

# ACTUALIZACIÓN DEL TREN SUBURBANO

Febrero de 2020

**GO FORWARD**

A COMMUNITY INVESTMENT IN TRANSIT

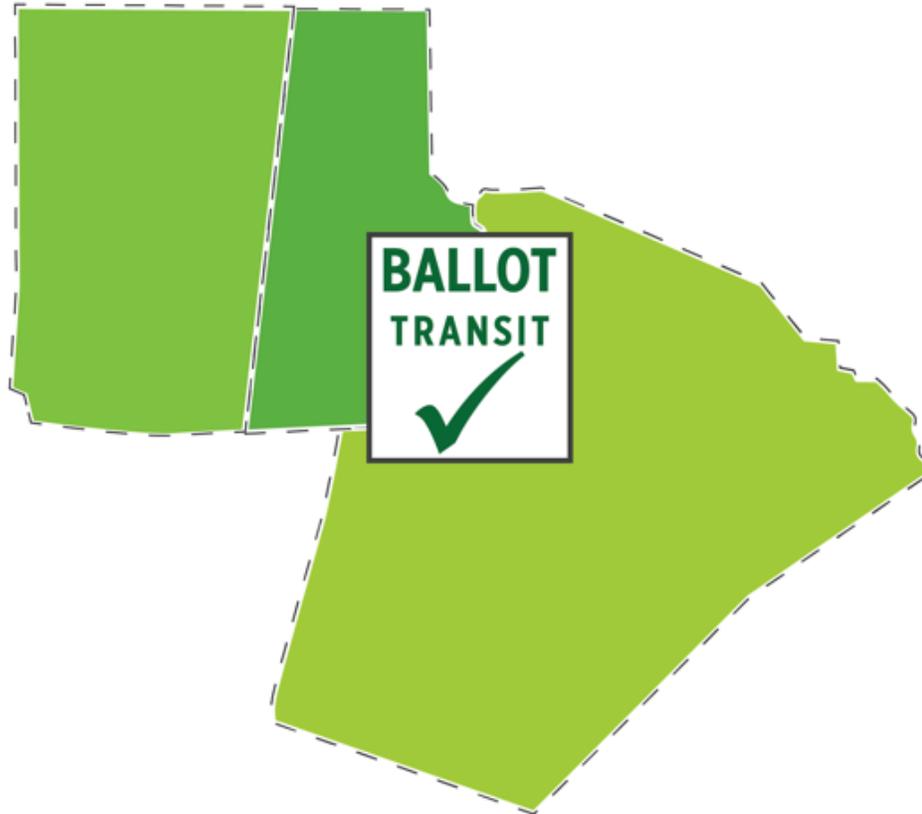
# PLANEACIÓN PARA EL CRECIMIENTO DE NUESTRA REGIÓN



- El Triángulo es una de las áreas de más rápido crecimiento en la nación. Más de 2 millones de personas ya forman parte de la ecuación, y la región crece en más de 80 personas al día.
- El crecimiento trae nuevos empleos y nuevas oportunidades, pero también más tráfico en las autopistas de por sí congestionadas.

**GO FORWARD**  
A COMMUNITY INVESTMENT IN TRANSIT

# INVERSIÓN DE LA COMUNIDAD



En 2011, 2012 y 2016, los votantes de los condados de Durham, Orange y Wake (la región del Triángulo) aprobaron el pago de medio centavo de impuestos sobre las ventas para invertir en un mejor servicio de tránsito a lo largo de los tres condados.

*\*Otros fondos incluyen las cuotas de registro de vehículos y una parte de los impuestos sobre el alquiler de vehículos.*

# PLAN DE TRÁNSITO DEL CONDADO DE WAKE



Proporciona un mayor y mejor servicio de autobús.



Mejora las paradas y las casetas.



Implementa el tránsito rápido de autobuses.



Propone construir un proyecto de tren subu

*\*Incluido en los planes de los condados de Durham y Wake*

# PLAN ACTUAL DEL CONDADO DE DURHAM



Proporciona un mayor y mejor servicio de autobús.



