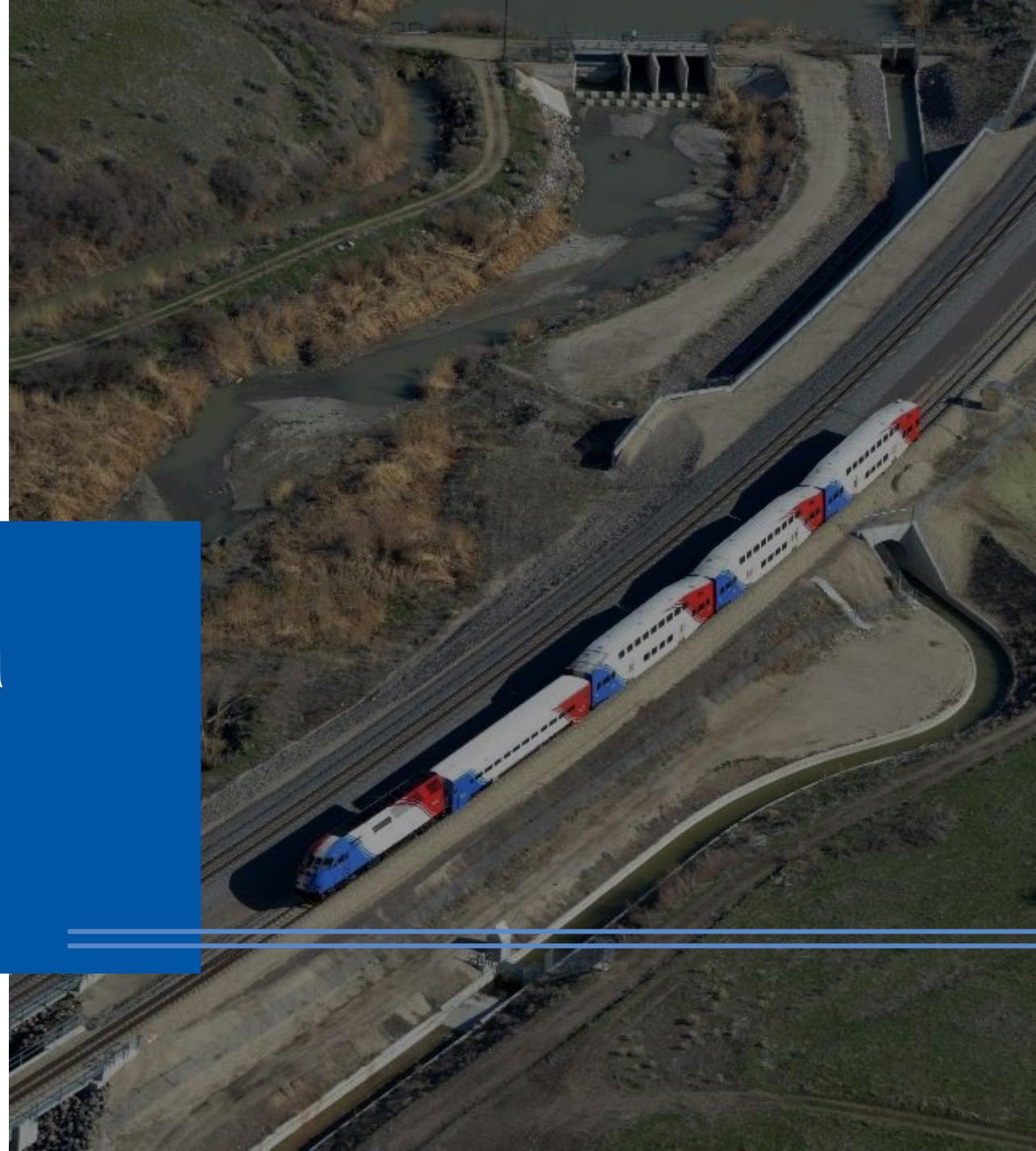


FRONT RUNNER 2X

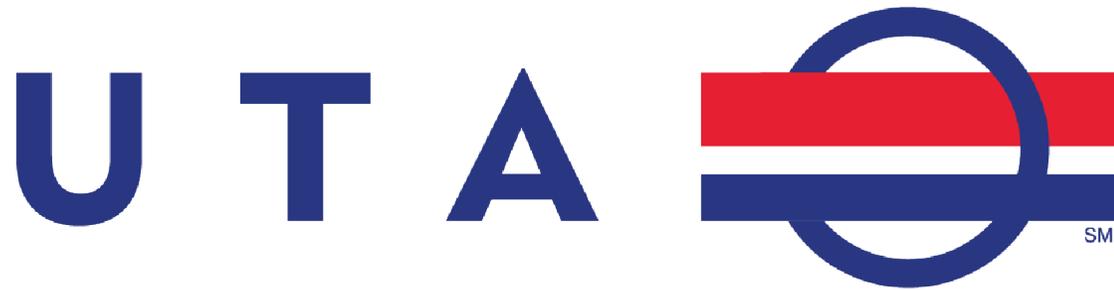
UTA  

Reunión Comunitaria en Provo

Sept. 18 & 19, 2025



Equipo del Proyecto



Propósito del Proyecto



- Durante la hora pico, los trenes viajan con un 90% de su capacidad.
- El proyecto duplicará la frecuencia de los trenes en el corredor existente de FrontRunner para reducir la congestión y que más personas puedan usar el servicio.

FrontRunner 2X Beneficios



Mayor Frecuencia : Doble el servicio durante las horas pico y fuera de las horas pico



Servicio Más Confiable: Más seguimiento significa menos retrasos



