

Proyecto Loop de Washington D.C. a Baltimore – Guión De Video Narrado

La empresa The Boring Company propone construir y operar un sistema de transporte subterráneo de alta velocidad, de aproximadamente 35,3 millas, entre Washington D.C. y Baltimore (Maryland). Se elaboró un Plan Preliminar de Evaluación Ambiental en colaboración con la Administración Federal de Carreteras (FHWA), actuando como agencia federal líder, y con la Administración Estatal de Carreteras del Departamento de Transporte de Maryland (MDOT SHA) como patrocinador del proyecto de la agencia estatal, brindando dirección y facilitando el proceso de revisión ambiental; y la empresa The Boring Company, el solicitante proporcionando la información técnica presentada. El Plan Preliminar de Evaluación Ambiental evalúa los posibles impactos ambientales resultantes del Proyecto propuesto, de acuerdo con la Ley de Política Ambiental Nacional de 1969 o NEPA (National Environmental Policy Act).

Esta presentación proporciona información acerca del proyecto, el proceso de NEPA, y cómo el público aporta su opinión. Les invitamos a contribuir comentarios y opiniones utilizando el formulario a continuación durante el período de comentarios públicos de la NEPA.

El propósito de esta presentación es asegurar que el público y los principales interesados se mantengan informados e involucrados en el proceso de revisión y aprobación ambiental.

Presentación Del Proyecto

La empresa The Boring Company tiene intención de construir una solución de transporte por túnel que sea segura, asequible y ecológica en entornos urbanos congestionados. Esta solución de transporte propuesta, conocida como "Loop", utilizaría vehículos autónomos eléctricos, denominados con la abreviatura "AEV," para transportar pasajeros a velocidades de hasta 150 millas por hora a través de dos túneles paralelos construidos por The Boring Company. El sistema Loop ofrece varios beneficios, entre ellos:

1. Facilita viajar a alta velocidad;
2. Evita dividir a comunidades con vías y barreras;
3. Funciona sin importar clima;
4. Evita muchos impactos en la superficie;
5. Ofrece la posibilidad de expansión mediante estaciones intermedias; y,
6. Está diseñado para adaptarse a la futura tecnología Hyperloop.

La empresa The Boring Company propone este proyecto debido a la alta demanda de transporte para viajeros entre Washington D.C. y Baltimore, Maryland, la cual produce una congestión intensa, lo que conduce a un transporte diario ineficiente y poco confiable. El área de Baltimore-Washington es uno de los centros urbanos de población más densos de los Estados Unidos según la Oficina del Censo de EE. UU., con una población proyectada a aumentar en un 38 por ciento del 2005 al 2040 según proyecciones realizadas por la Administración Federal de Carreteras.

Como resultado se espera que la demanda de infraestructura de transporte en esta región continúe aumentando a lo largo de las principales carreteras y ferrocarriles, impactando el nivel de servicio y

confiabilidad de los sistemas existentes y la movilidad de pasajeros en esta región. Sin embargo, las soluciones alternativas a las necesidades de transporte actuales y futuras incluyen la expansión de los sistemas existentes de transporte por la superficie, los cuales podrían afectar las características de las comunidades y los recursos culturales y naturales de esta región.

El Proyecto propuesto satisfaría estas necesidades a través de la construcción de un par de túneles subterráneos, paralelos e idénticos, recorriendo el tramo desde Washington D.C. hasta Baltimore, Maryland, y a la vez minimizar posiblemente los impactos negativos a los recursos ambientales típicamente asociados con la expansión de la capacidad de transporte por superficie. La construcción se llevaría a cabo por debajo del “derecho-de-paso” público y debajo de terrenos privados de propiedad o alquilados por la empresa The Boring Company. El Proyecto está financiado por fondos privados y, como tal, no hace uso del recurso de expropiación.

