



[www.mass.gov/southcoastrail](http://www.mass.gov/southcoastrail)

## O MassDOT apresenta Relatório de Impacto Ambiental para o Serviço da Fase 1

A 26 de Maio de 2017, o Secretário da Energia e Assuntos Ambientais emitiu um Certificado de Aviso de Alteração de Projecto (NPC) para Projecto South Coast Rail (SCR). No NPC apresentado, o MassDOT propõe uma abordagem faseada para o serviço ferroviário interurbano da SCR, através da ampliação de uma linha ferroviária actualmente em actividade. O Certificado descreveu o âmbito dos trabalhos para a elaboração de um Relatório de Impacto Ambiental Suplementar (Preliminar) (DSEIR). O MassDOT apresentou o DSEIR ao gabinete de Legislação de Impacto Ambiental em 31 de Janeiro de 2018, onde é descrito um plano para inaugurar o longamente esperado serviço ferroviário interurbano no final de 2022.

A Administração estadual de Baker-Polito está firmemente empenhada em restaurar o serviço de transporte público na zona sudeste do Estado. O faseamento do projecto irá permitir que o serviço venha ser iniciado mais rapidamente e permitir à região tirar partidos dos benefícios prometidos pelo Projecto Completo, a opção preferida para a Stoughton Straight Electric Alternative. A apresentação do DSEIR dá início a um período de consulta pública, com a realização de reuniões públicas e culminar, no final do processo, na emissão de um Certificado pelo Secretário com a definição das etapas subsequentes do processo.

### A Abordagem Faseada

O DSEIR apresenta a metodologia seguida pelo MassDOT para conclusão do Projecto SCR. O MassDOT propõe o avanço da Fase 1 para o Serviço para a South Coast, anos antes de ser possível dispor de serviço remunerado no âmbito do Projecto Completo. Ao mesmo tempo, o MassDOT irá prosseguir o projecto, licenciamento e financiamento da Stoughton Straight Electric Alternative, já avaliada no âmbito da Lei de Política Ambiental do Estado de Massachusetts (MEPA).

A Fase 1 irá ampliar a Linha Ferroviária Interurbana Middleborough/ Lakeville para sul, até à linha de mercadorias Middleborough Secondary, com vista a proporcionar serviço de passageiros para Taunton, New Bedford e Fall River. A Linha Middleborough Secondary efectua ligação com o nó ferroviário de Cotley Junction em East Taunton. A partir daqui, os comboios da Fase 1 irão circular para a Linha New Bedford Main e continuar depois para New Bedford ou numa derivação na Linha Fall River Secondary até Fall River. Esta área é conhecida por Southern Triangle e funciona actualmente como um corredor ferroviário de mercadorias. O MassDOT irá reabilitar a via, construir um novo sistema de sinalização para o serviço de passageiros e adicionar novas estações e parques de manobras e estacionamento para o material circulante ferroviário.

A parte do Southern Triangle do Projecto, incluindo as estações e os parques de manobras, foi incluída como parte da Stoughton Straight Electric Alternative, foi já anteriormente analisada. O principal novo elemento da Fase 1 é a utilização da Linha Middleborough Secondary para serviço ferroviário interurbano para ligação à Linha Middleborough Main actualmente em utilização. Como o serviço da Fase 1 irá entroncar na Linha



O MassDOT irá reabilitar diversas passagens inferiores e viadutos como parte dos trabalhos da Fase 1.

Middleborough Main, não equipada para a circulação eléctrica, o serviço da Fase 1 será efectuado com unidades diesel-eléctricas.

O DSEIR efectuou a análise dos elementos da Fase 1 da South Coast Rail não analisados anteriormente e os respectivos impactos e medidas de mitigação associados. As áreas analisadas incluem:

- Reabilitação da via na Linha Middleborough Secondary, para a sua adaptação a um serviço ferroviário interurbano moderno
- Uma nova estação no nó ferroviário de Pilgrim Junction em Middleborough
- Uma nova estação em East Taunton, a sul do nó ferroviário de Cotley Junction
- Modificação das estações anteriormente projectadas para Freetown e Fall River (devido a alterações na utilização dos terrenos)

O mapa da página 3 apresenta o plano de faseamento da SCR, indicando a Fase 1 e o Projecto Completo (Stoughton Straight Electric Alternative) e as estações projectadas.