Más Opciones: Para el año 2050, el tiempo de viaje en FrontRunner será un 17% más rápido

que en la I-15, ofreciendo así una alternativa de transporte confiable



Mejor calidad del aire: se reducirá en 20 millones de millas el recorrido de vehículos cada año



Mayor número de pasajeros: se prevé que para el año 2050 la cantidad de usuarios aumente en un 53%

FrontRunner 2X Avances



11 Tramos con Doble Vía



1 Nueva Estación



1 Ajuste de Vías



10 Nuevos Trenes

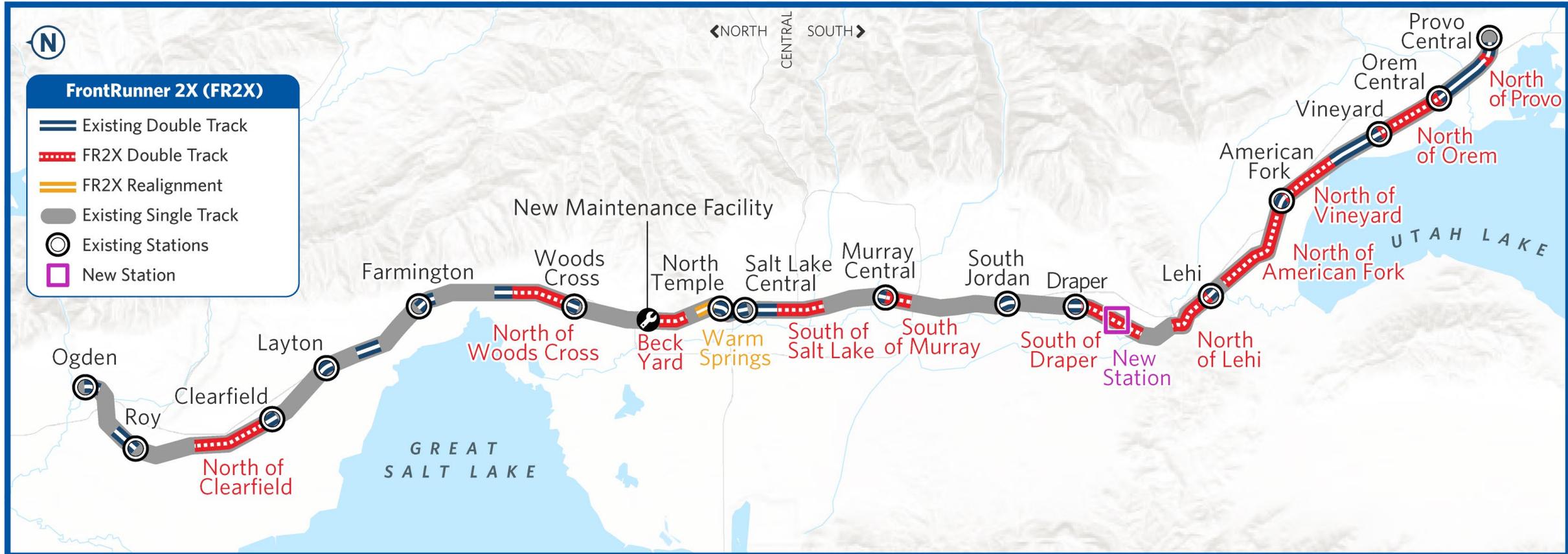


Actualizaciones de
mantenimiento

Why Strategic Double Tracking?



