

ACTUALIZACIÓN DE ALTA VELOCIDAD EN DFW

BOLETÍN INFORMATIVO DE 2024, NÚMERO 1

EL CENTRO DE CONVENCIONES DE FORT WORTH SE MUEVE RÁPIDAMENTE

El tren de alta velocidad y nuevos centros de convenciones para impulsar el turismo regional.

El tren de alta velocidad entre Dallas, Arlington y Fort Worth conectaría los principales nuevos centros de convenciones de la región.

La construcción está en marcha para la expansión del Centro de Convenciones de Fort Worth, un proyecto de \$95 millones que los líderes de la ciudad coinciden en que ha estado pendiente durante mucho tiempo. "La economía de visitantes de Fort Worth genera más de \$3 mil millones anualmente y emplea a más de 30,000 personas", dijo Mike Crum, Director de Eventos Públicos de Fort Worth.

"Nuestra expansión, se espera que esté completa al principio de 2026, brinda una experiencia elevada a nuestros huéspedes y garantiza que permanezcamos competitivos con otras ciudades de Texas".



La Convención de Futuros Agricultores de América de Texas (FFA, por sus siglas en inglés) regresa a Fort Worth en 2026, añadiendo aproximadamente \$19 millones a la economía y llenando más de 30 hoteles.

Consulta Centros de Convenciones, pág. 2

Estamos en NEPA
(ver pág. 10)

¿Curiosidad?

¿Un viaje en tren a más de 200 millas por hora a través de Texas?

¡Sí, es posible! (pág. 4)

¿Tomas clases o enseñas en A&M?

Viajar en tren de alta velocidad entre Fort Worth y College Station. (pág. 6)

¿Vías subterráneas, al nivel o elevadas?

Dónde y por qué funciona cada diseño. (pág. 7)

¿Tren de alta velocidad en el corredor de TRE?

Desafortunadamente no, dice el equipo del proyecto. (pág. 9)

NEPA (evaluación ambiental) comienza.

¡La calidad de vida y la seguridad siempre son lo primero! (pág. 10)



Ilustración del Centro de Convenciones de Fort Worth



North Central Texas
Council of Governments

©North Central Texas Council of Governments • 817-695-9240 • www.nctcog.org



BOLETÍN INFORMATIVO DE 2024, NÚMERO 1

Centros de Convenciones (cont.)

¡El Centro de Convenciones de Arlington está abierto ahora!

"Eventos deportivos, parques temáticos, excelente comida y entretenimiento en vivo; nuestro nuevo centro de convenciones y hotel colocan a los visitantes justo en el corazón de todo lo que ofrece nuestro vibrante Distrito de Entretenimiento", enfatiza el alcalde de Arlington, Jim Ross.

Ubicado entre el Globe Life Field y el estadio AT&T, el nuevo Loews Arlington Hotel y centro de Convenciones es propiedad y está operado por Loews Hotels & Co., una subsidiaria de Loews Corp. con sede en Nueva York.

"A diferencia de las ciudades que actualmente atraen convenciones importantes y turismo regional, no hemos podido acomodar a turistas y a nuestros propios residentes que se desplazan a través el área metropolitana.

"El tren de alta velocidad permitirá a los de Arlington ir hacia el oeste a Fort Worth y hacia el este a Dallas de manera oportuna. Y, por supuesto, también damos la bienvenida a todas las personas que vienen en nuestra dirección", dijo Ross.

El nuevo Centro de Convenciones de Dallas se inaugurará en 2029.

El nuevo Centro de Convenciones Kay Bailey Hutchison ofrecerá 8,000 pies cuadrados de espacio de exhibición, 430,000 pies cuadrados de espacio para reuniones, un salón de baile de 105,000 pies cuadrados y un distrito de entretenimiento peatonal.

"El nuevo centro de convenciones, programado para abrir a finales de 2029, es una inversión sin precedentes en el futuro de nuestra ciudad. Servirá como un increíble impulsor del desarrollo económico para Dallas", dice Rosa Fleming, Directora de Servicios de Convenciones y Eventos para la Ciudad de Dallas.

Durante la construcción, el centro de convenciones existente permanecerá abierto.



