



ACTUALIZACIÓN DE FEBRERO

Esta actualización describe: los conjuntos de mejoramientos que están actualmente siendo considerados, recomendaciones iniciales y un resumen de las últimas juntas públicas. Los mejoramientos incluyen cuatro propuestas para “construir” y una alternativa de No Acción. Cada propuesta está descrita en términos de sus principales medios de transporte, sus beneficios para tiempos de viajes y uso del tránsito, costos e impactos al ambiente humano y natural.



¿QUÉ ES EL US 36 EIS?

La Administración Federal de Carreteras (FHWA sigla en inglés) y la Administración Federal de Tránsito (FTA sigla en inglés), en cooperación con el Departamento de Transportación de Colorado (CDOT sigla en inglés), están conduciendo en conjunto un proyecto para preparar un Estudio de Impacto Ambiental (EIS sigla en inglés). El US 36 EIS identificará mejoramientos de transportación por medios múltiples entre Denver y Boulder. Los mejoramientos que están siendo considerados son a lo largo de casi 25 millas de carreteras (US 36 desde Denver a Boulder) y el corredor de ferrocarriles (Burlington Northern Santa Fe).

¿QUÉ SIGUE?

El proyecto US 36 EIS está ahora preparando un Borrador del Estudio de Impacto Ambiental (DEIS sigla en inglés). Para mayor información sobre que sigue en el proceso de EIS y futuras oportunidades para involucramiento del público, favor de ver la gráfica del Programa del Proyecto en la última página.

¿CÓMO USTED PUEDE INVOLUCRARSE?

1. **Asistiendo y participando en las juntas públicas**
2. **Inscribiéndose en nuestra lista de correo postal:**
 - Vaya a www.US36EIS.com. y envíenos dirección de correo electrónico
 - Llame a Meghana Shah al 303-442-7367
3. **Solicite un presentador invitado para dar una presentación a su organización, negocio o grupo:**
 - Llame a Johathan Bartsch al 303-442-7367
4. **Lea acerca del proyecto en nuestro sitio de la red electrónica: www.US36EIS.com**
5. **Llame a la línea telefónica del proyecto al 1-800-367-9260 para conocer más acerca de las próximas juntas e información del proyecto.**

OPORTUNIDADES CONTINUAS PARA OPINIÓN PÚBLICA

Envíe sus comentarios por correo electrónico:

www.US36EIS.com
(clic en "How to be involved" entonces "Send a Comment")

Envíe sus comentarios por correo postal a:

**US 36 Mobility Partnership
c/o CDR Associates**
100 Arapahoe Ave. Suite 12
Boulder, CO 80302

Envíe sus comentarios por fax a:

(303) 442-7442

Nosotros no venderemos su información de contacto.

DESCRIPCIONES DE PROPUESTAS

Las cuatro propuestas para “construir” están compuestas de diferentes combinaciones de los siguientes elementos:



Administración de Transportación – Acciones dirigidas a solucionar necesidades de transportación sin significativas nuevas inversiones de construcción. Estas pueden incluir mejoramientos de intersecciones o intercambios menores, expansión de instalaciones de park-n-Ride, estructuración de rutas de buses, Sistema de Transportación inteligente (ITS sigla en inglés) e implementación de instalaciones de bicicletas.



Líneas de propósito general en US 36 – Líneas de propósito general adicionales para solucionar puntos de congestión a lo largo de US 36. El número de líneas variará de acuerdo a la demanda de viajes dentro del corredor.



Líneas para varios pasajeros (HOV) en US 36 – Un línea de tráfico exclusiva limitada para vehículos con varios pasajeros y ciertos vehículos calificados.



Líneas de buses rápidos (BRT) en US 36 – Una línea de alta frecuencia como opción para buses de tránsito a lo largo de toda la US 36. Buses pueden operar en líneas BRT/HOV en la mediana o en el lado de US 36, con estaciones en-línea para la subida y bajada de pasajeros y tiempos de viajes mejorados.



Tren de usuarios en BNSF – Tren de usuarios en la vía Burlington Northern Santa FE (BNSF) Derecho de vía (ROW) desde Denver Station Union al centro de la ciudad de Denver a Boulder.



