

Estudio de viabilidad de transporte ferroviario y de tránsito del corredor Este de Connecticut: Hoja Informativa

Objetivo:

La legislatura estatal de Connecticut ordenó al Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT) realizar un estudio de viabilidad para ampliar el servicio ferroviario de pasajeros y las opciones de transporte terrestre en el sureste de Connecticut. Este esfuerzo, conocido como Estudio de Viabilidad de Transporte y Ferrocarriles del Corredor del Este de Connecticut (ECRTS), investiga la viabilidad y el mercado de las siguientes mejoras de transporte:

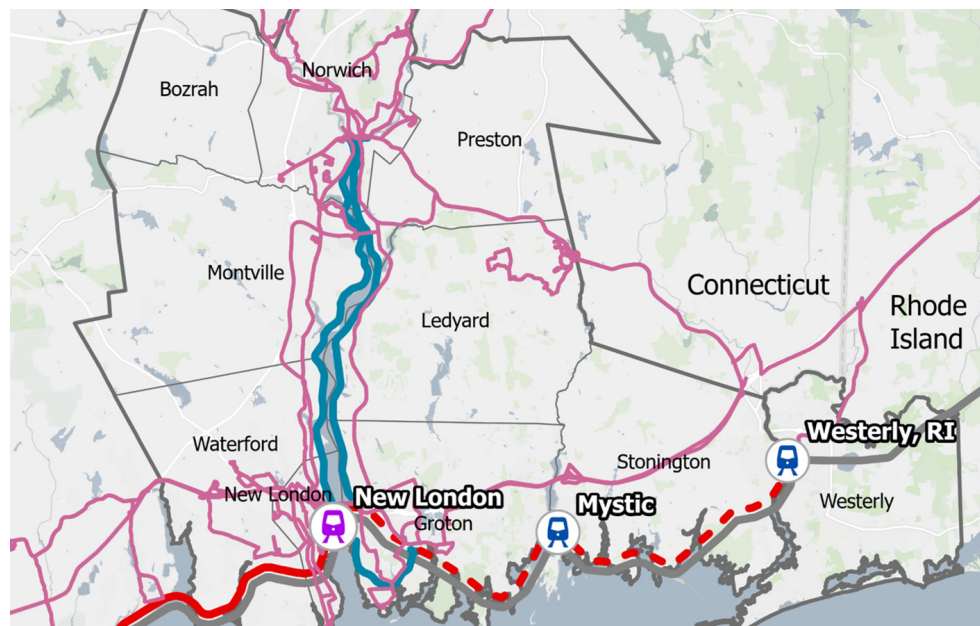
- Ampliación del servicio ferroviario Shore Line East (SLE) al estado de Rhode Island (RI) a través del Corredor Noreste (NEC)
- Establecimiento de un servicio ferroviario nuevo de pasajeros desde la ciudad de New London hasta la ciudad de Norwich
- Establecimiento de una estación de tren de pasajeros nueva en la ciudad de Groton y el distrito de Stonington
- Ampliar otros sistemas de transporte terrestre en la región Este del estado y proporcionar una mejor conectividad entre dichos sistemas y las líneas ferroviarias.

El propósito de un estudio de viabilidad es examinar las condiciones existentes y futuras de alto nivel para determinar la viabilidad de un posible servicio nuevo y ampliado; es el primer paso en un proceso de toma de decisiones basado en datos.

El área de estudio:

El área geográfica del estudio de viabilidad es una combinación de comunidades urbanas, suburbanas y rurales, que abarca diez municipios en dos estados por los que pasa el servicio ferroviario propuesto.

Esta región ha luchado con un ritmo estructuralmente más lento para crear empleos en relación con los puntos de referencia establecidos (Estado de Connecticut y NEC) y su base económica es significativamente menos diversificada en comparación con el NEC más grande. Los hallazgos del análisis del mercado de transporte del estudio indican una necesidad inminente de mejoras en los servicios de transporte público, específicamente autobuses y paratransito.



