

PROYECTO DEL TÚNEL HUDSON



Foto cortesía de Amtrak

ACOMPÁÑENOS PARA LAS AUDIENCIAS PÚBLICAS DE LA DEIS

1 de agosto de 2017

Hotel Pennsylvania
Skytop Ballroom, 18º. Piso
401 Seventh Ave y West 33rd St
New York, NY 10001

3 de agosto de 2017

Secaucus Junction Rail Station
Piso superior en el pasillo largo
County Rd y County Ave
Secaucus, NJ 07094

10 de agosto de 2017

Union City High School
2500 Kennedy Blvd
Union City, NJ 07087

Cada audiencia incluirá una sesión en la tarde y una en la noche, de 3 a 5 p.m. y de 6 a 8 p.m. con una breve presentación sobre el proyecto a las 3:15 p.m. y nuevamente a las 6:15 p.m. Los miembros del público podrán proporcionar comentarios verbales o presentarlos por escrito. Las instalaciones de las audiencias estarán accesibles para personas con discapacidades. Habrá traductores de español y del lenguaje americano de señas. Si necesita una traducción o arreglos especiales, comuníquese con el equipo del Proyecto cinco días antes de la audiencia llamando al 973-261-8115 o por correo electrónico a team@hudsonunnelproject.com.

INVITACIÓN PARA ASISTIR A REUNIONES PÚBLICAS Y HACER COMENTARIOS SOBRE LA DECLARACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES BORRADOR

La Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) y New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT), como agencias conjuntas, están preparando la Declaración de Impactos Ambientales Borrador (DEIS) para evaluar el Proyecto del Túnel Hudson en conformidad con el Acto Nacional sobre Política Ambiental (NEPA) de 1969. NEPA es la ley que exige a las agencias federales evaluar los efectos en los humanos y en el medio ambiente natural de proyectos que pueden aprobar o financiar. La DEIS también contiene el Acuerdo Programático Borrador preparado en conformidad con la Sección 106 del Acto Nacional de Conservación Histórica, una ley que exige la consideración de los efectos culturales, históricos y arqueológicos.

El túnel de ferrocarril existente está envejeciendo y tiene daños a causa de la inundación de agua salada de la Supertormenta Sandy. Aunque se puede usar de manera segura, se requiere mantenimiento frecuente y se interrumpe el uso del túnel. El Proyecto tiene la finalidad de conservar la funcionalidad actual del servicio del Corredor Nordeste de Amtrak (NEC) y el servicio de ferrocarril de pasajeros de NJ TRANSIT entre Nueva Jersey y Penn Station de Nueva York (PSNY), reparando el túnel de ferrocarril NEC existente debajo del Río Hudson; y fortalecer la resistencia de NEC para apoyar un servicio confiable ofreciendo capacidad redundante bajo el Río Hudson para los trenes de NEC de Amtrak y NJ TRANSIT. Debido a que el Túnel de North River (NRT) existente está operando a toda su capacidad en el período de máxima actividad, no

provee ninguna alternativa confiable de operación de tren durante interrupciones o mantenimiento. Por lo tanto, estas mejoras deben hacerse sin interrumpir el transporte o el servicio de ferrocarril de una ciudad a otra.

La Alternativa Preferida es la que FRA y NJ TRANSIT han determinado que satisface mejor el propósito y la necesidad del Proyecto. La Alternativa Preferida consistiría en la construcción de un nuevo túnel de ferrocarril bajo el Río Hudson, incluyendo vías y otra infraestructura relacionada en Nueva Jersey y Nueva York conectando el nuevo túnel de ferrocarril al NEC existente, y la rehabilitación del túnel existente debajo del Río Hudson. Se construye el nuevo túnel de ferrocarril para que el servicio de NEC se pueda transferir a éste mientras se rehabilita el NRT existente. Tras completarse, la Alternativa Preferida daría como resultado beneficios de transporte, incluyendo mayor fiabilidad a través de una resistencia mejorada y capacidad operacional redundante.

Continúe en la última página

El FRA y NJ TRANSIT animan a los miembros del público a enviar comentarios. Su opinión es muy importante.



Vea la DEIS en:

www.hudsonunnelproject.com

ELEMENTOS CLAVE DEL PROYECTO DEL TÚNEL HUDSON



CONSIDERACIONES AMBIENTALES EN THE MEADOWLANDS

The Meadowlands es un complejo grande de saladales y humedales que proveen hábitat para muchas especies de plantas y fauna, incluyendo aves residentes y migratorias, mamíferos, peces, reptiles, anfibios y plantas. El Programa de Patrimonio Natural de Nueva Jersey ha integrado a la lista a algunas especies, como garzas blancas, pequeñas garzas azules y águilas pescadoras, como animales de inquietud especial, que corren riesgo o que están en peligro de extinción. La DEIS revela que la implementación de la Alternativa Preferida daría como resultado algunas consecuencias temporales y permanentes al flujo de agua de tormenta y humedades en las Praderas como resultado de la colocación de material de relleno para la alineación de la nueva superficie.



