

HIGH-SPEED



TRANSPORTATION

Dallas-Fort Worth

01.27.2021 y 01.28.2021 Reunión Pública #2

Agenda

- Bienvenida/Introducciones Kevin Feldt, NCTCOG
- Descripción General del Proyecto Ian Bryant, HNTB
- Proceso de Selección y Resultados Nivel 1 y 2 Ian Bryant, HNTB
- Próximos Pasos de Evaluación y Diseño Chris Masters, HNTB
- Participación Pública y de Agencia Rebekah Hernandez, NCTCOG
- Comentarios Públicos Todos

Propósito de las Reuniones de Enero

- Revisar los resultados del proyecto del nivel 1 y nivel 2 de las alineaciones y tecnologías
- Mostrar las recomendaciones para las alineaciones y las tecnologías que se examinarán en el nivel 3
- Obtener su opinión sobre los resultados y recomendaciones

Descripción General del Proyecto

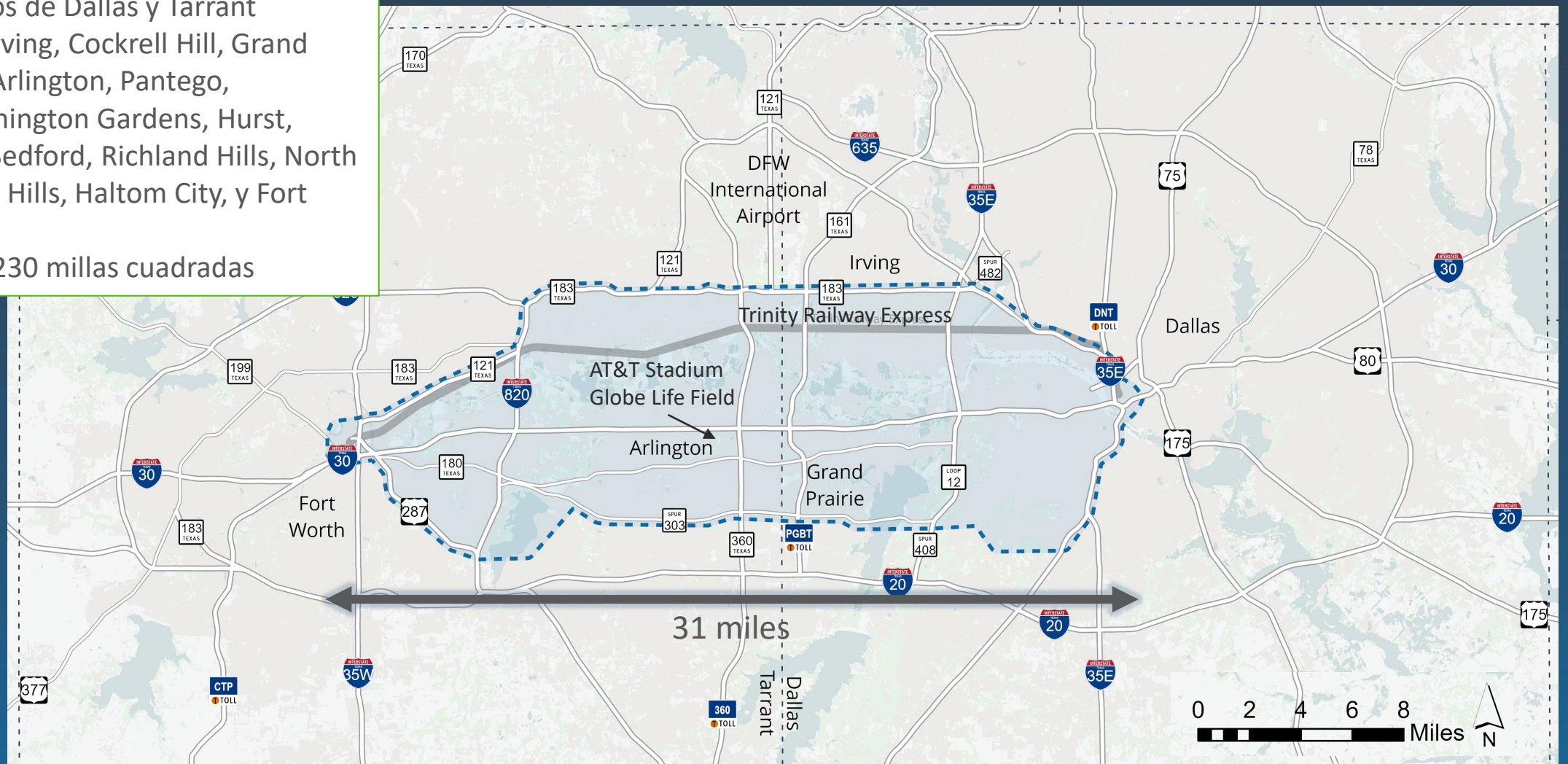
Los Objetivos de este Estudio

- Evaluar las alternativas de transporte de alta velocidad (tanto alineaciones y tecnología) para:
 - Conectar Dallas-Fort Worth con otros sistemas de pasajeros de alto rendimiento propuestos en el estado
 - Mejorar y conectar el sistema de transporte regional de Dallas-Fort Worth
- Obtener la aprobación ambiental federal de la alternativa viable

Área de Estudio

El área de estudio atraviesa:

- Condados de Dallas y Tarrant
- Dallas, Irving, Cockrell Hill, Grand Prairie, Arlington, Pantego, Dalworthington Gardens, Hurst, Euless, Bedford, Richland Hills, North Richland Hills, Haltom City, y Fort Worth
- Más de 230 millas cuadradas