Ilustración del Centro de Convenciones de Arlington



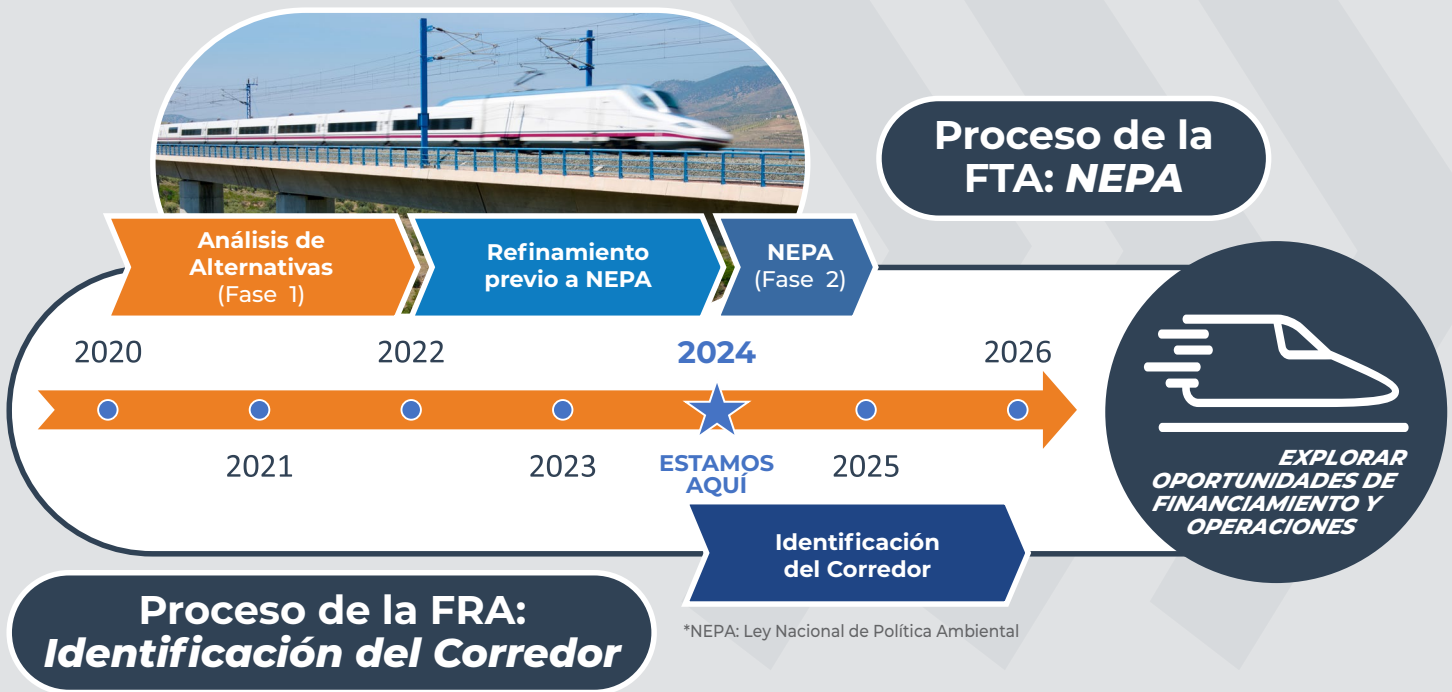
Hasta la fecha, Visit Dallas ya ha reservado más de 40 convenciones contratadas para el nuevo centro de convenciones, resultando en un impacto económico total de más de \$1 mil millones.



Ilustración del Centro de Convenciones de Dallas



NCTCOG se asocia con FTA (Autoridad Federal de Tránsito) y FRA (Autoridad Federal de Ferrocarriles) avanzando rápidamente con el proyecto.



"El tren de alta velocidad avanza a toda máquina en el norte de Texas", dice Michael Morris, P.E., Director de Transporte del Consejo de Gobiernos del Norte de Texas (NCTCOG, por sus siglas en inglés). "Hemos dado pasos innovadores para asociarnos con dos agencias federales para preparar el proyecto para su implementación".

La Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés) supervisará y brindará orientación para la finalización de la evaluación del estudio del Tren de Alta Velocidad de Dallas-Fort Worth sobre los efectos del proyecto en el medio ambiente y las comunidades locales. Esta acción es requerida por la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) y se espera que concluya en marzo de 2025.

Después de recibir la autorización ambiental, el proyecto puede buscar asociaciones público-privadas para desarrollar planes de financiamiento y operación. Las asociaciones con Amtrak, los gobiernos locales y el sector privado están sobre la mesa para una discusión completa. (Lee más sobre NEPA en la página 10).

Al mismo tiempo, NCTCOG recibió una subvención del Programa de Identificación y Desarrollo de Corredores (Corridor ID) de la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés), que respalda el desarrollo de corredores ferroviarios existentes o propuestos. Este programa nacional de planificación y desarrollo de trenes de pasajeros entre ciudades crea una cartera de proyectos listos para su implementación.

La subvención de \$500,000 del programa Corridor ID financiará el primer paso para hacer realidad un "viaje de un solo asiento" entre los proyectos de tren de alta velocidad de Dallas a Fort Worth y de Dallas a Houston. Esto incluye la creación de un alcance, un cronograma y una estimación de costos para formar un Plan de Desarrollo del Servicio (SDP, por sus siglas en inglés).

"Al someternos simultáneamente a NEPA y al Programa Corridor ID, estamos ampliando nuestras oportunidades para implementar el tren de alta velocidad de Dallas a Fort Worth. Este enfoque de doble vía allana el camino para las asociaciones federales como privadas, ayudando a hacer realidad el tren de alta velocidad en el norte de Texas", concluyó Morris.