Líneas con peajes – Un conjunto de líneas separadas de las líneas de propósito general en las cuales cada vehículo debe pagar un peaje.



Líneas para varios pasajeros con peaje (HOT) – Líneas con peajes que proveen acceso a las HOV a bajo costo o gratis.



	PROPUESTA 1: No Acción	PROPUESTA 2: Peaje Expreso + BRT	PROPUESTA 3: Líneas de propósitos generales + BRT exclusivo	PROPUESTA 4: Tren + Líneas de propósito general + BRT	PROPUESTA 5: Tren + Líneas de propósito general + HOV
Administración de transportación					
Agrega líneas de propósitos generales a US 36					
HOV/ Buses Expresos					
BRT /o HOV					
Peaje Expreso					
Tren de usuarios en BNSF					

ESTACIONES DE TRANSITO CANDIDATAS

Estaciones Candidatas de Buses de Transito Rápido	Estaciones Candidatas de Tren
Denver Union Station	Denver Union Station
Westminster Center (US 36/Sheridan)	South Westminster (70th/Irving)
104th Ave./Church Ranch (US 36/104th)	Sheridan/88th
112th Ave. (US 36/112th)	104th Ave./Church Ranch (US 36/104th)
116th Ave. (US 36/116th)	112th Ave. (US 36/112th)
Flatiron (US 36/96th)	116th Ave. (US 36/116th)
McCaslin (US 36/McCaslin)	Flatiron (US 36/96th)
Table Mesa (US 36/Table Mesa)	Downtown Louisville (Hwy. 42/South St.)
Boulder Transit Village (30th/Pearl)	East Boulder (63rd/Arapahoe)
Boulder Transit Center (Walnut St./14th St)	Boulder Transit Village (30th/Pearl)



JUNTAS PÚBLICAS

El equipo del proyecto del Estudio de Impacto Ambiental (EIS) sostuvo tres juntas públicas en Octubre del 2004 (Octubre 20, 26, y 27) para actualizar al público y pedir su opinión sobre las propuestas de transportación incluidas en el Borrador del EIS. Aproximadamente 130 miembros del público asistieron a las juntas, las cuales se realizaron en Boulder, Broomfield y Norte de Denver.

Cada junta empezó con una presentación que incluyó el estado de cada proyecto, un resumen de las propuestas de alternativas y una comparación de las propuestas en términos de beneficios de viaje y movilidad, impacto ambiental y costos de construcción. Recomendaciones iniciales de ambiente, transportación e ingeniería están resumidas en la tabla de la siguiente página. (Para ver una presentación de diapositivas y exhibiciones de las juntas públicas, favor de visitar el sitio del proyecto en la red electrónica www.US36EIS.com.)

Después de la presentación, los participantes fueron animados a revisar la información en un formato de exhibición para discutir asuntos de recursos específicos, incluyendo efectos acumulativos y uso de tierra, ruidos y vibraciones, recursos históricos y culturales, tierras de parques y zonas húmedas, recursos biológicos y derechos de vía y reubicaciones.

Muchas gracias a todos los que asistieron a las juntas públicas o que enviaron sus comentarios. Nosotros esperamos que ustedes continúen involucrados ayudando a determinar los mejoramientos de transportación para el corredor de US 36.

LO QUE NOSOTROS ESCUCHAMOS

Durante la junta pública, se pidió a los participantes responder las siguientes tres preguntas:

- ▶ ¿Dados los resultados preliminares del EIS (beneficios, impactos y costos) que propuesta o propuestas podría satisfacer mejor sus necesidades? ¿Por qué?
- ▶ ¿Cómo mejoraría usted estas propuestas? ¿Que modificaciones les haría usted?
- ▶ ¿Cuáles problemas o preocupaciones tienes usted en la medida que el proyecto avanza?

