

## ¿Habrán facilidades para el almacenamiento de bicicletas?



El alojamiento para las bicicletas será parte de la planificación de la estación. Algunas estaciones pueden tener zonas de almacenamiento de bicicletas y el uso de estantes, jaulas o armarios será determinado, más adelante, en el estudio. Las necesidades de los ciclistas se tendrán en cuenta, también, cuando los tipos específicos de vehículos en tránsito sean seleccionados. Los ciclistas, también, podrían tener la posibilidad de ir en sus bicicletas hasta la estación, transportarlas, utilizar el tránsito para parte de su viaje para, luego, volver a usar sus bicicletas.

## ¿Cómo se está realizando el estudio?

El estudio será realizado de acuerdo con la Administración Federal de Tránsito (FTA), el Acto Ambiental Nacional de Política del 1969 (NEPA) y el proceso y directrices de las Decisiones Eficientes de Transporte (ETDM) del FDOT. Según cómo los paquetes de servicio y financiación se estructuran, el servicio de tránsito a lo largo de parte del corredor podría empezar tan temprano como en el 2014.



## ¿Quiénes son las agencias participantes en el estudio?

El estudio de Análisis de Transporte Público del Corredor de la Costa Este del Sur de la Florida (SFECCCTA) está patrocinado por la Autoridad Regional de Transporte del Sur de la Florida (SFRTA) y las Organizaciones Metropolitanas de Planeación (MPO) de los condados de Palm Beach, Broward, y Miami-Dade. El estudio está dirigido por el Departamento de Transporte de la Florida (FDOT), siguiendo las reglas establecidas por la Administración Federal de Transporte Público, la Administración Federal de Carreteras, la Administración Federal de Ferrocarriles y recomendaciones de la Administración Marítima de los Estados Unidos, el Guardia Costero de los Estados Unidos, la Administración Federal de Aviación y la Agencia Protección del Medio Ambiente. Se ha buscado la participación de las agencias de transporte público de los condados de Miami-Dade, Broward, y Palm Beach, los Consejos Regionales de Planeación del Sur de la Florida y de la Costa del Tesoro y las Ligas de Ciudades de los tres condados.

## Parece que muchas decisiones serán tomadas en la segunda fase. ¿Mantendrán informado al público y tendrán oportunidad de comentar sobre ellas?



La participación pública es una parte muy importante del proceso. Habrá 14 Reuniones de Inicio Públicas y 12 Audiencias Públicas durante la segunda fase para que el público sea consultado. La base de datos de los dueños de propiedades y de negocios fue compilada de la información de los impuestos por ubicaciones de dos millas y media milla de ancho del corredor a lo largo de las 85 millas. El resultado fue una lista de correo de más de 570,000 personas y empresas.

Las reuniones serán anunciadas mediante anuncios en el periódico y los avisos de las reuniones serán enviados a través vía el servicio postal de los EEUU y transmitidos vía folletos a quienes estén registrados en la base de datos del proyecto. Para ser agregado a la misma, contacte a algún miembro del Equipo Público que trabaja en el estudio del corredor de la Costa Este del Sur de la Florida (SFECC) enumerado abajo, o regístrese en [www.sfeccstudy.com](http://www.sfeccstudy.com) y agregue su dirección y su e-mail a nuestra lista.

## ¿Cómo puedo obtener más información sobre el estudio y recibir avisos de las reuniones?

Por favor visite nuestro Web site (abajo) o contacte a cualquier miembro del Equipo Público de la que trabaja en el estudio y pida ser incluido en la base de datos del proyecto. De esa manera, usted recibirá todos los avisos de reuniones y las actualizaciones periódicas en cuanto el estudio sigue en proceso.