Project Map



FrontRunner 2X Timeline

2023-2024



Solicitud de Propuesta para Diseño y Construcción Progresiva



Selección del Constructor de Diseño Progresivo



Inicio de la Preconstrucción



Inicio del Estudio Ambiental

2025-2026



Estudio Ambiental Completado



Diseño y Preconstrucción



Diseño Final



Adquisición de Trenes



Aprobación de Subvención Federal

2026-2029



Construcción



Fabricación de Trenes, Entrega y Pruebas

2030



Finalización Sustancial de la Construcción



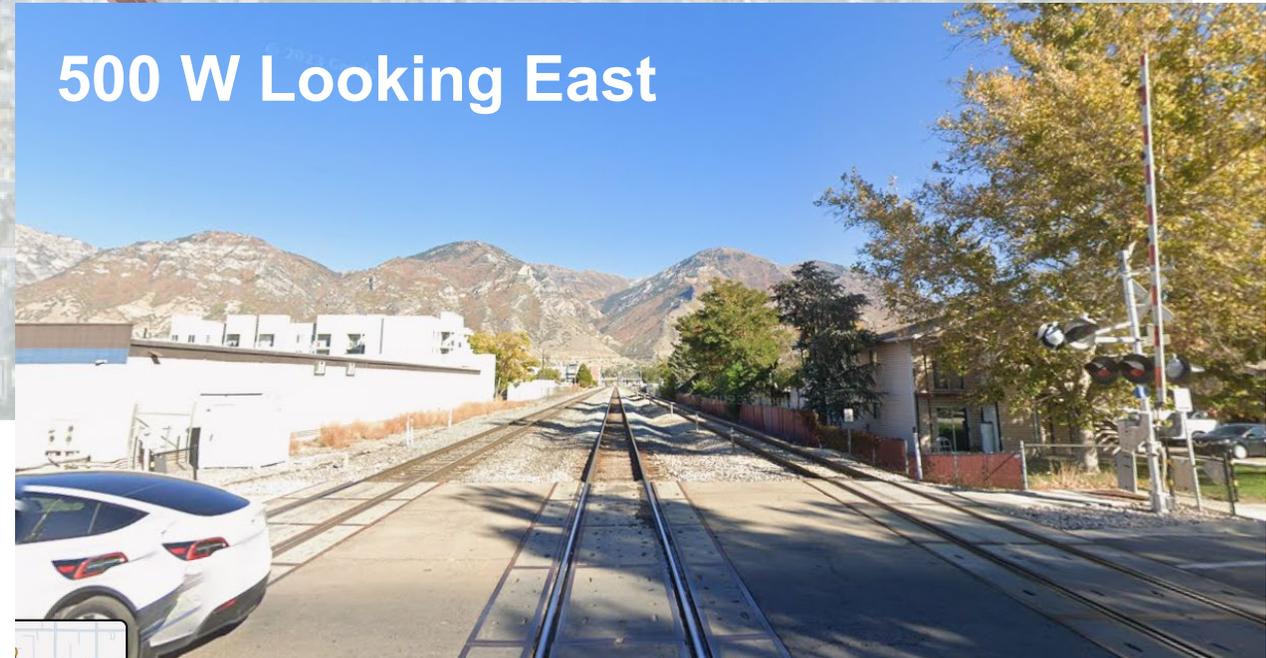
Pruebas de Nuevos Vehículos e Inicio de Operaciones



Servicio en Horas Pico cada 15 Minutos

Norte de Provo

- Se analizaron dos opciones :
 - Opción Este: Agregar vías al este de la vía única actual de FrontRunner
 - Opción Oeste: Agregar vías al oeste de la vía única actual de FrontRunner