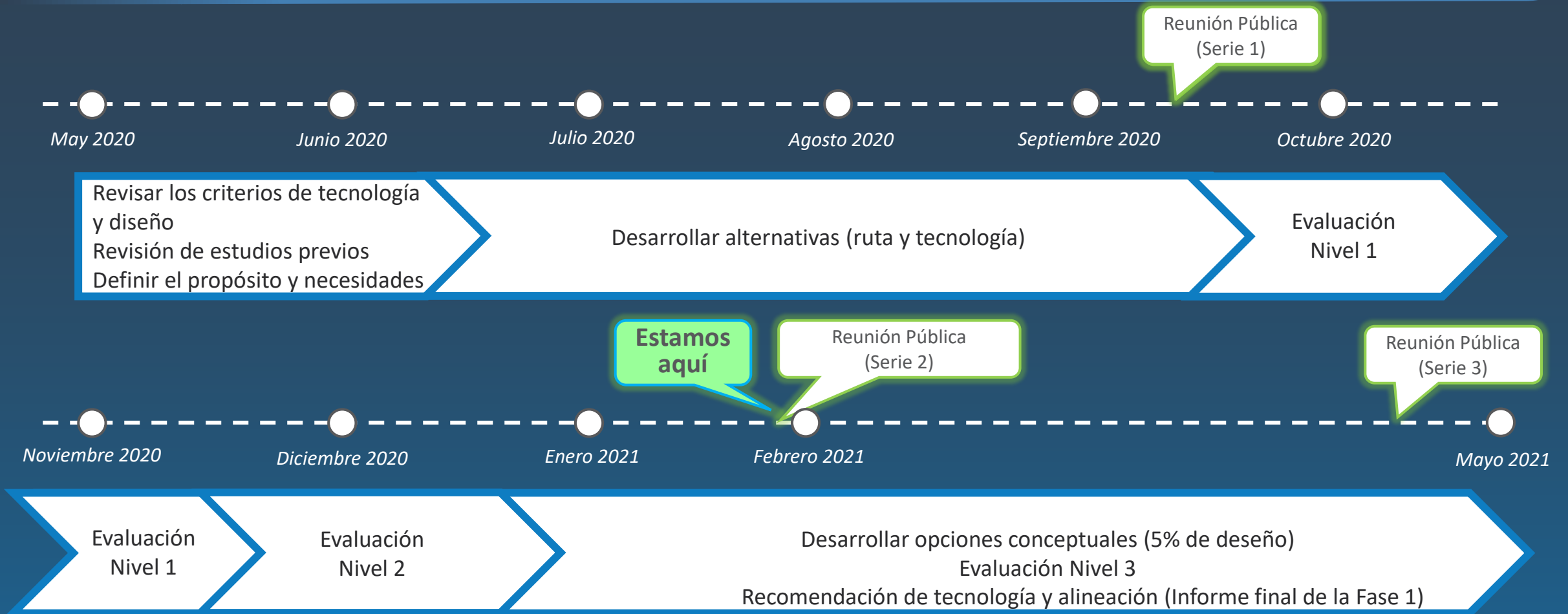
Propósito Preliminar del Proyecto

Conectar el centro de Dallas y el centro de Fort Worth con un servicio ferroviario interurbano de pasajeros de alta velocidad o una tecnología avanzada de transporte terrestre de alta velocidad

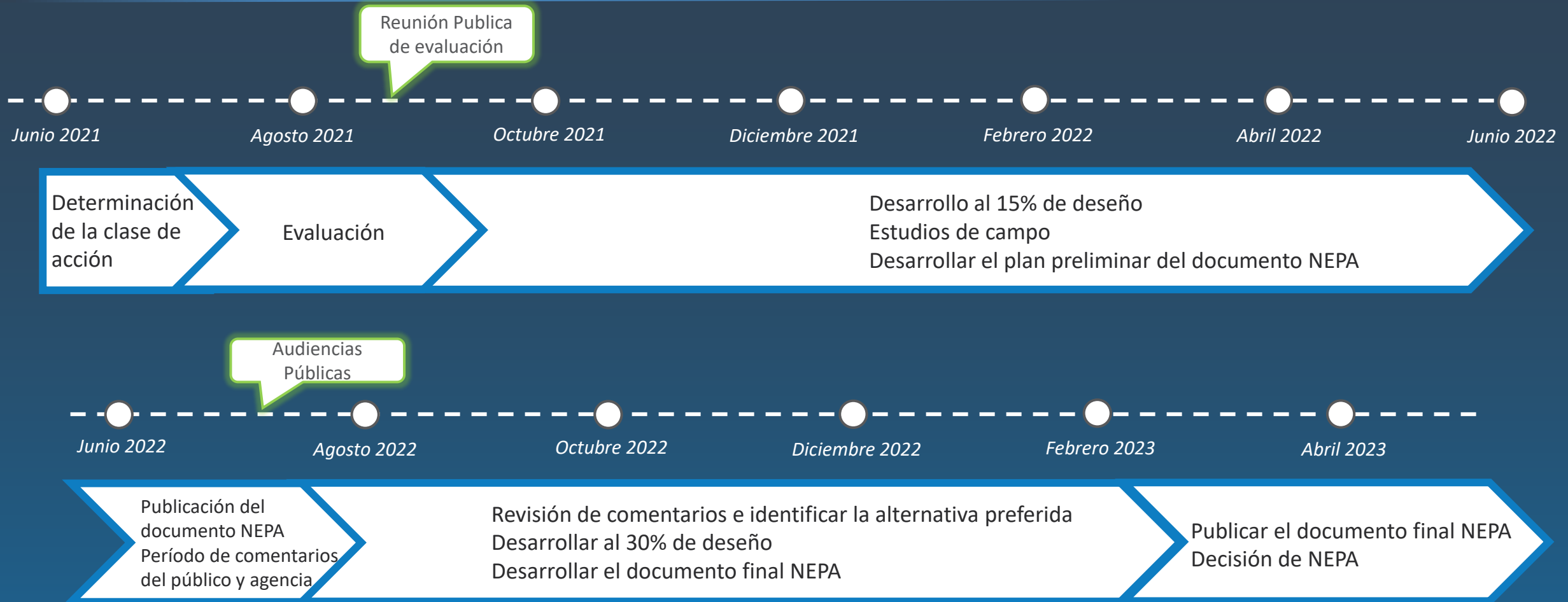
Para obtener información más detallada, visite: www.nctcog.org/dfw-hstcs

