reduce la habilidad de la garganta
- Aumenta el requerimiento de mantenimiento



Alineación de Tren Ligero A-nivel y Plataformas

- Solamente una alineación viable disponible (8 estudios)
- Reduce el numero de pasajeros de vías de tren en la estación de 5 a 4 (tren ligero en las vías 1 y 2)
- Espacio de plataforma insuficiente para acomodar los pasajeros, requiere mas del doble de espacio disponible

Alineación de Tren Ligero Bajo-nivel y Plataformas

- Reduce el numero de pasajeros de vías de tren en la estación de 6 a 5
- Quita la plataforma de servicio
- La plataforma requiere apuntalar el edificio histórico para dejar espacio adecuado