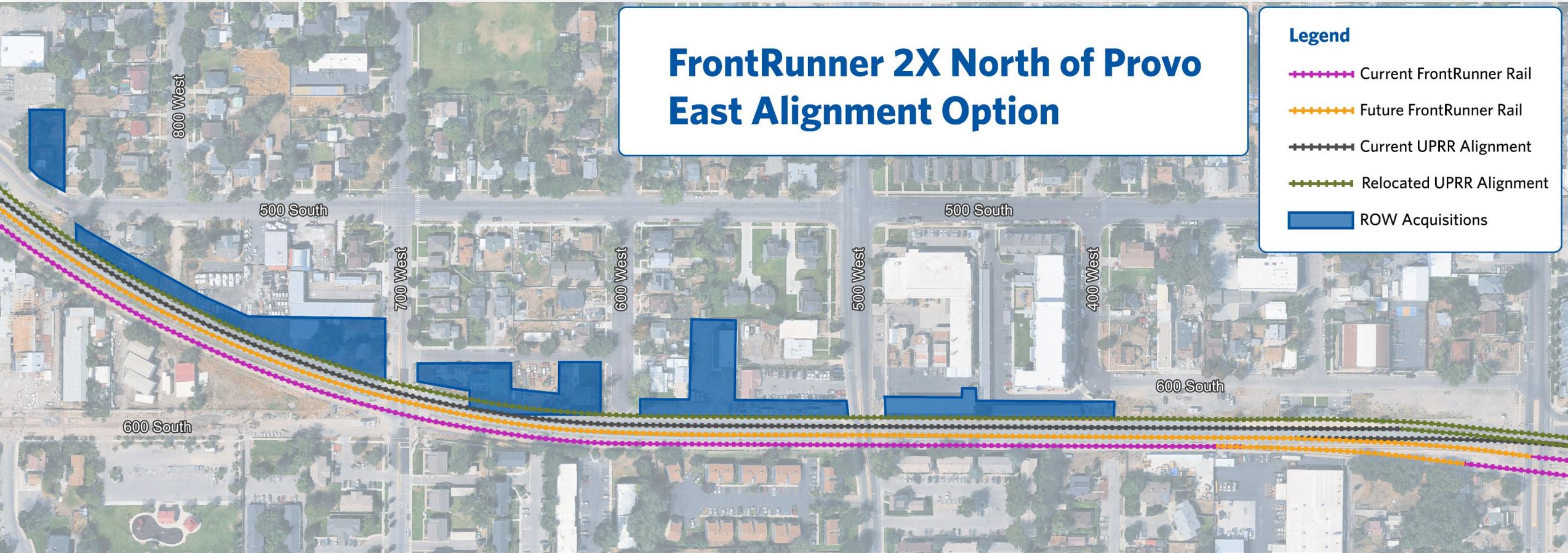


Opción Este

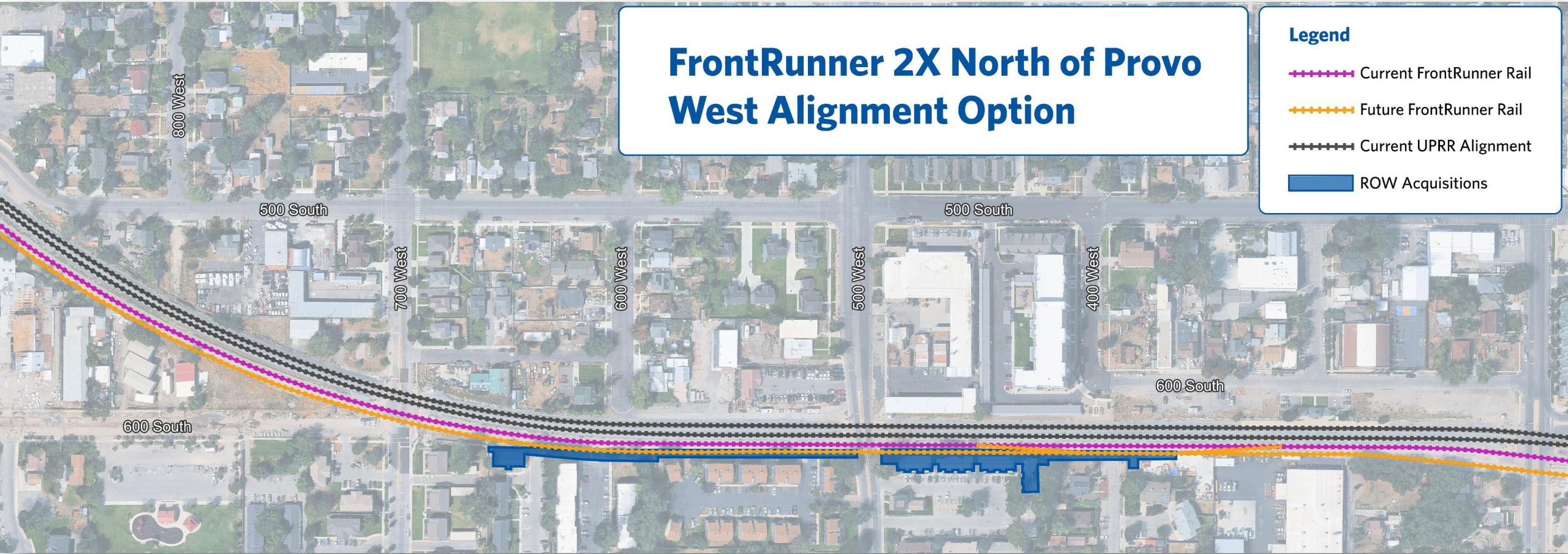
FrontRunner 2X North of Provo East Alignment Option