**Broward County**  
 Kommunikatz, Inc.  
 1-800-330-7444  
[info@kommunikatz.com](mailto:info@kommunikatz.com)

**Palm Beach County**  
 Clear Light Communications, Inc.  
 561-798-9633  
[eirikis@clearlightpr.com](mailto:eirikis@clearlightpr.com)

**Miami-Dade County**  
 Charesse Chester & Associates  
 (305) 944-7564 x203  
[CharesseChesterpr@msn.com](mailto:CharesseChesterpr@msn.com)

También puede visitar el Web site del proyecto [www.sfeccstudy.com](http://www.sfeccstudy.com).



El Estudio de Análisis de Transporte Público del Corredor de la Costa Este del Sur de la Florida (SFECCCTA) está dirigido por el Cuarto Distrito del Departamento de Transporte de la Florida (FDOT) con la participación del Sexto Distrito en el Condado de Miami-Dade. El estudio analiza opciones para construir un sistema de tránsito en el centro de 28 municipios densamente poblados en el este de los condados de Palm Beach, Broward y Miami-Dade. Buscando maneras de mejorar la movilidad a lo largo de las 85 millas del corredor, la primera fase empezó el 26 de septiembre del 2005 y fue completada en la primavera del 2007. El Reporte del Análisis Alternativas Conceptuales/Informe de Proyecciones Ambientales (AA/ESR) para la primera fase fue terminado.

La segunda fase empezó en la primavera del 2008. Esta se basará en los resultados de la fase anterior y refinará las conclusiones tomadas, enfocándose primero en un análisis del corredor entero, hasta que el proceso de análisis alcance la fase de Alternativa Local Seleccionada (LPA). El estudio continuará con un análisis seccional que resultará en una o varias LPAs y uno o varios Registros de Decisiones (ROD).

## PREGUNTAS FRECUENTES

### ¿Dónde se ubicará el servicio de tránsito?

El recorrido de la Costa Este de la Florida (FEC), que se extiende en el corredor de los tres condados fue seleccionado durante la primera fase del estudio. Este corredor es suficientemente amplio en la mayor parte del recorrido

para incluir por lo menos una vía de servicio para pasajeros y por lo tanto requeriría una menor adquisición de derechos de paso que tienen varios de los otros corredores estudiados en la primera fase. Durante la segunda fase del estudio, el recorrido del FEC será refinado para determinar donde se ubicarían las rutas para cada tecnología dentro de los derechos de paso. En el Condado de Palm Beach, una combinación de la I-95, la U.S. 1 y las arterias locales también quedan bajo consideración como alternativa para extender el servicio Tri-Rail hasta Jupiter usando el Autobús Regional.

### ¿Qué tipos de vehículos se están considerando?

Durante la primera fase, varios tipos de vehículos o tecnologías modales fueron tomados en consideración. Actualmente, las tecnologías bajo estudio para todo o parte del corredor son:

- **Tren Suburbano** (como el tren Tri-Rail)
- **Autobús Regional** (similares a los utilizados por Greyhound que ofrecen un número de paradas limitado en cada región)
- **Tren Ligero** (puede ser impulsado eléctricamente o por diesel, funcionando en sus propias vías, ya sea a nivel de paso y de cruces peatonales o en estructuras aéreas)
- **Autobús Rápido** (autobuses modernos y rápidos que funcionan en sus propias vías)
- **Tren Rápido** (como el Metrorail, usando trenes con vagones eléctricos sobre rieles elevados)



Tren Suburbano



Autobús Suburbano



Tren Ligero



Autobús Rápido



Tren Rápido

### ¿Que significa una alternativa?

Una alternativa consiste de tres elementos: el tipo de tecnología o de modo tránsito, la frecuencia del servicio proporcionado, y el camino o el recorrido, que va a tomar el servicio de tránsito.

### ¿Qué tan pronto el servicio de pasajeros podría estar funcionando?

Algunos de los segmentos del corredor podrían estar en servicio para el 2014, dependiendo de varios factores- si se alcanza un consenso, si hay una fuente de fondos locales dedicada al proyecto, la forma en que el FEC se compre, y si el proyecto se aprueba y recibe fondos federales o estatales.