El proyecto Loop de Washington D.C. a Baltimore incluiría varios componentes clave, como Estaciones de Loop, Túneles de Arterias Principales, Conductos de Ventilación, Cámara de inicio para el TBM y AEV:

Las Estaciones del Loop son puntos de acceso donde los pasajeros entrarían y saldrían de los AEV dentro del Sistema Loop. Se propone una estación Loop al norte en el área de estacionamiento en 333 Camden Street, en el Oriole Park at Camden Yards, en Baltimore, Maryland. La Estación Loop del sur estaría ubicada en el 55 New York Avenue Northeast de Washington, D.C. Las Estaciones del Loop del Proyecto propuesto tendrían un área de superficie de aproximadamente 1.500 a 8.000 pies cuadrados;

Los Túneles de la Arteria Principal comprenden un par de túneles subterráneos idénticos y paralelos que transportarían a los AEV entre las estaciones del Loop. Cada túnel se construiría utilizando máquinas tuneladoras o TBM (Tunnel Boring Machines), y tendría un diámetro de perforación de 14 pies, un diámetro exterior de 13½ pies y un diámetro interior de 12 pies. Los dos túneles estarían separados aproximadamente por un diámetro de túnel y correrían en paralelo a través de aproximadamente 35,3 millas por debajo del derecho-de-paso público debajo de la carretera US 50 - New York Avenue Northeast, la vía Baltimore-Washington Parkway, la autovía MD 295 y la calle Russell Street, y terminarían en las estaciones Loop propuestas;

Los Conductos de Ventilación proporcionarían ventilación, salidas de emergencia y acceso de mantenimiento para el Sistema Loop. Cada Conducto de Ventilación tendría un diámetro de 12 a 24 pies. Los conductos de ventilación podrían cubrirse con una rejilla o cobertizo pequeño de aproximadamente 15 x 15 pies a 30 x 30 pies de tamaño. Cada Conducto de Ventilación estaría ubicado hasta entre 2 millas de distancia a lo largo de la alineación propuesta del Túnel Arterial Principal. Los Conductos de Ventilación se construirían sobre terrenos de propiedad o alquilados por la empresa The Boring Company, y evitarían impactos directos (e indirectos) a parques, recursos históricos o escuelas existentes;

Las Cámaras de lanzamiento de TBM son cámaras excavadas que se utilizan para impulsar el TBM que construirían los Túneles de la Arteria Principal. Se han identificado cinco sitios como posibles ubicaciones para las Cámaras de Lanzamiento del TBM a lo largo del Proyecto propuesto, y se planea un total de hasta cuatro para uso del Proyecto. Cada cámara tendría un tamaño aproximado de 8.000 a 15.000 pies cuadrados. Las cámaras de lanzamiento del TBM se construirían dentro de

terrenos de propiedad o alquilados por la empresa The Boring Company, y evitarían impactos directos (e indirectos) a parques, recursos históricos o escuelas existentes;

Tras finalizar la obra, las Cámaras de lanzamiento del TBM pueden ser convertidas en Terminal de Servicio donde se llevaría a cabo la recarga y el mantenimiento de los AEV.

Los AEV serían vehículos eléctricos modificados de batería con sistemas de guía para permitir una operación segura y confiable dentro del Sistema Loop. Los AEV llevarían pasajeros a velocidades de hasta 150 millas por hora dentro de los Túneles de la Arteria Principal.

Se espera que la construcción del Proyecto propuesto tarde entre 15 y 23 meses, dependiendo de la velocidad de construcción de los túneles. Las horas de operación aún no están determinadas. Los intervalos de las salidas podrían tener una frecuencia de hasta cada 30 segundos, pero probablemente se realicen en intervalos más distantes. Un viaje unidireccional entre las Estaciones del Loop, en ambas direcciones, tardaría aproximadamente 15 minutos.