Como un resultado, el equipo del proyecto recibió aproximadamente 95 comentarios, escritos y verbales, acerca del proyecto. Fuerte apoyo fue expresado para la propuesta 4 porque esa ofrece el máximo de selecciones de modos múltiples. Estos comentarios están resumidos en los siguientes temas:

- ▶ Aquellos que prefieren la propuesta 1 expresaron preocupaciones con respecto al costo y financiamiento de las otras propuestas. Algunos dueños de propiedades que enfrentan expropiación o impactos o ruidos y vibraciones (ambos carretera y tren) también prefieren esta propuesta.
- ▶ Aquellos que prefieren la propuesta 2 expresaron percibidas ventajas de costos ofrecidos por los peajes.
- ▶ Aquellos que prefieren la propuesta 3 apreciaron la habilidad de proveer barreras para separar las líneas de buses de transito rápido (BRT).
- ▶ Aquellos que prefieren las propuestas 4 y 5 lo hacen porque estas ofrecen servicios de tren rápido y oportunidades para atraer el aumento de transito por estos medios, de manera que así se alivia la congestión en la carretera.
- ▶ Algunas personas prefirieron propuestas que excluyen trenes debido a las preocupaciones sobre el costo del sistema ferroviario, eficiencia y efectos en los vecindarios, paisajes rurales, propiedad histórica y recursos ambientales a través del aumento de ruido, vibraciones y tráfico.
- ▶ Los comentarios positivos fueron expresados con respecto a la inclusión de acciones de administración de transportación, incluyendo vías para bicicletas en todas las propuestas.
- ▶ Hubo sugerencias para mejorar el servicio de trenes para reducir el tiempo de viaje y mejorar costos de efectividad y reducir el impacto de ruidos y vibraciones usando tecnología de unidades múltiples de Diesel (DMU sigla en inglés) y enfoque en eficiencia operacional.

Las sugerencias recibidas por el equipo del proyecto han sido incorporadas al Informe de Comentarios y puesto en el sitio del proyecto en la red electrónica www.US36EIS.com para su revisión.

