

APPENDIX A PUBLIC PARTICIPATION MATERIALS

To keep the public informed and involved throughout the proposed Bayport Loop Build-Out environmental review process, SEA conducted an extensive public outreach program. On October 1, 2001, SEA served and distributed the Notice of Intent to Prepare an EIS to approximately 489 citizens, elected officials, Federal, state, and local agencies, and interested organizations. Simultaneously SEA established a toll-free project hotline for the public to leave questions or provide comments on the Proposed Action. In November 2001, the Notice of Availability of Draft Scope of Study for the EIS, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments was published and distributed. SEA reached out to interested groups via notices in the *Houston Chronicle*, local newspapers, and by distributing public service announcements to several radio stations. SEA translated and distributed public outreach materials in Spanish for the large Spanish-speaking population in the surrounding communities.

SEA held scoping meetings in the afternoons and evenings of January 14 and 15, 2002, at the Pasadena Convention Center. SEA distributed several handouts on the Proposed Action and possible alternatives, the environmental review process, and comment sheets. At the request of initial commentors and several elected officials, SEA extended the comment period for an additional 30 days to March 14, 2002, to provide the public sufficient opportunity to explore alternatives to the proposed route and raise issues pertinent to scoping. SEA published and distributed the Final Scope on July 19, 2002.

This appendix contains duplicates of all of the following documents:

Public Notices

- Notice of Intent to Prepare an Environmental Impact Statement.
- Notice of Availability of Draft Scope of Study for the Environmental Impact Statement, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments.
- Notice of Extension of the Scoping Comment Period.
- Spanish Translation of Notice of Extension of the Scoping Comment Period.
- Notice of Availability of Final Scope of Study for the Environmental Impact Statement (EIS).
- Spanish Translation of Notice of Availability of Final Scope of Study for the Environmental Impact Statement (EIS).

Scoping Materials

- Factsheet.
- Spanish Translation of Factsheet.
- Summary of Surface Transportation Board's Environmental Review Process.
- Purpose and Format of Scoping Meetings.
- Issues and Concerns Previously Expressed to the Section of Environmental Analysis.

- Notice of Ground Rules.
- Comment Sheet.
- Sign-in Sheet.

Media Outreach During Scoping

- Public Service Announcement Regarding Scoping Meetings for Extension of Scoping Comment Period and Availability of Final Scope: Radio Spot.
- Press Release for Final Scope.
- List of Newspapers and Radio Stations Contacted.

Hotline Scripts

- Hotline Script after publication of Draft Scope of Study for the Environmental Impact Statement and Notice of Comment Period Extension (in English and Spanish).
- Hotline Script after publication of Final Scope of Study for the Environmental Impact Statement (in English and Spanish).

PUBLIC NOTICES

32192
SEA

SERVICE DATE - OCTOBER 1, 2001

SURFACE TRANSPORTATION BOARD

Finance Docket No. 34079

San Jacinto Rail Limited - Construction Exemption - And The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company - Operation Exemption - Build-Out to the Bayport Loop Near Houston, Harris County, Texas

Decided: September 24, 2001

ACTION: Notice of Intent to Prepare an Environmental Impact Statement.

SUMMARY: On August 30, 2001, the San Jacinto Rail Limited (San Jacinto) and The Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF) filed a petition with the Surface Transportation Board (Board) pursuant to 49 U.S.C. 10502 for authority for construction by San Jacinto and operation by BNSF of a new rail line near Houston, Harris County, Texas. The project would involve approximately 12.8 miles of new rail line. Because the construction and operation of this project has the potential to result in significant environmental impacts, the Board's Section of Environmental Analysis (SEA) has determined that the preparation of an Environmental Impact Statement (EIS) is appropriate. The purpose of this Notice of Intent is to notify individuals and agencies interested in or affected by the proposed project of the decision to require an EIS. SEA will hold public scoping meetings as part of the EIS process. Meeting dates and locations will be announced at a later date.

SUPPLEMENTARY INFORMATION:

Background: The proposed project, known as the Bayport Loop Build-Out, includes approximately 12.8 miles of new rail line connecting plastics and chemical production facilities located in the Bayport Industrial District in southeast Houston, Texas, with the former Galveston, Henderson and Houston Railroad (GH&H) line, now owned by the Union Pacific Railroad Company (UP), near the southeast corner of Ellington Field at Texas State Highway 3. As a result of the new construction, BNSF would have access to the facilities located in the Bayport Loop using the new line, and the facilities would be provided with a choice of rail providers in the area. The EIS will analyze the potential impacts of the proposed route, the "no-build" alternative, and possible alternative routes.

Environmental Review Process: The National Environmental Policy Act (NEPA) process is intended to assist the Board and the public in identifying and assessing the potential environmental consequences of a proposed action before a decision on the proposed action is made. SEA is responsible for ensuring that the Board complies with NEPA and related environmental statutes. The first stage of the EIS process is scoping. Scoping is an open process for determining the scope of environmental issues to be addressed in the EIS. SEA will soon develop and make available a draft scope of study for the EIS and provide a period for the

submission of written comments on it. Concurrently, scoping meetings will be held to provide further opportunities for public involvement and input into the scoping process. The dates and locations for the scoping meetings will be announced at a later date. Following the issuance of a draft scope and the comment period, SEA will issue a final scope of study for the EIS.

After issuing the final scope of study, SEA will prepare a Draft EIS (DEIS) for the project. The DEIS will address those environmental issues and concerns identified during the scoping process. It will also contain SEA's preliminary recommendations for environmental mitigation measures. The DEIS will be made available upon its completion for public and agency review and comment. SEA will prepare a Final EIS (FEIS) that considers comments on the DEIS from the public and agencies. In reaching its decision in this case, the Board will take into account the DEIS, the FEIS, and all environmental comments that are received.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Dana G. White, Section of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, 1925 K Street, NW, Washington, DC 20412-0001, or call SEA's toll-free number for this project at 1-888-229-7857 (TDD for the hearing impaired 1-800-877-8339). The website for the Surface Transportation Board is www.stb.dot.gov.

By the Board, Victoria Rutson, Chief, Section of Environmental Analysis.

Vernon A. Williams
Secretary

32302
SEA

SERVICE DATE - NOVEMBER 26, 2001

SURFACE TRANSPORTATION BOARD

Finance Docket No. 34079

San Jacinto Rail Limited - Construction Exemption - And The Burlington Northern and Santa Fe
Railway Company - Operation Exemption - Build-Out to the Bayport Loop Near Houston,
Harris County, Texas

Decided November 9, 2001

ACTION: Notice of Availability of Draft Scope of Study for the Environmental Impact Statement, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments.

SUMMARY: On August 30, 2001, San Jacinto Rail Limited (San Jacinto) and The Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF) (collectively the Applicants) filed a petition with the Surface Transportation Board (Board) pursuant to 49 U.S.C. 10502 for authority for construction by San Jacinto and operation by BNSF of a new rail line near Houston, Harris County, Texas. The project would involve approximately 12.8 miles of new rail line to serve the petro-chemical industries in the Bayport Industrial District (Bayport Loop). Because the construction and operation of this project has the potential to result in significant environmental impacts, the Board's Section of Environmental Analysis (SEA) has determined that the preparation of an Environmental Impact Statement (EIS) is appropriate. SEA is holding public scoping meetings as part of the EIS process, as discussed in the Notice of Intent to Prepare an EIS published by the Board on October 1, 2001. As part of the scoping process, SEA has developed a draft Scope of Study for the EIS.

DATES AND LOCATIONS: Scoping meetings will be held on:

January 14, 2002, 2-4 pm and 7-9 pm
January 15, 2002, 2-4 pm and 7-9 pm

The scoping meetings will be held at the:

Pasadena Convention Center
7902 Fairmont Parkway
Pasadena, Texas

The public scoping meetings will be informal meetings in a workshop format during which interested persons may ask questions about the proposal and the Board's environmental review process, and advise the Board's representative about potential environmental effects of the project. SEA has made available for public comment the draft scope contained in this notice.

SEA will issue a final scope shortly after the close of the comment period. Written comments on the Scope of Study are due February 1, 2002 (60 days).

FILING ENVIRONMENTAL COMMENTS: Interested persons and agencies are invited to participate in the EIS scoping process. A signed original and 10 copies of comments should be submitted to:

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, D.C. 20423-0001

To ensure proper handling of your comments, you must mark your submission:

Attention: Dana White
Section of Environmental Analysis
Environmental Filing

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Ms. Dana White, Section of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, 1925 K Street, NW, Washington, D.C. 20423-0001, or SEA's toll-free number for this project at 1-888-229-7857 (TDD for the hearing impaired 1-800-877-8339). The website for the Surface Transportation Board is www.stb.dot.gov.

SUPPLEMENTARY INFORMATION:

Draft Scope of Study for the EIS

Proposed Action and Alternatives

The proposed action, known as the Bayport Loop Build-Out, involves the construction and operation of approximately 12.8 miles of new rail line connecting the Bayport Loop petrochemical and plastic production facilities and the former Galveston, Henderson & Houston Railroad line, now owned by the Union Pacific Railroad Company (UP), near the southeast corner of Ellington Field at Texas State Highway 3. The proposed action also includes operating trains from the BNSF New South Yard over trackage rights on Union Pacific mainlines to the point of connection. As a result of the new construction, BNSF would have access to the facilities located in the Bayport Loop using the new line, and the facilities would be provided with a choice of rail providers.

The reasonable and feasible alternatives that will be evaluated in the EIS are (1) construction and operation of the proposed project along the identified preferred alignment, (2) other alternatives that might be identified during the scoping process, and (3) the no-action alternative.

Environmental Impact Analysis

Proposed New Construction

Analysis in the EIS will address the proposed activities associated with the construction and operation of new rail facilities and their potential environmental impacts, as appropriate.

Impact Categories

The EIS will address potential impacts from the proposed construction and operation of new rail facilities on the human and natural environment. Impact areas addressed will include the categories of land use, biological resources, water resources, geology and soils, air quality, noise, energy resources, socioeconomics as they relate to physical changes in the environment, safety, transportation systems, cultural and historic resources, recreation, aesthetics, and environmental justice. The EIS will include a discussion of each of these categories as they currently exist in the project area and will address the potential impacts from the proposed project on each category as described below:

1. Land Use

The EIS will:

- a. Describe existing land use patterns within the project area and identify those land uses that would be potentially impacted by new rail line construction.
- b. Describe the potential impacts associated with the proposed new rail line construction to land uses identified within the project area. Such potential impacts may include impacts to farming and ranching activities, incompatibility with existing land uses, consistency with the coastal zone management plan, and conversion of land to railroad uses.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to land use, as appropriate.

2. Biological Resources

The EIS will:

- a. Describe the existing biological resources within the project area, including vegetative communities, wildlife and fisheries, and federal and state threatened or endangered species and the potential impacts to these resources resulting from construction and operation of new rail facilities.
- b. Describe any wildlife sanctuaries, refuges, and national or state parks, forests, or grasslands within the project area and the potential impacts to these resources
- c. resulting from construction and operation of new rail line.
- d. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to biological resources, as appropriate.

3. Water Resources

The EIS will:

- a. Describe the existing surface and groundwater resources within the project area, including lakes, rivers, bayous, streams, stock ponds, wetlands, and floodplains and the potential impacts on these resources resulting from construction and operation of new rail line.
- b. Describe the permitting requirements for the proposed new rail line construction regarding wetlands, stream and river crossings, water quality, and erosion control.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to water resources, as appropriate.

4. Geology and Soils

The EIS will:

- a. Describe the geology and soils found within the project area, including unique or problematic geologic formations or soils and prime farmland and hydric soils and the potential impacts on these resources resulting from the construction and operation of new rail line.
- b. Describe measures employed to avoid or construct through unique or problematic geologic formations or soils.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to geology and soils, as appropriate.

5. Air Quality

The EIS will:

- a. Evaluate rail-related air emissions on new rail line, if the proposed project affects a Class I or non-attainment area as designated under the Clean Air Act.
- b. Discuss and evaluate the potential air emissions increases from vehicle delays at new at-grade road/rail crossings. Emissions from vehicle delays will be factored into the emissions estimates for the affected area, as appropriate.
- c. Describe the potential air quality impact resulting from new rail line construction activities.
- d. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to air quality, as appropriate.

6. Noise

The EIS will:

- a. Describe the potential noise impacts during new rail line construction.
- b. Describe the potential noise impacts of new rail line operation for those areas that exceed the Board's environmental threshold of eight or more trains per day.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to noise receptors, as appropriate.

7. Energy Resources

The EIS will:

- a. Describe the potential impact of the new rail line on the distribution of energy resources in the project area, including petroleum and gas pipelines and overhead electric transmission lines.
- b. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to energy resources, as appropriate.

8. Socioeconomics

The EIS will:

- a. Describe the potential environmental impacts to residences, residential areas, and communities within the project area as a result of new rail line construction and operation activities.
- b. Describe the potential environmental impacts to commercial and industrial activities and development in the project area as a result of new rail line construction and operation.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project adverse impacts to social and economic resources, as appropriate.

9. Safety

The EIS will:

- a. Describe existing road/rail grade crossing safety and the potential for an increase in accidents related to the new rail operations, as appropriate.
- b. Describe existing rail operations and the potential for increased probability of train accidents, as appropriate.
- c. Describe pipeline safety factors at rail/pipeline crossings, as appropriate.
- d. Describe hazardous materials safety factors for the transportation of hazardous materials and the potential for a release of those materials, as appropriate.
- e. Describe the potential for disruption and delays to the movement of emergency vehicles due to new rail line construction and operation.
- f. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to safety, as appropriate.

10. Transportation Systems

The EIS will:

- a. Describe the potential impacts of new rail line construction and operation on the existing transportation network in the project area, including vehicular delays at grade crossings.
- b. Describe potential impacts to navigation associated with new bridges.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to transportation systems, as appropriate.

11. Cultural and Historic Resources

The EIS will:

- a. Describe the potential impacts to historic structures or districts previously recorded and determined potentially eligible, eligible, or listed on the National Register of Historic Places within or immediately adjacent to the right-of-way for the preferred and alternative construction alignments.
- b. Describe the potential impacts to archaeological sites previously recorded and either listed as unevaluated or determined potentially eligible, eligible, or listed on the National Register of Historic Places within the right-of-way for the preferred and alternative construction alignments.
- c. Describe the potential impacts to historic structures or districts identified by ground survey and determined potentially eligible, eligible, or listed on the National Register of Historic Places within or immediately adjacent to the right-of-way for the preferred and alternative construction alignments.
- d. Describe the potential impacts to archaeological sites identified by ground survey and determined potentially eligible, eligible, or listed on the National Register of Historic Places within the right-of-way for the preferred and alternative construction alignments.
- e. Describe the potential general impacts to paleontological resources in the project area due to project construction, if necessary and required.
- f. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts to cultural and historic resources, as appropriate.

12. Recreation

The EIS will:

- a. Describe the potential impacts of the proposed new rail line construction and operation on recreational opportunities provided in the project area.
- b. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts on recreational opportunities, as appropriate.

13. Aesthetics

The EIS will:

- a. Describe the potential impacts of the proposed new rail line construction on any areas identified or determined to be of high visual quality.
- b. Describe the potential impacts of the proposed new rail line construction on any waterways considered for or designated as wild and scenic.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts on aesthetics, as appropriate.

14. Environmental Justice

The EIS will:

- a. Describe the demographics in the project area and the immediate vicinity of the proposed new construction, including communities potentially impacted by the construction and operation of the proposed new rail line.
- b. Evaluate whether new rail line construction or operation would have a disproportionately high adverse impact on any minority or low-income groups.
- c. Propose mitigative measures to minimize or eliminate potential project impacts on aesthetics, as appropriate.

15. Cumulative Impacts

The EIS will address the impact on the environment which results from the incremental impact of the action when added to other past, present, and reasonably foreseeable future actions regardless of what agency (Federal or non-federal) or person undertakes such actions.

By the Board, Victoria Rutson, Chief, Section of Environmental Analysis.

Vernon A. Williams
Secretary

32548
SEA

SERVICE DATE - FEBRUARY 13, 2002

SURFACE TRANSPORTATION BOARD
Washington, DC 20423

Finance Docket No. 34079

San Jacinto Rail Limited - Construction Exemption - And The Burlington Northern and Santa Fe
Railway Company - Operation Exemption - Build-Out to the Bayport Loop Near Houston,
Harris County, Texas

February 4, 2002

NOTICE TO THE PARTIES:

Comments on the scope of the Environmental Impact Statement (EIS) to be prepared by the Surface Transportation Board's Section of Environmental Analysis (SEA) in this proceeding were due on February 1, 2002. In response to written requests for an extension of the comment period, SEA is advising all interested persons that the comment period will be extended for a period of 30 days. Comments are now due on March 14, 2002.

SEA believes the extension is appropriate to provide the public sufficient opportunity to raise issues pertinent to scoping. Specifically, comments stated that an extension of the comment period is needed for potentially affected community members to explore alternatives to the proposed route. SEA recognizes that the examination of alternatives is a central consideration of the EIS, and the identification of alternatives is an important part of the scoping process. Thus, a 30-day extension of the comment period furthers the goals of the EIS process without introducing needless delay into the agency's environmental review.

SEA strongly encourages that comments be submitted in writing. However, for parties in circumstances where submission of written comments may be impractical, parties may also submit oral comments to the toll-free number for this project at 1-888-229-7857. Persons submitting oral comments are invited to make their comments in Spanish, as well as English.

DATES: The time for filing comments on the scope of the EIS has been extended to March 14, 2002.

FILING ENVIRONMENTAL COMMENTS: Interested persons and agencies are invited to participate in the EIS scoping process. A signed original and 10 copies of comments should be submitted to:

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, D.C. 20423-0001

To ensure proper handling of your comments, you must mark your submission:

Attention: Dana White
Section of Environmental Analysis
Environmental Filing

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT: Ms. Dana White, Section of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, 1925 K Street, NW, Washington, D.C. 20423-0001, or SEA's toll-free number for this project at 1-888-229-7857 (TDD for the hearing impaired 1-800-877-8339). The website for the Surface Transportation Board is www.stb.dot.gov.

By the Board, Victoria Rutson, Chief, Section of Environmental Analysis.

Vernon A. Williams
Secretary

**JUNTA DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE
(SURFACE TRANSPORTATION BOARD)
Washington, DC 20423**

Registro (Finance Docket) No. 34079

San Jacinto Rail Limited – Exención Para Construcción – Y La Compañía Ferroviaria
Burlington Northern and Santa Fe – Exención para Operación – Construcción Del Ramal
Ferroviario Desde El Bayport Loop Cerca De Houston, Condado De Harris, Texas

NOTIFICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS:

Los comentarios del público dentro del proceso de definición de alcance del Reporte de Impacto Ambiental (documento conocido como E.I.S., por su sigla en inglés) del proyecto en cuestión preparado por la Sección de Análisis Ambiental de la Junta de Transporte de Superficie (conocida como S.E.A., por su sigla en inglés) debían ser presentados a más tardar el primero de febrero de 2002. En respuesta a las comunicaciones escritas solicitando una ampliación del plazo para la presentación de comentarios del público, la S.E.A. notifica a todas las personas interesadas que el plazo para la presentación de comentarios será ampliado en 30 días. La fecha límite para la presentación de comentarios es ahora el 14 de marzo de 2002.

La S.E.A. considera que esta ampliación es apropiada para dar al público oportunidad suficiente para señalar aspectos relevantes dentro del proceso de definición de alcance del E.I.S. del proyecto en cuestión. Específicamente, la S.E.A. ha recibido comentarios que señalan que la ampliación del plazo para la presentación de comentarios es necesaria para dar oportunidad a los residentes de las comunidades potencialmente afectadas por el proyecto en cuestión para que puedan investigar alternativas a la ruta propuesta. La S.E.A. reconoce que la consideración de alternativas es un aspecto central del E.I.S. y que la identificación de alternativas es una parte importante del proceso de definición de alcance del E.I.S. Por lo tanto, una ampliación de 30 días del plazo para la presentación de comentarios favorece al proceso de E.I.S. sin causar retrasos innecesarios en la revisión ambiental que lleva a cabo la Junta de Transporte de Superficie.

La SEA recomienda que los comentarios sean registrados en forma escrita. No obstante, aquellas partes interesadas para quienes no resulte práctico la presentación de comentarios escritos podrán registrar sus comentarios verbalmente llamando al número gratuito 1-888-229-7857. Las personas que registren sus comentarios verbalmente podrán hacerlo en español, así como en inglés.

FECHAS: El plazo para el registro de comentarios dentro del proceso de definición de alcance del E.I.S. ha sido ampliado hasta el 14 de marzo de 2002.

REGISTRO DE COMENTARIOS AMBIENTALES: Se invita a las personas y agencias interesadas a participar en el proceso de definición del alcance del E.I.S. Los comentarios deben ser presentados en original firmado y 10 copias, y deben ser remitidos a la siguiente dirección:

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, DC 20423-0001

Para asegurar el manejo apropiado de sus comentarios, el sobre en que usted remita sus comentarios debe ir dirigido con atención a la siguiente persona:

Attention: Dana White
Section of Environmental Analysis
Environmental Filing

CONTACTOS PARA MAYOR INFORMACIÓN: Ms. Dana White, a la dirección Section of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, 1925 K Street, NW, Washington, DC 20423-0001, o el número telefónico libre de cargo de la S.E.A. para este proyecto: 1-888-229-7857 (para personas con limitación auditiva, TDD 1-800-877-8339). El sitio en Internet de la Junta de Transporte de Superficie es www.stb.dot.gov.

Por la Junta, Victoria Rutson, Jefe, Sección de Análisis Ambiental.

Vernon A. Williams
Secretario

32892
SEA

SERVICE DATE - JULY 19, 2002

SURFACE TRANSPORTATION BOARD

STB Finance Docket No. 34079

SAN JACINTO RAIL LIMITED - CONSTRUCTION EXEMPTION - AND THE
BURLINGTON NORTHERN AND SANTA FE RAILWAY COMPANY - OPERATION
EXEMPTION - BUILD-OUT TO THE BAYPORT LOOP NEAR HOUSTON, HARRIS
COUNTY, TEXAS

Decided: July 8, 2002

AGENCIES:

Lead: Surface Transportation Board. **Cooperating:** U.S. Coast Guard, Federal Aviation Administration, National Aeronautics and Space Administration.

ACTION: Notice of Availability of Final Scope of Study for the Environmental Impact Statement (EIS).

SUMMARY: On August 30, 2001, San Jacinto Rail Limited (SJRL) and The Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF) (referred to collectively as the Applicants) filed a petition with the Surface Transportation Board (Board) pursuant to 49 U.S.C. 10502 for authority for construction by SJRL and operation by BNSF of a new rail line near Houston, Harris County, Texas. The project would involve construction of approximately 12.8 miles of new rail line to serve the petro-chemical industries in the Bayport Industrial District (Bayport Loop). Trains operating over the new rail line would originate at BNSF's New South Yard and operate via trackage rights over the Union Pacific Railroad Company's (UP) Glidden Subdivision and UP's Galveston Subdivision, also known as the former Galveston, Henderson, and Houston Railroad (GH&H) line, to the beginning of the new rail line near Ellington Field. Because the construction and operation of this project has the potential to result in significant environmental impacts, the Board's Section of Environmental Analysis (SEA) determined that the preparation of an Environmental Impact Statement (EIS) is appropriate. To help determine the scope of the EIS, and as required by the Board's regulations at 49 CFR 1105.10(a)(2), SEA published in the *Federal Register* and made available to the public on November 26, 2001, the Notice of Availability of Draft Scope of Study for the EIS, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments. SEA held four public scoping meetings at the Pasadena Convention Center on January 14 and 15, 2002. The scoping comment period originally concluded February 1, 2002, but, in response to requests, SEA extended the scoping period an additional 30 days, to March 14, 2002. During the scoping comment period, the U.S. Coast Guard (USCG), the Federal Aviation Administration (FAA), and the National Aeronautics and Space Administration (NASA) requested cooperating agency status in the preparation of the EIS. After review and consideration of all comments received, this notice sets forth the Final Scope of the EIS. The Final Scope adopts the Draft Scope, which is provided as Attachment A, and reflects any changes to the Draft Scope as a result of the comments, summarizes and addresses the principal

environmental concerns raised by the comments, and briefly discusses pertinent issues concerning this project that further clarify the Final Scope.

FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:

Ms. Dana White, SEA Project Manager, toll-free at 1-888-229-7857 (TDD for the hearing impaired 1-800-877-8339). The website for the Surface Transportation Board is www.stb.dot.gov.

Mr. Phil Johnson, U.S. Coast Guard, (504) 589-2965.

Ms. Nan Terry, Federal Aviation Administration, (817) 222-5607.

Ms. Perri Fox, National Aeronautics and Space Administration, (281) 483-3157.

This document is available in English and Spanish at the repositories listed below or by calling the toll-free number at 1-888-299-7857. In addition, a set of frequently asked questions in English and Spanish is provided as Attachment B for quick reference.¹

San Jacinto College, Central Campus Library	8060 Spencer Highway Pasadena, TX 77505 (281) 476-1850
San Jacinto College, North Campus Library	5800 Uvalde Street Houston, TX 77015 (281) 459-7116
San Jacinto College, South Campus	13735 Beamer Road Houston, TX 77089 (281) 922-3416
University of Houston, Clear Lake Campus, Alfred Neumann Library	2700 Bay Area Boulevard Houston, TX 77058 (281) 283-3930
Freeman Memorial Branch Library	16602 Diana Lane Houston, TX 77062 (281) 488-1906
Harris County Public Library, Evelyn Meador Branch	2400 N. Meyer Road Seabrook, TX 77586 (281) 474-9142

¹ In addition, SEA has distributed extra copies to numerous community groups that have previously distributed project information from SEA.

Harris County Public Library, South Houston Branch	607 Avenue A South Houston, TX 77587 (713) 941-2385
Pasadena Public Library, Fairmont Branch	4330 Fairmont Pkwy Pasadena, TX 77504 (713) 998-1095
Pasadena Public Library, Main Branch	1201 Jeff Ginn Memorial Pasadena, TX 77506 (713) 477-0276
Deer Park Public Library	3009 Center Street Deer Park, TX 77536-7099 (281) 478-7208
Houston Public Library	500 McKinney Avenue Houston, TX 77002 (713) 247-2222
Park Place Regional Library	8145 Park Place Blvd Houston, TX 77017 (832) 393-1970
Patricio Flores Library	110 North Milby Street Houston, TX 77003 (832) 393-1780
Melcher Branch Library	7200 Keller Houston, Texas 77012 (832) 393-2480
Bracewell Branch Library	10115 Kleckley Houston, Texas 77075 (832) 393-2580

SUPPLEMENTARY INFORMATION:**Background**

The Bayport Loop consists of approximately 24 shipper facilities. UP is the only railroad serving the Bayport Loop. UP acquired the existing Bayport Loop trackage in its merger with the Southern Pacific Rail Corporation (SP) in 1996. In the Board's final decision approving the merger,² and as a condition of the merger approval, the Board used its authority to grant trackage rights over former UP lines (but not former SP lines) to other rail companies to the extent required to ensure an equal level of competition to that which existed before the merger. The

² See Union Pacific/Southern Pacific Merger, 1 S.T.B. 233 (1996).

Board's decision included granting trackage rights to ensure access to competitive build-ins or build-outs. The Board stated that this would allow other rail companies to replicate the competitive options previously provided by the independent operations of UP and SP. The Board explained in its decision that shippers need not demonstrate the economic feasibility of a build-in or build-out proposal under this condition.

Before the UP/SP merger, the Bayport Loop was solely served by SP. UP operated the former GH&H rail line to the south of Ellington Field, and had an opportunity to construct a new rail line into the Bayport Loop to compete with SP. However, when the two companies merged in 1996, this competitive option would have been eliminated but for the merger condition noted above. Through the Proposed Action, the Applicants here³ are seeking approval to create the competitive situation provided for by the Board's condition by utilizing trackage rights over the former GH&H line and constructing a rail line into the Bayport Loop.

BNSF would operate on average one train each way per day comprising 36 to 66 railcars, totaling 13,000 to 24,000 loaded railcars per year. The majority of the railcars would contain plastic pellets. Approximately 1,500 to 7,000 tank cars each year would contain hazardous materials or other miscellaneous inbound and outbound commodities.

Environmental Review Process

The Board is the lead agency, pursuant to 40 CFR 1501.5. SEA is responsible for ensuring that the Board complies with the National Environmental Policy Act (NEPA), 42 U.S.C. 4321-4335, and related environmental statutes. SEA is the office within the Board responsible for completing the environmental review process. ICF Consulting of Fairfax, Virginia is serving as an independent third-party contractor to assist SEA in the environmental review process. SEA is directing and supervising the preparation of the EIS. The USCG, FAA, and NASA are cooperating agencies, pursuant to 40 CFR 1501.6. If the USCG, FAA, and NASA find the EIS adequate, they will base their decisions on it. The EIS should include all of the information necessary for decisions by the Board and the cooperating agencies (collectively, the agencies).

The NEPA environmental review process is intended to assist the agencies and the public to identify and assess the potential environmental consequences of a Proposed Action before a decision on the Proposed Action is taken. The NEPA regulations require the agencies to consider a reasonable range of feasible alternatives to the Proposed Action. The President's Council on Environmental Quality (CEQ), which oversees the implementation of NEPA, has stated in *Forty Most Asked Questions Concerning CEQ's National Environmental Policy Act Regulations* that "[R]easonable alternatives include those that are practical or feasible from the technical and economic standpoint and using common sense" In the EIS, the agencies are

³ The Applicants are a partnership comprising BNSF, BayRail, LLC (wholly owned by BNSF), and affiliates of four plastics and chemical production companies located in the Bayport Loop. The four production companies are ATOFINA Petro-Chemicals, Inc., Basell USA, Inc., Equistar Chemicals, LP, and Lyondell Chemical Company.

considering a full range of alternatives that meet the purpose and need of the project, as well as the No-Action Alternative. Some alternatives have been dismissed from further analysis because they have been determined to be infeasible or because the agencies consider them to be environmentally inferior to other alternatives under consideration. The EIS will include a brief discussion of the reasons for eliminating certain alternatives from detailed analysis.

SEA and the agencies will prepare a Draft EIS (DEIS) for the Proposed Action. The DEIS will address those environmental issues and concerns identified during the scoping process and detailed in the Scope of Study served November 26, 2001. It will also discuss a reasonable range of alternatives to the Proposed Action and recommend environmental mitigation measures.

In addition, the DEIS will also analyze the impacts of the additional traffic from the Proposed Action over those UP lines to which Applicants may acquire trackage rights pursuant to the UP/SP merger condition, namely the Glidden Subdivision and the GH&H line.⁴

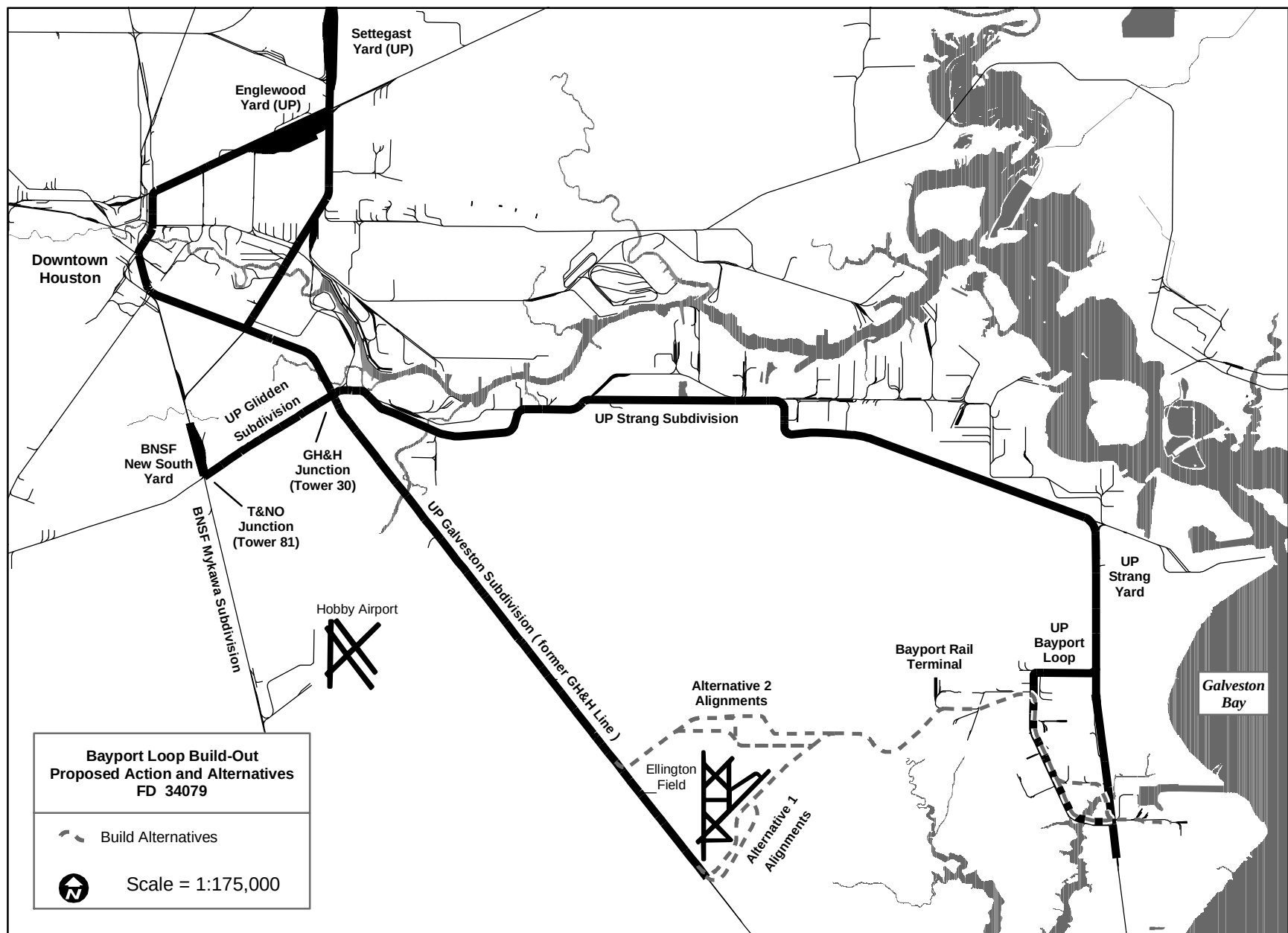
The DEIS will be made available upon its completion for public review and comment. A Final EIS (FEIS) will then be prepared reflecting the agencies' further analysis and the comments on the DEIS. In reaching their future decisions on this case, the Board and the cooperating agencies will take into account the full environmental record, including the DEIS, the FEIS, and all public and agency comments received.

Proposed Action and Alternatives

Based on analysis conducted to date and comments received during the scoping process, the agencies have determined the reasonable and feasible alternatives that will be analyzed in detail in the EIS.⁵ To assist with the visualization of the Proposed Action and Alternatives, please refer to the map below.

⁴ In order to determine the potential impacts over the trackage rights lines, SEA must establish the current UP traffic levels. Because UP is not a participant in this proceeding, and is therefore beyond the scope of the Board's jurisdiction here, SEA will use the best available information to characterize existing conditions on those two lines. Similarly, in analyzing the No-Action Alternative, SEA will use the best available information to characterize existing conditions on the rail lines that UP currently uses to serve the Bayport Loop and analyze the potential impacts associated with the decrease in rail traffic on those lines as a result of the Proposed Action.

