

Análisis de Alternativas de Little Creek Crossing - Análisis Comparativo



| Factor | No Construir | LRA* | Alternativa C1 | Alternativa C1A | Alternativa C2 | Alternativa C2A |
|--|--|--|---|---|---|---|
| Características del Proyecto | | | | | | |
| Longitud (millas) | - | <u>11.4</u> | <u>+2.3</u> | <u>+2.5</u> | <u>+2.4</u> | <u>+2.4</u> |
| Tiempo de viaje (minutos) | - | <u>25:35</u> | <u>+6:07</u> | <u>+6:59</u> | <u>+6:03</u> | <u>+5:53</u> |
| Estaciones, vehículos, etc. | - | <i>17 Estaciones, 16 Vehículos (Flota Total), 8 Lotes de Estacionamiento, 5,110 Espacios para estacionarse, 1 Instalación de Mantenimiento</i> | | | | |
| Transporte | | | | | | |
| Conexiones de Ruta de Autobús | - | <u>60</u> | +2 | +2 | +1 | +1 |
| Conexiones para Peatones y Bicicletas | - | <u>33</u> | +9 | +9 | +5 | +5 |
| Peatones y bicicletas al nivel de cruce | - | <u>41</u> | +13 | +17 | +7 | +13 |
| Espacios de Estacionamiento impactados | - | <u>400</u> | +175 | +175 | +95 | +15 |
| Uso del Suelo y Zonificación | | | | | | |
| | <i>No consistente con los esfuerzos de planificación local</i> | <i>Consistente con los esfuerzos de planificación local</i> | <i>Consistente con los esfuerzos de planificación local</i> | <i>Más consistente con los esfuerzos de planificación local</i> | <i>Consistente con los esfuerzos de planificación local</i> | <i>Consistente con los esfuerzos de planificación local</i> |
| Condiciones Socio-Económicas y Demográficas | | | | | | |
| Población servida (2040) | | <u>30,400</u> | +4,300 | +4,300 | +5,300 | +5,300 |
| Empleos servidos (2040) | | <u>66,800</u> | +4,800 | +4,800 | +4,800 | +4,800 |
| Indicadores Socio-económicos (%) | Minoría <u>51%</u> , Abajo del Nivel de Pobreza <u>32%</u> , Hogares sin Automóvil <u>22%</u> , LEP <u>18%</u> | | | | | |
| Colonias y Servicios a la Comunidad | | | | | | |
| | <i>No Impacto</i> | <i>Impacto a Servicios de la Comunidad (CR)</i> | <i>Impacto a Servicios de la Comunidad (CR)</i> | <i>Impacto a Servicios de la Comunidad (CR)</i> | <i>No Impacto</i> | <i>No Impacto</i> |
| Consideraciones Visuales y Estéticas | | | | | | |
| | Bajo-Alto | Bajo-Alto | Moderado-Alto | Moderado-Alto | Moderado | Moderado |
| Recursos Culturales, Históricos y Arqueológicos | | | | | | |
| Propiedades Históricas Potencialmente Afectadas | A ser determinado | | | | | |
| Sitios Arqueológicos que requieren mayor investigación | - | <u>7</u> | - | - | - | - |
| Parques Públicos y Zonas Recreacionales | | | | | | |
| Parques Públicos (acres) | - | <u>11.6</u> | +4.1 | -+1.6 | +2.1 | +1.0 |
| Senderos recreativos (al nivel de cruce) | - | <u>0</u> | - | - | - | - |

*LRA consiste en segmentos de alineación comunes que se encuentran fuera de las distintas alternativas. Subrayado indica datos que están sujetos a cambios, debido al refinamiento de la alineación.