Legend

- Current FrontRunner Rail
- Future FrontRunner Rail
- Current UPRR Alignment
- Relocated UPRR Alignment
- ROW Acquisitions



Opción Oeste



FrontRunner 2X North of Provo West Alignment Option

Legend

- Current FrontRunner Rail
- Future FrontRunner Rail
- Current UPRR Alignment
- ROW Acquisitions

Resultados del análisis

Categoría	Opción Este	Opción Oeste
Costo	Más alto	Más bajo
Horario	Más lento	Más rápido
Coordinación con el ferrocarril	Requerido: impredecible e inflexible	No se requiere
Estación Amtrak	Se requiere reubicación	No se requiere reubicación
Calles locales	Impactos en 600 S y 500 S	No Impactos
Derecho de paso	Se requiere más espacio	Se requiere menos espacio
Traslado de residentes	Se estima que será menor	Se estima que será mayor
Impactos a negocios	Más alto	Más bajo

Opción seleccionada: Opción Oeste

Costo menor – requiere menos dinero para construir

Cronograma más rápido – se puede completar antes y con menos retrasos

Menos impactos en el ferrocarril – evita conflictos con Union Pacific

No se reubica la estación Amtrak – la estación permanece en su lugar

Menor impacto en las calles – menos interrupciones de tráfico durante y después de la construcción



Proceso Ambiental

- Se completó la Evaluación Ambiental Categórica (CATEX)
- Se completó la Planificación y Vinculación Ambiental (PEL)

Impactos en el Derecho de Paso



Meadow Apartments

- 1 adquisición total (4 viviendas)

Madison Park Condos

- Adquisición parcial (franja de terreno adyacente)

Mountain View Condos

- 4 adquisiciones completas (16 viviendas)

Adquisición de Derecho de Paso

- Todas las propiedades se adquirirán cumpliendo con las leyes estatales y federales.
- Los propietarios afectados cuyas casas se compran podrían ser elegibles para recibir beneficios de reubicación, además del valor justo de mercado de su propiedad.
- El objetivo es que las familias puedan mantener una situación de vivienda similar
- Si los propietarios tienen inquietudes sobre el proceso de adquisición de propiedades, tienen derecho a solicitar asistencia a través de la **Oficina del Defensor de los Derechos de Propiedad**.

