RESUMEN EJECUTIVO

INTRODUCCIÓN

El 30 de agosto de 2001, los ferrocarriles San Jacinto Rail Limited (SJRL)[1] y The Burlington Northern and Sante Fe Railway (BNSF) (en adelante denominados en conjunto como los Solicitantes), presentaron una solicitud ante la Junta de Transporte de Superficie (Surface Transportation Board[2], en adelante denominada la Junta) y de acuerdo con el Titulo 49 Sección 10502 del Código de los Estados Unidos de América (U.S.C.) para obtener permiso para la construcción, por parte del SJRL, y permiso para la operación, por parte del BNSF, de una nueva línea férrea cercana a Houston, Condado de Harris, Texas. En el documento, los Solicitantes propusieron la construcción una nueva línea férrea de aproximadamente 12.8 millas de longitud para prestarle servicio a las industrias petroquímicas del Distrito Industrial de Bayport (Bayport Loop). La línea propuesta se construiría entre Bayport Loop y la antigua línea del ferrocarril Galveston, Houston, and Henderson (GH&H), cerca del aeropuerto Ellington Field.

La Junta, según el 49 U.S.C. 10901, es la entidad responsable de otorgar la autorización para construir, operar y mantener nuevas instalaciones ferroviarias. De acuerdo con eso, la Junta a través de su Sección de Análisis Ambiental (SEA, por sus siglas en inglés) es la principal entidad responsable bajo la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés) de la preparación de este Borrador de Evaluación de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés), mediante el cual se identifican y evalúan los posibles impactos ambientales vinculados con la Acción Propuesta y sus Alternativas. La Guardia Costera de los E.U.A. (USCG, por sus siglas en inglés), la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) y la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA, por sus siglas en inglés), actúan como entidades cooperadoras según el 40 Código de Regulaciones Federales (CFR, por sus siglas en inglés) 1501.6.

Las acciones de las agencias Federales consideradas en este Borrador del EIS incluirán o podrán incluir decisiones de la Junta y de cada una de las agencias cooperantes. El USCG tiene que decidir si otorgará un permiso para un puente para la Acción Propuesta y para las demás Alternativas que involucran actividades de construcción contempladas en la Sección 9 de la Ley General de Puentes (General Bridge Act) de 1946. En caso de que sea solicitado por la Ciudad de Houston, propietaria de Ellington Field, la FAA tendrá que decidir si

[1] SJRL es una sociedad registrada en Delaware, compuesta por BNSF, Bay Rail (propiedad total de BNSF), y afiliadas de cuatro compañías dedicadas a la producción de plásticos y productos químicos localizada en Bayport Loop. Estas cuatro empresas son: ATOFINA Petro-Chemicals, Inc., Basell USA, Inc., Equistar Chemicals, LP and Lyondell Chemical Company. Los socios del SJRL que tienen participación limitada son Bay Junction, Inc. (propiedad total de ATOFINA), Basell Impact Holding Company, Equistar Bayport, LLC, y Lyondell Bayport, LLC.

[2] La Surface Transportation Board es una entidad bipartidista e independiente para la toma de decisiones y adjudicaciones, que pertenece organizacionalmente al Departamento de Transporte de los E.U.A. La Surface Transportation Board fue establecida por la Ley de Terminación de la Comisión de Comercio Interestatal de 1995 (49 U.S.C. 10101 *et seq.*; P.L. 104-88, Diciembre 29, 1995) para asumir algunas de las funciones reguladoras que eran administradas por la Comisión de Comercio Interestatal (Interstate Commerce Commission). La Surface Transportation Board tiene jurisdicción sobre las tarifas ferroviarias, adquisiciones y consolidaciones ferroviarias y abandonos de servicio ferroviario. Otras funciones de la Comisión de Comercio Interestatal fueron eliminadas o bien fueron transferidas a otras agencias dentro del Departamento de Transporte.

autorizará un cambio en el Plan Físico del Aeropuerto (Airport Layout Plan) de Ellington Field y liberará propiedad del aeropuerto para la Alternativa de la Acción Propuesta de acuerdo con el 49 U.S.C. 47151-47153, 49 U.S.C. 47107(c)(2)(B) y 49 U.S.C. 47107(a)(16). La NASA deberá decidir si otorgará un derecho de paso o servidumbre para la Acción Propuesta o una de sus Alternativas para cruzar una carretera de acceso.

La SEA[3] ha preparado este Borrador del EIS para identificar y evaluar los impactos ambientales potenciales de la acciones de construcción y operación propuestas para el Bayport Loop. A través de este Borrador del EIS, la SEA y las agencias cooperadoras buscan informar a agencias Federales, estatales y locales, funcionarios de elección pública, comunidades afectadas y al público en general sobre los efectos ambientales potenciales de las Acción Propuesta y sus Alternativas. Asimismo, en este Borrador del EIS la SEA plantea sus conclusiones con respecto a esos efectos, a las diversas Alternativas consideradas y a aquellas acciones que la SEA recomienda para que la Junta las requiera por parte de los Solicitantes con el fin de mitigar o aliviar impactos ambientales potenciales que han sido identificados durante el curso del análisis ambiental.

Por razones que se presentan en detalle más adelante en este Resumen Ejecutivo, la Acción Propuesta ha atraído más interés por parte del público de lo que se habría esperado bajo otras circunstancias. Por lo tanto, en el proceso de análisis ambiental que la SEA ha adelantado hasta ahora, la SEA ha considerado un amplio rango de intereses y asuntos. Con el fin de atender al gran interés por parte del público, la SEA ha realizado análisis y estudios técnicos, consultas y visitas de campo y ha recabado información ambiental detallada con mayor profundidad de con lo que la SEA típicamente habría hecho para un proyecto de construcción de bajo nivel de tráfico de trenes y con impactos ambientales que en su mayoría son despreciables y en algunos casos son moderados. La SEA ha adelantado extensas actividades de comunicación con el público (descritas más adelante en este Resumen Ejecutivo) para dar a las partes interesadas, agencias, funcionarios de elección pública y al público en general oportunidades para enterarse sobre el proyecto, definir asuntos objeto de consideración y participar activamente en el proceso de análisis ambiental.

Después del cierre del período para comentarios por parte del público, se preparará el EIS Final para responder a los comentarios que sean recibidos sobre el Borrador del EIS. En ese momento, la Junta hará pública su decisión, con base en la totalidad del expediente ambiental, incluyendo el Borrador del EIS, el EIS Final y todos los comentarios del público y de las agencias, decisión en la cual la Junta determinará si otorga aprobación final al proyecto y, de ser así, establecerá las acciones de mitigación ambiental apropiadas. Los Solicitantes no podrían iniciar la construcción de una nueva línea férrea hasta tanto la Junta y las agencias cooperantes no hayan hecho públicas sus decisiones finales y dichas decisiones se hagan efectivas.

[3] Aunque este Borrador del EIS hace referencia en general únicamente a la SEA por conveniencia, el documento refleja las contribuciones de las tres agencias cooperantes.

PROPÓSITO Y NECESIDAD DE ACCIÓN

El propósito de la propuesta de construcción y operación de una nueva línea férrea hacia Bayport Loop es ofrecer un servicio competitivo de ferrocarril a los originadores de carga localizados dentro del área del Loop. En la actualidad, éstos obtienen servicio solamente del UP. Los solicitantes han declarado que la nueva línea propuesta le agregaría capacidad e infraestructura al área de Houston y le daría a los originadores de carga acceso a los amplios servicios integrales que ofrece el BNSF, brindando así mayor flexibilidad y rutas alternas de transporte ante la eventualidad de alguna interrupción de servicios en el futuro. Los Solicitantes han declarado que la nueva línea se necesita para aliviar las restricciones que en la actualidad experimentan los originadores de carga debido a la existencia de una sola opción de servicio de trenes y para proveer un reemplazo efectivo de las condiciones de competencia que existían antes de la fusión del UP con Southern Pacific Rail Corporation (SP) ocurrida en 1996.