## Recomendações do DSEIR

O DSEIR analisa as diversas alternativas dos trajectos, as opções do serviço e as localizações das estações propostas pela MassDOT para a Fase 1. O serviço da Fase 1 através de Middleborough tira partido de um serviço ferroviário interurbano existente e de linhas de mercadorias em exploração. O MassDOT analisou três opções potenciais em Middleborough para implementação do serviço ferroviário interurbano entre Boston e Fall River/New Bedford. O MassDOT seleccionou a alternativa que permite oferecer viagens de “lugar único” (one-seat ride) a partir da South Coast, com o menor impacto ambiental (sem necessidade de construção de variantes em zonas húmidas), com vantagens sobre a duração das viagens por veículos automóveis, que possa iniciar o serviço o mais cedo possível e que permita um possível serviço futuro para Cape Cod. A alternativa preferida pode ser construída sem interrupção do actual sistema de transportes e assegura benefícios de curto e longo prazo para as operações da MBTA.

A MBTA irá operar 3 comboios no período de ponta da manhã e 3 comboios no período de ponta da tarde para New Bedford e Fall River, com Taunton e Middleborough a ser servidas por 6 comboios de manhã e 6 comboios à

## Definições-chave

“**Projecto Completo**” – Stoughton Straight Electric Alternative, designada como a alternativa preferida no Relatório de Impacto Ambiental Final (FEIS/FEIR).

“**Projecto da Fase 1**” – Infra-estrutura (via-férrea), serviço e estações associadas com o Southern Triangle a Linha Middleborough Secondary.

**Programa do Estado de Boa Reparação do MassDOT (SOGR)** – Não integrado como parte da Fase 1 do Projecto SCR. Os projectos SOGR destinam-se, primariamente a manter a infra-estrutura existente para o serviço ferroviário de mercadorias.

tarde no período de ponta (porque todo o serviço ferroviário passa por estas localidades). No total, o serviço irá incluir 13 viagens em cada sentido – 26 comboios no total – nos dias úteis. Durante os períodos fora de ponta, irão circular 3 comboios com uma frequência de 3-3,5 horas. Para um melhor serviço sentado para os passageiros actuais e futuros, a MBTA irá comprar novas carruagens de dois andares e adicionar carruagens às unidades existentes, com vista a aumentar a capacidade sentada baseada no volume de passageiros antecipado.

Além do exposto, esta opção inclui também:

- Todas as estações do Southern Triangle, já avaliadas no Relatório de Impacto Ambiental Final (FEIS/R), com excepção de Battleship Cove, a ser incluída no Projecto Completo.
- Deslocação da Estação Taunton Depot a sul do Cotley Junction para o serviço da Fase 1, renomeada como Estação East Taunton; o Projecto Completo irá incluir uma estação no centro de Taunton.
- Uma nova estação, em nova localização, em Middleborough, no Pilgrim Junction, actualmente servindo como parque de manobras e estacionamento da MBTA.
- Construção de dois novos parques de manobras e estacionamento em New Bedford (Wamsutta Layover) e Fall River (Weaver’s Cove).
- Implementação de um serviço de vaivém com autocarros entre a urbanização situada nas proximidades da Estação Middleborough/Lakeville e a nova Estação de Pilgrim Junction para transporte dos passageiros para a estação e que, actualmente, fazem o trajecto a pé.