⁵ Many commenters have urged the Board to require BNSF to provide competing service to the shippers in the Bayport Loop via trackage rights over existing UP rail lines. However, the UP/SP merger decision directs UP and BNSF to negotiate terms for build-in/build-out arrangements; it does not direct the parties to negotiate trackage rights over UP's lines in the State Highway 225 and 146 corridors. The Board's policy is to encourage private-sector dispute resolution whenever possible and BNSF and UP have had exchanges regarding Bayport access. If they should reach an agreement granting BNSF access to the Bayport Loop over UP's line, BNSF would likely move to dismiss its petition to construct and operate a new rail line to the Bayport Loop. Until that happens, however, the Board is obligated to consider BNSF's petition in this proceeding.



A. Proposed Action and Modifications

(1) The Proposed Action consists of construction of a new rail line along Alignment 1 to the Bayport Loop and operations from BNSF's New South Yard over UP's Glidden Subdivision and UP's GH&H line. Alignment 1, the Applicants' preferred route, has been modified to include Alignment 1B, which crosses Taylor Bayou parallel to the Port Road and UP crossings. A spur would follow part of the original Alignment 1 route to serve potential shippers in the Bayport Loop. The Applicants developed Alignment 1B because of concerns expressed by the National Marine Fisheries Service over an area of Essential Fish Habitat associated with the original proposed crossing of Taylor Bayou. BNSF would operate on average one train each way per day comprising 36 to 66 railcars, totaling 13,000 to 24,000 loaded railcars per year. The majority of the railcars would contain plastic pellets. Approximately 1,500 to 7,000 tank cars each year would contain hazardous materials or other miscellaneous inbound and outbound commodities.

(2) The original Taylor Bayou crossing was part of Alignment 1 as originally proposed by the Applicants. This alignment would run east across Bay Area Boulevard, turn south, cross Taylor Bayou, and turn east along Port Road.

(3) Alignment 1C is a modification to Alignment 1 that would connect with the GH&H line just south of where Alignment 1 would connect. It parallels Alignment 1 to the south-east corner of the Ellington Field fence line. It continues north-east towards the Boeing and NASA facilities on Space Center Boulevard and turns north-west to rejoin Alignment 1 before it crosses NASA's access road to Ellington Field.

B. Alignment 2 Modifications

Alignment 2 was developed by the Applicants as an alternative to the Proposed Action. The original Alignment 2 would have begun construction from the GH&H on the north side of the Sam Houston Parkway (Beltway 8) and run under Beltway 8. The route then would have run parallel to the east side of Beltway 8 to Genoa-Red Bluff Road. It would have then run east alongside Genoa-Red Bluff Road, passing to the north of Ellington Field and the Baywood Country Club. It would have continued east across Red Bluff road to join Alignment 1 into the Bayport Loop. SEA dismissed the original Alignment 2 from detailed analysis for reasons that are discussed below.

(1) Alignment 2B, which now replaces Alignment 2, is a modification of Alignment 2 that would diverge from Alignment 2 by turning south before reaching the City of Houston's Southeast Water Treatment Plant. Alignment 2B then turns east across the grounds of the Water Treatment Plant and passes to the south of the existing Water Treatment Plant. It continues east, crossing Space Center Boulevard over a proposed grade separation and joins Alignment 1.

(2) Alignment 2C is a modification to the original Alignment 2. It would follow the original Alignment 2 and turn south from Genoa-Red Bluff Road on the east side of the Water Treatment Plant. It would then turn east again and connect with Alignment 1.

(3) Alignment 2D is a modification to the original Alignment 2 and would turn east before reaching Genoa-Red Bluff Road. It would turn south before reaching the Water Treatment Plant, turn east across the Plant grounds, and connect to Alignment 1.

C. *BNSF Trackage Rights Over UP Lines in the SH 225 and SH 146 Corridors*

In addition to analyzing the reasonable and feasible alternatives described above, consistent with the requirement in the NEPA implementing regulations to consider alternatives outside the jurisdiction of the lead agency, the EIS will consider BNSF's use of trackage rights over UP's lines in the State Highway (SH) 225 and SH 146 corridors to reach the Bayport Loop. This alternative would involve operating from New South Yard over the Glidden Subdivision and continuing over UP's lines in the SH 225 and SH 146 Corridors. Notwithstanding the unforeseeable likelihood of this event, as discussed earlier, SEA believes that it is necessary to analyze this alternative in the EIS partly for comparative purposes relative to the No-Action Alternative and the Proposed Action, and partly because of the possibility of a negotiated agreement between BNSF and UP regarding use of the track.

D. *The No-Action Alternative*

Under the No-Action Alternative, the Applicants would not build and operate the new rail line into the Bayport Loop and there would be no change in current operations. UP would continue to serve the petro-chemical plants in the Bayport Loop. The No-Action Alternative consists of the existing situation where UP transports rail cars to and from the Bayport Loop over its lines heading north out of the Loop alongside SH 146, past Strang Yard, then west on its Strang Subdivision alongside SH 225, and on to either Englewood Yard or Settegast Yard. In analyzing the No-Action Alternative, SEA will use the best available information to characterize existing conditions on the rail lines that UP currently uses to serve the Bayport Loop and analyze the potential impacts associated with the decrease in rail traffic on those lines as a result of the Proposed Action.

E. *Alternatives Excluded from Detailed Analysis*

During the scoping process, the agencies determined that the alternatives discussed below are not reasonable and/or feasible and, therefore, do not warrant detailed consideration in the EIS. The EIS will, however, further describe the reasons for eliminating them from detailed consideration.

(1) The construction and operation of the Proposed Action along Alignments 1A, 2, and 2A. The Applicants believe that these alternatives are not feasible because the construction of a single grade separation for Genoa-Red Bluff Road and Red Bluff Road is economically infeasible and would conflict with the City of Pasadena's plans to accommodate growth in traffic by extending Genoa-Red Bluff Road to the north/northeast to connect with Fairmont Parkway.

(2) The construction and operation of the Proposed Action along Alignments 3 and 4. Although initially included in the Applicants' environmental background document, which

accompanied the Applicants' petition to the Board,⁶ Alignments 3 and 4 now appear to be infeasible because they would involve new construction off the existing Port Terminal Railroad Association (PTRA) tracks in the rail corridor along SH 225. As determined during this scoping process, the Applicants cannot use trackage rights over the PTRA to utilize Alignments 3 and 4 because of a legal agreement between UP and the Port of Houston Authority that prohibits BNSF from using the PTRA tracks to provide service to the Bayport Loop.

(3) The construction and operation of the Proposed Action along a new alignment in the SH 225 and SH 146 corridors to reach Alignment 3 or 4. This construction alternative, which is not shown on the map, would involve operating from New South Yard over the Glidden Subdivision and appears to have several engineering challenges, and could have environmental and safety concerns that are more substantial than the alternatives that are already under consideration.⁷

(4) The construction and operation of the Proposed Action using a new Beltway 8 - Fairmont Avenue Alignment. This alignment would follow the original Alignment 2, continue north across Genoa-Red Bluff Road, run east along Fairmont Parkway, and run south on Red Bluff Road until it reaches one of the other alignments. This alignment may require taking a number of businesses and would adversely affect the entrances and exits for a large shopping center, adversely affect turning movements across Fairmont Parkway, and may have adverse noise effects to sensitive receptors.

(5) Suggestions that negotiations between Bayport Loop shippers and UP for lower shipping rates, in an effort to obviate the need for the Proposed Action, do not meet the purpose and need of providing alternative rail service. Negotiations between the Bayport Loop shippers and UP already occur on a regular basis as contracts come up for renewal.

Independent Utility

Scoping comments suggested that the proposed Bayport Channel Container/Cruise Terminal (Bayport Terminal) and the Proposed Action are connected and requested that an EIS be prepared jointly for the two projects. However, based on the Applicant's Verified Statement, SEA's consultation with U.S. Army Corps of Engineers (USACE), which prepared the Draft EIS for the Bayport Terminal, and SEA's consultation with Port of Houston Authority, the two projects are not connected. Rather, the two projects are separate and distinct. They do not depend on each other economically or physically and each would proceed in the absence of the other. This issue will be discussed in more detail in the EIS.

⁶ This document is available in the Board's public record.

⁷ More specifically, construction of a new rail line in this corridor might also require the relocation of several miles of pipeline and existing UP tracks in order to create enough space along the existing right-of-way for a new line. The existing rail lines pass through land that is developed with residential, commercial, and industrial uses. Construction of a new rail line in this corridor could bring rail operations closer to homes than any of the other alternatives and might require the taking of homes.

Reasonably Foreseeable Actions

Under CEQ's guidelines, the analysis of environmental effects resulting from a Proposed Action requires the separation of actions and effects that are reasonably foreseeable as opposed to results that are remote and speculative. Typically, SEA analyzes potential rail operations for a period of three to five years into the future. Projections for rail operations beyond these time frames are not reasonably foreseeable. Beyond three to five years, for example, fluctuations in the economy, changes in contracts between shippers and railroads, railroad mergers, chemical company mergers, expansions or shifts in production among chemical plants, and changes in technology become speculative. The time frame for the analysis of potential effects will vary by impact area depending on the availability of information and SEA's ability to reasonably foresee potential impacts.

Public Participation

On October 1, 2001, SEA served and distributed the Notice of Intent to Prepare an EIS to approximately 489 citizens, elected officials, Federal, state, and local agencies, and interested organizations and initiated a toll-free project hotline 1-888-229-7857. On November 26, 2001, SEA served and distributed the Notice of Availability of Draft Scope of Study for the EIS, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments to approximately 526 citizens, elected officials, Federal, state, and local agencies, and interested organizations. The distribution covered the communities surrounding the Proposed Action and the communities along the UP mainlines connecting the Proposed Action to New South Yard. SEA placed notices of the scoping meetings in several community newspapers and the *Houston Chronicle*. SEA also provided public service announcements to several Spanish-speaking radio stations.

The scoping meetings were held in the afternoons and evenings on January 14 and 15, 2002, at the Pasadena Convention Center. SEA used a workshop format to allow attendees to provide comments to and ask questions of SEA and SEA's third-party independent contractor, ICF Consulting. The 189 people who attended the scoping meetings included citizens, organizations, elected officials, and officials from state and local agencies. Attendees submitted 21 comment sheets during the meetings and 20 attendees provided oral comments to a court reporter. At the close of the scoping period, on February 1, 2002, SEA received an additional 698 scoping comment forms, form letters, and letters raising environmental issues. At that time, SEA had received 14 calls to the toll-free hotline. Thirteen of these callers asked for information and one provided comments.

At the request of a number of commenters and several elected officials, SEA extended the comment period for an additional 30 days to March 14, 2002, to provide the public sufficient opportunity to explore alternatives to the proposed route and raise issues pertinent to scoping. SEA published the notice to extend the comment period in the *Federal Register* on February 13, 2002, and distributed it to 650 citizens, elected officials, Federal, state, and local agencies, and interested organizations. During that time, SEA conducted additional public involvement activities for the communities along that portion of the UP mainline that the Applicants would use as part of this proposal. Also, project information was translated into Spanish and made

available to communities and community leaders who live along the Glidden Subdivision and the GH&H line and invited comments and questions in Spanish to the toll-free hotline. SEA distributed several hundred of these documents in Spanish to numerous community groups. At the end of the extended scoping period, SEA had received 198 additional comment forms, form letters, and letters, as well as 21 calls to the toll-free hotline. Six of these callers asked for information and 15 provided comments.

As part of the environmental review process to date, SEA has conducted broad public outreach activities to inform the public about the Proposed Action and to facilitate public participation. SEA has and will continue to consult with Federal, state, and local agencies, affected communities, and all interested parties to gather and disseminate information about the proposal.

Response to Comments

SEA and the cooperating agencies reviewed and considered the approximately 800 comments in preparation of this Final Scope of the EIS. The Final Scope adopts the Draft Scope and reflects any changes to the Draft Scope as a result of comments. The discussion below summarizes and addresses the principal environmental concerns raised by the comments, and presents additional discussion to further clarify the Final Scope.

A. Rail Operations Safety

General Comments on Infrastructure and Operational Conditions

Comments stated that to operate additional trains safely over the GH&H line its infrastructure should be improved through significant investments. In addition, comments stated that the Board should study these potential investments through the EIS and require them as mitigation. Other comments suggested that the line should be upgraded to welded rail between Graham Siding and Tower 30, and new rail and bridge construction should be done near Sims Bayou/Berry Creek. Also, the applicants should implement crossing improvements and signal installation for rail and non-rail traffic to address the increased hazardous material traffic.

Response. The EIS will include a description of the existing rail operations safety conditions on the lines that the Proposed Action and Alternatives would affect (i.e., those lines over which the Applicants are seeking trackage rights). The existing conditions will be used as the baseline from which to analyze the impacts of the Proposed Action. The EIS also will describe the FRA's regulatory framework for rail safety.

Comments on Risks of Increased Rail Traffic

Comments stated that safety risk will increase because of the increased train traffic and the EIS should undertake a full risk assessment for train accidents and derailments during loading of tank cars and during switching activities in yard facilities. In addition, comments also indicated that SEA should conduct a risk assessment that includes consideration of derailments,

collisions, hazmat releases, and human injuries associated with loading, switching, yard activities, grade crossings, and operation associated with the Proposed Action and Alternatives. Comments stated that BNSF has a poor safety record with a total of 485 train accidents in 2001 and a history of chemical spills. Comments asked whether, in the case of a derailment, BNSF would be held responsible for the damages in the area. Other comments stated that the new rail line would be a vast improvement over the present rail line because it would be safe, continuous rail on a modern roadbed. In addition, comments stated that the line would be safest if it is maintained and inspected regularly and suggested that the Board ensure that this happens.

Response. The EIS will analyze the probabilities of derailments and collisions in order to determine the risk associated with transporting hazardous material. The EIS will also include an analysis of highway-rail at-grade crossing accidents. The analysis will focus primarily on the historical, statistical BNSF and UP accident/derailment rate involving trains carrying hazardous material, releases of hazardous material and the number of instances of evacuations from hazardous materials releases resulting from train accidents/derailments. The EIS will describe BNSF's overall safety record as well as the records of the other major U.S. railroads.

Comments on Derailments

Comments expressed concern over potential rail car derailments. In addition, comments asked what the chances are of derailment for trains traveling straight compared to those making turns, because the new rail line makes several turns. Comments expressed concern over the two sharp curves in build-out Alignment 1C. Comments stated that BNSF has had three derailments since October 2001. Furthermore, comments expressed concern over the speed the trains would be operating and contended that if they operate over 20 miles per hour (mph) they could derail.

Response. The EIS will include an analysis of the Proposed Action in light of the FRA track safety standards and proposed operating speeds. The FRA track safety standards contain requirements for tangent (straight) and curved track and once the railroads set the train speeds at which they wish to operate, they must maintain the track according to the FRA standards. Curved track must meet additional geometry requirements, as compared to tangent track, in order to be in compliance with the FRA standards.

B. Rail Operations

Comments of the Condition of Existing Infrastructure

Comments focused on the condition of the existing rail infrastructure around Houston, stating that it is currently inadequate. Comments expressed concern over the addition of trains and rail cars to what the comments characterized as an already congested and poorly maintained rail network. Specific comments described the condition of the GH&H line, the UP Glidden Subdivision, and T&NO junction as unacceptable. Comments stated that the railroads should continue their investment in infrastructure. Comments stated that BNSF has not included infrastructure improvements as part of its application and contests the need for such improvements. Comments suggested that moving rail traffic off the existing lines along SH 146

and SH 225 might drain the capital necessary to maintain those lines at the same time as increasing rail traffic problems elsewhere in Houston. Comments stated that SEA should study the condition of the existing infrastructure and its traffic levels in the DEIS. Comments requested the Board to study infrastructure investment in the DEIS and require this investment as part of mitigation.

Response. In response to concerns raised over the Proposed Action, the EIS will include an analysis of rail operations associated with the Proposed Action and Alternatives, which involves two trains per day, on average, including impacts over UP's main line. The EIS will consider the existing rail operations and the condition of the infrastructure that the Proposed Action and Alternatives would affect and will use this information as a baseline in its analysis of impacts. The EIS will consider mitigation measures as appropriate. The EIS also will discuss the FRA's regulatory framework for minimum safety standards for track infrastructure.

Comments Concerning the GH&H Line

Comments expressed concern about the condition of the GH&H line and what one comment called "its unacceptable safety and traffic problems." Comments also mentioned the severity of safety and traffic problems near three schools that directly border the line and fifteen schools that are located within one mile of the GH&H line and attributed some of these problems to the lack of incentive to upgrade a lightly used track. Comments suggested that the 150-year-old line needs to be repaired and that the GH&H tracks are too old to bear any additional traffic. Comments suggested that the Board require that the track be replaced with continuous welded rail and that all bridges, grade crossings, and switches be brought up to the best available standards. Other comments stated that the GH&H line has presented no problems for about 150 years.

Response. The EIS will analyze the rail operations impacts of the Proposed Action and Alternatives on the UP's GH&H line. The analysis will account for the existing condition of the line and the current rail traffic levels. For example, SEA's initial fieldwork found four to five UP trains per day operating on the GH&H line based on four days of train counts and nine trains per day during a fifth day of train counts. The EIS will include a description of safety conditions on the GH&H.

Comments on Rail Congestion

Comments stated that there is chronic rail congestion on the East Belt line and in the vicinity of New South Yard that impairs the mobility of residents and creates a safety problem. Comments highlighted the trains backing into New South Yard as a particular source of hardship for residents and suggested that this practice be eliminated. Comments stated that the Federal requirement that trains not block crossings for more than ten minutes without cause is not being enforced. Comments suggested that SH 225 already exists as a dedicated container and chemical traffic corridor and that re-routing traffic away from this corridor would create traffic problems on other lines, including the GH&H line, Glidden Subdivision, and former Houston Belt &

Terminal Railway lines. Comments called on SEA to give weight to the benefits of this current dedicated corridor.

Response. The EIS will consider the existing rail operations in the project area and the potential effects from the Proposed Action and Alternatives, including a discussion of nearby UP, BNSF, and PTRC rail line operations on the East Belt, Double Track Junction, T&NO Junction, and switching operations in both New South Yard and Old South Yard.

Comments about Daily Train Traffic

Comments requested that SEA study existing train traffic levels on the lines that the Proposed Action would affect, in order to provide a baseline rail traffic model. Comments also suggested studying the traffic and mapping grade crossings on lines that the Proposed Action and Alternatives would directly and indirectly affect. Comments requested that SEA determine how existing rail traffic would interact with the new traffic, as well as traffic identified in the Bayport Terminal and Texas City/Shoal Point container facility DEIS. Comments questioned the proposed use of welded track, which could allow speeds of up to 60 mph, when the Applicants have stated that the speed limit would be 20 mph. Other comments asked how the proposed 20 mph speed limit would be controlled and enforced.

Response. The EIS will consider the existing rail operations in the project area and the potential effects from the Proposed Action and Alternatives. For example, as discussed earlier, the EIS will include the results of SEA's field work which sampled the numbers of trains and rail cars operating on the applicable lines in order to better determine the daily number of trains for each of the lines in the project area. The EIS will also consider the interaction of the new trains with existing rail traffic and will describe the enforcement of speed limits.

Comments on the Bayport Rail Terminal

Comments questioned the expansion at the Bayport Rail Terminal that is currently taking place, which will roughly triple its capacity. Comments suggested that SEA note this in the DEIS.

Response. The EIS will consider the expansion of the Bayport Rail Terminal and any relationship with the Proposed Action and Alternatives.

C. *Hazardous Materials Transportation Safety*

General Comments on Assessment of Existing Conditions

Comments expressed general concern about whether the EIS would adequately assess the existing conditions relevant to hazardous materials transportation safety in the area potentially affected by the Proposed Action and Alternatives, particularly with respect to the extent of the area subject to analysis, the population potentially affected in the event of a release, the existing land uses in the area (e.g., proximity to homes, schools, airport, assisted living facilities), and the

existing emergency management services. Comments mentioned that the U.S. Department of Transportation extensively regulates the transportation of hazardous materials, including by rail. Comments also indicated that the Applicants subscribe to a Responsible Care® initiative that responds to public concerns about the manufacture, distribution, and use of chemicals.⁸

Response. The EIS will describe the existing conditions in the project area. The EIS will also describe the existing emergency management services, including voluntary initiatives implemented by industry in coordination with local authorities. The EIS will include a description of regulations applicable to the transportation of hazardous materials via rail and related emergency response requirements. As part of the assessment of potential impacts associated with hazardous materials transportation, the EIS is considering the population located within the area of influence of the Proposed Action and Alternatives that potentially could be affected in the event of a release.

Comments on Potential Impacts Associated with Hazardous Materials Transportation

Comments expressed concern regarding the nature and amount of chemicals that the Applicants would transport, as well as the potential impacts of spills and releases on the surrounding human and natural environment. Comments indicated the need for a risk assessment and evacuation plans pertaining to the proposed rail line. Comments mentioned the risks related to accidents, including derailments and collisions. Other comments expressed concern regarding the safety statistics of existing transport by chemical companies and railroads.

Response. The EIS will assess potential impacts associated with hazardous materials transportation based on an analysis of the probability of a release of hazardous materials and on an assessment of potential consequences in the event of such a release. The analysis of the probability of a release of hazardous materials will consider the safety statistics from the FRA for railroad companies operating in the project area. The assessment of potential consequences will consider the types of chemicals transported over the Proposed Action and Alternatives, as well as the population located along the main lines and around the rail yards that potentially could be affected in the event of a release. Both the analysis of the probability of a release and the assessment of potential consequences will consider existing conditions under the No-Action Alternative, as well as reasonably expected potential conditions if the Proposed Action should be approved and implemented.

Comments Specific to Terrorism

Comments expressed concern about potential terrorist acts that may involve hazardous materials transportation and may target critical infrastructure in the area potentially affected by the Proposed Action.

⁸ Responsible Care® is an initiative sponsored by the American Chemistry Council which, among other activities, works with manufacturers, customers, carriers, suppliers, and distributors to foster the safe use, transport, and disposal of chemicals.

Response. Consistent with prior cases before the Board, safety will be a paramount concern in the environmental review process in this proceeding.

The EIS will consider the probability of a release of hazardous materials during transportation using historic accident statistics, regardless of the cause of the release. The EIS will also consider the potential consequences of releases to human health and the environment.

The EIS will also describe the existing regulations and policies governing the transportation of hazardous materials and the latest developments in those regulations and policies, such as the new rules proposed on May 2, 2002, by the Department of Transportation's Research and Special Programs Administration (RSPA), which would require shippers of certain hazardous materials to develop or update security plans and provide appropriate training. During the course of the environmental review process here, SEA will keep abreast of any policies or recommendations that RSPA and the FRA may develop and that may be applicable to this proceeding, and will provide information on any developments in the Draft and Final EIS, if appropriate.⁹

The EIS will also recognize the procedures now in place in Houston, and in the Bayport Loop area in particular, to handle hazardous materials transport safely. Houston and the Bayport Loop have one of the largest concentrations of chemical facilities in the country. As a result, Houston has in place significant specialized emergency management capabilities to address both accidental and intentional events that may occur in the process of handling and transporting chemicals and hazardous materials.

The security issues relating to potential terrorist acts in the area potentially affected by the Proposed Action do not appear to be separate and distinct from the security issues facing the railroad industry generally. As noted above, these issues are currently being examined for the industry as a whole by RSPA. The EIS will examine the procedures that railroads must comply with regarding transportation safety, security, and the handling of hazardous materials on all their lines.

D. Pipeline Safety

General Comments

Comments expressed concern about the proximity of the proposed rail line to existing pipelines, noting that in many places the proposed alignment would cross directly over or run beside existing pipelines. Comments recommended that SEA perform a risk assessment that

⁹ While the Board is directed to promote a safe rail transportation system in discharging its duties involving rail construction and other matters that require action by the Board, FRA has primary authority to ensure railroad safety under the Federal Rail Safety Act (FRSA), 49 U.S.C. 20101 *et seq.* Railroads are legally bound to comply with the comprehensive across-the-board safety measures adopted under FRSA on all of their lines, regardless of any specific mitigation that the Board may impose in any case-specific environmental review of individual proposals that may require Board approval.

includes consideration of pipeline safety factors at rail/pipeline crossings. In particular, comments expressed concern that cleanup (e.g., excavation of soil) of a spill from a railcar near a pipeline that transports flammable or otherwise hazardous chemicals could cause a pipeline rupture and/or explosion, as had occurred in the recent past. Comments also expressed concern about possible pipeline rupture during construction of the proposed line and inquired whether existing regulations prohibit construction of rail lines in close proximity to pipelines. Comments inquired whether any chemical incompatibilities were expected to exist between the contents of a particular pipeline and the contents of a rail car passing in close proximity.

Response. The EIS will consider pipeline safety factors at rail/pipeline crossings and where a rail alignment runs beside existing pipelines. The EIS will examine the likelihood of a hazardous materials release due to construction and operation of the Proposed Action and Alternatives near pipelines and the potential impacts from a hazardous material release.

Comments on Communication in the Event of An Accident

Comments requested that the scope of the EIS be expanded to include an examination of whether communication between the railroad, the pipeline companies, and area residents would be sufficient in the event of an accident.

Response. The EIS will describe emergency preparedness requirements and plans for the Proposed Action and Alternatives, including provisions for communications in the event of an accident.

E. *Transportation*

Grade Crossing Safety

Comments expressed concern over vehicle and pedestrian accidents, including accidents involving people with disabilities at grade crossings. Comments mentioned that four at-grade crossing accidents occurred at T&NO junction (immediately south of New South Yard) within a ten-month period from January to October 2001. In addition, comments expressed concern over the grade crossing safety risks associated with travel to and from schools. Comments stated that the Proposed Action and Alternatives would double safety risks and requested that BNSF undertake a series of crossing improvements and signal installations for rail and non-rail traffic. Other comments requested that all major roads be grade separated. In addition, comments requested a rail overpass and overwalk at Howard Drive to protect the safety of children and their pets. Comments stated that too many accidents occur at Old Galveston Road and Howard Drive.

Response. The EIS will analyze potential safety impacts at grade crossings. The EIS will address mitigation measures as appropriate and will discuss the Federal Railroad Administration (FRA) and the Federal Highway Administration (FHWA) regulations governing grade crossing safety, which are delegated to the State of Texas. The EIS will also reflect consultations with

and recommendations by the Texas Department of Transportation regarding grade crossing safety.

Grade Crossing Delay

Comments expressed concern over a potential increase in vehicle traffic congestion throughout east and southeast Houston due to additional train traffic from the Proposed Action. In addition, comments requested that the delay analysis not be limited to existing grade crossings but should include future crossings such as Space Center Boulevard, Red Bluff Road, Bay Area Boulevard, Port Road, and SH 146. Comments expressed concern over traffic blockage due to the lack of planned grade separated crossings. Other comments expressed concern over the congestion at New South Yard resulting in main road blockages. Comments expressed concern over trains blocking access to their communities (e.g., Old Galveston Road). Comments also mentioned traffic delays around schools. Comments stated that the Texas Transportation Code 471.007, which does not allow trains to block crossings for more than 10 minutes, is violated daily by existing trains. To address this problem, the comments requested that the Board ensure that an enforceable plan to prevent rail traffic problems and their associated safety risks accompany the application. Comments requested that BNSF not store cargo or park trains in such a way that they would block streets, other tracks, or crossings. Comments stated that the grade crossing delay problem could be mitigated through an enforceable commitment to off-peak hour operations. Other comments stated that the Board should see that traffic problems in east and southeast Houston are solved regardless of exemption approval in this proceeding.

Response. The EIS will analyze the potential effect that the Proposed Action and Alternatives might have on delay at existing grade crossings, as well as at new grade crossings.

Emergency Response

Comments expressed concern over potential delays to emergency vehicles and blockages of emergency evacuation routes. Comments requested that the EIS include maps of primary emergency management systems, fire, and public safety access routes that the proposed alignments would block. Comments also expressed concern over the delays that would occur at Space Center Boulevard, which is being extended and could be used as an evacuation route. Comments stated that the community of Shoreacres contracts its emergency medical services from Clear Lake and would be directly affected by the Proposed Action and Alternatives. Comments requested that the EIS examine the frequency of road blockages from BNSF and UP trains.

Response. The EIS will analyze the potential impacts of the Proposed Action and Alternatives on emergency response vehicles and evacuation routes due to blocked crossings associated with the train traffic of the Proposed Action.

Other Transportation Projects

Comments requested that the EIS coordinate with other studies such as the HGAC 2025 Metropolitan Transportation Plan (MTP), the SH 146 Major Investment Study, the Texas City Shoal Point DEIS and the Bayport Terminal DEIS. Comments also expressed the need for the EIS to consider the potential transportation impacts of these projects along with the Proposed Action.

Response. The EIS will analyze the Proposed Action and Alternatives in the context of other reasonably foreseeable projects in the area. The EIS will consider information on transportation improvements and road traffic predictions from all relevant studies.

F. Noise and Vibration

General Comments on Noise and Vibration

Comments expressed generalized concern about noise and vibration impacts that would result from the proposed rail operations and construction, including adverse effects on communities, schools, residences, property values, and overall quality of life along both the new and existing rail lines. Comments also expressed concern that rail line traffic would increase in the future, which would lead to more noise pollution. Additional comments expressed concern about the effects of noise and vibration on wildlife. Comments also stated that the Proposed Action would reduce noise impacts in comparison to trucks in the area.

Response. Typically, the Board analyzes noise impacts where there is an increase of at least eight trains per day on a rail line or an increase in rail traffic of at least 100 percent (measured in gross ton miles annually) (see 49 CFR 1105.7e(6)). However, in response to concerns raised over the Proposed Action, the EIS will analyze the noise impacts of train operations associated with an increase of two trains per day, on average, over both the new line and trackage rights lines, and for construction of the project. The EIS noise analysis will include adverse noise effects on sensitive receptors such as residences and schools. The EIS will discuss operational and construction-induced vibration to address concerns raised by comments. Potential effects of noise and vibration on wildlife will be addressed under biological resources.

Comments on Evaluation of Noise Levels

Comments requested that the EIS discuss applicable noise regulations and standards and noise levels along all proposed alignments, including: (1) absolute and incremental increase in noise levels, as well as appropriate absolute criteria (comments suggested EPA's goal of a Day-Night Equivalent Level, abbreviated as L_{dn} or DNL of 55 Hourly A-Weighted Sound Level (dBA) for residential areas) and, (2) short-term (instantaneous to one-hour) criteria. Instantaneous noise impact assessment was also requested, estimating noise levels for both day and night. Comments also stated that the EIS should analyze background noise, frequent noise that is louder than ambient noise, periodic noise, infrequent noise, and rare, but foreseeable noise. Comments also requested the evaluation of mitigation options.

Response. The Board's regulations at 49 CFR 1105.7 use an incremental increase in noise levels of three decibels L_{dn} or more, or an increase to a noise level of 65 L_{dn} or greater as noise impact analysis thresholds. Sixty-five L_{dn} is the standard employed by Federal agencies that regulate or evaluate noise impacts, including the EPA, FHWA, Federal Transit Administration (FTA), FRA, and FAA. The Board uses this standard in all of its environmental review analyses. Federal agencies consider noise levels above 65 L_{dn} as incompatible with residential land use. The EIS will discuss existing noise levels. For example, much of the project area is already at 65 L_{dn} or higher due to existing sources (e.g., existing rail traffic, Ellington Field). Regarding instantaneous noise impact assessment, the EIS will provide instantaneous noise levels from a range of sources to provide context (e.g., airplanes, trains, and cars), and mitigation measures as appropriate.

Comments on Long-term Sound Level Averages

Comments requested that long-term sound level averages (over an hour or more) be included in the analysis for construction activities, but not in analysis for operational activities, unless appropriate.

Response. The construction noise analysis in the EIS will consider both long (30-day average) and short-term (8 hour) sound levels. The operational analysis in the EIS will consider long-term sound levels.

Comments on Proposed Action and Alternative Alignments

Comments expressed concern over specific alignments for the Proposed Action and Alternatives. Comments specifically referred to Alignments 1, 1C, and 2B as unacceptable due to their proximity to the Northfork subdivision in Clear Lake City. Comments also suggested that Alignments 1, 1B, and 1C would have a negative impact on the community because of noise. Comments suggested that the two sharp curves proposed in Alignment 1C would cause increased noise when the trains turn and the joints move between the cars. Comments suggested that the DEIS evaluate noise impacts for existing and reasonably foreseeable future land use. More specifically, comments expressed concern over potential noise and vibration impacts to NASA's Sonny Carter Training Facility. Comments also expressed concern over the increased noise impacts that a new rail line would introduce, in addition to the noise from existing operations at Ellington Field, near-by industrial plants, and existing rail traffic along SH 3. Comments also stated that the new rail line would have an insignificant impact on noise in comparison to existing operations at Ellington Field.

Response. The noise analysis in the EIS will include noise contours for rail operations over each new construction alignment evaluated and noise contours for associated rail operations over the existing mainlines, including the No-Action Alternative, to disclose areas where the Proposed Action would cause noise effects. The EIS will address the potential for wheel squeal noise. The EIS will determine whether the Proposed Action would cause any noise and vibration effects to NASA's Sonny Carter Training Facility.

Comments on Vibration Impacts

Comments expressed generalized concern over the potential effects that vibration resulting from construction and operation activities of the Proposed Action may have on schools, homes, structures, and/or roads. In addition, comments expressed concern over potential vibration impacts to NASA's Sonny Carter Training Facility. Comments also requested that the EIS analyze and quantify such impacts.

Response. The EIS will discuss operational and construction-induced vibration. The EIS will also evaluate vibration impacts on the basis of maximum vibration level. Because maximum vibration levels would be essentially unchanged for areas where rail traffic currently exists, the EIS discussion of potential vibration impacts is expected to focus on areas where new rail construction would occur.

G. *Climate and Air Quality*

General Comments on Air Quality

Comments expressed general concerns about air pollution, including diesel emissions, and associated adverse health effects resulting from construction and operation of the Proposed Action and from potential releases should a chemical spill occur. Comments also stated that Federal highway funds might be lost as the result of increasing air pollution. Further, comments expressed concern over current Clean Air Act (CAA) conformity compliance issues and the additional air quality impacts that construction and operation of the Proposed Action would have on the Houston-Galveston non-attainment area. In addition, comments requested that SEA consider all criteria pollutants in the air quality analysis. Comments requested dispersion modeling and analysis of the air quality impacts on a local, rather than a county-wide, level. Comments expressed concern that the Proposed Action would increase air pollution by encouraging expansion of the petro-chemical plants in Houston. Comments stressed that census data and risk factors should be used to determine which populations would likely experience health effects from exposure to air emissions. Finally, comments requested estimates of emission rates and use of dispersion modeling of carbon monoxide from locomotive diesel engines to determine the impacts on breathing air intakes at NASA's Sonny Carter Training Facility.

Response: The Board typically analyzes air impacts where there is an increase of at least eight trains per day, an increase in rail traffic of at least 100 percent (measured in gross ton miles annually), or an increase in rail yard activity of at least 100 percent (measured by carload activity). When a Proposed Action affects a non-attainment area, as defined by the CAA, as is the case here, the Board typically analyzes air impacts if there is an increase of at least three trains per day, an increase in rail traffic of at least 50 percent, or an increase in rail yard activity of at least 20 percent. The Proposed Action anticipates two trains per day, and would therefore not trigger any environmental thresholds requiring air quality impacts analysis. However, in response to concerns raised over potential impacts to air quality from the Proposed Action, the EIS will include analysis of air impacts of train operations.