Análisis de Alternativas de Little Creek Crossing - Análisis Comparativo



| Factor | No Construir | LRA* | Alternativa C1 | Alternativa C1A | Alternativa C2 | Alternativa C2A |
|--|--------------|----------------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| Recursos Naturales | | | | | | |
| Total de Recursos Bióticos (acres) | - | <u>230</u> | +20 | +23 | +25 | +25 |
| “Bottomland” | - | 0 | +3 | +1 | +1 | +1 |
| Aluvial | - | 3 | +1 | +1 | +1 | - |
| Mesic Mezclado | - | 66 | +6 | +9 | +8 | +5 |
| Mantenido / Perturbado | - | <u>161</u> | +10 | +12 | +15 | +19 |
| Especies Protegidas | - | 0 | - | - | - | - |
| Recursos de Agua | | | | | | |
| Impactos a Corrientes (pies lineales) | - | <u>1,693</u> | +434 | +434 | +587 | +519 |
| Zona Ribereña 1 (pies cuadrados) (acres) | - | <u>122,036 (2.8)</u> | +13,100 (0.3) | +13,103 (0.3) | +15,434 (0.4) | +11,500 (0.3) |
| Zona Ribereña 2 (pies cuadrados) (acres) | - | <u>95,250 (2.2)</u> | +7,956 (0.2) | +8,054 (0.2) | +9,525 (0.2) | +12,130 (0.3) |
| Impactos a Humedales (# / acres) | - | <u>2 (0.09)</u> | 3 (0.07) | 3 (0.07) | 2 (0.07) | 2 (0.12) |
| Impactos a Estanques (# / acres) | - | <u>0 (0.0)</u> | 1 (0.02) | 1 (0.2) | 2 (0.07) | 1 (0.01) |
| Impactos a Llanuras de Inundación (100 años) (acres) | - | <u>5.7</u> | +1.4 | +0.3 | +0.6 | +0.6 |
| Impactos a Cauces de Alivio (acres) | - | <u>0.7</u> | - | - | - | - |
| Calidad del Aire | | | | | | |
| <i>Todas las concentraciones modeladas están por debajo de los Estándares Nacionales Ambientales de Calidad del Aire (NAAQS)</i> | | | | | | |
| Ruido y Vibración | | | | | | |
| Impactos de Ruido | - | <u>5</u> | +1 | +1 | +1 | +1 |
| Impactos de Vibraciones | - | <u>25</u> | +8 | +4 | +4 | +2 |
| Materiales Peligrosos, Contaminados y Reglamentados | | | | | | |
| Sitios de Alto Riesgo | - | <u>37</u> | - | - | - | - |
| Sitios de Riesgo Medio | - | <u>76</u> | - | - | +1 | +1 |
| Adquisiciones, Reubicaciones y Desplazamientos | | | | | | |
| Adquisiciones y Desplazamientos Totales | - | <u>45</u> | +3 | +5 | +3 | +2 |
| Adquisiciones Parciales | - | <u>105</u> | +8 | +10 | +18 | +14 |
| Otros Desplazamientos | - | <u>13</u> | - | - | - | - |

*LRA consiste en segmentos de alineación comunes que se encuentran fuera de las distintas alternativas. Subrayado indica datos que están sujetos a cambios, debido al refinamiento de la alineación.

Análisis de Alternativas de Little Creek Crossing - Análisis Incremental

| Factor | Número de Pasajeros | | Adiciones Incrementales de Pasajeros por alternativa | | | |
|---|---------------------|---|--|-----------------|----------------|-----------------|
| | No Construir | Alternativas de Baja Cantidad de Pasajeros* | Alternativa C1 | Alternativa C1A | Alternativa C2 | Alternativa C2A |
| Transporte Pasajeros del Tren Ligero (2040 lunes a viernes) | - | <u>23,560</u> | <u>+340</u> | - | <u>+720</u> | <u>+730</u> |

*"Alternativas de Baja cantidad de Pasajeros" consiste de la combinación de alternativas que tienen la más baja cantidad de pasajeros proyectada - segmentos comunes y las alternativas C1A, NHC 1 y de la Estación del Duke Eye Care Center.

| Factor | Número de Pasajeros | | Reducciones incrementales de uso de la Energía por alternativa | | | |
|---|---------------------|--|--|-----------------|----------------|-----------------|
| | No Construir | Alternativas de Alto Consumo de Energía* | Alternativa C1 | Alternativa C1A | Alternativa C2 | Alternativa C2A |
| Uso de la Energía Reducción en el Consumo de Energía Anual (miles de millones, BTU) | <u>137,049</u> | <u>136,978</u> | <u>-18</u> | - | <u>-19</u> | <u>-17</u> |

*"Alternativas de Bajo Consumo de Energía" consiste de la combinación de alternativas que tienen el más alto consumo de energía proyectada - segmentos comunes y las alternativas C1A, NHC 1 y de la Estación del Duke Eye Care Center.

| Factor | Número de Pasajeros | | Adiciones incrementales de costos de Capital por alternativa | | | |
|---|---------------------|--|--|-----------------|----------------|-----------------|
| | No Construir | Alternativas de Bajos Costos de Capital* | Alternativa C1 | Alternativa C1A | Alternativa C2 | Alternativa C2A |
| Costos de Capital Costos de Capital del Tren Ligero (2.015 \$) (millones) | - | <u>\$1,522</u> | <u>+\$41.0</u> | <u>+\$36.0</u> | - | <u>+\$7.6</u> |

*"Alternativas de Bajos Costos de Capital" consiste de la combinación de alternativas que tienen los más bajos costos de capital proyectado - segmentos comunes y las alternativas C2, NHC LPA y de la Estación de Centros Médicos Duke / VA.

| Factor | Número de Pasajeros | | Adiciones incrementales de costos de Capital por alternativa | | | |
|--|---------------------|--|--|-----------------|----------------|-----------------|
| | No Construir | Alternativas de Bajos Costos de Operación* | Alternativa C1 | Alternativa C1A | Alternativa C2 | Alternativa C2A |
| Costos de Operación Costos Anuales de Operación y Mantenimiento del Tren Ligero (2014 \$) (miles). | - | <u>\$16,846</u> | - | <u>+\$82.1</u> | <u>+\$56.9</u> | <u>+\$56.9</u> |

*"Alternativas de Bajos Costos de Operación" consiste de la combinación de alternativas que tienen los más bajos costos de operación proyectado - segmentos comunes y las alternativas C1, NHC LPA y de la Estación de Centros Médicos Duke / VA.