CONTEXTO DEL PROYECTO

El contexto para este proyecto incluye otros proyectos propuestos o potenciales, una variedad de usos del suelo, localizados muy próximos los unos de los otros, y otros asuntos. Por ejemplo, existe una gran controversia pública con motivo de la propuesta de la Autoridad de Puertos de Houston (Port of Houston Authority, PHA, por sus siglas en inglés) para la Terminal de Contenedores y Cruceros del Canal de Bayport (Bayport Channel Container/Cruise Terminal, también conocido como el proyecto Bayport Terminal), el cual, de ser aprobado, sería construido en una zona cercana a parte del trazado del proyecto Bayport Loop Build-Out. Existe una percepción según la cual los ocho trenes por día asociados con el Bayport Terminal, los cuales se anticipa que entraría en operación en el año 2012, usarían la línea férrea del Bayport Loop, en vez de usar la nueva línea propuesta de la Port Terminal Rail Association (PTRA, por sus siglas en inglés). La SEA y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los E.U.A. (U.S. Army Corps of Engineers, USACE, por sus siglas en inglés) han concluido que los dos proyectos no están conectados. Sin embargo, el interés por parte del público con respecto a la propuesta del Bayport Terminal y la percepción de que los dos proyectos están conectados ha motivado un aumento en el interés por parte del público con respecto al proyecto Bayport Loop Build-Out.

Las regulaciones de la Junta, consignadas en 49 CFR 1105.7 establecen umbrales para análisis de impactos ambientales potenciales basados en niveles anticipados de tráfico de trenes para una acción propuesta. Los niveles propuestos de tráfico para Bayport Loop Build-Out, que son en promedio de dos trenes por día, no superan esos umbrales. Sin embargo, dado el nivel de interés que el público tiene en este proyecto, la SEA ha analizado con gran detalle los impactos ambientales potenciales asociados con la construcción y operación de la vía propuesta.

Para realizar un análisis detallado de las operaciones ferroviarias, la SEA tuvo que recopilar información de línea de referencia sobre las operaciones ferroviarias. La recopilación de esa información tratándose de un centro ferroviario complejo como lo es Houston es un reto. La SEA revisó diversas fuentes de información, consultó con el UP, el BNSF, el

PTRA, la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés) y el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) y realizó trabajo de campo. Eventualmente, por solicitud de la SEA, el UP, que es propietario de la mayoría de las líneas férreas afectadas, llevó a cabo un trabajo coordinado para establecer una línea de referencia representativa.

En respuesta a los comentarios del público, la SEA analizó la Alternativa de No Construcción dentro de este proceso. Esta alternativa implica que el BNSF opere usando las líneas del UP y que no se necesite construir ninguna línea férrea nueva. Se necesitaría que los Solicitantes obtengan derechos de vía del UP sobre la Subdivisión Strang[4], derechos de vías que los Solicitantes no tienen en la actualidad y que no pueden obtener con base en los términos de la decisión de la Junta en relación con la fusión UP/SP. Aunque la Junta no puede forzar al UP a permitir al BNSF a operar sobre la Subdivisión Strang, los reglamentos de la NEPA obligan a las agencias del gobierno a que también tomen en cuenta alternativas fuera de su jurisdicción (49 CFR 1502.14(c)).

Adicionalmente, el área del proyecto para la línea férrea propuesta contiene una variedad de usos del suelo, localizados muy próximos los unos de los otros, incluyendo un aeropuerto usado para aviación comercial, aviación privada, aviación militar y operaciones de la NASA; una instalación de entrenamiento de la NASA única en su género; una planta de tratamiento de agua; un campo activo de extracción de gas natural; numerosas tuberías; áreas de hábitat natural; áreas residenciales y el importante complejo petroquímico al cual pretenden tener acceso los Solicitantes.

La Acción Propuesta y todas sus Alternativas requieren que los Solicitantes usen derechos de vía sobre líneas férreas de propiedad del UP con el fin de llegar a la línea tipo "build-out." La mayoría de los casos analizados por la SEA que involucran una línea férrea tipo "build-out" no han incluido el uso de derechos de vía, puesto que han involucrado líneas tipo "build-out" que se extienden hasta líneas férreas existentes de propiedad del Solicitante.

El actual sistema ferroviario de Bayport Loop fue adquirido por el UP a través de su fusión con el SP en 1996. En la decisión final de la Junta y como una de las condiciones para aprobación de la fusión, la Junta hizo uso de su autoridad para otorgarle al BNSF derechos de vía sobre ciertas vías del UP y del SP en la medida necesaria para reestablecer las condiciones de competitividad que se perdieron cuando el SP fue incorporado al UP[5] como resultado de la fusión. Dentro de la decisión de la Junta se incluyó una cláusula mediante la cual se le otorgarían derechos de vía al BNSF que garantizaran la posibilidad de realizar obras de tipo build-in o build-out para competir. La Junta declaró que esto le permitiría a las empresas ferroviarias volver a establecer las opciones de competencia que anteriormente otorgaba la operación independiente de UP y SP.

[4] En la actualidad el UP utiliza la Subdivisión Strang para canalizar el tráfico ferroviario hacia y desde Bayport Loop. La Subdivisión Strang corre en forma más o menos paralela a la Carretera Estatal SH 225 y conecta la Estación Strang (al norte de Bayport Loop) con la línea GH&H y con otras líneas del UP en la parte sudeste de Houston.
[5] Fusión Union Pacific / Southern Pacific, 1 STB 233 (1996).

DEFINICIÓN DEL ALCANCE Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El 1º de octubre, 2001, la SEA ofreció y distribuyó el Aviso de Intención para Preparar un Reporte de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) entre unos 489 ciudadanos, funcionarios de elección popular, entidades Federales, estatales y locales, y organizaciones interesadas, y abrió una línea telefónica dedicada, libre de cargo. El 26 de Noviembre, 2001, la SEA ofreció y distribuyó el Aviso de Disponibilidad del Borrador del Alcance para el EIS, el Aviso de Reuniones de Definición del Alcance y la Solicitud de Comentarios entre unos 526 ciudadanos, funcionarios de elección popular, entidades Federales, estatales y locales y organizaciones interesadas. Se distribuyó en las comunidades que rodean la Acción Propuesta y en aquellas ubicadas a lo largo de las líneas de la UP que conectan la Acción Propuesta con la estación New South Yard. La SEA colocó anuncios de las reuniones de caracterización en diversos periódicos comunales y en el *Houston Chronicle*. También ofreció anuncios de servicio público en varias estaciones de radio de habla hispana. Debido a cambios posteriores en el trazado de la Acción Propuesta de la Estación New South Yard hacia la estación Dayton Yard[6], acaecidos luego de las reuniones para la definición del alcance y de la publicación del Reporte Final del Alcance del EIS, la SEA envió notificación de la Acción Propuesta y copias del Borrador del EIS a funcionarios federales, estatales y locales que representan a aquellas comunidades ubicadas a lo largo de la nueva ruta. La SEA también ha puesto este Borrador del EIS a disposición del público en bibliotecas y demás sitios de reunión a lo largo de la nueva ruta.

Las reuniones para la definición del alcance del EIS se celebraron en las tardes y noches del 14 y 15 de enero, 2002 en el Centro de Convenciones de Pasadena. La SEA hizo uso de un formato de taller para permitirle a los concurrentes emitir sus comentarios y hacer preguntas. Entre las 189 personas que asistieron a las reuniones de caracterización se encontraban ciudadanos, organizaciones, funcionarios de elección popular y funcionarios de entidades Federales, estatales y locales.

Ante la solicitud expresada en los comentarios del público y por parte de varios funcionarios de elección popular, la SEA amplió el periodo de comentarios 30 días más, hasta el 14 de marzo de 2002, para que el público tuviera oportunidad suficiente de explorar otras Alternativas para la ruta propuesta y emitiera comentarios relacionados con la caracterización. La SEA publicó el anuncio en el *Federal Register* el 13 de febrero de 2002 y lo distribuyó entre 650 ciudadanos, funcionarios de elección popular, entidades Federales, estatales y locales y organizaciones interesadas. La SEA condujo también actividades de interés público, incluyendo la traducción al español de la información sobre el proyecto, la cual fue puesta a disposición de comunidades y líderes comunales que residen a lo largo de las líneas existentes de la UP.

