



www.mass.gov/southcoastrail

MassDOT presenta informe ambiental sobre el Servicio de Fase 1

El 26 de mayo de 2017, el Secretario de Energía y Asuntos Ambientales emitió un Certificado sobre la Notificación de Cambio de Proyecto (NPC) para el Proyecto de Ferrocarril de la Costa Sur (SCR). En dicha NPC, MassDOT propuso un enfoque en fases para el servicio ferroviario de SCR mediante la ampliación de una línea ferroviaria existente. El Certificado estableció el alcance del trabajo para desarrollar un Borrador de Reporte Suplementario de Impacto Ambiental (DSEIR). MassDOT presentó el DSEIR ante la oficina del Acta de Política Ambiental de Massachusetts el 31 de enero de 2018, en el que detallaba un plan para comenzar a brindar el largamente esperado servicio de hacia finales de 2022.

La Administración Baker-Polito está comprometida a restaurar el servicio de transporte público a la región sureste de MA. Encargar el proyecto en Fases hará posible brindar el servicio más rápidamente y permitirá a la región disfrutar de los beneficios del Proyecto Completo, que es la Alternativa Eléctrica preferida de Stoughton Straight. La presentación del DSEIR da inicio a un período de comentarios públicos con reuniones públicas y dará lugar a un Certificado emitido por el Secretario en el cual describirá los siguientes pasos.

El enfoque en fases

El DSEIR describe el enfoque de MassDOT para completar el proyecto SCR. MassDOT propone adelantar la Fase 1 para brindar servicio a la Costa Sur años antes de que el servicio sea posible como parte del Proyecto Completo. Al mismo tiempo, MassDOT procederá a diseñar, autorizar y financiar la Alternativa Eléctrica de Stoughton Straight, la cual ya fue revisada bajo la Ley de Política Ambiental de Massachusetts (MEPA).

La Fase 1 extenderá la línea de ferrocarril de Middleborough/Lakeville existente hacia el sur hasta

la línea de carga Secundaria de Middleborough para prestar servicio a Taunton, New Bedford y Fall River. La Secundaria de Middleborough se conecta a Cotley Junction en East Taunton. Desde allí, los trenes de la Fase 1 se unirán a la Línea Principal de New Bedford y continuarán hasta New Bedford, o se ramificarán en la línea secundaria de Fall River hacia Fall River. Esta zona se conoce como el Triángulo Sur, y es un corredor de carga activo. MassDOT mejorará la infraestructura de las vías, construirá un nuevo sistema de señalización para el servicio de pasajeros, y agregará estaciones y depósitos para el equipo ferroviario.

La parte del proyecto que se encuentra dentro del Triángulo Sur, incluyendo estaciones y depósitos, fue incluida como parte de la Alternativa Eléctrica Stoughton Straight, la cual fue previamente estudiada. El elemento nuevo más importante de la Fase 1 es el uso de la Línea Secundaria de Middleborough para que servicio ferroviario para se conecte con la Línea Principal de Middleborough activa. Debido a que el servicio de Fase 1 se conectará con la línea Principal de Middleborough, que no está equipada para operar trenes eléctricos, el servicio de Fase 1 utilizará locomotoras diesel.



MassDOT mejorará un número de alcantarillas y puentes como parte de los trabajos de la Fase 1.

El DSEIR analiza los elementos de la Fase 1 de South Coast Rail que no fueron examinados previamente y los impactos y medidas de mitigación relacionados. Estas áreas incluyen:

- Mejoras en las vías de la Secundaria Middleborough para adecuarlas a los estándares para servicio ferroviario
- Una nueva estación en Pilgrim Junction en Middleborough
- Una nueva estación en East Taunton al sur de Cotley Junction
- Modificaciones a las estaciones propuestas anteriormente en Freetown y Fall River (debido a cambios en el uso de las tierras)

El mapa de la página 3 ilustra el plan de fases del SCR, mostrando tanto la Fase 1 como el edificio completo (la Alternativa Eléctrica de Stoughton Straight), y las estaciones propuestas.

