

COMUNIDADE DE MASSACHUSETTS

**ENERGY FACILITIES SITING BOARD
DEPARTMENT OF PUBLIC UTILITIES**

**NOTIFICAÇÃO COMPLEMENTAR DE ADJUDICAÇÃO E AUDIÊNCIA PÚBLICA
PARA COMENTÁRIOS**

EFSB 22-03/D.P.U. 22-21

NSTAR Electric Company, nome fantasia Eversource Energy

De acordo com as disposições da seção 164, §§ 69J, 72, a NSTAR Electric Company, nome fantasia Eversource Energy (“Eversource” ou “Companhia”), localizada em 247 Station Drive, Westwood, Massachusetts 02090, protocolou duas petições relacionadas junto ao Energy Facilities Siting Board (“Siting Board”) e ao Department of Public Utilities (“Departamento”) em conexão com a proposta da Companhia de construir, operar e manter: (1) oito novas linhas de transmissão subterrâneas de 115 quilovolts (“kV”) que serão alojadas em cinco novas redes de dutos, totalizando aproximadamente 8,3 milhas, em partes de Cambridge, Somerville e área de Allston/Brighton de Boston (as “Novas Linhas”); (2) uma nova subestação de 115/14-kV que será localizada em uma câmara subterrânea em uma propriedade entre as ruas Broadway e Binney em Cambridge (a “Nova Subestação”); e (3) modificações em certas instalações de subestação existentes em Cambridge, Somerville e Allston/Brighton. Essa obra é referenciada coletivamente como Greater Cambridge Energy Program, ou o “Projeto”. A Companhia declara que o Projeto foi projetado para atender às necessidades de confiabilidade a longo prazo na área de Cambridge, que está passando por um rápido desenvolvimento econômico e aumento de carga sustentado.

A equipe do Siting Board solicitou à Companhia a avaliação de uma possível rota alternativa híbrida passando por Cambridge e Somerville para conectar a Nova Subestação proposta com a subestação existente de Somerville operada pela Companhia. Essa rota alternativa é denominada Rota Alternativa Híbrida Informada S15 e está descrita mais detalhadamente abaixo.

A finalidade desta notificação pública complementar é informar os proprietários dos terrenos contíguos sobre esta nova Rota Alternativa Híbrida Informada S15 que está sendo proposta pela Companhia, do mesmo modo que os proprietários dos terrenos contíguos foram informados anteriormente sobre a Rota Proposta S1A (e Variação da Rota S1) e a Rota Alternativa Informada S11C. O Siting Board conduzirá remotamente uma audiência pública para comentários a respeito do Projeto usando videoconferência por Zoom no dia 10 de novembro de 2022, às 18 horas. As informações sobre como acessar a audiência pública remota para comentários são fornecidas abaixo.

O Siting Board conduzirá remotamente uma segunda audiência pública relacionada a comentários sobre o Projeto usando videoconferência por meio do Zoom no dia 10 de novembro de 2022 às 18h. Os participantes podem participar clicando (ou acessando) o seguinte link <https://us06web.zoom.us/j/83646572343> a partir de um computador, smartphone ou tablet. Não é necessário download prévio de software. Para participação somente com áudio, os participantes podem ligar para 1 646 558 8656 (não é ligação gratuita) e, em seguida, inserir a ID do webinar: 83646572343. **Se houver outras atualizações, elas serão divulgadas no site do Siting Board em: <https://www.mass.gov/info-details/greater-cambridge-energy-project>.**

O Siting Board aceitará comentários públicos adicionais e petições adicionais para intervir ou participar como participante limitado na análise do Projeto pelo Siting Board em relação à nova Rota Alternativa Híbrida Informada S15 até 25 de novembro de 2022.

Se você prevê apresentar comentários via Zoom durante a audiência pública, envie um e-mail para geneen.bartley@mass.gov com seu nome, e-mail e endereço de correspondência até **10 de novembro de 2022**. Se você prevê fazer comentários por telefone, deixe uma mensagem no correio de voz do número +1 (617) 305-3529 informando seu nome completo, número de telefone e endereço de correspondência até **10 de novembro de 2022**. Comentaristas adicionais poderão ser permitidos durante a audiência pública a critério da Presidente da Sessão.

O Siting Board aceitará comentários por escrito sobre o Projeto. Comentários escritos serão mais úteis para o Siting Board se forem enviados até **25 de novembro de 2022**.

Indivíduos ou grupos que queiram participar das deliberações do Siting Board, além de fazer comentários durante a audiência ou enviando comentários por escrito, poderão buscar intervir como parte ou participar como participante limitado. Uma petição para intervir ou participar deve ser enviada ao Siting Board em formato eletrônico, por e-mail ou anexo de e-mail, para dpu.efiling@mass.gov e para donna.sharkey@mass.gov no máximo até o fim do expediente (17 horas) do dia **25 de novembro de 2022**.

Interpretações simultâneas de inglês para espanhol, português, chinês (mandarim) e creole do Haiti serão fornecidas no Zoom. Todos os participantes devem selecionar seu idioma de preferência para ouvir o intérprete traduzir para esse idioma. Pressione o ícone de globo  e escolha o idioma desejado.

