

Estación 40th/40th

Criterio de Evaluación del Lugar

El criterio utilizado ha sido el mismo que se utilizó para la ubicación de la estación desde que empezó el proyecto. Además de estos criterios se consideraron el costo total de la estación y la extensión del Corredor Central.

Criterio	Resultados de Investigación		Criterio de la Investigación		
	38th Street	33rd Street	● = Mejor	◐ = Bueno	○ = Regular
Consistente con los planos locales	●	●	El lugar de la estación está identificado en los planos de jurisdicción local y el plano identifica los usos del terreno que son compatibles con una estación en esa ubicación	El lugar de la estación no ha sido identificada en un plano local, pero los usos futuros del terreno han sido identificados en el plano y son compatibles con una estación en esa ubicación	El lugar de la estación no ha sido identificado en un plano local y este plano no identifica un cambio en el uso del terreno que sea compatible con una estación en esa ubicación
Acceso a las Rutas de RTD	●	◐	Dos o más rutas del autobús RTD existente/planificadas pueden servir la estación sin ninguna desviación significativa	Una ruta de autobús del RTD existente/planifica puede servir la estación sin ninguna desviación significativa	Ninguna ruta de autobús del RTD existente/planificada puede servir la estación sin ninguna desviación significativa
Acceso de Vehículos al Lugar	●	◐	La ubicación tiene potencial de acceso de por lo menos dos arterias o calles principales; grandes probabilidades de tener completo acceso a la estación de una calle principal	La ubicación tiene potencial de acceso de una arteria o calle principal; medianas probabilidades de tener acceso completo a la estación de la calle principal.	La estación tiene potencial de acceso indirecto de una arteria o calle principal; pequeñas probabilidades de tener completo acceso a la estación de una calle principal
Impacto en el Tránsito	◐	◐	La ubicación de la estación tiene potencial mínimo de impacto en el estacionamiento y tránsito en las calles locales; no tendrán impacto en las intersecciones o calzadas ya congestionadas (considere el tamaño de las instalaciones de estacionamiento)	La ubicación de la estación tiene potencial de impacto moderado en el estacionamiento y tránsito en las calles locales; tendrá impactos menores en las intersecciones y calzadas ya congestionadas (considere el tamaño de las instalaciones de estacionamiento)	La ubicación de la estación tiene potencial de mayor impacto en el estacionamiento y tránsito en las calles locales; tendrá mayor impacto en la calzada o intersección ya congestionadas (considere el tamaño de las instalaciones de estacionamiento)
Oportunidades de Desarrollo Orientado-de-Tránsito (DOT)	◐	◐	La ubicación tiene potencial para el DOT directamente adyacente a la plataforma	La ubicación tiene potencial para el DOT dentro de una milla de radio	La ubicación tiene potencial limitado para DOT dentro de media milla de radio
Conexión para Peatones/ Bicycletas	◐	●	Tiene conexión directa para peatones o bicicletas hacia las áreas residenciales y comerciales adyacentes a la estación	Tiene conexión indirecta/en circuito para peatones o bicicletas hacia las áreas residenciales y comerciales adyacentes a la estación	Tiene conexión limitada para peatones y bicicletas hacia las áreas residenciales y comerciales adyacentes a la estación (banquetas/senderos no continuos)
Aporte de la Comunidad	●	○	Fuerte apoyo	Apoyo limitado	Mínimo apoyo
Aporte de la Ciudad y Condado de Denver	A Determinar	A Determinar	Fuerte apoyo	Apoyo limitado	Mínimo apoyo
Viabilidad de Extensión del Corredor Central	●	◐	Permite una conexión con el Corredor Central que cumple con la intensidad original de una extensión a lo largo de la Downing Street	Permite una conexión modificada con el Corredor Central	La viabilidad de conexión entre el Corredor Este y el Corredor Central no es posible debido a la conexión/ubicación de la estación
Costo Total	\$13.6M	\$17.2M*			

A determinar – La ciudad y condado de Denver está actualmente haciendo su propio análisis de planificación sobre estas dos ubicaciones

* Los ahorros se podrán notar al compartir el alquiler del estacionamiento, sin embargo el costo total sería mayor que la opción de la estación en la 38th Street en la cual RTD proporciona el estacionamiento