The EIS will also examine the additional emissions from both the construction and operational phases of the Proposed Action and Alternatives, including rail-related emissions and potential air emission increases due to increased vehicle delays at highway/rail at-grade crossings. The EIS analysis will include consideration of criteria pollutants, with emphasis on those most relevant to the Houston non-attainment situation (e.g., NO_x and PM₁₀). If additional emissions associated with two train trips per day are found to be large enough to cause exceedances of criteria pollutant standards, then the EIS will include consideration of these impacts. Further, the EIS will determine whether carbon monoxide concentrations would have an adverse effect on the breathing air intakes at NASA's training facility. The EIS will evaluate releases, including air emissions, resulting from spills in the context of the hazardous materials transport safety analysis.

Comments on Particulate Matter

Comments expressed general concern over small particle pollutant emissions resulting from the Proposed Action. Comments stated that the air quality analysis should examine levels of fine particulate matter (PM_{2.5}) associated with construction and operation of the Proposed Action and provide figures showing the impacts on air quality specifically for the area that includes the Proposed Action. Comments indicated that exhaust from diesel sources is a major source of PM_{2.5} air pollution, as well as other fine particle emissions, that may be hazardous and lead to adverse health effects. Comments stated that the EIS should analyze the background level of PM_{2.5} air pollution for the Proposed Action and Alternatives, determine the sources of fine particle emissions, and examine the potential health effects resulting from increased exposure to such pollutants.

Response. Typically, the Board would not analyze potential air quality effects from fine particulate emissions (PM_{2.5}) in an EIS for a project such as this, with a projected low level of increased rail activity (two trains per day on average), the lack of an attainment or nonattainment designation for PM_{2.5} in the Houston area pursuant to the CAA, and the absence of a State Implementation Plan (SIP) or emission threshold that would trigger requirements for fine PM. However, in response to concerns raised over the Proposed Action, the EIS will include examination of changes in diesel particulate emissions resulting from operation and construction of the Proposed Action and Alternatives.

Comments on Hazardous Air Pollutants

Comments expressed concern about hazardous air pollutant (HAP) emissions, especially diesel emissions, resulting from construction and operation of the Proposed Action. Comments requested that the EIS indicate background levels of HAPs, areas that will experience increased HAP levels as a result of the project, the total and incremental increase in HAP levels that these areas will experience, and the resulting health effects.

Response. The Board would not normally analyze HAP emissions in an EIS for a project such as this with projected low level of increased rail activity, and the absence of HAP emission regulations applicable to mobile sources in Texas. However, in response to concerns raised over

the Proposed Action and recent concerns about possible adverse health impacts from diesel emissions, the EIS will include a diesel emissions screening analysis. The analysis will compare estimates of daily average diesel emissions from construction and operation of the Proposed Action and Alternatives with county total daily average emissions and with the total daily average existing train activity, local diesel truck activity and other potential sources of nearby diesel emissions (e.g., airport ground support equipment) for selected site locations (e.g., near residential areas) in the project area.

H. Water Resources

General Comments on Water Quality

Comments expressed general concern about the effects of a new rail line on water resources, including contamination of the water supply, potential impacts on water quality, and the effects of hazardous materials on the high water table in the project area. Comments mentioned specific concern regarding possible adverse impacts on Armand Bayou or the Armand Bayou Nature Preserve. Comments also mentioned concern for other water bodies, including Mustang Bayou, Taylor Lake, Clear Lake, and Galveston Bay.

Response. The EIS will describe the existing surface water and groundwater resources within the project area, including lakes, rivers, bayous, streams, stock ponds, wetlands, and floodplains and the potential impacts on these resources resulting from construction and operation of the Proposed Action and Alternatives.

Comments Specific to Spills

Comments mentioned the effect that potential chemical spills could have on water quality and ecologically sensitive bayous and estuaries. Comments also mentioned the possibility of contamination of groundwater due to chemical spills, including leakage and runoff from operation and construction activities.

Response. The EIS will analyze the potential impact associated with a release of hazardous materials to surface water and groundwater.

Comments Specific to Floodplains

Comments mentioned possible impacts/changes to the floodplains, drainage, and flood control systems as a concern. Comments also requested that SEA consider the impacts from constructing a rail line that could potentially “dam the city” of Clear Lake and reduce the region to a 100-year flood plain. Comments requested that SEA include a storm surge analysis along the proposed route.

Response. The EIS will consider the existing surface water and groundwater resources within the project area, including floodplains and the potential impacts on floodplains resulting from construction and operation of the Proposed Action and Alternatives. The EIS also will consider

the water quality issues associated with stormwater, including requirements of the National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES) stormwater management program.

General Comments on Wetlands

Several comments expressed general concern for the negative environmental impacts on the wetlands surrounding Armand Bayou and other wetlands in the project area. Comments indicated concern for the possible impact to water quality from wetland filling and requested that the EIS disclose the amount of wetlands that will be filled for each alternative alignment. Other comments suggested that the Board include a Clean Water Act (CWA) Section 404(b)(1) analysis for wetlands that are proposed to be filled.

Response. As noted above, the EIS will include a discussion of the potential impacts to wetlands and water quality. The approximate acreage of impact is calculated for the Proposed Action and Alternatives. The EIS will provide the approximate area of impact to wetlands along each alignment. A wetlands analysis under CWA Section 404(b)(1) is part of a permitting process that involves the Applicant and the USACE. The EIS will include a discussion of the CWA Section 404 permitting process.

Comments Related to Isolated Wetlands

Comments discussed the ruling on isolated wetlands by the U.S. Supreme Court on January 9, 2001 in Solid Waste Agency of Northern Cook County v. U.S. Army Corps of Engineers, 531 U.S. 159, 121 S. Ct. 675 (2001) (SWANCC). Comments stated that no national guidance has yet been promulgated by the Environmental Protection Agency (EPA) and the USACE, and that there are many interpretations of this ruling nationwide. Comments also stated that they did not agree with the USACE Galveston District's interpretation of the Supreme Court decision that is described in the Bayport Terminal DEIS. Comments also indicated the view that SEA would likely defer to this interpretation but requested that SEA include the following analyses in the EIS: (1) maps of jurisdictional and non-jurisdictional wetlands and field verification of the jurisdictional wetlands, (2) a map layer of proposed filled areas in the wetlands, (3) cross-section drawings of the Proposed Action with heights and widths, (4) a discussion of the USACE Galveston District's interpretation of jurisdictional wetlands, and, (5) notification to TNRCC of the project during preparation of the DEIS. Comments recommended identifying all wetland areas within the project area and minimizing any adverse impacts to isolated wetlands to the same extent as jurisdictional wetlands.

Response. The EIS will include a discussion of the applicable regulatory programs at both the state and Federal level. The EIS also will characterize existing conditions and potential impacts to wetlands from the Proposed Action and Alternatives. The potential impacts to both wetlands subject to permitting by the USACE under CWA Section 404 (i.e., "jurisdictional wetlands") and non-jurisdictional wetlands (e.g., isolated wetlands) is included. The USACE Galveston District will make the jurisdictional determination regarding wetlands. The EIS will include the results of the determination, if available, for the Proposed Action and Alternatives.

Comments on Water-related Permits

Comments stated that under the Harris County Stormwater Quality Regulations, a stormwater quality permit for construction activity might be required from Harris County. Further, comments indicated that the Flood Control Division of the Harris County Public Infrastructure Department would need to approve the construction drawings for work proposed in the Department's right-of-way. Comments also mentioned that approval might be required from the Engineering Division of the Harris County Public Infrastructure Department due to the impact of the proposed rail on existing drainage.

Comments noted the requirements of and the need to coordinate with the Galveston District of USACE. Comments expressed the need to determine potential jurisdiction under Section 10 of the Rivers and Harbors Act of 1899 due to the crossing of Armand Bayou. Comments also suggested the need for permits from USACE for environmentally sensitive areas of Armand Bayou. Comments suggested consultation with USACE to determine if permitting issues under CWA Section 404 would be necessary for the regional stormwater detention basin and for the wetlands mitigation area in the Space Center Boulevard extension project east of Ellington Field.

Comments indicated that the proposed new rail line crosses Armand Bayou, Big Island Slough, and Taylor Bayou, and because these waterways are tidally influenced, they are considered navigable waterways of the U.S. and subject to USCG jurisdiction. These comments also included information to aid in the determination of bridge permits for the proposed rail lines.

Response. As part of the analysis of potential impacts on water resources, the EIS will consider the permits and regulations that would apply to the Proposed Action and Alternatives, such as permits pursuant to Sections 401 and 404 of the CWA.

Comments Related to Mitigation

Comments mentioned the possible disturbance of property that is managed by Armand Bayou Nature Center (ABNC). The comments requested that the DEIS address potential impacts to this area and that "an adequate and appropriate mitigation plan be developed that is congruent with ABNC's mission and purpose."

Response. The EIS will characterize the existing conditions of ABNC, analyze potential effects, and address mitigation as appropriate.

I. Biological Resources

General Comments on Biological Resources

Comments mentioned concern about animals and plants in a general context, and requested a risk assessment of "natural areas." Comments expressed concern about impacts to

sensitive habitats associated with ecosystems and bayous in the project area. Comments expressed specific concern about the possible effects Alignment 1C would have on fish spawning areas around Mustang Bayou. Comments expressed concern about the threat of introduction of non-indigenous species along the alternative alignments. Comments expressed concern about potential impacts to coastal wetlands and coastal natural resource areas. Comments recommended that the alternative alignments follow existing rights-of-way, and also discussed the disturbance of wildlife and vegetation that can result from construction activities.

Response. The EIS will consider the existing plant and animal communities and aquatic resources within the project area and the potential impacts on biological and aquatic resources from construction and operation of the Proposed Action and Alternatives.

Comments on Taylor Bayou, Armand Bayou Nature Center, and Armand Bayou Coastal Preserve

Comments expressed general concern about negative impacts to the ABNC. Comments specifically mentioned concerns about the plants and animals surrounding ABNC. Comments indicated that Alternative 1 would affect the east bank of Taylor Bayou and would eliminate conservation management in that area. Comments also stated that alternative alignments adjacent to Taylor Bayou would affect inter-tidal marsh and upland to wet hardwood forest. Comments requested that the EIS address potential impacts and appropriate mitigation plans. Comments remarked that the proposed rail line would diminish the aesthetic value of the Armand Bayou Coastal Preserve and interfere with educational programs at the preserve and the nature center. Comments supported the use of an alternative route that avoids crossing the preserve.

Response. The EIS will consider the existing conditions along Taylor Bayou and Armand Bayou and evaluate potential impacts to the wetlands, plant and animal communities, scenic resources, and recreational uses. The EIS will address the impacts of the Proposed Action and Alternatives on these resources, including avoidance, minimization, and mitigation (where appropriate), depending on the potential effects identified in the EIS.

Comments on Hazardous Materials Damaging Biological Resources

Comments expressed concern over potential impacts to the ecosystem and biological resources in the event of a hazardous materials release and mentioned the negative effects a hazardous material spill would have on area wildlife or wildlife habitat. More specifically, comments expressed concern over impacts to wildlife and “long-term productivity” (vegetation) in the event of hazardous materials entering a water body, and the economic ramifications of such an event. Comments also expressed general concern about hazardous chemicals causing damage to an unspecified nature preserve and about the environmental damage to fish and wildlife that would result from a spill into Taylor and/or Armand Bayou. Comments also expressed concern about the impact of leakage and runoff from the alignment on the surrounding watershed and near-by bayous.

Response. The EIS will consider the likelihood of a hazardous materials release from construction and operation of the Proposed Action and Alternatives and the potential impacts to aquatic and biological resources from a hazardous material release.

Comments on Effects of Noise, Vibration, and Pollution on Biological Resources

Comments requested that the EIS analyze the effects of noise, vibration, and pollution from the project on area ecology. Comments also expressed concern about habitat loss resulting from the project, and questioned whether lands designated for this project would remain as undeveloped habitat if this project were not built. Comments requested that the EIS include a comparison of timelines for development due to this project versus development due to other reasons.

Response. The EIS will consider the existing terrestrial and aquatic resources within the project area and the potential impacts on these resources from construction and operation, including noise, vibration, and pollution, of the Proposed Action and Alternatives, including the No-Action Alternative. The EIS will use the best available information for reasonably foreseeable development to analyze any future changes in land use and the timeframe for those changes in the area affected by the Proposed Action and Alternatives relative to the No-Action Alternative.

Comments on Wildlife

Comments expressed general concerns about wildlife and wildlife habitat. Comments specifically mentioned deer, squirrels, rabbits, turtles, frogs, armadillos, owls, field mice, wild boar, bobcats, egrets, and alligators. Comments expressed concern that the construction of the proposed build-out may drive wild pigs into near-by neighborhoods or onto the railroad track. Comments also expressed concern for the safety of domestic as well as wild animals. Comments noted that the project area is a migration route for many bird species and requested that measures be taken to ensure that construction activities do not have any adverse impacts on migratory birds, in order to be in compliance with the Migratory Bird Treaty Act.

Response. The EIS will consider the existing avian and wildlife communities and wildlife habitat in the project area and the potential impacts of the Proposed Action and Alternatives on those resources.

Comments Specific to Mitigation

Comments requested that open space dedications be incorporated into the project plan as an opportunity to install wildlife corridors along Red Bluff Road and other areas. Comments also recommended minimizing the clearing of riparian vegetation as much as possible and mitigating for the appropriate habitat losses associated with the disturbed project area, by using site-specific native plant species. Comments requested that a monthly maintenance program be established for mowing grass along the right-of way.

Response. The EIS will consider the potential impact on biological resources, including the potential impact of habitat loss and disruption of wildlife corridors, and will include mitigation as appropriate, depending on the potential effects identified in the EIS.

Comments on Endangered, Threatened, and Rare Species

Comments expressed generalized concern over the presence of endangered and/or protected animal and plant species in the area of the Proposed Action. Comments expressed concern about the presence of the Federally listed endangered species, the Texas prairie dawn-flower in the proposed project area and provided general information about the flower. Comments provided lists of Endangered and Threatened Species that may occur in Harris County and requested that the area affected by the proposed alignment be properly evaluated by trained biologists for the presence or absence of such species.

Response. The EIS will consider the existing plant and animal communities in the project area, the potential impact to those communities, and possible mitigation (where appropriate) depending on the potential effects identified in the EIS. At the request of the U.S. Fish & Wildlife Service, SEA conducted a survey for the Texas prairie dawn in the project area. The EIS will address the potential impacts to special status species, including the Texas prairie dawn.

J. *Topography, Geology and Soils*

General Comments on Geology and Soils

Comments expressed the need for the EIS to examine specific issues related to topography and geology, including consideration of subsidence, soil stability, wells and deep well injection sites, surface faults, and salt domes.

Response. The EIS will analyze the geology and soils found within the project area, including unique or problematic geologic formations or soils and prime farmland and hydric soils and the potential impacts on these resources resulting from the construction and operation of the Proposed Action and Alternatives. The EIS will include consideration of other characteristics that are relevant to identification of potential impacts from the Proposed Action, as appropriate.

Comments Specific to Soil Erosion

Comments mentioned the need to minimize soil erosion and siltation into various water bodies. Methods proposed include hay bales, silt fences, or other soil erosion prevention techniques. Comments also noted that newly graded areas should be seeded or sodded with native grasses, leguminous forbs, and trees and that natural buffers around wetlands and aquatic systems should remain undisturbed.

Response. The EIS will include consideration of erosion impacts and mitigation, if appropriate. This topic will be addressed in the water resources section of the EIS.

K. Land Use*Comments on Current and Future Impacts*

Comments expressed concern that a new rail line would result in adverse impacts on both current and future land uses. Specific concerns were expressed regarding current land use including impacts on the Runway Protection Zone (RPZ) and safe use of the runways at Ellington Field. Comments expressed concern about the impact on the use of Sylvan Rodriguez Park. Concerns were expressed about future land use, including impacts to runway extensions or taxiway additions at Ellington Field, new development at or near Ellington Field, and increased industrial (rather than residential or commercial) development around the portions of the Proposed Action and Alternatives. Regarding future land uses, comments specifically suggested that SEA consult with NASA, the cities of Houston and Pasadena, and the Clear Lake Area Economic Development Foundation. Comments indicated that the EIS should address consistency of the proposed project with the coastal management program.

Response. The EIS will include an analysis of the potential land use impacts of the Proposed Action and Alternatives. The EIS land use analysis will include consideration of consistency of the project with the Coastal Zone Management Plan. The EIS will analyze both potential effects on current land use and effects on reasonably foreseeable future land use. The EIS will reflect the input of cooperating agencies and consultations with other agencies and organizations, including those specifically mentioned here. Regarding Ellington Field, SEA is consulting with the FAA and the City of Houston on the potential impacts of the Proposed Action. The FAA is using this EIS to cover its Federal Action and decision relative to its authority. Upon request by the owner of Ellington Field (i.e., the City of Houston) to 1) approve a change to the airport layout plan (ALP) to accommodate the Proposed Action and 2) release the affected airport property from surplus property restrictions and/or the airport owner's obligations under grant assurances contained in grant agreements, FAA will determine whether the ALP approval and release is appropriate pursuant to 49 USC 47151-47153 (formerly known as the Surplus Property Act), 49 USC 47107 (c)(2)(B), 49 U.S.C. 47107(a)(16), and any other applicable Federal law, regulation, and applicable FAA Orders.

Comments on Future Land Use and Time Period for Analysis

Comments suggested that the corridor where new rail lines would be constructed as part of the Proposed Action and some of the alternatives serve as a buffer from further industrial development for residential communities to the north and south. Comments stated that the EIS should project land use for longer than three to six years because of the potential for a new rail line to encourage conversion of a residential area to a mixed-use area containing industrial, commercial, and residential uses.

Response. The EIS will use the best available information for reasonably foreseeable development to analyze any future changes in land use and the timeframe for those changes in the area affected by the Proposed Action and Alternatives. The EIS will address potential development of the project area for mixed use in the context of current residential, industrial,

commercial, and institutional uses that include Ellington Field, a wastewater treatment plant near Ellington Field, the Boeing rocket engine manufacturing facility, the NASA Sonny Carter Training Facility, a water treatment plant, aggregate production facilities, miscellaneous light industrial and commercial operations, gas fields, two gas plants, a golf club, and undeveloped natural areas.

L. Socioeconomics

General Comments

Comments addressed the impact of the Bayport Loop project on socioeconomics in the Houston-Galveston area. Comments expressed general concern over lowered quality of life or the absence of economic benefits. Comments were received requesting an examination of economic impacts.

Response. The EIS will examine economic and social effects that would result from effects of the Proposed Action and Alternatives on the natural or physical environment. The EIS will analyze environmental impacts from the Proposed Action and Alternatives such as noise, air quality, land use, and transportation, to determine if these impacts might affect quality of life.

Comments on Property Values and Economic Costs

Comments expressed concern over impacts on property values, including degradation in value. Comments stated that the Proposed Action ultimately would result in loss of tax revenue, partly as the result of lowered property values. Comments requested a cost-benefit analysis, including construction costs, income, expense, and cash flow statements, and annual rail transportation cost savings. Comments requested a complete economic analysis of the project. Comments also indicated the need to analyze in the EIS factors such as property values, quality of life, franchise taxes, and job growth. Comments also referred to the tax base for the Clear Creek Independent School District. Comments noted that chemical plants and other industries are important to maintain the economic viability and growth of the area. Comments also stated support for competition and fairness in transportation costs to the chemical industry.

Response. The EIS will analyze the socioeconomic effects that are reasonably foreseeable and that may result from the Proposed Action and Alternatives. As noted above, the EIS will examine economic and social effects associated with effects of the Proposed Action and Alternatives on the natural or physical environment. The regulations implementing NEPA at 40 CFR 1502.23, state that if a cost-benefit analysis relevant to the choice among environmentally different alternatives is being considered, the EIS should consider the cost-benefit analysis in evaluating the alternatives.¹⁰

¹⁰ The Board considers the economic merits of a proposed rail line construction and operation in the merits phase of the proceeding. At 49 U.S.C. §10502 the Board exercises its authority to exempt rail carrier transportation

(continued...)

Comments on Employment and Income

Comments indicated that the proposed rail line might bring jobs and commerce to the Houston area. Comments also stated that loss of jobs would occur. Comments suggested that the money funding the project might be used to create new jobs instead.

Response. The EIS will analyze economic impacts from the Proposed Action and Alternatives, such as effects on income and employment, associated with significant effects on the natural or physical environment.

Comments on Public Services

Comments indicated that construction and operation of a new rail line would result in negative impacts on public services, including the new Texas Children's Health Center (TCHC).

Response. To determine the potential effects of the Proposed Action and Alternatives on public service facilities in the project area, the EIS is analyzing environmental impacts such as noise, air quality, land use, and transportation, to determine if they might result in adverse effects to public services, including TCHC.

Comments on Parks and Recreation and Aesthetics

Comments stated that the proposed rail line would have impacts on parks. Comments specifically stressed that the project would produce significant adverse impacts on the Sylvan Rodriguez Park. Comments also referred to potential impacts on the recreational uses of Armand Bayou. Comments expressed concern about the effects of the Proposed Action and Alternatives on the aesthetic value of nearby neighborhoods and surrounding land.

Response. The EIS will consider the potential effects of the Proposed Action and Alternatives on parks and recreation and aesthetics.

¹⁰ (...continued)

(a) In a matter related to a rail carrier providing transportation subject to the jurisdiction of the Board under this part, the Board, to the maximum extent consistent with this part, shall exempt a person, class of persons, or a transaction or service whenever the Board finds that the application in whole or in part of a provision of this part —

(1) is not necessary to carry out the transportation policy of Section 10101 of this title; and

(2) either —

(A) the transaction or service is of limited scope; or

(B) the application in whole or in part of the provision is not needed to protect shippers from the abuse of market power.

M. Cultural Resources

General Comments

Comments indicated that the project might negatively affect revitalization of a historic area located near the existing mainline. Comments stated that an archeological survey of parts of the proposed project would be necessary prior to construction due to potential impacts on cultural resources.

Response. The EIS will address potential impacts to cultural resources and will describe the results of archeological surveys conducted as part of consultations with the Texas Historical Commission.

N. Environmental Justice

General Comments

Comments expressed concern over impacts that the Proposed Action could have on environmental justice communities. Comments indicated that the DEIS should account for the environmental justice problems (disproportionate adverse effects primarily on low-income and minority communities) already created in east and southeast Houston by rail traffic and resulting rail safety hazards. Comments indicated that the study areas used to examine environmental justice impacts should be consistent for all the alternatives, including the No-Action Alternative. In addition, comments indicated that the analysis for each alternative should include all affected populations, which may include populations along rail lines other than those used directly by the Proposed Action and Alternatives. Comments suggested that the analysis use 2000 Census Bureau data and determine the affected areas based on the results of analyses in other sections of the EIS.

Response. The EIS will address potential impacts of the Proposed Action and Alternatives on environmental justice communities. The EIS will describe the affected environment and environmental consequences associated with the Proposed Action and Alternatives across a range of topics, e.g., noise, hazardous materials transport, and highway/rail grade crossing safety. The environmental justice analysis will use the results of these analyses to disclose the affects to environmental justice populations (including direct, indirect, and cumulative effects) and determine whether the affects are disproportionately high and adverse. The EIS will use 2000 Census Bureau data for minority populations. The equivalent data is not yet available for income. The EIS will use the best available forecast of 2000 income levels.

Comments on Public Involvement and Environmental Justice

Comments stated that low-income, minority neighborhoods had not been informed of the project in a timely manner and expressed concern over the impacts from the Proposed Action. Comments also stated that agencies should seek input from environmental justice communities as early in the scoping process as possible.

Response. The EIS will describe the environmental justice outreach efforts during the scoping process and throughout the preparation of the document, including notifications concerning the project, public service announcements for Spanish language radio stations, distribution of a project fact sheet in Spanish, contacts with community groups, availability of a project hotline for Spanish speakers, and extension of the scoping comment period.

O. Cumulative Impacts

Comments on Cumulative Impacts

Comments stated that SEA should consider the cumulative impacts of the Bayport Loop Build-Out with other projects being planned in the local area. These comments mentioned the Bayport Terminal, the TxDOT SH 146 Major Investment Study, the 2022 and 2025 Metropolitan Transportation Plans, and the Texas City/Shoal Point Container Terminal, among others. Comments stated that the EIS should study the cumulative impacts to rail and road transportation, rail operations, air quality, noise, land use, property values, risks of hazardous material release, wetlands, ecology, and environmental justice. Comments also stated that the Proposed Action should be analyzed along with the Bayport Terminal in a joint EIS.

Response. The EIS will contain analyses of the cumulative impacts of the Proposed Action and Alternatives combined with other projects in the local area, such as the Bayport Terminal. The analysis of cumulative impacts will cover all relevant environmental impact areas described in this Final Scope. As discussed earlier in this Final Scope, SEA and USACE are preparing separate EISs for this Proposed Action and for the Bayport Terminal project because the two projects are separate and distinct. They do not depend on each other economically or physically and each would proceed in the absence of the other.

The website for the Surface Transportation Board is www.stb.dot.gov.

Decided: July 8, 2002.

By the Board, Victoria Rutson, Chief, Section of Environmental Analysis.

Vernon A. Williams
Secretary

“Attachment A, the Notice of Availability of Draft Scope of Study for the Environmental Impact Statement, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments appears as a stand-alone document in this Appendix.”

***SURFACE TRANSPORTATION BOARD
Section of Environmental Analysis
Washington, DC 20423***

**Proposed San Jacinto Rail Limited and The Burlington Northern
and Santa Fe Railway Company Bayport Loop Build-Out**

WHAT IS THE “BAYPORT LOOP BUILD-OUT PROJECT”? The Bayport Loop Build-Out would involve approximately 12.8 miles of new rail line to serve the petro-chemical industries in the Bayport Industrial District (Bayport Loop). The Bayport Loop consists of approximately 24 shipper facilities. Union Pacific (UP) is currently the only railroad serving the Bayport Loop. As a result of the new construction, Burlington Northern and Santa Fe (BNSF) would have access to the facilities located in the Bayport Loop using the new line, and the facilities would be provided with a choice of rail providers in the area. Trains operating over the new rail line would originate at BNSF’s New South Yard and operate via trackage rights over the UP’s Glidden Subdivision and UP’s Galveston Subdivision, also known as the former Galveston, Henderson, and Houston (GH&H) line, to the beginning of the new rail line near Ellington Field.

WHAT IS THE PURPOSE OF THE FINAL SCOPE? The Final Scope defines the environmental issues that will be analyzed in the Environmental Impact Statement (EIS), and summarizes comments and concerns expressed by the public and interested Federal, state, and local agencies. These comments, as well as on site inspections by the Surface Transportation Board’s Section of Environmental Analysis (SEA) staff and independent analysis by the SEA staff and its third-party independent consultant, defined the scope of study of the EIS.

WHERE ARE ADDITIONAL COPIES OF THE FINAL SCOPE AVAILABLE? The Final Scope is available for review at several repositories. If you are unable to access one of these locations, please contact us and we will provide you with a copy of the document. Documents are available in both English and Spanish. The project address and toll-free hotline number are listed below.

WHAT ARE THE NEXT STEPS FOR THE PROJECT? SEA is preparing a Draft EIS to address the potential impacts from the proposed construction and operation of the new rail facilities on the human and natural environment. This document will be available for public review and comment.

HOW DO I OBTAIN MORE INFORMATION ABOUT THE PROJECT? If you would like to be placed on our mailing list to receive project information, please write the SEA project manager at the address below, or call the toll-free project hotline at **1-888-229-7857** and leave your name and address. The hotline is also periodically updated with new project information. Information on the hotline is provided in both English and Spanish.

ADDRESS:

Dana White
Section of Environmental Analysis
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, D.C. 20423-0001
Attention: Finance Docket No. 34079

***JUNTA DE TRANSPORTE SUPERFICIE
Sección de Análisis Ambiental
Washington, DC 20423***

Propuesta Para Construcción de una Línea de Ferrocarril Tipo Build-Out por el San Jacinto Rail Limited y el Burlington Northern and Santa Fe Railway Company hacia el Bayport Loop

¿QUÉ ES EL “PROYECTO TIPO BUILD-OUT EN EL BAYPORT LOOP”? El Proyecto tipo Build-Out en el Bayport Loop implicará la construcción de aproximadamente 12.8 millas de nuevas líneas de ferrocarril para brindar servicio a las industrias petroquímicas en el Distrito Industrial de Bayport (Bayport Loop). Éste consiste de aproximadamente 24 instalaciones de carga. El Union Pacific (UP) es el único ferrocarril que actualmente presta servicio en Bayport Loop. Como resultado de la nueva construcción, el ferrocarril Burlington Northern and Santa Fe (BNSF) tendría acceso a las instalaciones localizadas en el Bayport Loop utilizando la nueva línea, y a las empresas se les brindaría la oportunidad de escoger al proveedor de servicios de ferrocarril. Los trenes que operen sobre la nueva línea partirían de la estación de clasificación del BNSF de New South Yard y operaría mediante un derecho de circulación a través de Glidden Subdivision de la UP y de Galveston Subdivision de la UP, conocida también como la antigua línea Galveston, Henderson, and Houston (GH&H), hasta el entronque con la nueva línea cerca del aeropuerto Ellington Field.

¿CUÁL ES EL PROPOSITO DEL ENFOQUE FINAL? En el Enfoque Final se definen aspectos ambientales que se analizarán en el Informe de Impacto Ambiental (informe conocido como EIS, por sus siglas en inglés) y en él se resumen comentarios e inquietudes expresados por el público y agencias Federales, estatales y locales interesadas. Estos comentarios, igual que las inspecciones realizadas directamente en el sitio por personal de la Sección de Análisis Ambiental (conocida como SEA, por su sigla en inglés) de la Junta de Transporte por Superficie y los análisis independientes realizados por personal de SEA y su consultor independiente, definieron el alcance del estudio del EIS.

¿DÓNDE ESTAN DISPONIBLES COPIAS ADICIONALES DEL ENFOQUE FINAL? El Enfoque Final está disponible para su revisión en diversos sitios. Si no le es posible llegar a alguno de estos sitios, por favor contáctenos y le suministraremos una copia del documento. Éstos están disponibles tanto en Inglés como en Español. Más adelante se da la dirección del proyecto y el número de una línea telefónica libre de costo.

¿CUÁLES SON LOS SIGUIENTES PASOS PARA EL PROYECTO? SEA está preparando un Borrador del EIS donde se toman en cuenta los impactos potenciales derivados de la construcción y operación propuestas para la nueva línea de ferrocarril sobre el ambiente humano y natural. Este documento estará disponible para que el público lo revise y emita comentarios al respecto.

¿CÓMO OBTENGO MAS INFORMACIÓN SOBRE EL PROYECTO? Si usted desea ser incluido en nuestra lista de correo para recibir información referente al proyecto, por favor escriba a la gerente de proyecto del SEA a la dirección indicada más adelante, o llame gratis a través de la línea telefónica libre de costo 1-888-229-7857 y deje su nombre y dirección. También, la línea sin costo se actualiza periódicamente con nueva información sobre el proyecto, la cual se suministra tanto en Inglés como en Español.

DIRECCIÓN:

Dana White
Section of Environmental Analysis
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, D.C. 20423-0001
Attention: Finance Docket No. 34079

32892
SEA

FECHA DE PRESENTACIÓN – JULIO 19 DE 2002

JUNTA DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE
(SURFACE TRANSPORTATION BOARD)

Registro STB (STB Finance Docket) No. 34079

SAN JACINTO RAIL LIMITED – EXCENSIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA
CONSTRUCCIÓN – Y BURLINGTON NORTHERN AND SANTA FE RAILWAY
COMPANY – EXCENSIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA OPERACIÓN – LÍNEA
FÉRREA TIPO BUILD-OUT AL BAYPORT LOOP CERCA DE HOUSTON, CONDADO DE
HARRIS, TEXAS

Decisión: Julio 8 de 2002

AGENCIAS:

Principal: Junta de Transporte de Superficie (Surface Transportation Board). **Cooperantes:** Guardia Costera de los E.U.A. (United States Coast Guard), Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration), Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (National Aeronautics and Space Administration).

ACCIÓN: Aviso de Disponibilidad del Alcance Final del Reporte de Impacto Ambiental (EIS).

RESUMEN: El 30 de agosto de 2001, las corporaciones San Jacinto Rail Limited (SJRL) y Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF) (denominados en conjunto como los Solicitantes), presentaron una petición ante la Junta de Transporte de Superficie (Surface Transportation Board – STB, por sus siglas en inglés; la Junta) de acuerdo con lo establecido en 49 U.S.C. 10502 (Código de los Estados Unidos de América, Título 49, Sección 10502) con miras a obtener autorización para construir, por parte de SJRL, y autorización para operar, por parte del BNSF, una nueva línea de ferrocarril cerca de Houston, Condado de Harris, Texas. El proyecto comprendería la construcción de aproximadamente 12.8 millas de nueva línea de ferrocarril para brindar servicio a las industrias petroquímicas del Distrito Industrial de Bayport (Bayport Loop). Los trenes que operarían en la nueva línea de ferrocarril se originarían en la estación de clasificación del BNSF en New South Yard, haciendo uso de los derechos de circulación sobre la línea Glidden Subdivision y sobre la línea Galveston Subdivision de la Union Pacific Railroad Company (UP), también conocida como la antigua línea ferroviaria Galveston, Henderson, and Houston Railroad (GH&H), hasta el entronque con la nueva línea cerca del Aeropuerto Ellington Field. Como la construcción y operación de este proyecto puede potencialmente causar impactos ambientales significativos, la Sección de Análisis Ambiental (Section of Environmental Analysis – SEA, por sus siglas en inglés) de la Junta ha decidido que es adecuado preparar un Reporte de Impacto Ambiental (Environmental Impact Statement – EIS, por sus siglas en inglés). Para ayudar a determinar el alcance del EIS, y tal como lo requieren los reglamentos de la Junta consignados en 49 CFR 1105.10(a)(2), la SEA publicó en el Registro Federal (Federal Register) y puso a disposición del público el 26 de noviembre de 2001 el Aviso de Disponibilidad del Alcance Final del EIS, el Aviso Convocando a Reuniones Públicas para la Definición del Alcance del EIS (conocidas en inglés como “scoping meetings”) y la Solicitud de Comentarios. SEA llevo a cabo cuatro reuniones de definición del alcance en el Centro de

Convenciones de Pasadena, los días 14 y 15 de enero de 2002. Originalmente el período de comentarios para definición del alcance había finalizado el 1ero de febrero de 2002, pero atendiendo las peticiones presentadas, la SEA extendió el periodo de comentarios 30 días más, hasta el 14 de marzo de 2002. Durante el periodo de recepción de comentarios para la definición del alcance, la Guardia Costera de los EUA (United States Coast Guard – USCG, por sus siglas en inglés), la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration – FAA, por sus siglas en inglés) y la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (National Aeronautics and Space Administration – NASA, por sus siglas en inglés) solicitaron que se les confiriera la calidad de agencias cooperantes para la preparación del EIS. Una vez revisados y considerados todos los comentarios recibidos, este aviso presenta el Alcance Final del EIS. El Alcance Final adopta el Borrador del Alcance, el cual se incluye como Anexo A, y refleja los cambios realizados al Borrador del Alcance como consecuencia de los comentarios recibidos, resume y toma en cuenta las principales preocupaciones ambientales evidenciadas en los comentarios, y brevemente trata los aspectos pertinentes al proyecto que contribuyen a aclarar la definición del Alcance Final.

