

Borrador del Criterio de Metodología De Evaluación

**ESTUDIO DFW HIGH-SPEED
TRANSPORTATION CONNECTIONS**



Las siguientes tablas indican los criterios propuestos que se usarán para la evaluación de los alineamientos/corredores & tecnologías. El propósito de los criterios de evaluación es el de ayudar a diferenciar tecnologías y alineamientos, no solamente cuantificar elementos. Por lo tanto, algunos de los criterios que serían iguales o similares no están incluidos.



www.nctcog.org/dfw-hstcs

Borrador del Nivel 1 (Habilidad de Satisfacer el Propósito y la Necesidad) Criterio de Evaluación

Borrador del Criterio de Evaluación	Descripción
Sirve las estaciones del centro de Dallas & Fort Worth	¿Conecta a la estación HSR del centro de Dallas & a la estación de Fort Worth Central (sí/no)?
Duración de viaje competitivo	Duración de viaje competitivo a automóviles y mejoras a la duración de viaje del TRE
Seguridad	¿Se han establecido las directrices de diseño y seguridad (sí/no)?
	¿Éste corredor puede ser exclusivo (cerrado) (sí/no)?
Confiable	¿Podría ser impactada la confiabilidad de la alternativa por el clima o el tráfico (sí/no)?
Conveniente	Facilidad de acceso a otras opciones de transporte (carreteras, senderos, Park & Ride existentes, etc.)
	Conveniencia tecnológica & frecuencia de servicio
Conexión a otro sistema de alto rendimiento	Facilidad de transferencia al riel de alta velocidad Dallas-Houston
	Facilidad de conexión al futuro corredor entre Fort Worth y Laredo
	Capacidad para larga-distancia/expansión
Conexión al metro regional/ligero en Dallas & Fort Worth	¿Podría la alternativa proporcionar conexiones al metro ligero, regional, & de cercanía existentes?
Mejoras de acceso a centros de actividad principales	¿Ofrece el alineamiento y/o la tecnología el potencial para alternativas con estaciones de alineamiento en el medio con acceso a centros de actividad principal?

Borrador del Nivel 2 (Error Fatal & Clasificación) Criterio de Evaluación

	Borrador del Criterio de Evaluación	Descripción
Proximidad a Áreas Sensitivas Sociales, Biológicas, o Culturales	Impactos residenciales potenciales	% de longitud adyacente a áreas residenciales; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)
	Impactos a humedales y a masas de aguas	% de longitud adyacente a áreas humedales y a masas de aguas; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)
	Impactos potenciales a áreas sensitivas	% de longitud dentro de un corredor de transporte existente; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central); alto porcentaje es mejor, con menos probabilidad de estar adyacente a otras áreas sensitivas.
	Impactos potenciales a parques	% de longitud adyacente a parques & espacios abiertos designados; 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)
Impactos Potenciales Comunitarios	Impactos potenciales a instalaciones comunitarios	Número de instalaciones comunitarias dentro de 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)
	Impactos potenciales a justicia ambiental (EJ)	Población total de EJ dentro de 500 pies (250 pies a cada lado de la línea central)
Madurez Tecnológica	Madurez tecnológica (infraestructura ferroviaria)	Riel, tunel, tubo, etc.
	Madurez tecnológica	Subestaciones, sistemas al vacío, sistemas de respuestas en caso de emergencias, etc.
	Criterio de diseño disponible	Criterio de diseño tecnológico disponible
	Complejidad de aprobación regulatoria	Marco regulador tecnológico (proceso establecido)
Consideraciones de Diseño y Operacionales	Está de acuerdo con el criterio de diseño	Capacidad del corredor para que esté de acuerdo con el criterio de diseño vertical y horizontal
	Capacidad de sistema versus demanda	Sistema operacional de demanda versus demanda anticipada
	Duración de viaje & velocidad operacional promedio	Duración de viaje actual dentro del vehículo & velocidad operacional promedio comparado con auto
	Compatibilidad con la infraestructura existente	Compatibilidad con infraestructura principal existente y servicios públicos
	Capacidad para mover cargamentos además de pasajeros	Apoyo en la configuración para vehículos e infraestructura para transportar cargamentos en alto volumen
	Capacidad para acuerdos	Capacidad para formar acuerdos por otros proyectos existentes o planeados

Borrador del Nivel 3 (Evaluación Detallada) Criterio de Evaluación

	Borrador del Criterio de Evaluación	Descripción
Proximidad a Áreas Sensitivas Sociales, Biológicas, o Culturales	Impactos potenciales a masas de agua & llanuras aluviales	Longitud total de la masa de agua & cruces con llanuras aluviales
	Impactos potenciales a humedales	Total de acres de humedales dentro del derecho de vía propuesto
	Estructuras desplazadas potenciales	Número de estructuras desplazadas potenciales (casas, anexos, negocios, edificios públicos, carteles, etc.)
	Impactos potenciales a parques	Número total de acres de parques
	Impactos potenciales a recursos históricos	Número de sitios históricos nacionales y estatales potencialmente impactados
Impactos Potenciales Comunitarios	Instalaciones comunitarias	Número de instalaciones comunitarias
	Ruido & vibración	Número de receptores sensitivos impactados
	Visual/estética	Impactos potenciales visuales/estéticos
	Justicia ambiental	Impactos potenciales justicia ambiental
Costos	Costo de construcción (capital)	Costo de construcción por milla de infraestructura ferroviaria, instalaciones auxiliares, instalaciones de mantenimiento & vehículos
	Costo de Operaciones y Mantenimiento (O&M)	Costo por milla de O&M anual
	Modificaciones a infraestructura existente	Costo capital asociado con modificaciones a la infraestructura existente para acomodar la alternativa
Constructibilidad & Operaciones	Constructibilidad	Incluye impactos a los sistemas de transporte paralelos durante la construcción
	Impactos potenciales al derecho de vía (ROW)	Acres de ROW no públicos requeridos
	Madurez tecnológica (sistemas de seguridad)	Requerimientos de seguridad establecidos/adoptados (sistemas de respuesta en casos de emergencias, ventilación, incendios y seguridad vital, etc.)
	Madurez tecnológica (sistemas de operaciones)	Requerimientos de seguridad establecidos/adoptados (señalización, operaciones de vehículos autónomos, control de sistemas, etc.)