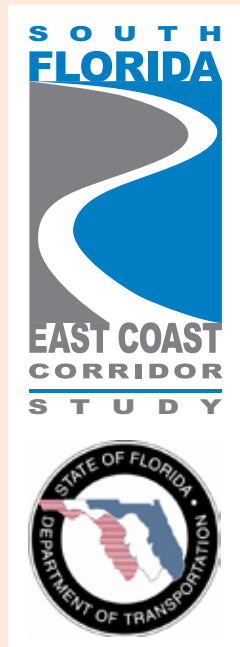


INFORMACIÓN SOBRE EL ESTUDIO DE ANÁLISIS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL CORREDOR DE LA COSTA ESTE DEL SUR DE LA FLORIDA

FOLLETO DE FACTORES INFORMATIVOS NÚMERO 1

INVIERNO DEL 2009



LA DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Estudio de Análisis de Transporte Público del Corredor de la Costa Este del Sur de la Florida (SFECCTA) está evaluando nuevos servicios de tránsito regionales para pasajeros en el este de los condados de Palm Beach, Broward y Miami-Dade. Estos servicios son necesarios para reducir la congestión en las calles y satisfacer la movilidad norte-sur en nuestra región de los tres condados. Este es el corredor más densamente poblado en la Florida y el tercero más gestionado en el país. El área del estudio abarca un tramo de 85 millas del Ferrocarril de la Costa Este de la Florida desde Jupiter hasta Miami.

Para obtener más información, visite www.sfecctstudy.com o llame al 1-800-330-7444.

EL PROCESO DEL PROYECTO

El estudio consta de tres fases.

La **primera fase** comenzó el 26 de septiembre del 2005 y fue completada en la primavera del 2007. El estudio incluyó la evaluación de una lista de alternativas del tránsito, rutas posibles, o recorridos, para el tránsito norte-sur. Una variedad de vehículos de tránsito, llamados *tecnologías o modos*, también fueron analizados. La primera fase identificó el corredor del FEC como el mejor para ubicar el tránsito y reducir el número de tecnologías potenciales a cinco, las más convenientes para el análisis adicional. El Reporte del Análisis Alternativas Conceptuales/Informe de Proyecciones Ambientales (AA/ESR) para la primera fase fue terminado.

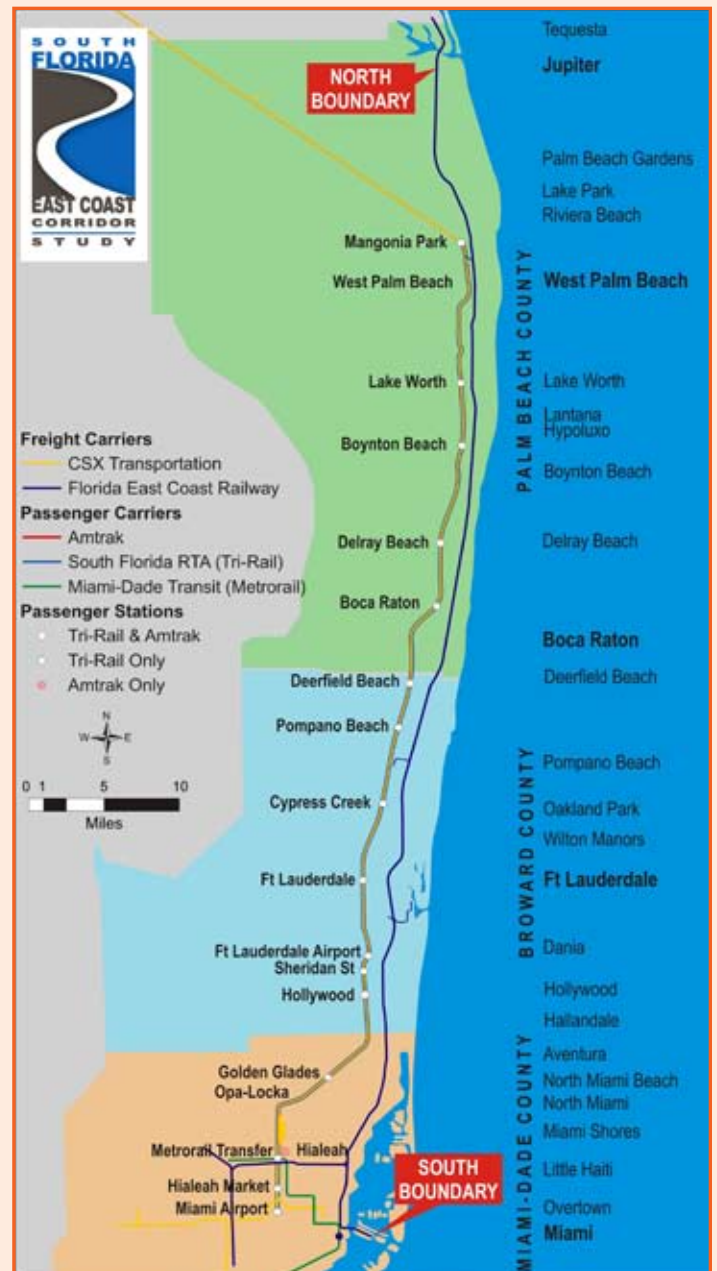
La **segunda fase** comenzó a mediados del 2008. Ésta, tiene como propósito, crear un **Plan Maestro** para el corredor entero que culmine en una **Alternativa Local Seleccionada (LPA)** que, a su vez, defina los modos y servicios en el segmento entero de las 85 millas del FEC. En la fase mencionada, varias conexiones entre el corredor del FEC y el servicio existente del Tri-Rail (tren tri-condal) serán estudiadas, para crear el mejor sistema integrado que serviría a la mayor cantidad de personas en la región con tránsito superior. El LPA definirá el plan del servicio, la tecnología del vehículo y la ubicación de las estaciones para todo el sistema.

