

Itinerario del estudio

Tarea	2018		2019												2020				
	diciembre	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	enero	febrero	marzo	abril	mayo	
Tarea 1: Documentar esfuerzos previos																			
Tarea 2: Condiciones actuales: Análisis del mercado																			
Tarea 3: Aspectos físicos, regulatorios y de propiedad de derecho de paso																			
Tarea 4: Posible plan de servicio y alternativas																			
Tarea 5: Análisis de 6 alternativas preliminares																			
Tarea 6: Análisis de 3 alternativas finales																			
Tarea 7: Desarrollo de los próximos pasos recomendados																			
Tarea 8: Plan de participación del público																			

◆ Reuniones del comité asesor del estudio
◆ Reuniones de información pública
● Borrador e informe final

Nos encontramos aquí

Próximas reuniones:

Reunion del Comité Asesor

- **Lunes, 24 de febrero de 2020, 1:00 – 3:00 PM**
Sheraton Springfield Monarch Place Hotel
Mahogany Room, segundo piso
One Monarch Place, Springfield, MA



CONTÁCTENOS:

Si tiene preguntas o comentarios, o si desea más información, visite el sitio web del estudio en www.mass.gov/east-west-passenger-rail-study donde puede también inscribirse para recibir avisos y noticias de reuniones por e-mail.

Si tiene preguntas o comentarios, por favor envíe un mensaje por e-mail al equipo de proyecto a

planning@dot.state.ma.us

¡Comuníquese con el MassDOT para enterarse de novedades y noticias sobre el transporte!

www.mass.gov/massdot

blog.mass.gov/transportation

www.twitter.com/massdot

www.facebook.com/massdotinfo

EAST WEST

Passenger Rail Study

Febrero 2020

METAS DE SERVICIO:

Basándose en las aportaciones del Comité Asesor, los residentes, y otros interesados, MassDOT ha identificado cinco metas que cada alternativa de servicio deberá cumplir. Aprenda más acerca de la participación continua de los interesados en la página 3.

- » Brindar mejores opciones de transporte de/a el oeste de Massachusetts.
- » Apoyar el desarrollo económico,
- » Hacer el oeste de Massachusetts más atractivo como un lugar asequible para vivir,
- » Reducir el número de viajes en automóviles a lo largo del corredor, y
- » Reducir las emisiones de gases de invernadero y los impactos a la calidad del aire por parte del transporte.

Como parte del proceso evaluativo, MassDOT ha identificado tres consideraciones clave que afectarán la viabilidad de cualquier alternativa:

- » Impactos al servicio de carga
- » Impactos al medioambiente y a la comunidad
- » Costo

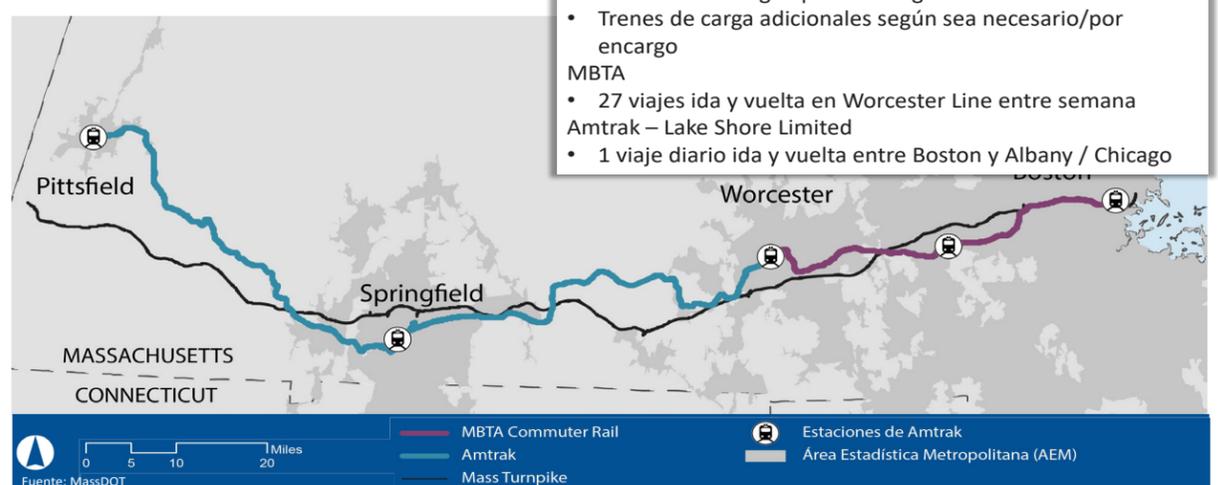
VISIÓN GENERAL DEL ESTUDIO:

El Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) está llevando a cabo el Estudio East-West Passenger Rail, un estudio de planificación conceptual de alternativas para mejorar las conexiones y movilidad en el corredor Este-Oeste. El Estudio está evaluando opciones de servicio, entre las que se destaca una gama de duraciones de viaje, velocidades, frecuencias y posibles paradas de estaciones para brindar servicio para pasajeros a las comunidades entre Boston, Springfield y Pittsfield. El estudio está examinando los costos, beneficios, impactos e inversiones necesarios para implementar cada alternativa. El Estudio se está realizando en el contexto de varios estudios ferroviarios estatales e interestatales anteriores.

El proceso del Estudio consiste de seis fases:

1. Observar las condiciones actuales y análisis de mercado (Invierno 2019)
2. Desarrollar una gama de alternativas (Primavera/Verano 2019)
3. Identificar y reevaluar una lista preliminar de seis alternativas (Otoño 2019/Invierno 2020)
 - **Nos encontramos aquí**
4. Reducir la lista y evaluar tres alternativas finales (Invierno 2020/Primavera 2020)
5. Informar hallazgos, recomendaciones y próximos pasos (Primavera 2020)
6. Publicar un informe final que compile los resultados y recomendaciones del estudio (Mayo 2020)

Corredor del estudio



DESARROLLOS Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS:

Cuando MassDOT emprendió el Estudio, el equipo de proyecto llevó a cabo una preevaluación de alto nivel de alternativas que estudió una amplia gama de opciones, incluyendo alineaciones, inversiones en la infraestructura, velocidades, duraciones de viajes, patrones de paradas y niveles de servicio. De este análisis de alto nivel surgieron seis alternativas y fueron revisadas por el Advisory Committee (Comité de Prevención). Después de esto, el equipo analizó junto al Comité de Prevención impactos físicos y ambientales, cantidad de pasajeros, horarios y costos para cada una. A base de este análisis y la aportación del público, el equipo reducirá la lista de alternativas a tres alternativas finales. Tras reducir la lista a tres, el equipo simulará las operaciones de tren propuestas y realizará un análisis económico.

Los siguientes criterios fueron usados para analizar las alternativas:

Cantidad de pasajeros – modelado por computadora para pronosticar la demanda partiendo de proyectos previamente construidos y comprobados, y características claves del corredor y el servicio, tal como la población (residentes y empleos) y parámetros de servicio (velocidad, frecuencia, estaciones servidas servicio directo versus traslados). La demanda pronosticada también será analizada.

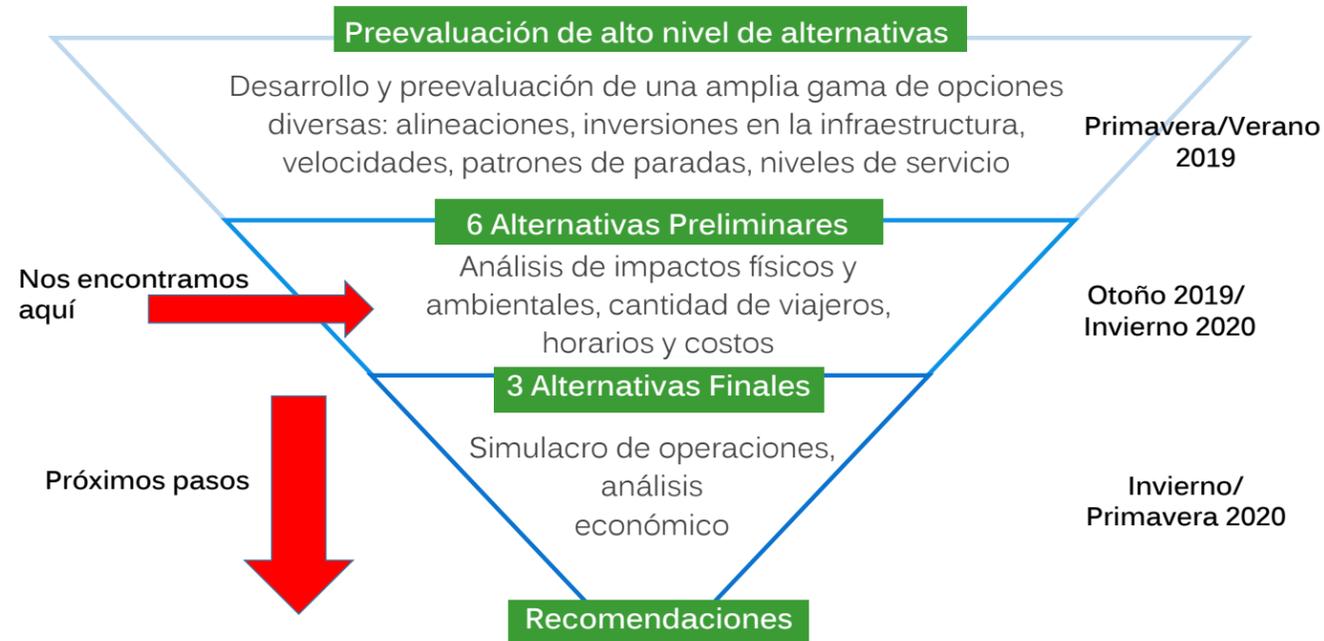
Impactos físicos – impactos a propiedades (edificios/estructuras, propiedad privada, derecho de paso para ferrovías y carreteras) y la infraestructura circundante (puentes, carreteras, servicios públicos)