Próximos Pasos

El proyecto Loop de Washington D.C. a Baltimore está actualmente en el proceso de diseño en paralelo con el proceso de revisión de la NEPA. La construcción comenzará solo después de que se logren las siguientes fases, permisos y aprobaciones, tales como, pero no limitadas, a cuándo: se realicen todas las revisiones de diseño aplicables, se compre el derecho-de-paso, los permisos sean otorgados por las autoridades reguladoras con jurisdicción sobre recursos aplicables, y las aprobaciones sean otorgadas por varias entidades para el uso del derecho-de-paso público y las tierras públicas. El cronograma para el inicio de la construcción depende de la rapidez de estos próximos pasos. Se anticipa que la excavación de la cámara tardará hasta 3 meses. Se anticipa que los túneles para el Proyecto propuesto tardarán entre 12 y 20 meses. En general, se anticipa que la construcción, las pruebas y la puesta en servicio tarden entre 15 y 23 meses. La variabilidad del horario se basa en la rapidez de excavación que se alcance, que depende del progreso técnico de The Boring Company antes del inicio de la construcción.

Presentación de NEPA

Actualmente, la empresa The Boring Company y el Departamento de Transporte de Maryland han preparado un Plan Preliminar de Evaluación Ambiental en coordinación con la Administración Federal de Carreteras, y en consulta con la Administración Federal de Ferrocarriles, el Servicio de Parques Nacionales y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

Se ha delineado un Área de Estudio del Proyecto para el análisis, que incluye la huella de cada Estación de Loop, de los Conductos de Ventilación, las ubicaciones de la Cámara de Lanzamiento del TBM y aproximadamente 300 pies desde el Derecho-de-Paso público a lo largo de la alineación del Túnel de la Arteria Principal. El Área de Estudio para algunos recursos fue modificado para incorporar un Área de Estudio mas grande de hasta un octavo de milla.

El Plan Preliminar de Evaluación Ambiental toma en cuenta la gama completa de temas ambientales, incluyendo: -Recursos Naturales, Recursos Socioeconómicos, Recursos Culturales y Propiedades Históricas, Calidad del Aire, Ruido, y Materiales Peligrosos. Si al finalizar el período de

comentarios públicos la Administración Federal de Carreteras determina que el Proyecto propuesto no generará impactos ambientales significativos, se preparará un Resultado de Impacto No Significativo o FONSI (Finding of No Significant Impact). Un FONSI es un documento que presenta las razones por las cuales una agencia ha concluido que no se anticipan impactos ambientales significativos cuando se implemente el Proyecto propuesto. Si se espera que ocurran impactos ambientales significativos, se prepararía una Declaración de Impacto Ambiental.

Resumen de Recursos Clave Evaluados

Algunos de los recursos evaluados en el Plan Preliminar de Evaluación Ambiental incluyen Transporte, Sección 4 (f), Recursos Culturales, Ruido y Vibración, y Calidad Visual y Estética:

- Con respecto al transporte, el proyecto generaría un total de 30 viajes diarios de camiones durante aproximadamente 1 mes en cada Cámara de Lanzamiento de TBM durante la construcción de la cámara. Durante la fase de excavación de túneles, se anticipa un promedio de 97 viajes diarios de camiones, o aproximadamente 8 camiones por hora, en cada Cámara de Lanzamiento de TBM. Se anticipa que los camiones operen 12 horas por día utilizando rutas aprobadas de carga. No se anticipan cierres de carreteras. Una vez se complete la construcción y el sistema Loop esté operativo, ni el Túnel de la Arteria Principal, la Cámara de Lanzamiento de TBM o el Conducto de Ventilación se interconectarán con las instalaciones de transporte existentes o causarán mayor tráfico. Como tal, no se anticipan efectos adversos. Las Estaciones de Loop en Baltimore y Washington D.C. complementarán la red de transporte existente y las estaciones adyacentes de autobuses, trenes de pasajeros o trenes ligeros, como el Centro de Transporte en Camden Yards. La cantidad de pasajeros se controlará mediante un sistema de reserva en línea, que permitiría a los pasajeros reservar asientos con anticipación para una hora de salida y destino determinados. El propósito de este sistema sería ofrecer una mejor experiencia al cliente y al mismo tiempo evitar colas de espera innecesarias en las estaciones.
- Los recursos de la Sección 4 (f) incluyen parques de propiedad pública, áreas de recreación y refugios de vida silvestre o de aves acuáticas, o cualquier sitio histórico de propiedad pública o privada listado o elegible para ser incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Las escuelas públicas con campos de juego y deportes también se incluyen en las evaluaciones de la Sección 4 (f). El proyecto no implicaría el uso de ningún recurso de la Sección 4 (f).
- La sección 106 de la Ley de Preservación Histórica Nacional requiere que agencias federales consideren los efectos de sus compromisos sobre propiedades históricas. Las propiedades históricas incluyen cualquier distrito, sitio, edificio, estructura u objeto que esté incluido o sea elegible para inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos. La Administración Federal de Carreteras ha elegido un método de identificación por fases para el cumplimiento de la Sección 106 y ha preparado un Plan de Acuerdo Programático a nivel del proyecto que detalla el proceso para el cumplimiento de la Sección 106 antes de construir.
 - El Proyecto de Evaluación Ambiental evalúa la posibilidad de efectos adversos sobre recursos de la Sección 106 relacionados con la vibración por las excavaciones de