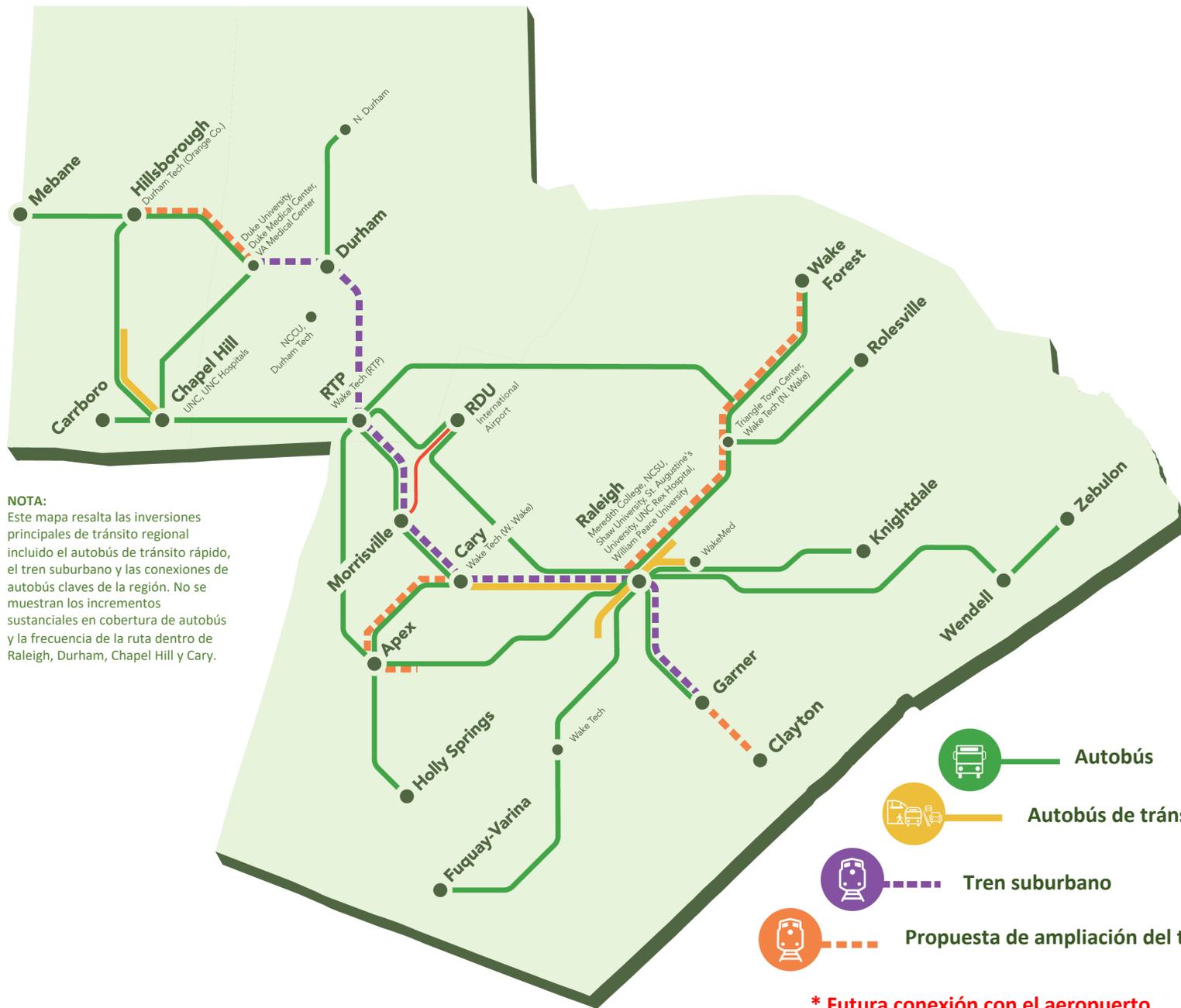
Mejora las paradas y las casetas.



Propone construir un proyecto de tren subterráneo.

*\*Incluido en los planes de los condados de Durham y Wake.*

\* El plan de tránsito del condado de Durham se actualiza en coordinación con la modernización del plan integral Engage Durham 2050.



**NOTA:**  
 Este mapa resalta las inversiones principales de tránsito regional incluido el autobús de tránsito rápido, el tren suburbano y las conexiones de autobús claves de la región. No se muestran los incrementos sustanciales en cobertura de autobús y la frecuencia de la ruta dentro de Raleigh, Durham, Chapel Hill y Cary.

