



Executive Summary

Resumen Ejecutivo | Sumário Executivo

South Coast Rail

Draft Supplemental Environmental Impact Report

Ferrocarril de la Costa Sur | Anteproyecto Suplementario del Informe de Impacto Ambiental

Ferrovía da Costa Sul | Esboço Suplementar do Relatório de Impacto Ambiental



Prepared for

Massachusetts Department of Transportation

Ten Park Plaza

Boston, Massachusetts

Prepared by

The VHB/HNTB Team – a Joint Venture

99 High Street, 10th Floor

Boston, Massachusetts

Contract No. 99771

JANUARY 31, 2018



O Estado de Massachusetts está empenhado em avançar com o Projecto SCR (adiante designado "Projecto") e proporcionar serviço ferroviário de passageiros na região da South Coast com a maior brevidade possível.



Introdução

O Projecto South Coast Rail (SCR) é uma iniciativa do Massachusetts Department of Transportation (MassDOT) e da Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA), cuja finalidade é o fornecimento de alternativas de transporte à região da South Coast.

O Estado de Massachusetts está empenhado em avançar com o Projecto SCR (adiante designado “Projecto”) e proporcionar serviço ferroviário de passageiros na região da South Coast com a maior brevidade possível. O Projecto irá aumentar o acesso a meios de transportes numa área deficitária do Estado, aumentar a procura pelo transporte público, reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e apoiar o desenvolvimento económico e o crescimento inteligente da região. Por estas razões, o MassDOT está actualmente a realizar os projectos de engenharia e os processos de licenciamento da Alternativa Eléctrica Directa de Stoughton (*Stoughton Straight Electric Alternative*) (designado “Full Build Project” ou “Projecto Completo”) já analisados à luz da Lei *National Environmental Policy Act* (NEPA) e da Lei *Massachusetts Environmental Policy Act* (MEPA), propondo ainda em simultâneo uma abordagem faseada destinada a proporcionar serviço ferroviário à região da South Coast antes da conclusão do Projecto Completo (*Full Build Project*).

A Fase 1 irá oferecer o serviço ferroviário interurbano através da ampliação do serviço da Linha Middleborough/Lakeville para New Bedford, Fall River e Taunton, utilizando os corredores existentes do serviço ferroviário de mercadorias já em actividade. Conforme proposto no âmbito do Full Build Project (Projecto Completo), e analisado no Relatório Final de Impacto Ambiental do Projecto SCR (FEIS)/Relatório Final de Impacto Ambiental (FEIR)¹, o serviço ferroviário será proporcionado no Southern Triangle, que efectua a ligação de Fall River (através da Linha Secundária de Fall River) e New Bedford (através da Linha Principal de New Bedford) ao Nó Ferroviário de Cotley (Cotley Junction) em Taunton (ver a Figura ES-1). O novo elemento primário a ser incluído na Fase 1 é a utilização da linha ferroviária de mercadorias Middleborough Secondary para fazer a ligação de Taunton à Linha Middleborough Main.

Este Relatório Preliminar de Impacto Ambiental Suplementar (*Supplementar Draft Supplemental Environmental Impact Report*) (DSEIR) analisa apenas os novos elementos propostos como parte da Fase 1, não anteriormente analisados no FEIS/FEIR (ver a Figura ES-1).

No presente documento, a designação “Full Build Project” significa a *Stoughton Straight Alternative* já analisada no FEIS/FEIR e designada como alternativa preferida. O termo “Projecto da Fase 1” significa a infra-estrutura (via-férrea), os serviços e as estações associadas com o Southern Triangle a Linha Middleborough Secondary. Os “Novos Elementos da Fase 1” designam as partes do Projecto da Fase 1 estudadas apenas no presente DSEIR, e designadas acima. Os trabalhos de manutenção em curso na infra-estrutura ferroviária existente no âmbito do Programa “Good Repair” do MassDOT não são considerados como fazendo parte do Projecto da Fase 1 do SCR. Estes trabalhos são apresentados com maior profundidade no Capítulo 8.

