下一步行動

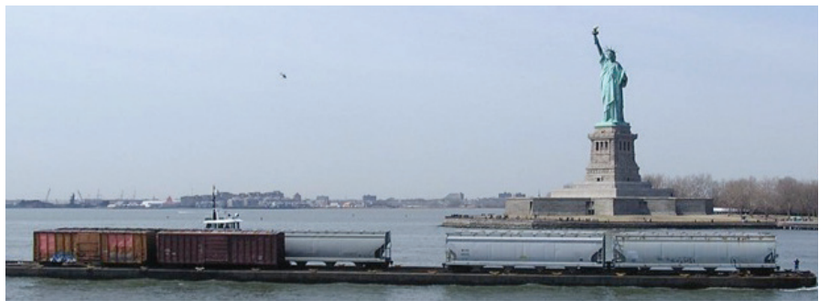
2015 年秋季：決策記錄 (ROD)

在FEIS 發佈 30 天或更多天後，主管機構 FHWA 將發佈第一 階段決策記錄 (ROD)，這標誌著 NEPA 第一階段評估的結束。ROD 將確定哪些備選方案被選中以開展深入研究並有可能得以實施。 務必要注意的是，無論是第一階段 FEIS 還是第一階段 ROD，均不構成實施被審議的任何備選方案的最終決議。

第二階段分析

對於進入第二階段的備選方案，下一步將由相關的環境、科學及技術專家將進一步詳細分析及評估這些方案對局部社區可能造成的環境影響，例如交通流、空氣品質、震動及噪聲。此外，第二階段將包括考慮詳細具體的緩解措施，以避免或最大程度減輕任何預計的負面影響。

有關跨港貨運計劃的更多資訊，請瀏覽
www.crossharborstudy.com。



公眾參與

在特定調查區域內的各社區公眾的積極參與對本項目至關重要。我們鼓勵並歡迎您發表意見。

有疑問？請聯絡： Mark D. Hoffer
紐約與紐澤西港務局
港口商務部
新港口計劃主任
電子郵箱：feedback@crossharborstudy.com

新聞通訊

第 3 期 • 2015 年 9 月

本期要點

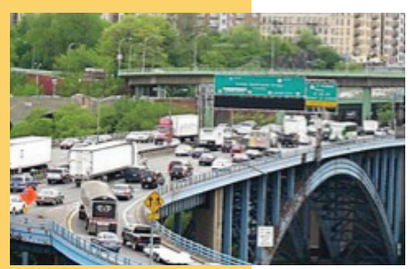
跨港貨運計劃：計劃簡介及開展原因

計劃當前的進展情況

公眾意見的重要性

首選方案

接下來的目標



跨港貨運計劃：計劃簡介及開展原因

作為發起機構的紐約與紐澤西港務局(PANYNJ)和主管機構的聯邦公路管理局(FHWA) 正在就跨港貨運計劃(CHFP)展開合作，旨在改善紐約港和哈德遜河下游的貨物運輸狀況。

由於哈德遜河的橋樑及隧道是由私家車、公車及貨運公司（貨車）共用的，在高峰時段，有限的少數跨港通道全部都會達到容量限值。

卡車運輸當前紐約/紐澤西地區約佔90%的貨物運輸總量。在哈德遜河以東的區域（布碌侖區、皇后區和長島區），卡車在貨物運輸中所佔的比重更大(97%)。本地區依靠卡車運輸大部分貨物的情況表明，隨著貨物運輸需求不斷增加，卡車行車里程(VTM) 也會不斷增長。這就導致延誤事件更多頻發、延誤時間延長、運輸成本增加、公路基礎設施損壞以及空氣污染。

為了改善哈德遜河以東和以西地區之間的貨物運輸，包括改善商品、原材料、農產品及消費品以及其他工業產品及成品的運輸，CHFP 評估了多種備選方案。採取改善措施將從整體上加強該地區的貨運網絡，減少貨車車流，改善空氣品質並產生經濟效益。

該評估根據國家環境保護法案 (NEPA) 的規定，開展了「分階段」環境影響報告 (EIS)。需要獲得聯邦機構批准的專案必須符合 NEPA。有可能造成重大環境影響的重要舉措在 EIS 中進行了評估。

