



## **Preguntas Más Frecuentes**

### ***Un Sistema Regional***

#### ***¿Qué es el Programa Regional de Tránsito del Triángulo?***

En 2009 las dos organizaciones de planificación de la región (Organización de Planificación Metropolitana de las áreas Raleigh [Capital] y Durham-Chapel Hill- Carrboro) finalizaron sus Planes de Transporte a Largo Plazo 2035. Estos planes proponen un sistema regional de tránsito de alta calidad para el Triángulo con más conexiones y más opciones de transporte para nuestra creciente población. Estas propuestas incluyen un incremento en el servicio de buses a través de la región y un servicio de trenes que conecten Chapel Hill, Durham, RTP, Morrisville, Cary, Raleigh, Garner, Clayton y Wake Forest. El Programa Regional de Tránsito del Triángulo es un estudio que busca implementar y mejorar este plan a largo plazo. (para mayor información acerca de los Planes de Transporte a Largo Plazo 2035 visite la página web [www.dhcmpo.org](http://www.dhcmpo.org) y [www.campo-nc.us.org](http://www.campo-nc.us.org))

#### ***¿Por qué se necesitan mejoras en el transporte?***

La región del Triángulo ha registrado un gran incremento en la población en los últimos años. Sus habitantes suman actualmente 1.5 millones y se pronostica que alcancen los 2.5 millones para el 2035. El sistema de tránsito de la región está en desafío frente a la demanda actual. Es común encontrar congestionamiento en el tráfico que empeorará con el tiempo si no se toman las debidas precauciones. Teniendo en cuenta los factores económicos y ambientales, sólo con ampliar la capacidad de tráfico en las carreteras no se puede atender estas demandas. Para poder mantener una buena calidad de vida y atraer nuevos residentes, la región necesita un sistema de tránsito más amplio que incluya mejoras al respecto y un servicio de trenes.

#### ***¿Cómo estará relacionado el Aeropuerto Internacional Raleigh/Durham con este sistema?***

Los últimos estudios indican que la demanda por una conexión ferroviaria permanente en el aeropuerto RDU no está garantizada ni es rentable. Sin embargo, el aeropuerto cuenta actualmente y hacia el futuro con un buen servicio de transporte y con un sistema de conexiones provisto por Triangle Transit mientras se desarrolla un tránsito ferroviario. Los pasajeros de tránsito están conectados al Centro de Tránsito de Bus Regional RTP desde el cual se pueden movilizar en líneas de autobús hacia a Raleigh, Durham, Cary y Chapel Hill.

#### ***¿Cómo se vinculan las ciudades de la región con el desarrollo y localización de una estación?***

Las localizaciones exactas y los proyectos para la construcción de estaciones no están aún determinados. Cada municipalidad en la región participa actualmente en el desarrollo del programa de trenes para un área específica así como en la determinación de posibles lugares para ubicar las estaciones. Para determinar el tipo de desarrollo que se puede esperar alrededor de las estaciones específicas, es clave considerar los planes futuros para el uso de los terrenos de las municipalidades y condados.

### ***Proceso General***

#### ***¿Qué es un proceso de Análisis de Alternativas?***

El proceso de Análisis de Alternativas es requerido por la Administración Federal de Tránsito para proyectos donde se está considerando una vía fija y en los que los fondos federales pueden ser





usados. El propósito de un AA es analizar y comparar todas las alternativas de tránsito diseñadas para mejorar la movilización o para alcanzar metas determinadas en un área de estudio. Durante este proceso se provee la información necesaria al público y a los dirigentes locales para seleccionar las alternativas de solución más apropiadas.

### **¿Qué pasa luego de que el proceso de Análisis de Alternativas se completa?**

El resultado más importante del proceso de AA es una Alternativa Preferencial de la Localidad (LPA) que define la alineación o ruta preferida de tránsito, la localización de todas las paradas o estaciones y la tecnología y medio de transporte más recomendable (por ejemplo: tren ligero, sistema de rutas cortas para trenes, autobuses para transporte rápido y autobuses). El siguiente paso en el proceso Federal es un estudio llamado Ingeniería Preliminar (PE) que perfecciona el diseño LPA y completa una evaluación detallada de los efectos de la propuesta de proyecto en el aspecto humano y ambiental. Si el proyecto es aprobado después del PE, seguirá el diseño final y la construcción. El proceso entero desde el AA hasta la construcción y puesta en marcha del servicio puede llevar hasta 10 años.

### **¿Qué rutas o áreas de estudio se están considerando?**

Las siguientes áreas de estudio, consideradas dentro del Análisis de Alternativas (AA), fueron identificadas en el Plan Regional de Tránsito:

- El área del condado de Wake comienza en las cercanías del Triangle Metro Center en el Research Triangle Park (RTP) y sigue por el área actual de Ferroviaria de Carolina del Norte (NCR) hasta el centro de Raleigh donde prosigue hacia el norte continuando por el área CSX hasta el Triangle Town Center. El área del condado de Wake podría incluir futuras extensiones desde el Triangle Town Center hasta Wake Forest y desde el centro de Cary hasta Apex.
- El área de los condados de Durham/Orange empieza en Chapel Hill, cerca a la Universidad de Carolina del Norte, casi siguiendo el área de US 15/501 hacia el norte de la ciudad de Durham, donde se dirige hacia el este para seguir por la existente NCR hasta, aproximadamente, el Triangle Metro Center en el Research Triangle Park.
- El área de los condados de Durham/Wake comprendería opciones del área de estudio que siguen la actual zona de NCR desde Durham, por el RTP y el centro de Raleigh, hacia el límite del condado de Wake-Johnston.

