Hudson Tunnel Project Frequently Asked Questions (FAQs): NEW YORK

Key Terms

- **HTP:** Hudson Tunnel Project
- **GDC:** Gateway Development Commission
- **CEC:** Community Engagement Center
- **TBM:** Tunnel Boring Machine
- **FEIS/ROD:** Final Environmental Impact Statement/Record of Decision
- **HYCC-3:** Hudson Yards Concrete Casing-Section 3 Project
- **HRGS:** Hudson River Ground Stabilization Project
- **Manhattan Tunnel Project**

This document addresses various categories of questions such as: Project Overview, Tunneling Methods, Quality of Life and Environmental Impacts, and Getting in Touch.

PROJECT OVERVIEW

Q: What is the Hudson Tunnel Project (HTP) and why is it necessary?

A: The HTP is an urgent investment in the nation's passenger rail infrastructure that will improve train transportation up and down the Northeast Corridor. The HTP is building nine miles of new passenger rail track between New York and New Jersey, including a new, two-tube tunnel under the Hudson River. The HTP will also rehabilitate the 116-year-old North River Tunnel, which is a leading cause of delays that impact hundreds of thousands of riders.

When the HTP is finished, there will be two tunnels containing four modern tracks where there are currently only two tracks. This will make traveling by train more reliable and reduce congestion on already overcrowded roads. Just as importantly, the HTP will prevent a tunnel shutdown that could cost the national economy $16 billion. Construction of the HTP is already creating tens of thousands of good jobs and generating billions of dollars in economic activity. Reliable, modern rail transit will support long-term growth that benefits the region and the country for decades after the project is finished.

For a virtual tour of the project, please visit the following link: Virtual Tour of the Hudson Tunnel Project.

Q: What is the Gateway Development Commission (GDC)?

A: GDC was formed in 2019 as a bi-state commission established by the state of New Jersey and the state of New York for the purpose of delivering the Hudson Tunnel Project.

Q: When did HTP construction start and when will it be complete?

A: HTP construction began in November 2023. The new tunnel is expected to be completed by 2035, and rehabilitation of the North River Tunnel is expected to be completed by 2038.

Q: Where is the HTP being constructed in Manhattan?

A: The HTP will route into Manhattan near Pier 66 and run below Hudson Yards before connecting to New York Penn Station. Active construction is taking place west of 11th Avenue between W. 29th and W. 33rd Streets. There are currently three active HTP construction projects in Manhattan:

1. **The Hudson River Ground Stabilization (HRGS)** project is mixing lightweight cement into the Hudson River riverbed near Pier 66 to create a stable environment to tunnel through. The team is mixing within a temporary cofferdam to shield the area where the ground is being stabilized from the strong currents in the river. The HRGS Project is anticipated to be completed in 2027.

2. **The Manhattan Tunnel Project** is excavating and backfilling a section of the new tunnel under 12th Avenue to serve as a pathway for future tunneling. This team is also building the section of tunnel under W. 30th Street. The Manhattan Tunnel Project is anticipated to be completed in 2029.

3. **The Hudson Yards Concrete Casing – Section 3 (HYCC-3)** project is building the final section of rail right-of-way under Hudson Yards that will connect the new tunnel to New York Penn Station. The HYCC-3 Project is anticipated to be completed in late 2026.

Starting in 2027, the Tunnel Systems & Fit Out Project will build tracks, systems, and other infrastructure inside the new tunnel and along the new aboveground tracks. This project also includes constructing two fan plants that will ventilate the new tunnel in Manhattan and one in New Jersey.

TUNNELING METHODS

Q: What types of ground will the new tunnel pass through?

A: The new tunnel will pass through varying geology, including hard, dry rock, silty riverbed close to the consistency of chocolate pudding, and reclaimed land. In Manhattan, the teams have to navigate existing underground utility and sewer lines, the foundations of the old West Side Elevated Highway, the remains of old piers, and other obstructions.

Q: How will the tunnel be built under the Hudson River?

A: The ground under the Hudson River is made up of soft mud and clay. In advance of tunneling, the team is mixing lightweight cement into the riverbed off Pier 66 to create a stable environment for digging. Once the ground is stabilized, two tunnel boring machines (TBMs) will dig the tunnel starting in New Jersey and ending at the edge of Manhattan. TBMs are extremely large drills that are longer than a football field with cutterheads nearly 30 feet wide. TBMs are designed to handle tough underground conditions and minimize impacts above ground.

