

Estudio de corredores de transporte del área de Oak Farms

Reunión pública

29 de octubre de 2024



North Central Texas
Council of Governments

Introducciones

- **Miembros del consejo de la Ciudad**
- **Comentarios de los funcionarios electos**
- **Departamento de Transportación y Obras Públicas de la Ciudad de Dallas**
 - **Dr. Ghassan "Gus" Khankarli, PhD, PE, Director**
- **Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG)**
 - **Michael Morris, PE, Director de transportes**
- **Halff**
 - **Matt Craig, PE, Gerente de proyecto**



Orden del día de la reunión

- **Bienvenida/introducciones/saludos del concejal**
- **Propósitos del proyecto**
 - **Ciudad de Dallas**
 - **NCTCOG**
- **Proyecto local – Ciudad de Dallas**
 - **Análisis de corredor**
 - **Análisis del tranvía**
- **Proyecto regional – Consejo Regional de Transporte (RTC) / NCTCOG**
 - **Sinergias del proyecto**
 - **Corredores regionales**
- **Impresiones clave**



Propósito de la reunión

- **Presentar los proyectos del área de Oak Farms**
 - Ciudad de Dallas (proyecto local)
 - NCTCOG (proyecto regional)
- **Proporcionar información sobre el proyecto**
- **Recibir comentarios y sugerencias**



Jefferson Street Viaduct construction is shown on January 11, 1972. The Houston Street Viaduct is at left.



Propósitos del proyecto

- **Elemento local (Ciudad de Dallas)**
 - Identificar un corredor en el área de Oak Farms para el diseño de ingeniería
 - Identificar las alternativas para una ampliación del tranvía de Dallas
- **Elemento regional (NCTCOG)**
 - Analizar los nuevos patrones de tráfico en los viaductos
 - Reconectar la red de vías públicas en el sitio anterior de lecheros de Oak Farms
 - Ingeniería conceptual de una extensión de Jefferson Boulevard
 - Alternativas de conexión de transporte activo

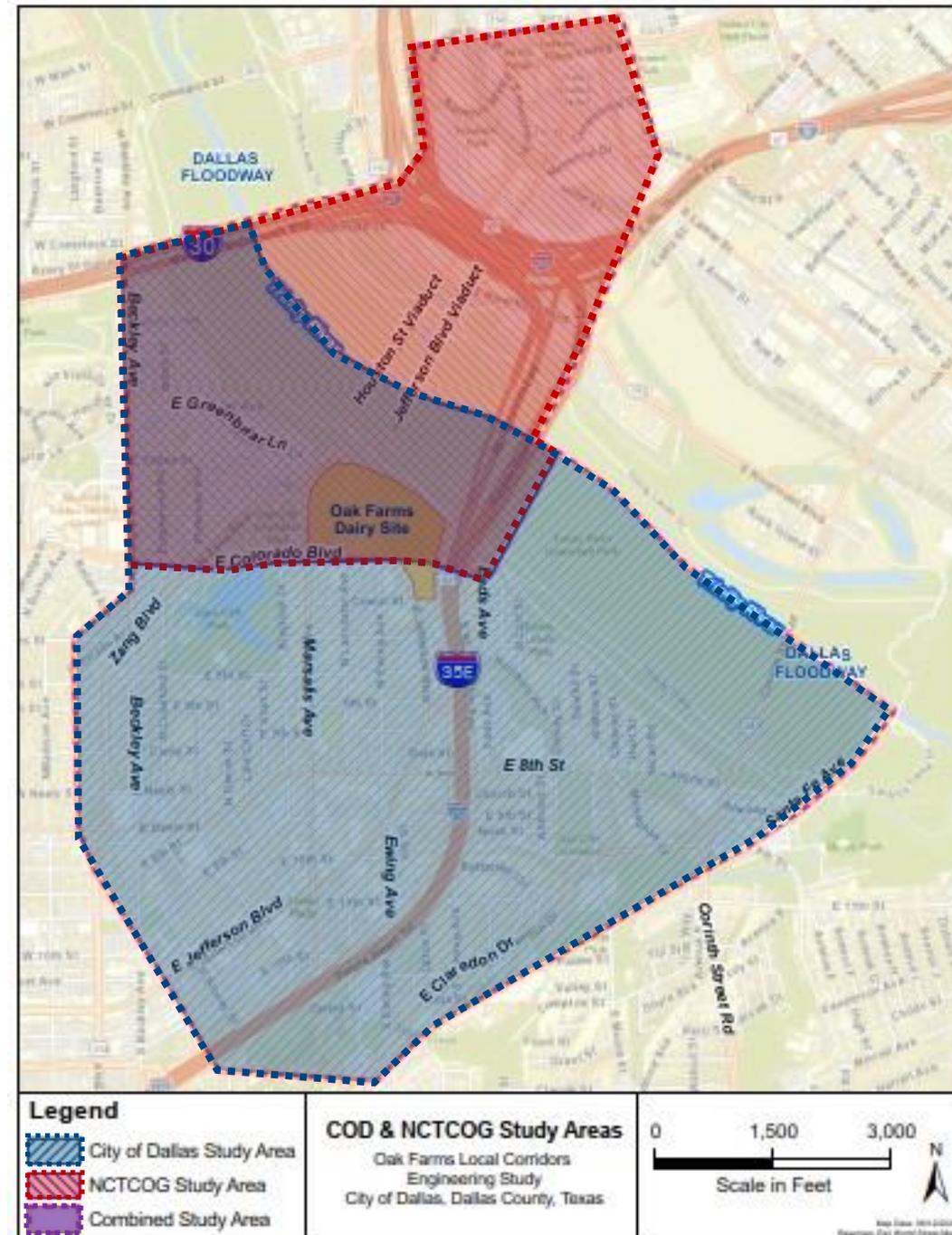


Jefferson Street Viaduct construction is shown on January 11, 1972. The Houston Street Viaduct is at left.