### ¿Cuántas vías pueden ser construidas en el derecho de paso del FEC?

Generalmente existe suficiente espacio en la mayoría de todo el corredor del FEC para poner cuatro pares de vías- dos para el servicio de pasajeros y dos para el servicio de carga, si fuera necesario. El número de vías que realmente serán construidas, se decidirá durante la segunda fase del estudio, cuando se examinen con más detalle, ciertos segmentos del corredor. El interrogante a cerca de si el recorrido seleccionado incluirá vías será determinado en la medida en que el proceso de análisis de alternativas alcance la fase del LPA.

### ¿El servicio de pasajeros en el FEC va a ser igual que el servicio del Tri-Rail?

El tránsito en las vías del FEC va a conectar y a aumentar el servicio del Tri-Rail con más paradas cerca de donde la gente vive y trabaja. La segunda fase del estudio analizará la mejor manera de unir los dos servicios para que puedan funcionar como un sistema interconectado.

Los modelos de viajes de transporte público predicen que habrá más del doble de los viajes que tiene el Tri-Rail actualmente si se combinan el FEC y el Tri-Rail. Las personas que en la actualidad utilizan el Tri-Rail son pasajeros que, generalmente, viajan distancias largas y llegan a las estaciones en automóvil o en autobús. El tránsito a lo largo del FEC tiene la capacidad de ofrecer servicios de viajes más cortos y de estar en lugares donde se puede ir caminando fácilmente a la estación del tren.

### ¿Dónde serán las conexiones del FEC y el Tri-Rail?

El equipo está analizando conexiones en Miami, Pompano Beach y West Palm Beach, pero también en otras partes.

### ¿Van a remover los trenes de carga de las vías del FEC?



En la primera fase se analizó si se podía reencaminar los trenes que transportan cargas y, además, se identificaron algunas oportunidades que, quizás, serán seguidas más adelante por el FEC, FDOT u otros participantes en el estudio. Sin embargo, a pesar del resultado de esas discusiones, la necesidad de continuar prestando servicios al puerto y a los exportadores locales del corredor del FEC se traduce en que, probablemente, siempre habrá servicio de tren de cargas en este recorrido.

### ¿Podría ser extendido el servicio de pasajeros hacia el norte de Jupiter hasta el Condado Martin y más allá?

Los límites del estudio actual abarcan las áreas bien urbanizadas de los condados de Miami-Dade, Broward y Palm Beach. El uso del terreno y los patrones de viaje son muy diferentes al norte del condado de Palm Beach, por lo que se requiere otro estudio. Sin embargo, se está haciendo todo lo posible en el presente estudio para no excluir futuras opciones de tránsito hacia o desde el Condado de Martin.

### ¿El servicio de tránsito funcionará puntualmente?

A partir de las primeras etapas de diseño, se hará todo lo posible para asegurar que los servicios de pasajeros y de cargas, desde el día de la apertura del servicio, coexistan de manera segura y fiable.

### ¿Quién dirigirá la construcción y operación del nuevo servicio de tránsito? ¿Será el FDOT, la Autoridad Regional de Transporte del Sur de la Florida (SFRTA), que dirige el Tri-Rail u otra entidad?

Esa decisión será tomada más adelante y se basará en los mejores ejemplos resultantes del condado. La solución más probable será una sociedad entre FDOT, las agencias de transporte público de los condados de Miami-Dade, Broward, y Palm Beach, y SFRTA, todos participantes del estudio.