Leyenda

- Unica estación existente de Amtrak
- Línea costera existente Este/ estación de Amtrak
- Línea costera existente Línea ferroviaria Este
- Posible extensión de la línea costera hacia el Este
- Rutas de tránsito
- Posible conversión a un ferrocarril para pasajeros
- Corredor Noreste (Amtrak)
- Área de Estudio de la Ciudad

Servicio ferroviario y de tránsito existente

Carril

El servicio de tren existente conecta New London con otros municipios de Connecticut al oeste de New London a través del SLE de CTrail, cuyo servicio se verá reducido en el otoño de 2023. Amtrak también opera el servicio de tren de pasajeros interurbano desde el sur de Virginia hasta Boston, Massachusetts, con parada en New London. Estaciones Mystic y Westerly a lo largo del NEC.



Tránsito

Los destinos regionales más grandes también cuentan con una red de autobuses locales e interurbanos y ferry que operan con intervalos de una hora o más, con servicio limitado por las mañanas y tardes y sin servicio los domingos. Sin embargo, se prevé que el Distrito de Tránsito del Área Sureste (SEAT) restablezca el servicio dominical, amplíe el horario de operación e implemente rutas nuevas en 2023/2024.



Hallazgos: Divulgación pública

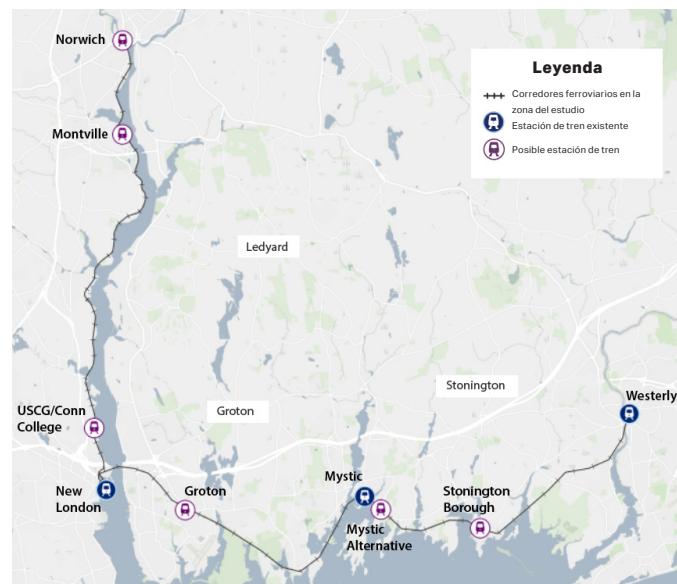
Los comentarios recibidos durante las reuniones públicas, una encuesta y grupos de trabajo (GT) sobre temas específicos demuestran un deseo por un servicio de transporte público mayor en la región, es decir, más horas de operación y frecuencia del servicio.



Hallazgos: Viabilidad del nuevo servicio ferroviario de pasajeros

El estudio examinó la viabilidad de implementar trenes de pasajeros a lo largo de tres corredores con infraestructura de vías existente. Cada uno de los corredores ferroviarios, excepto el de New London a Norwich vía la Línea Palmer, requieren cruzar el Puente del Río Támesis, que es un canal navegable y regulado por el gobierno federal. Las complejidades de las operaciones de puentes móviles y la programación futura de Amtrak a lo largo del puente del río Támesis son limitaciones clave de viabilidad. Sólo es factible un tren adicional por hora en cualquier dirección a través del puente.

Para atender a la mayor cantidad de personas, empresas y otros destinos regionales, las dos alineaciones estudiadas más a fondo son la **Línea Palmer y NEC**.



Hallazgos: Servicio de tránsito mejorado

Las estrategias de tránsito, que utilizan rutas fijas y tipos de servicios que responden a la demanda, que podrían mejorar la movilidad en la zona de estudio incluyen:



Aumentar la frecuencia y la velocidad de viaje a lo largo de rutas con un número alto de pasajeros, como una frecuencia de 30 minutos que conecte New London/Groton y Norwich.



Implementar rutas nuevas para ampliar el acceso a inquilinos con costos elevados, crear un viaje de un solo asiento que conecte la Base de Submarinos de la Armada de EE. UU. y el Barco Eléctrico, y brindar opciones de tránsito durante las temporadas turísticas, como a través del servicio estacional a Mystic.



Ampliación de horarios para incluir servicio más temprano, servicio más tarde y servicio dominical en rutas selectas. Esto puede mejorar el acceso a empleos, tiendas de comestibles, instalaciones médicas, organizaciones religiosas y otras actividades comerciales.



Mejorar la infraestructura de las paradas de autobús en paradas de alto volumen.