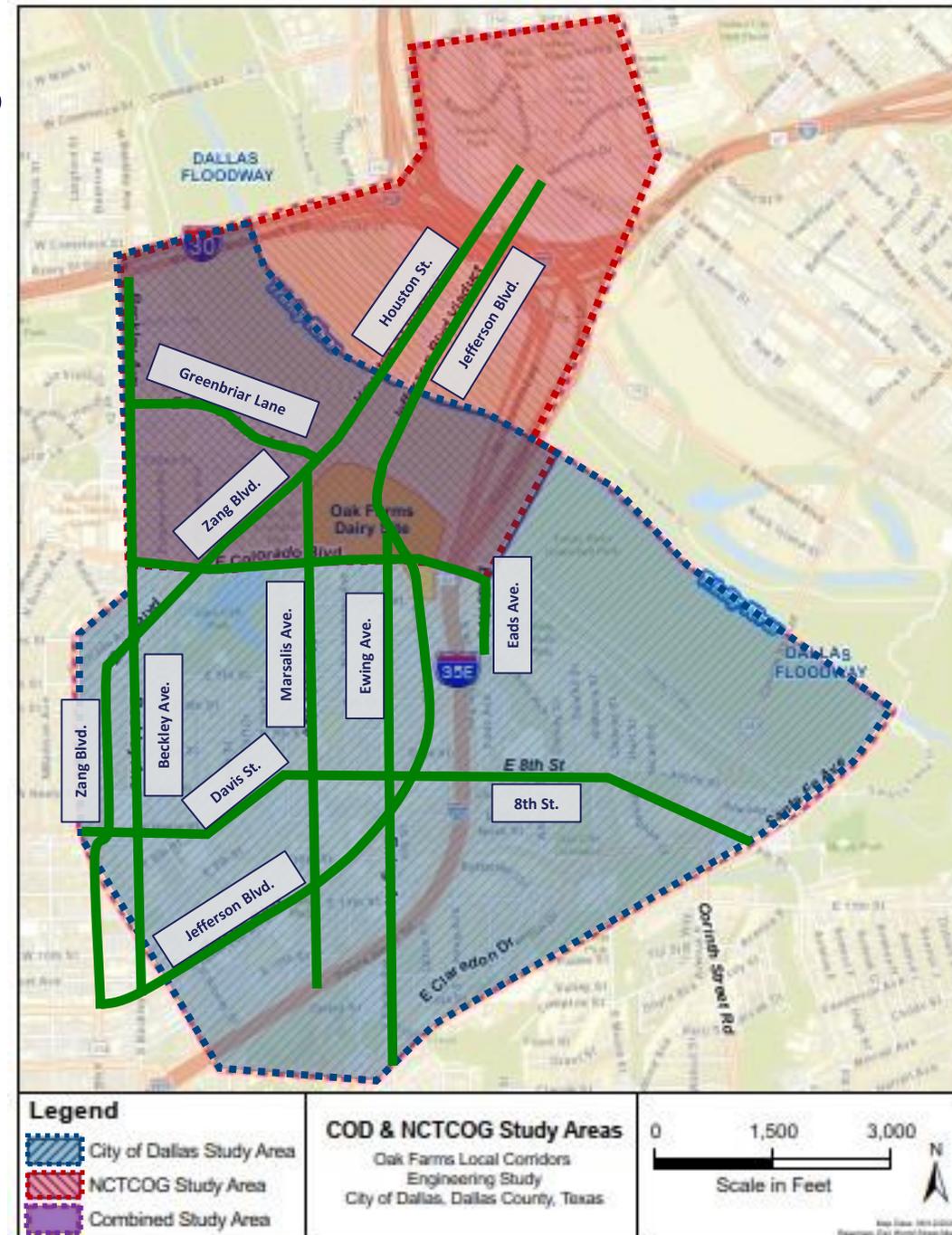
Área de estudio del proyecto

- **Límite general:**
 - Oeste – Beckley/Zang
 - Norte – I-30/Young
 - Sur – 12th/Línea rojo de DART
 - Este – Rio de Trinity/I-35E
- **NCTCOG y la Ciudad de Dallas se dividen a lo largo de Colorado Boulevard**



Corredores enfocados y estudiados

- Zang Boulevard / *Bulevar Zang*
- Beckley Avenue / *Avenida Beckley*
- Marsalis Avenue / *Avenida Marsalis*
- Ewing Avenue / *Avenida Ewing*
- Eads Avenue / *Avenida Eads*
- Houston Street / *Calle Houston*
- Jefferson Boulevard / *Bulevar Jefferson*
- Greenbriar Lane / *Carril Greenbriar*
- Colorado Boulevard / *Bulevar Colorado*
- Davis Street/8th Street / *Calles Davis y Octavo*



Proyecto local – Ciudad de Dallas

- **Análisis de corredores multimodales**
- **Análisis de la extensión del tranvía de Dallas**



Priorización de calles multimodales

Propósito

¿Por qué?

- **A corto plazo: Ayudar a decidir cómo priorizar un Complete Street en los corredores del estudio**
- **A largo plazo: Dar forma a los futuros esfuerzos de planificación y las mejoras de transporte en el área de estudio**

¿Qué son Complete Streets?

- **Red de transporte segura, conveniente, y económico para personas de todas las edades y capacidades que equilibra la competencia entre los modos diferente de viaje (transito, caminar, bicicleta, automóvil, carga)**

¿Cuál calles se estudiaron?

- **Arterias menores y colectoras importantes para la circulación dentro del área de estudio**



Priorización de calles multimodales

Método de análisis

¿Qué datos se utilizaron en este estudio?

- **Documentos de planificación de la ciudad de Dallas**
 - **Plan maestro de acera**
 - **Plan de bicicletas**
 - **Rutas de camiones**
 - **Plan de Acción Visión Cero**
 - **Plan de la vía públicas y distrito central de negocios (CBD)**
 - **Actualización del plan de uso de terreno de Forward Dallas**
 - **Datos de parcelas (escuelas y parques)**
- **Densidad de población**
- **DART (Rutas de tranvía y autobús)**



Priorización de calles multimodales

Establecimiento de prioridades modales a través de una red estrazado



1. Red de transporte. Servicios de alta frecuencia de autobús, tranvía y/o de ferrocarril.



2. Red de caminatas. Proporciona un movimiento seguro y eficiente de los peatones y proporciona acceso a los usos activos del suelo.



3. Red de bicicletas. Proporciona un movimiento seguro de ciclistas dentro del área de estudio y a otras áreas de la ciudad como parte de la red de bicicletas más grande de la ciudad de Dallas.



4. Red de automóviles. Por lo general, sirven para mover un gran volumen de vehículos y, al mismo tiempo, acomodar de manera segura a los peatones.



5. Red de Carga. Facilitar el movimiento eficiente de vehículos comerciales para la realización de viajes regionales.



Priorización de calles multimodales

Establecimiento de prioridades modales a través de una red estrazado



- 1. Métricas utilizadas para puntuar calles para cada modo de viaje.**
- 2. Red de calles evaluada para garantizar que cada red modal sea continua y conectada, y para resolver conflictos modales separando los modos en calles paralelas (por ejemplo, Bulevar Zang y Avenida Beckley).**
- 3. Prioridades modales establecidas para calles donde múltiples modos son una prioridad.**

<u>Proximidad de esquelas y parques</u>	
radio de 1/8 millas de esquila	3
radio de 1/8 millas de solo parque	2
radio de 1/4 millas de esquila o parque	1
radio mas de 1/4 millas de esquila o parque	0

<u>Densidad de poblacion</u>	
>6,000 / milla cuadrada	3
4,000-6,000/ milla cuadrada	2
0-4,000/ milla cuadrada	1

<u>Red de bicicletas panificada</u>	
Facilidad fiscalmente separada	6
Facilidad visualmente separada	4
Bulevar de bicicleta	3
Ninguna facilidad de bicicleta	0



Priorización de calles multimodales

Prioridades propuestas

Tabla 1. Priorización de calles multimodales

Corredores	Tránsito	Caminar	Bicicleta	Automático	Transporte
Zang Boulevard (<i>Bulevar N Zang</i>)	1	2		3	4
N Beckley Avenue (<i>Avenida N Beckley</i>)		1	2		
N Marsalis Avenue (<i>Avenida N Marsalis</i>)	1	2	3	4	
N Ewing Avenue (<i>Avenida N Ewing</i>)		2	3		
Eads Avenue (<i>Avenida Eads</i>)		1	2	3	
E Colorado Boulevard (<i>Bulevar E Colorado</i>)			1	2	
E Davis Street / 8th Street (<i>Calle E Davis / E Octavo</i>)		1	2	3	4
E Jefferson Boulevard / <i>Bulevar E Jefferson</i>	1	2		3	4

Nota: 1 = Maxima prioridad, 2 = Segunda prioridad, 3 = Tercera prioridad, etc.

Fuente: Fehr y Peers, 2024.



