

Resultados y recomendaciones para la Alternativa Localmente Preferida

OBJETIVOS DEL PROYECTO	TSM	1A	1C	1D
Apoyar desarrollos existentes y propuestos en la comunidad West Side				
Minimizar efectos sobre operaciones de HBLR existentes y propuestas				
Minimizar impactos adversos sobre el ambiente natural y urbano				



Alternativa 1A

¿Por qué es ésta la alternativa localmente preferida? La alternativa 1A:

- ✓ Provee un servicio HBLR directo a Bayfront
- ✓ Atrae a 4.700 nuevos pasajeros comparada con la Alternativa No Acción
- ✓ No impacta sobre operaciones existentes del HBLR
- ✓ Provee beneficios de tránsito a la ribera oeste a un costo menor que la Alternativa 1C

Participación pública

Agradeceríamos comentarios y preguntas sobre el proyecto.

Por favor, no dude en contactar a través de correo electrónico en feedback@hblr440aa.com. Para obtener más información sobre el proyecto y actualizaciones, visite www.hblr440aa.com.

Escribanos a: NJ TRANSIT
HBLR Route 440 Alternatives Analysis
Jeremy Colangelo-Bryan, Project Director
One Penn Plaza East
Newark, NJ 07105

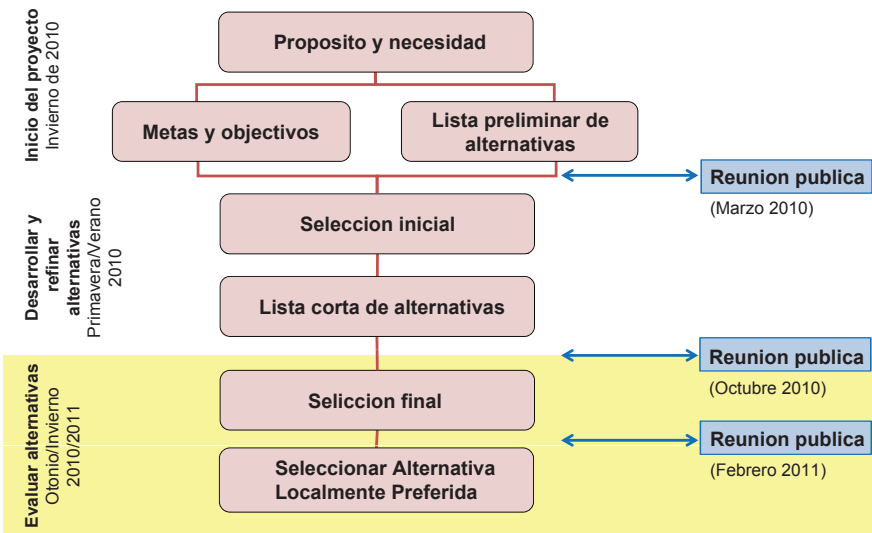
Número 3 | Febrero de 2011

Información actualizada del proyecto

Durante la fase inicial del Análisis de Alternativas para la Extensión a Ruta 440 del Hudson-Bergen Light Rail (HBLR), se compiló la lista inicial de alternativas a estudiar (llamada la “lista larga”). Esta lista preliminar fue refinada y seleccionada en base a la evaluación de cada alternativa respecto a los objetivos del proyecto. Las alternativas que pasaron esta evaluación (la “lista corta”), junto con la Alternativa de la Gerencia de Sistema de Transporte (GST) (Transportation System Management, TSM), fueron estudiadas con mayor detalle y evaluadas en base a consideraciones técnicas y aportes recibidos durante la audiencia pública de octubre de 2010.

NJ TRANSIT recomendará una Alternativa Localmente Preferida en base a los resultados de la evaluación de la lista corta y de nuevos aportes del público. Una vez recibidos y revisados los comentarios del público, se publicará el informe final y se recomendará una Alternativa Localmente Preferida.

El proceso



Lista corta de alternativas

La lista corta de alternativas incluye una alternativa de la Gerencia de Sistema de Transporte (Transportation System Management, TSM). Asimismo se incluyen tres opciones para extender la rama West Side Avenue-Tonnelle Avenue del HBLR desde su actual estación, West Side Avenue Station, a fin de contribuir al nuevo desarrollo previsto para Bayfront.

La Alternativa TSM consiste en una alternativa de menor costo que no requiere una importante inversión de capital. La Alternativa TSM sería un servicio de autobús local entre la estación West Side Avenue, Bayfront y Society Hill. La alternativa TSM mejoraría el acceso para los futuros residentes de la ribera oeste, pero sería inconsistente con el plan aprobado para Bayfront y atraería un número mucho menor de pasajeros que las alternativas de Light Rail.