¹ Os Relatórios de Impacto Ambiental FEIS/FEIR podem ser consultados em: www.mass.gov/massdot/southcoastrail

Porque está o MassDOT a propor o faseamento do Projecto?

O faseamento do Projecto permitirá, assim, atingir muitos dos objectivos gerais do Projecto, incluindo o necessário serviço ferroviário às populações da South Coast, mais rapidamente do que seria praticável com apenas o Projecto Completo (Full Build Project).

O Projecto SCR é, para o MassDOT, uma iniciativa prioritária. Este Projecto foi já amplamente estudado, em múltiplas configurações, durante mais de 25 anos. A análise do MEPA foi recentemente concluída em 2013, quando foi emitido um certificado final para o FEIS/FEIR. Desde então, o MassDOT tem prosseguido o projecto

O faseamento do Projecto permite que o serviço seja iniciado até 2022

de engenharia do Projecto; os estudos já realizados permitiram concluir que a implementação do serviço ferroviário na South Coast iria ser realizada mais tarde do que desejado. O MassDOT determinou ainda que o custo do Projecto é significativamente mais elevado do que anteriormente considerado. O faseamento do Projecto permitirá, assim, atingir muitos dos objectivos

gerais do Projecto, incluindo o necessário serviço ferroviário às populações da South Coast, mais rapidamente do que seria praticável com apenas o Projecto Completo (*Full Build Project*). O início das operações da Fase 1 irá permitir atingir parcialmente o Propósito e Necessidade do Projecto através de uma programação acelerada, conforme descrito mais pormenorizadamente no Capítulo 1.

De acordo com os regulamentos do MEPA, o MassDOT apresentou um Aviso de Alteração de Projecto (*Notice of Project Change, NPC*) em 15 de Março de 2017, descrevendo a abordagem de faseamento à implementação do Projecto. O MEPA emitiu um certificado sobre o NPC em 26 de Maio de 2017, com um âmbito para um DSEIR que exigia uma análise suplementar sobre as alterações propostas associadas com a Fase 1 do Projecto SCR.

Objectivo deste DSEIR

Avaliação da utilização da Linha Middleborough Secondary no corredor ferroviário de mercadorias da Linha para serviço ferroviário interurbano de passageiros.

O objectivo deste DSEIR é avaliar a utilização do corredor ferroviário de mercadorias da Linha Middleborough Secondary para suportar o serviço ferroviário interurbano de passageiros no trajecto Middleborough/Lakeville, anteriormente considerado no FEIS/FEIR, mas sem ter

satisfeito totalmente os critérios de exploração do serviço. No entanto, no contexto da Fase 1, a utilização da Linha Middleborough Secondary satisfaz a maior parte dos objectivos do Projecto. Nestas condições, o trajecto foi avaliado quanto aos seus impactos ambientais e respectivas medidas de mitigação. O presente DSEIR efectuou o trajecto proposto, juntamente com diversas opções de serviço e localizações/configurações de estações para a Fase 1. O presente DSEIR seguiu o formato e as considerações do FEIS/FEIR, com vista a assegurar a consistência da abordagem da análise. O estudo agora realizado suplementa o FEIS/FEIR de 2013 e analisou os elementos do Projecto associados com o Serviço da Fase 1 não considerados em estudos anteriores. O presente DSEIR não analisou os elementos do Projecto SCR anteriormente incluídos na análise efectuada pelo FEIS/FEIR e que tenham permanecido sem alteração.

Alternativas consideradas pelo MassDOT para o Serviço da Fase 1

O MassDOT analisou diversas opções de serviço e seleccionou o corredor de Middleborough para o Serviço da Fase 1.