Priorización de calles multimodales

Seleccionando un corredor para diseño de Complete Streets

Tabla 2. Criterios de evaluación de selección de corredores

Corredores	La prioridad modal propone nuevos tipos de instalaciones	Complejidad del proyecto = Implementación a corto plazo	Longitud del corredor apropiada para el alcance del proyecto	Cambios en la geometría de la carretera necesarios para otros proyectos regionales	Se espera un aumento de la demanda de viajes para otros proyectos regionales
Zang Boulevard (<i>Bulevar N Zang</i>)		✓		✓	
N Beckley Avenue (<i>Avenida N Beckley</i>)		✓			✓
N Marsalis Avenue (<i>Avenida N Marsalis</i>)	✓	✓		✓	✓
N Ewing Avenue (<i>Avenida N Ewing</i>)		✓			
Eads Avenue (<i>Avenida Eads</i>)	✓	✓		✓	
E Colorado Boulevard (<i>Bulevar E Colorado</i>)	✓		✓		✓
E Davis Street / 8th Street (<i>Calle E Davis / E Octavo</i>)	✓			✓	
E Jefferson Boulevard / <i>Bulevar E Jefferson</i>	✓	✓		✓	✓



Propósito del estudio de factibilidad del tranvía del área de servicio de DART

- **Mejorar la conectividad**
- **Reducir las dependencias del automóvil**
- **Ampliar el alcance del transporte público**



Fuente: Estudio de Factibilidad de Tranvías del Área de Servicio de DART, 2022



Estudio de Factibilidad de Tranvías del Área de Servicio de DART

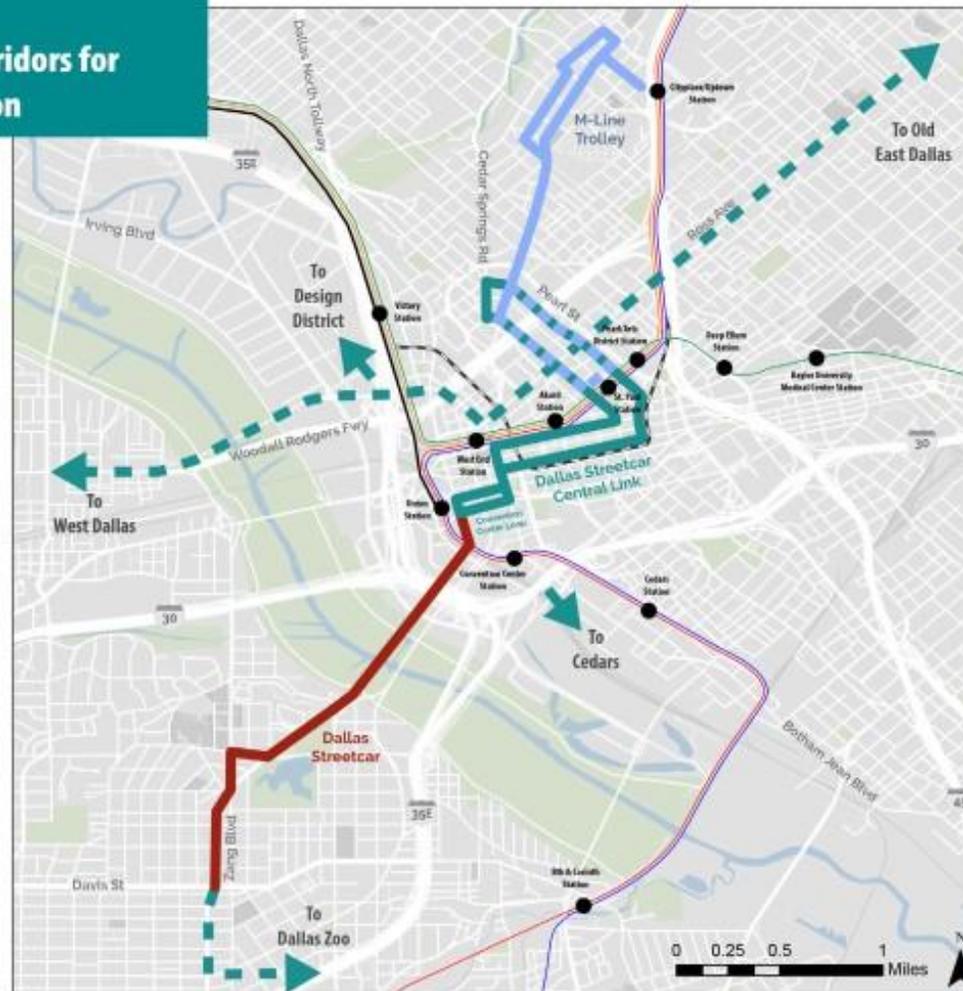
- **Identificar posibles áreas de oportunidad para tranvías dentro del área de servicio de DART;**
- **Definir corredores potenciales que conecten los usos de los terrenos existentes o futuros que apoyan el tránsito;**
- **Analizar la factibilidad, los costos y los beneficios para los posibles corredores de tranvías; y**
- **Proporcionar un marco para la planificación e implementación futuras, incluidas las opciones de financiamiento para la construcción, las operaciones y el mantenimiento de capital.**



Estudio de Factibilidad de Tranvías del Área de Servicio de DART

City of Dallas Potential Streetcar Corridors for Long-Term Consideration

-  Potential Short-Term Streetcar Corridor
-  Potential Long-Term Streetcar Corridors
-  Potential Long-Term Streetcar Extensions
-  M-Line Trolley
-  Existing Streetcar
-  Proposed D2 Subway
-  DART Rail Lines
-  Trinity Rail Express



Note: DART does not propose to build or operate the potential streetcar. Streetcar projects may be advanced by city planning and financing initiatives.



Proceso de extensión del tranvía

- **Identificar y desarrollar todas las alternativas viables mientras se descartan las alternativas no viables**
- **Continúe el análisis más detallado para identificar la selección final de la ruta**
- **Tres categorías principales de criterios de selección**
 - **Destinos clave y desarrollo económico**
 - **Impactos directos**
 - **Ingeniería técnica**



Fuente: Estudio de Factibilidad de Tranvías del Área de Servicio de DART, 2022



Componentes del análisis de la extensión del tranvía de la Ciudad de Dallas

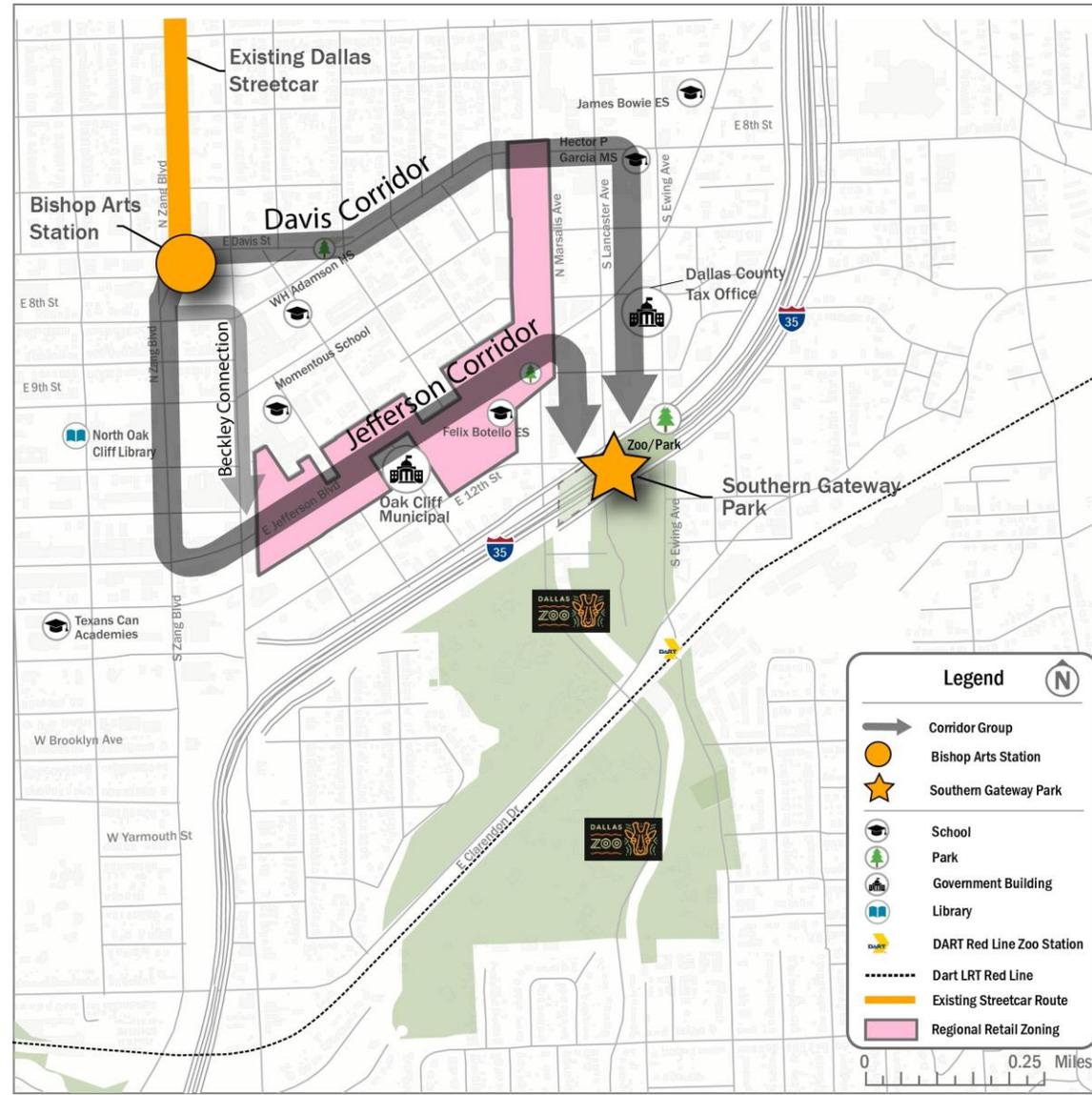
- **Se extiende desde la estación de Bishop Arts hasta el parque Southern Gateway Deck**
- **Identificar opciones de ruta**
- **Analizar opciones**
- **Opción recomendada**



