

Aparte - Que es un EIS?

Un EIS es un estudio que provee una comparación de alternativas en paralelo, para el público y para quienes toman decisiones en el DRPT y la FRA para mejorar el corredor de proyecto designado. El EIS describirá el Propósito y Necesidad del proyecto, las alternativas que el DRPT evaluó para elegir la Alternativa Preferida y el análisis de impactos de cada alternativa.

Un Vistazo al DC2RVA

- Corredor de 123-millas.
- Parte de un proyecto mayor de 500-millas del Tren de Alta Velocidad del Sureste (SEHSR inglés)
- Se extiende desde las orillas del Río Potomac en Arlington hasta Chesterfield.
- Corredor ferroviario de carga y pasajeros compartido
- Amtrak provee servicio ferroviario interurbano de pasajeros
- Virginia Railway Express provee servicio ferroviario de cercanías desde el Condado de Spotsylvania hacia el norte.
- CSX es dueño de la vía férrea y provee servicio ferroviario de carga.

Propósito del Proyecto

El Proyecto DC2RVA proveerá el enlace crítico entre el Corredor altamente transitado del Noreste entre Boston y Washington, D.C. y el resto del corredor del SEHSR, mejorando la movilidad y conectividad pública al proveer un servicio ferroviario de mayor velocidad, más frecuente y más confiable a lo largo del litoral este.

La misión del DRPT es mejorar la movilidad de las personas y bienes, mientras se expanden las opciones de transporte del Estado a través de servicios ferroviarios, de transporte público y de cercanías.

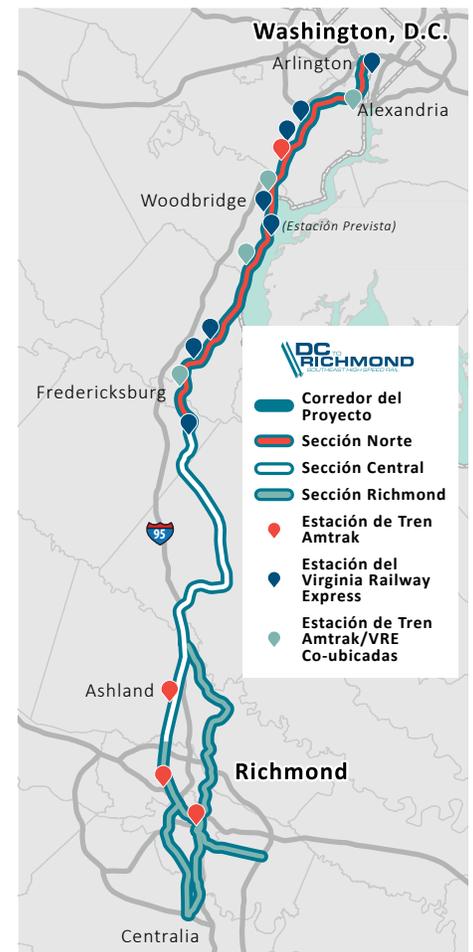
Estamos Avanzando.

El Departamento Ferroviario y de Transporte Público de Virginia (DRPT en inglés) aprecia su interés en planificar el futuro del sistema ferroviario de pasajeros interurbanos en el corredor de Washington, D.C. a Richmond. Junto a la Administración Federal Ferroviaria (FRA en inglés), esperamos su continua participación en nuestra labor para seleccionar la Alternativa Preferida para el proyecto del Tren de Alta Velocidad del Sureste de Washington, D.C. a Richmond (DC2RVA en inglés).

Estamos buscando su aporte para ayudar a establecer qué alternativas de mejoras continuarán a una evaluación detallada en la Declaración de Impacto Ambiental (EIS en inglés).

Desde las reuniones públicas de junio del 2015, el DRPT ha incorporado sus aportes para refinar y evaluar varias de las alternativas iniciales de mejoras al sistema ferroviario de pasajeros. Las alternativas más viables serán evaluadas adicionalmente durante esta fase. En este folleto, proveemos una visión general del proceso de selección, de las alternativas preliminares e información de desarrollo del servicio.

Nos gustaría continuar recibiendo sus comentarios sobre las alternativas preliminares y cualquier otro aporte que el DRPT debiera considerar para continuar refinando las alternativas y construir un plan de servicio que satisfaga las necesidades públicas.



Durante esta ronda de reuniones conocerá y proveerá sus aportes sobre:

- Los resultados del proceso de selección inicial de alternativas.
- Alternativas preliminares que serán evaluadas en detalle como parte del EIS.
- Opciones de estaciones y vías férreas en el área de Richmond.