Como no hay fondos para el proyecto en su totalidad, el propósito del AA es identificar las Alternativas Preferenciales de las Localidades que pudieran recibir fondos federales y aquellas que deberían ser subsidiadas con nuevos recursos durante los primeros 25 años del programa.

## ***Proceso Financiero / Político***

### **¿Cómo se financiará el Programa Regional de Tránsito del Triángulo?**

En general, se anticipa que los proyectos de transporte propuestos sean financiados por el gobierno Federal (50% aproximadamente), Estatal (25% aproximadamente) y dinero local (25% aproximadamente). Si se aprueba por votación en un futuro referendo, el dinero local se obtendrá por medio de un alza de medio centavo en los impuestos (excluyendo las comidas). Este incremento se considera necesario para ser elegible y obtener los fondos estatales y federales. El





alza de medio centavo también financiará mejoras en los servicios de autobús locales y servicio expreso, además de una inversión en el área de estudio.

### **¿Qué es un proceso de referendo?**

La Asamblea General de Carolina del Norte aprobó el Proyecto de Ley 148 presentado por la cámara representantes en agosto de 2009 que autoriza realizar en los tres condados de la región un referendo y determinar un incremento de medio centavo en los impuestos para financiar el transporte público, exclusivamente. (<http://www.ncga.state.nc.us/sessions/2009/Bills/House/PDF/H148v6.pdf>). Los comisionados de los condados podrán votar votarán en referendo como mínimo, hacia finales del 2011.

## **Consideraciones Económicas / Educativas**

### **¿Cuáles son los impactos económicos del transporte público?**

El transporte público ahorra a los conductores gastos personales de gasolina, compra y mantenimiento de sus vehículos. El transporte público es una industria que comprende trabajos de construcción, ingeniería y mano de obra. El tránsito ha demostrado fomentar la oferta de trabajo a través del uso y desarrollo de terrenos orientados para este sector.

### **¿Cómo se relacionan las universidades e institutos técnicos / colegios de educación superior con el programa?**

Los institutos superiores o colegios técnicos y las universidades son componentes esenciales para un sistema de tránsito exitoso. Las tres universidades más grandes de la zona se encuentran dentro de las áreas de estudio y otras podrían tener acceso con trenes de traspaso.

## **Diseño, Tecnología e Implementación**

### **¿Cuáles son los pasos para introducir el tránsito ferroviario?**

El Análisis de Alternativas determinará si el tránsito ferroviario es apropiado para un área de estudio en particular. Una vez tomada la decisión de construir una vía ferroviaria y los fondos estén asegurados, se comenzará con un estudio detallado de diseño e impacto ambiental. Mientras tanto los servicios de autobuses pueden ser incrementados en el área antes de que empiece un servicio de trenes.

### **¿Cuál es la diferencia entre un sistema de transporte de Tren Ligero y uno de Rutas Regionales de Trenes?**

El Sistema de Transporte de Tren Ligero (comúnmente llamado Tránsito de Tren Ligero LRT) utiliza vehículos ligeros que operan en una vía fija y se conducen eléctricamente desde una fuente de energía aérea. Operan normalmente solos o en pequeños trenes de hasta cuatro vagones y están diseñados para tener estaciones en tramos cortos. Los trenes ligeros pueden operar en su propia vía (como un riel) o en calles del centro, al lado de los carriles.

El Sistema de Rutas Regionales para Trenes frecuentemente utiliza rutas de carga (y lo Amtrak). El servicio es normalmente limitado a las horas de mayor tráfico y congestión, en la mañana como en la noche. Los trenes son usualmente operados con motores diesel y sus estaciones están más espaciadas que en un LRT.





### ¿Cómo serán las estaciones?

Las características de las estaciones variarán dependiendo de su localización. Todas tendrán amenidades para los pasajeros como plataformas, casetas, bancas, mapas, rutas de conexión de buses, equipos para taquillas y señalización. Si las condiciones económicas son favorables, una estación en un área subdesarrollada podría ser acompañada de un diseño más ambicioso y de uso mixto que contenga alojamiento, tiendas, oficinas, etc.

### **Participación de la Comunidad**

#### ¿Cómo se mantendrá involucrado al público en el Programa Regional de Tránsito del Triángulo?

El punto de vista del público es esencial para el éxito del Programa Regional de Tránsito del Triángulo especialmente para determinar las alternativas de preferencia. Un Comité de Manejo de Participación del Público (compuestos por directores de planeamiento y transporte de las municipalidades y condados del Triángulo) guiará la educación y los esfuerzos por involucrar al público.

Habrán tres rondas de reuniones para la comunidad en las cuales el público será invitado a revisar los planes, hablar con los proyectistas del transporte y hacer sus comentarios. Estas reuniones se realizarán en Junio/Julio 2010, Septiembre/Octubre 2010 y Enero/Febrero 2011. Las reuniones son gratuitas, para todas las edades y no se necesitan pre-registración. Estará disponible un intérprete en español y habrá asistencia para personas con discapacidades físicas. Los comentarios pueden ser entregados en las reuniones en forma escrita o de manera oral, a un reportero del tribunal. También podrán ser enviados los comentarios por correo regular o electrónico a [www.ourtransitfuture.com](http://www.ourtransitfuture.com).

**Visite [www.ourtransitfuture.com](http://www.ourtransitfuture.com) para obtener detalles acerca de las reuniones, fechas, horarios, lugares y materiales y otros recursos acerca del Programa Regional de Tránsito del Triángulo.**

Esta lista es actualizada por el comité encargado de la participación del público. Preguntas y comentarios en general pueden ser enviados a [info@ourtransitfuture.com](mailto:info@ourtransitfuture.com). A esta lista se aumentarán otras preguntas y respuestas más detalladas.