El tren de alta velocidad ofrece un viaje de un solo asiento a través de Texas.

Viajando a velocidades superiores a las 200 millas por hora, el tren de alta velocidad es el modo de transporte que puede enlazar sin problemas las principales áreas metropolitanas de Texas y más allá. Clave para realizar estas conexiones es el concepto de "viaje de un solo asiento", haciendo del viaje en tren de alta velocidad el modo de transporte preferido para las masas en Europa y Asia, señala Andy Byford, Vicepresidente de Programas de Desarrollo de Trenes de Alta Velocidad de Amtrak.

Como ex Comisionado de Transporte de Londres, Byford es uno de los principales expertos globales en llevar proyectos de tren de alta velocidad a la finalización. Actualmente lidera la asociación de Amtrak con Texas Central para construir un tren de alta velocidad de una sola parada que conecte Dallas y Houston.

Proyectos separados pero armoniosos.

En una reciente presentación al Consejo de la Ciudad de Dallas, Byford se unió a Michael Morris, P.E., Director de Transporte de NCTCOG, para brindar una actualización sobre ambos proyectos. Tanto la conexión entre Dallas y Fort Worth como la línea más avanzada, aprobada ambientalmente, de Dallas a Houston fueron aceptadas en el Programa de Identificación y Desarrollo de Corredores de la Administración Federal de Ferrocarriles (Programa Corridor ID).

Los proyectos están posicionados para recibir fondos federales. "Aunque estos son proyectos separados, estamos trabajando juntos precisamente porque sería una tontería no lograr un viaje de un solo asiento realmente perfecto entre Fort Worth, Dallas y luego hasta Houston", dijo Byford al Consejo.

Ambos son proyectos independientes, sin embargo, juntos ofrecerían un viaje de un solo asiento que abarcaría un corredor de sistema dedicado de 271 millas que conectaría las ciudades de Texas de Fort Worth, Arlington, Dallas, Roans Prairie (conectando con la Universidad de Texas A&M) y Houston. Las personas que viajan entre estas dos áreas metropolitanas saturan nuestras redes de transporte

Dos defensores del tren de alta velocidad están firmemente alineados en la planificación del transporte:



Andy Byford, Vicepresidente Sénior de Programas de Desarrollo de Trenes de Alta Velocidad, Amtrak



Michael Morris, PE, Director de Transporte de NCTCOG



existentes. "Debemos tomar medidas para garantizar una forma mejor y más segura de mantener a las personas en movimiento en todo Texas. Reforzar las carreteras existentes entre Fort Worth, Dallas y Houston simplemente no es una opción debido a los altos costos de construcción y la falta de terrenos disponibles. El tren de alta velocidad ofrece la opción más segura y rentable para Texas", dijo Morris.

La implementación del tren de alta velocidad ayudaría a disminuir los incidentes de seguridad y los accidentes

causados por el tráfico vehicular. Un pronóstico independiente de pasajeros y ingresos realizado por Texas Central estima que el tren de alta velocidad entre Dallas y Houston transportaría aproximadamente 7.2 millones de pasajeros anualmente para 2040, lo que resultaría en un cambio del 26 por ciento de vehículos al tren de alta velocidad y un cambio del dos por ciento del avión al tren de alta velocidad.

Ver Super Viajeros, pág. 5

BOLETÍN INFORMATIVO DE 2024, NÚMERO 1

Super Viajeros (cont.)

El tren de alta velocidad es una opción ganadora para los super viajeros a través de Texas.

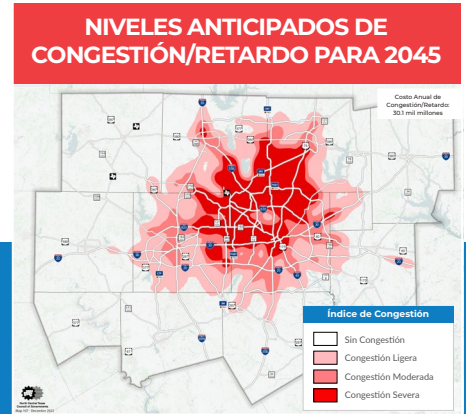
Morris y Byford están de acuerdo en que el tren de alta velocidad entre DFW y Houston es una opción ganadora, con tiempos de viaje estimados de 21 a 25 minutos entre Fort Worth y Dallas y 90 minutos entre Dallas y Houston.

Construir un viaje de un solo asiento en tren de alta velocidad ha sido considerado como "el aeropuerto internacional de Dallas/Fort Worth de esta generación" por Morris y otros. "Hemos visto cómo el tren de alta velocidad transforma las economías y los viajes en general en todo el mundo", dijo Morris, señalando ejemplos en Japón, Francia y Alemania. "Ahora es el momento de cambiar el juego aquí en los Estados Unidos".