Desarrollando las Alternativas

Opciones de Alineación de la Vía Férrea

Con el propósito de mejorar la confiabilidad, reducir tiempos de viaje e incrementar la frecuencia de los trenes, se debe añadir una nueva vía férrea principal para incrementar capacidad. Para establecer donde se debe ubicar la nueva vía férrea, se desarrollaron tres opciones básicas de alineación, en adición a opciones de mejoras menores sin tener que añadir una nueva vía férrea. Las alternativas iniciales resultantes fueron una combinación de las siguientes opciones basándose en los impactos y limitaciones de las secciones en el área del proyecto.

Opciones de Alineación Sin Restricción

- Diseños de tres vías
- 90 mph
- Sigue los corredores pero puede ubicarse fuera del derecho de vía del ferrocarril actual (ROW por sus siglas en inglés)
- Velocidad máxima



Opciones de Alineación con Limitaciones

- Diseño de tres vías
- Maximizar la velocidad hasta 90 mph lográndolo en algunos segmentos.
- Dentro de las limitaciones del derecho de vía del ferrocarril existente
- Velocidad mejorada



Opciones de alineación de la Vía Férrea Oeste/Este

- Diseño de una vía
- Añadir al lado oeste/este de la línea principal existente
- Dentro del derecho de vía, pero puede ubicarse por fuera
- Velocidad actual



Opciones de Mejoras Menores

- Dos vías existentes
- No se añade capacidad
- Actualizar o añadir plataformas en las estaciones y mejorar la vía férrea o los apartaderos en lugares específicos.



Limitaciones del Corredor

Las siguientes limitaciones y desafíos ambientales han guiado el desarrollo de las opciones de alineación de la vía férrea en particular a las secciones del corredor Norte, Centro y Richmond.

	Sección Norte Río Potomac a Spotsylvania	Sección Central Spotsylvania a Staples Mill	Sección Richmond Staples Mill a Chesterfield
Limitaciones Ambientales	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas urbanas densas • Cruces de gran tamaño de cauces de agua • Alto número de parques y de sitios históricos 	<ul style="list-style-type: none"> • Área rural al norte de Ashland • Área suburbana al sur de Ashland • Varios humedales y cruces de agua menores 	<ul style="list-style-type: none"> • Áreas urbanas densas • Cruce de gran tamaño de río • Alto número de parques y de sitios históricos
Desafíos	<ul style="list-style-type: none"> • La sección más congestionada del corredor con servicios ferroviarios interurbanos, de cercanía y de carga compitiendo por capacidad • Oportunidades limitadas para incrementar la velocidad • Múltiples curvas 	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho de vía limitado en Ashland • Cruce en diamante en Doswell 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos vías férreas a través de Richmond • Limitaciones en la infraestructura ferroviaria existente • Múltiples opciones para estaciones (urbanas/suburbanas) • Conexión a corredores SEHSR continuando hacia el sur • La selección de la(s) estación(es) determina la infraestructura ferroviaria

Evaluación

El DRPT evaluó las opciones iniciales de mejoras ferroviarias de las secciones Norte, Centro y Richmond del corredor del proyecto basándose en que tan bien cada opción encajaba en el propósito del proyecto. La evaluación se llevó a cabo por medio de las siguientes etapas:

- **La evaluación de Etapa 1** se enfocó en identificar y potencialmente eliminar opciones de alineación que tuvieran impactos directos en recursos ambientales claves tales como: parques, bases militares, refugios de vida silvestre y lugares históricos.
- **La evaluación de Etapa II** se enfocó en el nivel del impacto en recursos tales como humedales, cementerios y distritos agrícolas.
- **La evaluación de Etapa III** se enfocó en los efectos de las limitaciones de la infraestructura existente.
- **La evaluación de Etapa IV** se enfocó en las opciones de alineación y mejoras a la vía férrea que no siguen la alineación existente.

Proceso de Evaluación de Alineación del Ferrocarril

Desarrollar Opciones de Alineación de Vía Preliminar

Etapa I - Fallas Críticas

Etapa II - Impactos de Orden de Magnitud

Etapa III - Limitaciones en Infraestructura

Etapa IV - Opciones del Área

La Selección de Alternativas Preliminares

El proceso de evaluación generó un rango de alternativas de alineación factibles que se llevarán para una mayor investigación al EIS. La tabla que se presenta a continuación, describe las mejoras ferroviarias para cada sección del corredor que cumplen con el propósito del proyecto y las alternativas que se construirían las cuales se desarrollaron basándose en esos elementos. Para ver las alternativas en detalle, por favor visite la página web del proyecto: www.DC2RVArail.com.