La SEA publicó el Anuncio de Disponibilidad del Alcance Final del EIS en el *Federal Register* el 19 de julio de 2002. El Alcance Final del EIS se tradujo al español y ambas

[6] Esta ruta es un cambio de la que los Solicitantes describieron en la solicitud original y fue llevada ante la atención de la Junta mediante una carta de fecha Agosto 6, 2002. Como respuesta a inquietudes de la comunidad sobre impactos causados por congestionamiento cerca de New South Yard, los Solicitantes propusieron esta ruta para evitar del todo la estación de New South Yard. Los Solicitantes alegan que este cambio no afecta la ruta propuesta para construcción de la nueva línea.

versiones, en inglés y en español, se difundieron ampliamente dentro del área del proyecto. La SEA realizó consultas, y lo seguirá haciendo, con agencias Federales, estatales y locales, comunidades afectadas y con todas las partes afectadas con el fin de reunir y propagar información sobre la propuesta.

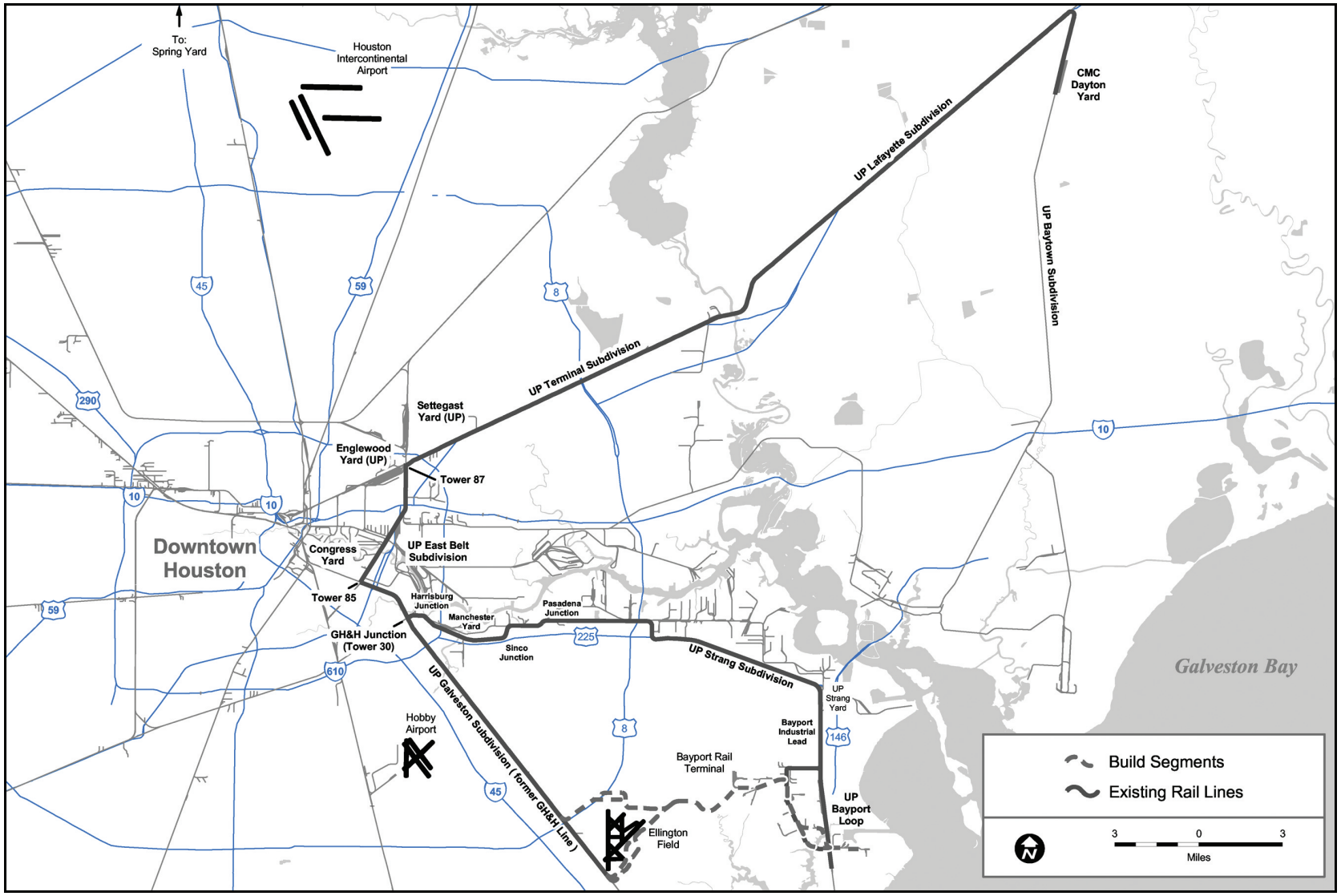
ALTERNATIVAS CONSIDERADAS EN EL ANÁLISIS AMBIENTAL REALIZADO POR LA SEA

Alternativas de Construcción. Entre las Alternativas de Construcción se incluye la Acción Propuesta y otras alternativas que requerirían la construcción de nuevas líneas férreas. El nombre de cada una de las Alternativas de Construcción (a saber, la Acción Propuesta, el Cruce Original del Taylor Bayou y las Alternativas 1C, 2B y 2D) se deriva de las diversas rutas nuevas propuestas y cada Alternativa incluye tanto al segmento de línea nueva propuesto como el uso de derechos de vía sobre las líneas del UP que el BNSF tiene o puede obtener cobijado por la decisión de la Junta en relación con la fusión entre UP y SP. En la Figura ES-1 se muestra la Acción Propuesta y las Alternativas que se consideraron en detalle.

Acción Propuesta. La Acción Propuesta es la ruta preferida por los Solicitantes. Implica la construcción de una línea nueva desde Bayport Loop hasta una línea existente que les permitiría a los Solicitantes prestar servicios competitivos a las industrias petroquímicas en Bayport Loop. La implementación de la Acción Propuesta resultaría en la operación de trenes hacia y desde la línea nueva con derechos de vía sobre la línea GH&H de la UP y sobre el East Belt de la UP, y las Subdivisiones de Terminal, Lafayette, y Baytown hasta el patio de almacenamiento operado por el Ferrocarril CMC en Dayton, unas 30 millas al noreste de Houston. La Acción Propuesta originalmente por los Solicitantes contemplaba la operación de trenes en la línea de GH&H y en la subdivisión Glidden de UP hacia la estación New South Yard del BNSF. El 6 de agosto de 2002, los Solicitantes avisaron a la SEA como respuesta a preocupaciones emitidas por las comunidades localizadas en los alrededores de New South Yard relativas a la congestión que existe en la zona, ellos proponían canalizar el tráfico del Bayport Loop hacia la estación de Dayton Yard en lugar de hacia New South Yard. Durante el periodo de caracterización, la ruta preferida por los Solicitantes se denominó Ruta 1 y los Solicitantes la identificaron en su propuesta de exención, y la presentaron a la Junta el 30 de agosto, 2001. La nueva línea tendría unas 12.8 millas de largo. Durante el periodo de definición del alcance del EIA, los Solicitantes declararon que su Alternativa Preferida debería ser alterada para que incluyera la Alternativa 1B, que sigue el camino de Port Road, al otro lado de Taylor Bayou.

El BNSF ha dejado en claro en su solicitud que considera que operaría, en promedio, un tren diario de aproximadamente 36 a 66 carros en cada dirección (lo cual corresponde a un total diario de dos trenes y 72 a 132 carros de tren). En términos anuales, un total de 13,000 a 24,000 carros de carga llenos, y un número igual de carros de carga vacíos, operaría sobre la línea propuesta, lo cual representa aproximadamente entre un 28 y un 51 por ciento de todo el tráfico generado en Bayport Loop. La mayor parte de los embarques consistiría de pellets de plástico que no representan ningún peligro, transportadas en carros – tolva. El resto de los embarques correspondería a químicos transportados en carros cisterna. Según estimaciones de BNSF basadas en la actualidad, aproximadamente entre 1,500 y 7,000

Figura ES-1
Alternativas Consideradas en el Análisis Ambiental Realizado por la Sea



carros de materiales peligrosos se transportarían cada año en la línea. Es posible que también se transporten desde y hacia el sitio otros tipos de mercancías.