### ¿Cuánto costará el proyecto?

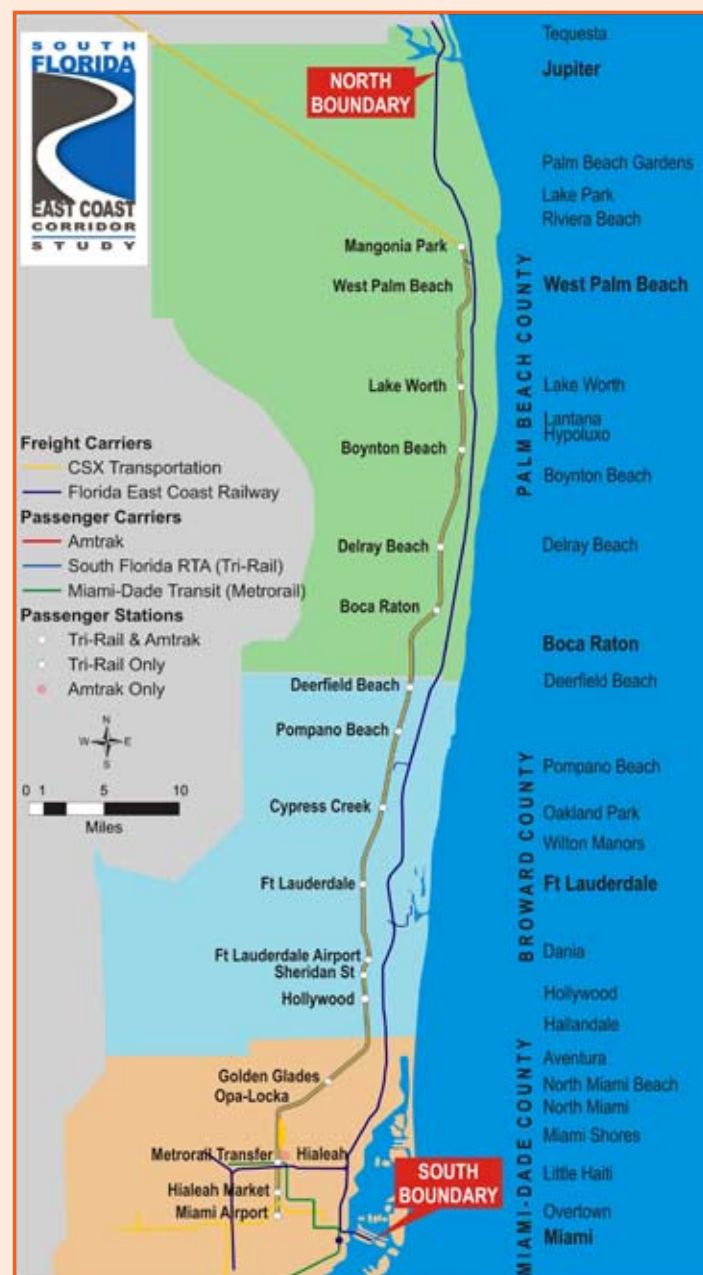
Costos estimados para las distintas tecnologías y los recorridos están siendo preparados ahora y serán presentados al público durante las reuniones públicas en el otoño del 2009.

### ¿Quién pagará por este proyecto?

Probablemente habrá varias fuentes de financiamiento local, estatal, federal y el servicio, probablemente, será construido en varias fases debido a la extensión del corredor. El primer paso será la adquisición del corredor por parte del estado, ya que actualmente pertenece a una compañía privada.

### ¿Cómo se han determinado las áreas de las estaciones?

Hasta ahora, el estudio solamente ha identificado áreas generales basadas en usuarios potenciales, el uso del terreno, y las conexiones necesarias para unir el este y/o el oeste del corredor. La ubicación de las estaciones ferroviarias será examinada durante la segunda fase del estudio, mientras que los planes operativos se desarrollen para cada alternativa y se realicen las proyecciones de usuarios.



### ¿Cuales son los criterios considerados para la ubicación de las estaciones?

Las condiciones para la ubicación posible de las estaciones a lo largo del corredor de 85 millas fueron analizadas durante la primera fase del estudio. Aproximadamente, 97 vecindades generales fueron identificadas usando como criterio:



Dibujo gráfico de una estación central

- La proximidad a las autopistas
- La densidad de los sectores comerciales y residenciales
- El potencial para construir un estacionamiento junto a la estación de tren
- La conectividad a otros métodos de transporte público
- Los establecimientos cercanos
- Los beneficios para la gente que depende del transporte público.

