

ACTUALIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE ALTA VELOCIDAD DFW

LOS ÚLTIMOS AVANCES DEL ESTUDIO DE CONEXIONES DE TRANSPORTE DE ALTA VELOCIDAD EN DALLAS-FORT WORTH

INVIERNO 2023

Su tren de alta velocidad; su aportación

Para involucrar a la comunidad y recopilar opiniones sobre el estudio de conexiones de transporte de alta velocidad de Dallas-Fort Worth, este otoño se llevaron a cabo reuniones públicas de casas abiertas en Fort Worth, Arlington, Grand Prairie, y Dallas. Asistieron más de 200 personas y las presentaciones y los materiales de la reunión están disponibles en el sitio web del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG, por sus siglas en inglés) en nctcog.org/dfw-hstcs.

“Nuestro objetivo sigue siendo escuchar los pensamientos y preocupaciones de la comunidad. Escuchar atentamente afirma nuestra dirección para completar con éxito la Fase 2,” dijo Ian Bryant, AICP, Gerente de Proyecto de HNTB.

“Escuchamos varios temas comunes en cada reunión pública de casa abierta y estamos utilizando los aportes de la comunidad para reforzar nuestra comprensión de como este proyecto podría tener éxito”, continuó Bryant. Al expresar diversas opiniones durante las casas abiertas, los asistentes comentaron sobre las alineaciones propuestas de la I-30, las oportunidades de desarrollo económico, los efectos ambientales, la congestión del tráfico y la adquisición de derechos de vía.

Los comentarios públicos de la Fase 2 son variados. Los participantes de las reuniones públicas de casas abiertas en el área del estudio ven el potencial de un sistema ferroviario de alta velocidad que proporcione transporte público energéticamente eficiente como una alternativa a los vehículos personales. Laura de Dallas compartió sus preocupaciones sobre los efectos de la construcción en ecosistemas como el río Trinity. Beth de Fort Worth apoya el proyecto pero está preocupada por las inundaciones y la calidad del agua.

“Las consideraciones ambientales se abordan en profundidad durante la documentación para la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés), un requisito de esta iniciativa financiada con fondos federales”, dijo Dan Lamers, PE, Gerente de Proyecto Senior de NCTCOG. NEPA considera los efectos potenciales que un proyecto puede tener en el medio ambiente o la comunidad y propone medidas de mitigación según sea necesario. Obtenga más información sobre NEPA [aquí](#).

Ver Comunidad, pág. 2



¡Deje que se escuche su voz!

Hablemos Sobre el Transporte a Través de DFW.

¡Queremos su Opinión!