>> Project Information >> Purpose and Need

Programación de la Fase 1 – 12 Meses



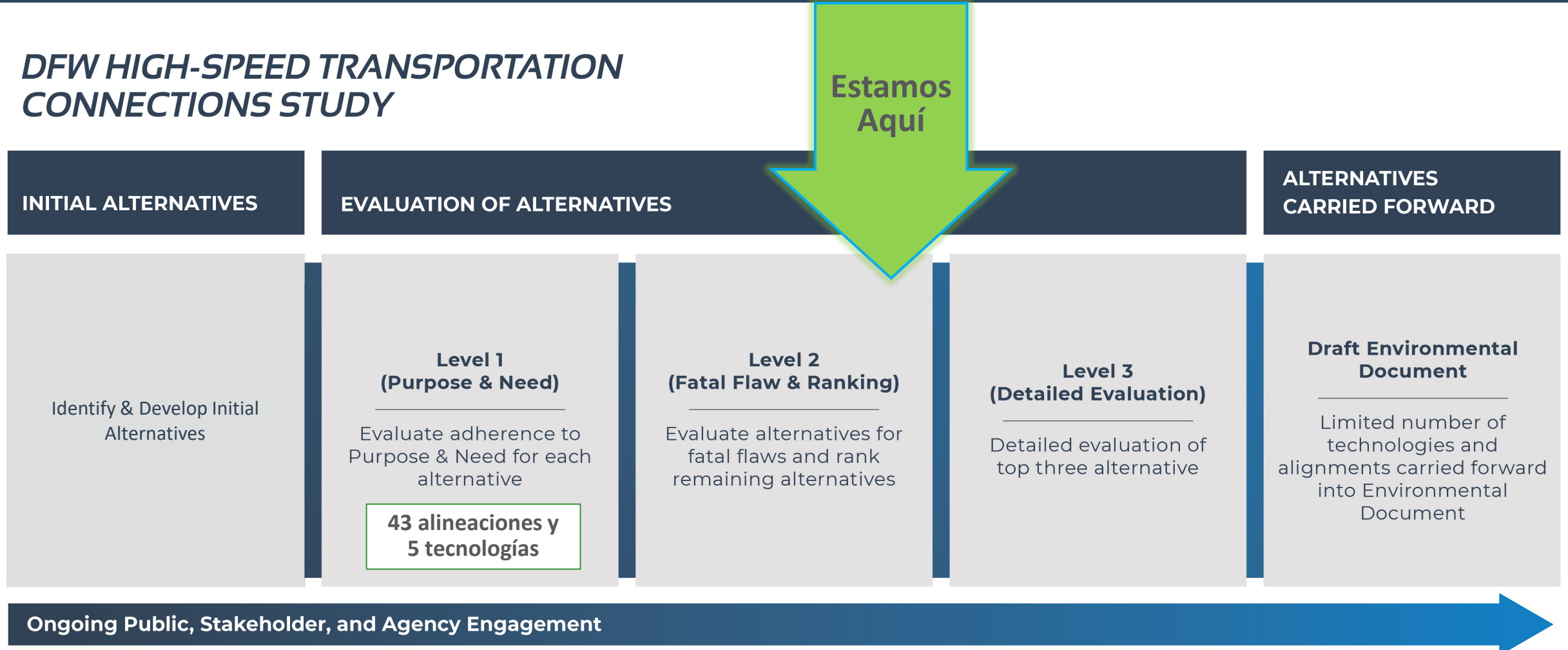
Programación de la Fase 2 – 24 Meses



Proceso de Selección y Resultados Nivel 1 y 2

Metodología de Evaluación

DFW HIGH-SPEED TRANSPORTATION CONNECTIONS STUDY



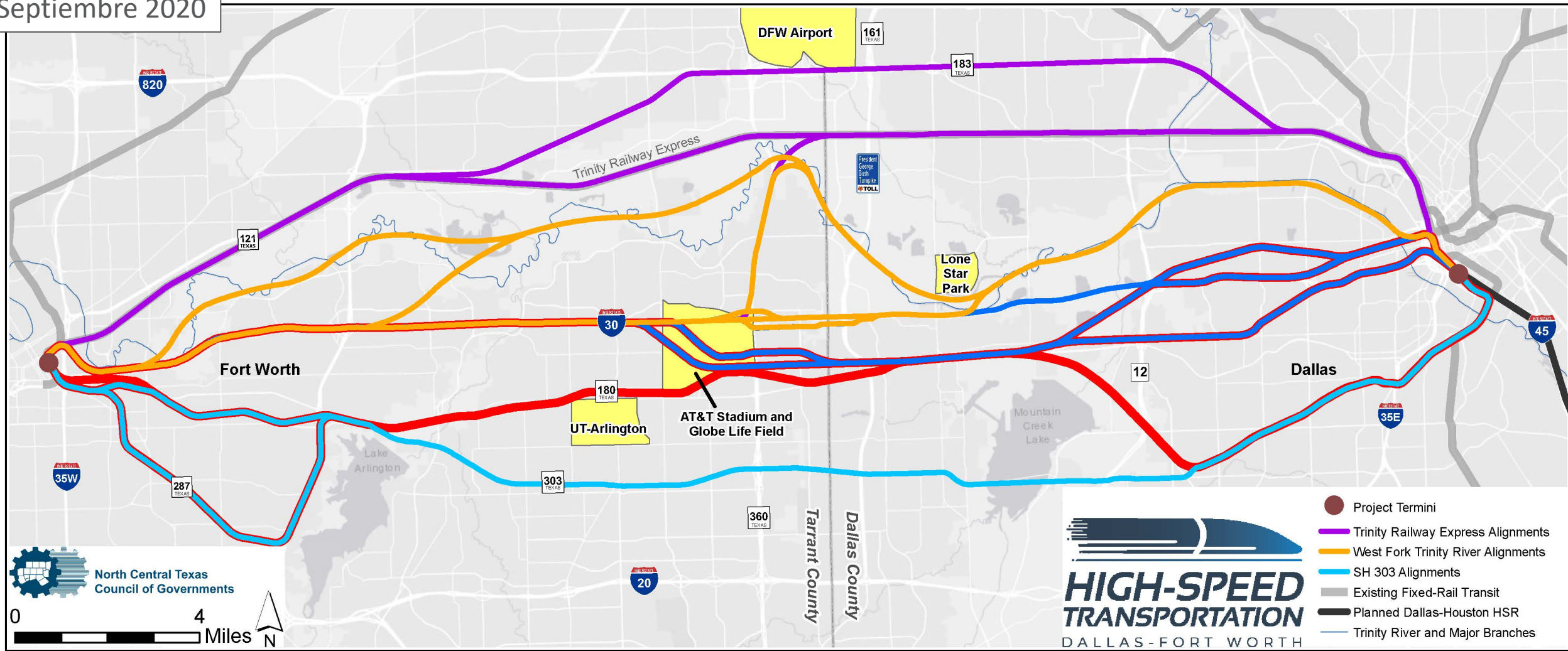
Alineaciones Iniciales /Corredores


- Alineaciones iniciales desarrolladas en base a estudios previos
- Tratando de utilizar los corredores de transporte existentes
- El derecho de paso puede ser público o privado, dependiendo del método utilizado para la entrega del proyecto
- Todas las alineaciones conectan con la propuesta estación de tren de alta velocidad de Dallas y el Fort Worth Central Station

Se identificaron 43 alineaciones/corredores de extremo a extremo (Dallas a Fort Worth)


Conjunto Inicial de Alineaciones y Corredores








Septiembre 2020



 North Central Texas Council of Governments

0 4 Miles N


HIGH-SPEED TRANSPORTATION
DALLAS-FORT WORTH

-  Project Termini
-  Trinity Railway Express Alignments
-  West Fork Trinity River Alignments
-  SH 303 Alignments
-  Existing Fixed-Rail Transit
-  Planned Dallas-Houston HSR
-  Trinity River and Major Branches

Modos Iniciales de Transporte

● Convencional



● Mayor Velocidad



● Alta Velocidad



● Maglev



● Hyperloop



● Tecnologías Emergentes

Criterios de Selección por Niveles

Nivel 1 (Capacidad para Cumplir con el Propósito y necesidad)

Primario

- Sirve la estación del Centro de Dallas y el Fort Worth Central Station(defecto fatal)
- Tiempo de viaje (defecto fatal)

Secundario

- Seguro
- Confiable
- Conveniente
- Vincular con otros sistemas de alto rendimiento en Texas
- Conectar el Tren Regional/Ligero Existente en Dallas-Fort Worth
- Mejor Acceso a Principales Centros de Actividad

Nivel 2 (Defectos Fatales y Clasificación)

- Proximidad en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Aprobación de Madurez de Tecnología, Criterios de Diseño, Aprobación Regulatoria
- Capacidad, Tiempo de Viaje, Compatibilidad con la Infraestructura existente
- Consideraciones Operacionales

Nivel 3 (Evaluación Detallado)

- Costos
- Impactos potenciales en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Constructibilidad/Operabilidad

Criterios de Selección por Niveles

Nivel 1 (Capacidad para Cumplir con el Propósito y necesidad)

Primario

- Sirve la estación del Centro de Dallas y el Fort Worth Central Station(defecto fatal)
- Tiempo de Viaje Competitivo (defecto fatal)

Secundario

- Seguro
- Confiable
- Conveniente
- Vincular con otros Sistemas de alto rendimiento en Texas
- Conectar el Tren Ligero/Regional Existente en Dallas-Fort Worth
- Mejor acceso a los principales centros de actividad

Nivel 2 (Defectos Fatales y Clasificación)

- Proximidad en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Aprobación de Madurez de Tecnología, Criterios de Diseño, Aprobación Regulatoria
- Capacidad, Tiempo de Viaje, Compatibilidad con la Infraestructura existente
- Consideraciones Operacionales

Nivel 3 (Evaluación Detallado)

- Costos
- Impactos potenciales en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Constructibilidad/Operabilidad

Nivel 1 Resultados de Selección

Nivel 1 (Primario)

¿Servir los Centros de Dallas y Fort Worth?