Durante la segunda fase, estas áreas serán estudiadas con más detalle y sitios específicos serán identificados junto con las comunidades.

### ¿Será necesario adquirir residencias para que haya suficiente espacio para las estaciones?



Ejemplo de una estación en un área residencial

Basado en los recorridos elegidos, casi ninguna residencia necesitará ser adquirida, a menos que el desarrollo de una estación lo requiera. Sin embargo, se harán todos los esfuerzos para minimizar este impacto si alguna estación debe ser ubicada en o cerca de un área residencial. Los dueños de las propiedades serán compensados por la adquisición necesaria de su propiedad.

### Algunas municipalidades han sembrado plantas en los terrenos a lo largo de las vías del FEC. ¿Qué pasará con los terrenos?

Probablemente se elimine el embellecimiento existente debido a la construcción, pero el proyecto incluirá embellecimiento de los terrenos a lo largo de los recorridos y en las estaciones. FDOT trabajará junto con las municipalidades locales para replantar los terrenos.

### ¿FDOT construirá una pared para eliminar los ruidos causados por los trenes a lo largo del corredor FEC si el tren de pasajeros pasa por ahí?

Si los trenes de pasajeros están en servicio en o al lado de las vías del FEC, FDOT realizará estudios para determinar si una pared es necesaria en las áreas residenciales u otras áreas sensibles como escuelas, iglesias u hospitales. Generalmente, los trenes de pasajeros son menos ruidosos que los trenes de carga y tienen menos vagones, causando menos ruido en menos tiempo.

### ¿Los trenes de pasajeros deberán tocar la bocina en los cruces de paso a nivel?

Las regulaciones actuales de la Administración Federal de Ferrocarriles requieren que se toque la bocina en todos los cruces de paso a nivel, por razones válidas de seguridad. Sin embargo, algunos pueden ser reconstruidos para eliminar los cruces de paso a nivel. En otros, nuevas normas federales de "Zonas Tranquilas" permiten la eliminación del uso de bocinas si se agregan ciertas mejoras de seguridad en el área. La aplicación y el financiamiento de cualquiera de las dos opciones serán considerados en la segunda fase, además de un continuo análisis por parte de FDOT.

### ¿Cómo impactará al tránsito el cierre de barreras más a menudo, a fin de facilitar el servicio de trenes de pasajeros?

Una mayor frecuencia de trenes implicará más cierres de barreras, pero como los trenes de pasajeros son más cortos y más rápidos que los trenes de carga, el impacto sobre el tráfico será menos severo. El estudio analizará la necesidad de hacer un paso elevado a fin de minimizar demoras en el tráfico. También considerará el cierre de algunos cruces donde resulte práctico. El FDOT trabajará conjuntamente con las municipalidades a lo largo del recorrido del FEC y estos asuntos serán estudiados detalladamente en la segunda fase.

### ¿Cómo las vías del tren cruzarán ríos como el "New River"?

Algunos asuntos ambientales, estéticos, de ingeniería y de navegación necesitan ser comprendidos completamente antes de decidir como se cruzará cada río. La fase actual del estudio se enfoca en el recorrido necesario para proveer mejoras en el transporte. La decisión apropiada para cruzar ríos será tomada durante las futuras fases de ingeniería del proyecto.

### ¿Con tanto espacio en el recorrido, se piensa crear un camino verde para las bicicletas y los peatones?



Un camino verde será considerado seriamente, dado que ya forma parte de la planificación de bicicleta/peatón por las Organizaciones Metropolitanas de Planeación de los tres condados, y el equipo técnico ha estado trabajando con sus respectivos Coordinadores de Bicicleta. El servicio del tránsito podría ser complementado por un camino verde y probablemente será una característica muy utilizada ya que el corredor pasa a través de tantos municipios.