www.nctcog.org/dfw-hstcs

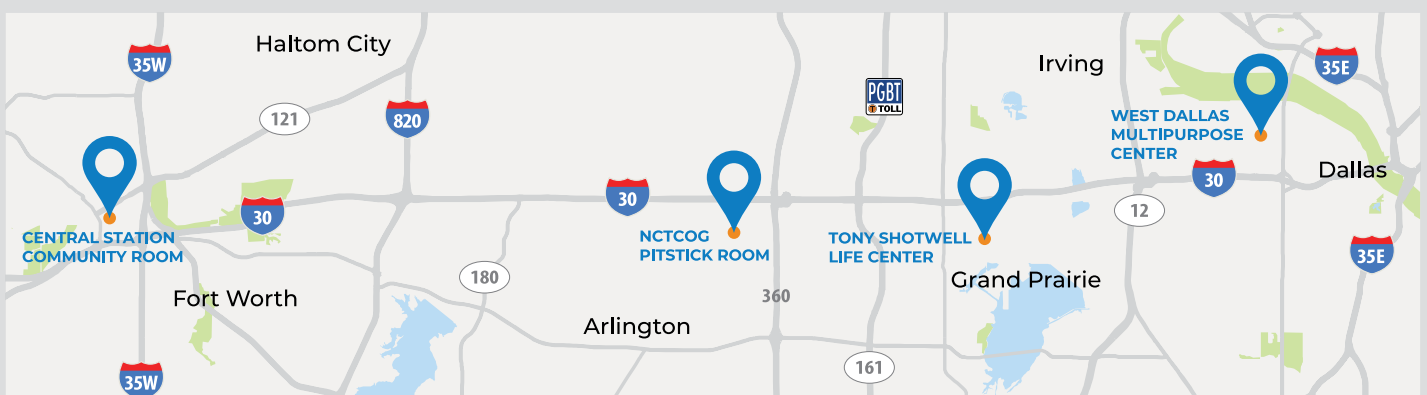
Contactos del Proyecto

Dan Lamers, PE
Gerente de Proyecto Senior de NCTCOG
dlamers@nctcog.org

Rebekah Gongora
Gerente de Comunicaciones de NCTCOG
682-433-0477
rgongora@nctcog.org

Ian Bryant, AICP
Gerente de Proyecto de HNTB
ibryant@HNTB.com

Ubicaciones de las casas abiertas públicas de toño de 2023

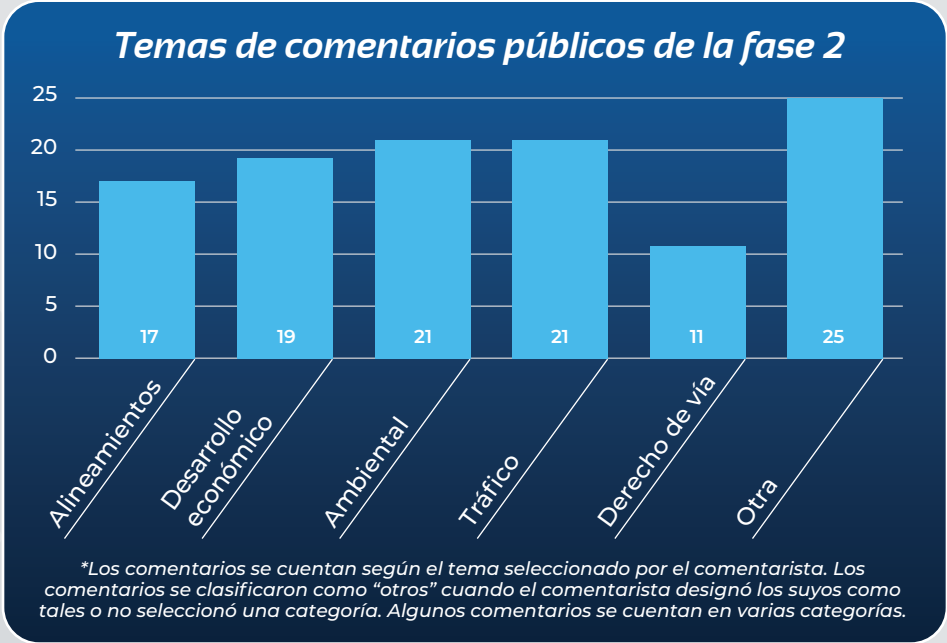


Comunidad (cont.)

Ronnie y Jeff de Dallas estaban preocupados por los efectos de la alineación en ciertas áreas del oeste de Dallas, como el histórico vecindario de Ledbetter. “Revisamos minuciosamente las formas de minimizar los impactos en Ledbetter y determinamos que mover la alineación desde el lado norte de la I-30 hacia la mediana el mejor camino a seguir”, explica Lamers. “No es posible mover la alineación hacia el lado sur de la I-30 porque hacerlo interferiría con las rampas de conexión directa propuestas y planificadas para las próximas mejoras del intercambio de la I-30 y el Loop 12”.

Otros comentaristas, como Marc de Dallas, expresan su apoyo a las mejoras que este proyecto podría aportar a los sistemas de transporte público DART y Trinity Metro. Chris y Bailee, ambos de Arlington, están entusiasmados con el proyecto pero quieren saber más sobre el potencial para acceder a las estaciones de tren de alta velocidad, particularmente en Arlington y Grand Prairie. El termino occidental de la línea será la actual Estación Central de Fort Worth, ahora atendida por Trinity Railway Express (tren convencional que conecta Fort Worth, el centro de las ciudades y Dallas); TEXRail (tren convencional al Aeropuerto Internacional DFW); Trinity Metro (autobuses en el área metropolitana de Fort Worth); y ZIPZONE (servicio de viaje compartido en Fort Worth).