Recomendaciones del DSEIR

El DSEIR analiza las alternativas de ruta, las opciones de servicio y las ubicaciones de las estaciones que MassDOT propone para la Fase 1. El servicio de la Fase 1 a través de Middleborough aprovecha el servicio de trenes existente y las líneas de carga activas. MassDOT consideró tres opciones potenciales de Middleborough para brindar el servicio de Fase 1 entre Boston y Fall River/New Bedford. MassDOT eligió la alternativa que ofrece un viaje directo desde la Costa Sur, tiene el menor impacto ambiental (y no requeriría una variación de humedales para construirse), ofrece mejoras en el tiempo de viaje en comparación con el viaje en automóvil, cumple con el objetivo de brindar el servicio lo antes posible, y permite una posible conexión futura con el servicio de Cape Cod. La alternativa preferida puede construirse sin interrumpir el sistema de transporte existente, y proporcionará beneficios a corto y largo plazo para las operaciones de MBTA.

MBTA operará tres trenes en horario pico de la mañana y tres trenes en horario pico nocturno a New Bedford y Fall River, con Taunton y Middleborough viendo hasta seis trenes en horario pico de la mañana y seis trenes nocturnos (porque todo el servicio pasaría a través de esas comunidades). Habría un total de 13 viajes en cada

Definiciones Clave

El “**Proyecto Completo**” es la Alternativa Eléctrica de Stoughton Straight designada como la alternativa preferida en la Declaración/Informe Final de Impacto Ambiental (FEIS/FEIR).

La “**Fase 1 del Proyecto**” se refiere a la infraestructura, servicio y estaciones para el Triángulo Sur y la Secundaria de Middleborough

El **Programa de Estado de Buena Reparación (SOGR) de MassDOT** no forma parte de la Fase 1 del SCR. Los proyectos SOGR están destinados principalmente a mantener la infraestructura existente de servicios de transporte de carga.

sentido - 26 trenes en total - para el servicio de días laborables. Durante los horarios no pico, tres trenes funcionarían con una frecuencia de 3-3 horas y media. Para asegurar asientos para los pasajeros actuales y futuros, MBTA comprará nuevos vagones de dos niveles y agregará vagones a las formaciones para aumentar la capacidad de asientos en base al número proyectado de pasajeros.

Además, esta opción incluye:

- Todas las estaciones del Triángulo Sur previamente evaluadas en la Declaración/Informe Final de Impacto Ambiental (FEIS/R), con la excepción de Battleship Cove, que se incluiría en el Proyecto Completo.
- Reubicación de la Estación Taunton Depot al sur de Cotley Junction para el servicio de la Fase 1, renombrada como Estación East Taunton; una estación central de Taunton será incluida en el Proyecto Completo.
- Una nueva estación, reubicada en Middleborough, en Pilgrim Junction, que actualmente funciona como depósito de MBTA.
- Construcción de dos nuevos depósitos en New Bedford (Wamsutta Layover) y Fall River (Weaver’s Cove).
- Proporcionar traslado en autobús entre el desarrollo existente orientado al tránsito en la estación de Middleborough/Lakeville y la nueva estación Pilgrim Junction para asegurar que los pasajeros que actualmente caminan hasta la estación puedan tomar un autobús a la nueva estación de Pilgrim.