Fuente: Estudio de Factibilidad de Tranvías del Área de Servicio de DART, 2022



Análisis de Tranvías Principales Corredores



Revisión de los criterios de análisis de la extensión del tranvía

Criterios del proyecto		
Destinos Clave/Desarrollo Económico	Impactos directos	Elementos de ingeniería
<ul style="list-style-type: none"> • Acceso al comercio minorista de Jefferson Boulevard • Acceso al empleo • Acceso al parque Southern Gateway • Acceso al zoológico • Acceso al distrito de Bishop Arts 	<ul style="list-style-type: none"> • Impactos del estacionamiento • Condición del pavimento de la calle • Impactos en el tráfico 	<ul style="list-style-type: none"> • Movimientos de giro • Mover vías o estaciones existentes • Impactos de derechos de vía y desplazamientos de propiedades • Rentabilidad



Proyecto Regional: NCTCOG



North Central Texas
Council of Governments

Proyecto Regional – RTC/NCTCOG

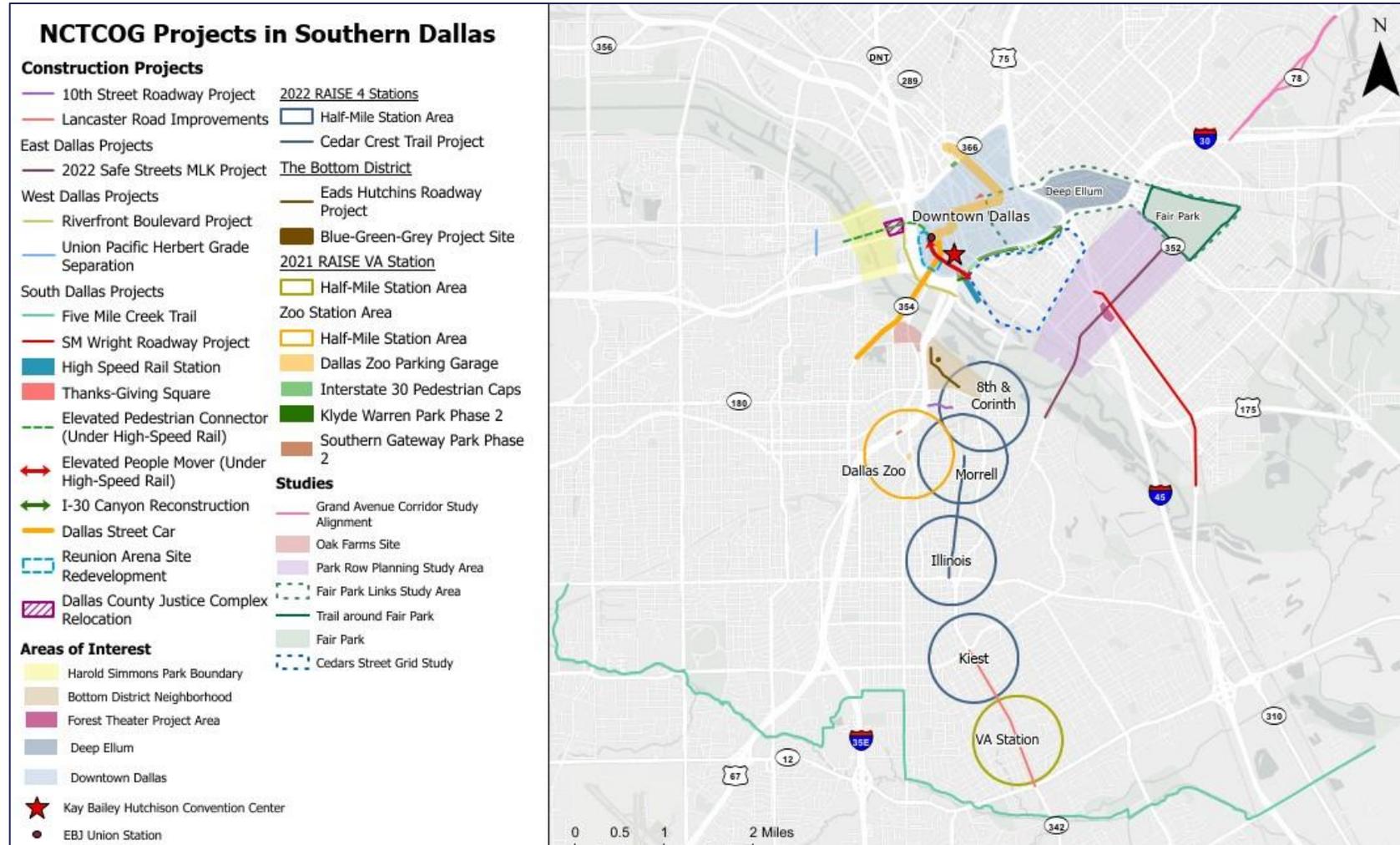
- **Sinergias de proyectos**
- **Corredores regionales**
 - **Analizar patrones de tráfico**
 - **Viaducto de la calle Houston**
 - **Viaducto del bulevar Jefferson**
 - **Conectividad activa del transporte**
 - **Análisis de la cuadrícula de calles del sitio de Oak Farms**
 - **Conexiones Este-Oeste**
 - **Extensión del Avenida Eads**
 - **Ingeniería conceptual para el bulevar Jefferson**