Tunnel Boring Machines will dig the tunnel section that stretches from New Jersey to the edge of Manhattan.

Q: How will the tunnel be built near Hudson River Park, 12th Avenue, and W. 30th Street?

A: Near Hudson River Park, 12th Avenue, and W. 30th Street, the tunnel will pass through reclaimed land: areas where the river was filled with soil, rubble, and other materials. In this area, tunneling requires navigating the fill used to expand Manhattan into the Hudson River during the 1800s. To provide the flexibility needed to remove or dig through these obstacles, this section of tunnel is being prepared using a digger shield. A digger shield is like a TBM but excavates using a hydraulically powered arm instead of a flat cutterhead.

Digger shields will be used to navigate obstructions in the Manhattan fill.

Using a digger shield for this section of tunnel makes it easier to navigate around obstacles while enabling most construction to take place below ground, improving public safety and significantly reducing the impacts of construction on roads and sidewalks.

Q: What tunneling method is being used near the High Line, Hudson Yards, and New York Penn Station?

A: The sections closest to New York Penn Station, including under Hudson Yards near the High Line, are being built using the cut and cover method. Cut and cover involves digging a trench, building the tunnel inside the trench, and then covering up the completed tunnel portion. This is the oldest way of building tunnels and was the

The cut and cover method is being used to dig a trench and then cover the completed tunnel portion under the High Line.

primary method used to construct New York City's subway system in the early 20th century. Cut and cover is an appropriate method for building the shallow section of tunnel that will connect into New York Penn Station.

Q: How can I be sure my building is structurally safe while tunneling is occurring near or underneath it?

A: Extensive time, effort, and expertise have gone into the design and engineering of the HTP. In accordance with the National Environmental Policy Act (NEPA), the project team spent years analyzing potential impacts of construction to the environment and surrounding community in order to prepare GDC's Final Environmental Impact Statement (FEIS)/Record of Decision (ROD). This document was reviewed and approved by the Federal Railroad Administration (FRA) and Federal Transit Administration (FTA) in 2021.

As part of the FEIS/ROD and design process, the HTP team calculated a specific radius based on excavation dimensions, geologic conditions, and engineering solutions to determine which neighboring structures could be impacted by tunneling operations. All residential buildings near HTP construction sites are outside the calculated "influence zone," which means excavation and other construction-related activities will not impact the structural stability of nearby residential building foundations.

Q: How is the project ensuring that water from the Hudson River does not get into the tunnel?

A: The future tunnel will run underneath the Hudson River, not through it. GDC is stabilizing the ground under the river and in Manhattan before tunneling begins, which ensures that river water cannot enter the tunnel. Additionally, the future tunnel will include waterproofing membranes that will prevent groundwater from seeping into the structure.

Q: How does weather impact tunnel construction?

A: Construction of the tunnel is continuing throughout all seasons. While some aboveground construction activities are paused during inclement weather, underground work, including tunnel boring, can take place regardless of the weather above ground. Ground temperatures at depth are generally constant; thus, weather has minimal impact on underground construction.

QUALITY OF LIFE AND ENVIRONMENTAL IMPACTS

Q: What are the limits on construction noise? How are these limits monitored and adhered to?

A: As per GDC's Final Environmental Impact Statement (FEIS)/Record of Decision (ROD), construction noise levels are limited to protect the surrounding community. Continuous noise monitoring equipment is installed on site; if noise levels exceed allowable limits, it prompts the construction team to take corrective action. Nighttime noise limits are more stringent to minimize community disruption. Contractors may also use noise mitigation measures at the construction sites, such as noise-sensitive equipment, noise blankets, and equipment shrouds, and restrict the loudest construction activities to daytime hours whenever feasible.

Q: How are air, noise, or vibration levels monitored?

A: Contractors are required to monitor air quality, noise, and vibration at permanent stations near construction sites. Air monitors are placed upwind and downwind, while noise and vibration monitors are placed in sensitive areas. Regular spot checks to measure noise levels at locations in the vicinity of the construction site and noise monitoring of specific construction equipment are also performed.

Additionally, GDC has a dedicated Environmental team, including on-site inspectors, that holds regular biweekly meetings with project partners and contractors, enforces contract requirements, helps investigate complaints, oversees corrective actions, and coordinates with stakeholders to maintain full compliance with environmental standards. GDC's Environmental Compliance Field Inspectors are on-site 4-5 days per week to ensure all commitments and requirements are met.

