

COMENTARIOS Y PRÓXIMOS PASOS

Las declaraciones y anexos por escrito deben recibirse antes de a las 5:00 pm

15 de diciembre del 2014

Al hacer su entrega, haga referencia a la audiencia pública sobre las Mejoras a los Patios de Ferrocarriles de New Carrollton y Landover o al número del expediente R14-02.

Por correo

Office of the Secretary
Washington Metropolitan Area Transit Authority
600 Fifth Street, NW
Washington, D.C. 20001

Por fax

202-962-1133

Por e-mail

writtentestimony@wmata.com

¿Desea saber más sobre la Evaluación Ambiental de los Patios de Ferrocarriles de New Carrollton y Landover?

Visite nuestra página de internet:

www.wmata.com/nclyard

Próximos Pasos

- El período de registro de comentarios permanecerá abierto durante 10 días después de la audiencia pública hasta el 15 de diciembre del 2014
- Se preparará el Informe de la Audiencia Pública y se distribuirá para comentarios durante un periodo de 10 días
- Se preparará el Suplemento al Informe de la Audiencia Pública y se incluirán las recomendaciones del personal
- La Junta de WMATA aprobará el Informe de la Audiencia Pública y el Suplemento



MEJORAS A LOS PATIOS DE FERROCARRILES DE NEW CARROLLTON Y LANDOVER

Propuesta

La Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA, en inglés) está proponiendo ampliar la capacidad de almacenamiento para vagones en el patio de ferrocarriles de New Carrollton y la construcción de un nuevo patio de mantenimiento al lado de la estación de Metro Landover en el Condado de Prince George, Maryland.

En el patio de ferrocarriles de New Carrollton, el proyecto ampliaría la capacidad de almacenamiento a través de la construcción de 120 espacios adicionales para vagones de ferrocarriles e instalaciones de apoyo incluyendo dos nuevos edificios y la renovación de dos edificios existentes.

En el sitio de Landover, WMATA construiría un nuevo patio de ferrocarriles, un garaje de estacionamiento para pasajeros de Metro, e instalaciones de apoyo para el departamento de Mantenimiento de Vagones Vías y Equipo (CTEM, en inglés) de WMATA y la oficina de Vías y Estructuras (TRST, en inglés). Las instalaciones existentes de CTEM y TRST serían trasladadas del patio de ferrocarriles de New Carrollton al recién creado patio de ferrocarriles de Landover.

Propósito de las Mejoras a los Patios de Ferrocarriles de New Carrollton y Landover

El objetivo del proyecto es proporcionar capacidad adicional de almacenamiento y re-organizar ciertas funciones de mantenimiento de las vías en los patios de ferrocarriles de WMATA. Para almacenar la flota de vehículos de Metro del futuro, WMATA tendrá que ampliar la capacidad de almacenamiento antes del 2020. Al aumentar el espacio para vehículos de ingreso en el patio de ferrocarriles de New Carrollton, se aumentaría la capacidad de almacenamiento en el lado ste del sistema y crearía más balance a través el sistema entero.

Alternativas Propuestas

Se han identificado dos alternativas para el proyecto: la alternativa de No Construir Nada y la alternativa de Construcción. La alternativa de Construcción incluye las mismas mejoras que la alternativa de No Construir Nada además de la construcción y lo operación del proyecto.

La Alternativa de No Construir Nada

La alternativa de No Construir Nada asumiría que el patio de ferrocarriles de New Carrollton continuaría operado tomando en cuenta las condiciones actuales, y que no se construiría nada en el sitio de Landover. No se construiría ninguna mejora dentro del área del proyecto en el patio de ferrocarriles de New Carrollton o en el sitio de Landover. Bajo la alternativa de No Construir Nada, WMATA no proveería las mejoras necesarias al servicio y a la infraestructura como se describe en el Plan de Gestión de la Flota de Vehículos (Rail Fleet Management Plan o RFMP, en inglés), Momentum, o el Plan de Implementación de Trenes con Ocho Vagones. No se anticipa que habría impactos al ambiente bajo la alternativa de No Construir Nada.

La Alternativa de Construcción

La alternativa de Construcción consiste en ampliar la capacidad de almacenamiento del patio de ferrocarriles de New Carrollton y la construcción de un nuevo patio de ferrocarriles a lado de y hacia el este de la Estación de Metro de Landover y la construcción de un garaje de estacionamiento. El propuesto patio de ferrocarriles de Landover proveería almacenamiento adicional e instalaciones de mantenimiento para los departamentos de CTEM y TRST de WMATA. Estos departamentos actualmente operan en el patio de ferrocarriles de New Carrollton. Bajo la alternativa de Construcción se trasladarían al nuevo patio de ferrocarriles de Landover. Las mejoras en cada sitio se describen de forma individual en la parte posterior de esta página. La Evaluación Ambiental supone que el proyecto esté operativo en el 2018 para satisfacer las necesidades de expansión de la flota de vehículos del sistema de Metro necesarios para el año 2020.

La alternativa de Construcción también asume las mejoras de transporte regionales actualmente planeadas y que forman parte de la Alternativa de No Construir Nada.