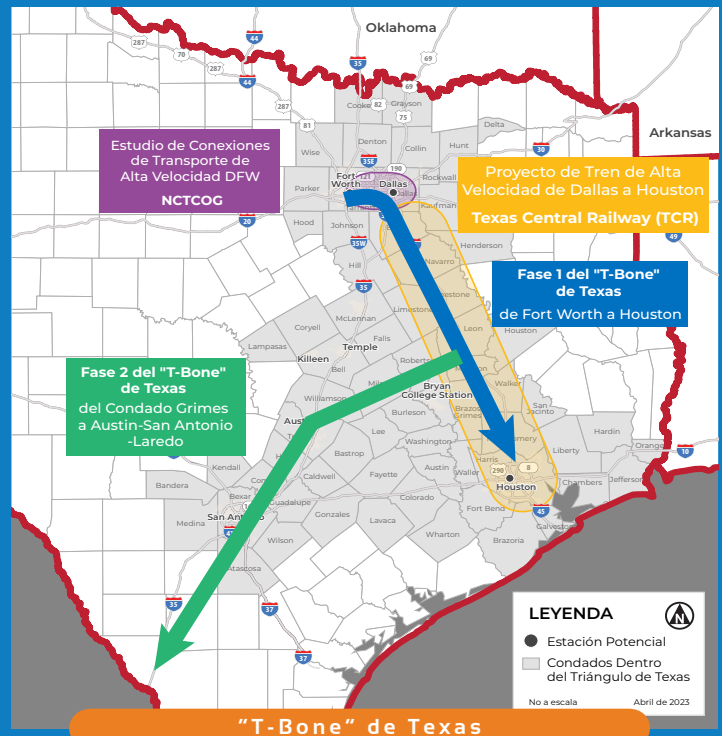
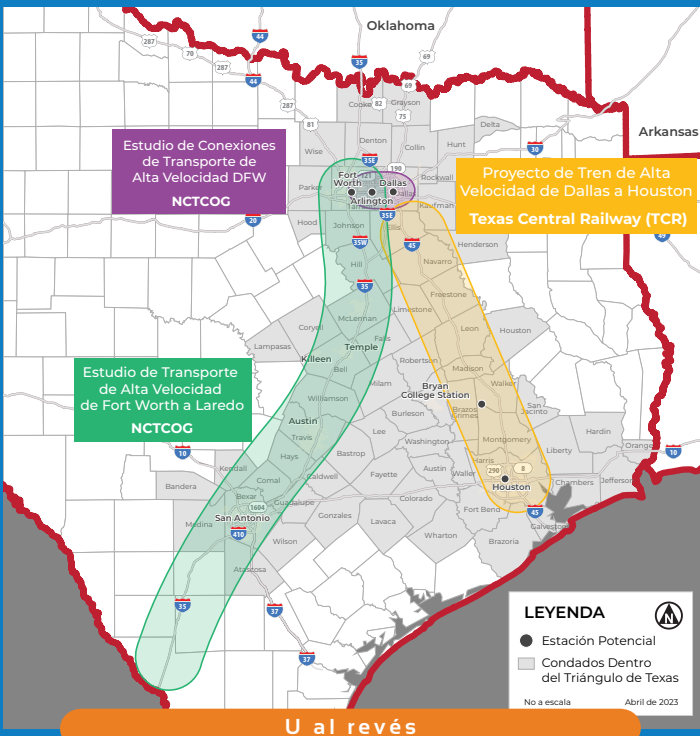
El tren de alta velocidad también aborda la congestión en estos corredores en espiral. La tendencia de la fuerza laboral de "super viajeros" está creciendo, lo que resulta en un gran número de personas que viajan largas distancias diariamente o entre su hogar y su lugar de trabajo. En los últimos años, los condados de Harris (Houston) y Dallas ocuparon el primer y segundo lugar, respectivamente, como los principales condados de Estados Unidos para super viajeros.

Mientras que el tiempo de vuelo entre Dallas y Houston es de 60 a 75 minutos, la duración total del viaje casi se duplica al considerar el viaje de ida y vuelta al aeropuerto y los requisitos previos a la llegada al aeropuerto.

"Los superviajeros que viajan en un solo asiento desde Houston hasta Dallas y Fort Worth ejemplifican la economía estatal más interconectada que el tren de alta velocidad está diseñado para apoyar", dijo Morris. El viaje en vehículo entre Fort Worth y Houston toma un mínimo de 4.5 horas, aumentando a 5.5 a 6 horas durante los períodos de viaje pico.



La megaregión del "Triángulo de Texas" contiene aproximadamente el 75% de la población y el GDP (Producto Interno Bruto) del estado. Las redes de tren de alta velocidad propuestas como el "U al revés" o el "T-Bone de Texas" podrían conectar sin problemas los centros urbanos del estado.





El tren de alta velocidad ofrece educación de última generación.

