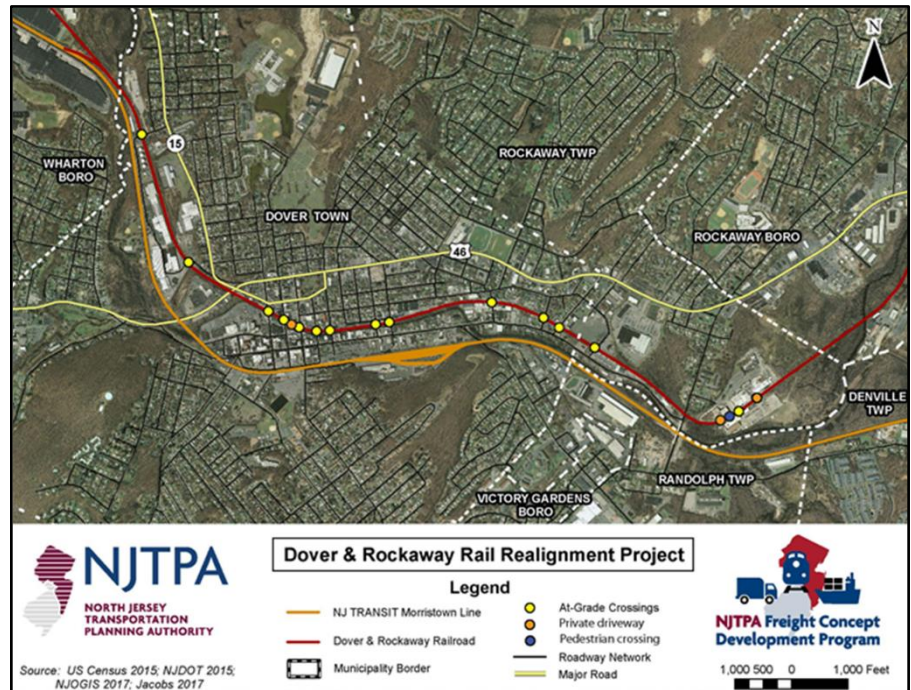


Proyecto de Realineamiento de la vía ferroviaria Dover & Rockaway

Resumen del Estudio de Desarrollo de Concepto

La línea ferroviaria Dover & Rockaway comienza al oeste de la estación Dover, en el punto de conexión con la línea ferroviaria Morristown la cual es parte del sistema de NJ TRANSIT. La línea luego continua hacia el este y atraviesa la ciudad de Dover, el Municipio de Rockaway y la ciudad de Rockaway. La línea pasa por 13 cruces de carretera a nivel sin portón en la ciudad de Dover, y cinco cruces a nivel sin portón en el Municipio de Rockaway. La línea ferroviaria atiende a una serie de clientes, y el movimiento de los trenes a lo largo de este corredor genera preocupaciones sobre la seguridad de los peatones, de los vehículos en las carreteras, del ruido, la calidad del aire, y las operaciones ineficaces de la línea ferroviaria.



Este estudio buscó identificar un nuevo alineamiento de la línea ferroviaria Dover & Rockaway para optimizar los movimientos de carga, mantener el servicio a clientes activos y mejorar la seguridad del público que viaja en los múltiples cruces de carreteras no controlados, particularmente en el centro de la ciudad de Dover.

Un estudio de desarrollo de conceptos es esencialmente un análisis de fallas fatales realizado para eliminar opciones poco prácticas e ineficientes y promover aquellas alternativas que tienen más probabilidades de ser construibles. Un aspecto crítico del análisis es una evaluación de los posibles impactos ambientales. En este estudio se investigó una amplia gama de posibles limitaciones, que incluyen:

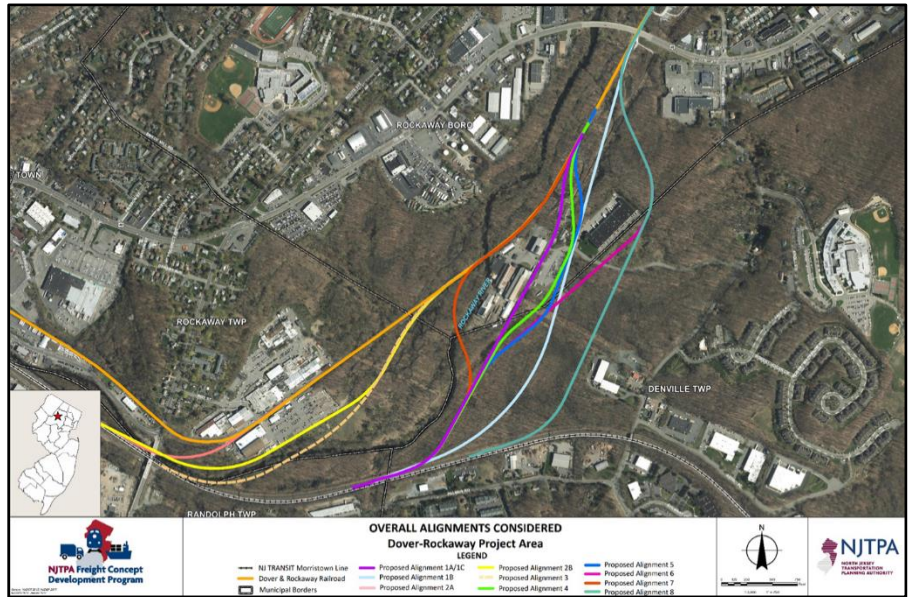
- Uso de los terrenos existentes
- Perfiles de la comunidad
- Humedales
- Vías fluviales protegidas y caminos acuáticos
- Áreas de peligro de inundación
- Especies amenazadas y en peligro de extinción
- Materiales Peligrosos
- Líneas de servicios públicos
- Recursos históricos/culturales

Varias agencias públicas, funcionarios municipales y entidades privadas tienen interés en la operación de esta línea ferroviaria y el efecto de cualquier realineamiento. Las siguientes entidades interesadas se han involucrado en el proyecto desde su inicio:

- NJ TRANSIT
- Departamento de Transporte de NJ
- Oficina de Preservación Histórica de NJ
- Línea de ferrocarriles Dover & Rockaway
- Condado de Morris
- Ciudad de Dover
- Municipio de Rockaway
- Ciudad de Rockaway
- Municipio de Randolph
- Municipio de Denville
- Forja de McWilliams
- Sandy y Tim McWilliams

- Reciclaje de Donjon

Se identificaron una serie de alineamientos alternativos como parte del estudio. Once alternativas (mostradas a la derecha) avanzaron para ser investigadas con más detalle. Como parte del proceso de investigación, se llevaron a cabo una serie de reuniones con los propietarios que se verían afectados por cada alternativa. Una vez que se recibió comentarios de los grupos interesados, las alternativas fueron modificadas y se aplicaron una serie de criterios de evaluación para identificar la alternativa que serviría al propósito y la necesidad del proyecto con un impacto adverso mínimo a los terrenos existentes o a los recursos ambientales sensibles.