La ubicación de la terminal este en el centro de Dallas se conectaría con la propuesta Estación de Dallas asociada con el proyecto ferroviario de alta velocidad de Dallas a Houston. El equipo del proyecto también está estudiando conexiones mejoradas desde la propuesta estación de tren de alta velocidad de Dallas hasta Dallas Union Station, lo que proporcionaría un fácil acceso las redes de trenes y autobuses de DART que conectan el área metropolitana de Dallas.



Phil, de Fort Worth, quiere reducir el número de vehículos propulsados por gasolina en las carreteras y apoya este “proyecto visionario para el desarrollo sostenible”.

Michael de Arlington dijo que “el impacto ambiental de sacar los automóviles de las carreteras superaría con creces cualquier impacto de la construcción de esta línea ferroviario”.



Reunión pública de casa abierta del Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas de Arlington



Reunión pública de casa abierta del Centro Multiusos de West Dallas

También está prevista la ubicación de una estación en el distrito de entretenimiento de Arlington. La mayor parte de la alineación (consulte la página 4) se encuentra dentro del derecho de vía de la I-30, con partes de la vía elevadas, en túneles o con zanjas/a nivel. “Estamos examinando de cerca cada parte de la alineación y proponiendo ubicaciones de estaciones y elevaciones de vías que beneficiarían más a la comunidad. Mirar el panorama general de un activo de transporte regional como este es un cargo central del NCTCOG”, dijo Lamers.

Acceda al [informe de las reuniones públicas de casas abiertas en línea](#) para leer la lista completa de comentarios y respuestas del público.

Estación de tren de alta velocidad, West Kowloon, Hong Kong



“Estamos proponiendo ubicaciones de estaciones que acerquen a los pasajeros a los principales destinos. Esperamos que las áreas alrededor de las estaciones se conviertan en importantes centros económicos atendidos por otros proveedores de transporte público,” dijo Dan Lamers, PE, Gerente Senior de Proyectos del NCTCOG.

Se identificaron las ubicaciones de las estaciones para maximizar la conectividad intermodal con otros sistemas de tránsito regionales,” explica Ian Bryant, AICP, Gerente de Proyectos de HNTB.



Reunión pública de casa abierta en la sala comunitaria de la estación central de Fort Worth



Reunión pública de casa abierta del Centro de Vida Grand Prairie Tony Shotwell

Dejen que se Escuchen sus Voces

“El éxito del estudio del tren de alta velocidad de Dallas a Fort Worth depende de la participación de la comunidad”, dijo Rebekah Gongora, Gerente de Comunicaciones de NCTCOG. “Los comentarios que recibimos a través de nuestras reuniones públicas de casas abiertas y que continuamos recopilando en línea, por correo y por teléfono son invaluable para ayudarnos a abordar las necesidades e inquietudes de la comunidad.”

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

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





El tren de alta velocidad es una alternativa respetuosa con el medio ambiente a los vehículos personales y al transporte aéreo. Un pronóstico independiente de número de pasajeros e ingresos realizado en otra posible alineación ferroviaria de alta velocidad en Texas predijo que el proyecto daría como resultado un cambio de modo del 26 por ciento de los vehículos y un cambio de modo del dos por ciento del aire al sistema ferroviario de alta velocidad para 2040. Debido a que el tren de alta velocidad funciona con electricidad, estos trenes emiten aproximadamente un 85 por ciento menos de carbono por milla de pasajero en comparación con el avión comercial promedio.

EMITEN UN 85% MENOS DE CARBONO POR PASAJERO-MILLA QUE LOS AVIONES

Ingeniería, viabilidad y apoyo comunitario son fundamentales para el éxito del estudio entre Dallas y Fort Worth.

La facilidad, la eficiencia y los costos de viajar de un lugar a otro en el centro norte de Texas, ya sea al trabajo, la escuela, la atención médica, lugares de entretenimiento/deportes, o incluso otras ciudades de Texas, se encuentran entre las consideraciones más importantes en la región en la actualidad.