Cruce Original del Taylor Bayou. Los Solicitantes propusieron originalmente cruzar el Taylor Bayou usando la Alternativa 1, en un sitio que el Servicio Nacional de Pesca Marítima (Nacional Marine Fisheries Service). Posteriormente se estableció que ese sition contiene un hábitat considerado como Hábitat Esencial para Peces. El cruce original del Taylor Bayou se reemplazó por la Alternativa 1B, la cual afecta una extensión menor de Hábitat Esencial para Peces.

Alternativa 1C. Luego de consultar con la FAA y con la Ciudad de Houston, la SEA pidió que los Solicitantes elaboraran la Alternativa 1C que tomara en cuenta dos situaciones relacionadas con el aeropuerto Ellington Field. La Acción Propuesta pasaría a través de la Zona de Protección de la Pista de Aterrizaje de Ellington Field y separaría una extensión de 240 acres de terreno de la Ciudad de Houston adyacente a Ellington Field del resto del aeropuerto. La Alternativa 1C evita esta situación y consiste en una modificación de dos millas en la Acción Propuesta a partir del cruce de la línea del GH&H hacia las instalaciones de Boeing y la NASA sobre Space Center Boulevard.

Alternativa 2B. Los Solicitantes elaboraron la Alternativa 2B para evitar atravesar tierras propiedad del Distrito Escolar Deer Park y alejar las vías de un importante vecindario residencial.

Alternativa 2D. Los Solicitantes elaboraron esta alternativa por las mismas razones por las que desarrollaron la Alternativa 2B y para evitar interferir con negocios, residencias e iglesias a lo largo de Genoa – Red Bluff Road, minimizar conflictos con la ampliación propuesta de dicha vía y evitar tuberías principales de agua y gas que van paralelas a Genoa – Red Bluff Road. Los Solicitantes han identificado esta Alternativa como su alternativa preferida entre las Alternativas 2B y 2D.

Alternativa de No Construir. Con esta alternativa no es necesario construir vías nuevas. Implicaría que el BNSF use los mismos derechos de vía sobre las líneas del UP que el BNSF utilizaría con la Acción Propuesta, aunque el BNSF sí necesitaría obtener de UP derecho de vía sobre una pequeña porción de la línea GH&H y, ante todo, esta Alternativa requeriría que el BNSF obtenga derechos de vía de la UP sobre la línea Strang Subdivision para llegar a Bayport Loop. El BNSF no puede obtener derechos de vía sobre la línea Strang Subdivision en virtud de la decisión de la Junta en relación con la fusión UP/SP. BNSF ha contactado al UP para obtener tales derechos, pero UP ha declarado públicamente que no concederá ningún derecho a menos que el BNSF le pague la totalidad de la compensación por los ingresos de la UP no percibidos. A la fecha, el BNSF y el UP no han llegado a un acuerdo sobre compensación y el BNSF no puede operar sobre la Strang Subdivisión. La SEA ha analizado esta Alternativa en respuesta a la solicitud expresada durante el proceso de definición del alcance del EIS. Además, pese al hecho de que la Junta no cuenta con la autoridad para forzar al UP a permitir que el BNSF opere sobre la Strang Subdivisión, la SEA debe, según lo establecen las regulación del Concejo para la Calidad del Ambiente (CEQ, por sus siglas en inglés) (40 CFR 1502.14(c)), a analizar Alternativas que estén fuera de su jurisdicción.

Alternativa de No Acción. Bajo esta alternativa, los Solicitantes no proveerían servicio ferroviario competitivo a Bayport Loop, ni mediante construcciones nuevas ni mediante derechos de vía. Los embarcadores de Bayport Loop continuarían recibiendo servicios de transporte por ferrocarril solamente del UP y la operación del tren hacia y desde Bayport Loop en el área de Houston quedaría tal y como está en la actualidad.

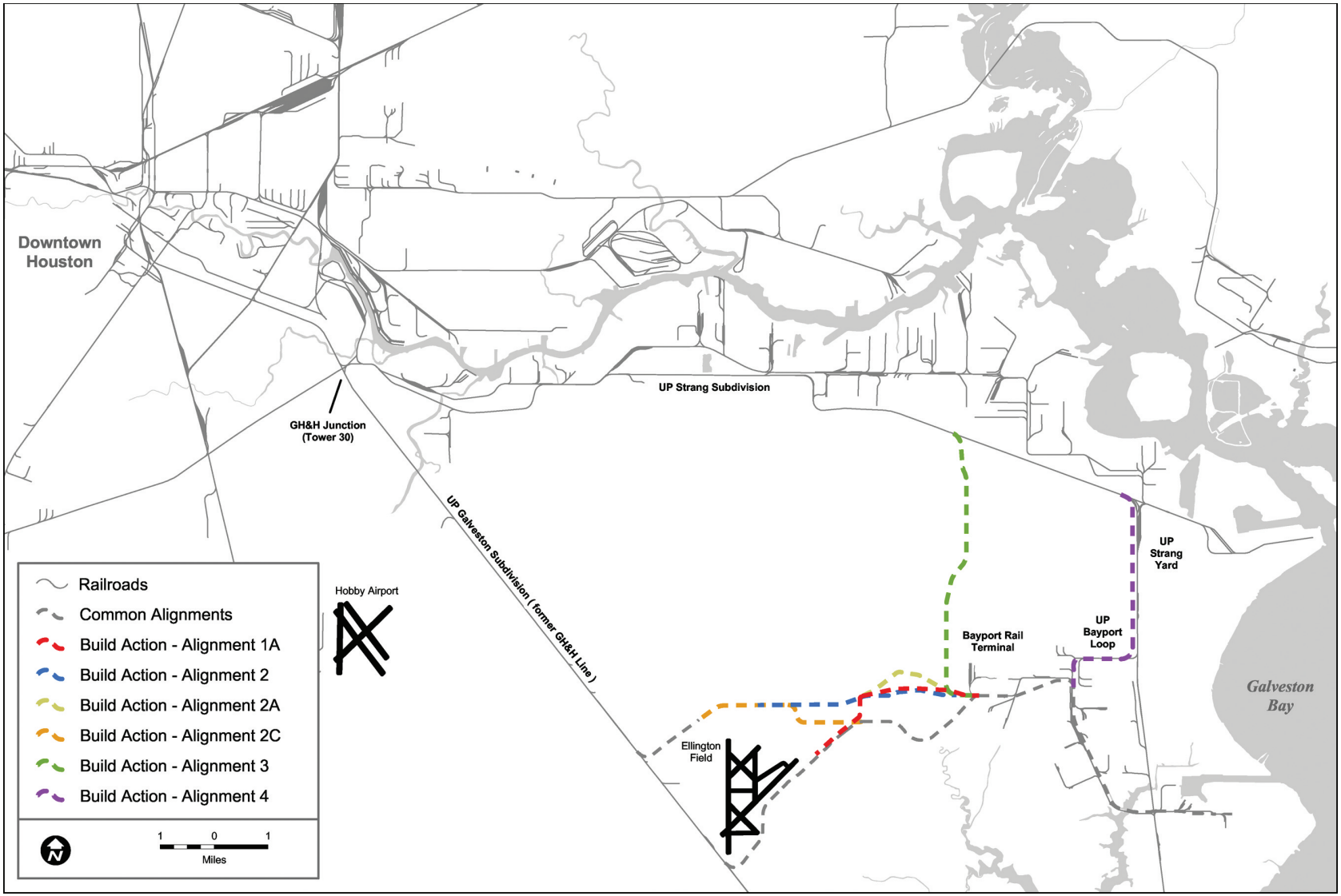
ALTERNATIVAS ELIMINADAS DEL PROCESO DE ANÁLISIS DETALLADO