Todas las alternativas de Light Rail –alternativas 1A, 1C y 1D– ofrecen beneficios que cumplen con las metas y objetivos del proyecto. Sin embargo, al observar los beneficios y desventajas relativos, la Alternativa 1A parece ser la mejor solución para el objetivo y la necesidad del proyecto. La Alternativa 1A serviría directamente a la nueva comunidad planeada en Bayfront, aumentaría la cantidad de pasajeros del sistema HBLR y presenta menores costos de financiación, operación y mantenimiento que la Alternativa 1C, con casi idénticos beneficios para futuros pasajeros.

Alternativa TSM | Servicio de autobús de conexión

Nuevo servicio de autobús entre estación West Side Avenue y Society Hill, con paradas en:

- Estación de HBLR West Side Avenue
- Campus oeste de NJCU
- Bayfront
- Society Hill



Consideraciones de ingeniería	Costos de construcción mínimos
Costo	Capital (dólares de año de gasto) = \$2,7 millones Operaciones y gerencia (dólares de año de gasto) = \$2,6 a 2,8 millones
Operaciones	Los autobuses combinan con los arribos/salidas de todos los trenes HBLR Tiempo de ida desde Av. West Side a Society Hill = 12 min.
Pasajeros	Promedio semanal de 1.095 pasajeros (Aumento de 385 pasajeros a comparación de la Alternativa No Acción)
Consideraciones medioambientales	Se prevén efectos medioambientales mínimos, si es que los hay

Alternativa 1C | Extensión a Bayfront con dos estaciones



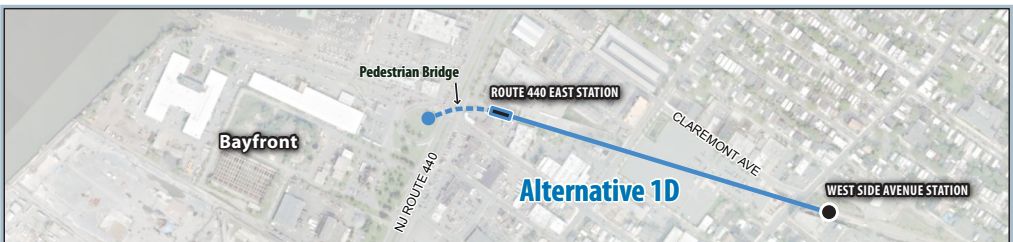
Consideraciones de ingeniería	Requiere realizar alteraciones a la Estación West Side Avenue y estacionamiento. Requiere interés en propiedades para el derecho de paso
Costo	Capital (dólares de año de gasto) = \$241,6 millones Operaciones y gerencia (dólares de año de gasto) = \$1,8 a 2 millones
Operaciones	Opera dentro del cronograma existente de HBLR pero presenta riesgo de alterar el cronograma en caso de demoras o interrupciones Tiempo de ida desde Av. West Side a Bayfront = 2 min. 30 seg. Tiempo total ida y vuelta = 9 min.
Pasajeros	Promedio semanal de 9.380 pasajeros (Aumento de 4.980 pasajeros a comparación de la Alternativa No Acción)
Consideraciones medioambientales	Potenciales impactos sobre recursos históricos, e impactos de materiales peligrosos y de construcción. Los potenciales impactos probablemente puedan mitigarse

Alternativa 1A | Extensión a Bayfront con una estación



Consideraciones de ingeniería	Requiere realizar alteraciones a la Estación West Side Avenue y estacionamiento. Requiere interés en propiedades para el derecho de paso
Costo	Capital (dólares de año de gasto) = \$213,9 millones Operaciones y gerencia (dólares de año de gasto) = \$1,8 a 2 millones
Operaciones	Opera dentro del cronograma existente de HBLR Tiempo de ida desde Av. West Side a Bayfront = 1 min. 50 seg. Tiempo total ida y vuelta = 8 min.
Pasajeros	Promedio semanal de 9.100 pasajeros (Aumento de 4.700 pasajeros a comparación de la Alternativa No Acción)
Consideraciones medioambientales	Potenciales impactos sobre recursos históricos, e impactos de materiales peligrosos y de construcción. Los potenciales impactos probablemente puedan mitigarse

Alternativa 1D | Extensión a Ruta 440 con una estación



Consideraciones de ingeniería	Requiere realizar alteraciones a la Estación West Side Avenue y estacionamiento. Requiere interés en propiedades para el derecho de paso
Costo	Capital (dólares de año de gasto) = \$142,4 millones Operaciones y gerencia (dólares de año de gasto) = \$1 a \$2 millones
Operaciones	Opera dentro del cronograma existente de HBLR Tiempo de ida desde Av. West Side a Bayfront = 1 min. 20 seg. Tiempo total ida y vuelta = 7 min.
Pasajeros	Promedio semanal de 6.360 pasajeros (Aumento de 2.960 pasajeros a comparación de la Alternativa No Acción)
Consideraciones medioambientales	Potenciales impactos sobre recursos históricos, e impactos de materiales peligrosos y de construcción. Los potenciales impactos probablemente puedan mitigarse