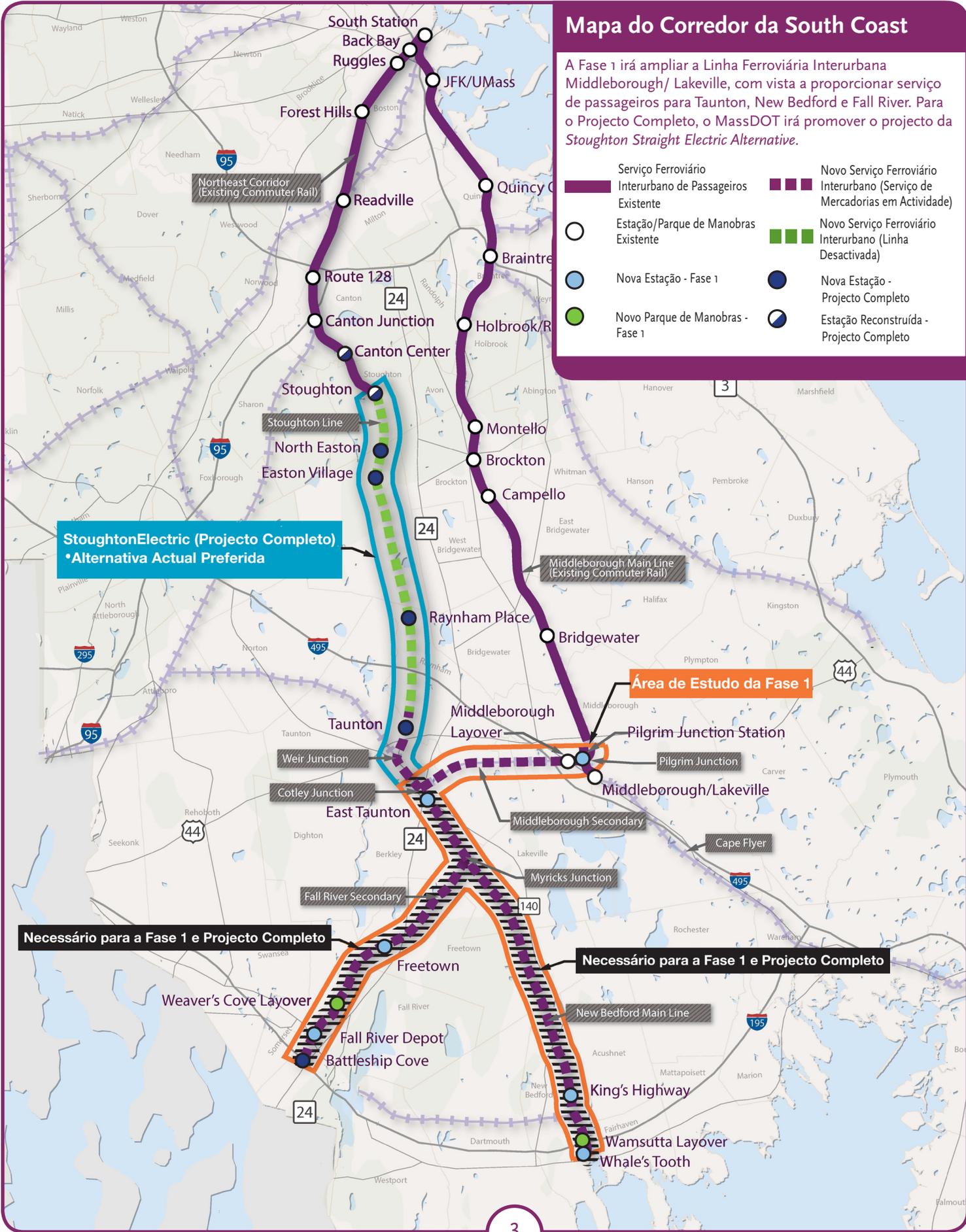
(continua na página 4)

**Na Fase 1, o MassDOT irá construir 56% da extensão de via necessários para o Projecto Completo.**

# Mapa do Corredor da South Coast

A Fase 1 irá ampliar a Linha Ferroviária Interurbana Middleborough/ Lakeville, com vista a proporcionar serviço de passageiros para Taunton, New Bedford e Fall River. Para o Projecto Completo, o MassDOT irá promover o projecto da *Stoughton Straight Electric Alternative*.

- |  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  | Serviço Ferroviário Interurbano de Passageiros Existente |  | Novo Serviço Ferroviário Interurbano (Serviço de Mercadorias em Actividade) |
|  | Estação/Parque de Manobras Existente                     |  | Novo Serviço Ferroviário Interurbano (Linha Desactivada)                    |
|  | Nova Estação - Fase 1                                    |  | Nova Estação - Projecto Completo  |
|  | Novo Parque de Manobras - Fase 1                         |  | Estação Reconstruída - Projecto Completo                                    |