- Las 43 alineaciones pasan

¿Un tiempo de Viaje más rápido (20 minutos o más)?

- Tren Convencional: No pasan las alineaciones; eliminando de una consideración adicional
- Tren de Mayor Velocidad: 8 de 43 alineaciones pasan
- Tren de Alta Velocidad: 39 de 43 alineaciones pasan
- Maglev: Todas las 43 alineaciones pasan
- Hyperloop: Todas las 43 alineaciones pasan

Nivel 1 (Secundario)

Se recomienda eliminar de otras consideraciones:

- Todas las alineaciones de Trinity Railway
- Todas las alineaciones de West Fork Trinity River
- Todas las alineaciones de SH 303
- Cinco alineaciones IH-30
- Dos alineaciones SH 180

Recomendar que sólo los corredores IH-30 (12 alineaciones) y SH 180 (11 alineaciones) se trasladen a la evaluación Nivel 2

Nivel 1 Resultados de Selección (Alineaciones)

Criterio	Descripción	Alineaciones TRE					Alineaciones WFTR							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
Criterios de Propósito y Necesidad	Seguro	Número de desafíos de infraestructura para construir un corredor cerrado.	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Medio	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
	Conveniente	Facilidad de acceso transporte a otras opciones de transporte existentes y planificadas (carreteras, senderos, Park & Rides existentes, etc.)	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
	Conectar el tren regional/ligero existente en DFW	Podrá la alternativa proporcionar conexiones al tren ligero, regional, y de cercanías existentes	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
	Mejor acceso a los principales centros de actividad	¿Ofrece la alineación y/o la tecnología el potencial para el acceso de alternativas de estación de alineación media a los principales centros de actividad (ej. más de 2,000 empleos en un área, áreas de actividad significantes para la comunidad, etc.) dentro de 1/4 de milla de cada alineación en la porción media del área de estudio (entre Loop 12 y 820)?	Alto	Medio	Bajo	Bajo	Medio	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
		¿Avanzar la alineación con la selección de Nivel 2 (si/no)?	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No

Nivel 1 Resultados de Selección (Alineaciones)

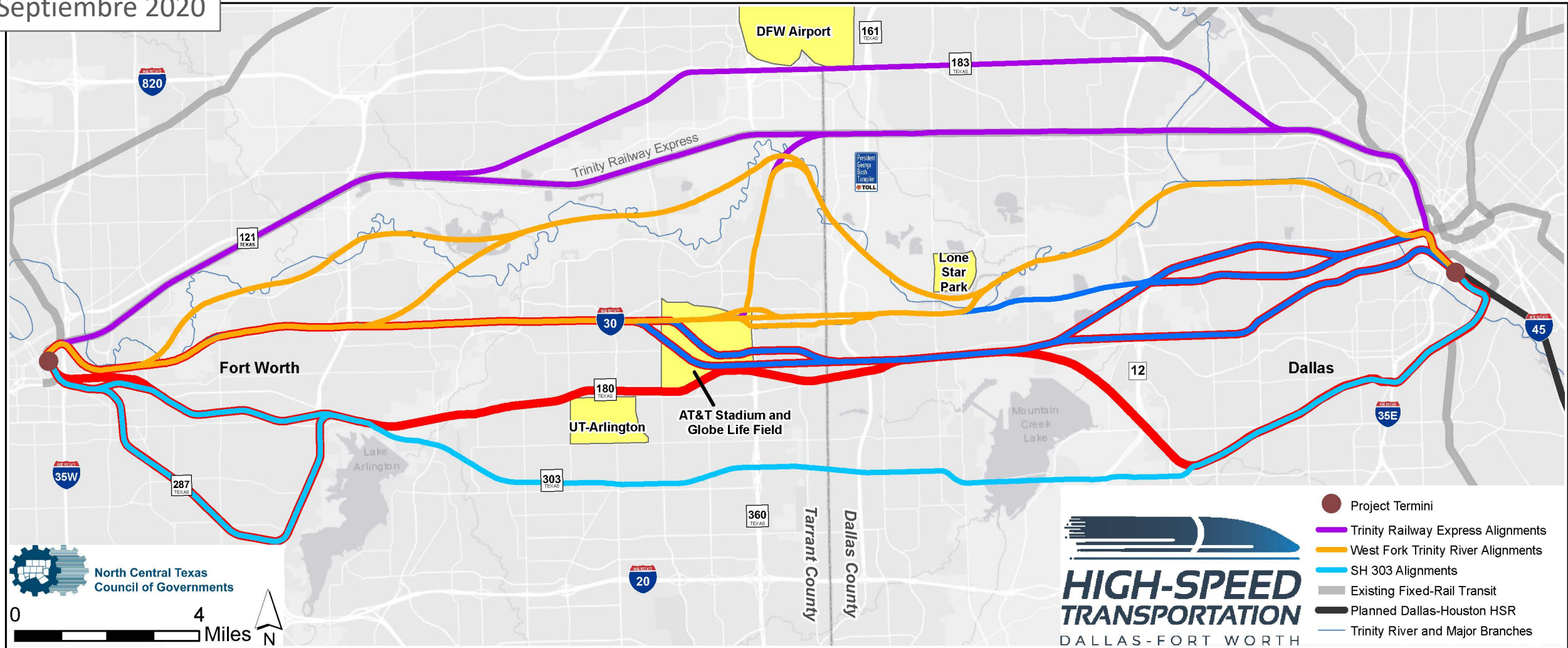
			Alineaciones IH-30																
Criterio	Descripción		12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Criterios de Propósito y Necesidad	Seguro	Número de desafíos de infraestructura para construir un corredor cerrado.	Medio	Medio	Medio	Medio	Bajo	Medio	Medio	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Bajo	Medio	Medio	Medio	Bajo	Medio
	Conveniente	Facilidad de acceso transporte a otras opciones de transporte existentes y planificadas (carreteras, senderos, Park & Rides existentes, etc.)	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
	Conectar el tren regional/ligero existente en DFW	Podrá la alternativa proporcionar conexiones al tren ligero, regional, y de cercanías existentes	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
	Mejor acceso a los principales centros de actividad	¿Ofrece la alineación y/o la tecnología el potencial para el acceso de alternativas de estación de alineación media a los principales centros de actividad (ej. más de 2,000 empleos en un área, áreas de actividad significantes para la comunidad, etc.) dentro de 1/4 de milla de cada alineación en la porción media del área de estudio (entre Loop 12 y 820)?	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
¿Avanzar la alineación con la selección de Nivel 2 (si/no)?			Si	Si	Si	Si	No	Si	Si	No	No	Si	Si	No	Si	Si	Si	No	Si