La Fase 2 del Estudio de Conexión de Transporte de Alta Velocidad Dallas-Fort Worth continúa explorando la mejor manera de conectar el Metroplex con la tecnología de transporte de vanguardia. El estudio está dirigido por el Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG) y el Consejo de Transporte Regional, sobre el cual puede leer más en la página 5.

“El tren de alta velocidad cambiará las reglas del juego en términos de conectar nuestra comunidad en todo el Centro Norte de Texas y más allá”, dijo Michael Morris, PE, Director de Transporte del NCTCOG.

“Hacer realidad esta tecnología transformadora en DFW requiere una base sólida, como un taburete de tres patas. Su éxito depende de que todas las piezas estén en su lugar y sean sólidas.

“Acertar dependerá no solo de contar con ingeniería, tecnología y diseño de primer nivel. También debemos saber que el ferrocarril de alta velocidad es práctico y viable en nuestra región, considerando y equilibrando las necesidades a largo plazo, los beneficios económicos y los costos operativos y de desarrollo.”

El transporte de alta velocidad en el centro norte de Texas no se mantendrá sin las bases de la viabilidad; ingeniería y tecnología, y soporte comunitario. “Dependemos de la participación del público. Ya sean palabras de compromiso o preguntas puntuales, valoramos lo que todos tienen que decir”, afirmó Morris enfáticamente.



Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG) – Siempre al frente, resolviendo desafíos de transporte para mejorar la calidad de vida.

El Consejo de Gobiernos del Centro Norte de Texas (NCTCOG) trabaja en estrecha colaboración con socios regionales, estatales y federales para planificar y recomendar proyectos de transporte para mejorar la movilidad y fomentar un uso más eficiente del suelo, al mismo tiempo que se minimiza el impacto en la calidad del aire de la región.

“La compleja composición del norte de Texas requiere un esfuerzo coordinado para planificar y administrar programas que garanticen que se preserve y mejora la calidad de vida que todos esperamos y merecemos, incluso cuando nuestra área continúa desarrollándose, con un impacto más allá de nuestras predicciones,” dijo Michael Morris, PE, Director de Transporte del NCTCOG.

Desde 2000, NCTCOG ha utilizado más de \$32 mil millones en fondos federales, estatales, regionales y del sector privado a través de una variedad de estrategias de financiamiento para construir numerosas autopistas, vías de peaje, carriles administrados, intercambios importantes y proyectos

de transporte público. NCTCOG, una de las organizaciones de planificación metropolitana más grandes del país, cuenta con más de 180 miembros de equipo en su Departamento de Transporte.

El Consejo Regional de Transporte (RTC, por sus siglas en inglés) supervisa el proceso de planificación del transporte metropolitano y es el origen de formulación de políticas del NCTCOG. RTC está formado principalmente por funcionarios electos locales y representantes de proveedores de transporte del Norte de Texas.

“Somos afortunados de contar con el Consejo de Transporte Regional, un grupo de líderes increíblemente diverso y fuerte, que guía el desarrollo de planes y programas de transporte multimodal en el centro norte de Texas”, dijo Morris. “Entienden el potencial de crecimiento en nuestra dinámica región. Asimismo, saben que el transporte de alta velocidad podría beneficiar a los miembros de nuestra comunidad y aumentar su calidad de vida. Al concluir el estudio del tren de alta velocidad de Dallas a Fort Worth,



