

**Estudio de Viabilidad de la Avenida 52**  
**Evaluación de Alternativas**  
1/29/2021

	Alternativas de Alineación				Opciones de Diseño Para el Cruce del Ferrocarril	
	Alternativa 1 Cruce solo para peatones y bicicletas	Alternativa 2 Alineación existente, Nueva Nivelación - Carretera Separada	Alternativa 3 Alineación al Norte, Nueva Nivelación - Carretera Separada	Alternativa 4 Sin conexión a través del ferrocarril; Solamente para bici/peatones	Opción de Diseño núm. 1 Sobre Ferrocarril	Opción de Diseño núm. 2 Debajo del Ferrocarril
<b>Criterios</b>						
<b>Viaje Multimodal</b>						
Confort y seguridad para peatones	Proporcionaría una conectividad a través del ferrocarril sin estar adyacente a los vehículos.	Proporcionar conectividad vehicular a través del ferrocarril probablemente aumentará el tráfico, haciendo que los peatones caminen junto a mayores volúmenes de vehículos de carga y pasajeros	Proporcionar conectividad vehicular a través del ferrocarril probablemente aumentará el tráfico, haciendo que los peatones caminen junto a mayores volúmenes de vehículos de carga y pasajeros	Todas las alternativas incluyen mejoras existentes en las instalaciones de aceras y bicicletas; La alternativa 4 no aumenta el tráfico vehicular en la avda. 52		La comodidad y la seguridad de los peatones son más bajas en un paso inferior
Comodidad y seguridad del ciclista	Brinda conectividad a través de un cruce sin acceso vehicular			Reducción del tráfico vehicular como resultado de la falta de conectividad a través		La comodidad y seguridad de los ciclistas son reducidas en un paso inferior
Conveniencia y conectividad a la infraestructura multimodal local adyacente			La realineación mueve la conectividad hacia el norte	La conectividad permanece igual		
Conveniencia y conectividad a la infraestructura multimodal regional adyacente			La alineación hacia el norte no proporciona conexiones a la infraestructura multimodal regional existente.			
Conexiones y funcionalidad de tránsito	Brinda oportunidades adicionales para conexiones de peatones / bicicleta al tránsito	Brinda oportunidades adicionales para un servicio de autobús adicional y conexiones para peatones / bicicletas al tránsito	Brinda oportunidades adicionales para un servicio de autobús adicional y conexiones para peatones / bicicletas al tránsito	La conectividad sigue siendo la misma; no permite conexiones regionales adicionales a través del ferrocarril		
Disposición de los patrones de viajes del transporte de carga	No admite conexión de tráfico vehicular	Proporciona conexión para el tráfico de transporte de carga existente en la avda.52	Proporciona conexión para el transporte de carga, pero nuevo patrón de viaje; más curvas / vueltas	No proporciona ninguna conexión vehicular		
<b>Comunidad y Medio Ambiente</b>						
<b>Soporte comunitario</b>						
Impactos en la propiedad (basados en el derecho de vía necesario e incluyen negocios y Residencial)	Algunos impactos al derecho de vía causados por el aterrizaje del puente	Más impactos residenciales	Más impactos industriales / comerciales	Sin nueva alineación		Peor que la opción 1
Potencial de impactos de materiales peligrosos	Perturbación alteración de suelo / la tierra; riesgo moderado.	Perturbación significativa del suelo /la tierra; mayor riesgo	Perturbación significativa del suelo / la tierra; mayor riesgo	Perturbación mínima del suelo / la tierra; mínimo riesgo de materiales peligrosos		Excavation increases chances of hazmat encounters
Impactos estéticos	El cruce elevado tendría un impacto moderado en la vista del paisaje existente	La nueva alineación de la calzada tendría impactos considerables en la vista del paisaje existente	La nueva alineación de la calzada tendría impactos considerables en la vistas del paisaje existente, pero mover la alineación hacia el norte mitiga parte del impacto.	Sin cambios en la cuenca visual existente	Más impactante para las vista existente	
Dificultades del drenaje	Se requieren algunas mejoras de drenaje con la adición de acera, cuneta y puente peatonal	Problemas de drenaje significativos al cruzar el ferrocarril	Problemas de drenaje significativos al cruzar el RR	Sin revisiones sustanciales al sistema de alcantarillado pluvial propuesto; mejoras mínimas en el drenaje pluvial con la adición de acera y cuneta		Se requiere que la estación de bombeo dirija las aguas pluviales al río; el punto bajo recoge todos los caudales de la cuenca; la mitigación de las aguas subterráneas contaminadas probablemente sea necesaria
Conectividad vehicular y de transporte de carga	No admite conexión de tráfico vehicular	Proporciona conexión para el tráfico vehicular a través del ferrocarril	Proporciona conexión para el tráfico vehicular a través del ferrocarril	No proporciona ninguna conexión vehicular	Proporciona conexión para el tráfico vehicular a través de ferrocarril	Proporciona conexión para el tráfico vehicular a través del ferrocarril
Impactos de ruido	Un cruce para peatones / bicicletas no aumentaría los niveles de ruido	Proporcionar conectividad de vehículos de carga / pasajeros a través del área residencial aumentará el tráfico y tendrá más impactos de ruido que no proporcionar una conexión a lo largo de 52nd	Proporcionar conectividad de vehículos de carga / pasajeros a través de un vecindario residencial tiene más impactos de ruido que no proporcionar una conexión	Los niveles de ruido permanecerían como están hoy		El paso inferior da como resultado un menor impacto de ruido en los receptores cercanos
<b>Otros Criterios</b>						
Impactos de los servicios públicos	Impactos moderados por proporcionar un puente para peatones / bicicletas debido a el aterrizaje	Proporcionar vías de circulación adecuadas / instalaciones multimodales da como resultado una huella más grande y probablemente más impactos de servicios públicos. Se requieren reubicaciones de líneas eléctricas aéreas debido a la ampliación de existente avda. 52	Menos reubicación que la alternativa 2, pero aún requerirá algunas reubicaciones	Impactos mínimos por no cruzar el ferrocarril		La excavación aumenta las posibilidades de los impactos de los servicios públicos
Costo	Un puente para peatones / bicicletas sobre el RR cuesta menos de construir que un cruce de carretera completo, ya sea por encima o por debajo	Proporcionar una nueva conexión vial a través del ferrocarril es más costoso que las otras opciones	Proporcionar una nueva conexión vial a través del ferrocarril es más costoso que las otras opciones	Más asequible ya que no habría cruce a través del ferrocarril		El paso inferior es más caro que un paso superior en esta ubicación
Facilidad de mantenimiento	Se requerirá mantenimiento adicional con el puente para peatones / bicicletas	El cruce a través del ferrocarril agregará costos / requisitos de mantenimiento sustanciales	El cruce a través del ferrocarril agregará costos / requisitos de mantenimiento sustanciales			El paso inferior es más desafiante para fines de mantenimiento, particularmente con la estación de bombeo para aguas pluviales
Necesidades de coordinación entre agencias (Ferrocarriles / Condado de Adams / PUC)	Coordinación moderada necesaria debido al cruce a través del ferrocarril	Se necesita mayor coordinación debido al nuevo cruce de carretera a través del ferrocarril	Se necesita mayor coordinación debido al nuevo cruce de carretera a través del ferrocarril	No se necesita coordinación adicional		Los ferrocarriles no prefieren pasos inferiores para cruces a desnivel. Puede que no lo permita en absoluto