PARA MAYOR INFORMACIÓN CONTACTE A:

Ms. Dana White, Gerente del Proyecto SEA, número telefónico gratuito 1-888-229-7857 (TDD para personas con limitación auditiva: 1-800-877-8339). El sitio en Internet de la Junta de Transporte de Superficie es: www.stb.dot.gov.

Mr. Phil Johnson, Guardia Costera de EUA, USCG, (504) 589-2965.

Ms. Nan Terry, Administración Federal de Aviación, FAA, (817) 222-5607.

Ms. Perri Fox, Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio, NASA, (281) 483-3157.

Este documento está disponible en inglés y español en los lugares enumerados abajo o llamando al siguiente número gratuito: 1-888-229-7857. Por otro lado, para referencia rápida tanto en inglés como en español, se incluye como Anexo B una serie de respuestas a preguntas planteadas frecuentemente.¹¹

San Jacinto College, Biblioteca del
Campus Central

8060 Spencer Highway
Pasadena, TX 77505
(281) 476-1850

San Jacinto College, Biblioteca del
Campus Norte

5800 Uvalde Street
Houston, TX 77015
(281) 459-7116

¹¹ Adicionalmente, la SEA ha distribuido copias adicionales del documento a numerosos grupos de la comunidad que en el pasado se han encargado de distribuir información de la SEA sobre el proyecto.

San Jacinto College, Campus del Sur	13735 Beamer Road Houston, TX 77089 (281) 922-3416
Universidad de Houston, Campus Clear Lake, Biblioteca Alfred Neumann	2700 Bay Area Boulevard Houston, TX 77058 (281) 283-3930
Biblioteca Freeman Sucursal Memorial	16602 Diana Lane Houston, TX 77062 281-488-1906
Biblioteca Pública del Condado de Harris, Sucursal Evelyn Meador	2400 N. Meyer Road Seabrook, TX 77586 (281) 474-9142
Biblioteca Pública del Condado de Harris, Sucursal South Houston	607 Avenue A South Houston, TX 77587 (713) 941-2385
Biblioteca Pública de Pasadena, Sucursal Fairmont	4330 Fairmont Pkwy Pasadena, TX 77504 (713) 998-1095
Biblioteca Pública de Pasadena, Sucursal Principal	1201 Jeff Ginn Memorial Pasadena, TX 77506 (713) 477-0276
Biblioteca Pública de Deer Park	3009 Center Street Deer Park, TX 77536-7099 (281) 478-7208
Biblioteca Pública de Houston	500 McKinney Avenue Houston, TX 77002 (713) 247-2222
Biblioteca Regional de Park Place	8145 Park Place Blvd Houston, TX 77017 (832) 393-1970
Biblioteca Patricio Flores	110 North Milby Street Houston, TX 77003 (832) 393-1780
Biblioteca Sucursal Melcher	7200 Keller Houston, Texas 77012 (832) 393-2480
Biblioteca Sucursal Bracewell	10115 Kleckley Houston, Texas 77075 (832) 393-2580

INFORMACION ADICIONAL:

Antecedentes

El Bayport Loop consta de aproximadamente 24 originadores de carga, siendo el UP el único ferrocarril que le presta servicio al Bayport Loop. En 1996 el UP adquirió las líneas de ferrocarril existentes en Bayport Loop cuando se fusionó con la Corporación Southern Pacific (SP). Como condición para la aprobación definitiva de esa fusión,¹² la Junta se reservó la autoridad para conceder derechos de circulación a otras compañías ferroviarias en la medida en que esto fuera necesario para preservar el nivel de competencia que existía antes de la fusión UP/SP. Esto incluye la concesión de derechos de circulación que aseguraran el acceso de líneas de ferrocarril nuevas tipo “build-in” o “build-out,”¹³ como en el caso de la línea propuesta. La Junta declaró que esto permitiría que otras compañías ferrocarrileras restablecieran las opciones de competitividad que anteriormente existían bajo la operación independiente del UP y el SP. La Junta justificó esta decisión aduciendo que bajo esta condición los embarcadores no tenían que demostrar la factibilidad económica de una propuesta “build-in” o “build-out”.

Previo a la fusión del UP y el SP, el Bayport Loop era servido exclusivamente por el SP. El UP operaba la antigua línea GH&H, a lo largo del costado sur del Aeropuerto Ellington Field, y tuvo oportunidad para crear una nueva línea de ferrocarril hacia el Bayport Loop para competir con el SP, sin embargo, cuando las dos compañías se unieron en 1996, esta opción de competencia hubiera desaparecido, salvo la condición de fusión mencionada anteriormente. Mediante la Acción Propuesta, los Solicitantes¹⁴ buscan la aprobación de la Junta para crear la situación de competencia prevista en la condición de la Junta utilizando los derechos de circulación sobre la antigua línea GH&H y construyendo una línea de ferrocarril hacia el Bayport Loop.

El BNSF operaría en promedio un tren por día en cada dirección, compuesto por 36 a 66 vagones, que suman entre 13,000 y 24,000 vagones cargados por año. La mayor parte de los vagones contendrían gránulos o pellets de plástico. Aproximadamente entre 1,500 y 7,000 vagones cisterna cada año transportarían materiales peligrosos y otras mercancías misceláneas en ambas direcciones.

¹² Ver Documento sobre la Fusión Union Pacific/Southern Pacific (Union Pacific/Southern Pacific Merger), 1 S.T.B. 233 (1996)

¹³ Nota del Traductor: En términos generales, el concepto “build-in” se refiere a la construcción de una nueva línea de ferrocarril por iniciativa de un ferrocarril para tener acceso a un mercado, en tanto que el concepto “build-out” se refiere a la construcción de una nueva línea por iniciativa de partes tales como originadores de carga con el fin de tener alternativas competitivas para sacar sus productos al mercado (el término se aplica también si se trata de una iniciativa de destinatarios de carga o de una combinación de originadores y destinatarios de carga).

¹⁴ Los solicitantes son una sociedad conformada por el BNSF, BayRail, LLC (una subsidiaria en propiedad total del BNSF), y empresas afiliadas de cuatro empresas fabricantes de plásticos y productos químicos ubicadas en el Bayport Loop. Las cuatro empresas fabricantes son ATOFINA Petro-Chemicals, Inc., Basell USA, Inc., Equistar Chemicals, LP y Lyondell Chemical Company.

El Proceso De Evaluación Ambiental

La Junta es la agencia principal, según lo establecido en 40 CFR 1501.5. La SEA es responsable de asegurar que la Junta cumpla con la Ley de Política Ambiental Nacional (National Environmental Protection Act – NEPA, por sus siglas en inglés) según lo establecido en 42 U.S.C. 4321-4335, y estatutos ambientales conexos. La SEA es la oficina de la Junta responsable de completar el proceso de revisión ambiental. ICF Consulting de Fairfax, Virginia, actúa como contratista independiente, colaborando a la SEA en el proceso de revisión ambiental. La SEA dirige y supervisa la preparación del EIS. El USCG, la FAA, y la NASA actúan como agencias cooperadoras, según lo establecido en 40 CFR 1501.6. Si estas tres agencias mencionadas anteriormente llegan a considerar que el EIS está correcto, sus decisiones sobre el proyecto propuesto se basarán en el mismo. En el EIS se deberá incluir toda la información necesaria para que la Junta y las agencias cooperadoras (colectivamente, las agencias) puedan tomar sus decisiones.

El proceso de evaluación ambiental de NEPA tiene el propósito de ayudar a las agencias y al público a identificar y evaluar las posibles consecuencias ambientales que tendría una Acción Propuesta antes de que se tome una decisión respecto a la misma. Las regulaciones de la NEPA exigen que las agencias tomen en cuenta una gama razonable de posibles alternativas de la Acción Propuesta. El Consejo de Calidad Ambiental (Council on Environmental Quality – CEQ, por sus siglas en inglés) adscrito al Presidente, que supervisa la implementación de la NEPA, indica en *Las Cuarenta Principales Preguntas Sobre las Regulaciones de la Ley de Política Ambiental Nacional del CEQ* que “[E]ntre las alternativas razonables se incluyen aquellas que sean prácticas o factibles desde un punto de vista técnico-económico y utilizando el sentido común.” En el EIS, las agencias están considerando toda una gama de alternativas que cumplen con el propósito y necesidades del proyecto, como también la alternativa de “No Acción”. Algunas alternativas han sido descartadas y no fueron sometidas a un análisis más profundo porque se determinó que no son factibles o porque las agencias las han considerado ambientalmente inferiores a las otras que se han considerado. El EIS incluirá una breve explicación de los argumentos por el cual algunas alternativas fueron descartadas de un análisis ulterior.

La SEA y las agencias prepararán el Borrador del EIS (Draft EIS – DEIS, por sus siglas en inglés) para la Acción Propuesta. El DEIS abordará aspectos ambientales e inquietudes que se identificaron durante el proceso de definición del alcance y elaborados en detalle en el Alcance del Estudio de fecha 26 de noviembre de 2001. El DEIS también contemplará una gama importante de alternativas para la Acción Propuesta, y las medidas recomendadas para mitigación ambiental.

Además, el DEIS también analizará impactos causados por el incremento de tráfico en las líneas del UP según la Acción Propuesta, sobre las cuales los Solicitantes podrán adquirir derechos de circulación de acuerdo con los términos de la fusión UP/SP, valga decir, en la línea Glidden Subdivision y la línea GH&H.¹⁵

¹⁵ Con el fin de determinar los posibles impactos sobre las líneas sobre las cuales existen derechos de circulación, la SEA debe establecer los niveles de tráfico actuales del UP. Ya que el UP no participa en
(continued...)

Una vez completado el DEIS será puesto a disposición del público para su revisión y comentarios. Se preparará un EIS Final (Final EIS – FEIS, por sus siglas en inglés), donde se refleje el análisis adicional de las agencias y de los comentarios vertidos en el DEIS. Una vez tomadas las decisiones para el futuro de este caso, la Junta y las agencias cooperadoras tomarán en cuenta todo el expediente de asuntos ambientales, incluyendo el DEIS y el FEIS, así como todos los comentarios que se hayan recibido del público y de las agencias

Acción Propuesta Y Alternativas

Basándose en el análisis realizado hasta la fecha y en los comentarios recibidos durante el proceso de definición del alcance, las agencias han determinado cuáles son las alternativas razonables y factibles que serán analizadas en detalle en el EIS¹⁶. Para facilitar la visualización de la Acción Propuesta y las Alternativas, véase el mapa que aparece a continuación.

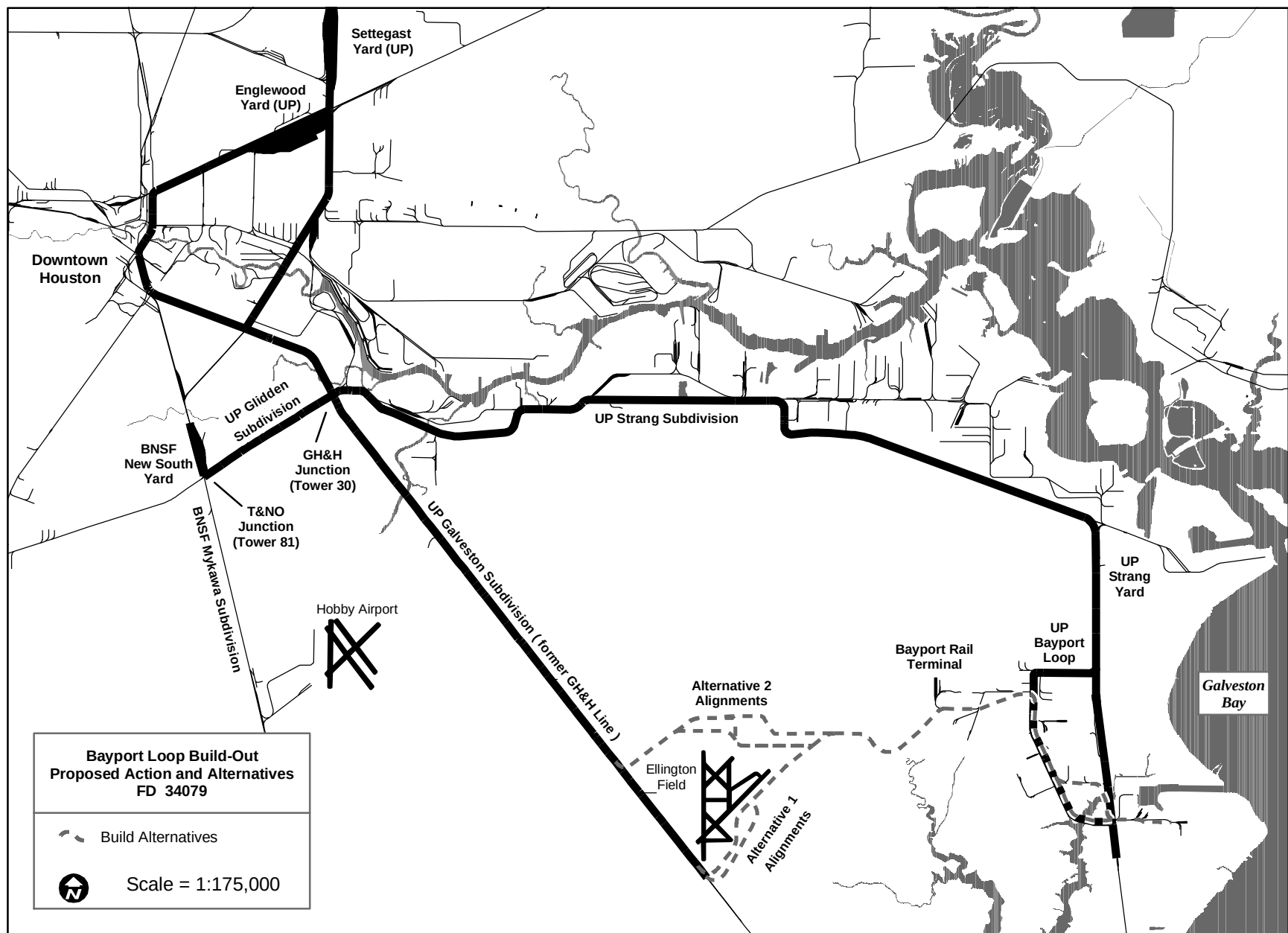
A. Acción Propuesta Y Modificaciones

(1) La Acción Propuesta consiste en la construcción de una nueva línea férrea a lo largo de la Ruta 1 hacia el Bayport Loop y de operar desde la estación de clasificación de New South Yard del BNSF, sobre la Glidden Subdivision del UP, hasta la línea ferrocarril GH&H del UP. La Ruta 1, que es la ruta preferida por los Solicitantes, ha sido modificada para incluir la Ruta 1B, la cual cruza Taylor Bayou de manera paralela a Port Road y los cruces del UP. Un ramal seguiría parte de la Ruta 1 original para brindar servicio a originadores de carga potenciales del Bayport Loop. Los Solicitantes desarrollaron la Ruta 1B como respuesta a preocupaciones expresadas por el Servicio Nacional de Pesca Marina (National Marine Fisheries Service) con respecto a un área que constituye Hábitat Esencial para Peces (Essential Fish Habitat) asociada con el cruce de Taylor Bayou que se había propuesto originalmente como parte

¹⁵ (...continued)

este proceso, y por lo tanto está fuera del alcance de la jurisdicción de la Junta, la SEA utilizará la mejor información disponible para caracterizar las condiciones actuales en esas dos líneas. De igual manera, al analizar la Alternativa de No Acción, la SEA utilizará la mejor información disponible para caracterizar las condiciones existentes en las líneas férreas que el UP actualmente usa para darle servicio al Bayport Loop, y analizará los posibles impactos relacionados con el decrecimiento en el tráfico ferroviario en las líneas como resultado de la Acción Propuesta.

¹⁶ Muchos comentarios urgen a la Junta a que exija al BNSF que preste servicios competitivos a los originadores del Bayport Loop ejerciendo los derechos de circulación que tiene sobre una vía férrea existente del UP. No obstante, en la decisión de la fusión UP/SP se establece que el UP y el BNSF deben negociar los términos para acuerdos “build-in” / “build-out”, sin establecer que las partes deben negociar derechos de circulación sobre las líneas del UP en los corredores de las Carreteras Estatales (State Highways – SH, por sus siglas en inglés) SH 225 y SH 146. La política de la Junta es incentivar la resolución de disputas dentro del sector privado en el tanto en que sea posible, y el BNSF y el UP han sostenido un diálogo sobre el acceso a Bayport. En el caso de llegar a un acuerdo mediante el cual se le otorga al BNSF acceso al Bayport Loop por medio de la línea del UP, el BNSF posiblemente retirará su petición para construir y operar la nueva línea hacia el Bayport Loop. Mientras esto no suceda, sin embargo, la Junta está en la obligación de considerar la petición del BNSF en este proceso.



de la Ruta 1. El BNSF operaría en promedio un tren diario en cada dirección, compuesto por 36 a 66 vagones y totalizando de 13,000 a 24,000 vagones cargados por año. La mayor parte de los vagones contendrían gránulos o pellets de plástico. Aproximadamente entre 1,500 y 7,000 vagones cisterna cada año transportarían materiales peligrosos y otras mercancías misceláneas en ambas direcciones.

(2) El cruce de Taylor Bayou que se había propuesto originalmente por los Solicitantes era parte de la Ruta 1. Esta parte de la Ruta 1 cruzaría Bay Area Boulevard desde el este, tomaría hacia el sur, cruzaría Taylor Bayou y tomaría hacia el este a lo largo de Port Road.

(3) La Ruta 1C es una modificación de la Ruta 1 que conectaría con la línea GH&H al sur del sitio en donde conectaría la Ruta 1. Corre paralela a la Ruta 1 hacia la esquina sudeste del límite de la propiedad del Aeropuerto Ellington Field. Continúa hacia el nordeste hacia las instalaciones de Boeing y de la NASA sobre Space Center Boulevard, y antes de cruzar la calle de acceso de la NASA hacia el Aeropuerto Ellington Field, dobla al nordeste para volver a unirse a la Ruta 1.

B. Modificaciones a la Ruta 2

La Ruta 2 fue elaborada por los Solicitantes como una alternativa de la Acción Propuesta. La Ruta 2 original partiría de la línea de GH&H en el lado norte de la autopista Sam Houston Parkway (Beltway 8), pasando debajo de la misma. De esta manera la ruta habría corrido paralelamente al costado este de Beltway 8 hacia Genoa–Red Bluff Road. De ahí se dirigiría hacia el este a lo largo de Genoa–Red Bluff Road, pasando al norte del Aeropuerto Ellington Field y del Baywood Country Club. De ahí hubiera continuado en dirección este a través de Red Bluff Road para unirse con la Ruta 1 en dirección del Bayport Loop. La SEA descartó la idea de analizar más a fondo la Ruta 2 original por las razones que se citan más adelante.

(1) La Ruta 2B, la cual ahora sustituye a la Ruta 2, es una modificación de la Ruta 2 que se separaría de ésta al doblar hacia el sur antes de llegar a la Planta de Tratamiento de Aguas del Sudeste de la Ciudad de Houston (City of Houston’s Southeast Water Treatment Plant). La Ruta 2B dobla luego hacia el este a través de los terrenos de la Planta de Tratamiento y pasa al sur de la Planta existente. De aquí, continúa hacia el este, cruzando el Space Center Boulevard sobre un paso a desnivel, para unirse con la Ruta 1.

(2) La Ruta 2C es una modificación de la Ruta 2 original. Seguiría el mismo recorrido que la Ruta 2, y doblaría al sur a partir de Genoa–Red Bluff Road en el lado este de la Planta de Tratamiento de Agua, luego doblaría nuevamente hacia el este y se uniría con la Ruta 1.

(3) La Ruta 2D es una modificación de la Ruta 2 original, y doblaría hacia el este antes de llegar a Genoa–Red Bluff Road. Doblaría al sur antes de llegar a la Planta de Tratamiento de Agua, y luego al este atravesando los terrenos de la Planta uniéndose con la Ruta 1.

C. *Derechos De Circulación Del BNSF Sobre Las Líneas Del UP En Los Corredores De Las Carreteras Estatales SH 225 y SH 146.*

Además de analizar las alternativas razonables y factibles que se describieron anteriormente, las cuales son consistentes con los requisitos contenidos en las regulaciones de implementación de la NEPA, mediante las cuales se deben considerar alternativas ajenas a la jurisdicción de la agencia principal, el EIS considerará el uso por parte del BNSF de los derechos de circulación en las líneas del UP en los corredores de las Carreteras Estatales (State Highway – SH, por sus siglas en inglés) SH 225 y SH 146, para llegar al Bayport Loop. Tal alternativa implicaría operar desde el New South Yard sobre Glidden Subdivision, y continuar sobre las líneas del UP en los Corredores de las SH 225 y SH 146. A pesar de la remota posibilidad de este hecho, como se mencionó antes, la SEA considera necesario analizar esta alternativa dentro del EIS en parte para comparar la Alternativa de No Acción con la Acción Propuesta y en parte debido a la posibilidad de que se llegue a un acuerdo negociado entre el BNSF y el UP con respecto al uso de las líneas del UP.

D. *Alternativa De No Acción*

Bajo la Alternativa de No Acción, los Solicitantes no construirían ni operarían la nueva línea hacia Bayport Loop y no habría cambios en las operaciones actuales. El UP continuaría sirviendo a las plantas petroquímicas en Bayport Loop. La Alternativa de No Acción consiste en conservar la situación actual, bajo la cual el UP acarrea vagones de ferrocarril hacia y desde Bayport Loop sobre sus propias líneas que salen del Loop hacia al norte, a lo largo de la SH 146, pasando Strang Yard, y doblando luego al oeste sobre su Strang Subdivisión a lo largo de la SH 225, continuando ya sea hacia la estación de clasificación del UP Englewood Yard o hacia la estación de clasificación del UP Settegast Yard. Al analizar la Alternativa de No Acción, la SEA utilizará la mejor información disponible para caracterizar las condiciones existentes en las líneas férreas que el UP actualmente utiliza para prestar servicio en Bayport Loop, y analizará los posibles impactos asociados con la disminución en el tráfico en esas líneas, como resultado de adoptar la Acción Propuesta.

E. *Alternativas Excluidas De Análisis Más Detallado*

Durante el proceso de definición del alcance, las agencias determinaron que las alternativas que se mencionan a continuación no son razonables ni/o factibles y que por lo tanto no merecen consideración detallada en el EIS. No obstante, el EIS incluirá una descripción más amplia de las razones para excluirlas de un estudio más detallado.

(1) Construcción y operación de la Acción Propuesta a lo largo de las Rutas 1A, 2, y 2A. Los Solicitantes consideran que estas alternativas no son factibles porque la construcción de un sólo paso a desnivel entre Genoa–Red Bluff Road y Red Bluff Road no es factible económicamente y crearía un conflicto con los planes que tiene la Ciudad de Pasadena para hacer frente al aumento en el tráfico de vehículos a través de la extensión de Genoa – Red Bluff Road hacia el norte / nordeste, para entroncarse con Fairmont Parkway.

(2) Construcción y operación de la Acción Propuesta a lo largo de las Rutas 3 y 4. Si bien inicialmente se incluyeron en los documentos de antecedentes ambientales presentados por

los Solicitantes adjuntos a su petición a la Junta,¹⁷ las Rutas 3 y 4 ahora parecerían no factibles debido a que implican nuevas construcciones saliendo de las líneas de la Asociación Ferroviaria de la Terminal Portuaria (Port Terminal Railroad Association – PTR A, por sus siglas en inglés) en el corredor a lo largo de la SH 225. Tal como se ha determinado en este proceso de definición de alcance, los Solicitantes no pueden usar derechos de circulación sobre el PTR A para emplear las Rutas 3 y 4 debido a los acuerdos legales entre el UP y al Autoridad de Puerto de Houston (Houston Port Authority) le prohíben al BNSF utilizar las líneas de ferrocarril de PTR A para prestar servicio al Bayport Loop.

(3) Construcción y operación de la Acción Propuesta a lo largo de nuevas rutas en los corredores de las SH 225 y SH 146 para unirse con las Rutas 3 ó 4. Esta alternativa, que no se muestra en el mapa, implicaría operar desde el New South Yard sobre Glidden Subdivision y parece que presenta varios desafíos de ingeniería, y se pueden presentar problemas ambientales y de seguridad mayores que los que presentan las alternativas que ya se tienen en consideración.¹⁸

(4) Construcción y operación de la Acción Propuesta utilizando una nueva ruta Beltway 8 – Fairmont Avenue. Esta alternativa seguiría la Ruta 2 original, continuando hacia el norte y cruzando Genoa – Ref Bluff Road, recorriendo hacia el este a lo largo de Fairmont Parkway, y luego al sur sobre Red-Bluff Road hasta que alcanzar alguna de las otras rutas. Esta alternativa podría requerir la eliminación de una serie de propiedades comerciales, lo que afectaría adversamente el ingreso y las salidas de un centro comercial grande, interfiriendo con las maniobras de giro en Fairmont Parkway, y podría tener impactos de ruido adversos que afectarían a personas más sensibles.

(5) Las sugerencias de que las negociaciones entre originadores de carga del Bayport Loop y el UP para lograr tarifas más bajas, en un esfuerzo por obviar la Acción Propuesta, no van de acuerdo con el propósito y la necesidad de proveer un servicio de ferrocarril alterno. Las negociaciones entre originadores de carga del Bayport Loop y el UP ya se dan regularmente cada vez que los contratos se renuevan.

Utilidad Independiente

En los comentarios para definición del alcance se sugirió que la Terminal de Contenedores / Cruceros de Bayport Channel (Bayport Terminal) y la Acción Propuesta están relacionados, y solicitan que se prepare un EIS conjunto para los dos proyectos. Sin embargo, basándose en la Declaración Juramentada (conocida en inglés como “Verified Statement”) de los Solicitantes, la consulta de la SEA con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EUA (United

¹⁷ Este documento está disponible como parte del archivo público de la Junta.

¹⁸ Más específicamente, construcción de una nueva línea de ferrocarril en este corredor podría requerir también la reubicación de varias millas de tubería y de las líneas de ferrocarril existentes del UP con el fin de dejar suficiente espacio para una nueva línea de ferrocarril a lo largo del derecho de vía existente. Las líneas de ferrocarril existentes pasan a través de áreas en las cuales el uso de la tierra incluye residencial, comercial e industrial. La construcción de una nueva línea de ferrocarril en este corredor podría llevar a que las operaciones ferroviarias se desarrollasen más cerca de viviendas que bajo cualquiera de las otras alternativas y podría requerir la expropiación de algunas viviendas.

States Army Corps of Engineers - USACE, por sus siglas en inglés), el cual preparó el EIS para el Bayport Terminal, y con la Autoridad del Puerto de Houston, los dos proyectos no están vinculados. Por el contrario, los dos proyectos son proyectos separados y son distintos. No dependen entre sí económica o físicamente y cada uno funcionaría en ausencia del otro. Este asunto se discutirá detalladamente en el EIS.

Acciones Razonablemente Previsibles

De acuerdo con los lineamientos del CEQ, el análisis de los efectos ambientales que resulten de una Acción Propuesta requiere la separación de aquellas acciones y efectos que sean razonablemente previsibles, en oposición a resultados que se consideren remotos y especulativos. Típicamente, la SEA analiza posibles operaciones ferroviarias para un periodo de tres a cinco años futuros, y las proyecciones más allá de este horizonte de tiempo no son razonablemente previsibles. Más allá de los cinco años, por ejemplo, las fluctuaciones en la economía, cambios en los términos de contratos entre embarcadores y ferrocarriles, fusión de ferrocarriles, fusión de empresas químicas, ampliaciones o cambios en la producción de las plantas químicas, y cambios tecnológicos, hacen que todo sea especulativo. El marco de tiempo para el análisis de posibles efectos variará según el área de impacto, dependiendo de la disponibilidad de información y de la capacidad que tenga la SEA para prever de manera razonable los posibles impactos.

Participación Pública

El 1 de octubre de 2001 la SEA emitió y distribuyó el Aviso de Intención para Preparar un EIS a aproximadamente 489 ciudadanos, funcionarios de elección pública, agencias Federales, estatales y locales, y organizaciones interesadas, y activó el número telefónico libre de cargo 1-888-229-7857 para el proyecto. El 26 de noviembre de 2001, la SEA emitió y distribuyó el Aviso de Disponibilidad del Borrador del Alcance del Estudio para el EIS, el Aviso de las Reuniones de Definición del Alcance y la Solicitud de Comentarios a aproximadamente 526 ciudadanos; funcionarios de elección pública; agencias Federales, estatales y locales y organizaciones interesadas. La distribución cubrió las comunidades en los alrededores de la Acción Propuesta, y a lo largo de las principales líneas férreas que comunican la Acción Propuesta con el New South Yard. La SEA colocó avisos de las reuniones para definición del alcance en varios periódicos de las comunidades y en el *Houston Chronicle*. La SEA también envió anuncios de servicio público en varias emisoras de radio de habla hispana.

Las reuniones para definición del alcance se realizaron en las tardes y noches de los días 14 y 15 de enero de 2002, en el Centro de Convenciones de Pasadena. La SEA utilizó un formato de taller que les permitiera a los asistentes dar sus comentarios y hacer preguntas a la SEA y al contratista independiente de la SEA, que es ICF Consulting. Entre los 189 ciudadanos que acudieron a la reunión se incluían ciudadanos civiles, organizaciones, funcionarios de elección pública, y funcionarios de agencias estatales y locales. Durante las reuniones, los presentes entregaron 21 hojas de comentarios, y 20 ciudadanos emitieron sus comentarios verbalmente ante un reportero de la corte. Al cierre del periodo de definición del alcance, el 1ero de febrero de 2002, la SEA recibió adicionalmente 689 formularios con comentarios para definir el alcance, cartas modelo y cartas mencionando aspectos ambientales. Hasta ese momento, la SEA había

recibido 14 llamadas a través de su línea telefónica libre de cargo; 13 de las 14 eran llamadas solicitando información y una para dar comentarios.

Por solicitud expresada en los comentarios y por parte de varios funcionarios de elección popular, la SEA amplió en 30 días el periodo de comentarios hasta el 14 de marzo de 2002, con el fin de darle al público la oportunidad de explorar las diversas alternativas para la acción propuesta y traer a colación aspectos relacionados con el alcance. La SEA publicó el aviso de ampliación del periodo de comentarios en el *Registro Federal (Federal Register)* el 13 de febrero de 2002, y lo distribuyó a 650 ciudadanos, funcionarios de elección pública, agencias Federales, estatales y locales, y organizaciones interesadas. Durante ese tiempo, la SEA realizó otras actividades de participación pública en las comunidades a lo largo del segmento de la línea principal del UP que los Solicitantes utilizarían como parte del proyecto propuesto. También, la información sobre el proyecto se tradujo al Español y se puso a disposición de comunidades y líderes comunitarios que viven a lo largo de la línea Glidden Subdivision y de la línea GH&H, e invitó a que se emitieran comentarios y se hicieran preguntas en español a través de la línea telefónica sin cargo. La SEA distribuyó centenares de estos documentos en español a través de numerosos grupos comunitarios. Al final del periodo ampliado para definición del alcance, la SEA había recibido 198 formularios adicionales con comentarios y cartas modelo, así como 21 llamadas telefónicas a través de la línea libre de cargo. De las 21 llamadas, 6 solicitaron información y 15 ofrecieron sus comentarios.

Como parte del proceso de revisión ambiental, hasta la fecha la SEA ha realizado muchas actividades de divulgación pública, con el fin de informar sobre la Acción Propuesta y facilitar la participación del público. La SEA consultó y seguirá haciendo consultas con agencias Federales, estatales y locales, con las comunidades afectadas, y con todas las partes interesadas, para reunir y difundir información sobre la propuesta.

Respuesta A Los Comentarios

Para la preparación de este Alcance Final del EIS, la SEA y las agencias cooperadoras revisaron y consideraron los aproximadamente 800 comentarios recibidos. El Alcance Final se nutre del Borrador del Alcance y en él se refleja cualquier cambio que se le hiciera al Borrador del Alcance como consecuencia de los comentarios. En la discusión que se ofrece más adelante se resumen y abordan las principales inquietudes de carácter ambiental presentadas en los comentarios y se presenta una discusión adicional para aclarar aún más el Alcance Final.

A. Seguridad De Operaciones Ferroviarias

Comentarios Generales Sobre Infraestructura Y Condiciones Operacionales

En los comentarios se señala que para operar trenes adicionales de manera segura en la línea GH&H, su infraestructura debe mejorarse mediante inversiones importantes. Además, en los comentarios se menciona que la Junta debe estudiar estas posibles inversiones a través del EIS y requerirlas como mitigación. Otros comentarios sugirieron que la línea debe ser mejorada con rieles continuos entre Graham Siding y Tower 30, y que cerca de Sims Bayou / Berry Creek se deben colocar rieles nuevos y construir un puente nuevo. Además, otros comentarios señalaron que los Solicitantes deben implementar mejoras en los cruces e instalar señales para

tráfico ferroviario y no ferroviario como respuesta al incremento en el tráfico de materiales peligrosos.

Respuesta. En el EIS incluirá una descripción de las condiciones de seguridad de las operaciones ferroviarias existentes en las líneas que se afectarían mediante la Acción Propuesta y sus Alternativas (es decir, aquellas líneas en las cuales los Solicitantes están gestionando derechos de circulación). Las condiciones actuales serán usadas como base de referencia a partir de la cual se analizarán los impactos causados por la Acción Propuesta. En el EIS también se describirá el marco reglamentario de la Administración Federal de Ferrocarriles para seguridad ferroviaria.

Comentarios Sobre Riesgos Causados Por Incremento En El Tráfico Ferroviario

Los comentarios indicaron que los riesgos de seguridad aumentarán debido al incremento en el tráfico de trenes, y que el EIS debe emprender una evaluación completa de riesgos en relación con accidentes de trenes y descarrilamientos durante la operación de carga de vagones cisterna y durante las maniobras de cambios de vía en las estaciones de clasificación. Además, en los comentarios también se indicó que la SEA deberá conducir una evaluación de riesgos donde se incluyan aspectos sobre descarrilamientos, colisiones, derrame de materiales peligrosos y lesiones a humanos asociados a carga de materiales, operaciones de cambios de vía, actividades de estación, pasos a nivel, y demás operaciones relacionadas con la Acción Propuesta y sus Alternativas. En los comentarios se indicó que el BNSF posee un mal record de seguridad, con un total de 485 accidentes de tren en el año 2001 e historial en cuanto a derrame de químicos. En los comentarios se preguntó si en el caso de un descarrilamiento, el BNSF sería responsable por los daños causados en el área. Otros comentarios señalaron que la nueva línea férrea vendría a ser una gran mejora en relación con la línea actual ya que sería de rieles continuos más seguros y contaría con una base de balastro de diseño más moderno. Además, en los comentarios se mencionó que la línea sería más segura si se le daba mantenimiento y se inspeccionaba en forma regular, y se sugirió que la Junta se asegurara que así fuese.

Respuesta. En el EIS se analizarán las probabilidades de descarrilamiento y colisión, para determinar el riesgo asociado con el transporte de materiales peligrosos. El EIS incluirá también un análisis de accidentes en pasos a nivel. El análisis se enfocará principalmente en la tasas históricas y estadísticas de accidentes / descarrilamientos donde estuvieron involucrados trenes que transportaban materiales peligrosos, derrames de materiales peligrosos, y la cantidad de veces que hubo necesidad de realizar evacuaciones por causa de derrames de materiales como resultado de accidentes / descarrilamientos de trenes. En el EIS se describirá el record general de seguridad del BNSF, así como los de otros ferrocarriles importantes de los EU.