第一階段的 EIS包含了對一系列備選方案進行高层次分析，包括這些方案在何種程度上促進 CHFP目標的實現（見下頁）。在第一階段的結论中，一小部分備選方案被指定為首選方案，這些方案將被推選進入第二階段進行更詳細的研究和分析。

下接第 2 頁

NEW YORK

CROSS HARBOR FREIGHT PROGRAM

NEW JERSEY

上接第 1 頁

CHFP 的目標

- **目標 1**：減少跨港貨車對於主要貨運走廊交通擁堵的影響
- **目標 2**：為跨港貨物託運人、接收人以及貨運公司提供富有吸引力的新替代模式以替代州際貨車運輸服務。
- **目標 3**：擴增跨港貨運設施，以加強貨運系統穩健，安全，保安，和基礎設施保護
- **目標 4**：支持一體式貨物運輸/土地利用策略的制定。

計劃當前的進展情況

CHFP 的第一階段 EIS 現已完成。第一階段環境影響報告草案 (DEIS) 已於 2014 年 11 月發佈以接受公眾審查和評議。

DEIS 對共十個建造備選方案（五個水上運輸備選方案和五個鐵路隧道備選方案）以及 一 個「無行動」備選方案進行了環境和社會經濟影響評估。

被選出的首選方案以及未被推選進入第二階段研究的備選方案在 2015 年 9 月 25 日發佈的第一階段環境影響最終報告中進行了討論。環境影響最終報告中說明了排除或選中每個備選方案的原因。相關文件可在此網站中下載 ： www.crossharborstudy.com。

資訊速遞

到 2035 年，我們所在的區域的往來貨運量預計將增長 37%。

無行動

水運替代方案

鐵路車廂駁船

貨車駁船

貨車渡輪

LOLO 集裝箱駁船

RORO 集裝箱駁船

鐵路隧道替代方案

鐵路隧道

增加短途服務

增加海峽隧道服務

增加AGV服務

允許貨車分時使用

公眾意見的重要性

聯邦公路管理局及紐約與紐澤西港務局重視公眾意見，認為這些意見是環境審查流程的關鍵組成部份。因此，在發佈了第一階段 DEIS 之後，這兩個機構開展了一項全面的公眾外展活動，以便徵求公眾的意見 及建議。此活動包括但不限於：在紐約市、紐澤西及長島的不同地點召開了七場正式公眾聽證會；面向有關人士召開了超過 30 場情況介紹會，包括 CHFP 利益相關方顧問委員會及技術顧問委員會、民選官員、社區團體以及商業及環保倡導者；面向對 CHFP 擁有管轄權或有利益關係的聯邦、州及地方機構召開了研討會；推出了項目新聞通訊及項目網站；在西班牙文、中文及依地文報紙上刊登了會議通知，以及將資訊材料翻譯為西班牙文、中文及依地文，以便讓研究區域週邊的那些英文不熟練或者未透過主流媒體渠道關注新聞的人士瞭解相關訊息。

一些收到的意見表達了以下擔憂：某些備選方案可能會增加局部社區的貨車或鐵路交通量水平，導致空氣品質、震動及噪聲方面的影響。另一些人希望瞭解被運輸的貨物類型有關的更多資訊。

其他收到的意見支持採用鐵路隧道或水運備選方案，或者傾向於結合水運及鐵路運輸作為可行方案。具體而言，這是指將增強鐵路車廂駁船備選方案或水運方案作為短期解決方案，並將鐵路隧道方案用作長期解決方案。

在審議哪些備選方案將進入第二階段以便進行深入研究的過程中，所有記錄在案的意見都得到了仔細評估及考慮。作為 FEIS 的一部份，收到的所有意見都在 FEIS 的第 12 章「Response to Comments」（意見回應）中進行了總結及記錄。

首選方案

在審議公眾及機構意見後，兩種備選方案被選為「首選」方案，它們分別是增強鐵路車廂駁船備選方案以及鐵路隧道備選方案（一種有允許雙層聯運貨車通行的垂直淨空的鐵軌隧道）。其餘八個在 DEIS 中評估的建造備選方案則未獲推選進入第二階段研究。兩個首選方案被選中基於一系列標準，包括:

- 廣泛審核公眾和政府機構的意見
- 與本計劃的宗旨和目標的符合度
- 預期效益（包括對減少貨車 VMT、節約能源、減少溫室氣體 (GHG) 排放、改善空氣品質和經濟效益的助益）
- 潛在不良影響和採取緩解措施的可行性