Nivel 1 Resultados de Selección (Alineaciones)

		Alineaciones SH 180														Alineaciones SH 303	
Criterio	Descripción	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	
Criterios de Propósito y Necesidad	Seguro	Número de desafíos de infraestructura para construir un corredor cerrado.	Alto	Alto	Medio	Medio	Bajo	Medio	Alto	Alto	Medio	Medio	Bajo	Medio	Alto	Alto	Alto
	Conveniente	Facilidad de acceso transporte a otras opciones de transporte existentes y planificadas (carreteras, senderos, Park & Rides existentes, etc.)	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
	Conectar el tren regional/ligero existente en DFW	Podrá la alternativa proporcionar conexiones al tren ligero, regional, y de cercanías existentes	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
	Mejor acceso a los principales centros de actividad	¿Ofrece la alineación y/o la tecnología el potencial para el acceso de alternativas de estación de alineación media a los principales centros de actividad (ej. más de 2,000 empleos en un área, áreas de actividad significantes para la comunidad, etc.) dentro de 1/4 de milla de cada alineación en la porción media del área de estudio (entre Loop 12 y 820)?	Medio	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Bajo	Bajo
¿Avanzar la alineación con la selección de Nivel 2 (si/no)?			Si	Si	Si	Si	No	Si	Si	Si	Si	No	Si	Si	No	No	

Conjunto Inicial de Alineaciones y Corredores

Septiembre 2020



Recomendaciones de Alineaciones/Corredores basadas en el Nivel 1 de la evaluación

Diciembre 2020



Resultados basadas en el Nivel 1 de la evaluación (Modo)

Criterio		Descripción	Tren de Mayor Velocidad	Tren de Alta Velocidad	Maglev	Hyperloop	
Propósito de Criterio y Necesidad	Seguro	Se han establecidas las directrices de diseño y seguridad (Extranjero o Doméstico)?	Alto	Medio	Medio	Bajo	
	Confiable	Puede el modo alternativo funcionar de forma confiable en las condiciones climáticas mas habituales del norte de Texas (si/no)?	Alto	Alto	Alto	Alto	
		Puede el modo alternativo funcionar de forma confiable en las condiciones de trafico (tren o carretera) en esta alineación (si/no)?	Alto	Alto	Alto	Alto	
	Conveniente	Experiencia del Pasajero (paradigma de comodidad con tecnología)	Alto	Alto	Alto	Bajo	
		Conveniencia Tecnológica	Bajo	Alto	Alto	Alto	
	Vincular con otros sistemas de alto rendimiento en Texas	Facilidad de traslado de Dallas-Houston HSR (por sus siglas en ingls)	Medio	Alto	Medio	Medio	
		Facilidad de traslado al Sistema FW-Laredo	Medio	Medio	Medio	Medio	
		Capacidad de Larga Distancia/Expansión	Alto	Alto	Alto	Alto	
	¿Avanzar la alineación con la selección de Nivel 2 (si/no)?			Si	Si	Si	Si

Criterios de Selección por Niveles

Level 1 (Ability to Meet Purpose and Need)

Primario

- Sirve la estación del Centro de Dallas y el Fort Worth Central Station(defecto fatal)
- Tiempo de viaje (defecto fatal)

Secundario

- Seguro
- Confiable
- Conveniente
- Vincular con otros sistemas de alto rendimiento en Texas
- Conectar el Tren Regional/Ligero Existente en Dallas-Fort Worth
- Mejor Acceso a Principales Centros de Actividad

Nivel 2 (Defectos Fatales y Clasificación)

- Proximidad en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Aprobación de Madurez de Tecnología, Criterios de Diseño, Aprobación Regulatoria
- Capacidad, Tiempo de Viaje, Compatibilidad con la Infraestructura existente
- Consideraciones Operacionales

Nivel 3 (Evaluación Detallado)

- Costos
- Impactos potenciales en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Constructibilidad/Operabilidad

Nivel 2 Resultados de Selección

Alineaciones

- Alineaciones IH-30
 - Siete de 12 alineaciones se trasladaron a la evaluación de Nivel 3
 - Seis de siete alineaciones combinadas en dos alineaciones
- Alineaciones SH 180
 - Tres de 11 alineaciones se trasladaron a la evaluación Nivel 3

Modos

- Se elimina el Tren de Mayor Velocidad de la consideración adicional
- Tren de Alta Velocidad, Maglev, y Hyperloop se trasladan a la evaluación de Nivel 3

Para obtener información mas detallada sobre la detección el Nivel 1 y Nivel 2, visite:
www.nctcog.org/dfw-hstcs

>>Project Information

>> Level 1 & 2 Screening Results

Nivel 2 Resultados de Selección

(Alineaciones)