Audiência Pública para Comentários

Na audiência pública para comentários, a Eversource apresentará uma descrição geral do Projeto e a rota proposta adicional. Autoridades públicas e os participantes presentes na audiência terão a oportunidade de fazer perguntas e comentários sobre o Projeto proposto. A audiência pública para comentários será registrada por um relator do tribunal. Uma gravação da audiência pública para comentários será publicada no [canal do YouTube do Departamento](#) após a audiência.

Intervenção e participação

Indivíduos ou grupos que queiram participar das deliberações do Siting Board poderão buscar intervir como parte ou participar como participante limitado. A intervenção como parte permite que a pessoa ou grupo participe integralmente da fase probatória deste processo, incluindo o direito de participar de audiências probatórias e de recorrer de uma decisão final. Um participante limitado receberá documentos no processo e poderá protocolar uma apresentação e comentários por escrito e/ou verbais com relação à Decisão Provisional para o Siting Board.

Qualquer pessoa interessada em intervir como parte ou participar deste processo como participante limitado deve protocolar uma petição por escrito junto à Presidente da Sessão ([veja](#) as Instruções para Registro abaixo). Uma petição para intervir ou ser um participante limitado deve atender aos requisitos temporais e materiais do 980 CMR 1.00 e às regras processuais do Siting Board, que podem ser encontradas no site do Siting Board em: <https://www.mass.gov/doc/980-cmr-1-rules-for-the-conduct-of-adjudicatory-proceedings/download>. Para ser permitida, uma petição para intervir

protocolada de acordo com 980 CMR 1.05 deve demonstrar que o peticionário pode ser afetado substancialmente e especificamente por este processo.

Instruções para Registro

Comentários por escrito referentes ao Projeto ou uma petição para intervir ou participar como participante limitado neste processo devem ser protocolados em dois locais:

Primeiro, a petição para intervir ou participar, com comentários, deve ser protocolada junto ao Siting Board em formato eletrônico, por e-mail ou como anexo de e-mail, para dpu.efiling@mass.gov e para donna.sharkey@mass.gov até o encerramento do expediente no dia **25 de novembro de 2022**. O texto do e-mail deve especificar: (1) o número do processo (EFSB 22-03/D.P.U. 22-21); (2) o nome da pessoa ou entidade que está protocolando a petição e (3) uma breve descrição do documento. O registro eletrônico deve também incluir o nome, o cargo e o número de telefone de uma pessoa para contato, para eventuais esclarecimentos sobre o protocolo da petição. Em segundo lugar, a petição ou os comentários devem ser enviados por meio eletrônico ao advogado da Companhia, David S. Rosenzweig, Esq., Keegan Werlin LLP, 99 High Street, Suite 2900, Boston, MA 02110; drosen@keeganwerlin.com.

Jurisdição do Siting Board

De acordo com o disposto na Seção 164, §§ 69H, 69J das Leis Gerais, o Siting Board revisará as petições da Companhia para determinar se o Projeto fornecerá uma fonte de energia confiável com impacto mínimo sobre o meio ambiente e ao menor custo possível. Conforme a Seção 164, § 72 das Leis Gerais, o Siting Board determinará se o Projeto proposto é necessário, atende às necessidades públicas e é condizente com o interesse público.

Revisão Pública das Petições da Companhia

A petição para construção do Projeto inclui as seguintes informações: (1) uma descrição do Projeto; (2) uma análise da necessidade do Projeto; (3) uma descrição das alternativas para o Projeto; e (4) uma descrição dos impactos ambientais do Projeto. Cópias das petições da Companhia, incluindo todos os anexos, estão disponíveis para inspeção pública em formato impresso nos seguintes locais:

- Energy Facilities Siting Board, One South Station, 5º Andar, Boston, MA 02110
- Biblioteca Pública de Cambridge, Main Branch, 449 Broadway, Cambridge, MA 02138
- Biblioteca Pública de Cambridge, O'Connell Branch, 48 Sixth Street, Cambridge, MA 02141
- Cambridge City Clerk, 795 Massachusetts Avenue, Cambridge, MA 02139
- Biblioteca Pública de Boston, Brighton Branch, 40 Academy Hill Road, Brighton, MA 02135
- Boston City Clerk, 1 City Hall Square, Room 601, Boston MA 02201
- Biblioteca Pública de Somerville, 79 Highland Ave, Somerville, MA 02143
- Somerville City Clerk, 93 Highland Avenue, 1º andar, Somerville, MA 02143

Além disso, as petições da Companhia, incluindo todos os anexos, estão disponíveis em formato eletrônico no site do Energy Facilities Siting Board:

<https://eeaonline.eea.state.ma.us/DPU/Fileroom/dockets/bynumber/EFSB22-03>. O Siting Board criou uma página da Web especial com informações sobre este processo e a atualizará durante o curso do processo. <https://www.mass.gov/info-details/greater-cambridge-energy-project>.

As informações da Companhia também estão disponíveis no site da Companhia:

<https://www.eversource.com/content/general/residential/about/transmission-distribution/projects/massachusetts-projects/greater-cambridge-energy-project>

Para solicitar materiais em formatos acessíveis a pessoas com deficiências (em Braille, letras grandes, arquivos eletrônicos ou em áudio), entre em contato com a coordenadora da Lei dos Americanos com Deficiências (Americans with Disabilities Act, ADA) do Siting Board em Melixza.Esenyie2@mass.gov ou 617-626-1282.