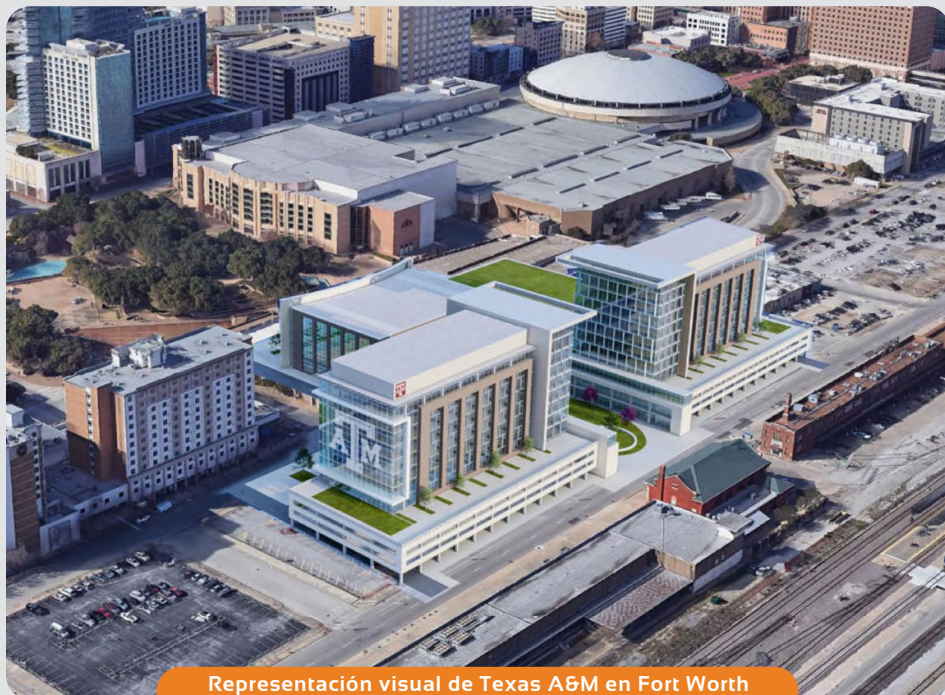
El campus de A&M en construcción en Fort Worth.

La Universidad de Texas A&M (TAMU) en College Station es el campus universitario más grande de Texas, con una población estudiantil de casi 75,000 estudiantes. Ahora su atención se centra en Fort Worth y el área metropolitana en crecimiento.

TAMU inició la construcción del edificio de Derecho y Educación de ocho pisos y \$150 millones el año pasado, y el campus satélite pronto comenzará la construcción de un Centro de Investigación e Innovación y un Centro de Conferencias Gateway.

"Situados a cientos de millas de distancia, los grupos de talento en Dallas-Fort Worth y College Station requieren largos viajes en automóvil o vuelos logísticamente incómodos entre campus", señaló Sandy Wesch, P.E., AICP, Ingeniera de Proyectos de NCTCOG y exalumna de TAMU, clase de 1987.

Justo al final de la calle del campus satélite se encuentra el área de la Estación Central de Fort Worth con acceso a la línea de tren de alta velocidad propuesta.



Representación visual de Texas A&M en Fort Worth
Cortesía: Sistema Universitario de Texas A&M

Los estudiantes, profesores y visitantes podrán subirse convenientemente al tren de alta velocidad y dirigirse hacia el sur hasta el Condado de Grimes, la estación intermedia en el proyecto de tren de alta velocidad de Dallas a Houston. Después de bajarse en el Condado de Grimes, los pasajeros tendrán acceso rápido a otros modos de transporte que los conectarán con College Station y el campus principal de TAMU.

"Imagina los miles de estudiantes que podrían hacer fácilmente viajes de un día entre Fort Worth y College Station en tren de alta velocidad para seguir su educación superior", continuó Wesch.

"La conexión entre los campus de TAMU es obvia, pero esto se extiende a otras universidades también. Los residentes de Houston podrían tomar clases presenciales en la Universidad de Texas en Arlington, o los residentes de Fort Worth podrían tomar clases en Dallas College o en la Universidad de Houston. Las opciones realmente son infinitas".

Una vez construido, el campus de TAMU en Fort Worth consistirá en tres torres que ocuparán cuatro manzanas de la ciudad. Esto forma parte de una inversión de varios miles de millones de dólares en el lado sureste del centro de Fort Worth, junto con otros proyectos destacados como la renovación en curso del Centro de Convenciones de Fort Worth. (ver Centros de Convenciones, pág. 1).



Según un artículo titulado "Las Carreteras Más Mortales en Cada País", publicado por la compañía de seguros Budget Direct a finales de 2021, la Interestatal 45 se clasificó como la carretera/autopista "más mortal" en Estados Unidos.

La alineación reduce los costos y los tiempos de construcción.