Q: What happens if air, noise, or vibration levels exceed allowable limits?

A: If air, noise, or vibration levels exceed allowable limits, the construction team is immediately notified through monitoring systems, and the contractor is required to take corrective action to prevent recurrence.

Q: What steps are taken to manage and treat water on-site?

A: Contractors are required to collect, treat, and dispose of stormwater, groundwater, and decontaminated water generated within the work area in full compliance with federal, state, and local regulations.

Q: How is light pollution minimized?

A: Contractors are required to face construction lighting downward and put shields in place to control the direction and spread of light. Additionally, lighting is reduced during hours when construction is not occurring.

Q: How are environmental incidents (such as spills) handled?

A: Contractors must implement comprehensive spill response and emergency management plans, including deployment of trained personnel and site-specific procedures. Incidents are addressed promptly using containment, cleanup, and reporting protocols to minimize environmental impact and ensure regulatory compliance.

Q: What happens if a historic artifact is found?

A: Archaeologists are stationed on-site during excavation in the instance that an artifact of possible historic significance is discovered to valuate found objects and support preservation if deemed necessary.

Q: How are residents kept safe during changes to road and sidewalk configurations?

A: Changes to road and sidewalk configurations required for construction have been developed in coordination with the New York City and New York State Departments of Transportation (DOTs). Changes are publicized in advance

via GDC's Construction Notices. Additionally, physical barriers and signage have been installed to denote clear paths of travel. When required by the DOTs, flaggers have been put in place to facilitate flow of traffic and safe travel for pedestrians and cyclists.

Q: How are traffic and trucking being managed to reduce community impact?

A: Trucks are required to use designated routes and staging areas and deliveries are consolidated to minimize traffic during busy hours. Additionally, vehicles are equipped with community-sensitive backup alarms and idling time is generally restricted to three minutes. Flaggers are also in place to keep traffic moving and to safely direct pedestrians and cyclists around construction vehicles and altered roadway configurations.

To minimize dust and debris, contractors are required to securely cover trucks hauling loose materials before leaving construction sites. Additionally, vehicles are rinsed to prevent dirt from being tracked onto public roads.

Q: How is construction impacting Hudson River Park?

A: The new tunnel will pass beneath Hudson River Park on its way to connect into New York Penn Station. Beginning as early as 2026 and continuing through 2027, the Manhattan Tunnel Project team will temporarily modify the configuration of the Hudson River Park bikeway and walkway between W. 29th and W. 30th Streets to accommodate ground stabilization activities.

Q: Will construction result in permanent changes to any section of Hudson River Park?

A: Following the completion of construction, GDC will restore the impacted area of Hudson River Park in close coordination with Hudson River Park Trust.

For more information on environmental mitigations and the obligations of the Hudson Tunnel Project, please see the Final Environmental Impact Statement (FEIS)/Record of Decision (ROD).

GETTING IN TOUCH

Q: How does GDC keep residents informed about upcoming work?

A: GDC distributes regular Construction Notices and Boater Safety Alerts in advance of new or impactful work. Join GDC's Manhattan Construction Notice Mailing List and Boater Safety Alert Mailing List to stay up to date.

Q: Who can I reach out to with questions, suggestions, or concerns?

A: If you have feedback to share, a question to ask, a concern to voice, or an incident to report, the best way to do so is to fill out GDC's Contact Us form at https://www.gatewayprogram.org/contact-us.html. Following the submission of this form, a member of our Public Affairs team will follow up with you on the next business day that the GDC office is open. Members of the public can also reach GDC via phone at 1-800-239-9497.

You can learn about the project, ask questions, and share feedback in person at GDC's New York Community Engagement Center at 249 9th Avenue. The Community Engagement Center is open from 10:00am – 6:00pm on Mondays and 8:00am – 4:00pm on Wednesdays and Thursdays.

You can also find us in your community as we host open-house information sessions, visit local events, and organize tours and educational events to ensure your community is not just informed but also involved with the project. We hope to meet you soon!