O MassDOT seleccionou o corredor de Middleborough (designado como “Opção de Serviço 3” neste relatório) para o Serviço da Fase 1, porque conduz a um serviço ferroviário interurbano de passageiros mais rapidamente para Fall River e New Bedford, aproveitando as linhas de mercadorias em exploração da MassDOT (a Linha Middleborough Secondary, a Linha New Bedford Main e a Linha Fall River Secondary), com ampla capacidade operacional

para suportar a introdução do serviço de passageiros. Actualmente, existem apenas dois trajectos para acesso a Fall River e New Bedford sem necessidade de construção significativa a nível da linha: (1) através do Northeast Corridor, com uma ligação a Attleboro, ou (2) através da Linha Middleborough Secondary para a Linha Old Colony Main. A exploração do Serviço da Fase 1 através de Attleboro exige a introdução de composições adicionais no já fortemente congestionado Northeast Corridor. Este corredor inclui os comboios da MBTA para Providence e Wickford

Junction, RI, assim como o serviço de elevada frequência da *Amtrak Acela e Northeast Regional*. A Alternativa Middleborough permitirá a ampliação do serviço a partir de Middleborough, mas apenas com um número limitado de composições. A Alternativa Middleborough

A alternativa seleccionada permite oferecer a distância mais curta e os menores tempos de viagem para os passageiros da South Coast para Boston

não apresenta impactos ambientais significativos, pode ser construída sem impactos adversos relevantes sobre o sistema de transporte existente e com uma programação temporal razoável, e oferece vantagens de curto e de longo prazo para as operações da MBTA.

O MassDOT considera o Serviço da Fase 1 como serviço interino, até o trajecto de serviço completo no corredor Stoughton ser projectado, licenciado e construído. O Serviço da Fase 1 irá satisfazer, no curto prazo, muitos dos objectivos do Projecto para assegurar o serviço ferroviário para New Bedford e Fall River. Alcança o objectivo de oferecer mais cedo o serviço aos passageiros e utiliza parte da infra-estrutura do Projecto Completo, o que aumenta o valor do investimento realizado na Fase 1.

A análise das alternativas no DSEIR considerou três possíveis opções de serviço interurbano de passageiros para implementar o Serviço de Fase 1 entre Boston e Fall River/New Bedford, utilizando diversos pontos de origem para o serviço e o embarque dos passageiros. Foram estudadas diversas opções de serviço com variações nos movimentos dos comboios através dos pontos de ligação de Cotley Junction e Pilgrim Junction (onde o Southern Triangle faz a ligação à Linha Middleborough Secondary e a Linha Middleborough Secondary faz a ligação com a Linha Middleborough Main). Estas opções de serviço incluíram a localização das estações de Taunton Center e Taunton Depot conforme descrito no FEIS/FEIR, a construção de uma nova estação em East Taunton a sul de Cotley Junction, a modificação da estação existente em Lakeville, a construção de uma nova estação na baixa de Middleborough, a modificação da estação de Bridgewater e da via entre Bridgewater e a Estação de Middleborough/Lakeville e a construção de uma nova estação em Pilgrim Junction. Cada uma destas opções permite obter diversos níveis de flexibilidade operacional, impacto ambiental e duração das viagens. O processo de análise e selecção das alternativas está pormenorizado no Capítulo 2 do DSEIR. Cada opção considera viagens de “lugar único” entre Boston e Fall River/New Bedford (ou seja, em que os passageiros permanecem no comboio durante todo o trajecto, sem saída para transferência para outro meio de transporte, comboio ou autocarro).

A alternativa seleccionada, que inclui a construção de uma nova estação em East Taunton e outra no Pilgrim Junction em Middleborough, permite evitar os movimentos de inversão (dispendiosos em termos de tempo) (em que os comboios têm de se deslocar fora do sentido da viagem para parar nas estações do percurso), permite obter a maior flexibilidade operacional e os tempos de viagem mais reduzidos para os passageiros para Boston provenientes da South Coast. A opção seleccionada minimiza também os impactos ambientais decorrentes da nova infra-estrutura, permite que o serviço seja iniciado até 2022, não impossibilita um futuro serviço ferroviário para Cape, cumprindo assim os objectivos do Projecto.