Hallazgos: Beneficios potenciales de la expansión de los servicios de transporte público

Economía

La mejora de los servicios ferroviarios y de tránsito podría ofrecer una vía para la reducción de la pobreza y mejores resultados económicos para la zona del estudio, posiblemente brindando un mejor acceso a empleos mejor remunerados a nivel regional.

Las mejoras en la infraestructura ferroviaria podrían fomentar el desarrollo orientado al tránsito (TOD) en una huella considerable de terrenos baldíos y subutilizados desde Norwich hacia New London y Groton si se modifican las regulaciones de zonificación para permitir TOD.

Ambiente

Si la congestión de las carreteras persiste o empeora con el tiempo, la mejora del servicio ferroviario y de tránsito a destinos regionales podría resultar en "modal shift." A su vez, el "modal shift" podría resultar en una reducción estimada de 8.400 toneladas de dióxido de carbono con una solución de descarbonización de flotas y servicios de tránsito o una reducción de 20.000 toneladas con soluciones ferroviarias en ambos corredores.

Las mejoras en los trenes y autobuses podrían dar como resultado la reducción de 53 millones de millas recorridas por vehículo por año. ¡Son casi 2000 viajes alrededor del mundo!

Salud pública

La reducción de los viajes en vehículos personales podría resultar en una disminución de la congestión del tráfico, desgaste de la infraestructura vial, contaminación del aire y muertes por accidentes de tránsito.

El Gobierno Federal reconoce las áreas sobrecargadas y desatendidas como comunidades desfavorecidas en esta región.

Además de las comunidades de bajos ingresos, las áreas de Montville, Norwich, Groton y New London tienen cargas de contaminación heredadas, salud, vivienda y desarrollo de la fuerza laboral que pueden aliviarse con mejores opciones ferroviarias y de tránsito.

Hallazgos: Estimaciones de costos de transporte ferroviario y de tránsito

Carril

Podría ser posible implementar un servicio adicional de trenes de pasajeros a lo largo del NEC y un servicio nuevo a lo largo de la Línea Palmer, dado un análisis más detallado de las condiciones de los corredores. Sin embargo, la implementación podría enfrentar desafíos importantes que incluyen, entre otros, la disponibilidad de fondos (tanto de capital como operativos), mejoras en las vías, estructuras, cruces ferroviarios y la construcción de estaciones nuevas y reconstrucción de estaciones existentes para que sean compatibles con el equipo operativo y cumplan con los requisitos. Requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).

Estimaciones de costos operativos y capital del corredor ferroviario de la zona de estudio

	Corredor	Costo estimado
Est. Costos de capital (Una vez)	SLE	\$245+ Millones
	Palmer Line	\$636+ Millones
Est. Costos de operacion (Anual)	SLE	\$51 Millones
	Palmer Line	\$33 Millones



Tránsito

Los niveles de servicio que se pueden alcanzar por las posibilidades del futuro servicio ferroviario a lo largo del corredor del río Támesis podrían igualarse mediante soluciones de tránsito sin necesidad de un servicio ferroviario para pasajeros. Elevar el nivel de servicio de SEAT a lo largo del corredor del río Támesis podría mejorar la conectividad para los residentes, empleados y visitantes actuales y futuros, y su implementación podría ser más eficaz con respecto a costos y horarios.

Estimaciones de costos operativos y capital de tránsito del área de estudio

	Estrategia	Costo estimado
Est. Costos de capital (Una vez)	Autobús independiente	\$9 - 10 Million
	Autobús con ferrocarril	\$9 - 10 Million
Est. Costos de operacion (Anual)	Autobús independiente	\$12.3 Million
	Autobús con ferrocarril	\$11.7 Million



Conclusión

Aunque se presentan estrategias para mejorar el servicio ferroviario y de tránsito en el sureste de Connecticut, estos son hallazgos preliminares. Se necesitarían medidas adicionales para avanzar en el desarrollo del proyecto, incluyendo estudios, planificación, permisos, diseño y financiación adicional. Si se identifica una estrategia o una combinación de estrategias viables tras un estudio mayor y/o disponibilidad de financiación, esa estrategia podría avanzar de forma independiente y gradual. Cada estrategia enumerada podría implementarse, si es factible, como un proyecto individual y avanzar a través de las etapas del ciclo de vida del proyecto que se detallan a continuación. Este enfoque gradual requeriría más estudios y los próximos pasos actualmente no están financiados.