PERÍODO DE PONTA (MANHÃ)/ENTRADA (PARA A SOUTH STATION)	FASE 1	MÉDIA POR VEÍCULO	POUPANÇA (TEMPO)
TAUNTON	1:11	1:45	:34
FALL RIVER	1:31	2:00	:29
NEW BEDFORD	1:31	2:05	:34

PERÍODO DE PONTA (TARDE)/SAIDA (DA SOUTH STATION)	FASE 1	PROMÉDIO EN AUTO	POUPANÇA (TEMPO)
TAUNTON	1:12	1:40	:28
FALL RIVER	1:33	1:55	:22
NEW BEDFORD	1:31	2:00	:29

O serviço da Fase 1 irá oferecer poupanças em termos de tempos de trajecto para os passageiros que façam a sua deslocação por automóvel ou autocarro. A figura acima indica a estimativa de duração das viagens de Taunton, Fall River e New Bedford para as deslocações nos períodos de ponta da manhã e da tarde. Os tempos médios dos trajectos com veículos particulares podem chegar a uma hora completa (conforme as condições do tráfego, existência de acidentes e outros factores, podendo atingir 1,5 horas de Fall River para Boston em alguns dias e 2,5 em outros). O serviço ferroviário poderá poupar aos passageiros, em média, uma hora por dia.

Serviço diário da Fase 1 em viagens de um só sentido estimado com 3220 (837 200 viagens por ano). Em 8 anos, antes da conclusão do Projecto Completo, a MBTA terá assegurado 7 milhões de viagens com o serviço da Fase 1. A oferta de transporte irá aumentar para 7920 viagens diárias com o Projecto Completo (num total de 2 059 200 viagens por ano). A retirada destes passageiros do tráfego rodoviário irá traduzir-se numa significativa redução das milhas-veículo percorridas (VMT) em termos de vantagens na redução do tráfego e dos engarrafamentos.

O custo total do programa na Fase 1, com revisão de preços, será, aproximadamente, de \$935 milhões e irá sendo actualizado à medida da progressão do projecto dos trabalhos. O custo do Projecto Completo está estimado em \$3,2 mil milhões, incluindo os custos da Fase 1. Cerca de 85% (ou mais de \$800 milhões) do custo da Fase 1 referem-se ao Southern Triangle, que será utilizado na Fase 1 e no Projecto Completo. Com a revisão anual de preços da construção a um nível de 3,5%, a construção precoce do Southern Triangle permitirá poupar cerca de \$153 milhões. Esta poupança permitirá compensar o custo da reabilitação da Linha Middleborough, necessária para o serviço da Fase 1.

Com o Projecto Completo concluído, os investimentos realizados para a Fase 1 continuarão a ter um valor real. Os trabalhos de reabilitação no Southern Triangle irão apoiar a Stoughton Straight Electric Alternative e a via reabilitada na Linha Middleborough Secondary será utilizada para o tráfego de mercadorias e como alternativa de reserva ao serviço ferroviário.

## Consulta e compreensão do DSEIR

O DSEIR representa um aturado esforço durante alguns meses. O documento concentra-se nos impactos ambientais decorrentes da reabilitação da Linha Middleborough Secondary e da construção das novas estações. O DSEIR analisa os impactos da alteração da localização das estações, a utilização de composições diesel-eléctricas para a Fase 1, os trabalhos na Linha Middleborough Secondary e os impactos decorrentes dos trabalhos de construção e da operação ferroviária. Estas questões não foram tratadas no Relatório de Impacto Ambiental Final (FEIR/S).

O DSEIR analisou também outros factores, como a oferta de transporte e o volume de passageiros, os custos do projecto e o planeamento para um crescimento inteligente. O MassDOT analisou questões diversas como justiça ambiental, alterações climáticas, qualidade do ar, zonas húmidas e qualidade da água, espécies ameaçadas, ruído e vibrações e preservação de recursos culturais. O DSEIR examinou também o crescimento secundário e os impactos cumulativos. O DSEIR enumera também a aquisição de terrenos para as estações, vias de acesso e outros usos relacionados (únicos para a Fase 1 e uma questão ainda não analisada). O documento inclui ainda um capítulo sobre as medidas de mitigação dos impactos para a Fase 1, com identificação das partes responsáveis, e um cronograma para a sua implementação. Contém ainda cópias dos comentários ao NPC e as respostas aos comentários.