Solicitações de acomodação

Acomodações razoáveis para pessoas com deficiências estarão disponíveis mediante solicitação. Inclua uma descrição completa da acomodação que você precisará e uma forma de entrarmos em contato com você caso sejam necessárias mais informações. Faça isso com o máximo de antecedência possível. Por favor, conceda pelo menos duas semanas (14 dias) de antecedência. Solicitações de última hora serão aceitas, mas pode ser que não possamos atender a alguma solicitação. Envie as suas solicitações para: Melixza G. Esenyie, ADA and Diversity Manager no Executive Office of Energy and Environmental Affairs em Melixza.Esenyie2@mass.gov ou ligue para 617-626-1282 até **27 de outubro de 2022**.

Os serviços de interpretação para pessoas com proficiência limitada em inglês estarão disponíveis mediante solicitação. Inclua na sua solicitação o idioma necessário e uma maneira de entrarmos em contato com você caso precisemos de mais informações. Por favor, faça isso com o máximo de antecedência possível e até **27 de outubro de 2022**, se possível. Os pedidos de última hora serão aceitos, mas pode ser que não possam ser atendidos. Entre em contato com a Presidente da Sessão (informações de contato abaixo).

Qualquer pessoa que deseje mais informações sobre esta Notificação, inclusive informações sobre intervenção ou participação no processo, pode entrar em contato com a Presidente da Sessão no endereço ou telefone abaixo:

Donna Sharkey, Presidente da Sessão
Energy Facilities Siting Board
One South Station
Boston, MA 02110 - EUA
donna.sharkey@mass.gov
(617) 305-3625

Figura 1: Área de estudo de Somerville



Rota Alternativa Híbrida Informada S15 de Somerville (híbrido da Rota Preferencial S1A, da Rota Alternativa Informada S11C e da South Street)

A Rota Alternativa Híbrida Informada S15 mede aproximadamente 1,35 milha (2,17 km) e está localizada em Cambridge e em Somerville. A Rota Alternativa Híbrida Informada S15 segue na direção oeste do local da Nova Subestação em Cambridge até a Broadway por cerca de um quarteirão antes de se voltar para o norte através do cruzamento da Galileo Galilei Way em um terreno de propriedade da cidade (Mapa 30 dos Avaliadores, Terreno 43) adjacente a leste do corredor formado pela MassDOT Railroad e Transit Grand Junction Railroad. A rota se estende na direção norte da propriedade, paralela e adjacente a ambos os lados do corredor da Grand Junction Railroad, passando pelos bairros residenciais de Cornelius Way, Michael Way e Wellington Harrington Memorial Way, e pelo Miller River Apartment Complex da Cambridge Housing Authority. A rota se encaixa com o futuro alinhamento proposto do Grand Junction Multi-Use Path de Cambridge a partir da Broadway até Medford Street/Gore Street na linha das cidades de Cambridge/Somerville, incluindo a travessia de terrenos de propriedade da cidade no lado leste do corredor ferroviário existente para o futuro terreno de propriedade da cidade, no lado oeste do corredor ferroviário. Esses cruzamentos ocorreriam no nível da rua nos seguintes cruzamentos: Binney Street, Cambridge Street e Medford/Gore Street. A Rota Alternativa Híbrida Informada S15 sai do corredor da Grand Junction Railroad em Medford Street/Gore Street e se estende por cerca de 300 pés na Medford Street antes de seguir na direção oeste na South Street. A rota então segue até o final da South Street no cruzamento com a Windsor Street. Neste ponto, a rota continua na direção oeste atravessando um terreno particular (uma oficina de autopeças) até Columbia Street.

Considerando as conversas com a cidade de Somerville, é possível que, em breve, a South Street seja transferida para uma direção mais ao sul em comparação com a informação contemplada atualmente em relação à Rota Alternativa Híbrida Informada S15; no entanto, a Companhia compreende também que esses detalhes do projeto permanecem pendentes e ainda não foram finalizados pela cidade de Somerville e pela incorporadora de Boynton Yards. Também é possível que, considerando outras informações da cidade de Somerville, a Companhia possa ser direcionada para uma variação da rota para a direção norte ao longo da Harding Street até Thoroughfare 1 (Archibald Query Way) antes de se conectar a um trecho curto da Windsor Place. Sendo assim, a Companhia está apresentando duas variações informadas à Rota Alternativa Híbrida Informada S15, caso tais variações sejam necessárias ou desejáveis.

O objetivo do trecho proposto da Rota Alternativa Híbrida Informada S15 é seguir o futuro alinhamento da South Street até Columbia Street e se encaixar nos planos futuros de reincorporação da região. A partir da Columbia Street, a rota se volta para a direção norte antes de atravessar um estacionamento comercial particular na esquina da Columbia Street com a Windsor Place e, então, um segundo estacionamento comercial ao norte da Windsor Place administrado pela Royal Hospitality Services. A partir do estacionamento comercial da Royal Hospitality Services, a rota cruza os trilhos de trens urbanos de Fitchburg da Massachusetts Bay Transportation Authority (“MBTA”) e novos trilhos de extensão da Linha Verde, usando uma técnica de travessia sem valas. Depois de cruzar os trilhos, a rota segue na direção oeste, paralela aos trilhos da ferrovia MBTA e à nova plataforma da estação Union da MBTA antes de virar para a direção norte correndo paralelamente à Prospect Street (e em torno dos limites aproximados de um edifício que está atualmente em construção) e, depois, para a direção oeste pela Prospect Street, onde entra na Subestação de Somerville.