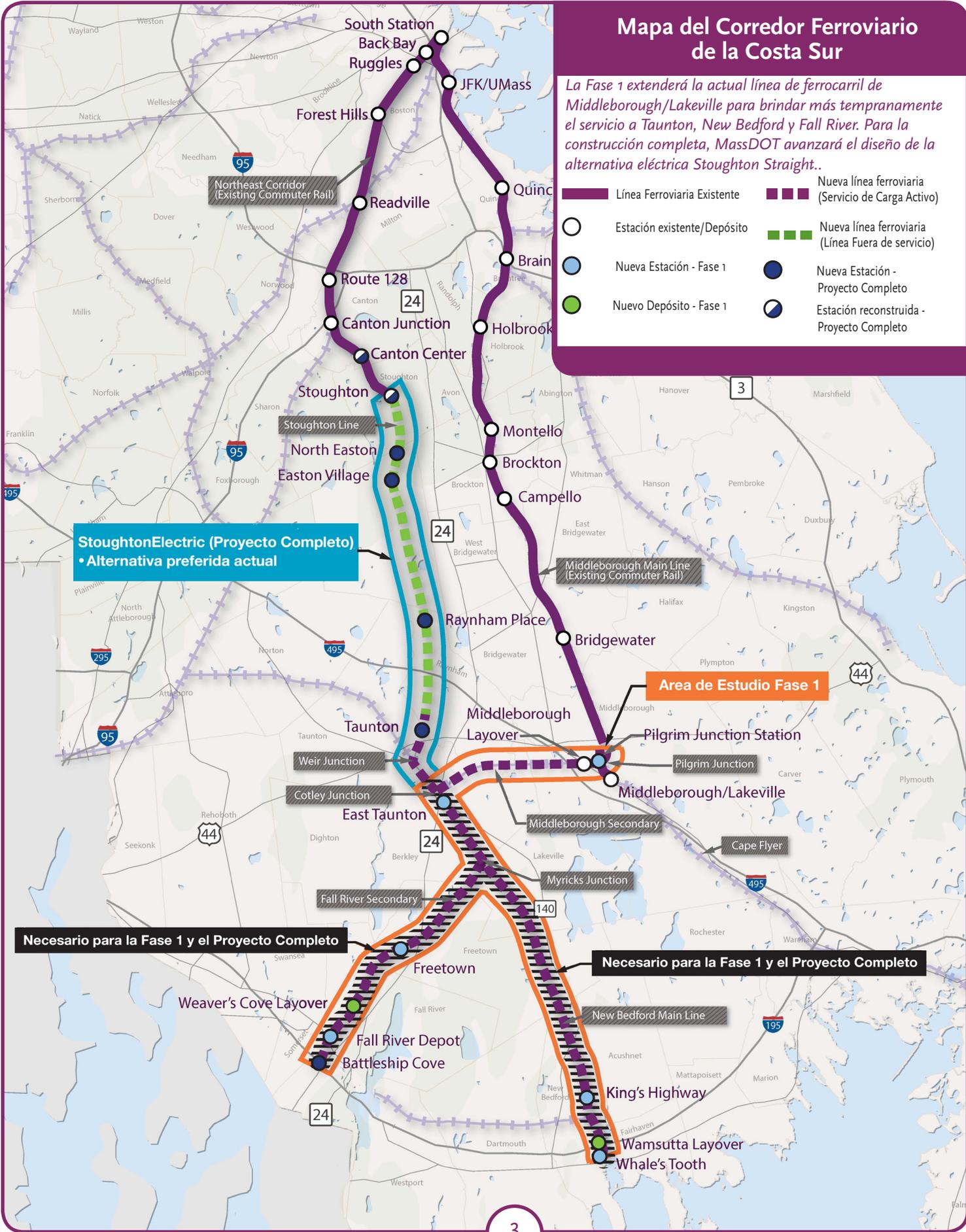
(Continúa en la pág. 4)

En la Fase 1, MassDOT construirá el 56% de las millas de vías requeridas en el Proyecto Completo.

Mapa del Corredor Ferroviario de la Costa Sur

La Fase 1 extenderá la actual línea de ferrocarril de Middleborough/Lakeville para brindar más tempranamente el servicio a Taunton, New Bedford y Fall River. Para la construcción completa, MassDOT avanzará el diseño de la alternativa eléctrica Stoughton Straight..

