



Un Plan de Inversión Ferroviario  
para El Corredor Noreste

# Nuestro Futuro en la Vía Correcta

ASPECTOS RELEVANTES DE LA  
DECLARACIÓN DE IMPACTO  
AMBIENTAL NIVEL 1 FINAL

DICIEMBRE 2016



U.S. Department of Transportation  
**Federal Railroad Administration**



## Se necesita una visión a largo plazo

Se requieren muchos años para planificar, diseñar y construir una infraestructura de ferrocarril importante, lo cual puede durar un siglo o más. Con múltiples propietarios y operadores del NEC, es fundamental tener un enfoque coordinado para asegurar que diversas inversiones hechas a lo largo del corredor funcionen en conjunto para beneficiar a todos los usuarios. Como el primer plan completo para la línea de ferrocarril del Corredor Nordeste de 457 millas en 40 años, NEC FUTURO establecerá una estructura para que el gobierno federal, los estados y los ferrocarriles puedan llevar a cabo y financiar proyectos futuros en las próximas décadas.

La alternativa preferida, descrito a continuación y la Declaración del Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) Nivel 1 Final, indica la dirección de FRA hacia seleccionar un plan de inversión para el NEC. El FRA identificará la Alternativa Seleccionada en el Registro de Decisión, el siguiente y último paso en el proceso ambiental Nivel 1.

# La alternativa preferida: una visión de crecimiento en el Corredor Nordeste

La Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés) ha publicado la Declaración del Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) Nivel 1 Final para el NEC FUTURO, el esfuerzo de planificación completado para la línea de ferrocarril del Corredor Nordeste (NEC, por sus siglas en inglés) de Washington, D.C. a Boston. El EIS Nivel 1 Final presenta la Alternativa preferida de FRA, una visión para el desarrollo futuro del NEC que incorpora la opinión del público y partes interesadas a lo largo del corredor.

la capacidad para aumentar drásticamente el número de trenes y mejorar el rendimiento del ferrocarril. La alternativa preferida se centra en una inversión en el NEC existente, mejorando la fiabilidad mediante reparaciones para dejarlo en condiciones óptimas y eliminando embotellamientos que causan retrasos. Los trenes operarían frecuentemente y tendrían conexiones mejoradas que reforzarían ampliamente las opciones de viajes. También se mejora el tiempo de recorrido. Esta visión refleja las preferencias del público y es apoyada por el análisis de FRA.

La alternativa preferida define un plan de inversión para el NEC que **desarrollaría la función del ferrocarril** en el Nordeste, al proveer

## La alternativa preferida:

- Proporcionará la capacidad de hasta cinco veces el número de trenes entre una ciudad y otra del número actual, con múltiples trenes cada hora, y duplicaría el número de trenes regionales durante las horas pico
- Mejoraría la fiabilidad de la puntualidad y eficiencia
- Reduciría el tiempo de recorridos, acortando los viajes al trabajo con recorridos más rápidos:
  - De Washington, D.C. a la Ciudad de Nueva York en tan solo 2 horas y 10 minutos
  - De la Ciudad de Nueva York a Boston en tan solo 2 horas y 45 minutos
- Mejoraría las conexiones, con nuevas estaciones, acceso más fácil a aeropuertos desde el NEC y servicio mejorado a los corredores de conexiones
- Reforzaría la facilidad para los pasajeros, con horarios y compra de boletos coordinados para recorrer todo en NEC sin problemas
- Mejoraría la eficiencia de las operaciones del ferrocarril a través de oportunidades de integración de servicio
- Ofrecería una gama más amplia de opciones de viajes

### ALTERNATIVA PREFERIDA SATISFACE NECESIDADES CLAVE:



## ¿Por qué desarrollar el NEC?

El Nordeste de los Estados Unidos es la quinta economía más grande del mundo, que contribuye con el 30 por ciento de todos los empleos de EE.UU. y genera el 20 por ciento del Producto Nacional Bruto del país. Para el año 2040, se espera que el Nordeste tenga siete millones de residentes adicionales, lo cual pone presión adicional a las modalidades de viajes. Las opciones de transporte más sólidas y más fiables (incluyendo la inversión en el Corredor del Nordeste) son esenciales para apoyar la movilidad y sustentar el desarrollo económico de la región.