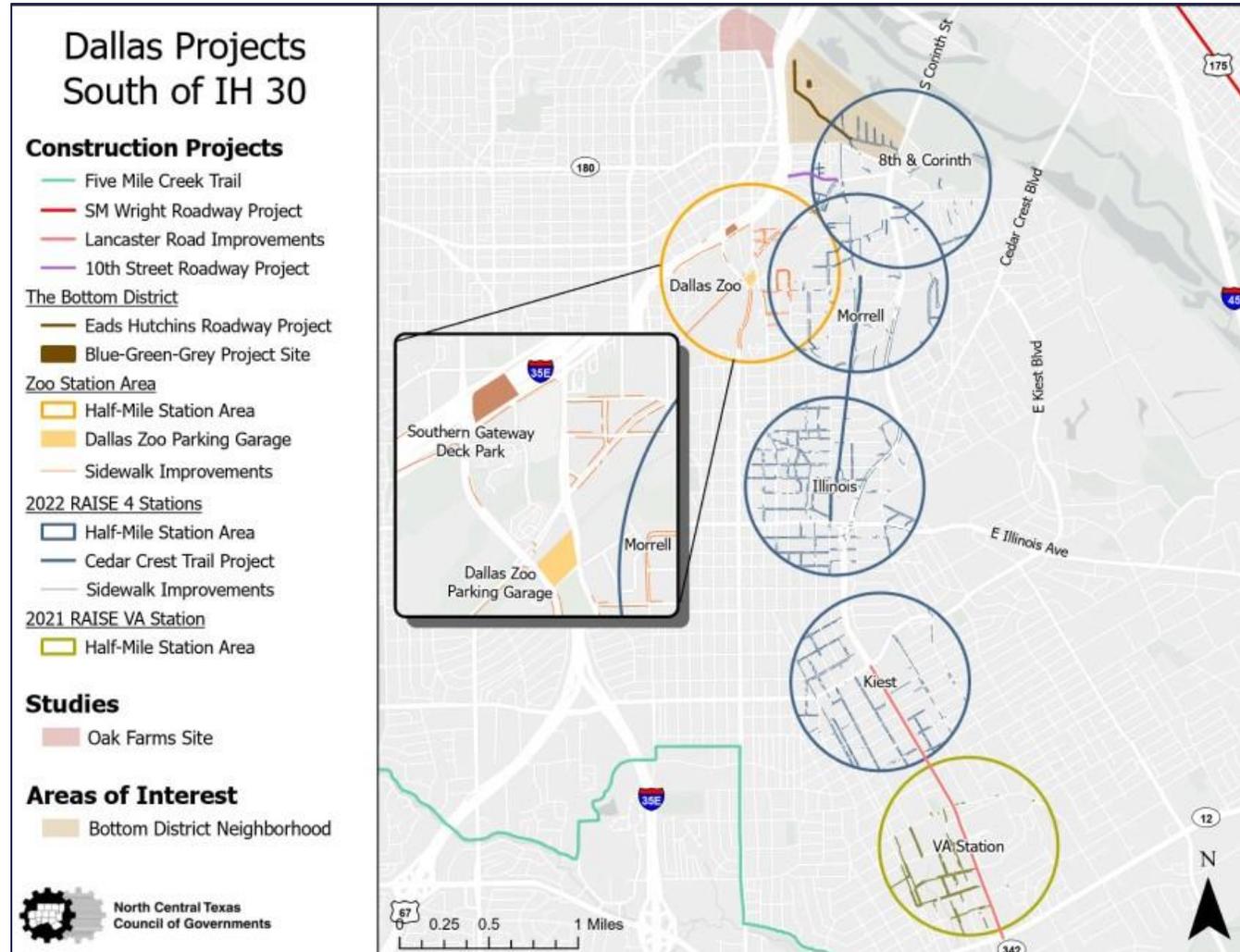
Sinergias de proyectos



Sinergias de proyectos en el centro y el sur de Dallas



Proyectos en el sur de Dallas



Corredores Regionales



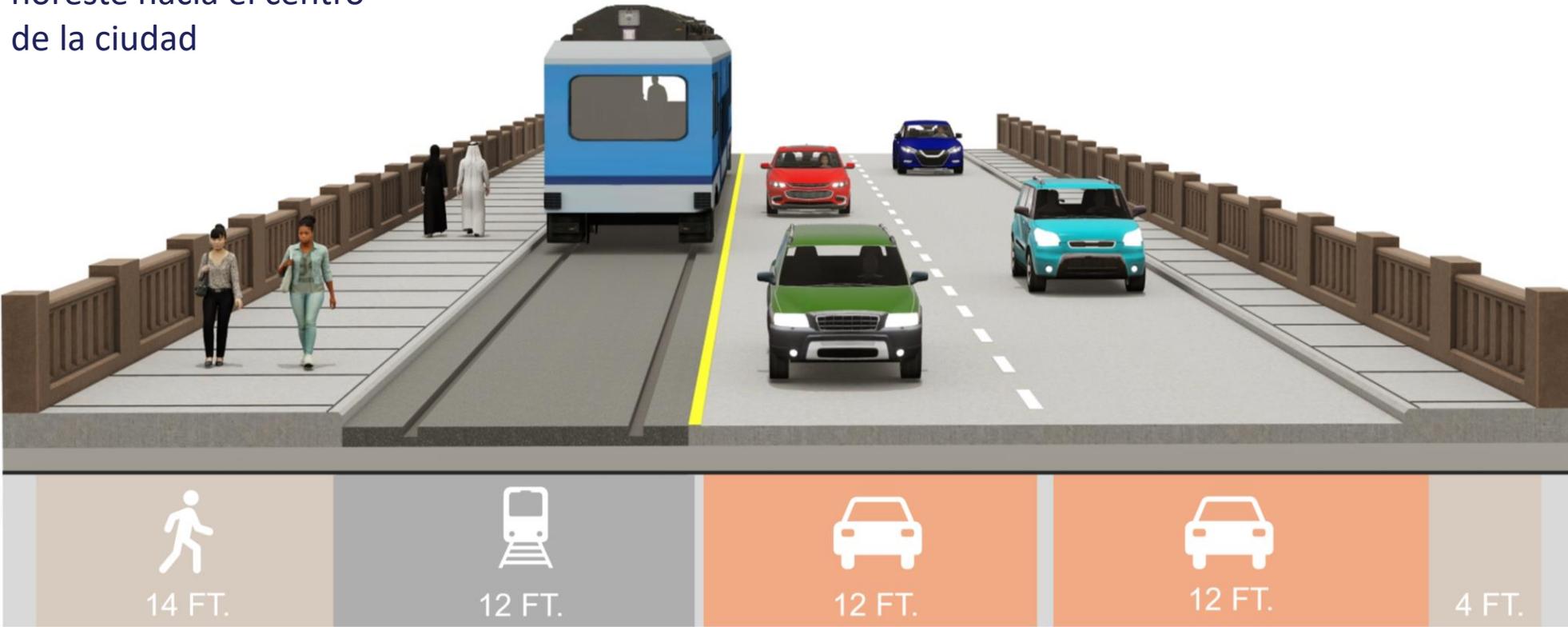
Corredores Regionales

- La preservación de los viaductos Houston/Jefferson es esencial para la movilidad local/regional eficiente y la accesibilidad entre el centro de Dallas y North Oak Cliff
- La geometría, la capacidad y la configuración actual del tráfico del viaducto pueden presentar obstáculos para las actividades de remodelación en curso y la funcionalidad a largo plazo
- Con la reciente aprobación de \$30 millones en fondos estatales para los puentes para los viaductos, la colaboración con TxDOT determinará si los resultados del estudio pueden integrarse con los esfuerzos de rehabilitación planificados
- El análisis de los corredores regionales informará un proceso similar anticipado para el estudio de la cuadrícula de calles del área de Cedars que comenzará en 2025