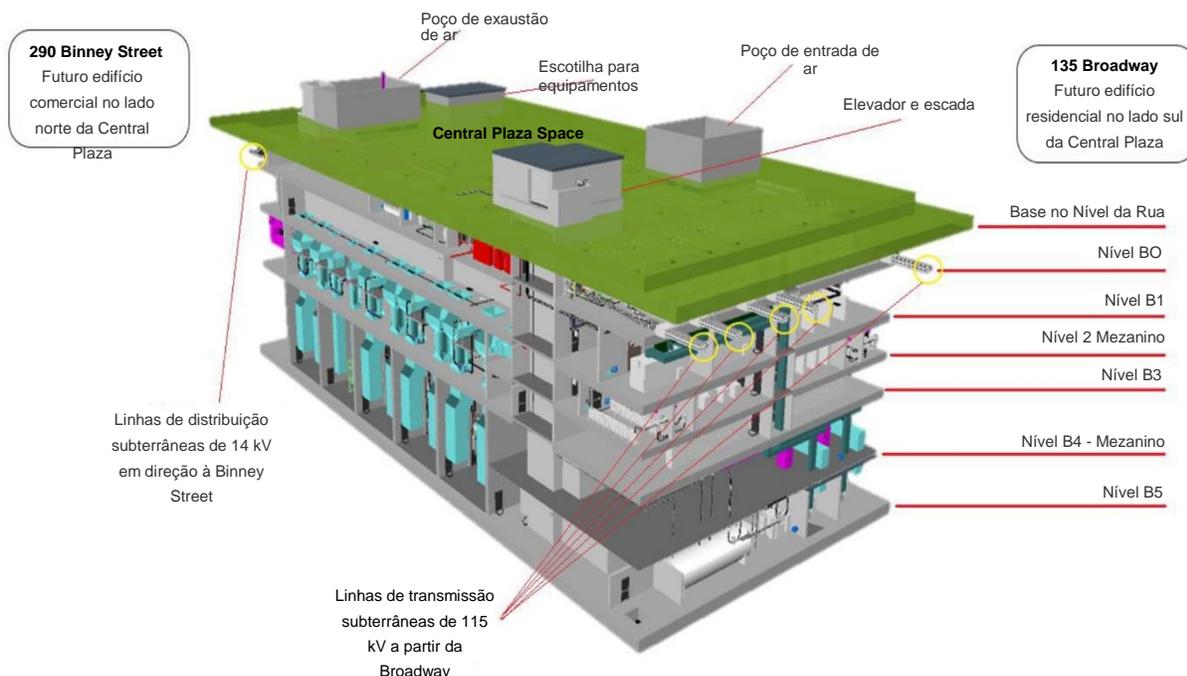
A Nova Subestação da Companhia

A Nova Subestação será construída no subsolo em um terreno que é atualmente ocupado pela Kendall Center Blue Garage no endereço #290 Binney Street em East Cambridge. O local da Nova Subestação é limitado pela Binney Street ao norte; pela via de acesso da garagem existente a leste, pela Broadway ao sul e pela Galileo Galilei Way a oeste.

Para o local a ser desenvolvido para a Nova Subestação, o proprietário do terreno (Boston Properties, Inc. ou “BXP”) demolirá a Kendall Center Blue Garage existente e a substituirá por estacionamento subterrâneo aproximadamente no mesmo local. Após a demolição da garagem de estacionamento existente, a Nova Subestação ocupará cerca de um terço do terreno, ou aproximadamente 35.000 pés quadrados (ou 0,8 acre). O restante do local existente será reconstruído pela BXP como parte do Plano da Subestação Kendall Square MXD.

A Nova Subestação será construída a uma profundidade de aproximadamente 110 pés (33,50 m) abaixo do nível da rua. Exceto pelos poços de ventilação, pela casa do elevador de carga e pela instalação principal com escadas de acesso, a Nova Subestação será totalmente subterrânea. No nível da rua, acima da subestação subterrânea, a área será projetada e criada como espaço aberto de acesso público, integrada ao projeto maior de desenvolvimento da BXP.

Como parte do projeto de engenharia, a Nova Subestação subterrânea teria os seguintes componentes: comutador isolado a gás (“GIS”) de 115 kV; vinte e dois disjuntores de 115 kV; seis indutores em série de 115 kV; salas de controle com relé de proteção e equipamentos de controle; equipamentos de comunicação e baterias de controle; três transformadores de 90 MVA, 115/14 kV; comutadores de distribuição; e seis bancos de capacitores de 14 kV e 9,6 MVAR. Também haverá espaço reservado para um transformador adicional, comutador, banco de capacitores e reator de derivação, se e quando necessário no futuro.