Comentarios Sobre Descarrilamientos

En los comentarios se expresó la preocupación por potenciales descarrilamientos de vagones. Además, en los comentarios se preguntó cuáles son las probabilidades de un descarrilamiento para trenes que viajan en línea recta, en comparación con aquellos que tienen que tomar curvas, ya que la nueva línea férrea tiene que tomar varias curvas. En los comentarios se expresó preocupación por las dos curvas cerradas que existen según la Ruta 1, y se indicó que el BNSF ha sufrido tres descarrilamientos desde Octubre, 2001. Además, se mencionó la

inquietud por la velocidad a la cual los trenes operarían, y se afirma que si viajan a más de 20 millas por hora (mph), podrían descarrilarse.

Respuesta. En el EIS se incluirá un análisis de la Acción Propuesta a la luz de las normas de seguridad y velocidades de operación propuestas por la FRA. Éstas contienen requisitos para rieles en segmentos tangentes (rectos) y en segmentos en curvas, y una vez que un ferrocarril ha fijado las velocidades a las cuales desea operar los trenes, se debe mantener las líneas de ferrocarril de acuerdo con las normas de la FRA. Las líneas de ferrocarril en curva deben cumplir requisitos geométricos adicionales en comparación con las líneas tangentes, con el fin de cumplir con las normas de la FRA.

B. Operaciones Ferroviarias

Comentarios Sobre La Condición De La Infraestructura Existente

Los comentarios se concentraron en la condición de la infraestructura ferroviaria existente en los alrededores de Houston, indicando que en la actualidad es inadecuada. En los comentarios se expresó preocupación por el aumento de trenes y de vagones en una red ferroviaria a la cual los comentarios caracterizaron como ya congestionada y mal mantenida. Los comentarios específicos describieron la condición de la línea GH&H, la Glidden Subdivision del UP, y el ramal de T&NO como inaceptables. En los comentarios se indicó que los ferrocarriles deben continuar realizando inversiones en infraestructura. También se indicó que el BNSF no ha incluido mejoras en infraestructura como parte de su solicitud y que niega la necesidad de tales mejoras. En los comentarios se sugiere que al retirar el tráfico ferroviario de las líneas existentes a lo largo de las SH 146 y SH 225, podría drenarse el capital necesario para mantener esas líneas, al mismo tiempo que se incrementan los problemas de tráfico ferroviario en el resto de Houston. En los comentarios se menciona que la SEA debe estudiar en el DEIS la condición de la infraestructura existente y sus niveles de tráfico. Se solicitó que la Junta estudie en el DEIS las inversiones en infraestructura y que exija tales inversiones como parte de la mitigación.

Respuesta. Como respuesta a las preocupaciones manifestadas con respecto a la Acción Propuesta, en el EIS se incluirá un análisis de operaciones ferroviarias asociadas con la Acción Propuesta y sus Alternativas, todas las cuales involucran un promedio de dos trenes por día, incluyendo impactos sobre la línea principal del UP. El EIS considerará las operaciones de la línea existente y la condición de la infraestructura que la Acción Propuesta y sus Alternativas afectarían, y utilizará esta información como base para su análisis de impactos. El EIS considerará medidas de mitigación según sea necesario. El EIS también explicará el marco reglamentario de la FRA en cuanto a normas mínimas de seguridad para infraestructura ferroviaria.

Comentarios Relacionados Con La Línea GH&H

En los comentarios se expresó la preocupación por la condición de la línea GH&H y lo que en uno de los comentarios se llamó “sus problemas inaceptables de seguridad y tráfico”. Se mencionó también la severidad de los problemas de seguridad y tráfico en las cercanías de tres escuelas que colindan directamente con la línea, y de quince escuelas que se localizan en un radio de una milla de la línea GH&H, y se atribuyeron algunos de estos problemas a la falta de

incentivos para mejorar una línea que es usada moderadamente. En los comentarios se sugirió que la línea de 150 años de edad necesita ser reparada y que las vías de GH&H son demasiado viejas para soportar el tráfico adicional. En los comentarios se sugirió que la Junta pida que se reemplace la vía con rieles soldados continuos y que todos los puentes, pasos a nivel y desvíos, se renueven de acuerdo con los mejores estándares disponibles. Otros comentarios mencionaron que la línea de GH&H no ha presentado problemas durante aproximadamente 150 años.

Respuesta. En el EIS se analizarán los impactos causados por el funcionamiento de la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre las líneas del UP y de GH&H. El análisis considerará las condiciones existentes de la línea y los niveles actuales de tráfico ferroviario. Por ejemplo, durante el trabajo inicial de campo de la SEA se encontró que en la línea GH&H estaban operando entre cuatro y cinco trenes del UP por día (SEA realizó conteos de trenes durante cuatro días y en un quinto día de conteos observó nueve trenes). En el EIS se incluirá una descripción de las condiciones de seguridad en el GH&H.

Comentarios sobre Congestión de las Vías Férreas

En los comentarios se mencionó que en la línea East Belt y en los alrededores de New South Yard existe una congestión ferroviaria crónica que afecta la movilidad de los residentes y crea un problema de seguridad. En los comentarios se hizo énfasis en que los trenes que retroceden hacia el New South Yard representan una fuente importante de problemas para los residentes, y se sugiere que esta práctica sea eliminada. En los comentarios se menciona que el requisito Federal de que los trenes no deben bloquear los cruces durante más de diez minutos sin ninguna razón, no se está haciendo cumplir. Se sugiere también que en la Carretera Estatal 225 ya existe un corredor dedicado al tráfico de contenedores y químicos y que al variar la ruta en otra dirección crearía problemas de tráfico en las demás líneas, incluyendo la GH&H, Glidden Subdivision, y las antiguas líneas de HB&T. En los comentarios se le pide a la SEA que le dé énfasis a los beneficios de este corredor dedicado que existe en la actualidad.

Respuesta. En el EIS se considerarán las operaciones ferroviarias que actualmente se realizan en el área del proyecto y los efectos potenciales derivados de la Acción Propuesta y sus Alternativas, incluyendo una discusión acerca de las operaciones en las líneas del UP, el BNSF, y el PTRa en el East Belt, Double Track Junction, T&NO Junction y las operaciones de cambios de vía tanto en el New South Yard como en el Old South Yard.

Comentarios Acerca Del Tráfico Diario De Trenes

En los comentarios se solicitó que la SEA estudie los niveles actuales de tráfico de trenes en las líneas que se afectarían con la Acción Propuesta, con el fin de tener un modelo básico del tráfico. Se sugirió también que se estudiara el tráfico y se elaborara un mapa con los pasos a nivel que hay sobre las líneas que la Acción Propuesta y sus Alternativas afectarían directa o indirectamente. Se solicitó que la SEA determine la forma en que el tráfico ferroviario interactuaría con el tráfico nuevo, así como el tráfico identificado por el DEIS elaborado para las instalaciones para contenedores en Bayport Terminal y Texas City Shoal Point. En los comentarios se cuestionó el uso propuesto de rieles soldados, lo que permitiría velocidades de hasta 60 mph, mientras que los Solicitantes han indicado que el límite de velocidad sería de 20

mph. En otros comentarios se preguntó cómo se controlaría y se haría respetar el límite de velocidad propuesto de 20 mph.

Respuesta. En el EIS se considerarán las operaciones ferroviarias que actualmente se realizan en el área del proyecto y los efectos potenciales derivados de la Acción Propuesta y sus Alternativas. Por ejemplo, tal como se mencionó anteriormente, el EIS incluirá los resultados del trabajo de campo de la SEA, durante el cual se realizaron conteos de trenes y de vagones que operaban en las respectivas líneas, con el fin de determinar de la mejor manera la cantidad diaria de trenes en cada una de las líneas en el área del proyecto. En el EIS también se considerará la interacción de los nuevos trenes con el actual tráfico ferroviario y se describirá la forma de hacer respetar los límites de velocidad.

Comentarios Acerca Del Terminal Ferroviario De Bayport

En los comentarios se cuestionó la ampliación de la Terminal Ferroviaria de Bayport que se realiza en la actualidad, que en términos generales triplicará la capacidad. En los comentarios se sugirió que la SEA tome nota de esto en el DEIS.

Respuesta. En el EIS se considerará la ampliación de la Terminal Ferroviaria de Bayport y cualquier relación que pueda haber con la Acción Propuesta y sus Alternativas.

C. Seguridad En El Transporte De Materiales Peligrosos

Comentarios Generales Sobre La Evaluación De Las Condiciones Existentes

En los comentarios se expresó preocupación general sobre si en el EIS se evaluarían adecuadamente las condiciones existentes en relación con seguridad en transporte de materiales peligrosos en el área afectada potencialmente por la Acción Propuesta y sus Alternativas, particularmente en relación con la extensión del área sujeta a análisis, población potencialmente afectada en la eventualidad de un derrame, el uso actual que se le da a la tierra (por ejemplo, cercanía de viviendas, escuelas, aeropuerto, instalaciones de vivienda subvencionada), y los servicios que existen para gestión de emergencias. En los comentarios se mencionó que el Departamento de Transportes de los EUA regula muy a fondo el transporte de materiales peligrosos, incluso por ferrocarril. En los comentarios también se indicó que los Solicitantes son miembros de la iniciativa de Cuidado Responsable (conocida en inglés como Responsible Care^{®19}) que responde a las inquietudes del público sobre manufactura, distribución y uso de productos químicos.

Respuesta. En el EIS se describirán las condiciones actuales en el área del proyecto, así como los mecanismos con que se cuenta para manejo de emergencias, incluyendo iniciativas voluntarias implementadas por la industria en coordinación con autoridades locales. El EIS incluirá una descripción de los reglamentos que son aplicables al transporte de materiales peligrosos por ferrocarril y los respectivos requisitos para responder a una emergencia. Como

¹⁹ Responsible Care[®] es una iniciativa patrocinada por el Consejo Americano de Química (American Chemistry Council) el cual, entre otras actividades, trabaja con fabricantes, clientes, transportadores, proveedores y distribuidores para fomentar el uso, transporte y disposición de químicos de manera segura.

parte de la evaluación de impactos potenciales relacionados con transporte de materiales peligrosos, el EIS considerará a la población asentada dentro del área de influencia de la Acción Propuesta y sus Alternativas y que potencialmente pudiera verse afectadas ante el evento de un derrame.

Comentarios Sobre Impactos Potenciales Relacionados Con Transporte De Materiales Peligrosos

En los comentarios se expresó preocupación por la naturaleza y cantidad de químicos que los Solicitantes transportarían, así como en relación potenciales impactos causados por derrames sobre el ambiente humano y natural de los alrededores. Se indicó la necesidad de una evaluación de riesgos y de planes de evacuación relacionados con la vía férrea que se propone. En los comentarios también se mencionaron los riesgos relacionados con accidentes, incluyendo descarrilamientos y colisiones. En otros comentarios se expresó inquietud por las estadísticas de seguridad que se tienen en el transporte realizado por compañías químicas y ferrocarriles.

Respuesta. En el EIS se evaluará los impactos potenciales asociados al transporte de materiales peligrosos con base a un análisis de probabilidad de un derrame y en una evaluación de las posibles consecuencias de un evento semejante. El análisis de probabilidad de un derrame de sustancias peligrosas considerará las estadísticas de seguridad que tiene la FRA para empresas ferroviarias que operan en el área del proyecto, en relación con descarrilamientos y colisiones donde estuvieron implicados materiales peligrosos. La evaluación de las consecuencias potenciales considerará los tipos de químicos transportados a través de la Acción Propuesta y sus Alternativas, así como la población asentada a lo largo de las líneas principales y en los alrededores de los patios ferroviarios que potencialmente se verían afectados ante el evento de un derrame. Tanto el análisis de la probabilidad de un derrame como la evaluación de las posibles consecuencias tomarán en cuenta las condiciones existentes bajo la Alternativa de No Acción, así como las condiciones potenciales razonablemente esperadas si se implementa la Acción Propuesta.

Comentarios Específicos Sobre Terrorismo

En los comentarios se expresó preocupación sobre potenciales actos de terrorismo que pudieran involucrar el transporte de materiales peligrosos y que pudieran tener como blanco la infraestructura crítica en el área potencialmente afectada por la Acción Propuesta.

Respuesta. De manera consistente con casos sometidos anteriormente a consideración de la Junta, la seguridad será la más alta prioridad a lo largo del proceso de revisión ambiental dentro de este proceso administrativo.

El EIS considerará tanto la probabilidad de que ocurra un derrame de materiales peligrosos durante el transporte usando estadísticas históricas de accidentes y sin excluir ningún tipo de derrame según su causa. El EIS también tendrá en cuenta las consecuencias potenciales de tales derrames sobre la salud humana y el medio ambiente.

El EIS describirá las regulaciones y normas que gobiernan el transporte de materiales peligrosos y los progresos más recientes de aquellas regulaciones y normas. Por ejemplo, el EIS

describirá las nuevas reglas propuestas el 2 de mayo de 2002 por parte de la Administración de Programas Especiales e Investigación del Departamento de Transporte (Research and Special Programs Administration – RSPA, por sus siglas en inglés), las cuales requieren que los originadores de ciertos tipos de carga de materiales peligrosos desarrollen o actualicen sus planes de seguridad y brinden a sus empleados el entrenamiento apropiado. Durante el curso del proceso de evaluación ambiental que aquí se adelanta, SEA se mantendrá al tanto de cualquier política o recomendación que la RSPA o la FRA pudieren llegar a formular y que pudiesen ser aplicables a este proceso. Además, SEA proporcionará información sobre nuevas políticas o recomendaciones en el DEIS y en el FEIS, según sea apropiado.²⁰

El EIS también reconocerá los procedimientos que existen en el área de Houston, y en particular en Bayport Loop, para la gestión segura de materiales peligrosos. Houston y Bayport Loop tienen una de las concentraciones más grandes de instalaciones químicas en el país. Como resultado de lo anterior, Houston cuenta con capacidades especializadas para gestión de emergencias con el fin de tratar eventos accidentales e intencionales que pueden ocurrir en el proceso del manejo y de transporte de los materiales peligrosos.

Los aspectos de seguridad relacionados con posibles actos terroristas en el área potencialmente afectada por la Acción Propuesta no parecen ser separados y distintos de los aspectos de seguridad que enfrenta la industria ferrocarrilera en general. Como se señaló antes, estos aspectos están siendo objeto de examen por parte de RSPA con una perspectiva integral de toda la industria.

D. Resumen De Comentarios Del Público Sobre Seguridad De Tuberías De Conducción

Comentarios Generales

En los comentarios se expresó la inquietud acerca de la proximidad que hay entre la línea férrea propuesta y líneas de tuberías de conducción existentes, llamando atención al hecho de que en muchos sitios la ruta propuesta cruzaría directamente sobre, o correría junto a, las tuberías de conducción existentes. Se recomendó que la SEA lleve a cabo una evaluación de riesgos donde se incluya la consideración de factores relacionados con seguridad de tuberías de conducción en cruces de ferrocarril / tuberías de conducción. Particularmente, los comentarios expresaron preocupación ante la eventualidad de que las labores de limpieza (por ejemplo, excavación del suelo) de un derrame producido por un vagón de ferrocarril cerca de una tubería que transporta químicos inflamables o peligrosos podría causar la ruptura y/o explosión de la tubería, como ya ha ocurrido en el pasado reciente. En los comentarios también se expresó

²⁰ En tanto que la Junta ha sido designada para promover un sistema de transporte por ferrocarril que sea seguro, cuando los procesos administrativos ante la Junta involucran la construcción de líneas de ferrocarril, en lo que se refiere a la construcción de líneas de ferrocarril y otros asuntos, la FRA tiene la autoridad primaria para garantizar un transporte ferroviario seguro según lo establece la Ley Federal de Seguridad en Ferrocarriles (Federal Rail Safety Act – FRSA, por sus siglas en inglés), 49 U.S.C. 20101 et seq. Los ferrocarriles están comprometidos legalmente a cumplir en todas sus líneas con las comprensivas y amplias medidas de seguridad adoptadas bajo FRSA, sin importar cualquier otro plan de mitigación específico que la Junta pueda exigir en casos específicos durante el proceso de evaluación ambiental de propuestas de proyectos individuales que requieran la aprobación de la Junta.

inquietud por una posible ruptura de una tubería de conducción durante la construcción de la línea propuesta, y se indagó si los reglamentos existentes prohíben la construcción de vías férreas en las cercanías de tuberías de conducción. En los comentarios se preguntó si se esperaba que hubiese incompatibilidad química entre el contenido de una tubería dada y el de un vagón de ferrocarril que transitara en sus proximidades.

Respuesta. En el EIS se considerarán factores de seguridad en cruces entre líneas de ferrocarril y tuberías de conducción, así como en sitios donde la ruta corre junto a tuberías existentes. El EIS estudiará la posibilidad de un derrame de sustancias peligrosas a causa de la construcción y operación de la Acción Propuesta y sus Alternativas, y los impactos potenciales derivados de un derrame de un material peligroso.

Comentarios Sobre Comunicación En Caso De Un Accidente

En los comentarios se solicitó que el alcance del EIS se amplíe para evaluar si los sistemas de comunicación entre el ferrocarril, las compañías propietarias de las tuberías de conducción y los residentes del área serían suficientes en caso de un accidente.

Respuesta. En el EIS se describirán requisitos y planes para preparación ante emergencias para la Acción Propuesta y sus Alternativas, incluyendo estipulaciones para comunicaciones en el evento de un accidente.

E. Transporte

Seguridad En Pasos A Nivel

En los comentarios se expresó la preocupación por los accidentes de vehículos y peatones, incluyendo accidentes donde estuvieron involucradas personas incapacitadas en pasos a nivel. En los comentarios se mencionó que en un periodo de diez meses, entre Enero y Octubre, 2001, ocurrieron cuatro accidentes en pasos a nivel en el entronque del T&NO (justo al sur de New South Yard). Además, se expresó la preocupación por los riesgos para la seguridad en los pasos a nivel en relación con el transporte hacia y desde las escuelas. Se mencionó que la Acción Propuesta y sus Alternativas duplicarían el riesgo en seguridad y solicitaron que el BNSF asuma una serie de mejoras en los cruces e instale señales para el tráfico ferroviario, vehicular y peatonal. En otros comentarios se solicitó un paso a desnivel o un paso peatonal elevado en Howard Drive, para proteger la seguridad de los niños y sus mascotas. Se mencionó que ocurren demasiados accidentes en Old Galveston Road y en Howard Drive.

Respuesta. El EIS analizará los impactos potenciales sobre seguridad en los pasos a nivel. El EIS contemplará medidas de mitigación según sea necesario. En el EIS se discutirán las regulaciones de la Administración Federal de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration – FRA, por sus siglas en inglés) y de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration – FHWA, por sus siglas en inglés) que gobiernan la seguridad en los pasos a nivel, la cual es delegada al gobierno estatal de Texas. En el EIS se reflejarán también las consultas hechas a, y recomendaciones dadas por, el Departamento de Transportes de Texas en relación con la seguridad en los cruces a nivel.

Demoras En Pasos A Nivel

En los comentarios se expresó la preocupación por un potencial aumento en los congestionamientos de tráfico vehicular en todo el este y sudeste de Houston debido al tráfico adicional de trenes asociados con la Acción Propuesta. Además, en los comentarios se solicitó que el análisis de demoras no se limitara sólo a los cruces a nivel existentes, sino que incluyera los cruces a construir en el futuro, como el del Space Center Boulevard, Red Bluff Road, Bay Area Boulevard, Port Road, y la SH 146. En los comentarios se expresó preocupación por los taponamientos de tráfico debidos a la falta de pasos a desnivel planificados. Otros comentarios expresaron inquietud por el congestionamiento en New South Yard como resultado de los taponamientos en las carreteras principales. En los comentarios se expresó preocupación por los trenes que bloquearían el acceso a sus comunidades (por ejemplo, Old Galveston Road), y mencionaron las demoras en el tráfico en los alrededores de las escuelas. Se comentó que el Código 471.007 de Transportes de Texas, que no permite que los trenes bloqueen los cruces durante más de 10 minutos, es irrespetado a diario por los trenes que circulan actualmente en la zona. Para abordar este problema, en los comentarios se solicitó que la Junta se asegure que en la solicitud se adjunte un plan que pueda hacerse respetar, para evitar problemas relacionados con el tráfico ferroviario y los riesgos asociados. En los comentarios se solicitó que el BNSF no almacene carga o estacione trenes que puedan bloquear calles, otras vías, o cruces. Se mencionó que las demoras en los pasos a nivel se pueden mitigar mediante un compromiso para realizar la operación regulada en horas que no sean críticas (horas pico). Otros comentarios mencionaron que la Junta debe velar porque los problemas de tráfico en el este y el sudeste de Houston se resuelvan sin considerar si se aprueba o no la franquicia de operación de este caso.

Respuesta. En el EIS se analizará el efecto potencial que la Acción Propuesta y sus Alternativas puedan tener sobre las demoras en los pasos a nivel existentes, así como en los que se construirían.

Servicios De Emergencia

En los comentarios se expresó la inquietud por las posibles demoras sufridas por vehículos de respuesta a emergencias y el taponamiento de rutas de evacuación. Se solicitó que en el EIS se incluyan mapas con las principales rutas de acceso empleadas por los servicios médicos de emergencia (Emergency Medical Services – EMS, por sus siglas en inglés), bomberos y cuerpos de seguridad pública que quedarían bloqueadas por las rutas de ferrocarril propuestas. En los comentarios también se expresó la preocupación por las demoras que ocurrirían en el Space Center Boulevard, el cual está siendo ampliado y que puede usarse como ruta de evacuación. Se mencionó que la comunidad de Shoreacres contrata sus servicios médicos de emergencia en Clear Lake, y que se vería directamente afectado por la Acción Propuesta y sus Alternativas. En los comentarios se solicitó que el EIS examine la frecuencia de los taponamientos en las vías por causa de los trenes del BNSF y el UP.

Respuesta. El EIS analizará el impacto potencial que la Acción Propuesta y sus Alternativas puedan tener sobre vehículos de respuesta a emergencias y sobre las rutas de evacuación debido al bloqueo de pasos a nivel por causa del tráfico de trenes de la Acción Propuesta.

Otros Proyectos De Transportes

En los comentarios se pidió que el EIS coordine con otros estudios tales como el Plan de Transporte Metropolitano HGAC 2025 (Metropolitan Transportation Plan – MTP, por sus siglas en inglés), el Estudio de Inversiones Mayores SH 146 (SH 146 Major Investment Study), el DEIS para Texas City Shoal Point, y el DEIS para la Terminal de Bayport. También se expresó la necesidad de que el EIS considerara los impactos potenciales de estos proyectos sobre el transporte a lo largo de la Acción Propuesta.

Respuesta. El EIS analizará la Acción Propuesta y sus Alternativas dentro del contexto de otros proyectos razonablemente previsibles dentro del área. El EIS tomará en cuenta información sobre mejoras en el transporte y pronósticos de tráfico por carretera presentada en todos los estudios relevantes.

F. Ruido Y Vibración

Comentarios Generales Sobre Ruido Y Vibración

En los comentarios se expresó preocupación general por los impactos causados por ruido y vibraciones como resultado de la operación y construcción propuesta, incluyendo efectos adversos sobre comunidades, escuelas, residencias, valor de la propiedad, y sobre la calidad de vida en general a lo largo tanto de la antigua como de la nueva vía férrea. Se expresó preocupación también porque el tráfico sobre la línea se incrementa en el futuro, lo que conduciría a una mayor contaminación sónica. En otros comentarios se expresó inquietud por los efectos del ruido y las vibraciones en la vida silvestre. Se anotó también que la Acción Propuesta reduciría en el área los impactos de ruido en comparación con los de camiones.

Respuesta. Típicamente, la Junta analiza los impactos causados por ruido dondequiera que haya un incremento de por lo menos ocho trenes diarios, o un incremento de por lo menos 100 por ciento en el tráfico ferroviario (medido en toneladas brutas anuales) (ver CFR 1105.7e(6)). Sin embargo, como respuesta a la preocupación manifestada hacia la Acción Propuesta, el EIS analizará los impactos de ruido de las operaciones ferroviarias a causa de un incremento de dos trenes por día, en promedio, tanto en la nueva línea como en las líneas donde se desea obtener derechos de circulación, y para la construcción del proyecto. El análisis de ruido del EIS incluirá efectos sónicos adversos sobre receptores sensibles como residencias y escuelas. En el EIS se discutirán las vibraciones operacionales e inducidas por la construcción, con el fin de considerar las inquietudes manifestadas en los comentarios. Los efectos potenciales de ruido y vibración sobre la vida silvestre se verán bajo el tema de los recursos biológicos.

Comentarios Sobre Evaluación De Niveles De Ruido

En los comentarios se solicitó que en el EIS se discutan las regulaciones y normas aplicables sobre ruido y niveles de ruido a lo largo de todas las rutas propuestas, incluyendo: (1) aumento absoluto e relativo en los niveles de ruido, así como criterios absolutos adecuados (en los comentarios se sugirió el empleo de la meta de EPA de un Nivel Equivalente Día – Noche, abreviado como L_{dn} o DNL, de 55 por hora en la Escala A Ponderada de Nivel de Ruido (dBA) para áreas residenciales) y, (2) criterio de corto plazo (entre instantáneo a 1 hora). Se

solicitó también la evaluación del impacto causado por ruido instantáneo, estimando niveles de ruido tanto para el día como para la noche. En los comentarios también se mencionó que en el EIS se debería analizar el ruido de fondo, ruido frecuente que es más alto que el ruido ambiente, ruido periódico, ruido poco frecuente, y ruido raro pero predecible. En los comentarios también se solicitó la evaluación de las opciones para mitigarlo.

Respuesta. Las regulaciones de la Junta según 49 CFR 1105.7 utilizan un aumento incremental en los niveles de ruido de tres decibeles L_{dn} o más, o un incremento en el nivel de ruido de 65 L_{dn} o más como umbrales para análisis de impacto por ruido. La norma de sesenta y cinco L_{dn} es empleada por las agencias Federales que regulan o evalúan impactos de ruido, incluyendo la EPA, FHWA, Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration – FTA, por sus siglas en inglés), FRA, y FAA. La Junta usa esta norma en todos los análisis de revisión ambiental. Las agencias federales consideran que los niveles de ruido superiores a 65 L_{dn} son incompatibles con el uso de la tierra para fines residenciales. En el EIS se discutirán los niveles de ruido existentes. Por ejemplo, una gran parte del área del proyecto ya está a 65 L_{dn} o más debido a las fuentes existentes (por ejemplo, tráfico ferroviario existente, el Aeropuerto Ellington Field). Con respecto a la evaluación de los impactos por ruidos instantáneos, en el EIS se presentarán niveles instantáneos de ruido tomados de una serie de fuentes de información con el fin de brindar un contexto relevante (p.ej., aviones, trenes y vehículos) y las correspondientes medidas de mitigación cuando corresponda.

Comentarios Sobre Promedios De Nivel De Ruido De Largo Plazo

En los comentarios se solicitó que en al análisis de actividades de construcción se incluyan promedios de nivel de ruido de largo plazo (de una hora o más), aunque no en el análisis de actividades operacionales, a menos que sea necesario.

Respuesta. El análisis de nivel de ruido de la etapa de construcción en el EIS considerará niveles de ruido tanto a largo plazo (promedio de 30 días) como de corto plazo (8 horas). El análisis de la etapa operacional en el EIS considerará niveles de ruido a largo plazo.

Comentarios Sobre La Acción Propuesta Y Rutas Alternas

En los comentarios se expresó preocupación por algunas rutas específicas de la Acción Propuesta y sus Alternativas. Específicamente se refirieron a las Rutas 1, 1C, y 2B como inaceptables debido a su proximidad a la Northfork Subdivision en Clear Lake City. En los comentarios también se sugirió que las rutas 1, 1B, y 1C producirían un impacto negativo sobre la comunidad a causa del ruido. Se sugirió que las dos curvas cerradas propuestas en la Ruta 1C causarían un aumento en el ruido cuando los trenes tomen la curva y los acoples se muevan entre un carro y otro. Se sugirió también que en el DEIS se evalúen los impactos de ruido para el uso futuro de la tierra hasta donde sea razonablemente predecible. Más específicamente, en los comentarios se expresó preocupación por los impactos potenciales por ruido y vibraciones en el Complejo de Entrenamiento Sonny Carter de la NASA. También se expresó preocupación por el incremento en los impactos por ruido que una nueva línea acarrearía, además del ruido causado por las operaciones existentes en el Aeropuerto Ellington Field, en plantas industriales cercanas, y por el ruido de ferrocarril existente a lo largo de la Carretera Estatal SH 3. Se mencionó

también que la nueva vía férrea causaría un impacto poco significativo en el ruido, al compararlo con las operaciones existentes en el Aeropuerto Ellington Field.

Respuesta. El análisis de ruido en el EIS incluirá curvas de nivel de ruido para las operaciones ferroviarias en cada una de las rutas evaluadas, y curvas de nivel de ruido para operaciones ferroviarias asociadas en las líneas principales existentes, incluyendo la Alternativa de No Acción, para revelar las áreas donde la Acción Propuesta causaría mayores efectos de ruido. En el EIS se considerará el potencial de generación de ruido por el chillido de las ruedas de los vagones y se determinará si la Acción Propuesta causaría algún efecto de ruido o vibración en el Complejo de Entrenamiento Sonny Carter de la NASA.

Comentarios Sobre Impactos Por Vibraciones

En los comentarios se expresó preocupación generalizada por los efectos potenciales que las vibraciones durante las actividades de construcción y de operación de la Acción Propuesta puedan causar en escuelas, viviendas, estructuras, y/o calles. Además, se expresó preocupación por los impactos de vibración potenciales sobre el Complejo de Entrenamiento Sonny Carter de la NASA. Se solicitó que en el EIS se analicen y cuantifiquen estos impactos.

Respuesta. En el EIS se discutirán las vibraciones inducidas por la operación y la construcción. Se evaluarán impactos de vibración sobre la base del nivel máximo de vibración. Debido a que éste esencialmente no cambiaría en las áreas donde actualmente existe el ferrocarril, se espera que la discusión en el EIS sobre los impactos potenciales por vibración se enfoque en nuevas áreas donde ocurrirá la construcción del ferrocarril.

G. *Clima y Calidad del Aire*

Comentarios Generales

Los comentarios expresaron preocupación general por la contaminación del aire, incluyendo emisiones de aceite diesel, y los efectos adversos sobre la salud asociados con ellos y como resultado de la construcción y operación de la Acción Propuesta, y de posibles derrames en caso de ocurrir un incidente que involucre sustancias químicas. Los comentarios también mencionaron que los fondos asignados a carreteras federales podrían perderse como resultado de un aumento en la contaminación del aire. Además, los comentarios expresaron preocupación sobre aspectos de cumplimiento con la actual Ley de Aire Limpio (Clean Air Act – CAA, por sus siglas en inglés) y por los impactos adicionales sobre calidad del aire que la construcción y operación de la Acción Propuesta acarrearía sobre el área de excedencia de Houston – Galveston. Además, los comentarios solicitaron que la SEA considerara todos los contaminantes para las cuales han sido establecido criterios o estándares de calidad del aire bajo la CAA en su análisis de calidad del aire. Se solicitaron modelos de dispersión y análisis de los impactos causados sobre la calidad del aire preferentemente a nivel local y no a nivel nacional. En los comentarios se expresó la preocupación de que la Acción Propuesta viniera a incrementar la contaminación del aire al incentivar la expansión de plantas petroquímicas en Houston. Algunos comentarios enfatizaron que se deberían utilizar datos del Censo y factores de riesgo para determinar qué sectores de la población tendrían más posibilidad de experimentar efectos adversos sobre la salud debido a la exposición a emisiones ambientales. Finalmente, en los

comentarios se pedía estimación de las tasas de emisión y el uso de modelos de dispersión del monóxido de carbono emitido por los motores a diesel de las locomotoras, para determinar los impactos potenciales sobre las tomas de aire de ventilación en el Complejo de Entrenamiento Sonny Carter de la NASA.

Respuesta. La Junta típicamente analiza los impactos causados al aire dondequiera que haya un incremento de por lo menos ocho trenes diarios, un incremento de por lo menos 100 por ciento en el tráfico ferroviario (medido en toneladas brutas anuales), o un incremento en la actividad en las estaciones de clasificación de por lo menos un 100 por ciento (medido según la actividad de vagones de carga). Cuando una Acción Propuesta afecta un área de excedencia (conocida en inglés por el término técnico “non-attainment area”), tal como lo define la CAA, como ocurre en este caso, la Junta típicamente analiza los impactos en el aire si se da un incremento de por lo menos tres trenes diarios, un incremento de por lo menos 50 por ciento en el tráfico ferroviario, o un incremento en la actividad en las estaciones de clasificación de por lo menos un 20 por ciento. La Acción Propuesta contempla la circulación de dos trenes por día y por lo tanto no se traspasará ningún umbral ambiental que requiera un análisis de impacto ambiental de calidad del aire. Sin embargo, respondiendo a las preocupaciones expresadas en materia de potenciales impactos sobre la calidad del aire en relación con la Acción Propuesta, el EIS incluirá un análisis de los impactos potenciales sobre la calidad del aire a causa de la operación de trenes.

El EIS examinará también las emisiones adicionales que se darían tanto a causa de la fase de construcción como en la fase operativa de la Acción Propuesta y sus Alternativas, incluyendo emisiones relacionadas con el ferrocarril y potenciales incrementos en las emisiones al aire a causa de mayores demoras de los vehículos en los pasos a nivel de carreteras y/o ferrocarril. El análisis del EIS considerará contaminantes para las cuales se han establecido estándares de calidad del aire (conocidos en inglés por el término técnico “criteria pollutants”), con énfasis en aquellos que son más importantes para la situación en el área de excedencia de Houston (por ejemplo, No_x y PM_{10}). Si se encuentra que las emisiones adicionales asociadas con la circulación de dos trenes diarios son lo suficientemente grandes como para ocasionar que las concentraciones de los “criteria pollutants” sobrepasen los estándares correspondientes, entonces el EIS incluirá el análisis de esos impactos. Además, el EIS determinará si las concentraciones de monóxido de carbono tendrán efecto adverso sobre las tomas de aire respirable en el complejo de entrenamiento de la NASA. El EIS evaluará derrames, incluyendo emisiones atmosféricas que resulten de derrames tóxicos dentro del contexto del análisis de seguridad del transporte de materiales peligrosos.

Comentarios Sobre Materia En Forma De Partículas

En los comentarios se manifestó una preocupación general por las emisiones de pequeñas partículas contaminantes que resulten de la Acción Propuesta. En los comentarios se expresó que el análisis de calidad del aire debe examinar niveles de materia en forma de partículas finas ($\text{PM}_{2.5}$) que se asocien con la construcción y operación de la Acción Propuesta, y que se den cifras que muestren los impactos sobre la calidad del aire, específicamente para el área incluida dentro de la Acción Propuesta. En los comentarios se indicó que los escapes de motores a diesel son una fuente importante de contaminantes de $\text{PM}_{2.5}$ en el aire, así como otros emisores de partículas finas que pueden resultar peligrosos y conducir a efectos adversos sobre la salud. En los comentarios se expresó que el EIS debe analizar los niveles existentes o de línea de

referencia de contaminación por PM_{2.5} en el aire para la Acción Propuesta y sus Alternativas, determinando las fuentes de emisión de partículas finas, y examinando posibles efectos sobre la salud como resultado de una exposición mayor a tales contaminantes.