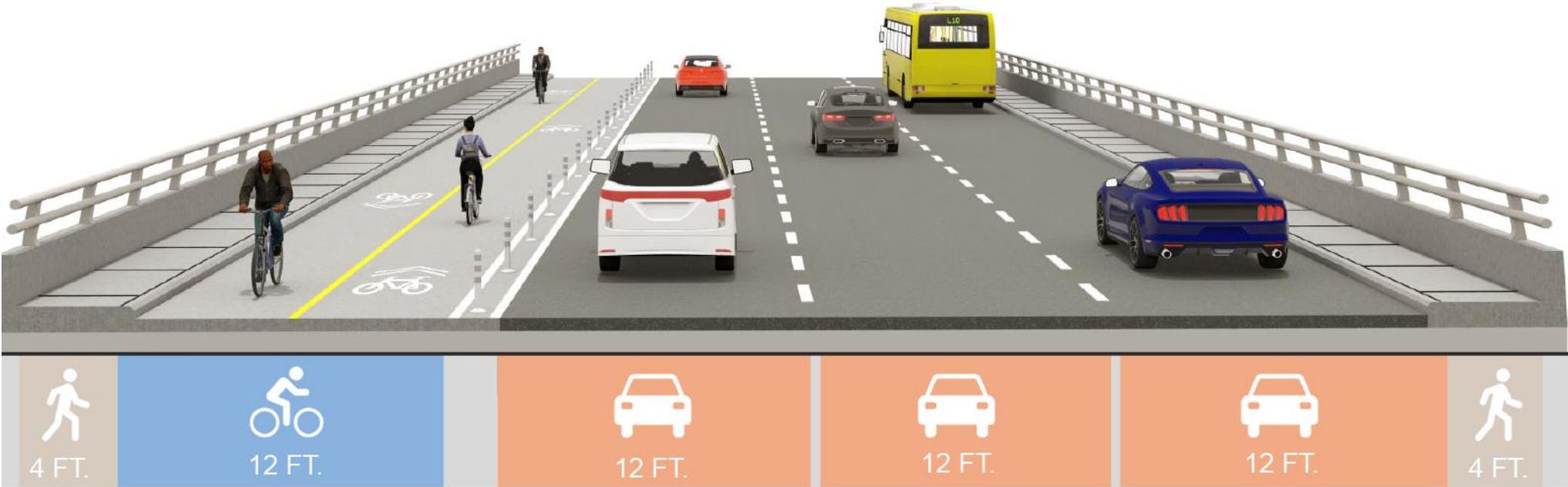
Viaducto de la calle Houston – Existente

Mirando hacia el
noreste hacia el centro
de la ciudad



Viaducto del bulevar Jefferson – Existente

Mirando hacia el
noreste hacia el centro



Viaducto de la calle Houston – Alternativa

Mirando hacia el noreste hacia el centro de la ciudad



North Central Texas
Council of Governments



14 FT.



12 FT.



12 FT.



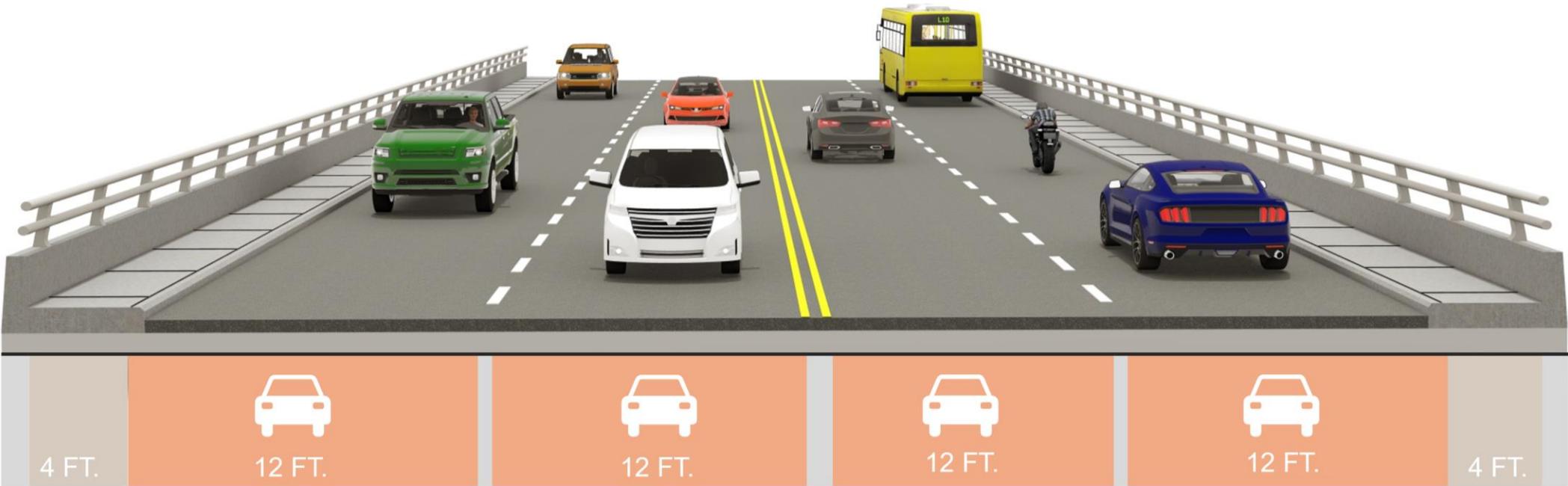
12 FT.



4 FT.

Viaducto de bulevar Jefferson – Alternativa

Mirando hacia el noreste hacia el centro de la ciudad



La retención de la acera existente de cuatro pies aún está bajo evaluación

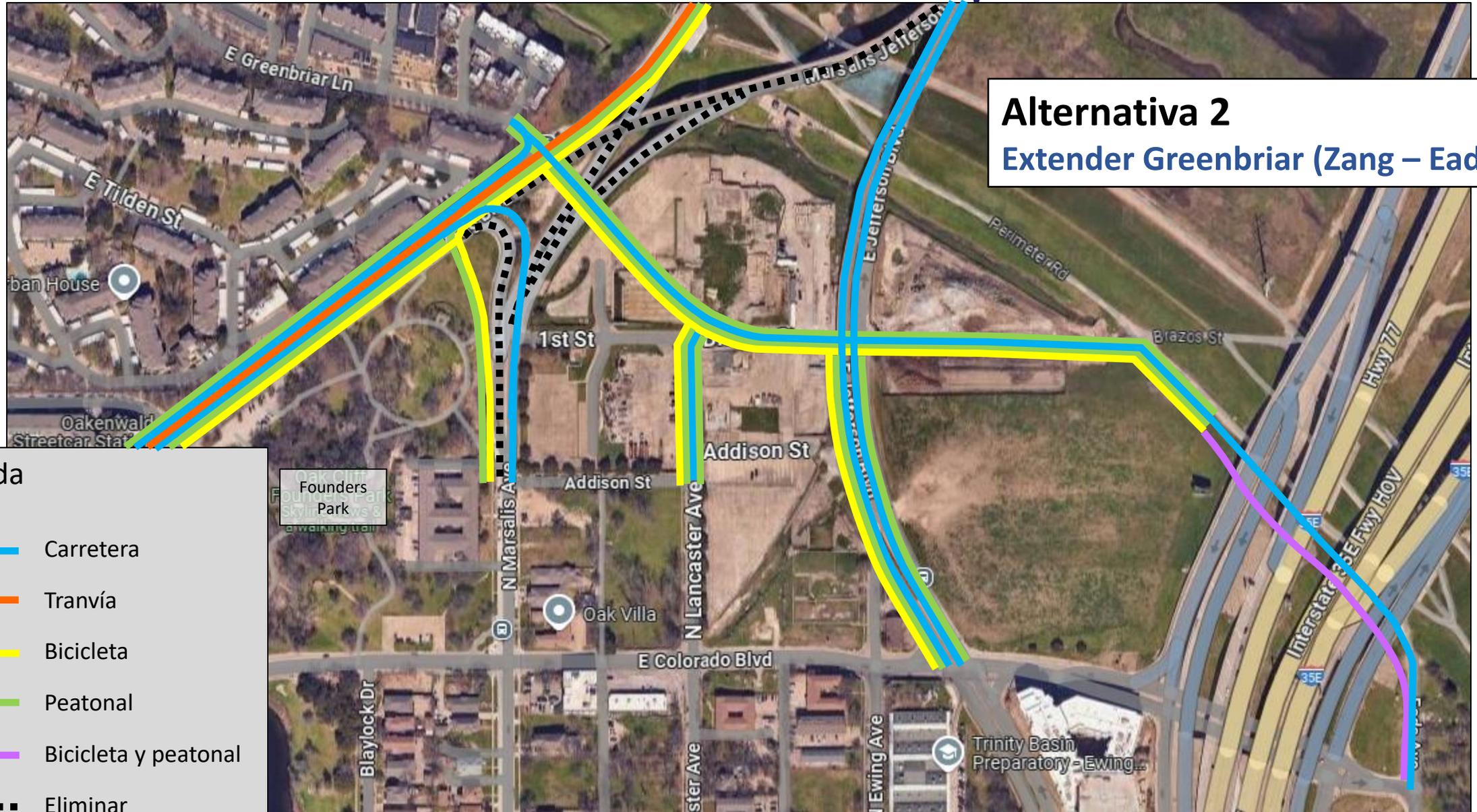
La retención de la acera existente de cuatro pies aún está bajo evaluación