Figura 2: Renderização 3D da Nova Subestação Proposta

As Rotas propostas pela Companhia para as linhas de transmissão

Como observado acima, o Projeto inclui oito novas linhas de transmissão subterrâneas de 115 kV em cinco novos bancos de dutos (8,3 milhas no total, principalmente em vias públicas em partes de Cambridge, Somerville e na área de Allston-Brighton de Boston), cada uma das quais se conectará à Nova Subestação em Cambridge. As seis Rotas Propostas do Projeto, inclusive a nova rota híbrida proposta denominada ***Rota Alternativa Híbrida Informada de Somerville S15 (Híbrido da Rota Preferencial S1A, da Rota Alternativa Informada S11C e da South Street)***, estão resumidas abaixo.

Rota Proposta de Somerville S1A (Hampshire Street/Local D2) e Variação de Rota S1

A Rota Proposta (designada como “S1A”) tem aproximadamente 1,3 milha de extensão, conectando a Nova Subestação à Subestação de Somerville existente. Esta rota segue para oeste da Nova Subestação para a Broadway por cerca de um quarteirão antes de virar para noroeste na Hampshire Street. Da Hampshire Street, a rota segue para o norte na Columbia Street. A rota segue a Columbia Street para Somerville até seu cruzamento com Windsor Place. A rota cruza Windsor Place e segue para o norte através de um estacionamento comercial privado em direção aos trilhos da ferrovia MBTA (Fitchburg Route Main Line). Os trilhos da ferrovia seriam cruzados usando uma técnica de construção sem valas. Depois de cruzar os trilhos, a rota segue em direção oeste através do desenvolvimento do Projeto D-2 Block-Union Square (“Local D2”), paralelo aos trilhos da ferrovia MBTA e à nova plataforma da estação de trem da Linha Verde da MBTA, virando para o norte correndo paralelamente à Prospect Street (e em torno dos limites aproximados de um edifício que está atualmente em construção no Local D2), e depois para oeste pela Prospect Street, onde entra na Subestação de Somerville.

A Variação da Rota S1 segue o mesmo alinhamento descrito acima para a Rota Proposta S1A, exceto que segue na direção noroeste em torno da borda leste do local da nova plataforma da estação de trem Union Square da MBTA, através do Local D2, seguindo o alinhamento aproximado de duas futuras vias associadas ao empreendimento, identificadas como Milk Alley e Bennett Court. A rota então cruza a Prospect Street e acessa a Subestação de Somerville pelo leste. Esta variação de rota não adiciona nenhuma extensão ou custo apreciável em relação à Rota Proposta S1A.

Rota Proposta Kendall K5A (Linskey Way)

A Rota Proposta (designada como “K5A”) tem aproximadamente 0,6 milha de extensão, conectando a Nova Subestação à Subestação de East Cambridge existente. Esta rota segue para leste a partir da Nova Subestação em direção à Broadway, depois vira para nordeste até a propriedade do John A. Volpe National Transportation Systems Center (“Volpe Center Site”) e faz a transição para a Third Street próximo à interseção com a Potter Street. A rota cruza o Volpe Center Site para evitar o congestionamento de serviços públicos em partes da Third Street e especificamente no cruzamento da Third Street/Broadway. A rota então vira para leste na Linskey Way e para o sul na Second Street, onde se conecta à subestação East Cambridge existente.

Rota Proposta de Putnam P13 (Ames Street)

A Rota Proposta (designada como “P13”) tem aproximadamente 0,5 milha de extensão, localizada inteiramente em Cambridge. Esta rota segue para o leste das instalações propostas da Nova Subestação em East Cambridge, para a Broadway e para o sul na Ames Street. A rota segue a Ames Street através do cruzamento da Main Street e o túnel de metrô da Linha Vermelha da Massachusetts Bay Transit Authority (“MBTA”) abaixo dele, até o cruzamento com a Memorial Drive. Na Memorial Drive, a rota termina em uma configuração “T” com a linha sendo dividida nas linhas de transmissão Eversource existentes a leste e oeste na Memorial Drive.

Rota Proposta de Brighton B2A Leste (Magazine Beach HDD) e Variação de Rota B2AN

A Rota Proposta (designada como “B2A”) tem aproximadamente 2,9 milhas de extensão, em direção leste a partir da Nova Subestação até a Subestação de Brighton existente. Esta rota segue para leste a partir da Nova Subestação, para a Broadway antes de virar para o sul na Ames Street. A rota segue a Ames Street através do cruzamento da Main Street e o túnel de metrô da Linha Vermelha da MBTA abaixo dele, até o cruzamento com a Memorial Drive. Na Memorial Drive, a rota vira para oeste seguindo as pistas com sentido leste até a propriedade Magazine Beach do Massachusetts Department of Conservation and Recreation (“MassDCR”). Magazine Beach e o segmento Memorial Drive estão localizados dentro da Charles River Reservation e estão sob os cuidados e custódia do MassDCR. Na propriedade de Magazine Beach, a rota cruza sob o Charles River para Boston via perfuração direcional horizontal (Horizontal Directional Drill, “HDD”), que é preliminarmente prevista para ter aproximadamente 1.750 pés (533 m) de comprimento. Depois de cruzar sob o Charles River, a rota segue o alinhamento geral da nova rua prevista, conhecida como Lincoln Street Connector, proposta para ser construída como parte do Projeto Multimodal Allston do MassDOT. De lá, a rota segue para a Cambridge Street, seguindo pela Cambridge Street até a Empire Street e a Lincoln Street, onde termina na Subestação de Brighton.