	PROPUESTA 1: No Acción	PROPUESTA 2: Peaje Expreso + BRT 	PROPUESTA 3: Líneas de propósito general + BRT exclusivo 	PROPUESTA 4: Tren de usuarios + líneas de propósito general + BRT 	PROPUESTA 5: Tren de usuarios + Líneas de propósito general + HOV
DESCRIPCIÓN	Esta alternativa tiene la intención de proveer una fundación donde no mejoramientos podrían ser construidos fuera de los actualmente planeados y financiados. Los mejoramientos actualmente planeados y financiados no agregarán capacidad adicional a la capacidad de la carretera pero incluirá mejoramientos en la seguridad y mejoramientos menores en el sistema de buses. La evaluación de la alternativa de No Acción es requerida por ley federal.	Esta propuesta provee una capacidad adicional substancial y provee por operaciones BRT en las líneas de peaje. Esta propuesta está orientada a generar ingresos para pagar por las mejoras. Elementos de la propuesta incluyen: dos líneas nuevas de peaje expreso en cada dirección en la mediana de la US 36 desde I-25 hasta el oeste del intercambio de McCaslin; líneas de peaje expreso pueden ser usadas por vehículos BRT y otros buses; estaciones BRT en-línea en el derecho de vía de las US 36 para proveer rápida subida y bajada de pasajeros; no contempla líneas adicionales de propósito general; no contempla servicio regional de trenes de usuarios, incluye componentes de administración de transporte e instalaciones para bicicletas y peatones.	Esta propuesta se enfoca en motivar el cambio a BRT a medida que la capacidad de la carretera US 36 también aumenta. Elementos de esta propuesta incluye: líneas adicionales de propósito general desde I-25 al este del intercambio McCaslin (número de líneas varía de acuerdo a la demanda) – 1 o 2 líneas en cada dirección); barreras para separar BRT – solo en la guía desde I-25 a Boulder (en la mediana desde I-25 hasta Sheridan y en separadas guías en cualquier lado de la US 36 desde Sheridan a Boulder); estaciones BRT en-línea en o los lados de las US 36 derecho a vía para proveer la rápida subida y bajada de pasajeros; incluye componentes de administración de transporte e instalaciones adicionales para bicicletas y peatones.	Esta propuesta anima a un cambio de modo a BRT y tren de usuarios. Esta propuesta podría comenzar con un enfoque de mejoramientos de tránsito y podría agregar líneas de propósito general para satisfacer las restantes demandas de tránsito en el corredor. Los componentes de esta propuesta de transporte son similares a las del Estudio Mayor de Inversión (MIS sigla en inglés) del 2001. Estos incluyen: adicionales líneas de propósito general desde I-25 al oeste del intercambio McCaslin (número de líneas varía de acuerdo a la demanda – 1-2 líneas en cada dirección); incluir líneas BRT/HOV separadas en la mediana de la US 36 desde I-25 hasta Boulder; estaciones BRT en-línea en el derecho a vía de la US 36 para proveer la rápida bajada y subida de pasajeros; carpools y vanpools permitidos en las líneas HOV; servicio de tren de usuarios en el BNSF desde Denver a Boulder; incluye componentes de administración de instalaciones y adicionales instalaciones para bicicletas y peatones.	Esta propuesta se enfocará primero en la capacidad del tren de usuarios y la extensión de buses y HOV e incrementará el tamaño de la carretera para satisfacer las restantes demandas de tránsito. Los componentes de esta propuesta de transporte incluyen: servicio de tren de pasajeros en BNSF desde Denver a Boulder; extensión de las existentes líneas separadas de HOV desde Sheridan a Boulder; adicionales líneas de propósito general desde I-25 al oeste del intercambio McCaslin (número de líneas varía de acuerdo a la demanda – 1-2 líneas en cada dirección); buses pueden acceder park-n-Rides desde las rampas de intercambio a lo largo del derecho a vía de la US 36 o circulando fuera de la carretera; incluye componentes de administración de instalaciones y adicionales instalaciones para bicicletas y peatones.
TIEMPOS DE VIAJE	La congestión de tráfico la US 36 continuará, empeorando. Los tiempos de viaje aumentarán substancialmente. El tráfico será desviado a caminos alternativos incluyendo calles en el corredor tales como Wadsworth, Sheridan y Federal.	Las nuevas líneas de peajes y servicio de BRT podrían operar con mucho menos retraso debido a la congestión. Sin embargo, la congestión de tráfico en las líneas de propósito general en la US 36 podría empeorar más que en la alternativa de no acción.	La congestión de tráfico mejorará en las líneas de propósito general en comparación a la alternativa de no acción. Mayor volumen de transporte se llevará a cabo que en la alternativa de no acción. Los mejoramientos resultarán en menos congestión y retrasos. Mejorados tiempos de viaje estarán disponibles para el servicio BRT en la exclusiva línea BRT resultando en reducidos conflictos con otros vehículos.	La congestión de tráfico mejorará en las líneas de propósito general en comparación a la alternativa de no acción. Las líneas HOV ofrecerán capacidad adicional que aliviará la congestión en ambos, las nuevas y existentes líneas de propósito general. Mayor volumen será transportado en la carretera que en la alternativa de no acción. Mejoramientos resultarán en menos congestión y atrasos. Mejorados tiempos de viaje estarán disponibles a los servicios de buses expresos en las líneas HOV en comparación a la alternativa de no acción.	