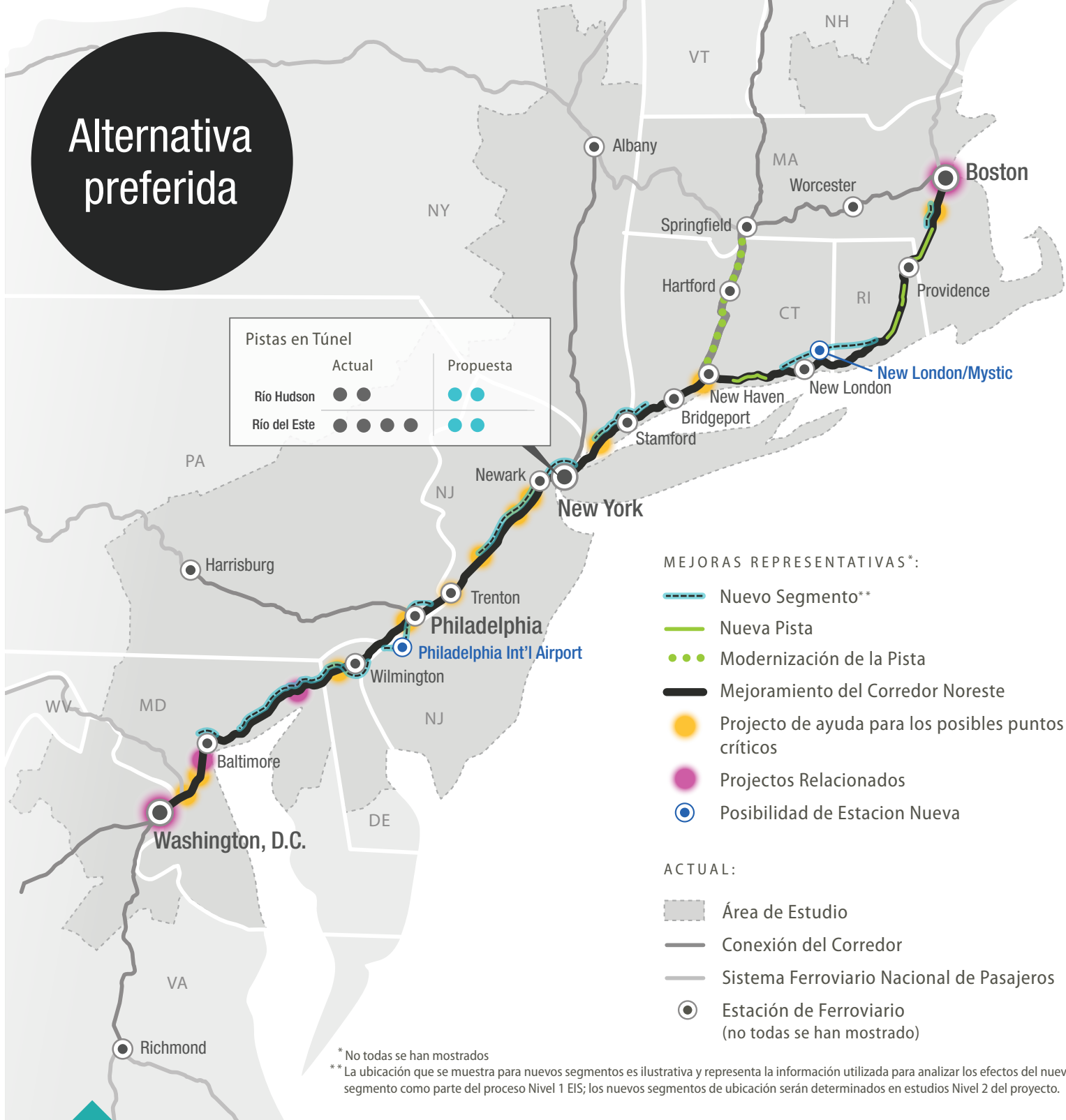
El Plan preliminar del EIS Nivel 1, publicado en noviembre de 2015, evaluó tres visiones diferentes para el futuro del NEC que mantendría, desarrollaría o transformaría la función del ferrocarril en el Nordeste. La FRA recibió comentarios del Plan preliminar del EIS Nivel 1 de más de 3,200 personas, agencias y organizaciones interesadas. La alternativa preferida representa un enfoque equilibrado, favorecido por muchas partes interesadas, que apoya el desarrollo a la vez que aborda las necesidades más inmediatas de la infraestructura debilitada del NEC. Puede encontrar información sobre el proceso de FRA para identificar la Alternativa preferida en el EIS Nivel 1 Final en [www.necfuture.com](http://www.necfuture.com).

**Para el año 2040, se espera que el Nordeste tenga siete millones de residentes adicionales, lo cual pone presión adicional a las modalidades de viajes. Las opciones de transporte más sólidas y más fiables (incluyendo la inversión en el Corredor del Nordeste) son esenciales para apoyar la movilidad y sustentar el desarrollo económico de la región.**





# Alternativa preferida



La alternativa preferida incluye mejoras para llevar al NEC a condiciones óptimas y aliviar los embotellamientos que causan retrasos. Añade nuevas vías para un total de cuatro vías del NEC en la mayoría de los lugares, con más vías en áreas de mayor demanda. Adicionalmente, la alternativa preferida integra el servicio directo en la Línea Hartford/Springfield en el NEC, con vías y electrificación mejoradas.

