



■ Próximas etapas

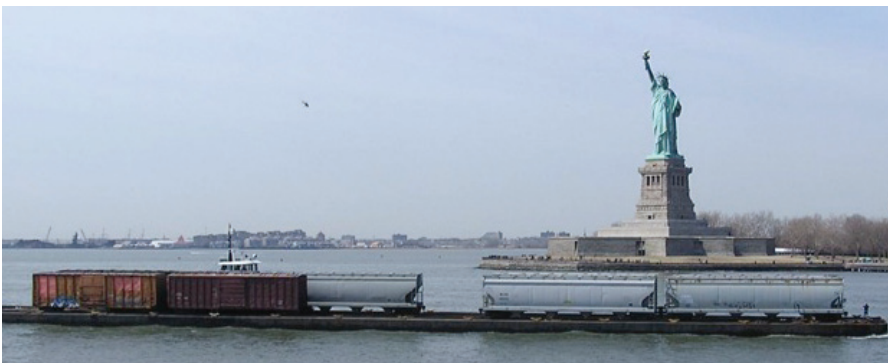
Otoño 2015: Registro de decisión (ROD)

Dentro de 30 días, o después, la FEIS será seguida por un ROD (Record of Decision), Nivel I, que sirve para cerrar la evaluación NEPA, Nivel I. El ROD identificará las alternativas seleccionadas para investigación adicional y la posibilidad de implementación. Es importante notar que el FEIS, Nivel I y el ROD, Nivel 1, no constituyen una decisión final para implementar ninguna de las alternativas en cuestión.

Análisis de Nivel II

Para las alternativas que pasen al Nivel II, se llevará a cabo un análisis y evaluación adicional por expertos apropiados en los campos de medio ambiente, ciencia y tecnología sobre las alternativas seleccionadas. La próxima etapa incluirá una investigación más detallada y la evaluación de los posibles impactos al medioambiente de las comunidades locales, causados por las alternativas investigadas. Además, el Nivel II incluirá una investigación de medidas de mitigación específicas y detalladas con el fin de evitar o minimizar cualquier efecto negativo anticipado.

Para obtener más información sobre CHFP, visite www.crossharborstudy.com.



■ Participe

La participación del público de las comunidades de la zona de investigación definida es muy importante para el proyecto. Se alienta al público a comentar, y sus sugerencias serán bienvenidas.

Si usted tiene una pregunta, escriba a:

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. 3 • septiembre de 2015

En este número

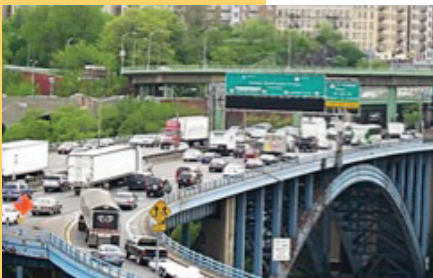
CHFP: lo que es y porque se necesita

¿En qué etapa está el proyecto?

La importancia de la aportación del público

Las alternativas preferidas

Próxima etapa



■ Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto (CHFP): Lo que es y porque se necesita

La Autoridad Portuaria de New York y New Jersey (*Port Authority of New York and New Jersey, PANYNJ*), como patrocinador del proyecto, y la Administración Federal de Carreteras (*Federal Highway Administration, FHWA*), como agencia responsable, comenzaron El Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto (CHFP) para mejorar el transporte de bienes a través del Puerto y por la zona sur del río Hudson.

Ya que las carreteras para cruzar el río Hudson, sean puentes o túneles, son utilizadas por vehículos particulares, autobuses y transportes de carga (camiones), las pocas vías alternativas para cruzar la zona portuaria ya están siendo utilizadas en su capacidad máxima durante las horas pico.

Actualmente, los camiones representan aproximadamente el 90% de toda la carga transportada en la región de New York / New Jersey. Incluso, el porcentaje es más alto (por 97%) si se enfoca en el movimiento a, desde y dentro de la zona este del río Hudson (Brooklyn, Queens y Long Island). Esta dependencia de los camiones para transportar una parte tan grande de la carga en la región significa que, en cuanto aumente la demanda de carga, las millas viajadas por camiones (*“vehicle miles traveled,” VMT*) también van a aumentar. Esto resulta en más y más largas demoras, aumentos de costos, daño a la infraestructura de las autopistas, y la contaminación del aire.

El Programa CHFP evalúa métodos alternativos para mejorar el transporte de carga—incluyendo el transporte de mercancías, materias primas, productos agrícolas, productos de consumo y productos industriales—entre las zonas este y oeste del Hudson. Hacer tales mejoras fortalecerá la red de carga de toda la región, aliviará la congestión del tránsito de camiones, mejorar la calidad del aire, y proveer beneficios económicos.

Se lleva a cabo la evaluación mediante 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*). Los proyectos que requieren la aprobación de agencias federales tienen que cumplir con la NEPA. Las propuestas grandes que puedan tener un impacto fuerte en el medio ambiente son evaluadas mediante un EIS.

El nivel 1 del EIS contiene un análisis profundo de una gama de alternativas, que incluye el grado en que se cumplen los objetivos del CHFP (véase la próxima página).

Continuado en la página 2

NEW YORK



CROSS
HARBOR
FREIGHT
PROGRAM

NEW JERSEY

DATO PERTINENTE

Hacia 2035, la cantidad de carga que se va a transportar hacia, desde y a través de nuestra región aumentará un 37 por ciento.

Continuado de la página 1

La conclusión de la declaración del Nivel 1 ofrecerá un número reducido de alternativas – nombrados como “Alternativas Preferidas”– con la recomendación de que sean investigadas y analizadas con más detalle en la investigación de Nivel II.