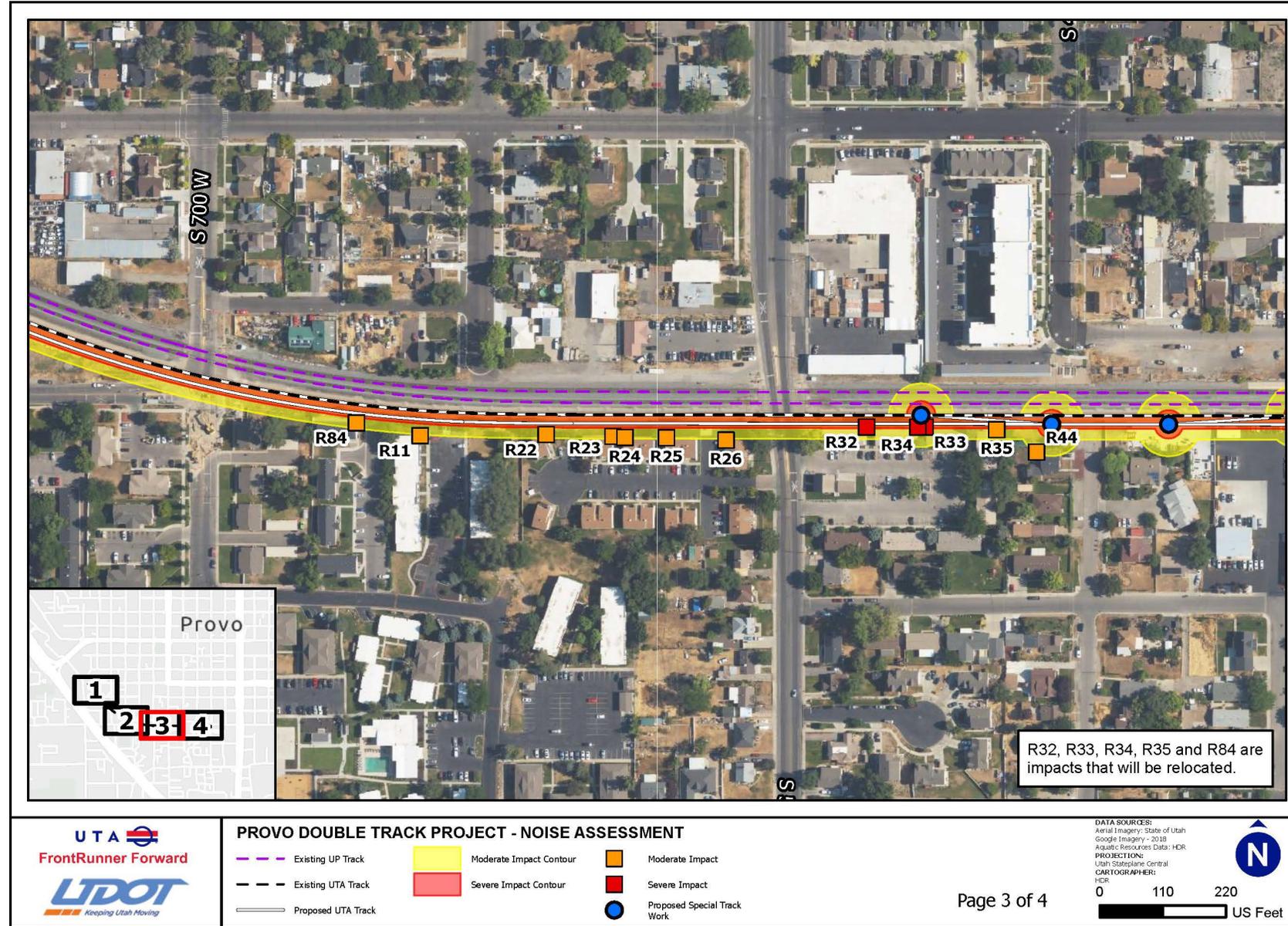
Evaluaciones de Ruido y Vibración

- Se realizó una evaluación del ruido y la vibración como parte del estudio NEPA, usando las metodologías estándar de la FTA.
- Se analizaron los posibles impactos tanto de los cambios en la infraestructura (como la instalación de doble vía) como de los cambios en el servicio (frecuencia de trenes cada 15 minutos).
- Entre las medidas de mitigación que se están considerando están: muros contra el ruido, bases especiales para las vías, reemplazo de ventanas y diseños especiales de las vías..
- Estas medidas deben ser razonables y factibles.
- Se espera que las recomendaciones finales de mitigación se publiquen a principios de 2026.

Impactos del ruido

Impactos de ruido por la instalación de doble vía:

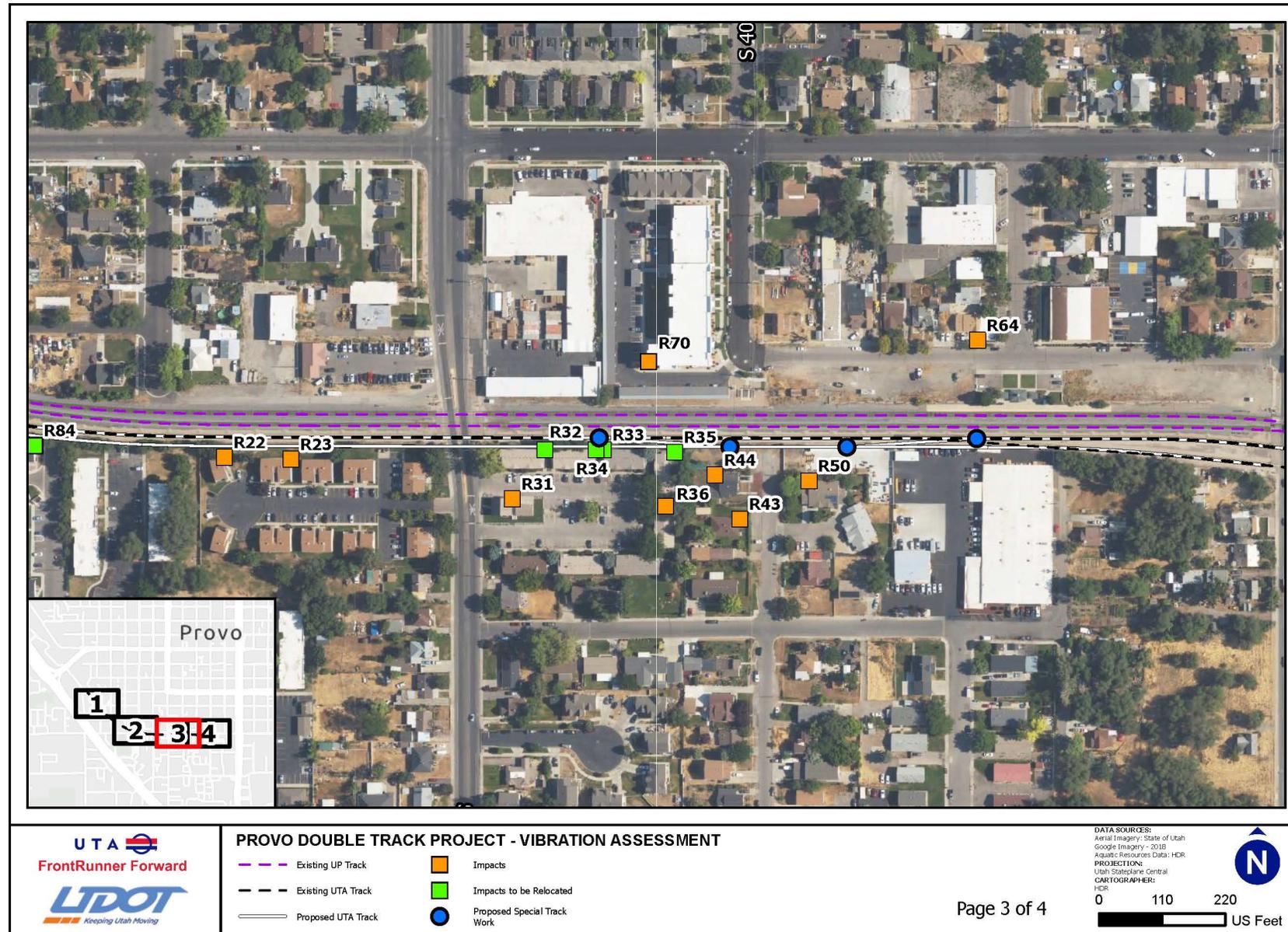
7 impactos, sin incluir las 5 reubicaciones propuestas



Impactos por Vibración

Impactos por vibración debido a la doble vía:

9 impactos (sin contar 5 reubicaciones propuestas)