	Sección Norte Río Potomac a Spotsylvania	Sección Central Spotsylvania a Staples Mill	Sección Richmond Staples Mill a Chesterfield
Mejoras	<ul style="list-style-type: none"> • Curvas mejoradas • Vía férrea adicional para incrementar capacidad • Mejoras principalmente dentro del derecho de vía existente • Posible derivación para carga en Fredericksburg 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor oportunidad de alcanzar 90 mph • Curvas mejoradas • Vía férrea adicional para incrementar capacidad • Mejoras principalmente dentro del derecho de vía existente • Posible derivación en Ashland 	<ul style="list-style-type: none"> • Vía férrea adicional para incrementar capacidad • Mejoras principalmente dentro del derecho de vía existente • Mitiga cuellos de botella ferroviarios de carga/pasajeros
Alternativas de Construcción a Ser Evaluadas	<ul style="list-style-type: none"> • Añadir una tercera vía férrea y realinear la vía férrea existente para mejorar la velocidad • Añadir una derivación de doble vía conectando el ramal Dahlgren al este de Fredericksburg • Añadir una derivación de doble vía al oeste de Ashland • Añadir ambas derivaciones 		<ul style="list-style-type: none"> • Solamente la Estación de Main Street • La Estación de Main Street y la Estación de Staples Mill Road <ul style="list-style-type: none"> • Servicio completo en ambas estaciones a través de la Línea-S • Servicio compartido en ambas estaciones a través de la Línea-S y Línea-A • Servicio dividido en ambas estaciones a través de la Línea-A • Solamente Estación Boulevard a través de la Línea-A • Solamente Estación Broad Street a través de la Línea-A • Solamente Estación Staples Mill Road a través de la Línea-A

Qué es la Alternativa de No-Construir?

La Alternativa de No-Construir siempre se incluye como punto de referencia contra el cual se evalúan las Alternativas-Que-Se-Construirán e incorpora mejoras y niveles de servicio ya planificados y financiados o aprobados.



Estamos Manteniendo el Curso

Próximos Pasos

El DRPT se enfocará en los próximos meses en completar las siguientes tareas:

- **Refinar Alternativas**
Evaluar en mayor detalle las estaciones, estacionamientos y temas tales como cruces de carreteras y puentes.
- **Preparar el Borrador del EIS**
Proveer comparación en paralelo de las alternativas.
- **Desarrollar Plan de Desarrollo de Servicio**
Analizar cantidad de pasajeros, operaciones, itinerarios y mantenimiento.
- **Continuar con la difusión pública para mantenerlos informados.**

Mejoras en el Servicio SEHSR

Se Añaden 9 Viajes Nuevos

4 a Carolina del Norte

4 a Norfolk

1 a Newport News

Manténgase Conectado con Nosotros

Díganos lo Que Piensa

Le animamos a que revise los materiales en las reuniones y en línea y nos brinde sus comentarios hasta el viernes 8 de enero del 2016, para poderlos incorporar dentro del proceso de evaluación de alternativas.

Se ofrece una reunión en línea auto-guiada en:

www.DC2RVArail.com/online-meeting.

Comentarios y preguntas generales pueden enviarse en cualquier momento a lo largo de la duración del proyecto.

Envíe sus comentarios y preguntas electrónicamente a través de la página web del proyecto:

www.DC2RVArail.com.

Deje un comentario en nuestra línea directa gratuita: 888-832-0900 or TDD 711.

Envíe por correo sus comentarios a:

Emily Stock, Manager of Rail Planning, DRPT,
801 East Main Street, Suite 1000, Richmond, VA 23219.

En Español?

Si necesita servicios de traducción para participar, por favor envíe un correo electrónico a: espanol@DC2RVArail.com.

También puede llamar a la línea directa del proyecto para dejar sus comentarios: 888-832-0900.

El DRPT está comprometido a garantizar que ninguna persona sea excluida de participar o negarle los beneficios de estos servicios, con base en su raza, color u origen, tal como estos se protegen en el Título VI del Acta de Derechos Civiles de 1964. Para obtener información adicional del DRPT sobre políticas y procedimientos de no discriminación y procedimientos o para presentar una queja, por favor visite la página web www.drpt.virginia.gov o contacte al Oficial de Cumplimiento Título VI, Linda Balderson, 600 East Main Street, Suite 2102, Richmond, VA 23219.

Propósito del Proyecto


Aumentar la Confiabilidad
Mejorar la Puntualidad del Servicio


Reducir el Tiempo de Viaje

Mejorar los tiempos de viaje entre 15 y 20 minutos


Mejorar la Frecuencia
Agregar hasta 9 viajes diarios de Ida y Vuelta