



# Adelanto de las Áreas Centrales de Mantenimiento para los Trenes de Transporte Rápido

Al seguir los dos primeros niveles de investigación para las áreas centrales de mantenimiento para los trenes de transporte rápido, hubo cinco sitios candidatos que aún permanecían bajo evaluación. Estas ubicaciones de mantenimiento experimentaron un análisis adicional de ingeniería y tecnológico como parte del desarrollo continuo del Bosquejo del IIA para los Corredores Este y US 36

Como parte del análisis, la nueva información sugiere que se eliminen los tres sitios de futura consideración por medio de un tercer nivel de evaluación. El criterio utilizado para evaluar las áreas de mantenimiento para los trenes de transporte rápido incluyen:

- ✘ **Uso del Terreno**
- Condiciones Económicas
- Derecho de vía
- Impactos sociales
- Justicia Ambiental
- Recursos Culturales
- Parques y espacios abiertos
- Seguridad
- Recursos visuales
- Calidad del aire
- ✘ **Ruido y vibración**
- Recursos biológicos
- Recursos Minerales
- Tierras de cultivo
- Materiales peligrosos
- Utilidades
- Energía
- Recursos de agua
- Pantanos
- ✘ **Construcción**
- ✘ **Costos de propiedades adquiridas**

## **Nota: El criterio con ✘ son discriminadores**

Aunque todos los cinco sitios candidatos que aún permanecían fueron evaluados por cada uno de los recursos mencionados arriba, varios de los impactos fueron similares entre los sitios. Ciertos recursos identificados tuvieron impactos diferentes para los varios sitios. Estos recursos se utilizarán para destacar las diferencias entre los sitios y apoyar la recomendación de eliminar algunos de estos sitios de futura evaluación. En adición, la recomendación de los trenes de trenes de transporte rápido para el Corredor Este elimina los sitios para las áreas de mantenimiento para trenes de transporte rápido que se habían considerado cercas de Boulder a lo largo del Corredor US 36.

# Adelanto de las Áreas Centrales de Mantenimiento para los Trenes de Transporte Rápido

## Resultados del 3er Nivel de Investigación

Ubicaciones Evaluadas para las Áreas de Mantenimiento	Impactos a la Construcción	Problemas de Justicia Ambiental	Consistencia del Uso del Terreno*	Ruido y Vibración**	Ambiente	Costos Relativos de Adquisición	Siguen Adelante
<b>C1 - BNSF Rennick Yard/Propiedades al Este</b>	Similar a otros sitios	Similar a otros sitios	Consistente con el uso del terreno existente pero no apoyado localmente	22 hogares afectados	Similar a otros sitios	\$\$\$\$	<b>No</b>
<b>C2 - BNSF TOFC Sitios</b>	Requiere una extensa excavación (\$100 a \$200 millones)	Similar a otros sitios	Consistente con el uso del terreno existente pero no apoyado localmente	0 hogares afectados	Similar a otros sitios	\$\$\$\$	<b>No</b>
<b>C3 - BNSF 31st Street Yard</b>	Similar a otros sitios	Similar a otros sitios	Consistente con el terreno existente y futuro. Cumple con los Cianotipos de Denver	20 hogares afectados	Similar a otros sitios	\$\$	<b>Sí</b>
<b>C4 - Tiendas del Distrito de RTD/ Facilidades de Platte</b>	Similar a otros sitios	Similar a otros sitios	Consistente con el uso del terreno existente. El uso futuro del terreno indica un desarrollo de uso mixto	3 hogares afectados	Similar a otros sitios	\$\$	<b>No</b>
<b>C5 - UP 36th Street Yard/ Propiedades al Oeste</b>	Similar a otros sitios	Similar a otros sitios	Consistente con el uso del terreno existente. El uso futuro del terreno indica un desarrollo de uso mixto	0 hogares afectados	Similar a otros sitios	\$	<b>Sí</b>

\* Clasificado en contra de los Cianotipos de Denver y los Planes de River North. Note que la zona actual es industrial y cualquier implementación de éstos planes pueden requerir la compra y reubicación del ferrocarril.

\*\* Evaluado utilizando vagones de locomotora. Tecnologías de Diesel ó Unidad Múltiple Eléctrica tendrían menos impactos.

# Adelanto de las Áreas Centrales de Mantenimiento para los Trenes de Transporte Rápido

## Relaciones Entre los Sitios para las Áreas Centrales de Mantenimiento para los Trenes de Transporte Rápido y Adquisición de Propiedad

Una de los criterios evaluados es la relación entre las distintas yardas para los ferrocarriles que están siendo consideradas como áreas de mantenimiento potenciales. Como se muestra abajo, el UPRR 36th Street Yard se tendría que comprar para acondicionar a la alineación del Corredor Este a pesar de donde el área de mantenimiento se ubique. Debido a las operaciones de los trenes de carga, algunos sitios no podrán ser reubicados sin tener que comprar otros sitios. Este es el caso de BNSF Rennick Yard y BNSF TOFC Yard. Si cualquiera de los dos sitios se comprara, requieren la compra de las tres yardas de BNSF en el área. La figura de abajo identifica el número de los sitios que también necesitarían ser comprados para poder utilizar cada uno de los sitios que están siendo considerados

	C1 - BNSF Rennick Yard/ Properties East	C2 - BNSF TOFC Facility	C3 - BNSF 31st Street Yard	C4 – Talleres del Distrito de RTD/Área de Mantenimiento Platte	C5 – UP 36th Street Yard*	Total de Sitios que Se Tuvieran que Comprar	Costo Relativo de la Compra
C1 - BNSF Rennick Yard/ Properties East	X	X	X		X	4	\$\$\$\$
C2 - BNSF TOFC Facility	X	X	X		X	4	\$\$\$\$
C3 - BNSF 31st Street Yard			X		X	2	\$\$
C4 – Talleres del Distrito de RTD/Área de Mantenimiento Platte				X	X	2	\$\$
C5 – UP 36th Street Yard*					X	1	\$

\* Compra que se requiere para el Corredor Este