- Línea Ferroviaria Existente
- Nueva línea ferroviaria (Servicio de Carga Activo)
- Estación existente/Depósito
- Nueva Estación - Fase 1
- Nuevo Depósito - Fase 1
- Nueva línea ferroviaria (Línea Fuera de servicio)
- Nueva Estación - Proyecto Completo
- Estación reconstruida - Proyecto Completo



AM PICO/ENTRANTE (HACIA SOUTH STATION)	FASE 1	PROMEDIO EN AUTO	AHORRO DE TIEMPO
TAUNTON	1:11	1:45	:34
FALL RIVER	1:31	2:00	:29
NEW BEDFORD	1:31	2:05	:34

PM PICO/SALIENTE (DESDE SOUTH STATION)	FASE 1	PROMEDIO EN AUTO	AHORRO DE TIEMPO
TAUNTON	1:12	1:40	:28
FALL RIVER	1:33	1:55	:22
NEW BEDFORD	1:31	2:00	:29

El servicio de Fase 1 mejorará el tiempo de viaje de los pasajeros que viajan habitualmente en automóvil o autobús. El Cuadro de arriba muestra el tiempo estimado de viaje desde Taunton, Fall River y New Bedford para los viajes en horarios pico de la mañana y de la noche. El tiempo promedio de viaje en automóvil puede variar hasta en una hora completa dependiendo de las condiciones, accidentes y otros factores (puede tomar 1 hora y media desde Fall River a Boston algunos días, y 2 horas y media otros días). El servicio ferroviario ahorrará a los pasajeros, en promedio, alrededor de una hora al día.

Los viajes diarios en un solo sentido de la Fase 1 se estiman en 3.220, con 837.200 viajes al año. Antes de la finalización del Proyecto Completo, el MBTA habrá brindado 7 millones de viajes durante 8 años con Servicio de Fase 1. El número de pasajeros aumentará a 7.920 por día en el Proyecto Completo, con un total de 2.059.200 viajes por año. Sacar a estos conductores de las autopistas representará reducciones significativas en millas recorridas en vehículos (VMT) como así también reducción del tránsito y de las congestiones.

Se prevé que el costo total de capital programado para la Fase 1, con escalamiento, será de aproximadamente \$935 millones, y se refinará a medida que avance el diseño. El costo total del capital de construcción se estima en \$3.2 mil millones, incluyendo los costos de la Fase 1. Aproximadamente el 85 por ciento (o más de \$800 millones) del costo de la Fase 1 corresponde al Triángulo Sur, que se encuentra tanto en la Fase 1 como en el Proyecto Completo. Debido a que el escalamiento del costo anual de la construcción es de 3,5 por ciento, construir el Triángulo Sur ahora representará ahorros de \$153 millones. Estos ahorros ayudan a compensar el costo de las mejoras

a la Secundaria Middleborough requeridas para el servicio de Fase 1.

Cuando se finalice el Proyecto Completo, las inversiones de la Fase 1 tendrán un valor continuo. Las mejoras del Triángulo Sur sustentarán la Alternativa Eléctrica de Stoughton Straight, y las vías mejoradas a lo largo de la Secundaria de Middleborough se utilizarán para transportar carga y pueden servir como línea ferroviaria alternativa.

Navegando el DSEIR

El DSEIR estuvo meses en preparación. Se centra en los impactos ambientales relacionados con la modernización de la Secundaria Middleborough y la construcción de nuevas estaciones. El DSEIR aborda los cambios en las ubicaciones o impactos de las estaciones, el uso de locomotoras diesel para la Fase 1, la construcción dentro de la Secundaria de Middleborough y los impactos relacionados con la construcción y la operación del servicio. Estas cuestiones no fueron tratadas en el Informe/Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIR/S).