La SEA eliminó algunas Alternativas del proceso de análisis más detallado debido a que se consideraron poco razonables o poco factibles. La Figura ES-2 muestra las alternativas eliminadas por la SEA, dentro de las cuales se incluyen las Alternativas 1A, 2, 2A, 2C, 3 y 4. Acorde con las regulaciones del CEQ consignadas en 40 CFR 1502.14(a), la SEA presenta una discusión en este Borrador del EIS sobre las razones por las cuales algunas Alternativas no fueron consideradas en detalle dentro del proceso de análisis. La SEA eliminó las Alternativas 1A, 2 y 2A porque requerían un único cruce a desnivel en Genoa – Red Bluff Road y Red Bluff Road, lo cual se determinó que no era factible económicamente y entraría en conflicto con los planes de la Ciudad de Pasadena de ampliar Genoa-Red Bluff Road hacia el norte/noreste para conectar con Fairmont Parkway. La SEA eliminó la Alternativa 2C debido a la curva y la gradiente de aproximación necesaria de las vías para el cruce propuesto con separación de gradiente en Space Center Boulevard y por ser ambientalmente inferior a las otras alternativas estudiadas. La SEA eliminó las Alternativas 3 y 4 porque los Solicitantes no pueden obtener derechos de circulación en las líneas de Port Terminal Railroad Association (PTRA, por sus siglas en inglés) para llegar hasta las líneas nuevas propuestas. La SEA también estudió y eliminó varias Alternativas sugeridas en los comentarios del público. Una de ellas requería la construcción y operación de una línea nueva a lo largo del corredor de la Carretera Estatal 225 para llegar hasta los segmentos construidos de las Alternativas 3 o 4. Los Solicitantes habían considerado previamente esa ruta, pero no pudieron formular una ruta factible. Otra sugerencia implicaba la construcción y operación de una línea nueva usando una ruta nueva en la ruta de Beltway 8 – Fairmont Avenue. La SEA eliminó esta alternativa debido a que se hubieran afectado seriamente una serie de negocios a lo largo de Fairmont Parkway. Los comentarios del público durante la definición del alcance del EIS también sugirieron que la SEA pensara en negociar tarifas más bajas entre los embarcadores del Bayport Loop y el UP. No obstante, con esta sugerencia no se cumple con el propósito y la necesidad de la Acción Propuesta.

REPASO GENERAL DEL AMBIENTE AFECTADO

El área del proyecto está localizada principalmente al sudeste del Condado Harris, que es el centro de una de las mayores concentraciones de fabricantes de plásticos y químicos en los E.U.A. El Condado Harris es el tercero en población de los E.U.A. e incluye la Ciudad de Houston. Por mucho tiempo Houston ha sido un importante centro ferrocarrilero que sirve como centro de atracción de tráfico de carga, incluyendo plásticos y químicos. El proyecto Bayport Loop Build-Out propuesto está diseñado para tener lograr establecer un acceso adicional por tren a un gran complejo petroquímico donde están por lo menos 24 instalaciones de producción importantes. Además, el área del proyecto contiene otros usos

Figura ES-2
Alternativas Eliminadas del Proceso de Análisis Detallado



de la tierra que se encuentran próximos entre sí, incluyendo un aeropuerto con vuelos militares y vuelos de entrenamiento de la NASA, una instalación de entrenamiento de la NASA única en su género, una planta de tratamiento de agua, una planta de aguas residuales, un campo de gas en actividad, numerosos oleoductos, áreas de hábitat natural y áreas comerciales y residenciales.

RESUMEN DE CONSECUENCIAS AMBIENTALES

La SEA llevó a cabo un repaso a fondo de la propuesta de los Solicitantes, incluyendo un análisis ambiental independiente de los impactos potenciales causados por el proyecto y una evaluación de los aspectos mencionados por agencias de gobierno y el público.

Operación del Ferrocarril y Seguridad de Operación del Ferrocarril. La propuesta de los Solicitantes para operar dos trenes diarios en promedio en los segmentos construidos bajo las Alternativas de Construcción tendría poco impacto en la operación o seguridad del ferrocarril, ya que sólo un tren operaría a la vez. Los trenes de los Solicitantes que vienen de Bayport Loop podrían tener que esperar hasta que uno o más trenes de UP dejen libre la línea de GH&H antes de poder continuar su recorrido sobre esa línea férrea desde la línea férrea nueva. Se espera que este nuevo movimiento no afecte las operaciones de la línea de GH&H. Se espera que los impactos de tipo general en relación con las condiciones actuales en todas las líneas existentes sobre las cuales se realizaría el movimiento de trenes de los Solicitantes, incluyendo las líneas usadas bajo las Alternativas de Construcción y la Alternativa de No Construcción, sean mínimos. Los impactos causados por los dos trenes diarios adicionales serían despreciables debido a la baja velocidad de los mismos, el pequeño aumento de tráfico y las medidas de seguridad que existen en la actualidad. La Alternativa de No Acción no causaría impactos adversos adicionales en las operaciones ferroviarias o en la seguridad.

Seguridad en Transporte de Materiales Peligrosos. Todas las Alternativas, incluyendo la Alternativa de No Acción, involucran impactos despreciables en relación con la seguridad en el transporte de materiales peligrosos. Todas las Alternativas, incluyendo la Alternativa de No Acción, conllevan riesgos muy bajos asociados con el transporte de materiales peligrosos debido a que las cantidades de materiales peligrosos transportadas serían relativamente bajas y las velocidades de operación de los trenes serían en general bajas. Casi toda el área del proyecto ya se encuentra expuesta a los riesgos vinculados con esa actividad, con excepción de pequeñas localizadas a lo largo de los Segmentos de Construcción, las cuales actualmente no se encuentran expuestas a riesgos asociados con el transporte de materiales peligrosos. Esas áreas estarían expuestas a un nuevo riesgo de nivel bajo.

Seguridad en Tuberías de Conducción. La construcción de las Alternativas de Construcción tendría un impacto mínimo en la seguridad de las tuberías de conducción. La construcción de carreteras y líneas férreas sobre corredores de tuberías ocurre rutinariamente ciñéndose a prácticas de ingeniería establecidas. La mayoría de los accidentes ocasionados a tuberías ocurren cuando la cuadrilla de construcción no realiza una verificación para determinar la posible presencia de tuberías antes de ejecutar actividades de excavación. Todas las tuberías han sido identificadas en el área del proyecto. Existen pequeñas diferencias entre las Alternativas de Construcción en cuanto al aumento o disminución impactos potenciales sobre las tuberías de conducción como resultado de diferencias en el número de tuberías que serían cruzadas o el largo de las mismas que se localizan en el derecho de vía de las rutas propuestas. No habría impactos relacionados con la construcción del ferrocarril para las Alternativas de No Construcción o de No Acción, ya que no es necesario realizar ninguna construcción. La

operación de cualquiera de las Alternativas tendría un impacto mínimo en la seguridad de las tuberías de conducción debido a la posibilidad tan baja de que las operaciones ferroviarias vayan a dañar una tubería, y a la baja probabilidad de que haya consecuencias serias como resultado de que ocurriera tal daño.

Demoras y Seguridad en Pasos a Nivel. Bajo las Alternativas de Construcción y la Alternativa de No Construcción, habría un impacto imperceptible en cuanto a demoras en pasos a nivel existentes y nuevos, permaneciendo el nivel de servicio en los niveles más altos (A o B) para todos los pasos a nivel, con excepción de un paso a nivel que permanecería con nivel de servicio LOS C para todas las Alternativas. Asimismo, un paso a nivel adicional sobre la Alternativa de No Construcción tendría nivel de servicio C. El incremento en demoras promedio por vehículo en pasos a nivel sería en promedio de menos de 0.5 segundos para las Alternativas de Construcción y la Alternativa de No Construcción y por lo tanto sería despreciable. Bajo la Alternativa de No Acción no habría construcción o cambios en las operaciones ferroviarias y no habría impactos por demoras en pasos a nivel más allá de los que ya existen en la actualidad.

Bajo las Alternativas de Construcción y la Alternativa de No Construcción, habría un impacto despreciable en la seguridad de los pasos a nivel en carreteras, con un incremento despreciable en cuanto a frecuencia de accidentes predecida en pasos a nivel de carretera / vía férrea. La Alternativa de No Acción no aumentaría la frecuencia de accidentes en los pasos a nivel que existen debido a que no habría nuevas construcciones ni cambios en la operación del ferrocarril.