Análisis de la red de calles locales: opciones identificadas



Análisis de la red de calles locales: opciones identificadas

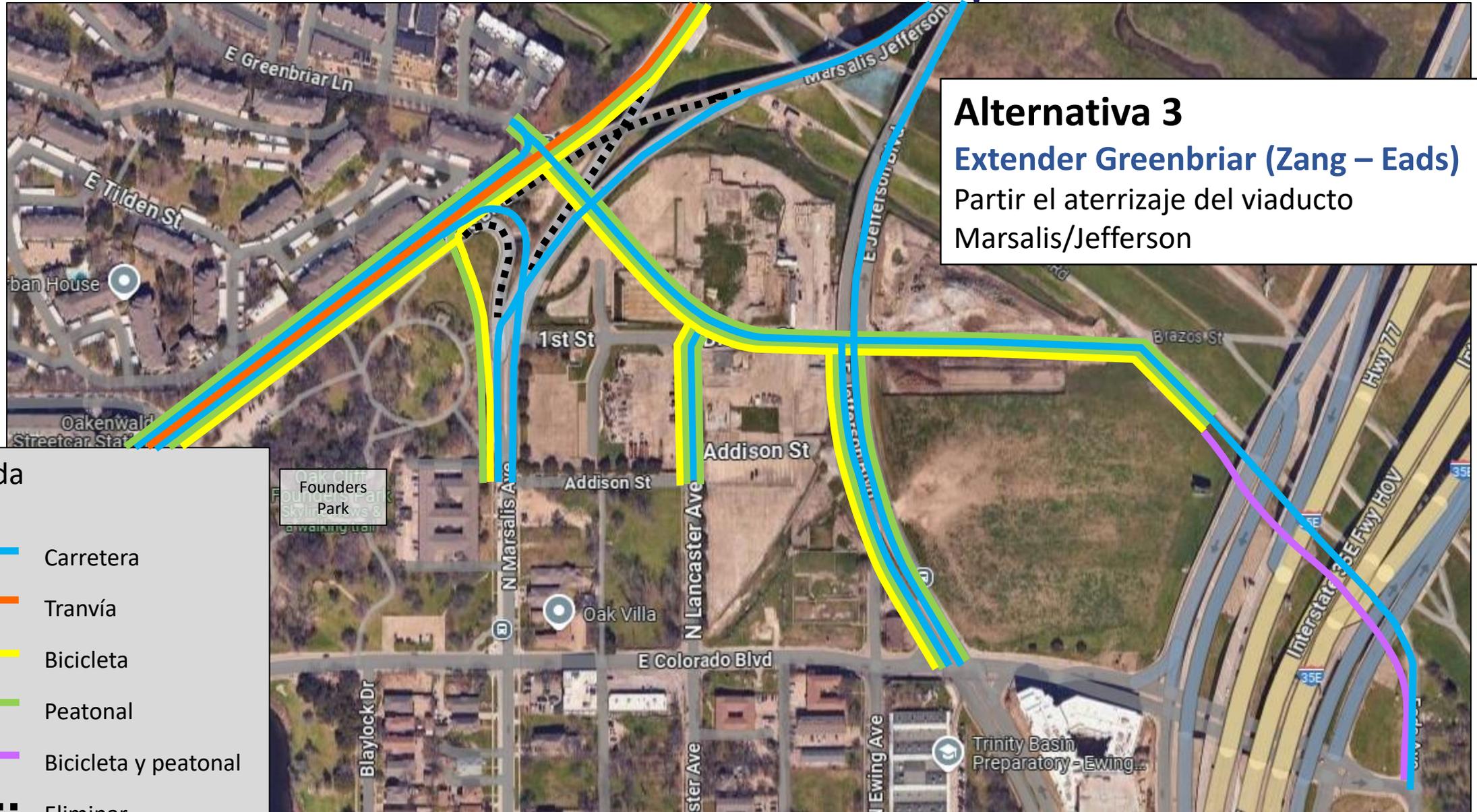


Alternativa 2
Extender Greenbriar (Zang – Eads)