Hudson Tunnel Project Preguntas frecuentes: NEW YORK

Key Terms

- **HTP:** Hudson Tunnel Project
- **GDC:** Gateway Development Commission
- **CEC:** Centro de participación comunitaria
- TBM: Máquina tuneladora
- **FEIS/ROD:** Declaración final de impacto medioambiental/Registro de la decisión
- **HYCC-3:** Hudson Yards Concrete Casing – Section 3
- **HRGS:** Hudson River Ground Stabilization
- **Manhattan Tunnel Project**

Este documento aborda diversas categorías de preguntas como: Resumen del proyecto, Excavación y construcción, Calidad de vida e impactos medioambientales, y Contacto.

RESUMEN DEL PROYECTO

P: ¿Qué es el Hudson Tunnel Project (HTP) y por qué es necesario?

R: El HTP es una inversión urgente en la infraestructura ferroviaria de pasajeros del país para mejorar el transporte ferroviario a lo largo del Corredor Noreste. El HTP está construyendo nueve millas de nueva vía de pasajeros entre New York y New Jersey, incluyendo un nuevo túnel de dos tubos bajo el Hudson River. El HTP también rehabilitará el North River Tunnel, que cuenta con 116 años de antigüedad, y que actualmente representa una fuente de retrasos crónicos que afectan a cientos de miles de usuarios diariamente.

Cuando el HTP esté terminado, habrá dos túneles que contendrán cuatro modernas vías donde en el presente solo hay dos. Esto hará que viajar en tren sea más confiable y reducirá la congestión en carreteras ya saturadas. Igualmente, el HTP evitará un cierre de túneles que podría costar a la economía nacional 16.000 billones de dólares. La construcción del HTP en la actualidad ya está creando decenas de miles de empleos y generando miles de millones de dólares en actividad económica.

Un transporte ferroviario moderno y fiable apoyará el crecimiento a largo plazo que beneficiará a la región y al país durante décadas aún después de haber finalizado el proyecto.

Para una visita virtual al proyecto, por favor visite el siguiente enlace: Tour virtual del Hudson Tunnel Project.

P: ¿Qué es la Gateway Development Commission (GDC, por sus siglas en inglés)?

R: La GDC es la agencia biestatal responsable de la realización del HTP establecida bilateralmente en el año 2019 por los estados de New York y New Jersey.

P: ¿Cuándo comenzó la construcción de HTP y cuándo estará terminada?

R: La construcción del HTP comenzó en noviembre de 2023. Se espera que el nuevo túnel esté terminado para 2035, y la rehabilitación del North River Tunnel se planea que esté finalizada para 2038.

P: ¿Dónde se está construyendo el HTP en Manhattan?

R: El HTP entrará en Manhattan cerca del Muelle 66 y pasará por debajo de Hudson Yards antes de conectar con la estación Penn de Nueva York. Se está llevando a cabo una construcción activa al oeste de la 11th Avenue, entre las calles W. 29th y W. 33rd. Actualmente hay tres proyectos activos de construcción de HTP en Manhattan.

1. El **Hudson River Ground Stabilization (HRGS, por sus siglas en inglés)** está mezclando cemento ligero en el lecho del Hudson River cerca del Pier 66 para crear un entorno estable a lo largo del túnel. El equipo está realizando la mezcla en un dique temporal para proteger la zona de las fuertes corrientes del río. Se prevé que el Proyecto HRGS se complete en el año 2027.

2. El **Manhattan Tunnel Project** está excavando y rellenando una sección del nuevo túnel bajo 12 Avenue para servir como camino para futuras excavaciones. Este equipo también está construyendo el tramo del túnel bajo W. 30th Street. Se prevé que el Manhattan Tunnel Project concluya en el año 2029.

3. El **Hudson Yards Concrete Casing – Section 3 (HYCC-3, por sus siglas en inglés)** se encuentra construyendo la última sección de la vía ferroviaria bajo Hudson Yards que conectará el nuevo túnel con New York Penn Station. Se prevé que el Proyecto HYCC-3 se termine a finales del año 2026.

A partir del año 2027, el Proyecto de sistemas de túneles y equipamiento construirá vías, sistemas y otras infraestructuras dentro del nuevo túnel a lo largo de las nuevas vías sobre la superficie. Este proyecto también incluye la construcción de dos plantas de ventilación que ventilarán el nuevo túnel en Manhattan y otro en New Jersey.

EXCAVACIÓN Y CONSTRUCCIÓN

P: ¿Qué tipo de suelo atravesará el túnel?