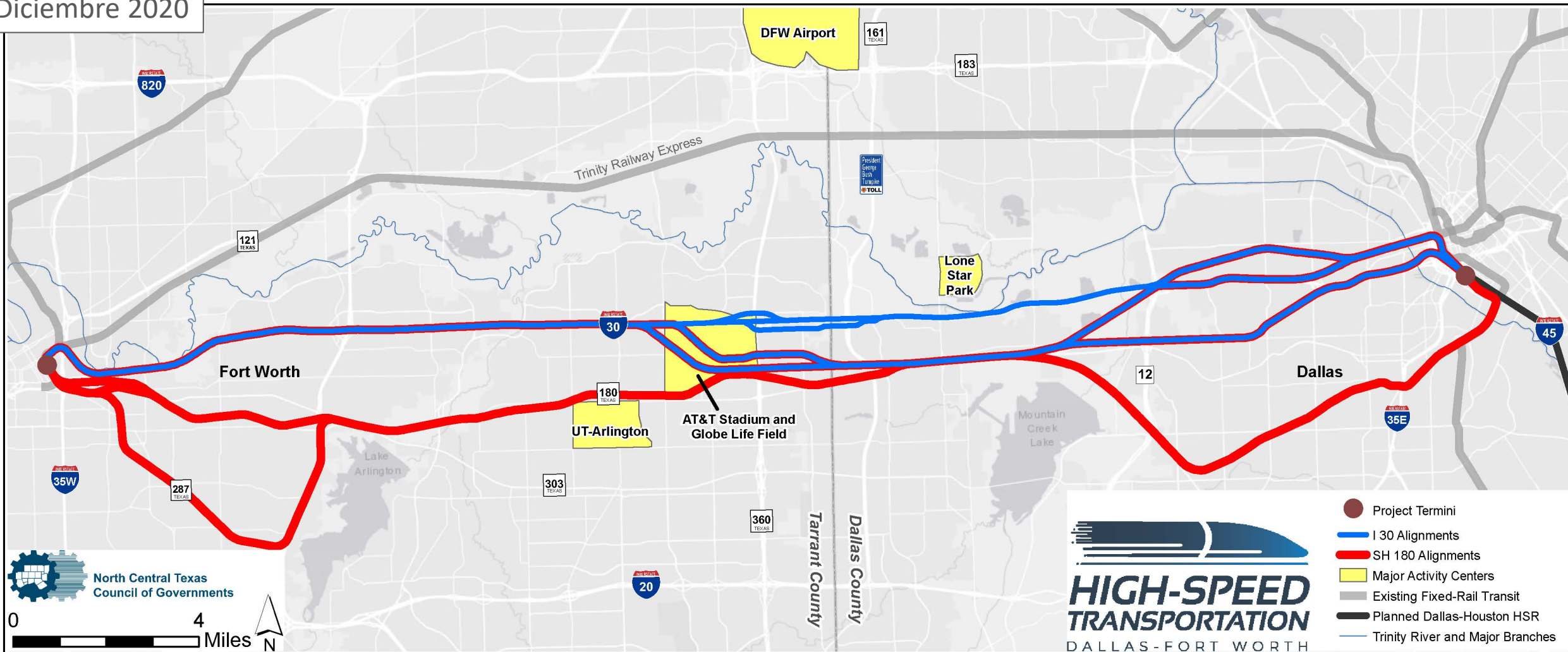
Alineaciones I-30														
	Criterio	Descripción	12	13	14	15	17	18	21	22	24	25	26	28
Impactos Potenciales en la Proximidad a Áreas Sociales, Biológicas o Culturales Sensibles	Posibles Impactos residenciales	% de longitud adyacente a las zonas residenciales; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Medio	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	Medio	Bajo	Medio	Alto	Medio
	Posibles Impactos importantes Comerciales/Industriales/Bodegas	Número de posibles impactos en las principales instalaciones comerciales, industriales, y bodegas	Medio	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	Bajo	Medio	Bajo	Medio	Medio	Bajo
	Posibles impactos en humedales, masas de agua, y llanuras de inundación	% de longitud adyacente a humedales, masas de agua, y llanuras de inundación; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Medio	Medio	Alto	Medio
	Posibles impactos en parques	% de longitud adyacente a parques y espacios abiertos designados; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
Impactos Potenciales en la comunidad	Posibles impactos en instalaciones comunitarias	Número de Instalaciones Comunitarias dentro de 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
	Posibles impactos en la cohesión comunitaria	Número de vecindarios con Posibles impactos en la cohesión comunitaria	Alto	Alto	Medio	Alto	Medio	Alto	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio
	Posibles impactos en la Justicia Ambiental	Índice Total de Injusticia Ambiental Encima del promedio grupos de Bloque; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio
Clasificación de Alineación (Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3)			1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	3
			Esencialmente una alineación				Esencialmente una alineación							

Nivel 2 Resultados de Selección (Alineaciones)

Alineaciones SH 180													
	Criterio	Descripción	29	30	31	32	34	35	36	37	38	40	41
Proximidad a Áreas Sociales, Biológicas o Culturales Sensibles	Posibles Impactos residenciales	% de longitud adyacente a las zonas residenciales; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Bajo	Medio	Medio	Alto	Bajo	Medio	Medio	Medio	Medio	Bajo	Bajo
	Posibles Impactos importantes Comerciales/Industriales/Bodegas	Número de posibles impactos en las principales instalaciones comerciales, industriales, y bodegas	Bajo	Medio	Alto	Alto	Medio	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	Alto
	Posibles impactos en humedales, masas de agua, y llanuras de inundación	% de longitud adyacente a humedales, masas de agua, y llanuras de inundación; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Bajo	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Medio	Bajo
	Posibles impactos en parques	% de longitud adyacente a parques y espacios abiertos designados; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Alto	Medio	Medio	Alto	Alto	Alto	Med
Impactos Potenciales en la comunidad	Posibles impactos en instalaciones comunitarias	Número de Instalaciones Comunitarias dentro de 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Medio	Medio	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
	Posibles impactos en la cohesión comunitaria	Número de vecindarios con Posibles impactos en la cohesión comunitaria	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Alto	Alto	Alto	Medio
	Posibles impactos en la Justicia Ambiental	Índice Total de Injusticia Ambiental Encima del promedio grupos de Bloque; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)	Medio	Medio	Medio	Medio	Medio	Bajo	Bajo	Medio	Medio	Medio	Bajo
Clasificación de Alineación (Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3)			3	3	2	1	3	3	3	1	1	2	3

Recomendaciones de Alineaciones/Corredores basadas en el Nivel 2 de evaluación

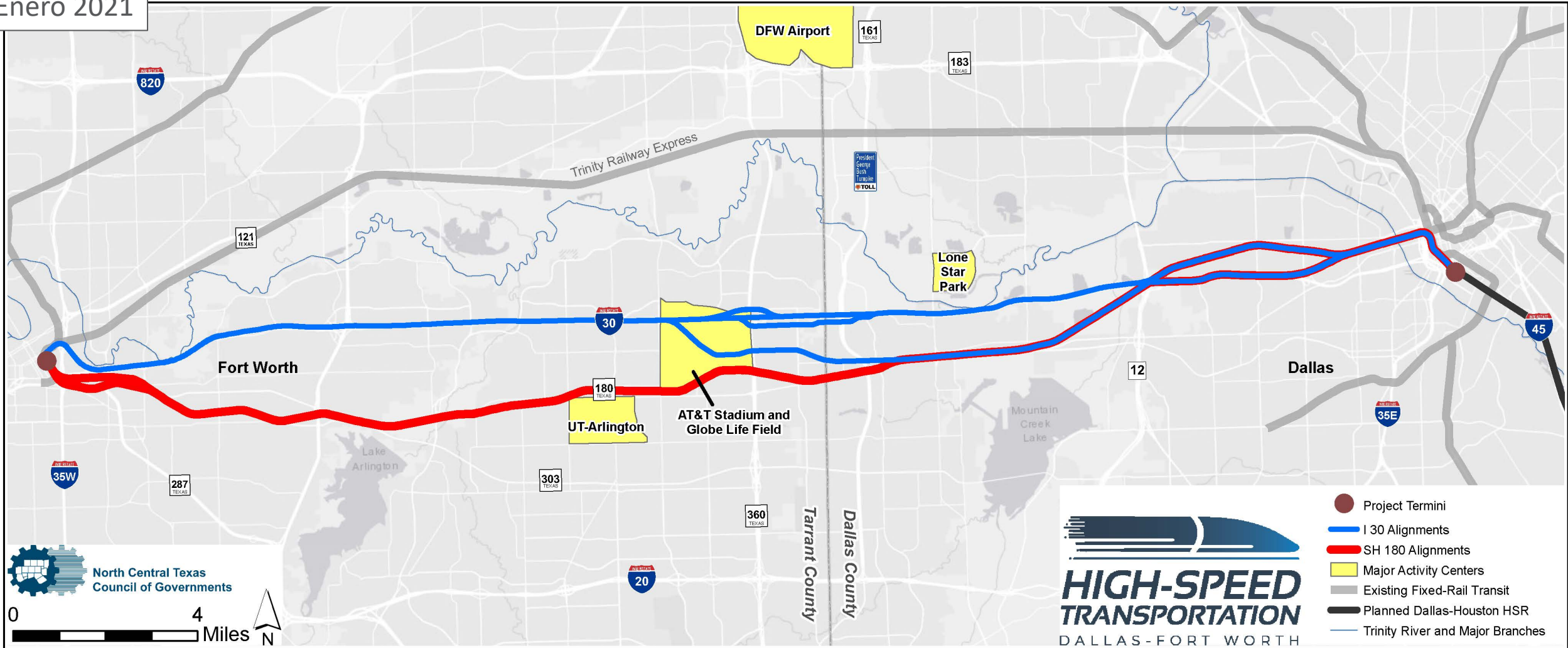
Diciembre 2020



North Central Texas
Council of Governments

Recomendaciones de Alineaciones/Corredores basadas en el Nivel 2 de evaluación

Enero 2021



Resultados basadas en el Nivel 2 de la evaluación (Modo)