Impactos al medioambiente y a la comunidad – humedales y recursos naturales, ruido y calidad del aire

Costos y beneficios – costos de capital (construcción ferroviaria, infraestructura circundante, trenes) y costos operativos y mantenimiento, beneficios económicos y beneficios monetizados (duración de viajes, ambientales)

La página siguiente incluye una descripción general de cada alternativa. Los mapas para cada alternativa pueden verse en el sitio web en www.mass.gov/lists/east-west-passenger-rail-study-documents.

Desarrollo y Análisis de Alternativas



Alternativa 1: Esta alternativa incluye un nuevo servicio de trenes entre Springfield y Worcester, y requeriría un traslado a MBTA en Worcester. Se ofrecería una conexión por autobús de Pittsfield a Springfield y Worcester. Esto requeriría la adición de una segunda vía a los segmentos de solo una vía entre Springfield y Worcester. Esta alternativa se queda dentro de un corredor de vía compartida y usa la alineación actual.

Alternativa 2: Esta alternativa incluye un nuevo servicio de trenes entre Springfield y Boston. Se ofrecería una conexión por autobús de Pittsfield a Springfield. Esto requeriría la adición de una segunda vía a los segmentos de solo una vía entre Springfield y Worcester. Esta alternativa se queda dentro de un corredor de vía compartida y usa la alineación actual.

Alternativa 3: Esta alternativa incluye un nuevo servicio de trenes entre Pittsfield and Boston, sirviendo a Chester y Palmer. Esto requeriría la adición de una segunda vía a los segmentos de solo una vía a lo largo del corredor entero. Mejoras a la ferrovía, señales y sistemas de control permitirían un aumento a la velocidad máxima admisible. Esta alternativa se queda dentro de un corredor de vía compartida y usa la alineación actual.

Alternativa 4: Esta alternativa incluye un nuevo servicio de trenes entre Pittsfield y Boston, sirviendo a Chester y Palmer. Esta alternativa se queda dentro de un corredor de vía compartida y utiliza una vía nueva aparte. Esta infraestructura ferroviaria de nueva construcción permitiría un aumento a la velocidad máxima admisible.

Alternativa 5: Esta alternativa incluye un nuevo servicio de trenes entre Springfield y Boston. Se ofrecería una conexión por autobús de Pittsfield y Springfield. Esta alternativa se queda dentro de un corredor de vía compartida y utiliza una vía nueva aparte, con segmentos clave de realineación requeridos para enderezar las curvas cerradas. Esta infraestructura ferroviaria de nueva construcción permitiría un aumento a la velocidad máxima admisible.

Alternativa 6: Esta alternativa incluye un nuevo servicio de trenes entre Pittsfield y Boston, sirviendo a Lee, Blandford y Palmer. Esto requeriría construir una nueva línea ferroviaria adyacente en gran parte a I-90 dentro del derecho de paso de la autopista. La infraestructura ferroviaria electrificada de nueva construcción permitiría un aumento a la velocidad máxima admisible de hasta 150 mph.

PARTICIPACIÓN DE INTERESADOS

Hay actividades con participación de interesados constantemente, que incluyen reuniones del Comité Asesor y reuniones públicas, sesiones informativas, y herramientas en línea como un sitio web y una dirección electrónica para obtener información y dar comentarios. Las reuniones en persona se programan en momentos claves para para recibir comentarios de los interesados mientras el Estudio pasa por cada una de sus fases.