La congestión de tráfico mejorará en las líneas de propósito general en comparación a la alternativa de no acción. Las líneas HOV ofrecerán capacidad adicional que aliviará la congestión en ambos, las nuevas y existentes líneas de propósito general. Mayor volumen será transportado en la carretera que en la alternativa de no acción. Mejoramientos resultarán en menos congestión y atrasos. Mejorados tiempos de viaje estarán disponibles a los servicios de buses expresos en las líneas HOV en comparación a la alternativa de no acción.
USO DE TRANSITO	El total de conductores en el corredor en el 2005 será de 67,000 conductores por día.	El total de conductores aumenta a 90,000 conductores por día (35% de aumento sobre la alternativa de no acción).	El total de conductores aumenta a 94,000 conductores por día (40% de aumento sobre la alternativa de no acción).	El total de conductores aumentará 87,000 conductores por día (aumento del 30% sobre la alternativa de no acción). Esta propuesta también resultará en un aumento de 15,000 pasajeros en el nuevo tren de usuarios. El total de viajes (buses y trenes) podría ser de un 52% sobre la alternativa de no acción.	El total de conductores aumentará a 70,000 conductores por día (aumento del 4% sobre la alternativa de no acción). Esta propuesta también resultará en un aumento de 20,000 pasajeros en el nuevo tren de usuarios. El total de viajes (buses y trenes) podría ser de un 34% sobre la alternativa de no acción.
IMPACTOS	El ruido impactará a cerca de 200 propiedades. Atrasos debido a la congestión de tráfico podría aumentar los tiempos de viajes, usar más energía y aumentar los contaminantes (aunque esta alternativa podría no crear otros impactos en el ambiente).	Esta alternativa podría impactar 18 millas lineares a lo largo de la US 36. Reubicación de 160-170 residencias y 40-50 negocios podría requerirse. Ruido podría impactar otras 20-40 propiedades comparadas con propuesta 1: no acción. Esta propuesta podría impactar 25-26 parques y espacios abiertos (cerca de 40-45 acres), cerca de 20 acres de tierras pantanosas, cerca de 12 acres de hábitat campestre y cerca de 20 lugares históricos (la mayoría pozos históricos de irrigación).	Esta alternativa podría impactar 18 millas lineares a lo largo de la US 36. Reubicación de 160-170 residencias y 40-50 negocios podría requerirse. Ruido podría impactar otras 20-40 propiedades comparadas con propuesta 1: no acción. Esta propuesta podría impactar 25-26 parques y espacios abiertos (cerca de 40-45 acres), cerca de 20 acres de tierras pantanosas, cerca de 12 acres de hábitat campestre y cerca de 20 lugares históricos (la mayoría pozos históricos de irrigación).	Esta propuesta podría impactar 18 millas lineares a lo largo de la carretera US 36 y 30 millas lineares a lo largo del tren BNSF (Tener en cuenta que los impactos por milla son menores a lo largo del BNSF que en la US 36). Reubicación de 170-180 residencias y 80-90 negocios podría ser requerido. Ruido y vibraciones podrían impactar 800-900 o más propiedades. Esta propuesta podría impactar 25-26 parques y espacios abiertos (cerca de 40-45 acres), cerca de 30 acres de tierras pantanosas, cerca de 14 acres de hábitat campestre y cerca de 70 lugares históricos (la mayoría pozos históricos de irrigación).	Esta propuesta podría impactar 18 millas lineares a lo largo de la carretera US 36 y 30 millas lineares a lo largo del tren BNSF (Tener en cuenta que los impactos por milla son menores a lo largo del BNSF que en la US 36). Reubicación de 170-180 residencias y 80-90 negocios podría ser requerido. Ruido y vibraciones podrían impactar 800-900 o más propiedades. Esta propuesta podría impactar 25-26 parques y espacios abiertos (cerca de 40-45 acres), cerca de 30 acres de tierras pantanosas, cerca de 14 acres de hábitat campestre y cerca de 70 lugares históricos (la mayoría pozos históricos de irrigación).
COSTOS <small>* Estimados</small>	Esta alternativa podría resultar en no gastos más allá de los actualmente planeados y financiados.	Costo de capital \$ 1.40 billones Costo derecho a vía \$ 0.22 billones Total \$ 1.62 billones	Costo de capital \$ 1.55 billones Costo derecho a vía \$ 0.24 billones Total \$ 1.78 billones	Costo de capital \$ 1.78 billones Costo derecho a vía \$ 0.33 billones Total \$ 2.11 billones	Costo de capital \$ 1.64 billones Costo derecho a vía \$ 0.31 billones Total \$ 1.95 billones

AYUDE A AHORRAR DINERO DE LOS CONTRIBUYENTES AL REDUCIR LA NECESIDAD DE ENVIAR COPIAS EN PAPEL.
Favor de visitar www.US36EIS.com y envíenos su dirección de correo electrónico.

Lláme este número de teléfono para aprender más de reuniones, información del proyecto, y como participar: 1-800-367-9260.

US 36 Mobility Partnership
c/o CDR Associates
100 Arapahoe Ave., Suite 12
Boulder, CO 80302



Presort Standard
US Postage
Paid
Permit #711
Boulder, CO 803

PROGRAMA DEL PROYECTO US 36 EIS