			Modos			
	Criterio	Descripción	Tren de Mayor Velocidad	Tren de Alta Velocidad	Maglev	Hyperloop
Madurez de Tecnología, Aprobación Reglamentaria	Madurez de Tecnología (Infraestructura de la guía)	Technology Readiness Levels (TRLs por sus siglas en inglés) para infraestructura de guía incluyendo vías férreas, túnel, tubo, conmutación, etc.	Alto	Alto	Alto	Medio
	Madurez de Tecnología (Infraestructura de la vía)	Technology Readiness Levels (TRLs por sus siglas en inglés) para infraestructura de vía incluyendo subestaciones, sistemas de vacío, sistemas de respuesta de emergencia, etc.	Alto	Alto	Alto	Medio
	Criterio de diseño disponible	Criterio de diseño disponibles para la tecnología	Alto	Alto	Alto	Bajo
	Complejidad de Aprobación Reglamentaria	Marco reglamentario EE.UU. por tecnología (proceso implementado)	Alto	Medio	Bajo	Bajo
Consideraciones Operacionales	Plan de negocios para mover mercancías además de pasajeros	Vehicle and infrastructure configuration support the transportation of high-volume goods and are addressed in business or operations plans	Bajo	Bajo	Alto	Alto
	Capacidad de interlínea	Capacidad de interlínea con proyectos existentes (Sin construir)	Bajo	Alto	Bajo	Bajo
	Capacidad de interlínea con futuros proyectos planificados	Capacidad de interlínea con futuros proyectos planificados	Bajo	Alto	Alto	Alto
	Sistema de capacidad	Capacidad del Sistema Operativo	Medio	Alto	Alto	Alto
	Demanda de Viajes	Rango proyectado de pasajeros basado en los resultados del modelo de demanda de viajes	Bajo	Medio	Medio	Alto
	Facilidad de agregar estaciones de llenado	Facilidad de integración de futuras estaciones de llenado para cada tecnología	Medio	Bajo	Medio	Alto
	Tiempo de Viajes	Numero de alineación viables por la tecnología basada en un tiempo de 22 minutos o menos tiempo de viaje, asumiendo una estación de punto medio	Bajo	Medio	Alto	Alto
¿Avanzar modo de la selección de Nivel 3 (si/no)?						

Modos de Transporte

● Convencional



● Mayor -Velocidad



● Alta-Velocidad



● Maglev



● Hyperloop



● Tecnologías Emergentes

Modes of Transportation

Convencional



Mayor-Velocidad



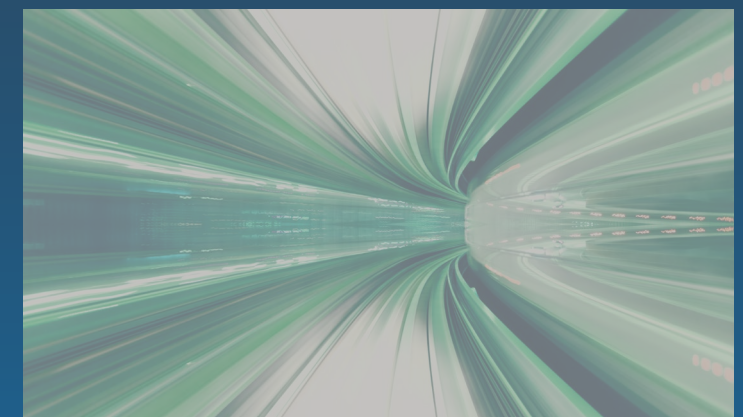
Alta-Velocidad



Maglev



Hyperloop

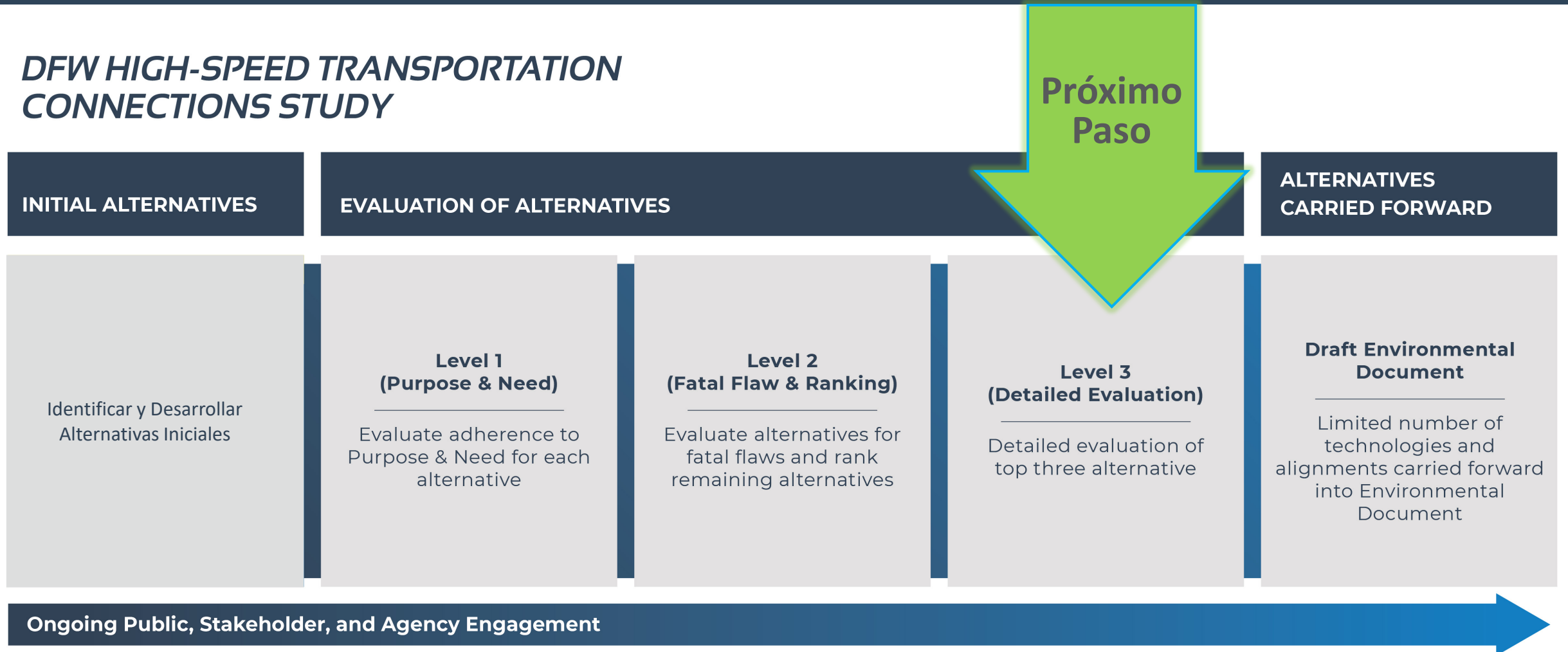


Tecnologías Emergentes

Próximos Pasos de Evaluación y Diseño

Metodología de Evaluación

DFW HIGH-SPEED TRANSPORTATION CONNECTIONS STUDY



Criterios de Selección por Niveles

Nivel 1 (Capacidad para Cumplir con el Propósito y necesidad)