Com a Fase 1, o MBTA irá disponibilizar aos passageiros 7 milhões de viagens em 8 anos, antes da conclusão do Projecto Completo.

FASE 1

PROJECTO COMPLETO

	FASE 1	PROJECTO COMPLETO
DIÁRIO	3,220 viagens	7,920 viagens
ANUAL	837,200 viagens	2,059,200 viagens

## Etapas do Projecto de Engenharia

A equipa de consultores da MassDOT, liderada pela VHB e HNTB, já efectuou os trabalhos topográficos da servidão da Fase 1, realizou sondagens geotécnicas para identificação da composição dos solos e realizou já o projecto preliminar da via para que a Linha Middleborough Secondary possa satisfazer os requisitos de uma linha para serviço de passageiros. Os trabalhos na Linha Middleborough Secondary irão exigir a reabilitação da via desde Pilgrim Junction a Cotley Junction, a instalação de novos sistemas de sinalização e comunicações e um sistema de Comando Positivo de Comboios (PTC),\* assim como a reabilitação de 5 passagens de nível.

Durante os últimos dois anos, o MassDOT e a MBTA avançaram já o projecto de engenharia do Southern Triangle. O projecto da infra-estrutura da via, das estações e dos parques de manobras e estacionamento do Southern Triangle está actualmente a 30%. Os projectistas continuam a refinar o projecto, com vista a reduzir os impactos sobre as zonas húmidas e outros recursos sensíveis e iniciaram o processo de licenciamento relativos às zonas húmidas. A MBTA iniciou já as negociações com os proprietários dos terrenos onde seja necessário proceder à sua aquisição.

60 minutos



10 dias



Viajar nos comboios da Fase 1 para a South Coast irá permitir poupar, em média, 60 minutos em cada dia útil, ou seja uma poupança anual de cerca de 10 dias!

## Envolvimento do público e das agências governamentais

O MassDOT informou já os agentes políticos e responsáveis de planeamento sobre o Projecto da Fase 1. A equipa do MassDOT continua os seus contactos as Conservation Commissions locais no sudoeste do Estado de Massachusetts e a emissão de Avisos de Intenção no âmbito da Lei de Protecção das Zonas Húmidas para a Fase 1. As avaliações da Conservation Commission incluem audições públicas. O MassDOT envolveu também o Interagency Coordinating Group (ICG), que inclui os reguladores estaduais e federais com funções de licenciamento do Projecto. Com o avanço do projecto de engenharia e dos trabalhos, o MassDOT irá ainda contactar os representantes das comunidades, para discussão de informações específicas, recolha de comentários e responder a perguntas.

### Próximas etapas

O MassDOT irá também realizar reuniões públicas durante a fase de audição pública do DSEIR. Para mais informações, serão emitidos comunicados por correio electrónico; pode também ser consultado o sítio Web do Projecto.

Após o encerramento do período de consulta pública, a **23 de Março**, o Secretário da Energia e Assuntos Ambientais irá emitir um Certificado sobre a conformidade do DSEIR com os regulamentos ambientais e explicitando os requisitos para mitigação dos impactos ambientais. Depois, o MassDOT irá preparar um Relatório de Impacto Ambiental Final e as Conclusões relativas ao Capítulo 61.\*\* Após a conclusão do processo de licenciamento pela MEPA, o projecto entrará na fase final do projecto de engenharia, licenciamento e, no final, construção. Entretanto, o MassDOT irá também coordenar com o U.S. Army Corps of Engineers a actualização do processo ambiental federal para a Fase 1.

O MassDOT e a MBTA irão divulgar informações sobre o Projecto no sítio Web e através de correio electrónico. O público irá ter muitas oportunidades para comentar o andamento do Projecto. Para mais informações sobre o projecto e inscrição para receber informações e avisos por correio electrónico, utilizar a caixa de Contactos (Contact Us) na página 6.

\*O PTC é um sistema de controlo de segurança de utilização obrigatória por legislação federal que reduz automaticamente a velocidade dos comboios quando necessário e com vista à redução de acidentes ferroviários.

\*\* A legislação do Estado de Massachusetts exige a determinação de conclusões (referida como Conclusão segundo o capítulo 61) sobre impactos ambientais, se existentes, e a necessidade de medidas viáveis para evitar ou minimizar os impactos identificados.