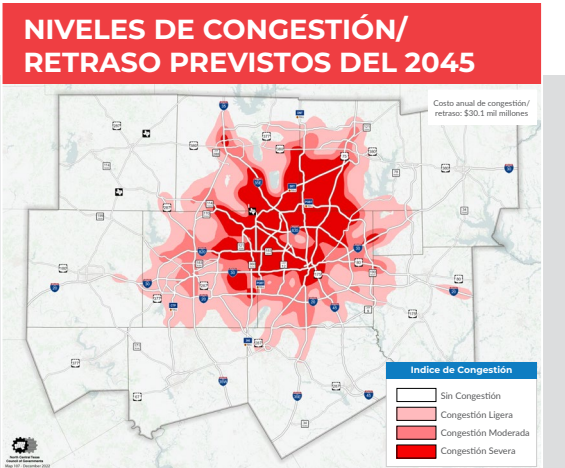
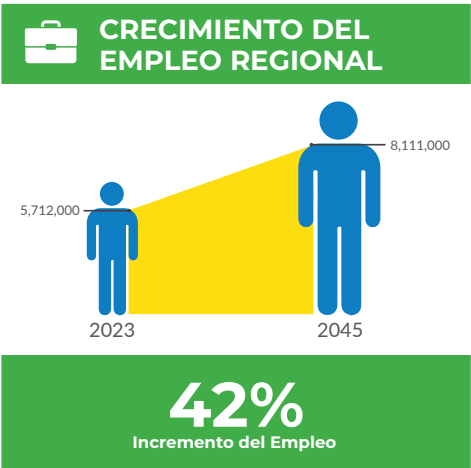
Michael Morris, PE,
Director de Transporte
del NCTCOG

se asegurarán de que los hallazgos se incorporen a las políticas que logren estos objetivos”.

CONSEJO DE TRANSPORTE REGIONAL		
Cyna Bivens (Chair), Mayor Pro Tem, Fort Worth	Andy Eads, Judge, Denton County	John Muns, Mayor, Plano
Clay Jenkins (Vice Chair), Judge, Dallas County	Michael Evans, Mayor, Mansfield	Raj Narayanan, Board Member, DFW Airport
Rick Bailey (Secretary), Commissioner, Johnson County	Gary Fickes, Commissioner, Tarrant County	Omar Narvaez, Deputy Mayor Pro Tem, Dallas
Daniel Alemán Jr., Mayor, Mesquite	George Fuller, Mayor, McKinney	Manny Ramirez, Commissioner, Tarrant County
Bruce Arfsten, Mayor, Addison	TJ Gilmore, Chair, DCTA	Jim Ross, Mayor, Arlington
Steve Babick, Mayor, Carrollton	Raul Gonzalez, Councilmember, Arlington	David Salazar, District Engineer, TxDOT, Fort Worth
Dennis Bailey, Commissioner, Rockwall County	Barry Gordon, Mayor, Duncanville	Chris Schulmeister, Councilmember, Allen
Adam Bazaldua, Councilmember, Dallas	Lane Grayson, Commissioner, Ellis County	Gary Slagel, Chair, DART
Elizabeth Beck, Councilmember, Fort Worth	Mojoy Haddad, Board Member, NCTA	Jeremy Tompkins, Councilmember, Euless
Alan Blaylock, Councilmember, Fort Worth	Ron Jensen, Mayor, Grand Prairie	Oscar Trevino Jr., Mayor, North Richland Hills
J.D. Clark, Judge, Wise County	Brandon Jones, Mayor Pro Tem, Lewisville	William Tsao, Citizen Representative, Dallas
Ceason Clemens, District Engineer, TxDOT, Dallas	John Keating, Mayor Pro Tem, Frisco	Chris Watts, Councilmember, Denton
Michael Crain, Councilmember, Fort Worth	Brad LaMorgese, Councilmember, Irving	Duncan Webb, Commissioner, Collin County
Theresa Daniel, Commissioner, Dallas County	Cara Mendelsohn, Councilmember, Dallas	Chad West, Councilmember, Dallas
Jeff Davis, Chair, Trinity Metro	Ed Moore, Councilmember, Garland	

Planificación del crecimiento

“A medida que la región experimente un crecimiento del empleo sin precedentes durante las próximas dos décadas, utilizar soluciones de transporte innovadoras es clave para mitigar la creciente congestión del tráfico”, explica Morris.



La congestión del tráfico está muy influenciada por los accidentes, las zonas de trabajo, las horas pico, las inclemencias del tiempo y más. El tren de alta velocidad esta comparativamente separado de estos factores y puede funcionar ininterrumpidamente independientemente de la hora del día, el clima o el número de viajeros.