-  Autobús
-  Autobús de tránsito rápido
-  Tren suburbano
-  Propuesta de ampliación del tren suburbano

\* Futura conexión con el aeropuerto

# ¿QUÉ ES EL TRÁNSITO DEL TREN SUBURBANO?



## VEHÍCULOS ESPECIALIZADOS

Los pasajeros con discapacidad pueden abordar fácilmente los vagones personalizados del suburbano que están nivelados con las plataformas de la estación. A bordo, los vagones incluyen cómodos asientos, baños, lugar para almacenamiento de bicicletas, tomas de corriente eléctrica y servicio de WiFi para los pasajeros.



## CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO

El tren suburbano ofrece viajes de distancias más largas, normalmente transporta a los pasajeros a una distancia de 10 millas o más. Las estaciones se localizan a pocas millas entre sí y el servicio, por lo general, es más frecuente durante las horas pico de desplazamiento.



## ESTACIONES MEJORADAS

Las estaciones del tren suburbano incluyen casetas cubiertas más grandes e información en tiempo real de la llegada del tren.



## SISTEMAS DE COBRO MEJORADOS

Las máquinas expendedoras de boletos se localizan en las plataformas de cada estación del tren suburbano, lo que permite a los pasajeros comprar y abordar rápidamente. Los pasajeros también pueden comprar, mostrar y almacenar los boletos del tren suburbano en sus dispositivos móviles.



## ACCESO A LA ESTACIÓN

Algunas estaciones del tren suburbano incluyen estacionamiento, también incluyen casilleros para bicicletas, estaciones de intercambio de bicicletas y zonas para recoger y dejar para transporte de pasajeros. Los autobuses pueden ayudar a transportar a los pasajeros desde las estaciones del tren suburbano y sus destinos.

# PROYECTO PROPUESTO DE TREN SUBURBANO



- El proyecto de tránsito del tren suburbano, como se incluyó originalmente en los planes de los condados de Wake y Durham, correría 37 millas a lo largo del Corredor Ferroviario de Carolina del Norte, entre Garner y Durham con estaciones en el centro de Raleigh, N.C., Cary, Morrisville y Research Triangle Park.
- Los planes originales consideran hasta ocho viajes en cada dirección durante las horas pico con dos viajes redondos durante el mediodía y por la noche, dando un total de 20 viajes redondos entre semana.