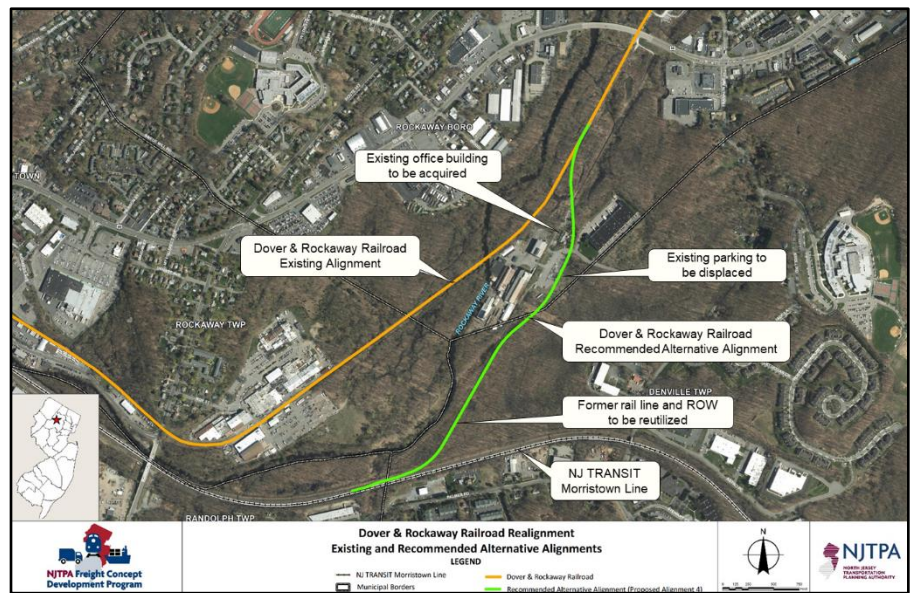
Puntaje de Alternativas

Se identificaron catorce criterios de evaluación los cuales fueron utilizados para calificar cada alternativa. Se otorgaron puntajes positivos o negativos para cada criterio, en función de los posibles beneficios o perjuicios de la alternativa, como se muestra en la tabla a la derecha. La siguiente tabla resume el puntaje de cada alternativa. Como se puede observar, la Alternativa 4 recibió el puntaje acumulativo más alto y, por lo tanto, se recomienda avanzar a la etapa de diseño y construcción como la Alternativa Preliminar Preferida.

Altamente Beneficial	5
Moderadamente Beneficial	3
Menormente Beneficial	1
Neutral	0
Menormente Perjudicial	-1
Moderadamente Perjudicial	-3
Altamente Perjudicial	-5
Falla Fatal	-100

Criterio de Evaluacion	Aparato de movimiento de Ferrocarril al Este			Aparato de movimiento de Ferrocarril al Oeste			Alineamiento					
	1-A	1-B	1-C	2-A	2-B	3	Por Edificio y Lote	Entre edificaciones	Movimiento al Este	Movimiento al Oeste	Movimiento al Este 2	
							4	5	6	7	8	
Impactos / beneficios a las operaciones ferroviarias de carga	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Impactos / beneficios de las operaciones ferroviarias de pasajeros	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Impactos / beneficios a terrenos cercanos	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-3	-3	0	0	0	0
Impactos / beneficios a recursos históricos y culturales	-1	-1	-1	-3	-3	-3	-1	-1	-3	-5	-3	-3
Impactos / beneficios de Perfil de la comunidad y justicia ambiental / Título VI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impactos / beneficios de humedales	-3	-3	-1	-1	-1	-5	-1	-3	-5	-5	-5	-5
Impactos / beneficios a llanuras de inundación y acuíferos	-1	-1	-1	-100	-100	-100	-1	-1	-1	-5	-1	-1
Impactos / beneficios a especies amenazadas y en peligro de extinción	-1	-1	-1	-1	-1	-3	-1	-3	-5	-5	-5	-5
Impactos / beneficios de aguas pluviales y drenaje	-1	-1	-1	-3	-3	-5	-1	-1	0	0	0	0
Impactos / beneficios de materiales peligrosos	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Impactos / beneficios de la calidad del aire y del ruido	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Impactos / beneficios comunitarios	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Impactos / beneficios a la seguridad publica	3	3	3	3	5	5	3	3	3	5	3	3
Impactos de servicios públicos / requisitos de reubicación	-1	-1	-1	-1	-3	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Resumen de Puntaje	-1	-1	1	-102	-102	-108	3	-1	-3	-7	-3	-3

La Alternativa Preliminar Preferida se muestra a la derecha. Esta alternativa usaría una parte de un antiguo derecho de vía de riel que es especialmente adecuado en alineación y pendiente para la reinstalación de una línea de riel con un impacto ambiental mínimo. Esta alineación requeriría el uso de una sección del estacionamiento para empleados de la Forga de McWilliams. El proyecto también requeriría la adquisición de un edificio de oficinas comerciales existente, sin embargo, una parte del estacionamiento de esa propiedad podría entregarse a la Forga de McWilliams para reemplazar el estacionamiento de sus empleados desplazados.



Próximos Pasos

Los comentarios públicos se aceptarán hasta el 28 de junio de 2020 y se incorporarán al Estudio Borrador del Desarrollo de Concepto. El Estudio Borrador se compartirá con las agencias interesadas para su revisión final y aprobación. El Estudio Final del Desarrollo del Concepto, que recomendará avanzar la Alternativa Preliminar Preferida para la financiación del diseño y la construcción, estará disponible para el público.