El DSEIR examina factores como la cantidad de pasajeros, los costos y la planificación inteligente del crecimiento. MassDOT se ocupa de la justicia ambiental, el cambio climático, la calidad del aire, los humedales y la calidad del agua, las especies raras, el ruido y la vibración, el tráfico y los recursos culturales. El DSEIR examina el crecimiento secundario y los impactos acumulativos. Además, el DSEIR enumera la adquisición de terrenos requeridos para estaciones, vías de acceso y otros usos relacionados (que son exclusivos de la Fase 1 y no fueron estudiados previamente). El documento incluye un capítulo sobre





El MBTA brindará a los pasajeros 7 millones de viajes a lo largo de 8 años con el servicio de Fase 1 antes de que el Proyecto Completo sea finalizado.

PASAJEROS	FASE 1	PROYECTO COMPLETO
DIARIO	3,220 viajes	7,920 viajes
ANUAL	837,200 viajes	2,059,200 viajes

medidas de mitigación para la Fase 1, identifica a las partes responsables e incluye un cronograma de implementación. También proporciona una copia de cada carta de comentarios enviada al NPC y las respuestas a los comentarios.

Pasos de diseño

El equipo de consultores de MassDOT, liderado por VHB y HNTB, ya ha analizado el derecho de paso de la Fase 1, ha realizado perforaciones geotécnicas para identificar la composición del suelo e identificado los límites de los humedales, y ha completado el diseño preliminar de vías para asegurar que la Línea Secundaria de Middleborough cumpla con los estándares ferroviarios para el transporte de pasajeros. El trabajo en la Secundaria Middleborough requerirá mejorar las vías desde Pilgrim Junction hasta Cotley Junction, instalar nuevos sistemas de señalización y comunicaciones y el control positivo del trenes (PTC)*, y mejorar cinco pasos a nivel.

Durante los últimos dos años, MassDOT y MBTA han avanzado en el diseño del Triángulo Sur. El diseño de la infraestructura de vías, estaciones y depósitos para el Triángulo Sur se encuentra actualmente en la etapa de diseño del 30%. El equipo sigue perfeccionando el diseño para reducir los impactos a los humedales y otros recursos sensibles y ha iniciado el proceso de obtención de permisos para los humedales. MBTA ha iniciado las discusiones con los dueños de propiedades donde se requiere la compra de propiedades.

60 minutos



10 días



El uso del servicio de la Fase 1 a la Costa Sur ahorrará un promedio de 60 minutos cada día de la semana, equivalente a unos 10 días de ahorro anual!

Participación de la comunidad y la agencia

MassDOT ha informado a los funcionarios electos y planificadores acerca de la Fase 1 del plan. El equipo está trabajando junto con las Comisiones de Conservación locales en el sureste de Massachusetts para presentar Notificaciones de Intención en virtud de la Ley de Protección de Humedales de Massachusetts para la Fase 1. Las revisiones de la Comisión de Conservación incluyen audiencias públicas. MassDOT también ha vuelto a comprometer al Grupo de Coordinación Interagencial (ICG), que incluye a los reguladores estatales y federales con un rol en la otorgación de los permisos para el proyecto. MassDOT trabajará con representantes de cada comunidad a medida que el diseño y la construcción avanzan para compartir información específica, recopilar comentarios y responder preguntas.

Próximos Pasos

MassDOT organizará reuniones públicas durante el período de comentarios públicos sobre el DSEIR. Esté atento a un anuncio por correo electrónico y consulte el sitio web del proyecto para obtener información adicional.

Tras el cierre del periodo de comentarios el **23 de marzo**, la Secretaría de Energía y Medio Ambiente emitirá un Certificado sobre el cumplimiento de la normativa ambiental del DSEIR y los requisitos de mitigación de impactos. MassDOT entonces preparará un Reporte Final Complementario de Impacto Ambiental y la Sección 61 Hallazgos. Una vez finalizado el proceso de MEPA, el proyecto procederá al diseño final, autorización y finalmente a la construcción. Mientras tanto, MassDOT coordinará con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos para actualizar el proceso ambiental federal para la Fase 1.

