NEW YORK

CROSS HARBOR FREIGHT PROGRAM

NEW JERSEY

Etapas finalizadas entre 2010 - 2014:

- Publicación de un Aviso de Intención en el Registro Federal (*Federal Register*)
- Publicación de un Documento Borrador sobre la Determinación de Alcance (*Scoping*)
- Sesiones Informativas Públicas y Comentarios Públicos sobre la Determinación de Alcance
- Elaboración de modelos de flujos de carga y presentación de los resultados a las agencias y partes interesadas
- Análisis Medioambiental de Nivel 1
- Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental de Nivel 1(*Tier 1 EIS*)
- Período de comentarios del público comenzó en noviembre de 2014

Lo que va a suceder después:

- Compromiso continuado con las partes interesadas
- Audiencias Públicas, a principios de 2015 (véase página 2 para fechas y horarios)
- Período de comentarios del público: cierra el 27 de febrero de 2015
- Respuestas a comentarios sobre el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental de Nivel 1 y realización de versión Final de la Declaración: en la primavera de 2015
- Registro de decisión (ROD): en el verano 2015

Visite crossharborstudy.com para obtener mas información.

Participe

La participación del público de las comunidades de la zona definida de investigación es muy importante para el proyecto. El período de comentario del público está abierto hasta fines de febrero de 2015. Una serie de audiencias públicas formales está agendada para principios de 2015, véase en la página 2. Sus sugerencias son sumamente importantes y seran bienvenidas.

Questions? Contact: **Mark D. Hoffer**
Director, New Port Initiatives
Port Commerce Department
Port Authority of New York and New Jersey
E-mail: feedback@crossharborstudy.com

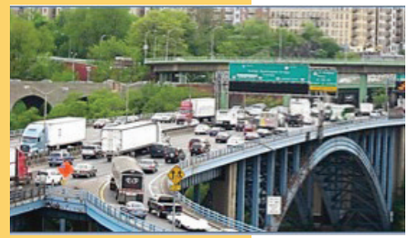
BOLETÍN INFORMATIVO

Nº 2, enero de 2015

CHFP: Encontrando soluciones para mejorar el transporte regional de carga

La Declaración de Impacto Ambiental de Nivel 1(*EIS*)

CHFP: tomando en cuenta una gama de alternativas



El Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto: Encontrando soluciones para mejorar el transporte regional de carga

Sólo hay algunas maneras para cruzar el Puerto de New York y la parte baja del Río Hudson. Esas vías de cruce son utilizadas por vehículos particulares, autobuses y transportes de carga. Actualmente, los camiones transportan aproximadamente el 90% de toda la carga movilizada en la región. A medida que la demanda de bienes aumenta, las millas viajadas por camiones ("vehicle miles traveled," VMT) también van a aumentar. Las carreteras principales de la región son utilizadas en su capacidad máxima durante las horas pico. En cuanto aumente la demanda de carga y por lo tanto la VMT, el período de "hora pico" se va a extender, ocupando más horas del día, y aumentarán las demoras, los costos de transporte, el daño a la infraestructura de las autopistas, y la contaminación del aire. Se puede equilibrar la dependencia de camiones como transporte de carga en la región con el uso de otros medios de transporte; aunque los sistemas existentes de transporte ferroviarios, aéreos domésticos y navegables también están llegando a sus límites. Se necesita encontrar alternativas para transportar bienes más eficientemente por la región.

El objetivo principal del Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto (CHFP) es evaluar las alternativas diseñadas para mejorar el transporte de carga por el Puerto de New York (New York Harbor) entre las regiones del "Este del Hudson" y "Oeste del Hudson". Tales mejoras podrían fortalecer la red de carga de la región, aliviar la congestión del tránsito de camiones, mejorar la calidad del aire, y proveer beneficios económicos. Los cuatro objetivos del proyecto (véase en la página 2) son la base para desarrollar los criterios que se usan para evaluar las alternativas presentadas en el proyecto.

Continuado en la página 2

NEW YORK

CROSS HARBOR FREIGHT PROGRAM

NEW JERSEY

INFORMACIÓN DE INTERÉS

Hacia el 2035, se estima que aumentará un 37 porcentaje el transporte de carga a, desde y a través de la región.

Continuado de la página 1

Objetivos del CHFP

- Reducir la congestión causada por el tránsito de camiones que cruzan la región del puerto por las rutas principales de carga
- Proveer nuevas alternativas atractivas a los remitentes, los receptores y los portadores, para reemplazar los servicios existentes de camiones interestatales
- Expandir las facilidades para el transporte de bienes por la región del puerto para mejorar la resiliencia y seguridad del sistema y para proteger la infraestructura
- Apoyar el desarrollo del transporte de carga integrado y las estrategias para la utilización de las tierras

El proyecto va a evaluar cómo las alternativas propuestas podrían lograr estos objetivos.