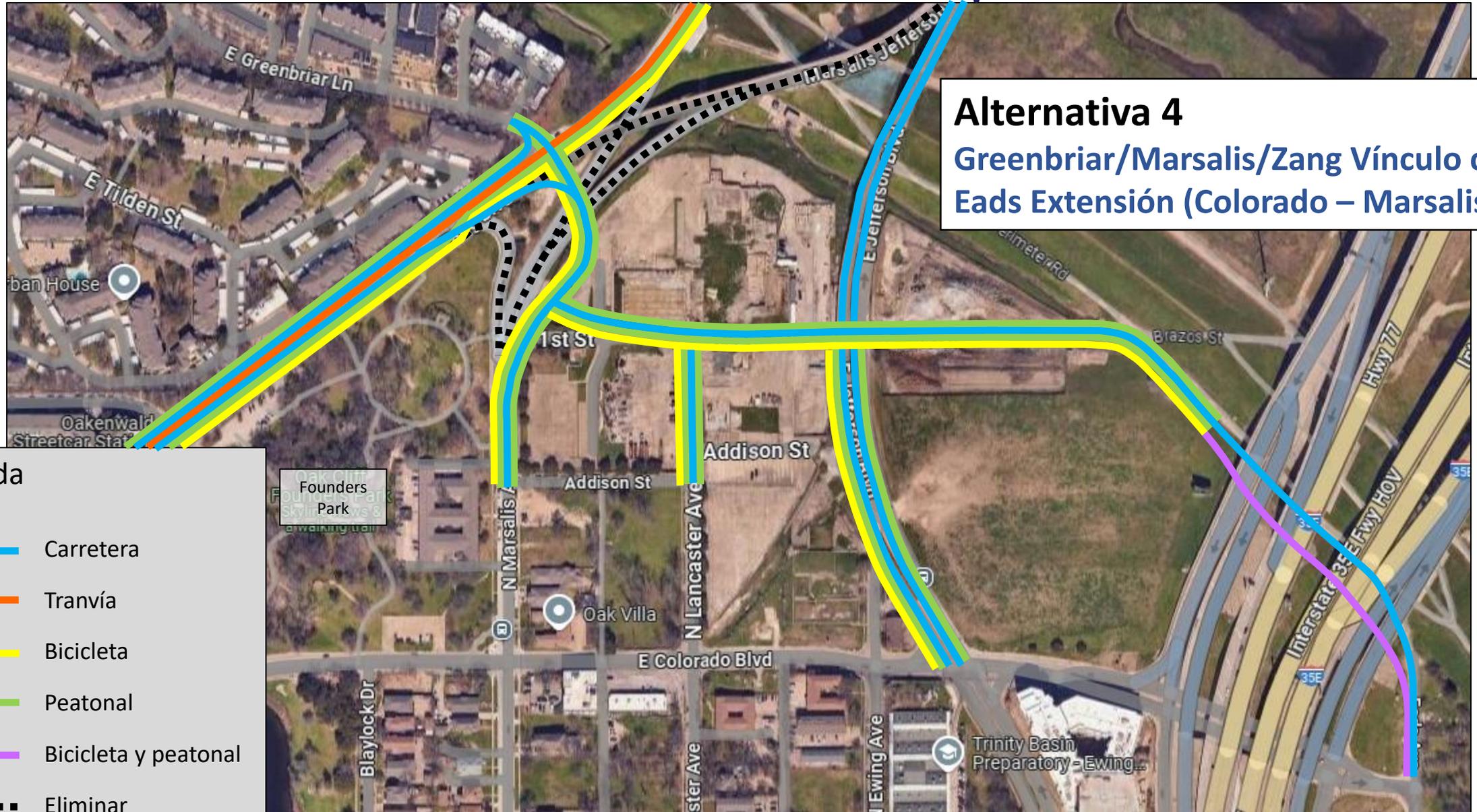
Leyenda

- Carretera
- Tranvía
- Bicicleta
- Peatonal
- Bicicleta y peatonal
- Eliminar

Análisis de la red de calles locales: opciones identificadas



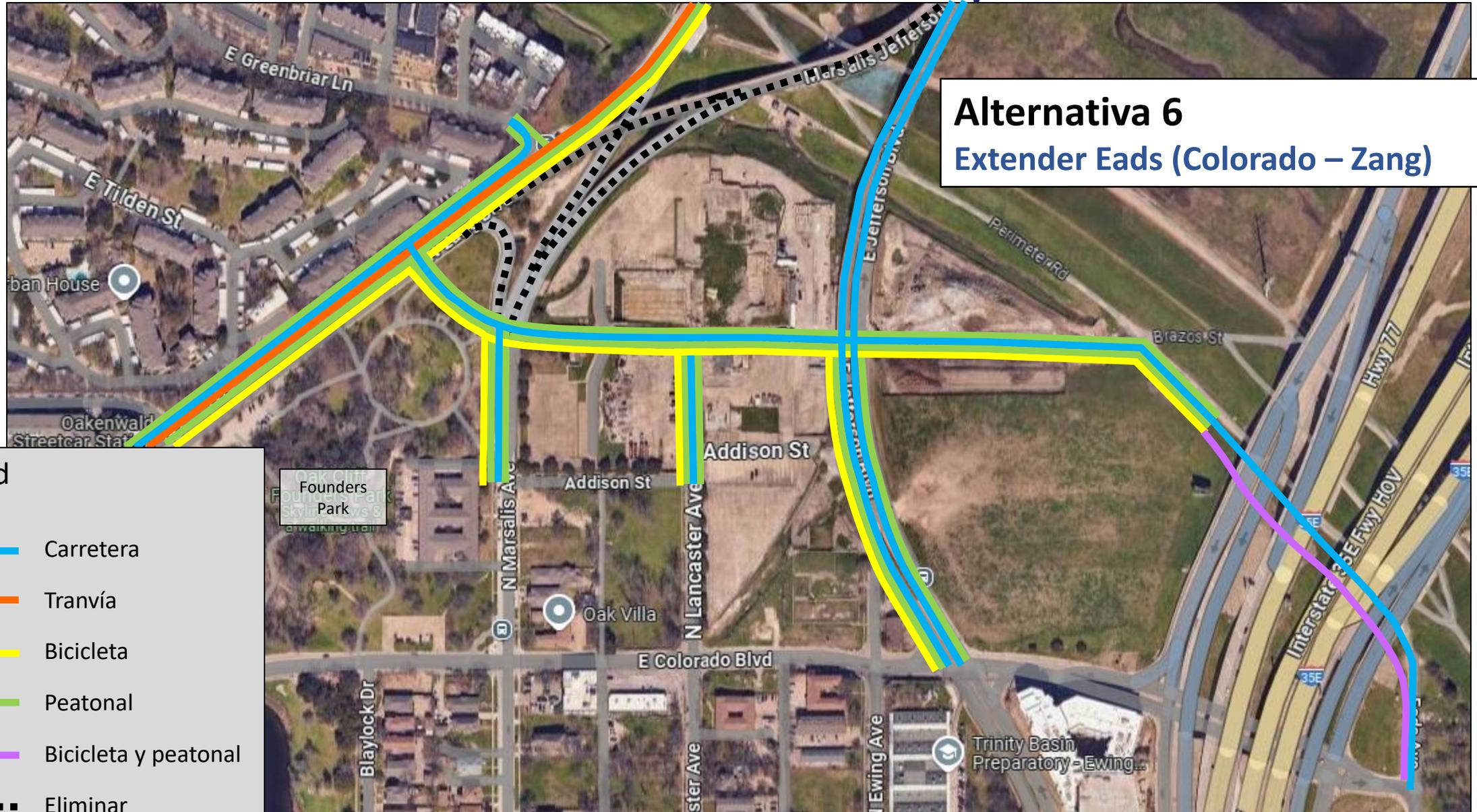
Análisis de la red de calles locales: opciones identificadas



Análisis de la red de calles locales: opciones identificadas



Análisis de la red de calles locales: opciones identificadas



Impresiones clave

- **Reubicación del tráfico vehicular del viaducto de la calle Houston al viaducto del bulevar Jefferson**
 - **Puede reducir el estrés a largo plazo y el mantenimiento del puente histórico registrado (pendiente de confirmación de TxDOT)**
 - **La prioridad de tránsito y transporte activo aumenta los servicios públicos y el acceso al río Trinity (como "sujetalibros" sur del puente Ronald Kirk)**
 - **Espacio disponible para una segunda vía de tranvía, si es necesario, sin sacrificar la capacidad de transporte activo**



Impresiones clave (continuación)

- **Conversión del viaducto de Jefferson Boulevard a una configuración de tráfico de doble sentido Preliminary modeling suggests sufficiency for accommodating future cross-river travel demand**
 - La eliminación de una o más "patas" de conexión (Zang/Marsalis) puede mejorar la conectividad de la calle, la visibilidad y el acceso al río Trinity de Oak Farms Dairy
 - Dependiendo de la configuración de la "pierna", se requeriría alguna reconstrucción del aterrizaje sur del viaducto de Jefferson Boulevard
 - Según la retroalimentación del análisis del corredor, la ingeniería conceptual (con la consulta de TxDOT) ayudará a definir los parámetros iniciales de reconstrucción antes de la evaluación ambiental formal



Impresiones clave (continuación)

- **Análisis de la red de calles locales**
 - **Independientemente de la reurbanización de Oak Farms Dairy, la extensión hacia el este de Greenbriar Lane más allá de Zang Boulevard puede aumentar el tráfico en la carretera**
 - **Si es posible, la extensión hacia el oeste de Eads Avenue bajo la I-35E puede complementar Colorado Boulevard para la conectividad del sitio de Oak Farms**



¿Preguntas?

Ciudad de Dallas
Kris Johnson, PE
Gerente de CIP Interagencial

kristopher.johnson@dallas.gov

NCTCOG
Jeff Neal
Gerente Senior de Proyectos

jneal@nctcog.org

Asociados de Halff
Matt Craig, PE
Gerente de Proyectos

mcraig@halff.com



North Central Texas
Council of Governments