El FRA ha determinado la necesidad de nuevos segmentos de pistas en particular secciones geográficas del NEC. Nuevos segmentos en las siguientes áreas serían crecer capacidad, permiten velocidades más altas reduciendo el tiempo de viaje, y aumentan la resiliencia del sistema:

- De Baltimore a Wilmington, velocidades de hasta 220 mph.
- Reemplazo del túnel Baltimore and Potomac (B&P).
- En Philadelphia, conexión a una estación de Intercity en el Aeropuerto Internacional de Philadelphia.
- Dos nuevas vías en túneles bajo los ríos Hudson y East hasta la Estación Penn ampliada en Nueva York.
- Connecticut sudeste a Rhode Island oeste, con altas velocidades y servicio más frecuente

# Mejor servicio para los pasajeros

## TRENES MÁS CONFIABLES Y MÁS FRECUENTES:

- Duplica el número de trenes regionales durante las horas pico de las principales áreas metropolitanas, facilitando el transporte al trabajo por tren (por ejemplo, en el cruce del Río Hudson, los 21 trenes por hora actuales se duplicarán a 42)
- Hasta cinco veces el número de trenes Intercity, dando a los viajeros más opciones y la facilidad de hacer viajes espontáneos



## MEJORES CONEXIONES A MÁS LUGARES:

- Servicio directo y frecuente a Hartford, CT, y Springfield, MA y puntos intermedios, integrando la Línea Hartford/Springfield con el NEC
- Adicional "viajes de un asiento" entre las comunidades en el NEC, y entre los mercados de NEC y corredores de conexión, incluyendo Harrisburg, PA, Richmond, VA y puntos sur de Richmond
- Acceso a los aeropuertos, con conexiones frecuentes al Aeropuerto Internacional de Baltimore-Washington, Aeropuerto Internacional de Philadelphia, Aeropuerto Internacional Newark Liberty, Aeropuerto T.F. Green y Aeropuerto Internacional Bradley
- 22 nuevas estaciones con el servicio de ferrocarril Intercity o Regional, ampliando las 116 estaciones que ofrecen servicio actualmente
- Mejoramiento de cinco estaciones a Centros, con servicio Regional riel y nuevo servicio Metropolitano que cubre los faltantes en la conectividad regional: Odenton, MD; Secaucus, NJ; Greens Farms, CT; Hartford, CT; y el Aeropuerto T.F. Green, RI



## VIAJES MÁS RÁPIDOS:

- Recorridos entre Boston y la Ciudad de Nueva York en 2 horas 45 minutos, 45 minutos menos del mejor tiempo actual
- Recorridos de Washington, D.C. a la Ciudad de Nueva York en 2 horas 10 minutos, 35 minutos menos del mejor tiempo actual
- Reducciones de retrasos de todos los servicios, ahorrando tiempo y reduciendo la frustración de los pasajeros Regionales riel y de Intercity

## MÁS OPCIONES DE SERVICIO DE DONDE ELEGIR:

- Más servicios Regionales riel en cada área metropolitana para recorridos y viajes más rápidos todo el día
- Nuevo y servicio metropolitano a precios accesibles con paradas frecuentes en más estaciones, enlaces locales y mercados metropolitanos
- Más trenes Intercity-Express con amenidades de mejor calidad y tiempos de recorridos reducidos



## MAYOR CONVENIENCIA:

- Servicio integrado y fluido, con un horario unificado para el NEC y de un solo boleto desde cualquier punto del NEC al destino de uno
- Patrones de servicio regulares, repetitivos y predecibles
- Facilidad de transferencia con llegadas coordinadas a las estaciones centrales





# Beneficios para ciudades y comunidades

La Alternativa Preferida:

## FORTALECERÁ ECONOMÍAS CON:

- Amplio acceso a empleos y trabajadores profesionales
- Oportunidades de desarrollo económico en las ciudades para aprovechar las nuevas o mejoradas conexiones de ferrocarril
- Refuerzos a la integración económica entre las ciudades del Nordeste
- Mejores conexiones de tren-aeropuerto, beneficiando los viajes comerciales y el turismo
- Reducida vulnerabilidad a interrupciones de servicio, dado que se ha mejorado la infraestructura de ferrocarril y nuevos segmentos ofrecen redundancia

## AUMENTA LA SUSTENTABILIDAD DEL MEDIO AMBIENTE CON:

- Reducidas emisiones de gases de efecto invernadero con el cambio de los viajeros al uso de ferrocarril en lugar de otras modalidades de transporte, generando beneficios de la calidad del aire.
- Uso de energía reducido.
- Resiliencia a inundaciones y situaciones de clima extremo.