conductos y túneles. No se anticipa que la vibración generada durante la construcción del Proyecto propuesto sea lo suficientemente grande como para dañar algún recurso cultural conocido que haya sido previamente identificado a lo largo de la alineación.

- El diseño y ubicación de los componentes en la superficie, como los Conductos de ventilación, las Estaciones del Loop y las Cámaras de lanzamiento de TBM, se revisarán para evitar, minimizar o mitigar los posibles efectos adversos sobre propiedades históricas, como los impactos directos y / o impactos audibles o visuales a propiedades históricas.
- El ruido y la vibración también pueden ser preocupación para las comunidades aledañas. Los modelos de ruido indican que el ruido de la construcción durante el día en los lugares de la Cámara de lanzamiento de TBM y las estaciones de Loop no superaría límites de las ordenanzas pertinentes de ruido durante la construcción durante el día. El ruido de la construcción en horas nocturnas podría exceder los límites de las ordenanzas pertinentes. Como medida de minimización, se implementarían controles de ruido de la construcción, posiblemente incluyendo la construcción de barreras de ruido, para reducir los niveles de ruido dentro de los límites establecidos por las ordenanzas pertinentes. El ruido operacional y los efectos de vibración no se anticipan, ya que el Proyecto propuesto está ubicado bajo tierra y utilizará AEV individuales con neumáticos de goma, en contraste con los trenes pesados que viajan sobre rieles.
- Por último, se abordarán asuntos de calidad visual y estética. Debido a que la mayoría del Proyecto propuesto estaría ubicado bajo tierra o en su defecto implicaría huellas relativamente pequeñas sin grandes estructuras sobre la superficie, no se anticipan efectos adversos para la calidad visual. Adornos naturales, como líneas de árboles gruesos a lo largo de la autovía Baltimore-Washington, bloquearían posibles estructuras sobre la superficie construidas para el Proyecto propuesto. Se podrían aplicar tratamientos de color a las estructuras, de modo que estas estructuras se mezclarían con el ambiente circundante, especialmente durante las estaciones del año cuando los árboles se encuentran deshojados.

Para obtener una explicación más detallada de todos los recursos evaluados, consulte el Proyecto de Evaluación Ambiental, al que puede acceder haciendo clic en el enlace que se proporciona en esta página web.

Proceso de Comentario / Participación Pública

Como parte del proceso de revisión ambiental, el público tiene la oportunidad de comentar sobre el Proyecto propuesto. La Administración Federal de Carreteras, el Departamento de Transporte de Maryland, la Administración Estatal de Carreteras y la empresa The Boring Company agradecen sus comentarios y aportes al Proyecto de Evaluación Ambiental y al Proyecto de Acuerdo Programático. Para enviar comentarios siga las instrucciones a continuación en esta página web. Los comentarios serán dirigidos a la Administración Federal de Carreteras. Todas las preguntas o comentarios enviadas por correo o los formularios enviados en línea deben enviarse antes del fin de plazo de revisión pública y período de comentarios.

La Administración Federal de Carreteras, el Departamento de Transporte de Maryland, la Administración Estatal de Carreteras y la empresa The Boring Company le agradecen por su tiempo y participación en este importante proceso público.

Working Draft