Respuesta. Típicamente, la Junta no analizaría efectos potenciales sobre la calidad del aire causados por emisiones de material particulado fino (material sólido en forma de partículas finas, el cual es medido empleando parámetros tales como el conocido como PM_{2.5}) en el EIS de un proyecto como este, que tiene un nivel proyectado de bajo aumento en la actividad ferroviaria (promedio de dos trenes por día), ausencia de una designación de “excedencia” o “no excedencia” de PM_{2.5} para el área de Houston, de acuerdo con la ley CAA y ausencia de un Plan Estatal de Implementación (State Implementation Plan – SIP, por sus siglas en inglés) o de un umbral de emisiones que active los requerimientos para material particulado fino. No obstante, como respuesta a la preocupación mostrada a causa de la Acción Propuesta, en el EIS se incluirá el examen de los cambios en emisiones de partículas generadas por sistemas de combustión de diesel que resulten de la operación y construcción de la Acción Propuesta y sus Alternativas.

Comentarios Sobre Contaminantes Peligrosos En El Aire

En los comentarios recibidos se expresó preocupación por las emisiones de contaminantes peligrosos en el aire (Hazardous Air Pollutant - HAP, por sus siglas en inglés), especialmente emisiones de diesel que resultaran de la construcción y operación de la Acción Propuesta. En los comentarios se solicitó que el EIS indicara los niveles de la línea de referencia de HAPs, las áreas que experimentarán aumento en los niveles de HAP como resultado del proyecto, el aumento total e incremental de los niveles de HAP que estas áreas sufrirán, y los efectos resultantes sobre la salud.

Respuesta. La Junta normalmente no analiza las emisiones de HAP en el EIS de un proyecto como este, con bajo nivel proyectado de aumento en la actividad ferroviaria, y ausencia de regulaciones sobre emisión de HAP aplicables a fuentes móviles en Texas. Sin embargo, como respuesta a la preocupación mostrada a causa de la Acción Propuesta e inquietudes recientes en relación con posibles impactos adversos sobre la salud causados por emisiones de diesel, el EIS incluirá un análisis preliminar de emisiones de diesel. Este análisis comparará estimaciones de emisiones diarias promedio de diesel causadas por la construcción y operación de la Acción Propuesta y sus Alternativas, contra el promedio diario del condado de emisiones y con el promedio total diario de la actividad ferroviaria actual, la actividad diaria de camiones a diesel y otras fuentes potenciales cercanas de emisiones de diesel (por ejemplo, equipo de apoyo terrestre del aeropuerto) para sitios seleccionados (por ejemplo, cerca de áreas residenciales) en el área del proyecto.

H. Recursos De Agua

Comentarios Generales Sobre Calidad Del Agua

Los comentarios expresaron preocupación general por los efectos que pueda tener una nueva línea férrea sobre los recursos de agua, incluyendo contaminación de las reservas de agua, impactos potenciales sobre la calidad, y los efectos de materiales peligrosos sobre la tabla de agua o nivel freático superior en el área del proyecto. En los comentarios se menciona la

preocupación específica por posibles impactos adversos sobre el Armand Bayou o sobre la Reserva Natural Armand Bayou. En los comentarios también se menciona la preocupación por otros cuerpos de agua, incluyendo Mustang Bayou, Taylor Lake, Clear Lake y la Bahía de Galveston.

Respuesta. En el EIS se describirán los recursos existentes de agua superficial y subterránea en el área del proyecto, incluyendo lagos, ríos, pantanos de ríos, arroyos, estanques de cría, humedales, y llanuras de inundación, y los posibles impactos sobre estos recursos que surjan como resultado de la construcción y operación de la Acción Propuesta y sus Alternativas.

Comentarios Específicos Sobre Derrames

En los comentarios se menciona el efecto que puedan causar potenciales derrames químicos sobre la calidad del agua y pantanos de río y estuarios ecológicamente sensibles. En los comentarios se menciona también la posibilidad de contaminar las aguas subterráneas mediante derrame de químicos, incluyendo la filtración y escorrentía originadas en operaciones y actividades de construcción.

Respuesta. En el EIS se analizará el impacto potencial asociado con una descarga de material peligroso sobre aguas superficiales y subterráneas.

Comentarios Específicos Sobre Llanuras De Inundación

En los comentarios se menciona la inquietud por los posibles impactos / cambios producidos en las llanuras de inundación, drenajes, y sistemas de control de inundaciones. En los comentarios también se solicita que la SEA considere los impactos causados por la construcción de una línea férrea que potencialmente pudiese constituirse en una presa en torno a la comunidad de Clear Lake y llegase a convertir la región a una planicie de inundación con período de recurrencia de 100 años. En los comentarios se solicitó que la SEA incluya un análisis del caudal de aguas lluvias a lo largo de la ruta propuesta.

Respuesta. En el EIS se considerarán los recursos existentes de agua superficial y subterránea dentro del área del proyecto, incluyendo planicies de inundación y los impactos potenciales sobre estas últimas como consecuencia de la construcción y operación de la Acción Propuesta y sus Alternativas. En el EIS también se considerarán aspectos relacionados con la calidad del agua en relación con aguas de lluvia, incluyendo los requisitos impuestos por el programa de gestión de aguas de lluvia del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes (National Pollutant Discharge Elimination System - NPDES, por sus siglas en inglés).

Comentarios Generales Sobre Humedales

En varios de los comentarios se expresó la inquietud general por los impactos ambientales negativos sobre los humedales que rodean al Armand Bayou y otros en el área del proyecto. En los comentarios se expresa preocupación por el posible impacto sobre la calidad del agua proveniente de los humedales que se rellenarán, y se solicitó que en el EIS se haga pública la cantidad de humedales que van a ser rellenados con tierra para cada una de las alternativas de la ruta. En otros comentarios se sugirió que la Junta incluyera un análisis según la Ley de Agua

Limpia (Clean Water Act – CWA, por sus siglas en inglés) en su sección 404(b)(1) de los humedales que se propone rellenar.

Respuesta. Como se indicó anteriormente, en el EIS se incluirá una discusión sobre los impactos potenciales en humedales y en la calidad del agua. Para la Acción Propuesta y las Alternativas, se ha calculado la superficie aproximada que será impactada. En el EIS se indicará el área aproximada de impacto a lo largo de cada una de las rutas. El análisis de humedales según la Sección 404(b)(1) de la CWA forma parte de un proceso de solicitud de permiso, en el cual se involucran el Solicitante y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EUA. El EIS incluirá una discusión sobre el proceso de permisos según la Sección 404 de la CWA.

Comentarios Relacionados Con Humedales Aislados

En los comentarios se discutió la decisión adoptada por la Corte Suprema de los EUA del 9 de enero de 2001 sobre humedales aislados en el juicio entre la Agencia para Manejo de Desechos Sólidos del Condado Northern Cook (Solid Waste Agency of Northern Cook County – SWANCC, por sus siglas en inglés) versus el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EUA (Solid Waste Agency of Northern Cook County v. U.S. Army Corps of Engineers, 531 U.S. 159, 121 S. Ct. 675 (2001) (SWANCC). En los comentarios se menciona que la Agencia de Protección Ambiental (Environmental Protection Agency – EPA, por sus siglas en inglés) y el USACE todavía no han promulgado ninguna guía de nivel nacional sobre este reglamento y que en todo el país existen numerosas interpretaciones del mismo. En los comentarios se indica también el desacuerdo con la interpretación del USACE del Distrito de Galveston acerca de la decisión de la Corte Suprema que se describe en el DEIS realizado para la Terminal de Bayport. En los comentarios también se mencionó la opinión según la cual posiblemente la SEA se ajustaría a esta interpretación, pero se solicitó que la SEA incluyera en el EIS los siguientes análisis: (1) mapas de humedales dentro y fuera de la jurisdicción y verificación en el campo de aquellos que estuvieran dentro de la jurisdicción, (2) un mapa donde se indiquen las áreas en los humedales que se propone rellenar, (3) dibujos de cortes transversales de la Acción Propuesta con las respectivas alturas y anchos, (4) una discusión sobre la interpretación en materia de humedales jurisdiccionales del USACE del Distrito de Galveston y (5) aviso a la Comisión de Conservación de Recursos Naturales de Texas (Texas Natural Resources Conservation Comisión – TNRCC por sus siglas en inglés) del proyecto durante la preparación del DEIS. En los comentarios se recomendó que se identificaran todas las áreas de humedales dentro del proyecto y que se minimizara cualquier impacto adverso sobre humedales aislados de la misma forma que se haría con los humedales jurisdiccionales.

Respuesta. En el EIS se incluirá una nota sobre programas regulatorios aplicables tanto a nivel estatal como Federal. En el EIS también se caracterizarán las condiciones existentes y los impactos potenciales sobre humedales causados por la Acción Propuesta y sus Alternativas. Se incluyen los impactos potenciales causados a ambas clases de humedales sujetos a permiso por el USACE bajo la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia (CWA) (es decir, “humedales jurisdiccionales”) y humedales no jurisdiccionales (por ejemplo, humedales aislados). El USACE del Distrito de Galveston realizará la determinación jurisdiccional de los humedales, y el EIS incluirá los resultados de la determinación, si está disponible, para la Acción Propuesta y sus Alternativas.

Comentarios Sobre Permisos Relacionados Con Aguas

En los comentarios se mencionó que bajo las Regulaciones para Calidad de Aguas Lluvias del Condado de Harris, el Condado puede exigir un permiso de calidad de agua para actividades de construcción. Además, en los comentarios se indicó que la División de Control de Inundaciones del Departamento de Infraestructura Pública del Condado de Harris, tendría que aprobar los dibujos de construcción del trabajo propuesto dentro del derecho de vía. En los comentarios también se mencionó que podría necesitarse la aprobación de la División de Ingeniería del Departamento de Infraestructura Pública del Condado de Harris en virtud del impacto que las líneas férreas propuestas causarían en los drenajes existentes.

En los comentarios se anotó el requisito y la necesidad de coordinar con el USACE del Distrito de Galveston. Se expresó la necesidad de determinar la jurisdicción potencial bajo la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos de 1899 en virtud del cruce que hay que hacer en el Armand Bayou. En los comentarios también se sugirió la necesidad de obtener permisos del USACE para las áreas ambientalmente sensibles del Armand Bayou, y se sugirió también que se consultara con el USACE para determinar si sería necesaria la gestión de permisos bajo la Sección 404 de la CWA para el embalse de contención de las aguas lluvias en la región y para el área de mitigación de humedales en la zona del proyecto de ampliación del Space Center Boulevard, al este del Aeropuerto Ellington Field.

En los comentarios se indicó que la nueva línea propuesta cruza el Armand Bayou, Big Island Slough, y Taylor Bayou, y debido a que estas vías de agua son afectadas por las mareas, se consideran como vías navegables de los EUA y sujetas a jurisdicción de la USCG. Estos comentarios incluyeron también información para ayudar a la determinación en materia de permisos para puentes para las líneas férreas propuestas.

Respuesta. Como parte del análisis de impactos potenciales sobre los recursos de agua, el EIS considerará los permisos y reglamentos aplicables a la Acción Propuesta y sus Alternativas, tales como los permisos que deben solicitarse de acuerdo con las Secciones 401 y 404 de la CWA.

Comentarios Relacionados Con La Mitigación

En los comentarios se mencionó el posible disturbio de las propiedades regentadas por el Armand Bayou Nature Center (ABNC, por sus siglas en inglés). En los comentarios se solicitó que el DEIS aborde los impactos potenciales en esta área y que “se desarrolle un plan de mitigación adecuado y apropiado, congruente con la misión y propósito del ABNC.”

Respuesta. En el EIS se caracterizarán las condiciones existentes en el ABNC, se analizarán los efectos potenciales y se considerará la mitigación de la manera más apropiada.

I. Recursos Biológicos

Comentarios Generales Sobre Recursos Biológicos

En los comentarios se mencionan preocupaciones con respecto a animales y plantas dentro de un contexto general y solicita una evaluación de riesgos en las “áreas naturales.” Se

expresa preocupación por los impactos que puedan causarse a los hábitats sensibles asociados con ecosistemas y estuarios de río (bayous) en el área del proyecto. Se manifestó una preocupación específica por los posibles efectos que la Ruta 1C pueda tener en áreas de desove de peces en los alrededores del Mustang Bayou, así como preocupación por la amenaza de introducción de especies foráneas a lo largo de las alternativas para la ruta. En los comentarios se expresó la preocupación por los impactos potenciales sobre humedales y áreas costeras de recursos naturales. Se recomendó que las distintas alternativas para la ruta siguieran derechos de vía ya existentes, y se discutió también el disturbio que pueda resultar para la vida silvestre y la vegetación a causa de las actividades de construcción.

Respuesta. El EIS tomará en cuenta las comunidades existentes de plantas y animales y los recursos acuáticos dentro del área del proyecto y los impactos potenciales sobre recursos biológicos y acuáticos causados por la construcción y operación de la Acción Propuesta y sus Alternativas.

Comentarios Sobre Taylor Bayou, El Armand Bayou Nature Center Y La Reserva Costera Armand Bayou.

En varios de los comentarios se expresó una inquietud general por los impactos negativos sobre el ABNC. Se manifestó una preocupación específica por las plantas y animales que rodean el área del ABNC y se indicó que la Ruta 1 afectaría la rivera este del Taylor Bayou y eliminaría la gestión de conservación que se adelanta en el área. También se mencionó que las alternativas de la ruta que corren adyacentes al Taylor Bayou afectarían los humedales formados por las mareas y los bosques de especies frondosas en zonas de humedales, así como en zonas más elevadas. En los comentarios se solicitó que en el EIS se consideren los impactos potenciales y los planes de mitigación apropiados, y se resaltó el hecho de que la línea férrea propuesta disminuiría el valor estético de la Reserva Costera Armand Bayou e interferiría con los programas educativos en la reserva y en el ABNC. En los comentarios se le brindó apoyo a aquellas rutas alternas que evitan cruzar la reserva.

Respuesta. En el EIS se considerarán las condiciones existentes a lo largo del Taylor Bayou y del Armand Bayou y se evaluarán los impactos potenciales sobre humedales, comunidades de plantas y animales, recursos escénicos y sitios de uso recreativo. En el EIS se considerarán los impactos causados por la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre estos recursos, incluyendo acciones para evitar, minimizar, y mitigar (donde sea adecuado), dependiendo de los efectos potenciales identificados en el EIS.

Comentarios Sobre Daños Potenciales A Recursos Biológicos Causados Por Materiales Peligrosos

En los comentarios se expresó la preocupación por los impactos potenciales sobre el ecosistema y los recursos biológicos ante la eventualidad de un derrame de sustancias peligrosas, y se mencionaron los efectos negativos que un incidente de esa naturaleza tendría sobre la vida silvestre o el hábitat silvestre del área. Más específicamente, en los comentarios se expresó la inquietud por los impactos sobre la vida silvestre y la “productividad a largo plazo” (vegetación) en el evento de que materiales peligrosos ingresen en un cuerpo de agua, y las ramificaciones económicas que tal evento tendría. En los comentarios también se expresó la preocupación

general por los químicos peligrosos que puedan dañar a alguna reserva natural no especificada y por el daño ambiental a peces y vida silvestre que pudiera resultar de un derrame en Taylor Bayou y/o Armand Bayou. También se expresó preocupación por el impacto causado por filtración y escurrimiento desde la ruta hacia los acuíferos cercanos y los estuarios de río cercanos.

Respuesta. En el EIS se considerará la posibilidad de un derrame de material peligroso causado por la construcción y operación de la Acción Propuesta y sus Alternativas, y los impactos potenciales sobre los recursos acuáticos y biológicos causados por un derrame de material peligroso.

Comentarios Sobre Efectos Del Ruido, Vibración, Y Contaminación En Los Recursos Biológicos

En los comentarios se solicitó que el EIS analizara los efectos de ruido, vibración y contaminación causados por el proyecto sobre la ecología del área. En los comentarios también se expresó la preocupación por la pérdida de hábitat como resultado del proyecto, y se cuestionó si las tierras asignadas para el proyecto permanecerían como hábitat no desarrollado si el proyecto no llegase a construirse. Se solicitó que el EIS incluyera una comparación entre las proyecciones de desarrollo de la región como resultado de este proyecto versus las proyecciones de desarrollo de la región como resultado de otras razones.

Respuesta. En el EIS se considerarán los recursos terrestres y acuáticos existentes dentro del área del proyecto y los impactos potenciales sobre estos recursos por causa de la construcción y operación, incluyendo ruido, vibración y contaminación, de la Acción Propuesta y sus Alternativas, incluso la Alternativa de No Acción. El EIS usará la mejor información disponible para hacer proyecciones razonables sobre el desarrollo regional para analizar cualquier cambio futuro en el uso de la tierra, así como el horizonte de tiempo para tales cambios, en el área afectada por la Acción Propuesta y sus Alternativas en comparación con la Alternativa de No Acción.

Comentarios Sobre Vida Silvestre

En los comentarios se expresó la preocupación generalizada por la vida silvestre y su hábitat. En los comentarios se mencionaron específicamente el venado, ardillas, conejos, tortugas, ranas, armadillos, búhos, ratas de campo, jabalís, gatos monteses, airones, y lagartos. Se expresó preocupación porque la construcción del proyecto build-out propuesto pudiera ahuyentar los jabalís hacia los vecindarios cercanos o hacia las líneas del ferrocarril. Asimismo por la seguridad de animales tanto domésticos como silvestres. En los comentarios se anotó que el área del proyecto es una ruta migratoria de muchas especies de aves, y se solicitó que se tomen medidas para asegurar que las actividades de construcción no produjeran impactos adversos sobre las aves migratorias, con miras a cumplir con la ley que ampara el Tratado Sobre Aves Migratorias.

Respuesta. En el EIS se tomarán en cuenta las comunidades existentes de vida aviaria y silvestre y su hábitat dentro del área del proyecto, y los impactos potenciales causados por la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre tales recursos.

Comentarios Específicos Sobre Mitigación

En los comentarios se solicitó que se dedicaran espacios abiertos dentro del plan del proyecto que brindaran la posibilidad de instalar corredores para vida silvestre a lo largo de Red Bluff Road y en otras áreas. También se recomendó minimizar la tala de vegetación en las orillas de cursos de agua, en la medida de lo posible y que se mitigaran adecuadamente las pérdidas de hábitat que pudieran asociarse con el área disturbada del proyecto, utilizando especies de plantas nativas específicas para cada sitio. En los comentarios se solicitó que se estableciera un programa de mantenimiento mensual para podar cortar el césped a lo largo del derecho de circulación.

Respuesta. En el EIS se tomará en cuenta el impacto potencial sobre los recursos biológicos, incluyendo aquél por pérdida del hábitat e interrupción de los corredores para vida silvestre, y se incluirán medidas de mitigación, según sea necesario, dependiendo de los efectos potenciales identificados en el EIS.

Comentarios Sobre Especies En Peligro, Amenazadas Y Raras

En los comentarios se expresó la preocupación generalizada por la presencia de especies de animales o plantas amenazadas y/o protegidas dentro del área de la Acción Propuesta. Se expresó preocupación por la presencia de una especie amenazada que está en la lista Federal, la flor del amanecer de la pradera tejana (conocida en inglés como Texas prairie dawn-flower) de Texas en el área del proyecto, y se dio información general sobre esta flor. En los comentarios se suministraron listas de Especies en Peligro y Especies Amenazadas que se dan en el Condado Harris, y se solicitó que el área afectada por la ruta propuesta fuera debidamente evaluada por biólogos experimentados en cuanto a la presencia o ausencia de tales especies.

Respuesta. En el EIS se considerarán las comunidades existentes de plantas y animales en el área del proyecto, el impacto potencial que puedan sufrir, y la posible mitigación (donde sea necesario), dependiendo de los efectos potenciales identificados en el EIS. Por solicitud del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EU, la SEA realizó un estudio sobre la “Texas prairie dawn-flower” en el área del proyecto. El EIS considerará los impactos potenciales sobre especies que tengan un estatus especial, incluyendo la “Texas prairie dawn-flower”.

J. Topografía, Geología y Suelos

Comentarios Generales Sobre Geología Y Suelos

En los comentarios se expresó la necesidad de que el EIS examine aspectos específicos relacionados con la topografía y geología, incluyendo situaciones de hundimiento, estabilidad de suelos, sitios de pozos y de inyección de pozos profundos, fallas superficiales, y domos salinos.

Respuesta. En el EIS se analizará la geología y los suelos que se encuentran dentro del área del proyecto, incluyendo formaciones geológicas únicas o problemáticas, o suelos y terrenos de vocación agrícola de primera calidad, y suelos hídricos, así como impactos potenciales sobre esos recursos como resultado de la construcción y operación de la Acción Propuesta y de sus

Alternativas. El EIS incluirá, según sea necesario, la consideración de otras características que son importantes para identificar impactos potenciales causados por la Acción Propuesta.

Comentarios Específicos Sobre Erosión Del Terreno

En los comentarios se mencionó la necesidad de minimizar la erosión del suelo y la sedimentación en varios cuerpos de agua. Los métodos propuestos incluyen el uso de pacas de heno, muros de sedimentación y otras técnicas de prevención de erosión del terreno. En los comentarios también se mencionó que en las áreas donde el nivel del suelo ha sido modificado recientemente, se debe plantar semilla o colocar césped de especies nativas, plantas leguminosas, y árboles, y que los atenuadores naturales que se encuentran alrededor de humedales y sistemas acuáticos permanezcan sin ser perturbados.

Respuesta. En el EIS se incluirán consideraciones sobre impactos causados por erosión, y la correspondiente mitigación, cuando sea adecuado. Este tema se cubre en el EIS en la sección de recursos de agua.

K. Uso Del Suelo

Comentarios Sobre Impactos Actuales Y Futuros

En los comentarios se expresó preocupación porque una nueva vía férrea trajera impactos adversos en el uso del suelo, tanto ahora como en el futuro. Específicamente la inquietud fue en relación con el uso actual de la tierra, incluyendo impactos sobre la Zona de Protección de Pistas de Aterrizaje (Runway Protection Zone – RPZ, por sus siglas en inglés) y el uso seguro de las pistas de aterrizaje en el Aeropuerto Ellington Field. También se expresó preocupación por el impacto sobre el uso del Sylvan Rodríguez Park. Se expresaron inquietudes en relación con el uso futuro de la tierra, incluyendo impactos sobre ampliaciones de pistas de aterrizaje o ampliaciones de vías de carreteo (conocidas en inglés como taxiways) en el Aeropuerto Ellington Field, nuevos desarrollos en o cerca de este Aeropuerto, o un incremento en el desarrollo industrial (más que residencial o comercial) alrededor de algunas porciones de la Acción Propuesta y sus Alternativas. En relación con el uso futuro de la tierra, en los comentarios se sugirió específicamente que la SEA consultara a la NASA, a las ciudades de Houston y Pasadena, y a la Fundación para Desarrollo Económico del Área de Clear Lake (Clear Lake Area Economic Development Foundation – CLAEEDF, por sus siglas en inglés). En los comentarios se indicó que en el EIS se debe abordar el tema de consistencia del proyecto que se propone con el programa de manejo costero.

Respuesta. En el EIS se incluirá un análisis de los impactos potenciales sobre el uso de la tierra que podría causar la Acción Propuesta y sus Alternativas. Aquí se incluirán consideraciones de consistencia entre el proyecto y el Plan de Manejo de la Zona Costera. En el EIS se analizarán tanto los efectos potenciales sobre el uso actual de la tierra como los efectos en un futuro razonablemente predecible. En el EIS se reflejan las impresiones de las agencias cooperadoras y las consultas con una gama de otras agencias y organizaciones, incluyendo las que específicamente se mencionan aquí.

Comentarios Sobre El Uso Futuro De La Tierra Y Periodo De Tiempo Para El Análisis

En los comentarios se sugirió que el corredor donde se construirían las nuevas líneas férreas como parte de la Acción Propuesta y algunas de las alternativas, sirve como atenuador de un mayor desarrollo industrial para las comunidades hacia el norte y el sur. En los comentarios se indicó que en el EIS se debe proyectar el uso de la tierra para un periodo mayor a los tres a seis años, ya que el potencial de una nueva línea férrea incentivaría el cambio de un área residencial en otra de uso mixto que le daría cabida a uso industrial, comercial, y residencial.

Respuesta. En el EIS usará la mejor información disponible que ofrezca un panorama razonablemente predecible para poder analizar cualquier cambio en el uso de la tierra y el marco de tiempo para que esos cambios se den en el área afectada por la Acción Propuesta y sus Alternativas. En el EIS se considera el potencial de desarrollo del área del proyecto para uso mixto dentro del contexto de usos residencial, industrial, comercial, e institucional, donde se incluye el Aeropuerto Ellington Field, una planta de tratamiento de aguas cercana a este mismo Aeropuerto, la instalación de Boeing para fabricación de motores para cohetes, el Complejo de Entrenamiento Sonny Carter de la NASA, una planta de tratamiento de agua, fábricas para producción de agregados, operaciones misceláneas de industrias y comercios pequeños, campos de gas, dos plantas productoras de gas, un club de golf, y áreas naturales sin desarrollar.

L. Aspectos Socioeconómicos

Comentarios Generales

Los comentarios se refirieron al impacto socio-económico que el proyecto de Bayport Loop produciría sobre el área de Houston – Galveston. Se expresó la preocupación generalizada por la disminución en la calidad de vida o la ausencia de beneficios económicos. Se recibieron comentarios donde se solicitó un examen de los impactos económicos.

Respuesta. En el EIS se examinarán los efectos económicos y sociales asociados con la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre el ambiente natural o físico. Se analizan impactos ambientales causados por la Acción Propuesta y sus Alternativas tales como ruido, calidad del aire, uso de la tierra y transportes, para determinar si estos impactos pueden llegar a afectar la calidad de vida.

Comentarios Sobre Valores De La Propiedad Y Costos Económicos

En los comentarios se expresó preocupación por los impactos sobre el valor de la propiedad, incluyendo degradación del valor. Se mencionó que la Acción Propuesta en última instancia resultaría en pérdida de ingresos por concepto de impuestos, en parte como resultado del menor valor de la propiedad. Se solicitó un análisis de costo – beneficio, incluyendo cálculos de costos de construcción, ingresos, gastos, y flujo de caja, y ahorro anual en costos de transporte por ferrocarril. En los comentarios se solicitó un análisis completo del proyecto, y se indicó la necesidad de analizar en el EIS aquellos factores tales como valor de la propiedad, calidad de vida, impuestos sobre franquicias, y crecimiento de empleo. Hubo referencia también a la base tributaria para el Distrito Escolar Independiente de Clear Creek. En los comentarios se anotó que las plantas químicas y otras industrias son importantes para mantener la vitalidad de la economía

y el crecimiento de la zona. Se apuntó también la necesidad de apoyo a la competencia y equidad en los costos de transporte para la industria química.

Respuesta. En el EIS se analizan los efectos socioeconómicos que son razonablemente predecibles y que puedan derivarse de la Acción Propuesta y sus Alternativas. Como se anotó anteriormente, en el EIS se examinarán efectos económicos y sociales asociados con efectos de la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre el ambiente natural o físico. Los reglamentos que implementan la NEPA indican que si se considera un análisis costo – beneficio en relación con la escogencia entre alternativas ambientalmente diferentes, en el EIS se debe considerar este análisis de costo – beneficio para evaluación de las alternativas.²¹

Comentarios Sobre Empleo E Ingreso

En los comentarios se indicó que la línea férrea que se propone puede traer trabajo y mayor comercio al área de Houston. También se mencionó que podría ocurrir una pérdida de puestos de trabajo. Se sugirió que más bien los fondos del proyecto se podrían usar para crear nuevos puestos de trabajo.

Respuesta. En el EIS se analizan los impactos económicos causados por la Acción Propuesta y sus Alternativas, como lo son los efectos sobre el ingreso y el empleo, asociados con importantes efectos sobre el ambiente natural o físico.

Comentarios Sobre Servicios Públicos

En los comentarios se indicó que ocurrirían impactos negativos sobre los servicios públicos, incluyendo el nuevo Centro de Salud para Niños de Texas (Texas Children's Health Center – TCHC, por sus siglas en inglés).

Respuesta. Para determinar los efectos potenciales de la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre instalaciones de servicios públicos en el área del proyecto, el EIS analizará impactos ambientales tales como ruido, calidad del aire, uso de la tierra, y transportes, para determinar si pueden conducir a efectos adversos en los servicios públicos, incluyendo el TCHC.

Comentarios Sobre Parques Y Sitios De Recreación Y Estética

²¹ La Junta considera los méritos económicos de la construcción y de la operación de una línea férrea durante la fase de evaluación de los méritos dentro del proceso administrativo. En 49 U.S.C. §10502, la Junta ejerce su autoridad para hacer excepciones al transporte de carga por ferrocarril:

- (a) En un asunto relacionado con un transportador de carga por ferrocarril que brinde transporte sujeto a la jurisdicción de la Junta bajo esta parte, al Junta, en el mayor grado acorde con esta parte, brindará una exención a la persona, clase de personas, transacción o servicio siempre que la Junta considere que la aplicación total o parcial de lo previsto en esta parte –
 - (1) no es necesaria para hacer efectiva la política de transporte de la Sección 10101 de este título, y
 - (A) se cumple una de las siguientes condiciones:
 - (B) la transacción de servicios tiene un alcance limitado, o la aplicación total o parcial de lo previsto en esta parte no es requerida para proteger a los originadores de carga del abuso de los poderes del mercado.

En los comentarios se mencionó que la línea férrea propuesta causaría impactos sobre los parques, y los comentarios hicieron énfasis específico en que el proyecto produciría impactos adversos importantes sobre el parque Sylvan Rodríguez. También se refirieron a impactos potenciales sobre el uso recreativo del Armand Bayou. Se expresó preocupación por los efectos de la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre el valor estético de los vecindarios cercanos y terrenos circundantes.

Respuesta. En el EIS se considerarán los efectos potenciales de la Acción Propuesta y sus Alternativas en parques y sitios recreativos y la estética.

M. *Recursos Culturales*

Comentarios

En los comentarios se indicó que el proyecto puede afectar negativamente la revitalización de un área histórica localizada cerca de la línea principal existente. Se mencionó que antes de la construcción sería necesario un estudio arqueológico en algunas partes del proyecto propuesto, debido a los impactos potenciales sobre recursos culturales.

Respuesta. En el EIS se considerarán los impactos potenciales sobre recursos culturales, y se describirán los resultados de los estudios arqueológicos realizados como parte de las consultas hechas a la Comisión Histórica de Texas.

N. *Justicia Ambiental*

Comentarios Generales

En los comentarios se expresó preocupación por los impactos que la Acción Propuesta pudiera producir sobre comunidades de justicia ambiental. Se indicó que el DEIS debería afrontar los problemas de justicia ambiental (efectos adversos desproporcionados especialmente sobre comunidades de bajos ingresos y minorías) que ya se han creado en el este y sudeste de Houston a causa del tráfico de ferrocarril que resulta en una amenaza para la seguridad ferroviaria. En los comentarios se indicó que las áreas de estudio utilizadas para examinar impactos sobre la justicia ambiental deberían ser consistentes para todas las alternativas, incluyendo la Alternativa de No Acción. Además, se indicó que el análisis de cada alternativa debería incluir a todas las poblaciones afectadas, dentro de las cuales se pueden incluir aquellas a lo largo de las vías férreas, en lugar de las que fueron usadas directamente por la Acción Propuesta y sus Alternativas. En los comentarios se sugirió que para el análisis se hiciera uso de datos de la Oficina del Censo 2000 y que se determinaran las áreas afectadas con base en los resultados de análisis realizados en otras secciones del EIS.

Respuesta. En el EIS se considerará impactos potenciales de la Acción Propuesta y sus Alternativas sobre comunidades de justicia ambiental. En el EIS se describirá el ambiente afectado y las consecuencias ambientales asociadas con la Acción Propuesta y sus Alternativas en toda una variedad de tópicos, como por ejemplo, ruido, transporte de sustancias peligrosas, y seguridad en cruces a nivel de carreteras / ferrocarril. El análisis de justicia ambiental hará uso de los resultados de estos análisis para revelar la influencia sobre las poblaciones de justicia

ambiental (incluyendo efectos directos, indirectos, y acumulativos) y así determinar si los efectos son desproporcionadamente grandes y adversos.

Comentarios Sobre Participación Pública Y Justicia Ambiental

En los comentarios se mencionó que las comunidades de bajos ingresos y de minorías no habían sido informadas oportunamente sobre el proyecto y expresaron su preocupación por los impactos de la Acción Propuesta. Se indicó también que las agencias deberían buscar información en las comunidades de justicia ambiental lo más anticipadamente posible dentro del proceso de definición de alcance.

Respuesta. En el EIS se describirán los esfuerzos de diseminación de la justicia ambiental realizados durante el proceso de definición del alcance y mediante la elaboración de documentos, incluyendo notificaciones relacionadas con el proyecto, anuncios de servicio público en estaciones locales de radio de habla hispana, distribución de un volante informativo sobre el proyecto en Español, contactos con grupos comunitarios, disponibilidad de una línea telefónica sin cargo para el proyecto para gente de habla hispana, y ampliación del periodo de comentarios para definir los alcances.

O. Impactos Acumulativos

Comentarios Sobre Impactos Acumulativos

En los comentarios se mencionó que la SEA debería considerar los impactos acumulativos del proyecto tipo Build-Out en Bayport Loop junto con otros proyectos que se están planeando en la misma área. En estos comentarios se mencionaron la Terminal de Bayport, el Estudio de Inversiones Mayores TxDOT SH 146, los Planes de Transporte Metropolitano 2022 y 2025, y la Terminal de Contenedores de Texas City Shoal Point, entre otros. Se mencionó que el EIS debería estudiar los impactos acumulativos en el transporte por ferrocarril y carretera, operaciones ferroviarias, calidad del aire, ruido, uso de la tierra, valor de la propiedad, riesgos por derrames de sustancia peligrosas, humedales, ecología, y justicia ambiental. Se indicó también que la Acción Propuesta debería ser analizada junto con la Terminal Bayport en un EIS conjunto.

Respuesta. En el EIS habrá análisis de impactos acumulativos de la Acción Propuesta y sus Alternativas combinadas con otros proyectos en el área local, tal como la Terminal Bayport. El análisis de impactos acumulativos cubrirá todas las áreas de impacto importantes descritas en este Alcance Final. Por razones discutidas anteriormente en este Alcance Final, la SEA y el USACE están preparando EIS separados para esta Acción Propuesta y para el proyecto de la Terminal de Bayport.

La dirección de la página en Internet de la Junta de Transporte de Superficie es www.stb.dot.gov.

Decidido: Julio 8 de 2002.

Por la Junta, Victoria Rutson, Jefe de la Sección de Análisis Ambiental.

Vernon A. Williams
Secretario

“Attachment A, the Notice of Availability of Draft Scope of Study for the Environmental Impact Statement, Notice of Scoping Meetings, and Request for Comments appears as a stand-alone document in this Appendix.”

“Attachment B, Frequently Asked Questions in English and Spanish appears after the English version of the Notice of Availability of Final Scope of Study for the Environmental Impact Statement (EIS) in this Appendix.”

SCOPING MATERIALS



SURFACE TRANSPORTATION BOARD
Section of Environmental Analysis

**Proposed San Jacinto Rail Limited
and
The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company
Bayport Loop Build-Out
Finance Docket No. 34079**

Overview

On August 30, 2001, San Jacinto Rail Limited (San Jacinto), which is comprised of four plastics and chemical producers, and the Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF), referred to jointly as the Applicants, filed a petition with the Surface Transportation Board (Board) pursuant to 49 U.S.C. 10502 for authority to construct and operate a new rail line near Houston, Harris County, Texas. The project would involve approximately 12.8 miles of new rail line to serve the petro-chemical industries in the Bayport Industrial District (Bayport Loop). The enclosed maps depict the general project area, including the Applicants' preferred alignment (Alignment 1) and alternative alignments.