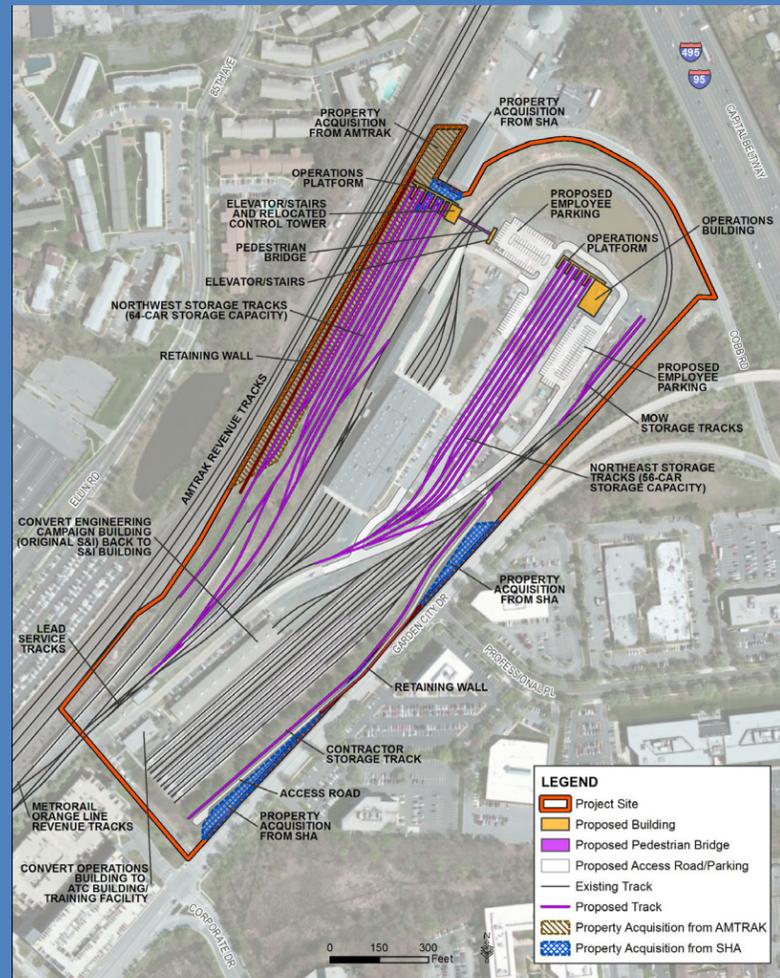
PATIO DE FERROCARRILES DE NEW CARROLLTON

En New Carrollton, el proyecto ampliaría la capacidad de almacenamiento a través de la construcción de 120 espacios adicionales para vagones de ferrocarriles e instalaciones de apoyo. La Campaña de Ingeniería, el taller de Servicio e Inspección (S&I, en inglés), y el edificio para el lavado de vagones permanecerán sin cambios. Las siguientes instalaciones serán construidas dentro de y contiguo al existente patio de ferrocarriles:

- Quince vías de almacenamiento con capacidad para 120 vagones
- Una vía de almacenamiento para contratistas y dos vías de mantenimiento del camino
- Una nueva plataforma de operaciones y un puente peatonal para las vías de almacenamiento del noroeste
- La reconfiguración y amplificación del estacionamiento en superficie para los empleados
- La transformación de un taller de operaciones existente a un taller de Control Automático del Tren y un centro de entrenamiento
- Un nuevo edificio de operaciones para las vías de almacenamiento del noreste
- La reubicación de la torre de control existente a la parte superior de la torre del elevador/la escalera en la ubicación del puente peatonal
- La transformación del edificio de la Campaña de Ingeniería a un taller de Servicio e Inspección

Posibles Impactos al Ambiente

- Adquisiciones de 2.9 acres de propiedad de Amtrak y Maryland SHA
- La pérdida de bosques y el hábitat a causa del despeje de 3.8 acres de bosque
- Remoción y eliminación de asbesto, pintura con plomo y otros materiales sensibles al medio ambiente
- Efectos temporales relacionados con la construcción
- Efectos acumulativos a las cuencas hidrográficas a causa de la escorrentía de aguas pluviales



PATIO DE FERROCARRILES DE LANDOVER

En el sitio de Landover, WMATA construiría un nuevo patio de ferrocarriles, un garaje de estacionamiento para pasajeros, e instalaciones de apoyo para el departamento de Mantenimiento de Vagones Vías y Equipo (CTEM, en inglés) de WMATA y la oficina de Vías y Estructuras (TRST, en inglés). Las instalaciones de CTEM y TRST existentes serán trasladadas del patio de ferrocarriles de New Carrollton al recién creado patio de ferrocarriles de Landover. Vehículos dedicados al mantenimiento de vías se almacenarán e operarán del patio de ferrocarriles de Landover. No se almacenarán vehículos de ingreso de Metro en el patio de ferrocarriles de Landover. Las siguientes instalaciones serán construidas en el nuevo patio de ferrocarriles:

- Un taller nuevo para CTEM y TRST y once vías de almacenamiento para vehículos de mantenimiento
- Un estacionamiento de seis niveles, con 848 espacios para pasajeros de Metro y para reemplazar los espacios desplazados por la construcción
- Un estacionamiento para los empleados y un área de entrega
- Un nuevo cruce de vías en las vías de ingreso de Metro
- Un área de gestión de aguas pluviales y un muro de contención

Posibles Impactos al Ambiente

- La pérdida de recursos hídricos a causa del impacto a las Aguas de los EE.UU. y sus zonas amortiguadoras por un total de 0.1 acres
- La pérdida de bosques y el hábitat a causa del despeje de 8.1 acres de bosque
- Efectos temporales relacionados con la construcción
- Efectos acumulativos a las cuencas hidrográficas a causa de la escorrentía de aguas pluviales