Ruido y Vibración. El incremento de dos trenes diarios en el tráfico ferroviario a lo largo de las vías existentes para las Alternativas de Construcción y la Alternativa de No Construcción ocasionaría un aumento mínimo en impactos por ruido. Las Alternativas de Construcción y la Alternativa de No Construcción aumentarían los niveles de ruido en 2 dBA o menos y aumentarían el número de receptores sensibles al ruido en aproximadamente 190 a 230, comparado con una línea de referencia de aproximadamente 1,319 a 1,392 receptores sensibles afectados en la actualidad dentro del contorno de ruido de 65 $_{Ldn}$. En general, un incremento inferior a 3 dBA por encima de una línea de referencia de 65 dBA $_{Ldn}$ no es considerado como un impacto adverso en materia de ruido ferroviario. No habría impactos por ruido causados por operaciones a lo largo de los Segmentos de Construcción porque el contorno de ruido para un promedio de dos trenes al día se extendería aproximadamente 20 pies a cada lado de la línea férrea y no existen receptores sensibles a ruido ubicados dentro de esa franja. El ruido de construcción afectaría de manera temporal las actividades recreativas. En horas de la noche no se realizarían actividades de construcción ni se presentaría ruido asociado con actividades de construcción. La Alternativa de No Acción no aumentaría el número de receptores sensibles afectados por el ruido del ferrocarril. Ninguna de las Alternativas causaría impactos por vibración.

Clima y Calidad del Aire. Los impactos causados por las Alternativas de Construcción sobre el clima y la calidad del aire serían mínimos. Aún usando suposiciones conservadoras (que producen estimaciones más altas de emisiones), el incremento estimado en emisiones por la construcción y operación del ferrocarril y por demoras vinculadas en los pasos a nivel serían pequeñas en relación con otras fuentes existentes en la zona. La construcción de la vía férrea y la operación de un promedio de los dos trenes diarios propuestos no someterían al Condado Harris a ningún requisito de conformidad relacionado con el Plan Estatal de Implementación (State Implementation Plan). El aumento en emisiones para la Alternativa de No Construcción sería

menor, principalmente debido a que se evitarían las emisiones vinculadas con la construcción. Con la Alternativa de No Acción no habría aumento en las emisiones.

Recursos de Agua. Los impactos causados por las Alternativas de Construcción en aguas subterráneas serían despreciables. Cualquier impacto que llegara a ocurrir se presentaría durante la construcción. La excavación podría aumentar la posibilidad de impacto sobre aguas subterráneas si se alcanzara el límite superior del acuífero. Los derrames de materiales peligrosos durante la construcción podrían causar impacto, pero la posibilidad de derrames de materiales peligrosos es baja y los que pudieran ocurrir serían de pequeña magnitud. La Alternativa de No Construcción o la de No Acción no ocasionaría ningún impacto a las aguas subterráneas.

Todas las Alternativas de Construcción tendrían igual longitud de vías nuevas en la llanura de inundación y tendrían impactos despreciables porque la mayor parte del terreno potencialmente afectado no sería modificado de manera permanente, sino que sería cruzado por puentes. Ninguna de ellas contribuiría a provocar inundaciones, aunque cada una provocaría disturbios en aproximadamente 32 acres de la llanura de inundación de 100 años. Los canales de drenaje propuestos y los cruces de la llanura de inundación serían diseñados para acomodar los caudales de tormentas. Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no impactarían la llanura de inundación en el área del proyecto porque no involucrarían construcción de líneas férreas.

Los impactos sobre las aguas superficiales ocasionados por las actividades de construcción para las Alternativas de Construcción serían moderados. Estas Alternativas cruzarían (mediante puentes) nueve cuerpos de agua superficial jurisdiccional y seis canales de drenaje no jurisdiccionales. Además, estas Alternativas tienen asociados con ellas impactos tales como el incremento en la probabilidad de pérdida de hábitat y el aumento temporal en la concentración de sólidos suspendidos totales y otros contaminantes (por ejemplo, compuestos de metales, fósforo y nitrógeno) como resultado de la construcción de puentes y de canales de cajón ("culverts"). El potencial de ocurrencia de incidentes con materiales peligrosos que pudiesen impactar las aguas superficiales es también mayor para las Alternativas de Construcción. Las Alternativas 2B y 2D tendrían un impacto ligeramente menor que la Alternativa Propuesta o la Alternativa 1C puesto que las primeras no cruzan el Horsepen Bayou ni tampoco un cuerpo de agua superficial no jurisdiccional sin nombre que existe al norte de Ellington Field. Los impactos asociados con la operación de las Alternativas de Construcción serían despreciables. La Alternativa de No Construcción no implica impactos sobre las aguas superficiales relacionados con construcción. Los impactos causados por la operación serían mínimos y similares a los de las Alternativas de Construcción, aunque se afectarían diferentes cuerpos de agua superficial. No se aumentarían los impactos causados a las aguas superficiales por la Alternativa de No Acción más allá de los impactos que ya existen.

Las Alternativas de Construcción podrían tener un impacto directo sobre humedales ubicados en el derecho de vía y un impacto indirecto sobre humedales ubicados cerca del área de influencia de la construcción. Las Alternativas de Construcción perturbarían aproximadamente 2.84 acres de humedales jurisdiccionales y aproximadamente 4.22 acres de humedales no jurisdiccionales. Las Alternativas de Construcción también causarían la pérdida permanente de algunos humedales como resultado de la colocación de material de relleno. El Cruce Original de Taylor Bayou tendría un mayor impacto sobre humedales jurisdiccionales, incluyendo aproximadamente 0.18 acres más de hábitat de "gilgai" y aproximadamente 0.77 acres más de humedales de zona de mareas. Por lo tanto, el impacto de las Alternativas de Construcción sería mayor que para la Alternativa de No Construcción y la Alternativa de No Acción y sería considerado como

moderado durante la fase de construcción. Los impactos serías despreciables durante las fases de operación y mantenimiento. La Alternativa de No Construcción tendría impactos despreciables sobre humedales como resultado de un ligero aumento en la probabilidad de descargas de materiales peligrosos. La Alternativa de No Acción no impactaría humedales.

Recursos Biológicos. Durante la fase de construcción de las Alternativas de Construcción habría un impacto moderado en comunidades de plantas. La planta Texas Praire Dawn, especie inscrita en la Lista Federal de especies amenazadas, crece cerca de algunos tramos del derecho de vía de las Alternativas de Construcción. La construcción de estas Alternativas no tendría un efecto adverso sobre esa especie. Sin embargo, la operación y el mantenimiento de las Alternativas de Construcción podrían tener un impacto, que sería despreciable, como resultado del arrastre de herbicidas por el aire o por derrames de materiales peligrosos. Durante la construcción podría haber algunos impactos en lo que resta de las praderas costeras y áreas boscosas de rivera al este de Ellington Field y sobre los cursos de agua. La operación y el mantenimiento de las Alternativas de Construcción tendrían un impacto despreciable en las comunidades de plantas.

Las Alternativas de Construcción tendrían impacto despreciable sobre los recursos de pesca y vida silvestre. La construcción de las Alternativas de Construcción podría dar como resultado un aumento de hábitat fragmentados e interrupción de movimientos de animales silvestres. Los impactos durante la fase de construcción sobre áreas consideradas como Hábitat Esencial para Peces serían mínimos o despreciables. De igual manera, los impactos causados por las operaciones y el mantenimiento de las Alternativas de Construcción y de la Alternativa de No Construcción como resultado de potenciales derrames de materiales peligrosos o muertes de animales silvestres causadas por trenes en movimiento serían despreciables. La Alternativa de No Acción no ocasionaría impactos adicionales sobre los recursos biológicos.

Topografía, Geología, y Suelos. Las Alternativas de Construcción tendrían impactos despreciables sobre la topografía y los suelos a lo largo de los derechos de vía de las rutas propuestas. Debido a la topografía naturalmente plana en la zona del proyecto, la mayoría de la línea férrea propuesta sería construida siguiendo muy de cerca el perfil natural del terreno y solo en unas pocas áreas sería necesario rellenar depresiones en el terreno o hacer cortes en zonas elevadas. Las Alternativas de Construcción no tendrían impacto sobre la geología. Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no causarían ningún impacto sobre la topografía, la geología ni los suelos porque no involucrarían la construcción de nuevas líneas férreas.