R: El nuevo túnel pasará a través de una variación geológica que incluye piedra rígida, lecho limoso de río -con características similares al pudín de chocolate- así como terrenos recuperados. En Manhattan, los equipos tienen navegar el entorno subterráneo que contiene las líneas de los servicios públicos y el desagüe, los cimientos del antiguo paso elevado del West Side, los escombros de viejos muelles, así como otras construcciones.

P: ¿Cómo se construirá el túnel debajo del Hudson River?

R: El suelo bajo el Hudson River está formado por lodo suave y arcilla. Previo a la perforación, el equipo debe mezclar cemento de peso ligero sobre el lecho del río en Pier 66 para crear un entorno favorable para la excavación. Una vez estabilizado el suelo, dos máquinas tuneladoras (TBM, por sus siglas en inglés) perforarán el túnel comenzando en el lado de New Jersey para terminar en la orilla de Manhattan. Las TBM son taladros gigantes con una longitud mayor a un estadio de futbol y con cabezas cortadoras de cerca de 30 pies de ancho. Estas máquinas están especialmente diseñadas para trabajar con las condiciones del subsuelo y minimizar los impactos en la superficie.

Las máquinas tuneladoras excavarán la sección del túnel que parte desde New Jersey hasta la orilla de Manhattan

P: ¿Cómo se construirá el túnel cerca del Hudson River Park, la 12th Avenue y la W. 30th Street?

R: Cerca del Hudson River Park, la 12th Avenue y la W. 30th Street, el túnel atravesará terrenos recuperados donde el río fue rellenado de tierra, escombros y otros materiales. En esta zona, excavar túneles requiere navegar por el relleno previamente utilizado para expandir el área terrestre de Manhattan sobre el río Hudson durante el siglo XIX. Para proporcionar la flexibilidad necesaria para eliminar o excavar a través de estos obstáculos, en esta sección del túnel se está utilizando un escudo excavador, que es como un TBM, pero que perfora usando un brazo hidráulico en lugar de un cabezal plano de cortador.

Escudo para una de las TBM que perforará el nuevo túnel

El uso de un escudo excavador para esta sección del túnel facilita la navegación entre obstáculos y permite que la mayoría de las obras se realicen bajo tierra, mejorando la seguridad pública y reduciendo significativamente los impactos de las obras en carreteras y aceras.

P: ¿Qué método de túnel se utiliza cerca de High Line, Hudson Yards y la New York Penn Station?

R: Las secciones más cercanas a New York Penn Station, incluyendo debajo de Hudson Yards y cerca the High Line, se están construyendo con el método de corte y cubrimiento que consiste en cavar una zanja, construir el túnel dentro de

El método de corte y cubrimiento consiste en cavar una zanja para construir el túnel y después cubrir la parte terminada.

la zanja y luego cubrir la parte del túnel terminada. Esta es la forma más antigua de construir túneles y fue el método utilizado para construir el sistema de metro de la ciudad de New York a principios del siglo XX. El corte y cubrimiento es el método adecuado de construcción para la sección poco profunda del túnel que conectará con la New York Penn Station.

P: ¿Cómo puedo asegurarme de que mi edificio es estructuralmente seguro mientras se están haciendo túneles cerca o debajo de él?

R: Se ha dedicado un considerable tiempo, esfuerzo y experiencia en el diseño e ingeniería del HTP. De acuerdo con la Ley nacional de política ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés), el equipo del proyecto pasó años analizando los posibles impactos de la construcción en el medio ambiente y la comunidad circundante los GDCs para alcanzar la Final Environmental Impact Statement (FEIS)/Record of Decision (ROD). Este documento fue revisado y aprobado por la Administración federal de ferrocarriles (FRA) y la Administración federal de tránsito (FTA) en 2021.

Como parte del proceso FEIS/ROD y de diseño, el equipo HTP calculó un radio específico basado en las dimensiones de la excavación, las condiciones geológicas y las soluciones de ingeniería para determinar qué estructuras vecinas podrían verse afectadas por las operaciones de túnel. Todos los edificios residenciales cercanos a HTP

Los sitios de construcción están fuera de la "zona de influencia" calculada, lo que significa que la excavación y otras actividades relacionadas con la construcción no afectarán la estabilidad estructural de los cimientos de edificios residenciales cercanos.

P: ¿Cómo garantiza el proyecto que el agua del Hudson River no entre en el túnel?