Objetivos del CHFP

- **Objetivo 1:** Reducir la congestión causada por el tránsito de camiones que cruzan por la región portuaria.
- **Objetivo 2:** Proveer a los transportistas, receptores y portadores de carga que cruzan por la región del puerto, nuevas alternativas atractivas a los servicios existentes de transporte interestatal de camiones.
- **Objetivo 3:** Expandir las facilidades para el transporte de bienes por la región portuaria para mejorar la resiliencia y la seguridad, y proteger la infraestructura.
- **Objetivo 4:** Apoyar el desarrollo del transporte de carga integrado y las estrategias para la utilización de las tierras.

¿En qué etapa está el proyecto?

Se finalizó el Nivel 1 del EIS del CHFP. Se publicó el Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental de Nivel 1 (*Tier 1 DEIS*) en noviembre de 2014 para la revisión y comentario del público.

La DEIS evaluó los efectos ambientales y socio-económicos de diez alternativas que requieren alguna obra (*“Build Alternatives”*), así como las consecuencias de no tomar ninguna acción (*“No Action”*). Las *Build Alternatives* consisten en cinco alternativas de sistemas navegables y cinco túneles para el sistema de ferrocarriles.

Las Alternativas Preferidas seleccionadas, tanto como las que no se recomendaron para su revisión en el Nivel II, son analizadas en la EIS Tier I, versión Final (FEIS), que publicado el 25 de septiembre de 2015. La FEIS contiene la justificación para eliminar o elegir cada alternativa.

Se puede bajar el documento desde:

www.crossharborstudy.com.

No tomar ninguna acción



Alternativas de sistemas navegables



Flotante para ferrocarriles



Balsas para camiones



Lanchas para camiones



Barcazas con sistema de grúa para subir y bajar



Barcazas con sistema de rodillos para subir y bajar

Alternativas de túneles ferroviarios



Túnel ferroviario



Túnel ferroviario con servicio de traslado por shuttle



Túnel ferroviario con servicio de chunnel



Túnel ferroviario con guía automatizada (Automated Guided Vehicle, AGV)



Túnel ferroviario con acceso para camiones

La importancia del aporte del público

La Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Autoridad Portuaria de New York y New Jersey (PANYNJ) valoran el aporte del público como una parte del proceso de revisión ambiental. En cuanto tal, las dos agencias llevaron a cabo una campaña de incidencia pública a partir de la publicación del DEIS del nivel I (Tier I DEIS), para pedir devoluciones y comentarios de la ciudadanía. La campaña incluyó (entre otros programas) siete audiencias públicas formales en varias locaciones en New York City, New Jersey y Long Island; más de 30 sesiones informativas para partes interesadas como el CHFP Stakeholders Advisory Committee y Technical Advisory Committee, funcionarios electos, grupos comunitarios, y defensores de empresarios y del medio ambiente; talleres para agencias federales, estatales y locales que tienen jurisdicción sobre o interés en el CHFP (Programa de Transporte de Carga a Través del Puerto); un boletín y página web para el proyecto; y la publicación de las notificaciones de las audiencias públicas en periódicos en español, chino e idish, y traducciones de materiales informativos en español, chino e idish para comunicar con las poblaciones de la zona de la investigación que tal vez tengan capacidad limitada en inglés o que no sigan las noticias por los medios dominantes tradicionales.

Algunos comentarios que se recibió dieron a conocer las preocupaciones sobre que algunas alternativas puedan aumentar la congestión de tránsito de camiones y el número de trenes pasando por barrios locales, resultando en impactos sobre la contaminación de aire, las vibraciones y el nivel de ruido en sus comunidades. Otros buscaron más información sobre los tipos de cargas que se transportarían.

Otros comentarios recibidos apoyaron la Alternativa de túneles ferroviarios o las Alternativas de sistemas navegables, o una combinación de sistemas navegables y transporte ferroviario como opción viable –en particular, el Mejorado flotante para ferrocarriles (Enhanced Railcar Float) y las Alternativas de sistemas navegables como solución de corto plazo y la Alternativa de túneles ferroviarios (Rail Tunnel Alternative) como solución de largo plazo.

Se tuvieron en cuenta todos los comentarios registrados durante las deliberaciones sobre cuál(es) de las alternativas iban a ser elegidas para recomendar su investigación en más detalle en el Nivel II. Como parte de la FEIS todos los comentarios que se recibieron están resumidos y documentados en el capítulo 12 “Respuestas a Comentarios” (Response to Comments) en la FEIS.

Las Alternativas Preferidas

Después de una revisión de los comentarios del público y de la agencia, eligieron dos alternativas como “preferidas”: **Mejorado flotante para ferrocarriles (Enhanced Railcar Float) y Alternativa de túneles ferroviarios (Rail Tunnel Alternative), de dos vías con una distancia mínima vertical que acomoda servicio intermodal de doble pila (double stack intermodal service).** Las otras ocho alternativas no fueron recomendadas para su revisión durante Nivel II.

La decisión de la selección de las dos Alternativas Preferidas se basó en varios criterios, incluidos:

- Revisión extensa de los comentarios del público y de la agencia.
- La alineación con las metas y los objetivos del proyecto.
- Beneficios anticipados (como contribución a la reducción de VMT, ahorro de energía, reducción de emisión de gases de efecto invernadero (greenhouse gas, GHG), mejor calidad de aire y beneficios económicos).
- Potencial para efectos adversos y viabilidad de medidas de mitigación.