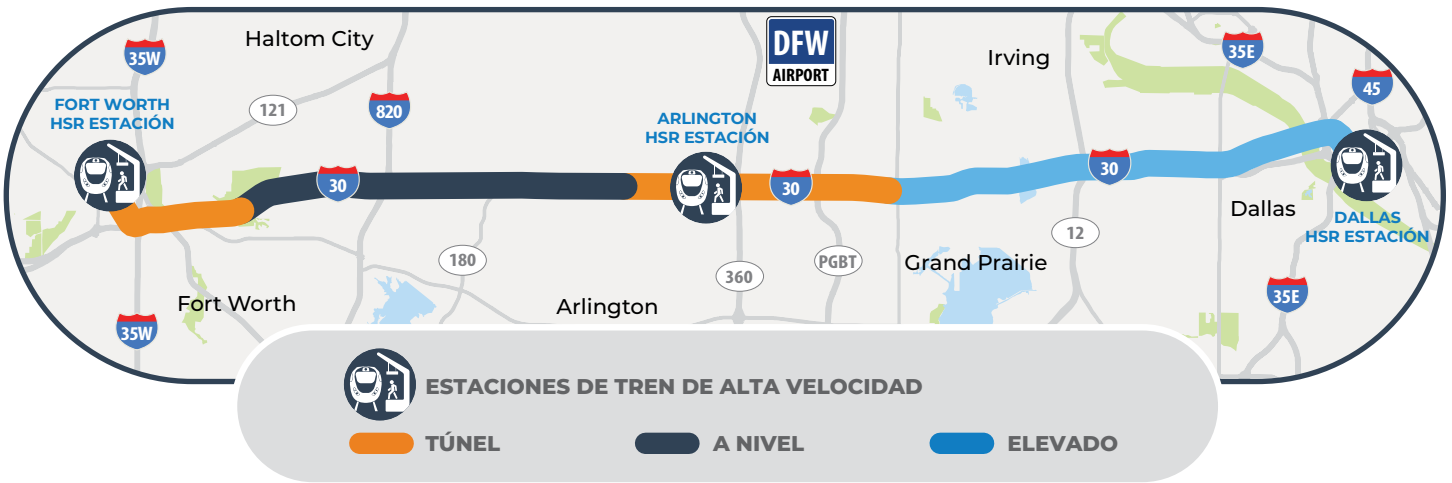
La alineación del tren de alta velocidad que conecta Dallas y Fort Worth tiene limitaciones geológicas, de ingeniería y de seguridad que requieren que la vía tenga elevaciones variables según el exhaustivo estudio del equipo del proyecto. Se estudiaron cuarenta y tres alineaciones en la Fase 1, y el corredor de la I-30 resultó ser la ruta óptima.

Las secciones en túnel estarán completamente bajo tierra para evitar conflictos con los intercambios de autopistas principales. Las secciones en trinchera estarán adyacentes a la carretera

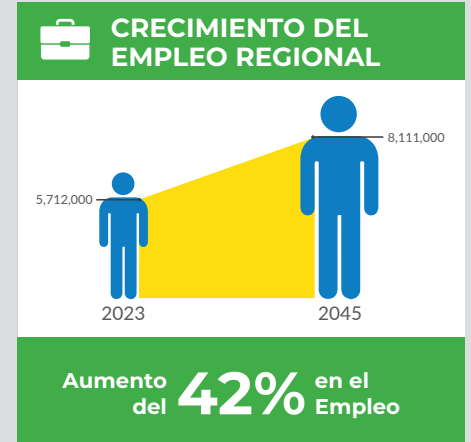
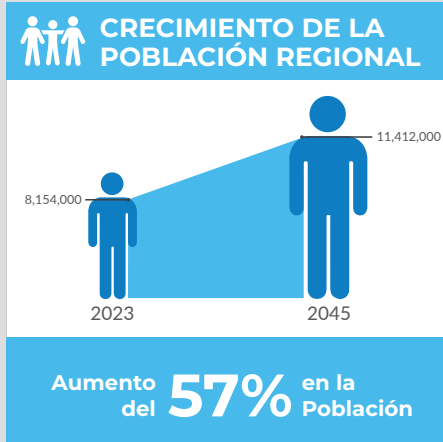
pero separadas por nivel, eliminando las intersecciones con vehículos. Se proponen secciones elevadas para adaptarse a la topografía en el oeste y el centro de Dallas y para evitar conflictos con la infraestructura de transporte existente.

Principalmente dentro del derecho de vía existente de la I-30, esta alineación minimiza el impacto en los propietarios de propiedades privadas. Aproximadamente el 85 por ciento de la alineación está dentro del derecho de vía de la I-30, y un 5 por ciento adicional está en otras tierras públicas. "La alineación de la I-30 permite

al equipo del proyecto trabajar en estrecha colaboración con el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés), que ahora está rediseñando la autopista entre Fort Worth y Arlington", dijo Ian Bryant, AICP, Gerente de Proyecto de HNTB. Al diseñar y construir simultáneamente esta sección de la I-30 para vehículos y tren de alta velocidad, se reducirán los costos y los tiempos de finalización. El túnel o la trinchera en la sección occidental evita conflictos con importantes intercambios de la I-30, como el Presidente George Bush Turnpike (PGBT), SH 360, I-820 y US 287.