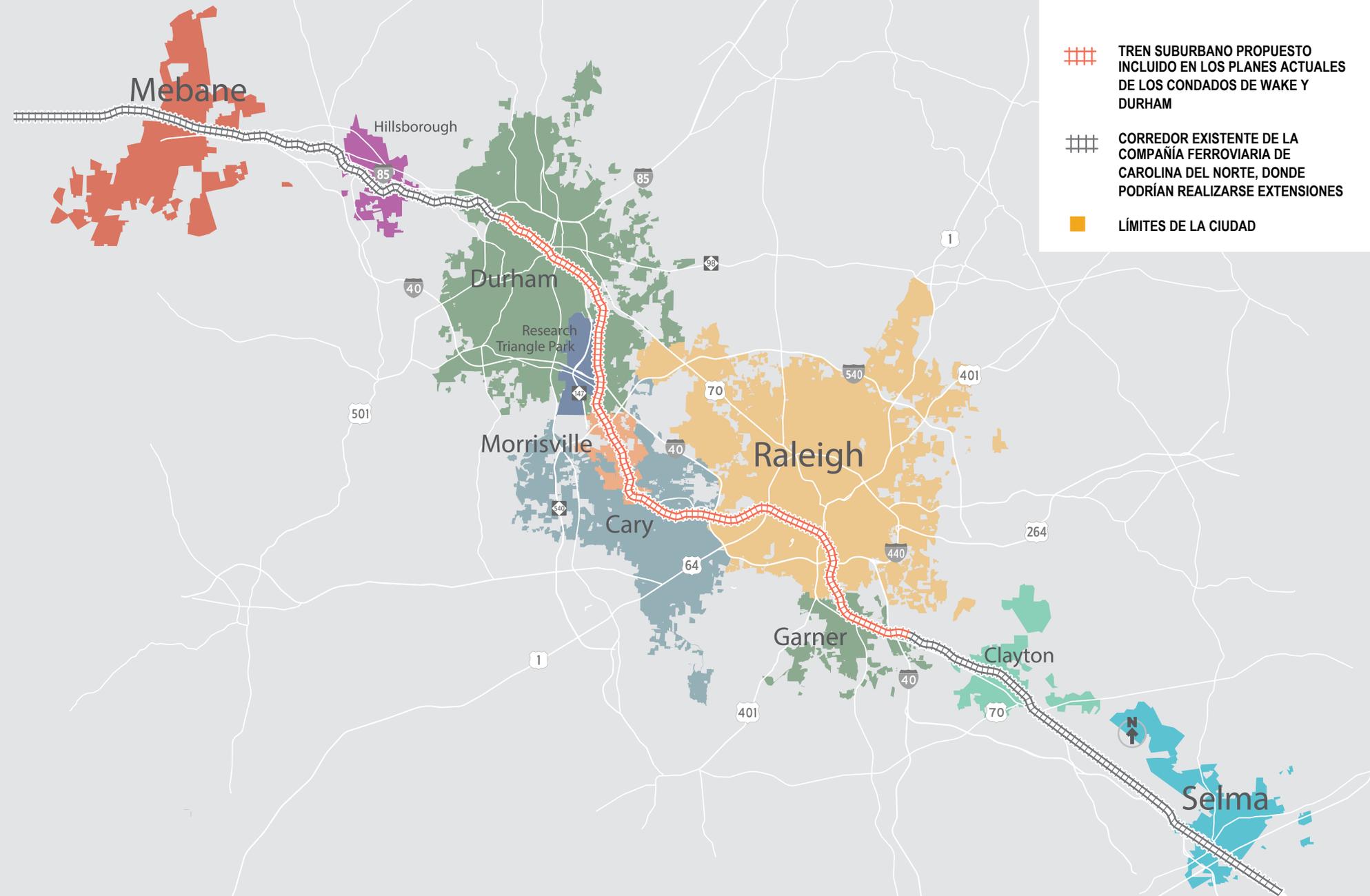


## PROYECTO PROPUESTO DE TREN SUBURBANO

- El tren suburbano permitiría a la gente elegir un viaje con un tiempo de traslado más fiable sin atascarse en el tráfico.
- Conectaría mejor a la gente con más trabajos, escuelas y atención médica y otras oportunidades a todo lo largo del Triángulo.

# LEYENDA

-  TREN SUBURBANO PROPUESTO INCLUIDO EN LOS PLANES ACTUALES DE LOS CONDADOS DE WAKE Y DURHAM
-  CORREDOR EXISTENTE DE LA COMPAÑÍA FERROVIARIA DE CAROLINA DEL NORTE, DONDE PODRÍAN REALIZARSE EXTENSIONES
-  LÍMITES DE LA CIUDAD



# TRABAJOS EN EL PROYECTO HASTA LA FECHA

- Un equipo de proyecto que incluye los condados de Durham, Wake, Orange, Johnston, CAMPO, DCHC, la Compañía de Ferrocarriles de Carolina del Norte, NCDOT, la Research Triangle Foundation y GoTriangle trabajan en conjunto en los estudios preliminares de viabilidad.
- Por medio de estos estudios, el equipo intenta comprender si existe un proyecto de tren suburbano viable que se pueda presentar para que el público lo estudie y lo siga perfeccionando y si es probable que algún escenario reúna los requisitos para recibir fondos federales, que pudieran financiar hasta el 50 por ciento del proyecto.

# RESULTADOS DEL ESTUDIO PRELIMINAR

Un estudio de exploración, llamado el Major Investment Study (Estudio de Inversión Principal), concluido en mayo de 2019 encontró:

- Tomar un tren entre Durham y Garner sería más rápido y seguro que conducir o tomar un autobús.
- El uso del tren suburbano en el Triángulo sería consistente con aquel de sistemas similares en todo el país.
- Proporcionar un servicio cada 30 minutos en periodos pico y un servicio limitado al mediodía y por la noche sería el escenario más productivo en términos de número de pasajeros entre los estudiados.

# RESULTADOS DEL ESTUDIO PRELIMINAR

- Otro estudio, llamado el Greater Triangle Commuter Rail Study (Estudio del Tren Suburbano del Gran Triángulo), analizó además la viabilidad del tren suburbano en el corredor, examinando también la infraestructura, como las vías férreas adicionales necesarias para apoyar el proyecto y desarrollando proyecciones más detalladas, pero muy preliminares, sobre el número de pasajeros y estimaciones de costos.
- Esta información fue necesaria para evaluar la posible elegibilidad del proyecto para recibir fondos federales, así como para determinar si se deberían completar fases adicionales del estudio antes de tomar la decisión de diseñar y construir un proyecto de tren suburbano.