REHABILITACIÓN DEL TÚNEL EXISTENTE

Una vez que se complete la construcción del nuevo túnel, iniciaría la rehabilitación del Túnel de North River existente. El Túnel de North River consiste de dos tubos que requieren reemplazo de los elementos interiores viejos y corroídos, incluyendo las vías, durmientes, sistemas catenarios, conductos, servicios públicos, ventilación y señalamientos. La rehabilitación se llevará a cabo en dos fases. Primera, se rehabilitará un tubo. Una vez concluido, el tubo se pondría nuevamente en servicio y se rehabilitaría el segundo tubo.



Foto cortesía de Amtrak



PORTAL DEL TÚNEL

Se construirían dos nuevos portales del túnel. Un nuevo portal del túnel se construiría al este de Tonelle Avenue en la faz oeste del Palisades, directamente debajo de Paterson Plank Road en North Bergen, Nueva Jersey. También se construiría un nuevo portal al este de Tenth Avenue en West 33rd Street en Manhattan, donde estarían las nuevas conexiones de vías en la red de vías cercanas que conducen a PSNY.



Portal del Túnel Existente



ELEMENTOS DE CONSTRUCCIÓN

PERFORACIÓN DEL TÚNEL

Las máquinas de perforación de túnel (TBM, por sus siglas en inglés) son taladros horizontales de diámetro grande que excavan continuamente secciones del túnel. Las TBM se llevan a la abertura de la operación del túnel y se bajan en el suelo en piezas para reensamblarse en la base. Conforme la TBM corta rocas y suelo, el material excavado (conocido como "escombros") se mueve al extremo posterior de la TBM para su desecho y se acomodan los revestimientos de túnel de concreto para completar el túnel. El túnel se sella inyectando cemento en los espacios entre el revestimiento del túnel y la roca.



PLANTAS DE VENTILADORES

Se incluyen tres plantas de ventiladores en el proyecto. Las plantas de ventiladores proveerían aire fresco al túnel y permitirían el escape de humo durante emergencias. Una planta de ventiladores se construiría en Hoboken, Nueva Jersey, al sur de West 18th Street, adyacente al barrio de Shades. Dos plantas de ventiladores se construirían en Manhattan: una cerca de Twelfth Avenue entre West 29th y 30th Streets y la otra en Tenth Avenue entre West 31st y 33rd Streets.



ADHESIÓN DEL TERRENO →

La adhesión del terreno es una técnica utilizada para estabilizar o endurecer el suelo, según sea necesario, antes de la construcción. El terreno se inyecta con un sistema cerrado de tuberías en las cuales se circula un líquido adhesivo (salmuera) hasta que el suelo queda sólido. Esto permite que se haga la excavación a la vez que se mantiene la estructura del suelo. La tubería usada sería un sistema cerrado y sellado que no permitiría ninguna fuga de salmuera en el terreno circundante.



Foto cortesía de MTA Capital Construction

DIQUE PROVISORIO →

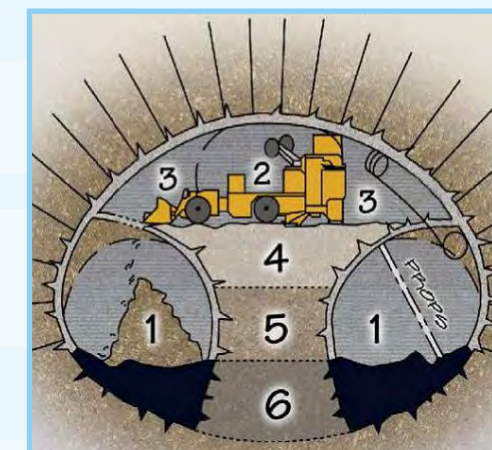
Los diques provisionales son estructuras herméticas diseñadas para facilitar proyectos de construcción en áreas que normalmente están sumergidas. Los diques provisionales se pueden usar para asegurar que los sedimentos alterados durante la construcción no se trasladen al paso de agua circundante y permiten que la zona de construcción se drene, según sea necesario.