Elementos da Fase 1

A Fase 1 inclui também elementos já anteriormente avaliados no FEIS/FEIR e elementos avaliados no presente DSEIR (os novos elementos da Fase 1 estão indicados a **negrito**).

Elemento 1

Operação com três **comboios de tracção diesel-eléctrica** nas horas de ponta dos dias úteis para cada uma das estações terminais de New Bedford e Fall River, com 4 composições adicionais em período de menor tráfego para/de New Bedford e três composições adicionais em período de menor tráfego para/de Fall River. Na Fase 1, haverá 13 viagens de ida e volta por dia (13 viagens de ida e 13 viagens de volta).

Elemento 3

Reconstrução de 17,3 milhas da Linha New Bedford Main de Taunton para New Bedford e de 11,7 milhas da Linha Fall River Secondary entre Berkley e Fall River, e realização de trabalhos de reabilitação no Southern Triangle (comum à Fase 1 e ao Projecto Completo).

Fase 1 – Poupanças nos Tempos de Viagem*

Para/de South Station:
Taunton: 62 min.
Fall River: 51 min.
New Bedford: 63 min.

* em comparação com viagem de automóvel

Elemento 2

Reabilitação da via existente do Pilgrim Junction para o Cotley Junction (7,1 milhas) ao longo da Linha Middleborough Secondary, com troços mantendo a via única existente e a via dupla de serviço limitado.



Diariamente

- Fase 1 - Estação/Implantação
- Estação nova/modificada - Fase 1
- DSEIR/Fase 1 - Serviço Ferroviário Interurbano de Passageiros
- ▨ Southern Triangle

Taunton

Cotley Junction

East Taunton Station

Berkley

Freetown Station

Freetown

Weaver's Cove Layover

Fall River Depot Station

Fall River

Fall River Secondary



O Serviço da Fase 1 irá oferecer aos passageiros **7 milhões de viagens em 8 anos** até à conclusão do Projecto Completo.

Elemento 4

Reconstrução de 5 passagens de nível de utilização pública na Linha Middleborough Secondary e instalação de novos sinais e sistema PTC.

Elemento 5

Construção de 6 novas estações, incluindo duas propostas no FEIS/FEIR (King's Highway e Whale's Tooth), duas com modificação do projecto indicadas no FEIS/FEIR (Freetown e Fall River Depot), **uma com alteração da localização indicada no FEIS/FEIR (East Taunton, comum à Fase 1 e Projecto Completo) e uma nova estação em Middleborough (Pilgrim Junction).**

Elemento 6

Construção de dois novos parques de manobras e estacionamento (Wamsutta Layover Facility em New Bedford e Weaver's Cove Layover Facility em Fall River), conforme proposto no FEIS/FEIR (comuns à Fase 1 e ao Projecto Completo).

56% da via necessária para o Projecto Completo serão construídos como parte da Fase 1

O **Southern Triangle** compreende todas as linhas ferroviárias de mercadorias do Cotley Junction em Taunton, a sul de Fall River e New Bedford. Estas linhas serão utilizadas na Fase 1 e no Projecto Completo.

King's Highway Station

New Bedford

Wamsutta Layover

Whale's Tooth Station

Middleborough

Pilgrim Junction Station

Middleborough Secondary

Pilgrim Junction

O que inclui o Projecto da Fase 1?

O Serviço da Fase 1 inclui as estações propostas no FEIS/FEIR a sul do Cotley Junction, com excepção de Battleship Cove (em Fall River), a qual será incluída no Projecto Completo. Duas estações (Freetown e Fall River Depot) exigem trabalhos de modificação não relacionados com o faseamento do Projecto SCR, mas a Estação de Taunton Depot (programada) será mudada para sul do Cotley Junction e alterada a sua designação para Estação East Taunton. A Estação de Taunton, na nova localização, permanecerá em exploração durante a Fase 1 e o Projecto Completo. A Fase 1 incluirá também uma nova estação em Middleborough. Os parques de manobras e estacionamento, já propostos para New Bedford e Fall River, serão também construídos como parte da Fase 1.