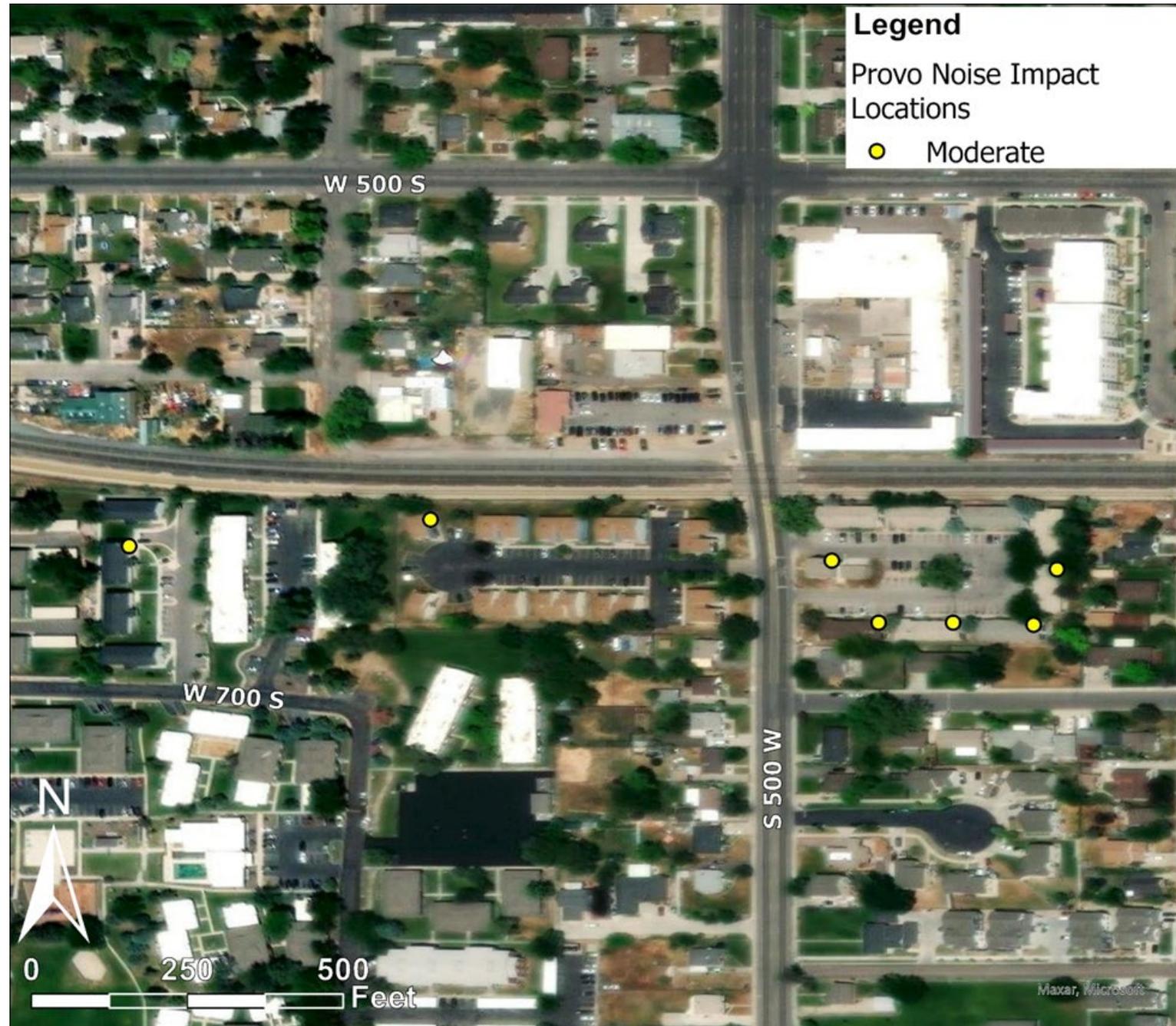
Impactos de Ruido y Vibración

Impactos de ruido y vibración debido al cambio en el servicio (frecuencia de 15 minutos)

Impactos por ruido – 7 casos

Impactos por vibración – No hay impactos adicionales

Se considera que las reubicaciones propuestas podrían causar impactos en los residentes de la segunda fila de casas



Impactos en el Tráfico

El aumento del servicio provocará más trenes y más activaciones de las señales en los pasos a nivel. ¿Cómo se comparan las señales de ferrocarril con los semáforos?



Tiempo promedio de barrera abajo en FrontRunner: **menos de 60 segundos**

Tiempo promedio de un semáforo en rojo: **60–90 segundos**

El tiempo que duran las luces rojas y las barreras del FrontRunner puede variar dependiendo del cruce o la intersección.

Zonas de Silencio

Cómo se verán afectadas las zonas de silencio por el proyecto?



- La Administración Federal de Ferrocarriles es quien decide si se otorga o no el estatus de Zona de Silencio.
- El estatus de Zona de Silencio se mantendrá durante y después de la construcción.
- Los trenes deben usar el silbato cerca de las zonas de construcción para garantizar la seguridad de los trabajadores

Próximos Pasos



Reuniones vecinales con los residentes afectados programadas para el 18 de septiembre (en persona) y el 19 de septiembre (virtual).

Constructor de Diseño Progresivo (PDB) seleccionado: FrontRunner Forward Partners (FFP), que completará el diseño final.

Continuación de la coordinación con la Ciudad sobre los detalles finales del diseño y la participación pública.

Mantente Informado

Página web: FrontRunner2X.utah.gov

Correo electrónico : FrontRunner2X@utah.gov

Teléfono: 888-882-0373