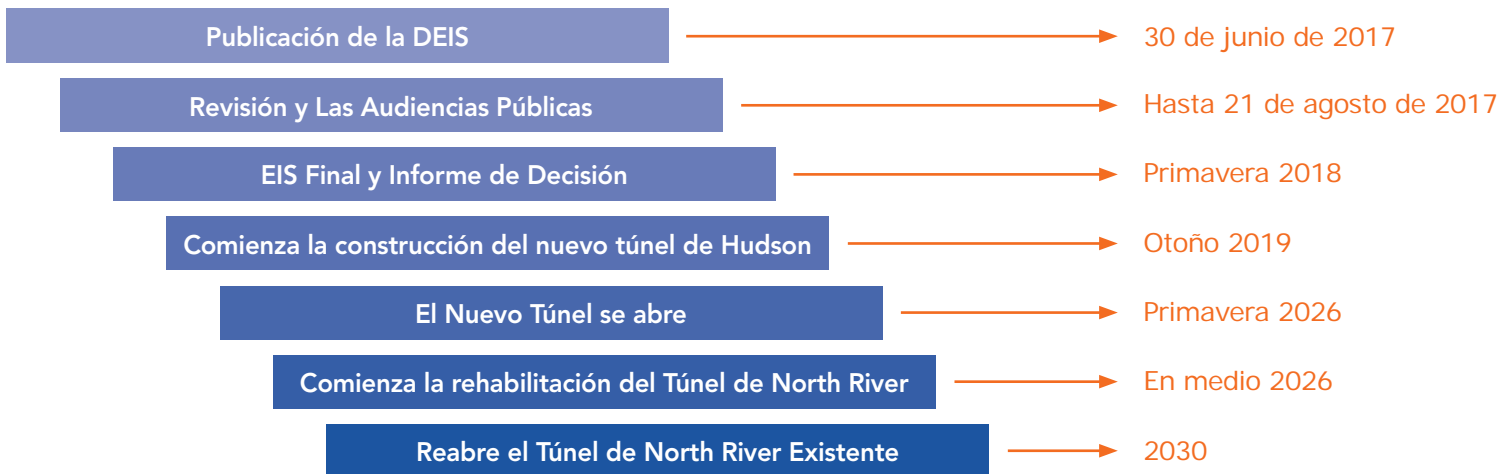
Foto cortesía de Winona Daily News

EXCAVACIÓN SECUENCIAL →

La minería por el Método de excavación secuencial (SEM, por sus siglas en inglés) es una técnica en la que se excava un túnel en fases sucesivas y se apoya de una manera controlada. Mientras los TBM solo pueden excavar una forma fija, la minería mediante SEM permite la excavación de túneles de cualquier forma o tamaño. Esto es útil en áreas donde las condiciones de terreno no permitirían la excavación de un túnel con una TBM.



CRONOGRAMA DEL PROYECTO



Continuado de la primera página

Como se describe en la DEIS, gran parte de los **efectos del Proyecto ocurrirían durante el período de construcción** y la mayoría de estos efectos cesarían tras completar la construcción. Sin embargo, la DEIS también describe los recursos que tendrían consecuencias permanentes. Entre otros posibles efectos, la DEIS identifica efectos del período de construcción relacionados con el ruido, tráfico y poblaciones de Justicia Ambiental (grupos minoritarios y bajos ingresos); así como efectos relacionados con la pérdida de humedales y recursos históricos.

¿Qué es una DEIS?

Se espera que la construcción del Proyecto del Túnel Hudson incluya el uso de fondos federales. Por lo tanto, se ha preparado una DEIS para el Proyecto. La DEIS evalúa los efectos ambientales, económicos, culturales y sociales de las alternativas propuestas del Proyecto. Revela las consecuencias económicas, ambientales y sociales del Proyecto para poder informar al público, así como la toma de decisiones de la agencia para elegir qué alternativa implementar. Se pueden encontrar los detalles de la Alternativa Preferida en el sitio web del Proyecto: www.hudsontunnelproject.com.

La participación del público es una parte crítica del proceso de revisión del medio ambiente requerido por NEPA. Ahora se tiene una DEIS disponible para revisión pública y comentarios. Se llevarán a cabo audiencias públicas durante el período de comentarios del público y también se pueden enviar comentarios a través del sitio web del Proyecto, por correo electrónico y correo postal. El período de comentario continuará hasta el 21 de agosto de 2017.

Después del período de comentarios del cierre de la DEIS, FRA y NJ TRANSIT considerarán todos los comentarios y prepararán una EIS Final (FEIS). La FEIS incluirá un resumen de los comentarios hechos sobre la DEIS durante el período de comentarios públicos, respuestas a esos comentarios y cualesquier revisiones a la DEIS necesarias para abordar los comentarios. La FRA preparará un Informe de Decisión (ROD) que documenta oficialmente la selección de la Alternativa Preferida y las medidas que se incorporarán al Proyecto que evitarán, minimizarán o mitigarán los efectos adversos.

Anteriores hojas de datos
y otros documentos del
Proyecto están disponibles en:

www.hudsontunnelproject.com

Hoja de datos Núm. 1 – El Resumen del Proyecto

Hoja de datos Núm. 2 – El Proceso del Alcance

Hoja de datos Núm. 3 – La Alternativa Preferida