La **tercera fase** estudiará los segmentos individuales del corredor con más detalle, determinando una serie de proyectos relacionados al diseño y a la construcción. Esta fase concluirá con un LPA más detallado, un plan de financiamiento y un boceto de la Declaración del Impacto Ambiental (DEIS) para cada segmento.

INFORMACIÓN AL PÚBLICO

En cada fase del proyecto, la opinión y participación pública es importante para el desarrollo decisivo. Durante la segunda fase, habrá tres oportunidades para que la comunidad se envuelva en el proceso. Las Reuniones de Inicio, en enero y febrero del 2009, constituyen la primeras de estas oportunidades. Más adelante en la segunda fase, otra serie de reuniones públicas se organizará para hablar sobre las alternativas, y dicha fase se concluirá con una Audiencia Pública.

¡Necesitamos su valiosa participación en el desarrollo del Plan Maestro durante la segunda fase!



Por favor ayúdenos a:

- 1) Decidir la mejor manera de integrar el servicio existente del Tri-Rail (tren tri-condal) y de carga con el nuevo servicio del FEC
- 2) Seleccionar un modo o modos preferibles de tránsito
- 3) Seleccionar las áreas para las estaciones y los tipos generales de tránsito
- 4) Empezar a decidir cómo manejar los cruces a nivel de las autopistas
- 5) Identificar y evaluar los impactos potenciales del ambiente y de la comunidad

Cada uno de estos temas será explicado con más detalle en las Reuniones de Inicio:

1) **Integración Regional:** Estamos analizando un sistema de transporte regional integrado, que conecte áreas residenciales donde viven los ciudadanos, con sus destinos, idealmente

mediante un viaje directo y de alta velocidad. Esto significa que podemos proveer conexiones físicas entre los corredores del Tri-Rail y del FEC, y por lo tanto necesitamos identificar dónde las conexiones potenciales deben estar. También debe tomarse en cuenta el movimiento de carga así como el acceso de las bicicletas y de los peatones.

2) Modo de Tránsito: Aún tenemos cinco tecnologías modales de la primera fase para evaluar. Las tecnologías incluyen • Tren Suburbano (RGR), similar al Tri-Rail • Tren Rápido (RRT), similar al Metro-Rail • Tren Ligero (LRT) Autobús Rápido (BRT), similar al Busway del sur de Dade • y Autobús Regional (RGB). Es posible que el modo seleccionado pueda ser distinto en los diferentes segmentos del proyecto.