La Declaración de Impacto Ambiental de Nivel 1 (*EIS*)

El CHFP está llevando a cabo una Declaración de Impacto Ambiental (EIS) "*tiered*" ("*de niveles*") de acuerdo con las reglas de la Ley de Política Nacional en Materia de Medio Ambiente (*National Environmental Policy Act, NEPA*). Tiering es un proceso dividido en etapas que se aplica a la evaluación del impacto ambiental de proyectos complejos. La Autoridad Portuaria de New York y New Jersey (*Port Authority of New York and New Jersey,* PANYNJ) y la Administración Federal de Carreteras (*Federal Highway Administration*, FHWA) recientemente hicieron público un borrador de una Declaración de Impacto Medioambiental (DEIS) del proyecto. La DEIS presenta los potenciales beneficios e impactos ambientales para la región de las 10 alternativas que requieren alguna obra ("*Build Alternatives*"), así como las consecuencias de no tomar ninguna acción ("*No Action*").

El período para recibir comentarios del público termina el 27 de febrero de 2015 a las 5:00 p.m. Se espera hacer pública la Declaración Final del EIS, que incluirá las devoluciones de las agencias socias y del público, en la primavera de 2015. Se va a preparar un Registro de decisión (ROD) que va a documentar las alternativas elegidas para profundizar la investigación luego de la presentación de la FEIS.

Fechas para la audiencias públicas

Viernes 23 de enero de 2015 • 10:00 a.m. a 2:00 p.m.
Baruch College / CUNY • William and Anita Newman
151 East 25th Street • H750 & Faculty Lounge
New York, NY 10010

Miércoles 28 de enero de 2015 • 4:00 p.m. a 8:00 p.m.
Suffolk County Legislature • W.H. Rogers Legislature Building
725 Veterans Memorial Highway • Smithtown, NY 11787

Jueves 29 de enero de 2015 • 4:00 p.m. a 8:00 p.m.
Queens Borough Hall
120-55 Queens Boulevard • Room 213
Kew Gardens, NY 11415

Martes 3 de febrero de 2015 • 4:00 p.m. to 8:00 p.m.
Brooklyn Borough Hall
209 Joralemon Street • Brooklyn, NY 11201

Jueves 5 de febrero de 2015 • 4:00 p.m. a 8:00 p.m.
Bronx Borough Hall
851 Grand Concourse • Bronx, NY 10451

Martes 10 de febrero de 2015 • 10:00 a.m. a 2:00 p.m.
North Jersey Transportation Planning Authority
One Newark Center • 17th Floor • Newark, NJ 07102

Martes 10 de febrero de 2015 • 4:00 p.m. to 8:00 p.m.
Mary McLeod Bethune Life Center
140 Martin Luther King Jr. Drive • Jersey City, NJ 07305

Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto: tomando en cuenta una gama de alternativas

El Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto está evaluando 10 "Build Alternatives" (alternativas que requieren obras) y una "No Action" (que quiere decir que no llevarán adelante ninguna acción). Las Build Alternatives consisten en cinco alternativas de sistemas navegables y cinco túneles para el sistema de ferrocarriles. Todas las alternativas buscan abordar los desafíos del transporte de carga a través del Puerto de New York entre las regiones de "Este del Hudson" y "Oeste del Hudson."

Alternativas de sistemas navegables

Todas estas alternativas requieren el transporte de carga por barcazas, lanchas o balsas entre sitios al este y al oeste del Puerto de New York.

- Mejorado flotante para ferrocarriles
- Balsas para camiones
- Lanchas para camiones
- Barcazas con contenedores con sistema de grúa para subir y bajar (*Lift On-Lift Off, LOLO*)
- Barcazas con contenedores con sistema de rodillos para subir y bajar (*Roll On-Roll Off, RORO*)

Alternativas de túneles ferroviarios

Todas estas alternativas requieren el transporte de carga a través de un túnel construido entre New Jersey y Brooklyn.

- Túnel ferroviario
- Túnel ferroviario con servicio de traslado por *shuttle*
- Túnel ferroviario con servicio de *chunnel*
- Túnel ferroviario con tecnología de vehículo con guía automatizada (*Automated Guided Vehicle, AGV*)
- Túnel ferroviario con acceso para camiones

Alternativa "*No Action*"

Tomar en cuenta la alternativa "*No Action*" (de no llevar a cabo ninguna acción) es un requisito del proceso de revisión ambiental, que se lleva a cabo de acuerdo con la Ley de Política Nacional en Materia de Medio Ambiente (*National Environmental Policy Act, NEPA*). La alternativa "*No Action*" presume que no se implementa ninguna de las alternativas del CHFP, y que sólo se va a implementar los proyectos ya aprobados y programados sean de transporte regional o de otros departamentos. Por ejemplo, presumimos de que bajo la alternativa "*No Action*" se va a construir algunas mejoras de corto plazo como las del proyecto de balsas para ferrocarriles en Greenville y en el 65th Street Yard en Brooklyn.

No Action

Alternativas de sistemas

Fotante para ferrocarriles

Balsa para camiones

Lancha para camiones

Barcaza con contenedores LOLO

Barcaza con contenedores RORO

Alternativas de túneles ferroviarios

Túnel ferroviario

Con servicio de traslado por shuttle

Con servicio de chunnel

Con tecnología AVG

Con acceso para camiones