La congestión del tráfico está altamente influenciada por accidentes, zonas de trabajo, horas pico, mal tiempo y más. El tren de alta velocidad está comparativamente aislado de estos factores y puede funcionar sin interrupciones independientemente de la hora del día, el clima o el número de pasajeros que viajan





Alineación Propuesta del Tren de Alta Velocidad en el Centro de Dallas Opción 2C (Mirando hacia el Sur)

¿Por qué debemos elevar el Tren de Alta Velocidad (HSR, por sus siglas en inglés) a través de Dallas?

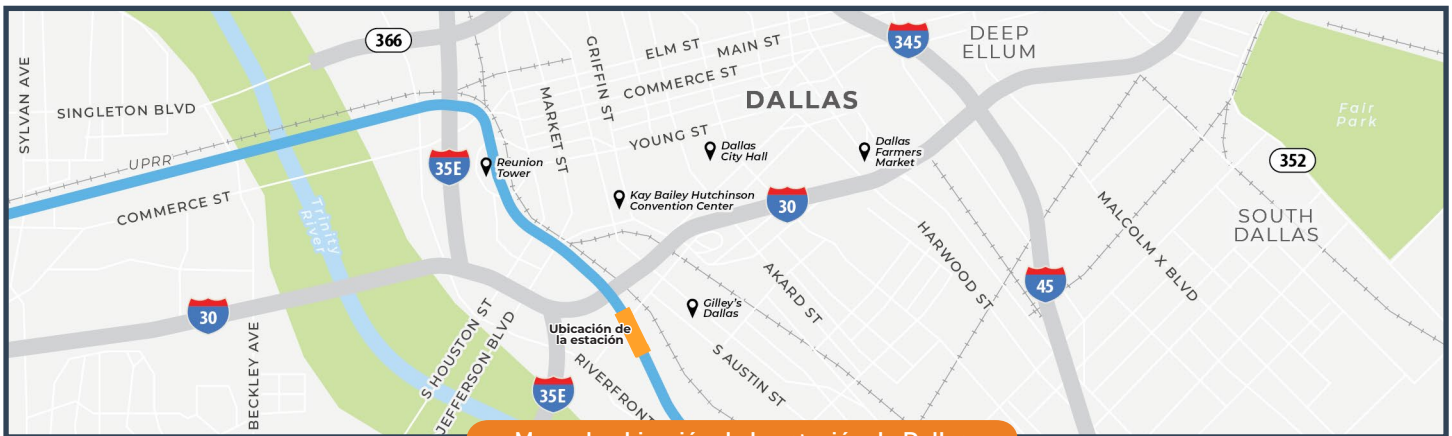
Se estudiaron opciones de túneles en el centro de Dallas en la Fase 1 y pre-NEPA, pero finalmente fueron rechazadas.

Si la línea de tren de alta velocidad se tunelizara a través del centro de Dallas, un viaje de un solo asiento a través de la estación de tren de alta velocidad en "The Cedars" (al sur de la calle Cadiz, al este del bulevar Riverfront), que ya recibió aprobación federal en 2020, sería imposible. Al conectar las líneas de tren de alta velocidad de Dallas a Fort Worth y de Dallas a Houston en la misma terminal, los pasajeros pueden disfrutar de un "viaje de un solo asiento" sin problemas desde Fort Worth hasta Houston sin necesidad de hacer una transferencia larga.

Otra consideración importante es que el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) ya completó la construcción de la sección este de I-30, por lo que el túnel requeriría demolición costosa y modificaciones en la ruta, lo que resultaría en importantes retrasos en el tráfico. Los ingenieros del proyecto están de acuerdo en que reducir los costos y las interrupciones del tráfico son primordiales para este proyecto.

"Si cambiamos la estación de Dallas aprobada federalmente e intentamos ponerla bajo tierra, eso casi con certeza mataría la línea de tren de alta velocidad de Dallas a Houston", explicó Andy Byford, Vicepresidente de Programas de Desarrollo de Trenes de Alta Velocidad de

Amtrak, en una reciente reunión del Consejo de la Ciudad de Dallas. "Tendríamos que reiniciar el diseño de la estación desde cero, lo que significa que tendríamos que obtener la aprobación federal nuevamente". Alterar de alguna manera la estación de tren de alta velocidad aprobada federalmente en "The Cedars" requeriría volver a hacer completamente la documentación ambiental de ese proyecto, lo que resultaría en retrasos, aumento de costos y pondría en peligro la línea de tren de alta velocidad de Dallas a Houston. "Estamos trabajando con todos de buena fe para desarrollar una estrategia de ganar-ganar que rompa los silos", enfatizó Michael Morris, Director de Transporte de NCTCOG.



Mapa de ubicación de la estación de Dallas

¿Por qué no adaptar el TRE para el tren de alta velocidad?