R: El futuro túnel pasará por debajo del río Hudson, no a través de él. La GDC está estabilizando el terreno, tanto debajo el río como en Manhattan antes de que comiencen los túneles, lo que asegura que el agua del río no pueda entrar en el túnel. Además, el futuro túnel incluirá membranas impermeabilizantes que evitarán que el agua subterránea se filtre en la estructura.

P: ¿Cómo afecta el clima a la construcción de túneles?

R: La construcción del túnel continúa durante todas las estaciones. Aunque algunas actividades de construcción sobre el suelo se detienen durante el mal tiempo, los trabajos subterráneos, incluyendo la perforación de túneles, pueden realizarse independientemente del clima que haya en superficie. Las temperaturas del suelo a profundidad suelen ser constantes; por tanto, el clima tiene un mínimo impacto en la construcción subterránea.

CALIDAD DE VIDA E IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES

P: ¿Cuáles son los límites del ruido en la construcción? ¿Cómo se monitorizan y respetan estos límites?

R: Según la Declaración Final Environmental Impact Statement (FEIS)/Record of Decision (ROD) de la GDC, se limitan los niveles de ruido en la construcción para proteger a la comunidad circundante. Así mismo, se cuenta con equipos de monitorización continua de ruido en la zona; si los niveles de ruido superan los límites permitidos, el equipo de construcción se encarga de tomar medidas correctivas. Los límites de ruido nocturno son aún más estrictos para minimizar la interrupción de la comunidad. Los contratistas también pueden utilizar medidas de mitigación de ruido en las obras, como equipos sensibles al ruido, mantas acústicas y cubiertas de equipo, y limitar las actividades de construcción más ruidosas a horas diurnas siempre que sea posible.

P: ¿Cómo se monitorizan los niveles de aire, ruido o vibración?

R: Los contratistas deben monitorizar la calidad del aire, el ruido y las vibraciones en las estaciones permanentes cercanas a las obras. Los monitores de aire se colocan tanto a favor como en contra del viento, mientras que los monitores de ruido y vibraciones se colocan en zonas sensibles. También se realizan revisiones puntuales para medir los niveles de ruido en ubicaciones cercanas a la obra y monitorizaciones del ruido de equipos específicos de construcción.

Aunado a esto, la GDC cuenta con un equipo ambiental que incluye inspectores in situ que celebra reuniones quincenales con los socios del proyecto y los contratistas, para hacer cumplir los requisitos contractuales, ayudar a investigar quejas, supervisar acciones correctivas y coordinar con las partes interesadas para mantener el pleno cumplimiento de las normas medioambientales. Los Inspectores de campo de cumplimiento ambiental de la GDC están en el lugar de 4 a 5 días a la semana para garantizar que se cumplan todos estos compromisos y requisitos.

P: ¿Qué ocurre si los niveles de aire, ruido o vibración superan los límites permitidos?

R: Si los niveles de aire, ruido o vibración llegan a superan los límites permitidos, el equipo de construcción es notificado inmediatamente mediante sistemas de monitorización y el contratista debe tomar medidas correctivas para evitar que se repitan.

P: ¿Qué medidas se toman para gestionar y tratar el agua en el lugar?

A: Los contratistas están obligados a recoger, tratar y eliminar las aguas pluviales, subterráneas y aguas descontaminadas generadas en el área de trabajo, cumpliendo plenamente con las normativas federales, estatales y locales.

P: ¿Cómo se minimiza la contaminación lumínica?

R: Los contratistas deben dirigir la iluminación de la construcción hacia abajo y colocar escudos para controlar la dirección y dispersión de la luz. Además, la iluminación se debe reducir durante las horas en que no hay construcción.

P: ¿Cómo se gestionan los incidentes medioambientales (como los derrames)?

R: Los contratistas deben implementar planes integrales de respuesta ante derrames y gestión de emergencias, incluyendo el despliegue de personal capacitado y procedimientos específicos para cada lugar. Los incidentes se deben

abordar con rapidez mediante protocolos de contención, limpieza e informes para minimizar el impacto ambiental y garantizar el cumplimiento normativo.

P: ¿Qué ocurre si se encuentra un artefacto histórico?

R: Durante el proceso de excavación, se cuenta con la presencia de arqueólogos en el lugar en caso de que se descubra un artefacto de posible importancia histórica para valorar objetos encontrados y apoyar la preservación si se considera necesario.