## Comentários ao DSEIR

O DSEIR pode ser consultado em diversos locais:

- No sítio Web do Projecto:  
[www.mass.gov/southcoastrail](http://www.mass.gov/southcoastrail)
- Nas Bibliotecas Públicas na maior parte das localidades da Costa Sul (ver a lista completa no sítio Web do Projecto)
- Em formato electrónico, por pedido enviado para a Sra. Jean Fox por email ([jean.fox@state.ma.us](mailto:jean.fox@state.ma.us)) ou telefone (857-368-8853).

Para comentários ao documento:

- Por carta, postal ou email enviado para o MEPA até **23 de Março de 2018** (último dia de recepção de comentários):

Secretary Matthew A. Beaton, EOEAA  
Attn.: MEPA Office (Purvi Patel) EEA# 14346  
100 Cambridge Street, Suite 900  
Boston, MA 02114  
ou fax: 617-626-1181  
correio electrónico: [purvi.patel@state.ma.us](mailto:purvi.patel@state.ma.us)  
ou por mão própria

*Como o MassDOT gostaria de receber também os comentários da população, estes podem ser enviados por email ou correio ao cuidado de Jean Fox ([jean.fox@state.ma.us](mailto:jean.fox@state.ma.us)) o MassDOT, Ten Park Plaza, Room 4150, Boston, MA 02116.*

- Participar nas reuniões públicas (ver mais informações no sítio Web do Projecto em [www.mass.gov/southcoastrail](http://www.mass.gov/southcoastrail)).

## Conheça a Equipa do Projecto: Rick Carey, Director de Projecto

Rick Carey é o membro da equipa da South Coast Rail há mais tempo no projecto e com a maior experiência em assuntos institucionais. Este envolvido no projecto há mais de 20 anos, desde que começou a trabalhar como consultor na VHB, uma firma de planeamento e consultadoria de engenharia. Está frequentemente presente em muitas apresentações em reuniões públicas e eventos comunitários.



Tendo vivido em Rehoboth, é também um profundo conhecedor da região. Conhece pessoalmente as dificuldades de se deslocar para Boston a partir da South Coast. O Sr. Carey gosta de trabalhar com pessoas dedicadas à mesma missão – restaurar com sucesso o serviço ferroviário interurbano na região.

Com formação académica em engenharia civil/mecânica e gestão de projectos, o Sr. Carey é o Director de Projecto do programa South Coast Rail por parte da VHB, com responsabilidade sobre o desenvolvimento estratégico do projecto, licenciamento e construção, planeamento do projecto e controlo financeiro. Para tal, lidera um grande grupo multidisciplinar de profissionais. Coordena ainda o projecto com os engenheiros, peritos ambientais e consultores externos da MBTA e do MassDOT.

O Sr. Carey sabe que os projectos de investimento de grande envergadura como o SCR demoram tempo a ser implementados. “O diabo está nos pormenores”, diz o Sr. Carey “e quando um projecto se desenrola por mais de 75 km, os pormenores são muitos”.

Em última análise, as funções do Sr. Carey é fornecer à MBTA e ao MassDOT a liderança e a orientação técnica para que o Projecto SCR seja um sucesso. Segundo ele, o projecto foi ganhando momento com o passar dos anos e agrada-lhe registar que a Administração Baker-Polito tem uma visão de prioridade para o projecto. Espera poder viajar nos comboios da South Coast Rail num futuro não muito distante.

## Contacte-nos

Para mais informações, contacte-nos:

 [SouthCoastRail@dot.state.ma.us](mailto:SouthCoastRail@dot.state.ma.us)

 (857) 368-8853

 Para mais informações sobre o projecto e inscrição para receber informações e avisos, visite o nosso sítio Web:  
[www.mass.gov/southcoastrail](http://www.mass.gov/southcoastrail)

*Mantenha-se com contacto com o MassDOT para informações e notícias sobre transportes!*

 [www.mass.gov/massdot](http://www.mass.gov/massdot)

 [blog.mass.gov/transportation](http://blog.mass.gov/transportation)

 [www.twitter.com/massdot](http://www.twitter.com/massdot)

 [www.facebook.com/massdotinfo](http://www.facebook.com/massdotinfo)