## UN NEC MÁS RESILIENTE

La alternativa preferida incluye infraestructura al norte y sur de la ciudad de Nueva York que mejoraría la resiliencia del NEC. En particular, la inversión en una nueva infraestructura fuera del corredor de la alternativa preferida ofrecería una oportunidad de ubicar y diseñar la infraestructura de manera que reduzca al mínimo el riesgo de los efectos de inundaciones y calor extremo. Además de mejorar el NEC para ser más resiliente, la alternativa preferida incluye vías redundantes fuera de las áreas de riesgo que proporcionaría rutas alternativas en casos de inundaciones u otras situaciones en las que se tengan que cerrar las vías, de manera que el servicio pueda continuar.

# Pasos siguientes

Durante los próximos meses, la FRA completará el proceso de planificación NEC FUTURO y avanzará a la implementación. Los siguientes pasos incluyen:

## UN PERÍODO DE ESPERA DE 30 DÍAS

El FRA tendrá un período de espera de 30 días después del lanzamiento del EIS Final Nivel 1. Este período de espera permite el público revisar y proporcionar retroalimentación sobre la alternativa preferida y el contenido del EIS Final Nivel 1. Esto no es formalmente un período de comentario y la FRA no responderá a los comentarios individuales como se requiere para el Nivel 1 del borrador del EIS. El FRA considerará retroalimentación sobre la Alternativa Preferida recibida durante el período de espera y luego identificará una alternativa, conocido como la Alternativa Seleccionada, en el Registro de Decisión (ROD, por sus siglas en inglés). La Alternativa Seleccionada documentado el ROD puede o no puede ser el mismo que la Alternativa Preferida descrito en el EIS Final Nivel 1.

## UN RÉCORD DE DECISIÓN (ROD)

El ROD documenta la selección formal de un programa de inversión (denominado como la Alternativa Seleccionada). La alternativa seleccionada servirá como estructura para guiar las futuras inversiones del proyecto Nivel 2 en el NEC. La publicación del ROD completará el proceso NEPA Nivel 1.

## UN PLAN DE DESARROLLO DE SERVICIO (SDP, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS)

El SDP detalla el proceso de la implementación de la alternativa seleccionada, incluyendo una primera fase de proyectos para abordar las necesidades más críticas en el NEC. El SDP se preparará en 2017.



# Logro de la visión

Lograr los beneficios de todo el sistema de la alternativa preferida requerirá la implementación de muchos proyectos interrelacionados, exigiendo un proceso coordinado a través del tiempo. La alternativa preferida ofrece un enfoque flexible a la implementación, permitiendo que se hagan inversiones en fases conforme los fondos estén disponibles. También provee flexibilidad para responder a las necesidades inmediatas o condiciones cambiantes del mercado. El estado y los operadores del ferrocarril trabajarían en conjunto para determinar el orden en que se deben hacer las mejoras, y las comunidades afectadas tendrían la oportunidad de ayudar a dar forma a los proyectos futuros de infraestructura del ferrocarril durante los procesos de desarrollo del proyecto Nivel 2.

**Para obtener más información** sobre el NEC FUTURO y la Alternativa Preferida, consulte el EIS Nivel 1 Final, disponible en línea en [www.necfuture.com](http://www.necfuture.com). Consulte el Volumen 1, Capítulo 4 para ver una descripción de la Alternativa Preferida y su desarrollo; los Capítulos 5, 6 y 7 para ver una evaluación de los efectos de transporte, económico y ambientales; el Capítulo 10 para ver información sobre las fases y la implementación; el Capítulo 11 para ver una descripción de la participación del público y las agencias; y el Apéndice JJ para ver las respuestas de FRA a los comentarios recibidos sobre el Plan preliminar EIS Nivel 1.

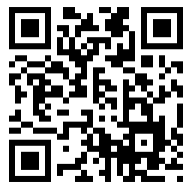
También se encuentra disponible en línea el Acuerdo Programático preparado bajo la Sección 106 de la Ley Nacional de Conservación Histórica de 1966. El Acuerdo Programático, que se incluye en el Apéndice GG, ofrece una estructura del cumplimiento con la Sección 106 en las acciones futuras del Nivel 2 que podrían afectar las propiedades históricas a lo largo del NEC.

Gracias por ayudarnos a mantener

# Nuestro Futuro en la Vía Correcta



U.S. Department of Transportation  
**Federal Railroad Administration**



[necfuture.com](http://necfuture.com)