MassDOT y MBTA compartirán información del proyecto en el sitio web y a través de correos electrónicos. Habrá muchas oportunidades para que los usuarios opinen en el futuro. Para obtener más información sobre el proyecto e inscribirse para recibir actualizaciones por correo electrónico, vea la sección Contáctenos en la página 6.

*PTC es un sistema de control de seguridad exigido a nivel federal que reduce automáticamente la velocidad de los trenes cuando es necesario y ayuda a evitar colisiones..

**La ley estatal de Massachusetts requiere que una agencia de permisos haga un hallazgo (denominado hallazgo de la Sección 61) que describa un impacto ambiental, si lo hay, y proponga medidas viables para evitar o minimizar los impactos.

Cómo comentar sobre el DSEIR

Usted puede encontrar el DSEIR en varios lugares, incluyendo:

- En la página web del proyecto:
www.mass.gov/southcoastrail
- En bibliotecas públicas en la mayoría de las comunidades de la Costa Sur (ver el sitio web del proyecto para una lista completa).
- Solicitándola a Jean Fox por correo electrónico (jean.fox@state.ma.us) o telefónicamente (857-368-8853).

Para hacer comentarios sobre el documento:

- Enviar carta, postal o correo electrónico a MEPA antes del **23 de marzo**, último día en que se aceptarán comentarios:

Secretary Matthew A. Beaton, EOEAA
Attn.: MEPA Office (Purvi Patel) EEA# 14346
100 Cambridge Street, Suite 900
Boston, MA 02114
o por fax: 617-626-1181

correo electrónico: purvi.patel@state.ma.us
o mediante entrega en mano

MassDOT quisiera recibir una copia de su carta, la cual usted puede enviar por correo electrónico o correo postal a Jean Fox (jean.fox@state.ma.us) o MassDOT, Ten Park Plaza, Room 4150, Boston, MA 02116.

- Participe en las reuniones públicas (visite el sitio web del proyecto en www.mass.gov/southcoastrail para más detalles).

Conozca al Equipo: Rick Carey, Gerente del Programa



Rick Carey es el miembro del equipo de South Coast Rail con la historia más larga en el proyecto y el mayor conocimiento institucional. Ha estado involucrado en el proyecto por más de dos décadas, desde que comenzó a trabajar como consultor en VHB, una firma de consultoría de planificación e ingeniería. Usted puede reconocer a Rick en alguna de sus muchas presentaciones en reuniones públicas y eventos comunitarios.

Rick también conoce la región, ya que vivió en Rehoboth. Experimentó de primera mano los desafíos de viajar a Boston desde la Costa Sur. A Rick le gusta trabajar junto a personas que se dedican a la misma misión: restaurar con éxito el servicio de trenes de la región.

Con experiencia en ingeniería civil/mecánica y negocios, Rick gerencia el programa South Coast Rail para VHB, incluyendo el desarrollo estratégico del diseño, permisos y construcción, el cronograma del proyecto y flujo de caja. Es responsable de la coordinación de un amplio equipo de profesionales en diversas disciplinas. Coordina el proyecto con MBTA y MassDOT, ingenieros, expertos ambientales y asesores de medios.

Rick entiende que los grandes programas de capital como SCR toman tiempo. “El diablo está en los detalles”, dijo Rick, “y cuando el proyecto tiene más de 50 millas de largo, hay muchos detalles.”

Al final del día, el trabajo de Rick es dar MBTA y MassDOT liderazgo y orientación técnica para que se construya SCR. Rick ha visto cómo el proyecto ha ido cobrando impulso a lo largo de los años y está complacido de que la Administración Baker-Polito esté dando prioridad al proyecto. No ve la hora de viajar en South Coast Rail en un futuro no muy lejano.

Contáctenos

Para obtener más información, contáctenos en:

 SouthCoastRail@dot.state.ma.us

 (857) 368-8853



Para informarse más sobre el proyecto e inscribirse para recibir novedades por correo electrónico, visite el sitio web:
www.mass.gov/southcoastrail

¡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