Uso de la Tierra. Las Alternativas de Construcción tendrían impactos despreciables sobre el uso de la tierra. La Acción Propuesta cruza la Zona de Protección (RPZ por sus siglas en inglés) de la pista de aterrizaje 35L del aeropuerto de Ellington Field, pero la FAA ha determinado que no hay conflicto en materia de espacio aéreo. En caso de que sea solicitado por la Ciudad de Houston, propietaria de Ellington Field, la FAA tendrá que decidir si autorizará un cambio en el Plan Físico del Aeropuerto (Airport Layout Plan) de Ellington Field para permitir que la Acción Propuesta cruce dos secciones del aeropuerto y para liberar el terreno de la RPZ. La FAA debe decidir si liberará los terrenos de la propiedad del aeropuerto afectados por las obligaciones impuestas a la Ciudad de Houston como condiciones de la financiación otorgada a la Ciudad por la FAA para la compra del terreno. El terreno en la esquina sureste del aeropuerto que sería cruzado por la Acción Propuesta fue cedido por la Administración de Servicios Generales (General Services Administration) como terreno de exceso. Ese terreno tiene una restricción para el uso de la tierra que requiere que la FAA determine si un uso no relacionado con la aviación

podría tener algún efecto adverso sobre el aeropuerto. La Acción Propuesta pasaría entre el aeropuerto Ellington Field y una parcela de tierra de 240 acres de extensión que la Cuidad de Houston adquirió para evitar su uso para fines de vivienda en las inmediaciones del aeropuerto. La Ciudad está considerando designar esta propiedad de 240 acres para un uso mixto, incluyendo industria ligera, industria pesada y oficinas como parte de la elaboración de un plan maestro para Ellington Field. La Acción Propuesta y la Alternativa 1C correrían en forma paralela a la pista de aterrizaje 4/22. [La FAA inicialmente señaló que el Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS, por sus siglas en inglés) para la pista de aterrizaje 4/22 se podría ver afectado negativamente cuando un tren usara una vía férrea paralela a la pista de aterrizaje. Los Solicitantes realizaron un estudio de pendiente de planeo ("glide slope" en inglés), el cual concluyó que ni la Acción Propuesta ni la Alternativa 1C afectarían negativamente el ILS o la pendiente de planeo. La FAA revisó el estudio y estuvo de acuerdo con esta conclusión.]

Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no tendrían impacto adverso sobre el uso de la tierra.

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los E.U.A. está coordinando la evaluación de la Acción Propuesta y las Alternativas para garantizar el cumplimiento del Programa de Gestión Costera de Texas. La SEA espera que la Acción Propuesta y todas las Alternativas sean consistentes con el mencionado programa.

Las Alternativas de Construcción tendrían impacto despreciable sobre tierras cultivables de alta calidad debido al tamaño limitado de dichas tierras que serían afectadas. Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no impactarían tierras cultivables de alta calidad.

Socioeconomía. Las Alternativas de Construcción tendrían impacto despreciable sobre la economía y los servicios públicos locales. Crearía una cantidad pequeña de nuevos empleos temporales y generarían hasta unos $80 millones en gastos relacionados con la construcción, aunque la mayor parte de esto sería absorbido por la economía local y no tendría efectos de largo plazo. Los efectos vinculados con la Alternativa 2B diferirían de las demás Alternativas de Construcción debido a que podría desplazar algunos negocios a lo largo de Genoa – Red Bluff Road. Sin embargo, en general los efectos serían despreciables. La Alternativa de No Construcción no implica trabajos de construcción y casi no produciría impactos en la economía local o en los servicios públicos. La Alternativa de No Acción no impactaría la economía local o los servicios públicos.

La construcción de la Acción Propuesta o de la Alternativa 1C tendría impacto de corto plazo e impacto visual en el Parque Sylvan Rodríguez y en las residencias al lado oeste de Clear Lake City, las cuales también están ubicadas cerca de la Carretera Estatal SH 3 y de Ellington Field. Las actividades recreativas en el Baywood Country Club también se afectarían temporalmente a causa de las Alternativas de Construcción por causa del ruido causado por la construcción de la separación de gradiente en Red Bluff Road. Estas actividades también afectarían temporalmente las actividades de recreación y tendrían impactos visuales sobre el Armand Bayou y el Taylor Bayou. Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no aumentarían los impactos sobre la recreación o la estética.

Energía. Las Alternativas de Construcción podrían tener un pequeño impacto imperceptible en el transporte de recursos energéticos debido a efectos potenciales de corto plazo en la construcción. No se afectaría a ningún pozo activo de petróleo o de en el área del proyecto, ni

habría ningún efecto sobre el transporte de recursos energéticos o de mercancías reciclables. Con las Alternativas de Construcción o de No Construcción no habría desvío del tráfico de camión hacia tráfico ferroviario. Es posible que la operación de esas Alternativas, que son de una longitud similar, pudiese incrementar el consumo anual de combustible diesel. La SEA considera que el posible aumento en el consumo de diesel tendría un efecto despreciable sobre los recursos energéticos. Lo mismo aplica en cuanto a demoras de vehículos en los pasos a nivel. Bajo la Alternativa de No Acción, no habría cambio en las condiciones existentes y por lo tanto tampoco habría ningún impacto en los recursos de energía más allá de los que existen hoy en día.

Sitios Afectados por Derrames de Materiales Peligrosos / Sitios Contaminados por Residuos Peligrosos. La Alternativa 2D pasaría entre dos celdas del Relleno Sanitario Hughes ya clausurado, que contienen residuos de construcción y de demolición. La excavación y re-localización de materiales de relleno, si fuera necesaria, no causaría un impacto adverso. Tampoco se identificaron impactos adversos vinculados con otros sitios documentados o no documentados afectados por derrames de materiales peligrosos o contaminados por residuos peligrosos. Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no impactarían estos tipos de terrenos.

Recursos Culturales. A lo largo de la ruta de las Alternativas de Construcción no se encontraron sitios prehistóricos y solo se encontró un sitio histórico. Sin embargo, ese sitio no califica para ser incluido en el Registro Nacional de Sitios Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) y no fue necesaria ninguna investigación adicional. La Comisión de Historia de Texas estuvo de acuerdo con la conclusión de la SEA en cuanto a que las Alternativas de Construcción no afectarían ningún sitio histórico. Las Alternativas de No Construcción y de No Acción no implican la ejecución de labores de construcción y por lo tanto no ocasionarían efectos adversos sobre sitios históricos. No fue necesario adelantar consultas con Tribus Amerindias (Indian Tribes) en cumplimiento con la Sección 106 de la Ley de Preservación de Sitios Históricos (NHPA, por sus siglas en inglés) porque el proyecto no conlleva ningún efecto adverso sobre sitios históricos. Sin embargo, la SEA contacto a siete tribus que cuentan con Áreas de Interés en el área de Houston. Varias tribus expresaron que no tenían ninguna preocupación con respecto a la Acción Propuesta y sus Alternativas y varias tribus no pudieron ser contactadas. Estas últimas fueron añadidas a la lista de distribución de la Notificación de Disponibilidad del Borrador del EIS.

Navegación. Las Alternativas de Construcción causarían impactos a corto plazo despreciables sobre la navegación en Armand Bayou y Taylor Bayou durante la construcción del puente. No se espera que haya impactos adversos por la operación y mantenimiento de los puentes debido a los límites existentes aplicables a la navegación en relación con puentes que ya existen en la zona. Bajo las Alternativas de No Construcción y de No Acción no se requiere la construcción de puentes y por lo tanto no habría impactos ocasionados sobre la navegación.

Justicia Ambiental. Todas las líneas férreas que existen en la zona del proyecto bordean o atraviesan numerosas comunidades consideradas como población sujeto de justicia ambiental (conocidas en inglés como “environmental justice populations”). Este tipo de comunidades no existe a lo largo de los segmentos de construcción de la Acción Propuesta o de la Alternativa 1C, pero sí las hay a lo largo de los Segmentos de Construcción de las Alternativas 2B y 2D. La SEA determinó que el nivel de ruido generado por los silbatos de trenes aumentaría, pero que el incremento no afectaría adversamente a las comunidades consideradas como población sujeto de justicia ambiental a lo largo de las líneas férreas usadas por las Alternativas de Construcción y

por la Alternativa de No Construcción. La Alternativa de No Acción no ocasionaría un cambio en el nivel de ruido existente.