O Projecto da Fase 1 irá permitir melhorar a infra-estrutura da via existente e a instalação de um novo sistema de sinalização tipo “Comando Positivo dos Comboios” (*Positive Train Control, PTC*) para uma maior segurança dos passageiros. Porque a Fase 1 propõe a utilização da Linha Middleborough Main para a South Station, que não é electrificada, o Serviço da Fase 1 irá ser efectuado com locomotivas diesel-eléctricas.

O Serviço da Fase 1 continuará a ter paragens nas estações existentes na Linha Middleborough/Lakeville entre a South Station e Bridgewater. Estas estações incluem: South Station, JFK/UMass, Quincy Center, Braintree, Holbrook/Randolph, Montello, Brockton, Campello e Bridgewater. A Fase 1 não exige quaisquer trabalhos de modificação nestas estações.

A Fase 1 incluirá estações em Middleborough Taunton, Freetown, Fall River e New Bedford e parques de manobra e estacionamento, conforme indicado no FEIS/FEIR da MEPA.

O Serviço da Fase 1 pode manter a Estação Lakeville existente, através da criação de um serviço de transferência por autocarro entre a estação existente e a no estação de Pilgrim Junction, sem necessidade de modificações. A Estação Lakeville existente pode permanecer em actividade, para acomodar o serviço Cape Flyer existente. Em alternativa, a estação pode ser fechada, permitindo a utilização do terreno para outros fins.