The expected level of activity on the proposed line would depend on BNSF's marketing success with the shippers in the Bayport Loop. BNSF anticipates that:

- It would operate on average one train each way per day comprised of 36 - 66 railcars, totaling 13,000 to 23,000 loaded railcars per year.
- The majority of the railcars would contain plastic pellets.
- Approximately 1,700 to 7,000 tank cars each year would contain hazardous materials or other miscellaneous inbound and outbound commodities.

BNSF would haul empty cars from BNSF's New South Yard via trackage rights over Union Pacific's (UP) Glidden Subdivision, move south over UP's Galveston Subdivision, also known as the former Galveston, Henderson, and Houston (GH&H) line, to the beginning of the new rail line near Ellington Field. BNSF would set-out and pick-up cars at the Bayport Rail Terminal, located to the west of the Bayport Loop. BNSF or another qualified operator would deliver and pick-up the cars from the BNSF customers in the Bayport Loop. BNSF would haul the loaded cars north over the former GH&H line to New South Yard where they would add the cars to existing trains for various destinations.

Because the construction and operation of this project has the potential to result in significant environmental impacts, the Board's Section of Environmental Analysis (SEA) has determined that the preparation of an Environmental Impact Statement (EIS) is appropriate.

Project Purpose and Need

The Bayport Loop is part of one of the largest concentrations of petro-chemical production in the U.S. The plastics and chemical producers in the Bayport Loop rely on rail transportation to move their products to market and manage their inventory. UP is the only railroad serving the Bayport Loop. UP owns the rail line into the Bayport Loop and no other rail carriers have trackage rights over the UP line to access the industries in the Bayport Loop. Therefore, the producers are “sole served” by UP (otherwise termed “captive shippers”). This results in a lack of competition and competitive pricing in the Bayport Loop service area. UP acquired the existing Bayport Loop trackage during its merger with the Southern Pacific Transportation Company (SP) in 1996. As a condition of the merger approval, the Board has the authority to grant trackage rights to other rail companies to the extent required to preserve competition which existed before the UP/SP merger. This includes granting trackage rights to ensure access to competitive build-outs or build-ins such as the proposed line.

Before the merger of UP and SP, the Bayport Loop was solely served by SP. UP operated the former GH&H rail line, along the southwest side of Ellington Field and had an opportunity to create a new route into the Bayport Loop to compete with SP. Producers within the Bayport Loop have sought service by another railroad for many years. However, when UP and SP merged in 1996, this competitive option was eliminated along with the benefits that potential competition brought to the shippers in the Bayport Loop. In 1997 and 1998, the Bayport Loop along with the rest of the Texas Gulf Coast suffered a rail transportation service crisis that brought significant delays and substantial economic impact to the producers operating in the Loop. The lack of an alternative rail transportation provider meant that producers could not move products to market in a timely manner.

The purpose and need of the proposed construction and operation of a new rail line is to provide a competitive alternative to the existing rail service for the industries located within the Bayport Loop, and to add capacity and infrastructure to the Houston area. BNSF is seeking approval to reintroduce the competitive situation that existed before the UP/SP merger, by gaining trackage rights over UP’s former GH&H line and constructing an independent route off that line into the Bayport Loop, as UP could have done prior to the UP/SP merger. The Board’s condition on the UP/SP merger requires BNSF to use trackage rights over a former UP line, rather than an SP line, to replicate the pre-merger situation.

Alternatives

SEA considered a number of potential alignments, but dismissed several of them from detailed analysis because they appear to be infeasible for various reasons. All of the alignments considered are shown in Figure 1. SEA is considering several proposed alternative alignments for detailed analysis in the Draft EIS, as well as the no action alternative. The proposed alternative alignments are shown in Figure 2. Alignment 1, which is the Applicants’ preferred alignment, would leave UP’s former GH&H line south of Ellington Field and traverse an undeveloped area of the airport running toward the northeast. After crossing Space Center Boulevard, the line would turn to the east and run between two gas plants, cross Armand Bayou, and run under a bridge that the Applicants would build to grade separate Red Bluff Road. From Red Bluff Road, the line would run toward and into the Bayport Loop, swing east across Bay

Area Boulevard, travel south across Taylor Bayou, turn east under the existing bridge for State Highway 146, and run along Port Road to reach the ATOFINA plant. Alignment 1B begins at Alignment 1 near the Dixie Chemical Plant, then parallels Port Road on the north and east, and then rejoins Alignment 1 west of Highway 146. Alignment 1C is similar to Alignment 1, except that it would leave UP's former GH&H line further to the south, traverse a pipeline corridor that runs northeast between Ellington Field and Sylvan Rodriguez Park, continue along the northern edge of Clear Lake City, turn north by the Boeing and NASA facilities and then follow Alignment 1 to the Bayport Loop. Alignment 2B would leave the GH&H rail line at the Beltway 8 crossing and run parallel to the east side of Beltway 8 to Genoa-Red Bluff Road. It would follow Genoa-Red Bluff Road, swing south on the west side of the City of Houston Water Treatment Plant, turn east across the grounds of the treatment plant, cross Space Center Boulevard, and follow Alignment 1 to the Bayport Loop.

The Environmental Review Process

The Surface Transportation Board is an independent Federal regulatory agency with jurisdiction over proposals to construct and operate rail lines. SEA is conducting a thorough review of the potential environmental impacts of the proposed Bayport Loop Project. SEA is also conducting a public outreach program to gain input from the general public, government agencies, and other interested parties regarding the environmental review process and the potential impacts and benefits of the proposed project. This document describes the project and the environmental review process and provides instruction on how the public can participate and submit comments.

In accordance with the National Environmental Policy Act (NEPA), and the Board's environmental rules implementing NEPA (49 CFR 1105), SEA's environmental review will include a comprehensive environmental analysis, provide broad public and agency notification of the proposed Bayport Loop Project, and allow the public and other interested parties the opportunity to comment. SEA determined that the preparation of an EIS is appropriate because of the potential for the project to result in significant environmental impacts. The EIS will cover various technical areas and identify the project's impact on those areas.

Environmental Analysis Methodologies

SEA will prepare the Draft EIS to address the potential impacts from the proposed construction and operation of the new rail facilities on the human and natural environment in each category as described below:

Safety

SEA will describe and analyze the following safety elements, as appropriate:

- Road/rail *grade crossing safety* and the potential for an increase in accidents.

- *Rail operations* and the potential for increased probability of train accidents.
- *Pipeline safety factors* at rail/pipeline crossings.
- *Hazardous materials safety factors* for hazardous materials transport and potential for release.
- *Disruption and delays* to the movement of emergency vehicles.

Land Use

SEA will describe existing land use patterns and identify land uses potentially affected by the proposed new rail line construction.

SEA will evaluate the potential impacts to agricultural activities, incompatibility with existing land uses, consistency with the coastal zone management plan, and conversion of land to railroad uses.

Biological Resources

SEA will describe existing biological resources, vegetative communities, wildlife and fisheries, and Federal and state threatened or endangered species and the potential impacts from construction and operation. SEA will also evaluate any impacts to wildlife sanctuaries, refuges, and national or state parks, forests, or grasslands.

Water Resources

SEA will describe existing surface and groundwater resources, including lakes, rivers, bayous (e.g., Armand and Taylor Bayous), streams, stock ponds, wetlands, and floodplains. SEA will also describe the permitting requirements for the proposed new rail line construction regarding wetlands, stream and river crossings, water quality, and erosion control.

Geology and Soils

SEA will describe the geology and soils in the project area, including unique or problematic geologic formations, soils and prime farmland and hydric soils and the potential project impacts and mitigation.

Air Quality

SEA will evaluate rail-related air emissions based on the non-attainment area status as designated under the Clean Air Act. The Board's threshold for analyzing air quality impacts in non-attainment areas is an increase in rail traffic of at least 50 percent

(measured in gross ton miles annually) or an increase of at least three trains a day on any segment of rail line, or an increase in rail yard activity of at least 20 percent (measured by carload activity). However, because of the unique circumstances of the proposed project, SEA is planning to analyze the impacts of activities below these thresholds. SEA will evaluate air emission increases from vehicle delays at at-grade road/rail crossings.

Noise

SEA will describe the potential noise impacts during new rail line construction. SEA will also describe the potential noise impacts of rail-related operations. The Board's threshold for analyzing noise impacts is an increase in rail traffic of at least 100 percent (measured in gross ton miles annually) or an increase of at least eight trains a day on any segment of rail line affected by the proposal, or an increase in rail yard activity of at least 100 percent (measured by carload activity). However, because of the unique circumstances of the proposed project, SEA is planning to analyze the impacts of activities below these thresholds.

Energy Resources

SEA will describe the potential impact of the new rail line on the distribution of energy resources in the project area, including petroleum and gas pipelines and overhead electric transmission lines.

Socioeconomics

SEA will determine the potential impacts to residences, residential areas, and communities in the project area. SEA also plans to describe the potential impacts to commercial and industrial activities and development in the project area.

Recreation

SEA will evaluate the potential impacts of the proposed new rail line construction and operation on recreational opportunities provided in the project area.

Transportation Systems

SEA will describe the potential impacts of new rail line construction and operation on the existing transportation network in the project area, including vehicular delays at at-grade crossings. SEA will also describe potential impacts to navigation associated with new bridges.

Aesthetics

SEA will describe the potential impacts of the proposed new rail line construction on any areas identified or determined to be of high visual quality. SEA intends to describe the potential impacts of the proposed new rail line construction on any waterways considered for or designated as wild and scenic.

Cultural and Historic Resources

SEA will assess the potential affect to historic structures or districts and archaeological sites that have been determined potentially eligible, eligible, or listed on the National Register of Historic Places within or immediately adjacent to the right-of-way for the preferred and alternative construction alignments. SEA will describe the potential general impacts to paleontological resources in the project area due to project construction, if necessary and required.

Environmental Justice

SEA plans to describe the demographics in the project area and the immediate vicinity of the proposed new construction, including communities potentially impacted by the construction and operation of the proposed new rail line. In addition, SEA will evaluate whether new rail line construction or operation would have a disproportionately high adverse impact on any minority or low-income groups.

Public Outreach and Notification

SEA is implementing an extensive public outreach and notification program. As part of the environmental review process, SEA will conduct public notification that includes placing notices in the Federal Register and in local newspapers in the project area, issuing press releases, submitting public service announcements to local radio stations, and mailing correspondence to elected and government officials representing potentially affected communities. SEA has also established a telephone hotline to provide the public with updated information throughout the environmental review process. The public can call the toll-free telephone hotline with questions or inquiries regarding the proposed project.

How To Participate**Submit Comments During This Scoping Period**

During the public scoping period, the public and all interested parties are encouraged to submit written comments to SEA regarding any aspect of the proposed project and the preparation of the Draft EIS, including analysis and mitigation measures to consider. The public can submit comments to the Board at:

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, D.C. 20423-0001

To ensure proper handling of your comments, you must mark your submission:

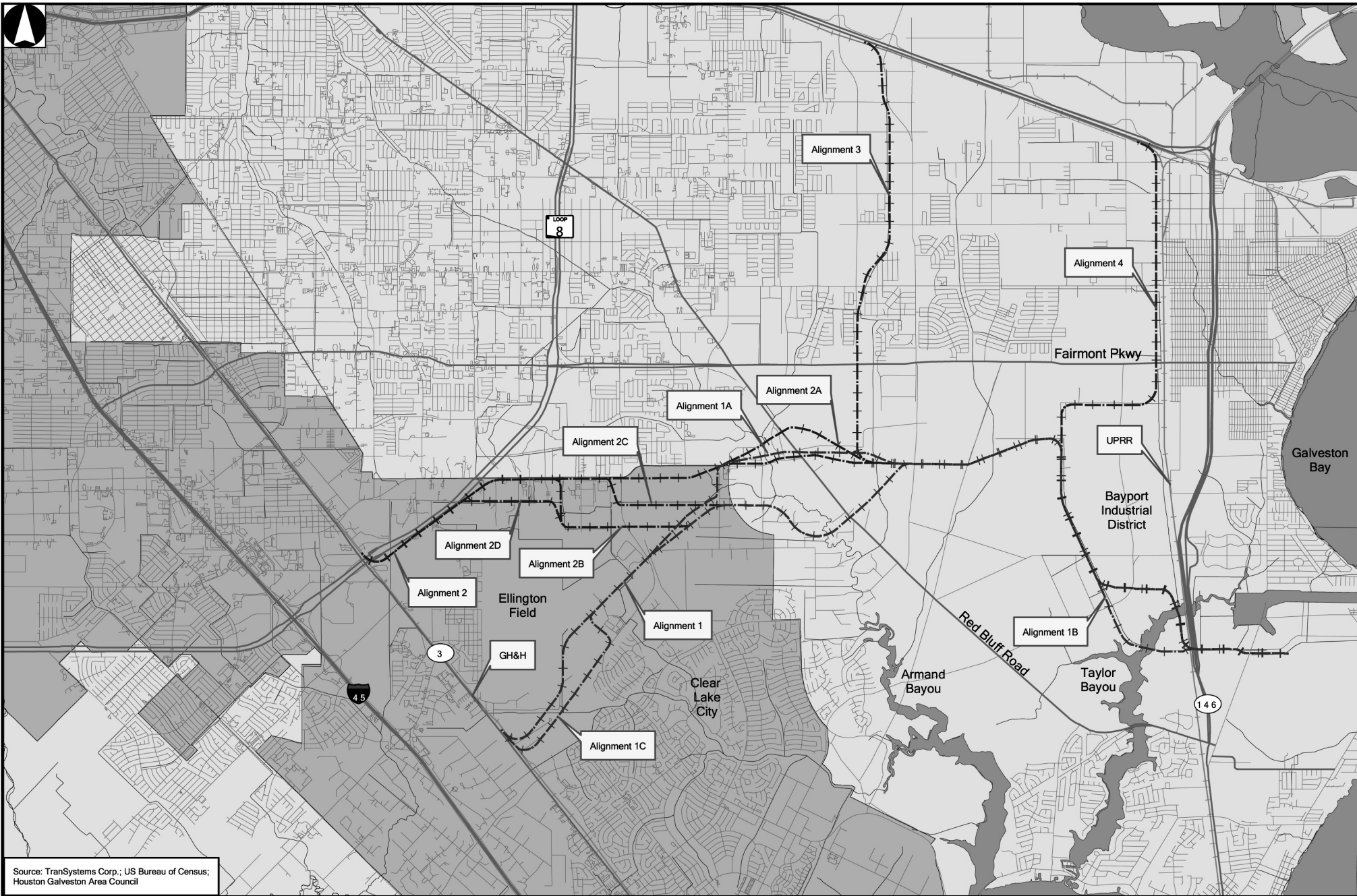
Attention: Dana White
Section of Environmental Analysis
Environmental Filing

Comments may also be submitted during the scoping meetings, either in written or oral form. A court reporter will be available to take your comments at each of the meetings.

Further Project Information

Additional information about the project can be obtained by contacting Ms. Dana White, Section of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, 1925 K Street, NW, Washington, D.C. 20423-0001, or by calling SEA's toll-free number for this project at 1-888-229-7857 (TDD for the hearing impaired 1-800-877-8339). The website for the Surface Transportation Board is www.stb.dot.gov.

Submission of a comment sheet will enable us to add your name to our mailing list for subsequent information on the project. The comment sheet may be completed and returned before leaving the scoping meeting or mailed to the STB by February 1, 2002 at the address provided on the comment sheet.



Source: TranSystems Corp.; US Bureau of Census;
Houston Galveston Area Council

Project Location



Scale

1 inch equals 1.5 miles

Alignments Considered Bayport Loop Build-Out

Legend

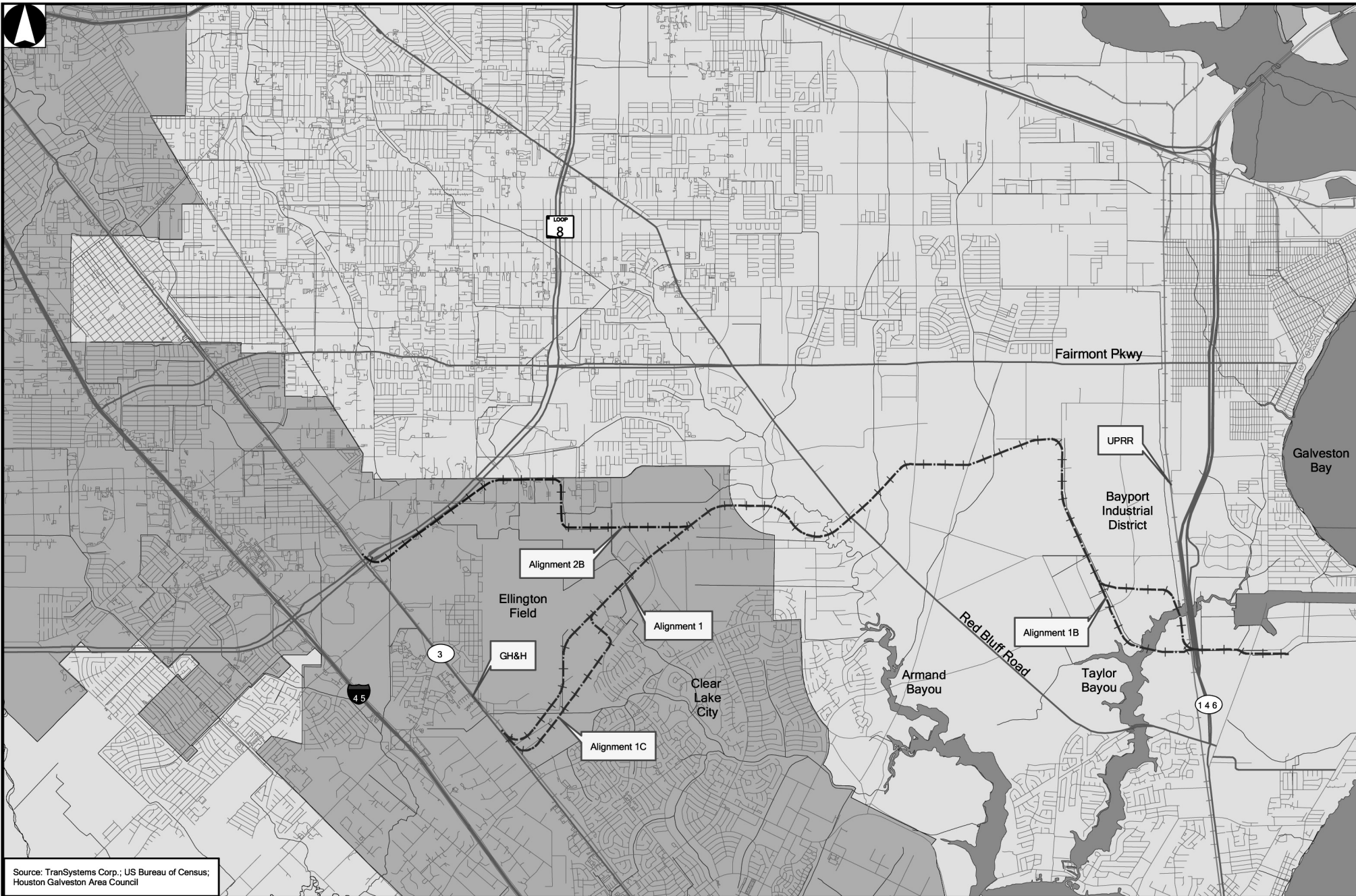
- +---+--- Alignments
- Major Road
- Residential Street
- Existing Railroad

DATE

December 2001

FIGURE

1



Source: TranSystems Corp.; US Bureau of Census;
Houston Galveston Area Council

Project Location



Scale

1 inch equals 1.5 miles

Proposed Alignments Bayport Loop Build-Out

Legend

- +---+--- Alignments
- Major Road
- Residential Street
- Existing Railroad

DATE

December 2001

FIGURE

2

***JUNTA DE TRANSPORTE DE SUPERFICIE
(SURFACE TRANSPORTATION BOARD)
Sección de Análisis Ambiental***

**Propuesta Para Construcción de una Línea de Ferrocarril Tipo Build-Out al Bayport Loop
San Jacinto Rail Limited y
The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company
Registro (Finance Docket) No. 34079**

Descripción General

El 30 de Agosto, 2001, la corporación San Jacinto Rail Limited (San Jacinto), la cual está conformada por cuatro productores de plásticos y productos químicos y por el ferrocarril Burlington Northern and Santa Fe Railway (BNSF), denominados en conjunto como los Solicitantes, presentaron una petición ante la Junta de Transporte de Superficie (la Junta) de acuerdo con lo establecido en 49 U.S.C. 10502, para obtener autorización para construir y operar una nueva línea de ferrocarril cerca de Houston, Condado de Harris, Texas. El proyecto comprendería aproximadamente 12.8 millas de nueva línea para brindar servicio a las industrias petroquímicas en el Distrito Industrial de Bayport (Bayport Loop). En los mapas adjuntos se muestra el área general del proyecto, incluyendo la ruta preferida por los Solicitantes (Ruta 1) y otras rutas alternas.

El nivel esperado de actividad de la línea propuesta dependería del éxito que BNSF logre en el mercadeo con los originadores de carga en Bayport Loop. BNSF espera que:

- Operaría en promedio un tren por día en cada dirección, compuesto por 36 a 66 vagones, que suman entre 13,000 y 23,000 vagones cargados por año.
- La mayor parte de los vagones contendrían gránulos o pellets de plástico.
- Aproximadamente entre 1,700 y 7,000 vagones cisterna cada año transportarían materiales peligrosos y otras mercancías misceláneas en ambas direcciones.

BNSF llevaría los vagones vacíos desde la estación de clasificación New South Yard de su propiedad haciendo uso de derechos de circulación sobre la línea Glidden Subdivision del ferrocarril Union Pacific (UP), circulando hacia el sur por la línea Galveston Subdivision del UP, también conocida como la antigua línea Galveston, Henderson y Houston (GH&H), hasta el entronque con la nueva línea cerca del aeropuerto Ellington Field. BNSF alistaría y recogería vagones en la Terminal Ferroviaria de Bayport (Bayport Rail Terminal), localizada al oeste del Bayport Loop. BNSF u otro operador calificado entregaría y recogería los vagones de los clientes de BNSF en el Bayport Loop. BNSF llevaría los vagones cargados hacia el norte por la antigua línea GH&H hacia la estación de clasificación New South Yard, donde los vagones serían agregados a trenes que parten hacia diferentes destinos.

Como la construcción y operación de este proyecto puede potencialmente causar impactos ambientales significativos, la Sección de Análisis Ambiental (conocida como S.E.A., por su sigla

en inglés) de la Junta ha decidido que es adecuado que se prepare un Reporte de Impacto Ambiental (documento conocido como E.I.S., por su sigla en inglés).

Propósito y Necesidad del Proyecto

El Bayport Loop es parte de una de las concentraciones más grandes de productores petroquímicos en los E.U.A. Los fabricantes de plásticos y petroquímicos del Bayport Loop dependen del transporte por ferrocarril para mover sus productos hacia el mercado y para manejar sus inventarios. UP es el único ferrocarril que le presta servicio al Bayport Loop. UP es propietario de la línea de ferrocarril que ingresa al Bayport Loop y ningún otro transportista por ferrocarril posee derechos de circulación sobre esa línea para lograr acceso a las industrias del Bayport Loop. Por lo tanto, los fabricantes son “servidos exclusivamente” por el UP (condición también conocida como “embarcadores cautivos” por el término “captive shippers” en inglés). Esta situación resulta en falta de competencia y de precios competitivos en el área del Bayport Loop. El UP adquirió la actual línea de ferrocarril que ingresa al Bayport Loop durante su fusión con el ferrocarril Southern Pacific Transportation Company (SP) en 1996. Como una condición para la aprobación de esa fusión, la Junta se reservó la autoridad para conceder derechos de circulación a otras compañías ferroviarias en la medida en que esto S.E.A. necesario para preservar el nivel de competencia que existía antes de la fusión UP/SP. Esto incluye la concesión de derechos de circulación para asegurar el acceso de líneas de ferrocarril nuevas tipo “build-in” o “build-out,”²² como en el caso de la línea propuesta.

Previo a la fusión del UP y el SP, el Bayport Loop era servido exclusivamente por el SP. El UP operaba la antigua línea GH&H, a lo largo del costado sudoeste de Ellington Field, y tuvo una oportunidad para crear una nueva ruta hacia el Bayport Loop para competir con el SP. Los productores del Bayport Loop durante muchos años han buscado otra línea férrea que les suministre el servicio; sin embargo, cuando el UP y el SP se unieron en 1996, desapareció esta opción de competencia, junto con los beneficios que una posible competencia pudiera traer a los originadores de carga del Bayport Loop. Durante 1997 y 1998, el Bayport Loop, junto con el resto de la Costa del Golfo de Texas sufrió una crisis en el servicio de transporte ferroviario que trajo como consecuencia demoras significativas e importantes impactos económicos a los productores que operaban en el Bayport Loop. La falta de un servicio alternativo de transporte por ferrocarril significó que los productores no pudieron sacar sus productos hacia el mercado de una manera oportuna.

El propósito y la necesidad de la propuesta de construcción y operación de una nueva línea férrea consisten en suministrar a las industrias localizadas dentro del Bayport Loop una alternativa competitiva frente al servicio actual y además agregar capacidad e infraestructura al área de Houston. BNSF busca aprobación para restablecer la situación de competencia que existía antes de la fusión UP/SP, obteniendo derechos de circulación sobre la antigua línea GH&H de UP, y

²² Nota del Traductor: En términos generales, el concepto “build-in” se refiere a la construcción de una nueva línea de ferrocarril por iniciativa de un ferrocarril para tener acceso a un mercado, en tanto que el concepto “build-out” se refiere a la construcción de una nueva línea por iniciativa de partes tales como originadores de carga con el fin de tener alternativas competitivas para sacar sus productos al mercado (el término se aplica también si se trata de una iniciativa de destinatarios de carga o de una combinación de originadores y destinatarios de carga).

construyendo una ruta independiente que se derive de esa línea hacia el Bayport Loop, tal como el UP pudo haberlo hecho antes de la fusión UP/SP. La condición impuesta por la Junta para la fusión UP/SP requiere que BNSF utilice los derechos de circulación sobre una línea que haya pertenecido a UP antes de la fusión UP/SP, en vez de una línea que haya pertenecido a SP antes de la fusión, con el fin de restablecer la situación que existía antes de dicha fusión.

Alternativas

La S.E.A. consideró una serie de posibles rutas, pero descartó varias de ellas y no las sometió a un análisis detallado porque parecen no ser factibles por varias razones. En la Figura 1 se muestran todas las rutas consideradas. La S.E.A. está considerando varias propuestas de alternativas de ruta s para ser sometidas a un análisis detallado dentro del Borrador del E.I.S., así como la alternativa de “no acción.” Las rutas propuestas se muestran en la Figura 2. La Ruta 1, que es la alternativa preferida por los Solicitantes, partiría de la antigua línea GH&H de UP al sur de Ellington Field y atravesaría una zona sin urbanizar del aeropuerto, en dirección nordeste. Después de cruzar el Space Center Boulevard, la línea tomaría rumbo al este, pasando entre dos plantas productoras de gas, atravesando Armand Bayou, y pasando debajo de un puente que los Solicitantes construirían para lograr una separación de nivel con Red Bluff Road. Desde Red Bluff Road, la línea correría hacia el Bayport Loop y entraría allí, doblando al este y atravesando el Bay Area Boulevard, siguiendo al sur a través de Taylor Bayou, doblando al este bajo el actual puente de la Carretera Estatal 146, y corriendo a lo largo de Port Road hasta llegar a la planta de ATOFINA. La Ruta 1B se inicia en la Ruta 1 cerca de la Planta Química Dixie, corriendo luego corriendo a lo largo de Port Road al norte y al este, uniéndose luego al Alineamiento 1 al oeste de la Carretera Estatal 146. La Ruta 1C es igual a la Ruta 1, salvo que partiría de la antigua línea GH&H de UP un poco más al sur, atravesando un corredor de tuberías que corre hacia el nordeste, entre Ellington Field y Sylvan Rodríguez Park, continuando a lo largo del borde norte de Clear Lake City, doblando hacia el norte cerca de las instalaciones de Boeing y NASA, y siguiendo luego la Ruta 1 hacia el Bayport Loop. La Ruta 2B partiría de la antigua línea GH&H a la altura de la intersección con el Beltway 8 y correría paralela al costado este del Beltway 8 hacia Genoa–Red Bluff Road. La ruta seguiría por Genoa–Red Bluff Road, doblando hacia el sur en el costado oeste de la Planta de Tratamiento de Agua de la Ciudad de Houston, doblando al este y atravesando los terrenos de la planta de tratamiento, cruzando el Space Center Boulevard, y continuando por la Ruta 1 hacia el Bayport Loop.

El Proceso de Evaluación Ambiental

La Junta de Transporte de Superficie es una agencia reguladora Federal independiente con jurisdicción sobre las propuestas para construir y operar líneas férreas. La S.E.A. está realizando una evaluación exhaustiva de los posibles impactos ambientales del Proyecto del Bayport Loop propuesto. La S.E.A. también lleva a cabo un programa de participación pública con el fin de conocer la opinión del público en general, agencias gubernamentales y demás partes interesadas en relación con el proceso de evaluación ambiental y los posibles impactos y beneficios del proyecto propuesto. En este documento se describen el proyecto y el proceso de evaluación ambiental y se dan las instrucciones para que el público pueda participar y presentar comentarios.

De acuerdo con la Ley de Política Ambiental Nacional (conocida como NEPA, por su sigla en inglés) y los reglamentos ambientales de la Junta que implementan la NEPA (Título 49 del Código de Regulaciones Federales – CFR – Parte 1105), la evaluación ambiental de la S.E.A. incluirá un análisis ambiental exhaustivo, dará amplia notificación al público y a las agencias gubernamentales sobre el Proyecto del Bayport Loop propuesto y dará al público y demás partes interesadas la oportunidad de presentar comentarios. La S.E.A. decidió que es apropiada la preparación de un E.I.S. debido a la posibilidad de que el proyecto ocasiona impactos ambientales significativos. El E.I.S. cubrirá diferentes áreas técnicas e identificará los impactos ocasionados por el proyecto sobre esas áreas.

Metodologías de Análisis Ambiental

La S.E.A. preparará el Borrador del E.I.S. para considerar los posibles impactos ocasionados por la construcción y operación de las nuevas instalaciones ferroviarias sobre el ambiente humano y natural en cada una de las categorías descritas a continuación:

Seguridad

La S.E.A. describirá y analizará los siguientes elementos de seguridad, según apliquen:

- *Seguridad en pasos a nivel de calles o avenidas y vías férreas* y potencial aumento en accidentes.
- *Operaciones ferroviarias* y potencial aumento en la probabilidad de accidentes de trenes.
- *Factores de seguridad de tuberías de conducción* en cruces de vías férreas y tuberías.
- *Factores de seguridad en el transporte de materiales peligrosos* y potencial de derrames.
- *Interrupción y demoras* en movimiento de vehículos de respuesta a emergencias.

Uso del Suelo

La S.E.A. describirá los patrones actuales de uso del suelo e identificará usos del suelo que puedan verse potencialmente afectados por la construcción de la nueva vía férrea. La S.E.A. evaluará los impactos potenciales sobre actividades agrícolas, incompatibilidad con el uso actual del suelo, consistencia con el plan de gestión de la

zona costera y conversión de terrenos para ser usados por el ferrocarril.

Recursos Biológicos

La S.E.A. describirá los recursos biológicos existentes, comunidades vegetales, vida silvestre y pesca, y especies amenazadas o en peligro de extinción según reglamentaciones Federales y estatales y los impactos potenciales ocasionados durante las fases de construcción y operación. La S.E.A. evaluará también cualquier impacto sobre santuarios o refugios de vida silvestre, parques nacionales o estatales, bosques, o praderas.

Recursos de Agua

La S.E.A. describirá los recursos existentes en materia de aguas superficiales y subterráneas, incluyendo lagos, ríos, bayous (por ejemplo, Armand Bayou y Taylor Bayou), arroyos, estanques de cría, humedales, y llanuras de inundación. La S.E.A. describirá también los requisitos para permisos de construcción de la nueva vía férrea en relación con el cruce de humedales, arroyos y ríos, calidad del agua, y control de erosión.

Geología y Suelos

La S.E.A. describirá la geología y los suelos del área del proyecto, incluyendo formaciones geológicas únicas o problemáticas, suelos y terrenos con vocación agrícola y suelos hídricos, y los impactos potenciales del proyecto y forma de mitigarlos.

Calidad del Aire

La S.E.A. evaluará las emisiones al aire relacionadas con la actividad ferroviaria teniendo en cuenta la clasificación de la zona como área de excedencia según la Ley del Aire Limpio (en inglés, “non-attainment area status”). El umbral establecido por la Junta para analizar los impactos sobre la calidad del aire en zonas clasificadas como áreas de excedencia es un incremento en el tráfico ferroviario de por lo menos un 50 por ciento (medido en toneladas brutas – millas anuales) o un incremento de por lo menos tres trenes por día en cualquier segmento de la vía férrea o un incremento en la actividad en los patios de ferrocarril de por lo menos un 20 por ciento (medidos por la actividad de vagones de carga). No obstante, debido a las circunstancias particulares del proyecto propuesto, la S.E.A. planea analizar los impactos de las actividades por debajo de estos umbrales. La S.E.A. evaluará los incrementos en las emisiones al aire causadas por vehículos demorados en los cruces a nivel de calles o avenidas y vías férreas.

Ruido

La S.E.A. describirá los impactos potenciales en materia de ruido durante la construcción de la nueva línea férrea. La S.E.A. describirá también los impactos potenciales provocados por el ruido de las operaciones ferroviarias. El umbral que tiene la Junta para analizar impactos de ruido es un incremento en el tráfico ferroviario de por lo menos un 100 por

ciento (medido en toneladas brutas – millas anuales) o un incremento de por lo menos ocho trenes por día en cualquier segmento de la vía afectado por la propuesta o un incremento en la actividad en los patios de ferrocarril de por lo menos un 100 por ciento (medidos por la actividad de vagones de carga). No obstante, debido a las circunstancias particulares del proyecto propuesto, la S.E.A. planea analizar los impactos de las actividades por debajo de estos umbrales.

Recursos Energéticos

La S.E.A. describirá el impacto potencial de la nueva vía férrea sobre la distribución de recursos energéticos en el área del proyecto, incluyendo tuberías de petróleo y gas, y líneas de transmisión de electricidad aéreas.

Socioeconómicos

La S.E.A. determinará los impactos potenciales sobre residencias, áreas residenciales y comunidades dentro del área del proyecto. La S.E.A. también planea describir los impactos potenciales sobre actividades comerciales e industriales y sobre el desarrollo del área del proyecto.

Recreación

La S.E.A. evaluará los impactos potenciales causados por la construcción y operación de la nueva vía férrea propuesta sobre oportunidades recreativas disponibles en el área del proyecto.

Sistemas de Transporte

La S.E.A. describirá los impactos potenciales causados por la construcción y operación de la nueva vía férrea sobre la actual red de transporte en el área del proyecto, incluyendo demoras vehiculares en los pasos a nivel. Describirá también impactos potenciales sobre la navegación, en relación con los nuevos puentes.