A Companhia propôs uma variação de rota para a Rota B2A Leste através do Local do Projeto

Multimodal Allston da MassDOT. A Rota Proposta B2A Leste em geral segue o futuro alinhamento do Lincoln Street Connector através do local multimodal e a Variação de Rota B2AN East em geral corre paralela à linha da propriedade ao sul do local multimodal. A Variação de Rota B2AN Leste fornece flexibilidade de roteamento se o Projeto Multimodal Allston do MassDOT não avançar para a construção como proposto atualmente, enquanto também minimiza potenciais restrições de desenvolvimento futuro, localizando a linha de transmissão e a infraestrutura de bueiros em áreas do local que não afetarão negativamente a capacidade do proprietário atual (Harvard University) de desenvolver a propriedade no futuro. Esta variação de rota não adiciona nenhuma extensão ou custo apreciável em relação à Rota Proposta B2A.

Rota Proposta Brighton B29F Oeste (Ponte da River Street)

A Rota Proposta (designada como “B29F”) tem aproximadamente 3,0 milhas de extensão, em direção oeste a partir da Nova Subestação até a Subestação de Brighton existente. Esta rota segue para oeste a partir da Nova Subestação, em direção à Broadway antes de virar para o sul na Galileo Galilei Way até a Vassar Street. A rota segue a Vassar Street antes de cruzar a noroeste através de um estacionamento, parte do qual é de propriedade do MIT e da MBTA. A partir do estacionamento, a rota cruza a Grand Junction Railroad usando um tubo de cravação ou outra técnica semelhante de travessia sem valas para chegar a um estacionamento em um segundo terreno de propriedade do MIT (referido como Memorial Drive 634). A rota segue então pela Waverly Street até a Brookline Street através da Reid Rotary na Boston University Bridge, continuando a oeste pela Memorial Drive até a Ponte da River Street. Nesse local, a rota vira para oeste através da Ponte da River Street, sobre o Charles River e para a Cambridge Street, em Boston. A travessia da ponte seria realizada com a instalação do cabo de transmissão no tabuleiro da ponte/pavimento da via. No lado de Boston do Charles River, a rota cruzaria as rampas da I-90 seguindo a localização aproximada da Cambridge Street se ela for reconstruída no nível da rua como parte do Projeto Multimodal Allston do MassDOT. Depois de passar por um pequeno trecho de terreno arborizado e não desenvolvido (de aproximadamente 150 m), adjacente ao(s) acostamento(s), a rota faz a transição de volta para a Cambridge Street até chegar à Lincoln Street. A rota segue a Lincoln Street até a Subestação de Brighton.

Rotas Alternativas Informadas pela Companhia para as Linhas de Transmissão

As seis Rotas Alternativas Informadas são as seguintes:

Rota Alternativa Informada de Somerville S11C (Grand Junction RR Multi-Use Pathway)

A Rota Alternativa Informada (designada como “S11C”) tem aproximadamente 1,6 milha de extensão, conectando a Nova Subestação à Subestação de Somerville existente. Essa rota segue para oeste a partir da Nova Subestação até a Broadway por cerca de um quarteirão antes de virar para o norte em um terreno de propriedade da City of Cambridge, adjacente ao lado leste do corredor da MBTA Grand Junction Railroad. A rota continua para o norte nas propriedades da City of Cambridge paralela ao lado leste do corredor da MBTA Grand Junction Railroad. Da Broadway até Medford Street em Somerville, a rota se encaixa com o potencial futuro alinhamento do Grand Junction Multi-Use Path de Cambridge, que requer a travessia de terrenos de propriedade da City of Cambridge no lado leste do corredor ferroviário existente para o terreno de propriedade da City of Cambridge, no lado oeste do corredor ferroviário. Esses cruzamentos ocorreriam no nível da rua nos seguintes cruzamentos: Binney Street, Cambridge Street e Medford Street. A fronteira municipal de Cambridge/Somerville está localizada ao sul da Medford Street. Depois de cruzar a Medford Street, a Rota S11C continua para o norte ao longo da margem oeste da MBTA ROW até a

interseção dos trilhos da ferrovia Grand Junction e os trilhos metropolitanos da MBTA (Fitchburg Route Main Line). A rota então cruzaria sob os trilhos de trens urbanos da MBTA e a McGrath Highway (Route 28) usando uma técnica de construção sem valas, para chegar a um terreno de propriedade da Eversource na Linwood Street. A linha de transmissão, então, faria a transição de volta para a construção convencional de vala aberta à medida que vira para noroeste para a Linwood Street, Washington Street e Prospect Street, onde se conecta à Subestação de Somerville.