Primario

- Sirve las estaciones Zona Centro de Dallas y Fort Worth (defecto fatal)
- Tiempo de viaje (defecto fatal)

Secundario

- Seguro
- Confiable
- Conveniente
- Vincular con otros sistemas de alto rendimiento en Texas
- Conectar el Tren Regional/Ligero Existente en Dallas-Fort Worth
- Mejor Acceso a Principales Centros de Actividad

Nivel 2 (Defectos Fatales y Clasificación)

- Proximidad en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Aprobación de Madurez de Tecnología, Criterios de Diseño, Aprobación Regulatoria
- Capacidad, Tiempo de Viaje, Compatibilidad con la Infraestructura existente
- Consideraciones Operacionales

Nivel 3 (Evaluación Detallado)

- Costos
- Impactos potenciales en áreas Sociales, Biológicas, o Culturales sensibles
- Impactos Potenciales en la Comunidad
- Constructibilidad/Operabilidad

Nivel 3 – Criterios de Selección del Proyecto

Criterio		Descripción
Costos	Costo de construcción (capital) costo por milla	Costo de construcción de la guía, las instalaciones auxiliares, instalaciones de mantenimiento y vehículos
	Costo Anual de operaciones & mantenimiento por milla	Costo Anual de Operación y Mantenimiento asumido, por milla
	Modificaciones a la infraestructura existente	Costos de Capital asociados a las Modificaciones de la Infraestructura Existente para acomodar a la alternativa
Impactos Potenciales en Áreas Sociales, Biológicas o Culturales Sensibles	Longitud total de masas de agua y cruces de llanuras de inundación	Longitud total (pies lineales) de la alineación que cruza un cuerpo de agua o llanura de inundación
	Acres de humedal dentro del derecho de paso propuesto	Total de acres de humedal dentro del derecho de paso propuesto
	Número de estructuras potenciales desplazadas	Número de estructuras potenciales desplazadas (casa, outbuildings, business, billboards, etc.)
	Acres de parques impactados	Total de acres de parques dentro del derecho de paso propuesto
	Los sitios históricos nacionales y estatales potencialmente impactados	Número de los sitios históricos nacionales y estatales potencialmente impactados

Nivel 3– Criterios de Selección del Proyecto

	Criterio	Descripción
Impactos Potenciales en la comunidad	Ruido & Vibración	Número de receptores sensibles a 500 pies (250 pies cada lado de la línea central)
	Visual/Estética	Número de potenciales impactos visuales/estéticos a 500 pies (250 fpies cada lado de la línea central)
	Instalaciones Comunitarias	Número de posibles impactos de instalaciones comunitarias (positiva o negativa)
	Justicia Ambiental	Potential impacts on minority or low-income populations (positive or negative)
Constructibilidad/Operabilidad	Constructibilidad	Potential impact to existing parallel transportation systems during construction
	Tiempo de viaje	Travel time between Downtown Dallas (HSR Station) and Downtown Fort Worth (Central Station) for each alignment/mode combination
	Derecho de paso no público requerido	Total Acres of new or non-public ROW needed
	Madurez tecnológica (sistemas de seguridad)	Technology Readiness Levels (TRLs) for safety systems requirements including emergency response, ventilation, fire life safety, etc.
	Madurez tecnológica (sistemas operativos)	Technology Readiness Levels (TRLs) for operational systems requirements including signaling, autonomous vehicle operations, control systems, etc.

Proceso de Diseño Inicial

- Desarrollar el Diseño Inicial para los corredores que avanzan al Nivel 3 de detección
- Desarrollar alineaciones dentro de cada corredor para los Modos de Tecnología de Transporte que avanzan a través del Nivel 2 de detección
- Se prevé que se complete para finales de marzo de 2021
- Se utiliza para apoyar el nivel 3 de proyección

Participación Pública y de Agencia

Participación Pública y de Agencia

- Reuniones de Oficiales Electos
- Reunions de Federal Transit Administration/Federal Railroad Administration Progress
- Reuniones del Grupo de Trabajo Técnico
- Foro de Tecnología
- Reunión Pública #1
- Reunión de la Agencia de Recursos

Resumen de la Reunión Pública #1

- Reunión Pública #1
 - 23 de septiembre – Mediodía
 - 24 de septiembre – 6:00 pm
- 129 participantes total durante las reuniones en línea
- 25 comentarios recibidas en las reuniones
 - La mayoría de los comentarios se refirieron a la preferencia en el tipo de tecnología de transporte
 - Múltiples comentarios indicaron que la ruta debe seguir una carretera
 - Se recibieron varios comentarios sobre el proceso y si la presentación podría estar disponible después de la reunión
- Resumen de las reuniones, incluidos los comentarios y respuestas están disponibles en: www.nctcog.org/dfw-hstcs en **>> Project Information >>**
Purpose and Need

Alcance Adicional

- El equipo del proyecto está disponible para hablar en eventos o a grupos dentro del área de estudio del proyecto
- Por favor contáctenos con solicitudes de reunión o sugerencias de alcance!

Rebekah Hernandez
Communications Supervisor
682.433.0477
rhernandez@nctcog.org

Comentarios Públicos

Opciones de Información

- Proporcionar comentarios o preguntas:
 - Formulario de comentario electrónico en: www.nctcog.org/dfw-hstcs
 - Por escrito a DFW-HSTC Study, P.O. Box 5888, Arlington, Texas 76005
- Asistir a las próximas reuniones publicas
 - Primavera 2021
- Para obtener mas información e registrarse para recibir avisos de proyectos: www.nctcog.org/dfw-hstcs



Contactos

Kevin Feldt, AICP
Program Manager
817.704.2529
kfeldt@nctcog.org

Rebekah Hernandez
Communications Supervisor
682.433.0477
rhernandez@nctcog.org

Brendon Wheeler, PE, CFM
Senior Transportation Planner
682.433.0478
bwheeler@nctcog.org

Gracias por su interés y tiempo!

Formulario de Comentario en línea e Información del Proyecto:

www.nctcog.org/dfw-hstcs

Preguntas Generales:

Email HST_DFW@nctcog.org