Estética

La S.E.A. describirá los impactos potenciales causados por la construcción de la nueva vía férrea sobre cualquier área identificada como poseedora de una alta calidad visual o para la que se determine que posee tal calidad. La S.E.A. se propone describir los impactos potenciales causados por la construcción de la nueva vía férrea sobre cualquier vía acuática que haya sido, o que esté siendo considerada para ser, designada como silvestre y de interés escénico.

Recursos Culturales e Históricos

La S.E.A. determinará el efecto potencial ocasionado sobre estructuras o distritos históricos y sitios arqueológicos que hayan sido considerados como potencialmente elegibles o elegibles para su inclusión en el Registro Nacional de Sitios Históricos, o que ya hayan sido incluidos en dicho

registro, y que estén dentro o inmediatamente adyacentes al derecho de vía de las rutas preferida y/o alternas. La S.E.A. describirá los impactos generales potenciales sobre recursos paleontológicos en el área del proyecto ocasionados por la construcción del proyecto, en el caso que se considere necesario y requerido.

Justicia Ambiental

La S.E.A. planea describir la demografía del área del proyecto y del área vecina a la nueva construcción propuesta, incluyendo comunidades potencialmente impactadas por la construcción y operación de la nueva vía férrea propuesta. Además, la S.E.A. evaluará si la construcción u operación de la nueva vía férrea propuesta causará un impacto adverso proporcionalmente demasiado alto sobre cualquier minoría o grupos de bajos ingresos.

Divulgación Pública y Notificación

La S.E.A. está llevando a cabo un amplio programa de divulgación pública y notificación. Como parte del proceso de evaluación ambiental, la S.E.A. notificará al público a través de la colocación de notificaciones en el Registro Federal (Federal Register) y en periódicos locales en el área del proyecto, expidiendo boletines de prensa, enviando anuncios de servicio público a estaciones locales de radio y enviando por correo correspondencia a funcionarios electos y del gobierno que representen a las comunidades potencialmente afectadas. La S.E.A. también ha establecido una línea de mensajes telefónicos para suministrarle al público información actualizada durante todo el proceso de evaluación ambiental. El público puede llamar gratis a la línea de mensajes para hacer preguntas o indagar sobre el proyecto propuesto.

Cómo Participar

Presentación de Comentarios dentro del Periodo de Definición del Alcance del E.I.S.

Durante el periodo de definición del alcance del E.I.S. con participación pública, se le solicita al público y todas las partes interesadas que envíen comentarios por escrito a la S.E.A. en relación con cualquier aspecto del proyecto propuesto y de la preparación del borrador del E.I.S., incluyendo análisis y medidas de mitigación a ser consideradas. El público puede presentar comentarios remitiéndolos a la Junta a la siguiente dirección:

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, DC 20423-0001

Para asegurar el manejo apropiado de sus comentarios, el sobre en que usted remita sus comentarios debe ir dirigido con atención a la siguiente persona:

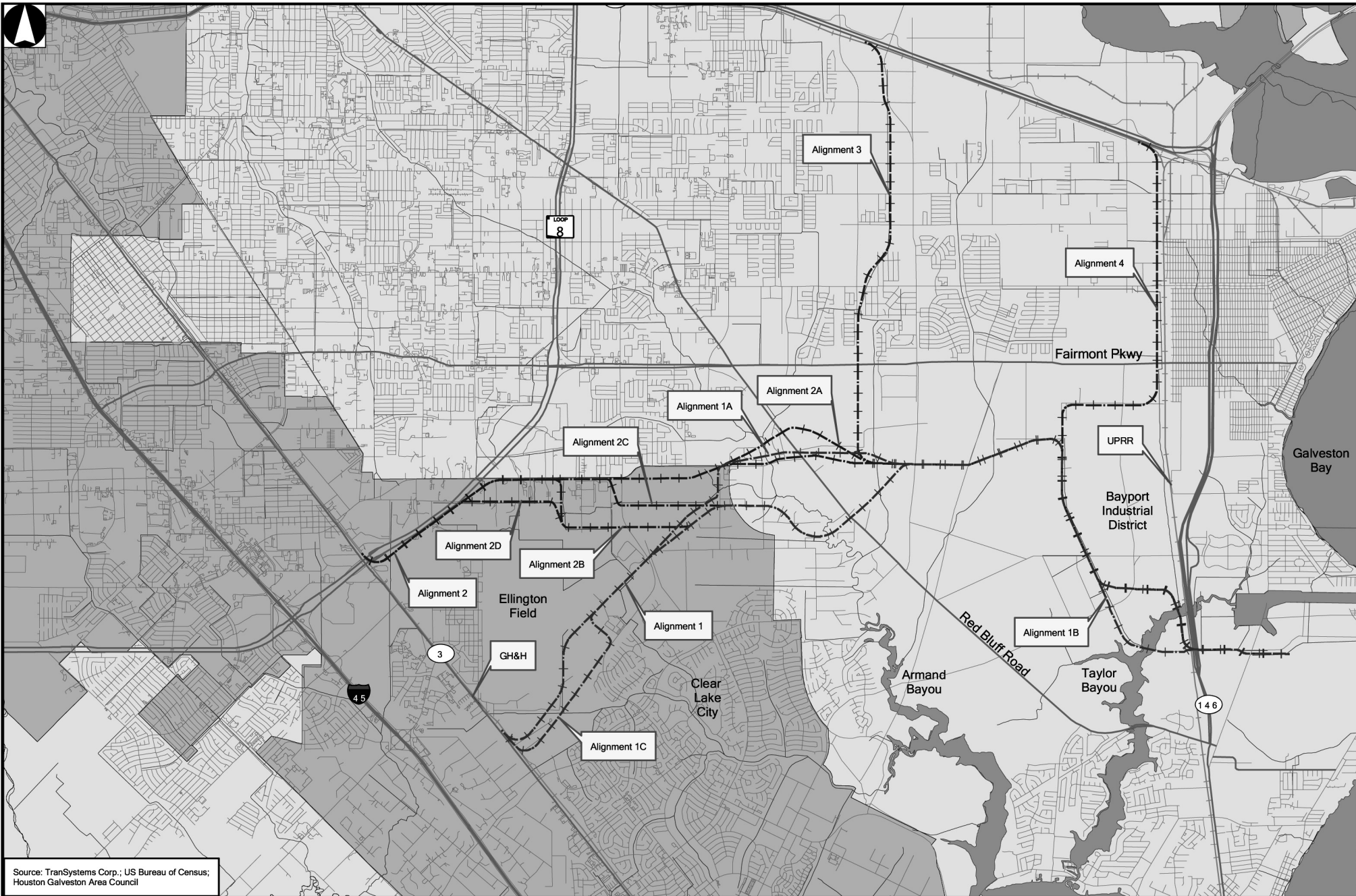
Attention: Dana White
Section of Environmental Analysis
Environmental Filing

Los comentarios también pueden ser entregados durante las reuniones públicas para la definición del alcance del E.I.S. (en inglés, “scoping meeting”), ya sea en forma escrita u oral. Un relator de la corte estará disponible en cada una de las reuniones para documentar sus comentarios.

Información Adicional sobre el Proyecto

Puede obtenerse información adicional sobre el proyecto contactando a Ms. Dana White a la dirección Section of Environmental Analysis, Surface Transportation Board, 1925 K Street, NW, Washington, DC 20423-0001, o al número telefónico libre de cargo de la S.E.A. para este proyecto: 1-888-229-7857 (para personas con limitación auditiva, TDD 1-800-877-8339). El sitio en Internet de la Junta de Transporte de Superficie es www.stb.dot.gov.

El envío de una hoja de comentarios nos permitirá agregar su nombre a nuestra lista de correo para posteriores informaciones sobre el proyecto. La hoja de comentarios puede ser completada y entregada antes de salir de la reunión para la definición del alcance del E.I.S. (“scoping meeting”), o enviada por correo a la STB antes del 14 de marzo, 2002, a la dirección que se indica en la hoja de comentarios.



Project Location



Scale

1 inch equals 1.5 miles

Alignments Considered Bayport Loop Build-Out

Legend

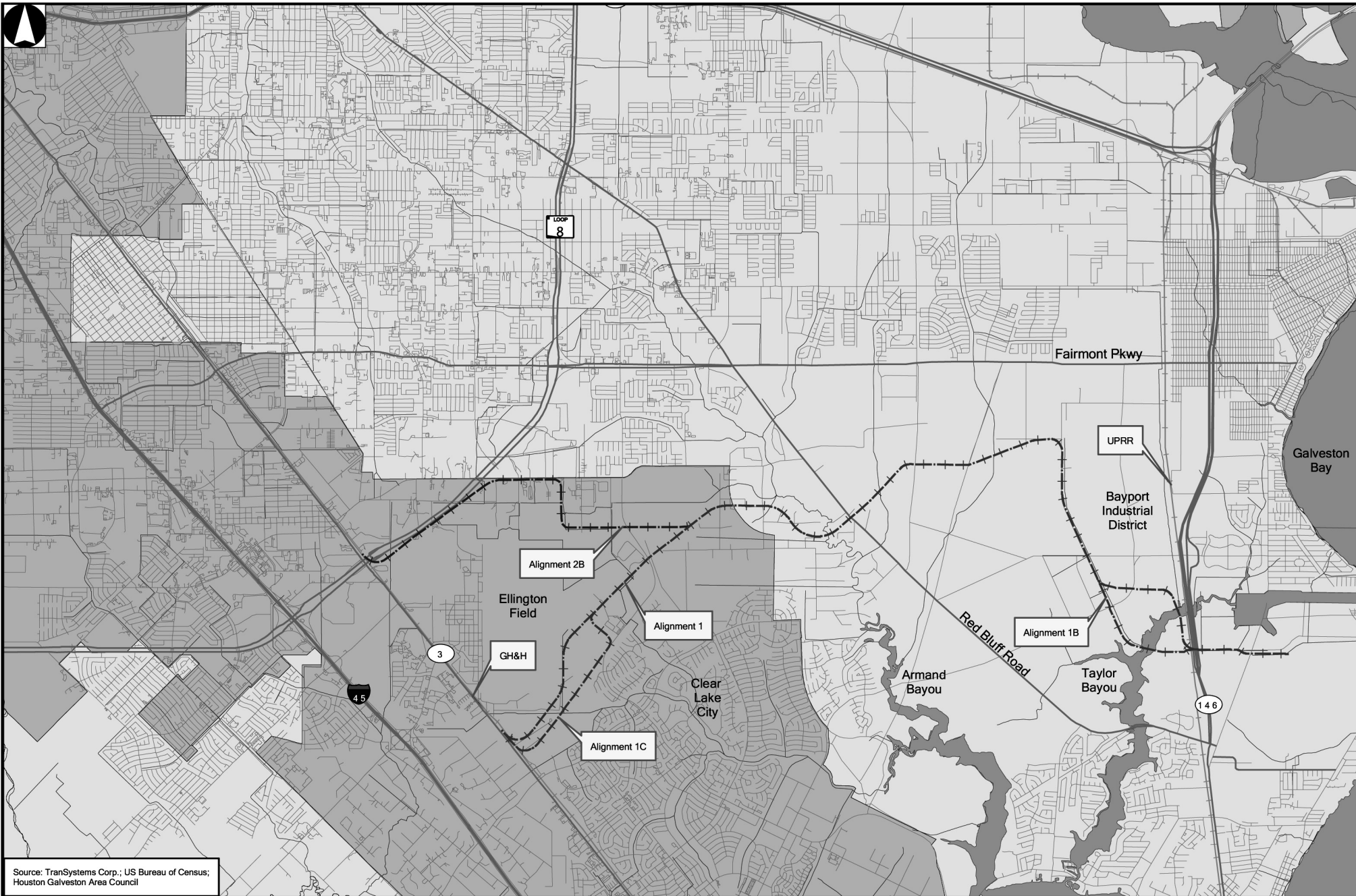
- Alignments
- Major Road
- Residential Street
- Existing Railroad

DATE

December 2001

FIGURE

1



Project Location



Scale

1 inch equals 1.5 miles

Proposed Alignments Bayport Loop Build-Out

Legend

- +---+--- Alignments
- Major Road
- Residential Street
- Existing Railroad

DATE

December 2001

FIGURE

2



SURFACE TRANSPORTATION BOARD
Section of Environmental Analysis

**Environmental Review Process
for the
San Jacinto Rail Limited And
The Burlington Northern And Santa Fe Railway Company
Proposed Bayport Loop Build-Out
Finance Docket No. 34079**

The National Environmental Policy Act (NEPA) process is intended to assist the Board and the public in identifying and assessing the potential environmental consequences of a proposed action before the Board may make a decision on a proposed action. During scoping, the first phase of the NEPA process, the Board's environmental staff, the Section of Environmental Analysis (SEA), will solicit information and comments on the scope of environmental issues to be addressed in the environmental document for the proposed project.

In making its decision on a proceeding pending before it, the Board will consider public and agency comments and SEA's environmental analysis contained in the environmental document, including any proposed environmental mitigation.

SEA encourages broad participation in the environmental review process. The Board's environmental review process generally comprises the following steps:

- ✓ **PREFILING NOTICE:** The Applicant is required by the environmental regulations to notify SEA of its proposal six months prior to filing its application or exemption petition. This 6-month pre-filing notice may be waived in whole or in part by SEA.
- ✓ **BRIEFINGS:** SEA will conduct initial briefings with Applicants to discuss the environmental review process, required environmental information, and the use of the third-party independent consultant process to prepare the environmental document on behalf of the Board. Although the Applicant retains the consultant, the consultant must be approved by SEA. SEA also directs and approves the work and the preparation of the environmental document.
- ✓ **SITE INSPECTION:** SEA will typically conduct an inspection to assess the project area and to determine any additional environmental impacts that need to be addressed.
- ✓ **EIS vs. EA:** SEA will make a preliminary determination of the type of environmental document that is appropriate based on the site inspection, assessment of all available environmental information, and review of any agency comments. This documentation can be either an Environmental Impact Statement (EIS, for actions that may have significant environmental impacts) or an Environmental Assessment (EA, for actions that do not appear to have significant environmental impacts).

If SEA determines that an EIS is the appropriate level of environmental review, the following steps generally occur:

- ✓ **NOTICE AND SCOPING:** The Board will publish in the Federal Register a notice of its intent to prepare an EIS with a description of the proposed action, a request for written comments on the scope of the EIS (generally 30 to 60 days), and an announcement of scoping meetings (generally 20 to 30 days notice). Where appropriate, scoping meetings will be scheduled in the project area. In addition to the Federal Register notice, SEA will generally notify appropriate parties and agencies of any scoping meetings. After considering the comments, a notice of the final scope of the EIS will be published in the Federal Register and also sent to commenting parties. SEA may also seek comments on the final scope of the EIS. Interested agencies and persons are invited to participate in the scoping phase by reviewing the draft scope of study, submitting comments in writing, and attending any scoping meetings.
- ✓ **OVERSIGHT:** Periodic meetings/briefings with the Applicant and appropriate agencies may be conducted to update information required for the environmental report, prepare necessary studies, disseminate information, or allow a review of findings.
- ✓ **EIS PREPARATION:** SEA begins preparation of the environmental document utilizing the Applicant's environmental report, review of any comments, site inspections and SEA's independent analysis and investigation which can include consultations with Federal, State or local agencies and technical consultants. The use of an independent third-party consultant waives the requirement for an environmental report. The third-party consultant prepares the document under SEA's direction, supervision, and control.
- ✓ **DEIS:** The Draft EIS (DEIS) is distributed to interested members of the public, the parties of record, and appropriate Federal, State and local officials. A notice of availability is also published in the Federal Register. A public commenting period of at least 45 days is required.
- ✓ **FEIS:** Based on comments on the DEIS and all available information in the record, SEA prepares the Final EIS (FEIS). Completion of the FEIS will generally be announced to the public through a notice of availability published in the Federal Register and notification to the interested parties. The FEIS will evaluate and consider comments received on the DEIS, redress any errors, and include any appropriate changes and recommendations for mitigation. SEA will forward the FEIS to the Board and place a copy in the public record. An EIS may be supplemented, where appropriate.
- ✓ **FINAL DECISION:** The Board will issue a final decision whether to grant or deny the proposal after considering the FEIS as required by NEPA. If the Board approves the proposal, the Board usually imposes as conditions to the approval the environmental mitigation measures recommended by SEA in the FEIS.



SURFACE TRANSPORTATION BOARD
Section of Environmental Analysis

**Purpose And Format of Scoping Meetings
for the
San Jacinto Rail Limited And
The Burlington Northern And Santa Fe Railway Company
Proposed Bayport Loop Build-Out
Finance Docket No. 34079**

INTRODUCTION

The Surface Transportation Board's Section of Environmental Analysis (SEA) is preparing an Environmental Impact Statement (EIS) analyzing the potential environmental issues associated with the proposed Bayport Loop Build-Out. SEA is conducting a series of scoping meetings to inform the public about the proposed project and obtain public comments about environmental concerns and issues. This sheet provides an explanation of the purpose and format of the open house meetings, and a brief overview of the proposed project. Comments on the project can be written and either submitted here or mailed to SEA, or by dictation at this meeting.

PURPOSE OF THE SCOPING MEETINGS

The purpose of these scoping meetings is to explain the proposed project, explain the environmental review process, and to obtain your comments and concerns regarding the potential environmental issues and impacts of the project. The scope of study of the EIS will be based on comments and concerns expressed by the public and interested Federal, State, and local agencies, as well as on site inspections by SEA staff and independent analysis by the SEA staff and its third-party independent consultant, ICF Consulting.

FORMAT OF SCOPING MEETINGS

The format of these meetings is designed to encourage your participation in the environmental review process. Representatives of SEA and ICF Consulting are available to answer your questions and hear your concerns. In addition, representatives of the San Jacinto Rail Limited and The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company are present to answer questions and provide information about their proposal. Please feel free to speak with these individuals one-on-one or in small discussion groups. No formal presentations will be made. Please be courteous of other community members and recognize their right to participate in this scoping process. Maps and information sheets describing the proposed project are provided for your review. You are free to come and go as you please.

PLEASE PROVIDE US WITH YOUR COMMENTS

After you meet with the various representatives and view the exhibits, please take the time to fill out a comment sheet regarding your interest in the project, your environmental concerns, and possible mitigation measures. Submission of a comment sheet will enable us to add your name to our mailing list if you would like to receive subsequent information on the project. The

comment sheet may be completed and returned before leaving the meeting or mailed to the Board and postmarked by February 1, 2002 at the address provided on the comment sheet. If you so choose, a court reporter is also available to record your comments. Written and oral comments are given equal weight. If you have questions or need further information, please call SEA's toll-free project hotline at 1-888-229-7857.

PROJECT INFORMATION

Descriptions of the proposed project are provided in handouts and on display boards at this meeting.



SURFACE TRANSPORTATION BOARD
Section of Environmental Analysis

**Issues and Concerns Previously Expressed to SEA
Regarding the Proposed Bayport Loop Build-Out
Finance Docket No. 34079**

Hazardous Material Transportation Safety

- The potential for leakage, spills or other incidents involving hazardous materials.
- The adequacy of the current transportation system to handle an evacuation if an incident occurred.
- Ability to evacuate large institutions, such as schools and health care facilities, in the event of a release.

Grade Crossing Safety

- Grade crossings safety for everyone, including people with sight or hearing impairments.

Traffic Delay

- Traffic delays at new and existing highway-rail at-grade crossings.

Biological Resources

- Proximity of the Applicants' preferred alignment to the Armand Bayou Nature Preserve.
- Environmental effects of crossing Armand Bayou, Taylor Bayou, Big Island Slough, and Spring Gully.
- Environmental effects to area wetlands, riparian habitat, and wildlife.

Water Resources

- Potential for water system contamination from a hazardous materials release.
- Impacts on drainage and flood control systems.
- Possible soil erosion and siltation into Armand Bayou, Taylor Bayou, Big Island Slough, and Spring Gully.

Land Use

- Proximity of Applicants' preferred alignment to more than 10 schools, including two elementary schools located within one-mile.
- Proximity of Applicants' preferred alignment to existing commercial, institutional, and residential land uses.

Air Quality

- Diesel, NO_x, and fine particle emissions from the trains.
- Houston's classification as a severe non-attainment area for air quality.

Noise

- Noise effects from passing trains, especially in residential communities.

Socioeconomics

- The high cost of the project and its impact on county and city tax revenues.
- Decreased property values due to construction of rail line.

Recreation

- Applicants' preferred alignment proximity to recreational parks where children frequently play.

Cultural and Historical Resources

- Potential impacts of the proposed project on significant cultural resources.

Geology and Soils

- Location of the Applicants' preferred alignment over seven fault lines.

Connection to Bayport Container Terminal Project

- Perception that the proposed rail line is designed to serve the Port of Houston Authority's Bayport Terminal Complex.



WELCOME

SURFACE TRANSPORTATION BOARD *Section of Environmental Analysis*

Environmental Scoping Meetings **Bayport Loop Build-Out**

GROUND RULES

The Bayport Loop scoping meetings are structured in a workshop format to allow for the full participation and input of community members. We encourage you to discuss your issues, concerns, and questions individually with members of the Study Team.

Please take the time to submit your comments either in writing or orally to the court reporter at the designated station, or both. Comments can also be mailed in if postmarked by February 1, 2002. Please be courteous of other community members and recognize their right to participate in this scoping process. By entering the meeting you agree to abide by these ground rules.

Thank you for your cooperation.

**San Jacinto Rail Limited - Construction Exemption
And The Burlington Northern & Santa Fe Railway Company
Operation Exemption - Build-Out to the Bayport Loop
*Public Scoping Meeting Comment Sheet***

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, DC 20423-0001
Attn: Dana White

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

Appendix A: Public Participation Materials

Please include your name and address so that we can add you to our mailing list if you would like to receive subsequent information on the project. Thank you for taking the time to provide us with your comments.

Place
Stamp
Here

Office of the Secretary
Case Control Unit
STB Finance Docket No. 34079
Surface Transportation Board
1925 K Street, NW
Washington, DC 20423-0001

Attn: Dana White
Environmental Project Manager
Environmental Filing

SIGN-IN SHEET

Bayport Loop Public Scoping Meeting

Monday, January 14th 2002

2:00 PM - 4:00 PM

NAME	ORGANIZATION (if any)	ADDRESS	WOULD YOU LIKE TO BE PUT ON OUR MAILING LIST?
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

MEDIA OUTREACH DURING SCOPING

**Surface Transportation Board
Section of Environmental Analysis**

**Proposed San Jacinto Rail Limited and
The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company
Bayport Loop Build-Out**

**PSA Radio Spot
:30**

San Jacinto Rail Limited and The Burlington Northern and Santa Fe Railway is seeking authority from a Federal agency, the Surface Transportation Board, to construct and operate new rail line facilities near Houston, Harris County, Texas.

The Board's Section of Environmental Analysis (SEA) has determined that the preparation of an Environmental Impact Statement, otherwise known as an EIS, is appropriate. SEA is holding public meetings as part of the EIS process. The public meetings will be held on January 14th, 2002 and on January 15th, 2002 at the Pasadena Convention Center from 2-4 PM and 7-9 PM. If you have any questions or would like additional information, please call the Board's toll-free Environmental Hotline at 1-888-229-7857 or for the hearing impaired, 1-800-877-8339.

FOR RELEASE
07/19/2002 (Friday)
No. 02-24

Contact: Dennis Watson
(202) 565-1596
TDD/TDY 1-(800) 877-8339
www.stb.dot.gov

Surface Transportation Board & Cooperating Agencies Issue Final Scope of Study for Environmental Impact Statement re Proposed "Bayport Loop" Railroad Construction & Operation

The Surface Transportation Board (Board) announced today that its Section of Environmental Analysis (SEA) has issued the Final Scope of Study (Final Scope) for the Environmental Impact Statement (EIS) regarding the San Jacinto Rail Limited's (SJ) proposed construction, and The Burlington Northern and Santa Fe Railway's (BN) operation, of approximately 12.8 miles of new railroad line near Houston, in Harris County, Texas, to serve certain petrochemical industries in the Bayport Industrial District (Bayport Loop). Working with the "cooperating agencies," the U.S. Coast Guard, the Federal Aviation Administration, and the National Aeronautics and Space Administration, SEA issued the Final Scope as part of its environmental review process under the National Environmental Policy Act.

The Final Scope reflects issues raised both orally and in writing by the public and the cooperating agencies during the scoping process and at January 2002 scoping meetings held in Pasadena, Texas. The Final Scope also takes into account all comments received on environmental issues concerning the SJ-BN proposal.

A Draft EIS (DEIS) addressing all environmental issues and containing recommended mitigation will be made available for public review and comment. A Final EIS (FEIS) will then be prepared reflecting SEA's further analysis and comments received on the DEIS. In reaching future decisions in this case, the Board and each cooperating agency will take into account the full environmental record, including the DEIS, the FEIS, and all public and agency comments received.

For further information about this case, telephone the Board's toll-free environmental hotline at 1-888-229-7857. Inquiries may be made in either English or Spanish.

The Board issued its November 26, 2001 Draft Scope of the EIS and today's notice on the Final Scope for the EIS in the case entitled San Jacinto Rail Limited-- Construction Exemption--And The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company--Operation Exemption--Build-Out to the Bayport Loop Near Houston, Harris County, Texas, STB Finance Docket No. 34079.

A printed copy of the Final Scope issued today is available for a fee by contacting D~ 2 D~ Legal Copy Service, Suite 405, 1925 K Street, N.W., Washington, DC 20006, telephone (202) 293-7776, or via da2dalegal@earthlink.net. The Final Scope also is available for viewing and downloading via the Board's website at <http://www.stb.dot.gov>.

###

**Bayport Loop Build-Out
Final Scope Distribution List
Newspapers & Radio Stations**

Newspapers and Radio Stations listed in this document were sent the following materials:

- Copies of the English and Spanish Notice of Extension of the Scoping Comment Period.
- Press Release of Issuance of Final Scope of Study.
- 1 Copy of English Final Scope.
- 1 Copy of Spanish Final Scope.

Newspapers:

Name	Address/Phone/Fax	Spanish Speaking
The Pasadena Citizen Jimmy Galvan, News Editor Katherine Bray	192 S. Shaver Street Pasadena, TX 77506 713-477-0221 ads@hcnonline.com	no
The Clear Lake Citizen/ Exchange News Mary Alys Cherry, Editor	17511 El Camino Real, Suite 131 Houston, TX, 77058 281-488-1108	no
Houston Chronicle Ruth Rendon, Clear Lake Bureau Rad Sallee, Transportation Jim Barlow, Business Teresa Tingle, Metro Bill Hensel, Business	801 Texas Ave. Houston, TX 77002 281-334-5094 713-220-7491 713-220-7688 713-594-8543	no
The Bayshore Sun	1200 Highway 146 South La Porte, TX 77571-2401 281-471-1234 fax: 281-471-5763	no
Texas City Sun Clarisa Silba, News Editor	7800 Emmett Lowery Expressway Texas City, TX, 77591 409-945-3441	no
Eagle Point Press E.W. Cruse, Editor	Box 716 Bacliff Bacliff, TX, 77518 281-339-1749	no

Appendix A: Public Participation Materials

Name	Address/Phone/Fax	Spanish Speaking
The Weekly News Timothy Paulissen, Editor	3717 HWY 3 Suite 1A Dickinson, TX, 77539 281-337-0009	no
Business Today Magazine Bob Adams, Publisher	Box 590063 Houston, TX, 77259 281-480-5559	no
Houston Business Journal Nancy Sarnoff, Development	1001 West Loop South Suite 650 Houston, TX 77027 713-688-8811	no
El Dia Noe Paz, Editor	6120 Tarnef, Ste. 100 Houston, TX 77074 713.772.8900 fax 713.772.8999	yes
Chance Bilingual Productions, Inc. Natalie Pierce , Editor	P.O. Box 25914 #269 Houston, TX 77265 713.522.1273 fax 713.524.8970	yes
Imagen Presna Hispana Miriam Ramirez, Editor	6420 Richmond Ave. # 660 Houston, TX 77057 713.787.5094 fax 713.787.5097	yes
La Informacion Emilio Martinez-Paula, Editor	6065 Hillcroft, Suite 400 Houston, TX 77081 713.272.0100 fax 713.272.0011	yes
El Mexica Jaime Noriega, Editor	601 Shotwell Houston, TX 77020 713.674.5501 fax 713.674.8022	yes
Semana Raul Duenas, Editor	6601 Tarnef Houston, TX 77074 713.774.4652 fax 713.774.4666	yes

Name	Address/Phone/Fax	Spanish Speaking
La Subasta Manuel Duenas, Editor	6100 Hillcroft Street # 105 Houston, TX 77081 713.777.1010 fax 713.777.5896	yes
La Voz de Houston Olga Ordenez, Editor	6101 SW Freeway, Ste. 127 Houston, TX 77057 713.664.4404 fax 713.664.4414	yes
Que Onda Julio G. Esparza, Editor	2404 Caroline Houston, TX 77004 713.880.1133 fax 713.880.2322	yes

Radio Stations:

	Name	Type	Address/Phone/Fax	Spanish Speaking
Pasadena				
	KXYZ 1320 AM Jesse Louis Torres, News Director	News/Talk	7322 SW Freeway Suite 1500 Houston, TX 77074 713-334-1320	yes
	KKBQ FM (93Q)	Country	3050 Post Oak Blvd. #1250 Houston, TX 77056 713-963-1236	no
Houston				
	KLTN 102.9 FM	Variety	1415 North Loop West Suite 550 Houston, TX 77008 713-407-0933	yes
	KOVE 93.3 FM	Adult Contemporary	1415 North Loop West Houston, TX 77008 713-407-1415	yes

Appendix A: Public Participation Materials

	KYND 1520 AM	Religious	P.O. Box 19886 Houston, TX 77224 281-373-1520	yes
	KLAT 1010 AM	News/Talk	1415 North Loop West Suite 550 Houston, TX 77008 713-407-5528	yes
	KHMX FM (96.5)	Adult Contemporary	3050 Post Oak Blvd Suite 1200 Houston, TX 77056 713-968-1000 fax 713-968-1055	no
	KKHT FM (107.0)	Religious	6161 Savor Drive Houston, TX 77036 713-260-3600 fax 713-260-3628	no
	KKRW FM (93.7)	Classic Rock	3050 Post Oak Blvd. Suite 1200 Houston, Texas 77056 713-830-8000	no
	KPFT FM (90.1)	Variety/News	419 Lovett Blvd Houston, TX 77006 713-526-4000 fax 713-526-5750	no
	KTRH AM (740)	News/Talk	510 Lovett Blvd Houston, TX 77006 713-526-5874 fax 713-630-3666	no
	KXTJ FM Angel Toledo, News Director	Tejano	1980 Post Oak Blvd. Houston, TX 77056 713.993.0108 fax 713.623.0108	yes

Bay City				
	KMKS AM	Country	2309 Fifth. Street Post Office Box 789 Bay City, Texas 77414 979-244-4242 fax 979-245-0107	no

HOTLINE SCRIPTS

Message Recorded on Bayport Loop Toll-free Hotline after publication of Draft Scope of Study for the Environmental Impact Statement and Notice of Comment Period Extension

Hello, you have reached the Surface Transportation Board's Section of Environmental Analysis, or SEA, hotline for the proposed Bayport Loop Build-Out Project located in Southeast Houston, Texas.

[Hola. Usted ha llamado a la línea de mensajes establecida por la Sección de Análisis Ambiental de la Junta de Transporte de Superficie (conocida como S.E.A.) para el proyecto denominado Bayport Loop Build-Out localizado en el Sureste de Houston, Texas.]

**If you would like to hear the rest of this message in English, press 1.
If you would like to hear the rest of this message in Spanish, press 2.**

**[Para escuchar el resto de este mensaje en inglés, presione el número 1.
Para escuchar el resto de este mensaje en español, presione el número 2.]**

Message recorded under Mailbox 1 (English):

The comment period on the scope of study for the Draft Environmental Impact Statement (or EIS) for the Bayport Loop Build-Out Project has been extended by 30 days. The end of the comment period is now Thursday, March 14.

Comments recorded on this hotline will be considered in the scope of study for the Draft EIS.

If you have any questions, or would like to speak with a member of SEA's Bayport Loop Build-Out Project team, please clearly state your request or question, and leave your name, mailing address, and telephone number, including area code, after the beep.

Thank you.

Message recorded under Mailbox 2 (Spanish):

El plazo para la presentación de comentarios del público dentro del proceso de definición del alcance del estudio para el Borrador del Reporte de Impacto Ambiental (documento conocido por la abreviatura E.I.S. o EIS en inglés) para el proyecto Bayport Loop Build-Out ha sido ampliado en 30 días. El plazo para la presentación de comentarios del público termina el día jueves 14 de marzo.

Los comentarios que sean grabados en esta línea de mensajes serán considerados dentro del proceso de definición del alcance del estudio para el borrador del E.I.S. Usted puede grabar su comentario en español al final de este mensaje.

En caso de que usted tenga alguna pregunta o si usted desea ser contactado o contactada directamente por alguno de los miembros bilingües del equipo de la S.E.A. para el proyecto Bayport Loop Build-Out, por favor, después de escuchar la señal, deje un mensaje

indicando claramente cual es su solicitud o pregunta. Además, por favor, incluya su nombre completo, dirección de correo y número de teléfono, incluyendo el indicativo, o “area code”. Ahora, por favor, espere a la señal.

Gracias.

Message Recorded on Bayport Loop Toll-free Hotline after publication of Final Scope of Study for the Environmental Impact Statement

Hello, you have reached the Surface Transportation Board's Section of Environmental Analysis, or SEA, hotline for the proposed Bayport Loop Build-Out Project located in Southeast Houston, Texas.

[Hola. Usted ha llamado a la línea de mensajes establecida por la Sección de Análisis Ambiental de la Junta de Transporte de Superficie (conocida como S.E.A.) para el proyecto denominado Bayport Loop Build-Out localizado en el sureste de Houston, Texas.]

If you would like to hear the rest of this message in English, press 1.

If you would like to hear the rest of this message in Spanish, press 2.

[Para escuchar el resto de este mensaje en inglés, presione el número 1.

Para escuchar el resto de este mensaje en español, presione el número 2.]

Message recorded under Mailbox 1 (English):

The Final Scope of study for the Environmental Impact Statement (or EIS) for the Bayport Loop Build-Out Project was served and published in the Federal Register on Friday, July 19th, 2002. The Final Scope is available in both English and Spanish. The English version of the document is available on the Surface Transportation Board's website at www.stb.dot.gov.

If you would like copies of the Final Scope document sent to you, or have questions about the Bayport Loop Build-Out Project, please clearly state your request or question, and leave your name, mailing address, and telephone number, including area code, after the beep.

Thank you.

Message recorded under Mailbox 2 (Spanish):

El Alcance Final del Reporte de Impacto Ambiental (documento conocido por la abreviatura E.I.S. o EIS en inglés) para el Proyecto Bayport Loop Build-Out fue anunciado y publicado en el Federal Register el viernes 19 de julio del año 2002. El Alcance Final está disponible tanto en español como en inglés. La versión en inglés del documento está disponible en la página en Internet de la Junta de Transporte de Superficie, cuya dirección es www.stb.dot.gov.

En caso de que usted desee recibir por correo copias impresas del documento del Alcance Final o si tiene alguna pregunta sobre el Proyecto Bayport Loop Build-Out, por favor, después de escuchar la señal, deje un mensaje indicando claramente cual es su solicitud o pregunta. Puede dejar su mensaje en español. El equipo de proyecto de la S.E.A. cuenta con miembros bilingües que pueden devolverle la llamada. Además, por favor, incluya su nombre completo, dirección de correo y número de teléfono, incluyendo el indicativo, o "area code". Ahora, por favor, espere a la señal.

Gracias.