Rota Alternativa Híbrida Informada S15 de Somerville (Híbrido da Rota Preferencial S1A, da Rota Alternativa Informada S11C e da South Street)

A Rota Alternativa Híbrida Informada S15 mede aproximadamente 1,35 milha (2,17 km) e está localizada em Cambridge e em Somerville. A Rota Alternativa Híbrida Informada S15 segue na direção oeste do local da Nova Subestação em Cambridge até a Broadway por cerca de um quarteirão antes de se voltar para o norte através do cruzamento da Galileo Galilei Way em um terreno de propriedade da cidade (Mapa 30 dos Avaliadores, Terreno 43) adjacente a leste do corredor formado pela MassDOT Railroad e pela Transit Grand Junction Railroad. A rota se estende na direção norte da propriedade, paralela e adjacente a ambos os lados do corredor da Grand Junction Railroad, passando pelos bairros residenciais de Cornelius Way, Michael Way e Wellington Harrington Memorial Way, e pelo Miller River Apartment Complex da Cambridge Housing Authority. A rota se encaixa com o futuro alinhamento proposto do Grand Junction Multi-Use Path de Cambridge a partir da Broadway até Medford Street/Gore Street na linha das cidades de Cambridge/Somerville, incluindo a travessia de terrenos de propriedade da cidade no lado leste do corredor ferroviário existente para o futuro terreno de propriedade da cidade, no lado oeste do corredor ferroviário. Esses cruzamentos ocorreriam no nível da rua nos seguintes cruzamentos: Binney Street, Cambridge Street e Medford/Gore Street. A Rota Alternativa Híbrida Informada S15 sai do corredor da Grand Junction Railroad em Medford Street/Gore Street e se estende por cerca de 300 pés na Medford Street antes de seguir na direção oeste na South Street. A rota então segue até o final da South Street no cruzamento com a Windsor Street. Neste ponto, a rota continua na direção oeste atravessando um terreno particular (uma oficina de autopeças) até Columbia Street.

Considerando as conversas com a cidade de Somerville, é possível que, em breve, a South Street seja transferida para uma direção mais ao sul em comparação com a informação contemplada atualmente em relação à Rota Alternativa Híbrida Informada S15; no entanto, a Companhia compreende também que esses detalhes do projeto permanecem pendentes e ainda não foram finalizados pela cidade de Somerville e pela incorporadora de Boynton Yards. Também é possível que, considerando outras informações da cidade de Somerville, a Companhia possa ser direcionada para uma variação da rota para a direção norte ao longo da Harding Street até Thoroughfare 1 (Archibald Query Way) antes de se conectar a um trecho curto da Windsor Place. Sendo assim, a Companhia está apresentando duas variações informadas à Rota Alternativa Híbrida Informada S15, caso tais variações sejam necessárias ou desejáveis.

O objetivo do trecho proposto da Rota Alternativa Híbrida Informada S15 é seguir o futuro alinhamento da South Street até Columbia Street e se encaixar nos planos futuros de reincorporação da região. A partir da Columbia Street, a rota se volta para a direção norte antes de atravessar um estacionamento comercial particular na esquina da Columbia Street com a Windsor Place e, então, um segundo estacionamento comercial ao norte da Windsor Place administrado pela Royal Hospitality Services. A partir do estacionamento comercial da Royal Hospitality Services, a rota cruza os trilhos de trens urbanos de Fitchburg da Massachusetts Bay Transportation Authority (“MBTA”) e novos trilhos de extensão da Linha Verde, usando uma técnica de travessia sem valas.

Depois de cruzar os trilhos, a rota segue na direção oeste, paralela aos trilhos da ferrovia MBTA e à nova plataforma da estação Union da MBTA antes de virar para a direção norte correndo paralelamente à Prospect Street (e em torno dos limites aproximados de um edifício que está atualmente em construção) e, depois, para a direção oeste pela Prospect Street, onde entra na Subestação de Somerville.

Rota Alternativa Informada Kendall K11 (Fifth Street)

A Rota Alternativa Informada (designada como “K11”) tem aproximadamente 0,6 milha de extensão, conectando a Nova Subestação à Subestação de East Cambridge existente. Esta rota segue para leste da Nova Subestação, em direção à Broadway, antes de virar para o norte através do Volpe Center Site adjacente até a Potter Street. Da Potter Street, a rota segue para o norte na 5th Street e oeste na Munroe Street antes de cruzar a Third Street para a Linskey Way. Potter Street, 5th Street e Munroe Street são vias privadas. A rota segue a Linskey Way na direção leste antes de virar para o sul na Second Street até seu ponto de interconexão na Subestação East Cambridge.

Rota Alternativa Informada de Putnam P11 (Massachusetts Avenue)

A Rota Alternativa Informada (designada como “P11”) tem aproximadamente 0,9 milha de extensão, localizada inteiramente em Cambridge. Esta rota segue para o leste da Nova Subestação, para a Broadway e, depois, para o sul na Ames Street até o cruzamento com a Main Street. A rota segue para oeste na Main Street paralela ao túnel do metrô da Red Line da MBTA antes de cruzar o túnel para a Vassar Street. A rota segue para o sul na Vassar Street até a Massachusetts Avenue, onde vira para o sudeste na Massachusetts Avenue até a Memorial Drive. Na Memorial Drive, a rota termina em uma configuração “T” com a linha sendo dividida nas linhas de transmissão Eversource existentes a leste e oeste na Memorial Drive.