El Trinity Railway Express (TRE) es una línea ferroviaria de diez estaciones que conecta el centro de Dallas y el centro de Fort Worth. Un viaje de principio a fin tarda más de una hora, pero pocos pasajeros del TRE viajan de extremo a extremo. El servicio ferroviario de baja velocidad es popular entre aquellos que se conectan con negocios y otros recursos en y alrededor de los Mid-Cities y centros urbanos.

El tren de alta velocidad atiende a un mercado diferente: aquellos que desean viajar rápidamente entre centros urbanos. La línea de tren de alta velocidad propuesta conectará el centro de Fort Worth y el centro de Dallas en solo 21-25 minutos. También está planeada una estación en el Distrito de Entretenimiento de Arlington con opciones de tránsito que conectan con el Aeropuerto Internacional de Dallas Fort Worth (DFW Airport).



»» Limitaciones del Corredor TRE.

A pesar de parecer similar, los ingenieros de transporte están de acuerdo en que el corredor TRE existente no es viable para el tren de alta velocidad. El derecho de vía es limitado porque la actualización de la línea para el tren de alta velocidad desplazaría hogares y negocios.

La conversión de las vías del TRE a tren de alta velocidad perdería las ocho estaciones intermedias utilizadas por el 95% de los usuarios del TRE. Garantizar la

seguridad de las numerosas curvas de la alineación reduciría la velocidad del tren de alta velocidad a aproximadamente 120 mph.

"Ian Bryant, AICP, Gerente de Proyecto de HNTB, afirmó: 'Para que el TRE y el tren de alta velocidad coexistan, el corredor debe ampliarse, lo que resultaría en una costosa adquisición de derechos de vía debido al denso desarrollo a lo largo del corredor. Estas mejoras de infraestructura y costos

son esencialmente equivalentes a construir una línea de ferrocarril completamente nueva junto al corredor existente.'"

Con tanto el tren de alta velocidad como el TRE, los viajeros tendrían la libertad de elegir entre velocidad o accesibilidad a áreas más pequeñas. Alterar el TRE o eliminar cualquiera de las opciones perjudicaría la movilidad para todos.

La evaluación ambiental de la alineación proporciona garantías a todos.

El proyecto de tren de alta velocidad avanza.

El Estudio del Tren de Alta Velocidad de Dallas-Fort Worth, ahora en la Fase 2, se centra en los efectos del proyecto propuesto en los vecindarios, activos comunitarios (incluyendo parques y escuelas), calidad del aire, ruido, ecosistemas, agua, recursos culturales, economía y redes de transporte.

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) es una ley federal que protege el medio ambiente y las comunidades locales.

"Brendon Wheeler, P.E., CFM, Gerente de Programa del Consejo de Gobiernos del Norte Central de Texas (NCTCOG), dijo: 'Entre ahora y marzo de 2025, trabajaremos con nuestros socios federales examinando los posibles impactos sociales y ambientales de la alineación del tren de alta velocidad y las ubicaciones de las estaciones en el Norte Central de Texas!'"

"Somos conscientes de la responsabilidad que la Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés) nos ha confiado para completar rápidamente el análisis de NEPA y acercarnos a la integración del tren de alta velocidad en el sistema de transporte multimodal de la región", continuó Wheeler.

"Ian Bryant, AICP, Gerente de Proyecto de HNTB, dijo: 'Antes de NEPA, estudiamos 43 alineaciones, cinco modos de tecnología y tuvimos más de doscientas reuniones con partes interesadas!'"

"Comentarios de la comunidad ha dado forma al proyecto desde el principio, y continuaremos ajustando los diseños para satisfacer mejor las necesidades de los residentes, empresas, propietarios de propiedades y el público en general."

Durante el proceso, se consideran medidas de mitigación apropiadas, que incluyen evitar, minimizar, rectificar, reducir con el tiempo y compensar los impactos adversos. Por ejemplo, se realizará un análisis de ruido.



Si se identifica un impacto de ruido, el equipo del proyecto buscará oportunidades para evitar o minimizar ese impacto. Si esto no es posible, el equipo del proyecto trabajaría para mitigar el impacto, quizás construyendo un muro contra el ruido.

"Cuando se complete NEPA, el público puede estar seguro de que este proyecto ha sido sometido a una revisión exhaustiva, recomendando modificaciones positivas si es necesario", dijo Wheeler.

¡Dejen escuchar sus voces!

"La piedra angular de NEPA es la participación comunitaria, y los próximos meses estarán llenos de miembros del equipo conectándose con las partes interesadas en eventos comunitarios, festivales, reuniones de asociaciones de propietarios de viviendas y vecindarios, organizaciones empresariales como cámaras de comercio, y más", dijo Rebekah Gongora, Gerente de Comunicaciones de NCTCOG.

Visite www.nctcog.org/dfw-hstcs para dejar sus comentarios o solicitar un orador para su organización hoy mismo.

Rebekah Gongora
Gerente de Comunicaciones de NCTCOG
682.433.0477 • rgongora@nctcog.org

¡Queremos su opinión!

www.nctcog.org