P: ¿Cómo se mantienen seguros los residentes durante los cambios en la configuración de las calles y las aceras?

R: Los cambios en la configuración de carreteras y aceras necesarios para la construcción se han desarrollado en coordinación con los Department of Transportation (DOT, por sus siglas en inglés) de New York City y del estado. Los cambios se comunican con antelación a través de los Avisos de Construcción de la GDC. Además, se han instalado barreras físicas y señalización para marcar los caminos de circulación despejados. A solitud de DOT se pueden instalar señalizadores para facilitar el flujo de tráfico y la seguridad de los peatones y ciclistas.

P: ¿Cómo se gestionan el tráfico y el transporte por carretera para reducir el impacto en la comunidad?

R: Los camiones deben utilizar rutas y áreas de concentración designadas y las entregas se consolidan para minimizar el tráfico durante las horas pico. Además, los vehículos están equipados con alarmas de marcha atrás sensibles y el tiempo de funcionamiento del motor sin actividad suele limitarse a tres minutos. También se cuenta con personal señalero para mantener el tráfico en movimiento y para dirigir de forma segura a peatones y ciclistas alrededor de vehículos de construcción y configuraciones modificadas de las carreteras.

Para minimizar el polvo y los escombros, los contratistas deben cubrir de forma segura los camiones que transportan materiales sueltos antes de abandonar las obras. Además, los vehículos se enjuagan para evitar que la suciedad se arrastre a las vías públicas.

P: ¿Cómo afecta la construcción al Hudson River Park?

R: El nuevo túnel pasara debajo de Hudson River Park para conectarse con New York Penn Station. A partir del año 2026 y hasta el 2027, el equipo del Manhattan Tunnel Project modificará temporalmente la configuración de la ciclovía y del carril peatonal del Hudson River Park entre W. 29th Street y W. 30th Street para dar cabida a las actividades de estabilización del terreno.

P: ¿La construcción provocará cambios permanentes en alguna sección del Hudson River Park?

R: Tras la finalización de la construcción, la GDC restaurará la zona afectada del Hudson River Park en estrecha coordinación con Hudson River Park Trust.

Para más información sobre mitigaciones medioambientales y las obligaciones del Hudson River Tunnel, consulte la Final Environmental Impact Statement (FEIS)/Record of Decision (ROD).

MANTÉNGASE EN CONTACTO

P: ¿Cómo la GDC a los residentes sobre los próximos trabajos?

R: La GDC distribuye regularmente Avisos de construcción y Alertas de seguridad para Navegantes previo a los trabajos nuevos o de gran impacto. Subscríbase a GDC's Lista de correo de avisos de construcción en Manhattan y Lista de alerta de seguridad para navegantes para estar al día con las notificaciones.

P: ¿A quién puedo contactar para preguntas, sugerencias o inquietudes?

R: Si tiene comentarios, preguntas, inquietudes o incidentes que reportar, complete el formulario de Contacto de GDC en https://www.gatewayprogram.org/contact-us.html. Tras la presentación de este formulario, un miembro de Nuestro equipo de Asuntos públicos lo contactará al día siguiente, mientras la oficina de GDC esté abierta. El público también puede contactar con GDC por teléfono al 1-800-239-9497.

Para conocer el proyecto, hacer preguntas y compartir tus opiniones en persona diríjase al Centro de Participación Comunitaria de la GDC en New York Si tiene comentarios, preguntas, inquietudes o incidentes que reportar, complete el formulario de Contacto de GDC en Manhattan en el 249, 9th Avenue, abierto los lunes de 10:00am a 6:00pm y los miércoles y jueves de 8:00am a 4:00pm.

También puede encontrarnos en su comunidad, a través de nuestras sesiones informativas de puertas abiertas, cuando visitamos eventos locales, organizamos visitas guiadas o eventos educativos para asegurar que su comunidad esté informada e involucrada en el proyecto. ¡Esperamos conocerle pronto!

DERECHA: George Paschalis, gerente de relaciones comunitarias, trabajando en colaboración con Chelsea Love Collective — organización local creada por y para los residentes de Chelsea — dirigiendo un tour del Highline y de los sitios de Manhattan en construcción.

ABAJO: Mathew Nixon, coordinador de relaciones comunitarias, interactuando con los miembros de la comunidad de navegantes de Hudson River Community Sailing.