La SEA determinó que algunos efectos del transporte de materiales peligrosos serían experimentados por comunidades consideradas como población sujeto de justicia ambiental a lo largo de las líneas férreas existentes utilizadas por las Alternativas de Construcción, de No Construcción y de No Acción.

Varias comunidades consideradas como población sujeto de justicia ambiental están ubicadas en la zona que podría llegar a ser evacuada en el evento de un derrame de material peligroso. No obstante, la SEA ha determinado que el riesgo por el transporte de materiales peligrosos es bajo y por lo tanto el impacto es despreciable.

Existen comunidades consideradas como población sujeto de justicia ambiental cerca a la mayoría de los pasos a nivel existen en todas las Alternativas. Sin embargo, la SEA ha determinado que los impactos por demoras y en materia de seguridad en estos pasos a nivel serían despreciables. Por lo tanto, todas las Alternativas tendrían impactos despreciables en cuanto a demoras en los pasos a nivel y en materia de seguridad sobre comunidades consideradas como población sujeto de justicia ambiental.

EVALUACIÓN SEGÚN LA SECCIÓN 4(f)

La FAA y el USCG son agencias cooperantes en la elaboración de este EIS y deben realizar una evaluación según la Sección 4(f) de acuerdo con lo establecido en la ley USDOT de 1996. Tres recursos del tipo cobijado bajo la Sección 4(f) podrían ser impactados por las Alternativas de Construcción. Estos recursos son el Parque Sylvan Rodríguez y los lechos de los cursos de agua Armand Bayou y Taylor Bayou. La Alternativa 1C estaría localizada aproximadamente a 300 pies del límite del Parque Sylvan Rodríguez. La construcción de la Alternativa 1C causaría impactos despreciables sobre el Parque Sylvan Rodríguez a causa de ruido temporal y efectos estéticos pasajeros. Ninguna parte del parque sería apropiada directamente como parte del proyecto.

Todas las Alternativas de Construcción cruzaría el Armand Bayou en el mismo sitio, cerca del cruce de tuberías de conducción y líneas de transmisión, y calles de acceso para pozos de gas. El puente propuesto sobre Armand Bayou no perjudicaría la calidad de este recurso de Sección 4(f).

Todas las Alternativas de Construcción, salvo el Cruce Original, cruzarían el Taylor Bayou en el mismo sitio en el límite del Distrito Industrial de Bayport, cerca de los puentes que actualmente existen para ferrocarril y carretera y para el cruce de líneas de transmisión. El puente que se propone sobre Taylor Bayou no perjudicaría la calidad de este recurso de Sección 4(f).

IMPACTOS ACUMULATIVOS

La SEA evaluó varios proyectos planeados o previsibles que se están llevando a cabo en la misma área que el Proyecto Bayport Loop Build-Out o que potencialmente afectarían el medio ambiente en la misma área. Estos proyectos incluyeron la Terminal Bayport propuesta, la Terminal de Contenedores de Shoal Point propuesta, los planes de la Ciudad de Pasadena para un distrito de industria liviana, el posible crecimiento de la aviación privada y comercial y el desarrollo de actividades industriales, de oficina e institucionales en el área del aeropuerto

Ellington Field según el Plan Maestro que tiene la Ciudad de Houston, ampliación de la Planta de Tratamiento de Agua del Sureste de Houston (Southeast Houston Water Treatment Plant) y varios proyectos viales. La SEA concluyó que no habría impactos acumulativos notables como resultado del Proyecto Bayport Loop Build-Out en combinación con estos otros proyectos.

RESUMEN DE MEDIDAS PRELIMINARES RECOMENDADAS POR LA SEA

En procesos anteriores de construcción y operación de líneas férreas, la Junta ha animado a los solicitantes a desarrollar medidas de mitigación voluntarias para atender preocupaciones que van más allá de la jurisdicción de la Junta. De acuerdo con esa práctica, los Solicitantes en este proceso han sometido a consideración de la SEA varias propuestas de medidas de mitigación voluntarias. Las actividades voluntarias de mitigación aparecen descritas en el Capítulo 6 del Borrador del EIS.

Basándose en análisis ambientales independientes, en consultas con las agencias apropiadas y en información disponible sobre el proyecto, la SEA consideró de manera preliminar medidas de mitigación recomendadas para la gestión de los impactos ambientales causados por el proyecto propuesto. La conclusión de la SEA es que las Alternativas de Construcción, que son las Alternativas que involucran actividades de construcción, causarían impactos ambientales moderados sobre humedales, aguas superficiales y recursos biológicos. La SEA recomienda que la Junta imponga como condiciones de aprobación de la petición de los Solicitantes la implementación de las medidas de mitigación voluntarias propuestas. Esas medidas de mitigación permiten la gestión adecuada de esos impactos moderados, así como también de otra serie de aspectos de interés para la comunidad. La Acción Propuesta y sus Alternativas tendrían efectos despreciables sobre todas las demás áreas consideradas. Reconociendo que la SEA no está recomendando ninguna medida de mitigación más allá de las medidas de mitigación voluntarias, la SEA específicamente solicita comentarios sustanciales con respecto a otras medidas de mitigación.

La SEA presentará sus recomendaciones finales a la Junta con respecto a mitigación ambiental en el EIS Final después de considerar todos los comentarios del público con respecto al Borrador del EIS y después de realizar análisis ambientales, consultas con agencias y visitas de campo adicionales, según sean necesarios. La Junta tomará entonces su decisión final sobre este proyecto y sobre cualesquiera condiciones ambientales que sea necesario imponer.

SOLICITUD DE COMENTARIOS SOBRE EL BORRADOR DEL EIS

Se anima al público y a cualquier parte interesada para que emitan comentarios escritos sobre cualquier aspecto de este Borrador de EIS. La SEA considerará todos los comentarios para la preparación del EIS Final, documento que incluirá las respuestas a todos los comentarios sustanciales y las conclusiones finales de la SEA sobre los impactos potenciales y las recomendaciones finales de la SEA. Todos los comentarios deben ser enviados dentro del periodo para comentarios que se cierra el día 27 de enero de 2003. Al enviar sus comentarios sobre el Borrador del EIS, por favor sea lo más específico posible y justifique sus preocupaciones y recomendaciones. Por favor envíe los comentarios escritos por correo a la siguiente dirección:

Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, DC 20423-0001

Para asegurarse que sus comentarios sean manejados adecuadamente, por favor indique en su contribución:

Attention: Dana White
Section of Environmental Análisis
Environmental Filing FD No. 34079

Debido a que en la actualidad las Agencias Federales en Washington, DC están experimentando demoras en la entrega del correo, la SEA les invita a enviar sus comentarios por fax al número 1-866-293-4979. Los comentarios enviados por fax serán valorados de la misma como los comentarios recibidos por correo regular; por lo tanto, las personas que envíen sus comentarios vía fax no tienen que enviarlos adicionalmente por correo regular.

Se puede obtener mayor información sobre el proyecto llamando al número telefónico libre de cargo de la SEA, 1-888-229-7857 (TDD para personas sin capacidad auditiva: 1-800-877-8339).

Este Borrador de EIS también está disponible en la página en Internet de la Junta en la dirección: www.stb.dot.gov

REUNIONES PÚBLICAS

Además de recibir comentarios por escrito sobre el Borrador del EIS, la SEA celebrará dos reuniones públicas. En cada reunión, la SEA ofrecerá una breve presentación y las partes interesadas serán invitadas para que presenten sus comentarios en forma verbal. Se dispondrá de un estenógrafo para registrar los comentarios verbales, tanto en inglés como en español. Durante las reuniones también se pueden entregar los comentarios escritos. Las reuniones públicas se llevarán a cabo en los siguientes sitios, fechas y horas:

Pasadena Convention Center
7902 Fairmont Parkway, Pasadena, TX
Enero 14, 2003
7 – 9 p.m.

Cesar E. Chavez High School
8501 Howard Drive, Houston, TX
Enero 15, 2003
7 – 9 p.m.