Rota Alternativa Informada de Brighton B31 Leste (Ponte da River Street)

A Rota Alternativa Informada (designada como “B31”) tem aproximadamente 3,3 milhas de extensão, conectando a Nova Subestação à Subestação de Brighton existente. A rota segue a Ames Street até o cruzamento com a Memorial Drive. Na Memorial Drive, a rota vira para oeste (seguindo as faixas leste da Memorial Drive) até a Reid Rotary na Ponte da Boston University, continuando a oeste na Memorial Drive até a Ponte da River Street. Nesse local, a rota vira para oeste através da Ponte da River Street, sobre o Charles River e para a Cambridge Street, em Boston. A travessia da ponte seria realizada com a instalação do cabo no tabuleiro da ponte/pavimento da via. No lado de Boston do Charles River, a rota cruzaria as rampas da I-90 seguindo a localização aproximada da Cambridge Street se ela for reconstruída no nível da rua como parte do Projeto Multimodal Allston do MassDOT. Depois de passar por um pequeno trecho de terreno arborizado e não desenvolvido (de aproximadamente 150 m), adjacente ao(s) acostamento(s), a rota faz a transição de volta para a Cambridge Street até chegar à Lincoln Street. A rota segue a Lincoln Street até a Subestação de Brighton.

Rota Alternativa Informada de Brighton B30 Oeste (Ponte da Anderson Street)

A Rota Alternativa Informada (designada como “B30”) tem aproximadamente 3,4 milhas de extensão, da Nova Subestação à Subestação de Brighton existente. A rota segue a Green Street até a

Putnam Avenue, onde vira para o norte e depois para o oeste na Mt. Auburn Street. A rota segue a Mt. Auburn Street até a John F. Kennedy Street. A rota então segue para o sul ao longo da John F. Kennedy Street até a Anderson Memorial Bridge sobre o Charles River. A travessia da ponte seria realizada com a instalação do cabo no tabuleiro da ponte/pavimento da via. No lado de Boston do Charles River, a rota segue a North Harvard Street até a Franklin Street e a Lincoln Street antes de terminar na Subestação de Brighton.

Trabalho de Projeto Auxiliar

O Projeto inclui o trabalho em cinco subestações existentes para acomodar novas linhas de transmissão: Subestação Somerville #402, Subestação Putnam Bulk #831, Subestação East Cambridge #875, Subestação Brighton #329 e Subestação North Cambridge #509. Todo o trabalho a ser feito nessas estações existentes será realizado dentro das cercas das estações existentes.

Melhoramentos na Subestação de Somerville #402

O trabalho relacionado ao projeto na Estação #402 consistirá na instalação de novos bancos de dutos abaixo do nível do solo, terminações de cabos acima do nível do solo (no local dos terminadores existentes), tração/terminação de cabos e mudanças de controle e proteção.

Melhoramentos na Subestação de East Cambridge #875

O barramento de 115 kV na Subestação #875 de East Cambridge é o terminal para o cabo de saída da Unidade Geradora de Energia Vicinity adjacente e dois cabos de alimentação que se conectam ao sistema de transmissão existente. Para integrar a Nova Subestação ao sistema de transmissão, o cabo de saída da Unidade Geradora de Energia de Vicinity será desconectado do barramento de 115 kV e conectado a uma nova linha proposta, conectando-se diretamente à Nova Subestação. Uma nova linha de 115 kV proposta a partir da Nova Subestação será conectada à posição de comutação anteriormente utilizada pela Unidade Geradora de Energia de Vicinity. O trabalho consistirá na reconfiguração dos bancos de dutos no pátio da estação, tração/terminação de cabos e mudanças de controle e proteção.

Melhoramentos na Subestação Putnam Bulk

As linhas de 115 kV que alimentam a Subestação de Putnam Bulk #831 são propostas para serem reconfiguradas em um local fora da área da estação na Memorial Drive. O trabalho nesta instalação da subestação consistirá em mudanças de proteção e controle. Todo o trabalho ficará confinado ao interior da sala de relés de 115 kV.

Melhoramentos na Subestação de Brighton

O trabalho relacionado ao projeto na Subestação de Brighton #329 consistirá na instalação de novos bancos de dutos abaixo do nível do solo, terminações de cabos acima do nível do solo (no local dos terminadores existentes), tração/terminação de cabos e mudanças de controle e proteção.

Melhoramentos na Subestação North Cambridge

O barramento de 115 kV na Subestação de North Cambridge #509 é a fonte das duas linhas de alimentação de 115 kV para a Subestação Putnam Bulk #831. Para equilibrar os fluxos no sistema de transmissão, reatores limitadores de corrente de núcleo de ar (“CLRs”) serão instalados na

Estação #509 perto da localização das terminações de linha existentes em direção ao centro do local. Além da instalação dos CLRs e suas fundações associadas, uma pequena seção do barramento isolado a ar será substituída por um barramento isolado a gás para obter os isolamentos elétricos necessários. Haverá também trabalho associado às modificações necessárias nos equipamentos de proteção e controle. A subestação é cercada em todos os lados por áreas desenvolvidas, incluindo os trilhos da ferrovia MBTA ao norte, a Alewife Brook Parkway a leste, um centro comercial e consultórios médicos a sul; e apartamentos residenciais a oeste.

Atualizações Gerais do Sistema de Distribuição

A Companhia também instalará um conjunto de 36 alimentadores de distribuição e os bancos de dutos e outros equipamentos associados que conectam a Nova Subestação à rede de distribuição existente em vias públicas imediatamente adjacentes à Nova Subestação. Embora as linhas de distribuição não estejam sob a jurisdição do Siting Board conforme a seção 164, §69J ou §72 da Lei Geral, como parte do Projeto, a Companhia forneceu informações sobre a construção do sistema de distribuição elétrica para identificar o escopo completo das instalações que serão construídas em conjunto com o Projeto.