MÁS RÁPIDO QUE CONducIR

NO ES TAN SENSIBLE A LAS INCLEMENCIAS DEL TIEMPO



Las conexiones estatales brindan oportunidades económicas.

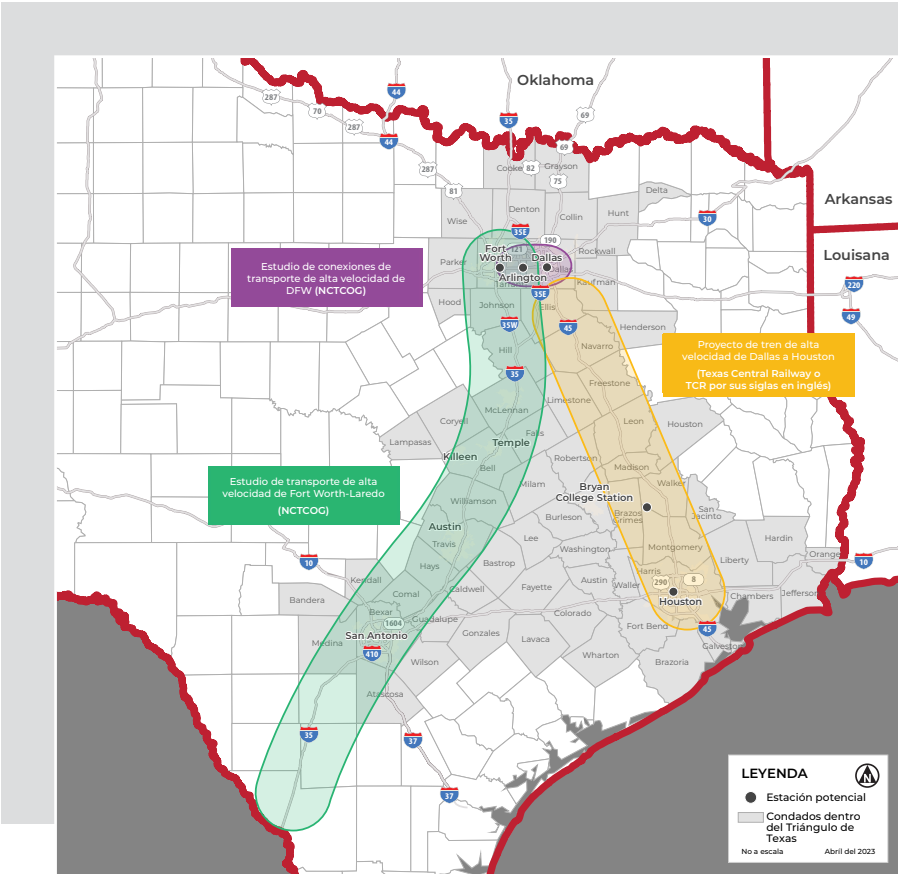
Como región, el Metroplex representa el 30% del producto interno bruto (GPD, por sus siglas en inglés) del Estado de Texas, según datos del 2020. Si fuera un Estado soberano, la zona tendría la vigésima octava económica más grande del mundo. Dallas-Fort Worth tiene 23 empresas en el Fortune 500, la cuarta mayor concentración de empresas Fortune 500 en Estados Unidos.

La línea ferroviaria de alta velocidad propuesta que conectará Fort Worth y Dallas será una bendición para Metroplex, pero su mayor valor es ser parte de un sistema ferroviario de alta velocidad más grande a nivel estatal. Los planes eventuales para conectar la mega región del “Triángulo de Texas” unirían Metroplex, Houston, San Antonio, Austin y otros centros económicos importantes.

En conjunto, las áreas metropolitanas de DFW, Houston, Austin y San Antonio representan más de la mitad de la población de Texas, el 75% de su GDP y la sede de 51 de las 54 empresas en el Fortune 500 del estado.

Al reducir los tiempos y costos de viaje entre estos gigantes económicos, un sistema ferroviario de alta velocidad en todo el estado impulsaría la economía de Texas hacia la próxima generación.

»» Potencial sistema ferroviario de alta velocidad a nivel estatal



»» Ejemplos de tren de alta velocidad en Asia