# HALLAZGOS DEL ESTUDIO PRELIMINAR

- A petición de los condados vecinos y de la Compañía de Ferrocarriles de Carolina del Norte, el Triangle Commuter Rail Study analizó también la viabilidad de añadir el condado de Johnston/los condados de Selma y Organte/Mebane a la línea originalmente propuesta. En total se evaluaron ocho escenarios de rutas.
- El estudio demostró que cada escenario podría requerir la construcción de por lo menos 34 millas de nuevas vías en el corredor.
- También mostró que **al menos dos rutas potenciales podrían obtener una calificación media en el proceso federal, que es necesaria para proceder**. La calificación se basa en el compromiso de financiamiento local del proyecto, el descongestionamiento y la eficiencia en función de los costos, entre otros criterios.

# Los escenarios de menor servicio y mayor costo no tienen una buena puntuación

Puntos terminales	Viajes redondos entre semana	Patrón de servicio*	Puntuación esperada
Mebane-Selma	20	8-2-8-2	Media-baja
Mebane-Selma	12	5-1-5-1	Media-baja
Mebane-Selma	7	3-1-3	Media-baja
Durham-Garner	20	8-2-8-2	Media
Durham-Garner	12	5-1-5-1	Media débil
Durham-Garner	7	3-1-3	Media débil
Hillsb.-Clayton	20	8-2-8-2	Media débil
Durham-Clayton	20	8-2-8-2	Media

**Nota:** Los escenarios clasificados como " Media Débil" se proyectan para calificar en el extremo inferior del rango de Media, lo que significa que si se reduce la puntuación de cualquier componente individual, la puntuación global caería por debajo de los requisitos de elegibilidad

\*Clave: Viajes pico de la mañana – Viajes pico de mediodía - Viajes pico de la noche (es decir, 8 en la mañana, 2 a medio día, 8 en la tarde y 2 en la noche).

**Para ser elegible para recibir fondos federales, el proyecto debe obtener una calificación de media**

# UNA RUTA DE GARNER A DURHAM

- Una ruta Garner-West Durham con ocho viajes en cada dirección durante las horas pico y dos al mediodía y por la noche probablemente consiga una puntuación media en el proceso de obtención de fondos federales.
- El escenario de Garner-West Durham, que eventualmente podría transportar entre 7,500 y 10,000 pasajeros al día, costaría alrededor de \$1.4 billones a \$1.8 billones para su construcción y \$29 millones al año para su operación y mantenimiento.

# UNA RUTA DE CLAYTON A DURHAM

- Una ruta Clayton-Durham con ocho viajes en cada dirección en las horas pico y dos en el mediodía y por la noche también es probable que consiga una puntuación media en el proceso de obtención de fondos federales.
- La ruta Clayton-Durham costaría entre \$1.7 y \$2.1 billones para construirla y \$37 millones al año para operarla y mantenerla, y se proyecta que lleve un número similar de pasajeros.
- El condado de Johnston decidiría si se crea una fuente de financiamiento de tránsito designada para ayudar a pagar la extensión del proyecto de Garner en el condado de Wake a Clayton.

# SIGUIENTES PASOS



En las próximas semanas, las autoridades gubernamentales con poder de decisión votarán si estos resultados preliminares justifican un estudio más profundo y si se deben invertir fondos adicionales para la siguiente fase del estudio, que incluirá la viabilidad desde el punto de vista ingeniería y la coordinación del ferrocarril.

# LA SIGUIENTE FASE PODRÍA INCLUIR:



- Participación proactiva e integral de la comunidad para compartir la información y recibir los comentarios del público necesarios para actualizar los planes de tránsito en los tres condados.
- La evaluación de lo que se necesitaría para mejorar y construir la infraestructura ferroviaria.
- Evaluación adicional de los riesgos potenciales para el proyecto y sus posibles soluciones.

# LA SIGUIENTE FASE PODRÍA INCLUIR:



- Los colaboradores en la gestión del proyecto, incluidos los condados que elaboran y firman acuerdos iniciales entre sí, la compañía de ferrocarriles, los municipios, las organizaciones de planificación metropolitana y otros interesados clave, para asignar funciones y responsabilidades durante la fase de diseño del proyecto.



**GO FORWARD**  
A COMMUNITY INVESTMENT IN TRANSIT

**Preguntas y comentarios**