3) Áreas para las Estaciones: Hemos presentado una lista inicial de áreas potenciales para las estaciones en la primera fase, y desde ese momento, hemos ampliado la lista a 97 ubicaciones potenciales basadas en las sugerencias de los 28 municipios a lo largo del corredor. Para crear un servicio atractivo, se necesita identificar las mejores ubicaciones posibles. Estas ubicaciones generales para las estaciones serán evaluadas y reducidas a un número más manejable con su aporte adicional durante la segunda fase. También hay que considerar que "tipo" de estación tiene más sentido para cada comunidad y para el sistema de tránsito completo.

4) Cruce a Nivel de Paso: El corredor del FEC tiene muchos cruces potenciales a nivel de paso y de autopistas que requerirán análisis cuidadoso para asegurar un sistema de transporte seguro y eficiente. También recibimos varios comentarios pidiendo la consideración de zonas sin silbidos. Comenzaremos a buscar maneras de mejorar/modificar cruces y necesitaremos su aporte. Las soluciones bajo consideración incluyen cierres, separaciones de cruces a nivel de paso y la mejor protección en los cruces.

5) Impactos Ambientales y de la Comunidad: A medida que evaluamos las distintas maneras de implementar un sistema de tránsito integrado, también analizaremos cómo evitar y/o minimizar los efectos adversos al ambiente y a las varias comunidades que están al lado del corredor. Cómo mitigar impactos inevitables se evaluará preliminarmente contando, también, con su aporte.

¿CUÁLES SON LAS VENTAJAS DEL TRÁNSITO EN EL FEC?



El transporte público puede mejorar el clima económico y la calidad de vida en el sureste de la Florida proporcionando varias ventajas a los residentes, visitantes y operadores de negocios, incluso a los que nunca subirán a un tren o un autobús. Estas ventajas incluyen:

Mejora la Movilidad: El uso del transporte público reduce el número de automóviles en las calles, pudiendo aliviar la congestión de tráfico en el sur de la Florida, una de las peores en el país.



Estimula la Economía: Cada \$1 invertido en proyectos de transporte público genera aproximadamente \$6 en la actividad económica local. Cada \$10 millones de inversión de capital en el transporte público rinde un estimado de \$30 millones de aumento en ventas. Empresas ubicadas cerca del transporte público tienen más confianza en sus empleados y menos faltas y cambio de trabajo.

Creación de Empleos: Por cada billón de dólares de inversión en infraestructura de transporte, 47,500 trabajos se crean y se mantienen.

Acceso al Trabajo: El transporte público ofrece un medio accesible y confiable y para viajar diariamente a y desde el trabajo y otros destinos.

Conservación de Energía: El servicio de tránsito de pasajeros reduce el consumo de combustible, ayudando a reducir nuestra dependencia del petróleo extranjero.

Justicia Ambiental: Las personas de bajos ingresos y las minorías que viven cerca de las estaciones de tránsito, tienen mejores conexiones hacia las áreas de empleo, de asistencia médica, de servicios sociales, de oportunidades educativas, y de establecimientos recreativos y culturales. Otras poblaciones que dependen del transporte público como los ancianos, los jóvenes, y personas discapacitadas, también beneficiarán. Un beneficio indirecto para estas poblaciones puede provenir del Desarrollo Orientado del Tránsito (TOD) que podría proporcionar viviendas accesibles para trabajadores localizados en o cerca de propuestas estaciones de tránsito.

Ventajas Ambientales: Aumentar el uso del transporte reduce los gases de efecto invernadero que pueden contribuir al calentamiento global.

Reducción de los Riesgos para la Salud: Las emisiones de los vehículos son los contribuidores más grandes a la niebla tóxica, que pueden causar enfermedades serias o fatalidades a las personas con enfermedades como el asma.

Aumentos en los Valores de Propiedades Inmobiliarias: El tránsito ferroviario ha demostrado tener un efecto positivo sobre el valor de las propiedades comerciales y residenciales.

Seguridad Mejorada: Heridas o muertes de accidentes de tránsito son más bajas para los viajes de transporte público que para los viajes de automóviles.