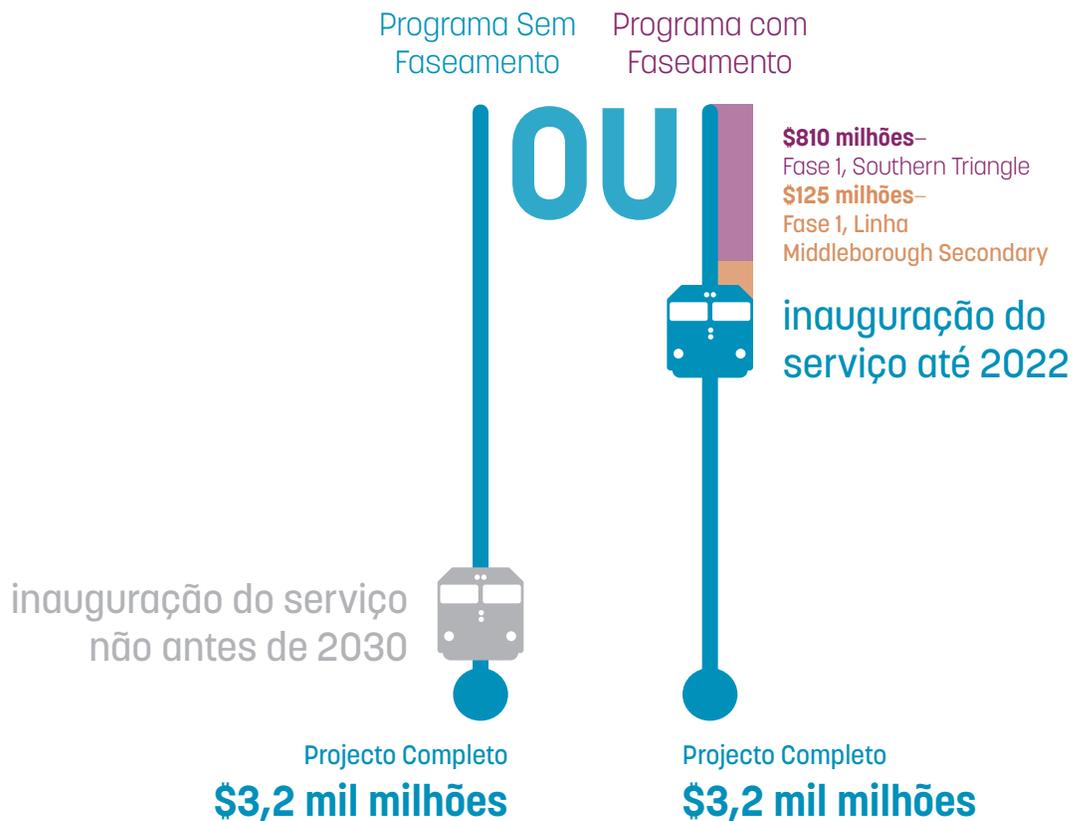


Custo do Projecto SCR

O custo total do programa na Fase 1, com revisão de preços, será, aproximadamente, de \$935 milhões*.

Os custos de investimento (capital) incluem o custo das novas infra-estruturas, como as novas vias e as novas estações, o custo do equipamento ferroviário e o custo das carruagens, mas não inclui os custos de operação e manutenção. O custo do Projecto inclui 16 novas carruagens-salão; o restante equipamento ferroviário (circulante) será reafectado ao novo serviço a partir da frota da MBTA existente. O custo total do programa na Fase 1, com revisão de preços, será, aproximadamente, de \$935 milhões, conforme explicitado no Capítulo 2. Muitas das infra-estruturas construídas como parte da Fase 1 serão também utilizadas no Projecto Completo. A construção dos melhoramentos da Linha Middleborough Secondary como parte da Fase 1 não aumenta de modo apreciável o custo geral do Projecto Completo, porque as poupanças de escala da execução dos trabalhos no Southern Triangle (que representam 56% da via necessária para o Projecto Completo) até 2022, são superiores aos custos de investimento das reabilitações para o serviço de passageiros incluídos na Fase 1 e não são necessários para o Projecto Completo. O custo do Projecto Completo está estimado em \$3,2 mil milhões, com exclusão dos custos da Fase 1.

Figura ES-2 - (aproximado) Custo do Programa Sem Faseamento e Com Faseamento



* Valores de 2016, em 5 de Dezembro de 2017

Frequência de operação dos comboios

As operações propostas estão baseadas em 3 comboios em período de ponta para cada uma das estações terminais de New Bedford e Fall River, comparável ao regime de exploração no Projecto Completo. Durante os períodos fora de ponta, serão operados 3 ou 4 comboios adicionais.

As operações propostas estão baseadas em 3 comboios em período de ponta para cada uma das estações terminais de New Bedford e Fall River, comparável ao regime de exploração no Projecto Completo. Os períodos de ponta são os indicados no horário da Linha Middleborough/Lakeville da MBTA, em vigor desde de 22 de Maio de 2017. Cada período de ponta compreende cerca de 3 horas: ida, na manhã e, vinda, à tarde e noite. Durante os períodos fora de ponta, 3 ou 4 comboios adicionais irão operar com uma frequência de 3,0 a 3,5 horas a partir das estações terminais em Fall River e New Bedford, e com uma frequência aproximada de 90 minutos a partir das estações de Taunton e Middleborough. Este modelo operacional permite operar 6 comboios de ida e volta nos dias úteis a partir de Fall River e 7 comboios de ida e volta nos dias úteis a partir de New Bedford (13 comboios de ida e volta nos dias úteis entre East Taunton e Boston). Todos os comboios terão paragens em todas as paragens entre as estações terminais e Holbrook/Randolph, e um esquema de paragens variado entre Holbrook/Randolph e a South Station.

São ainda necessárias duas composições adicionais nas Linhas Old Colony (Middleborough/Lakeville, Kingston/Plymouth e Greenbush) para apoio ao Serviço da Fase 1. A utilização de carruagens de 2 pisos permitirá aumentar a capacidade do transporte. A Tabela ES-3 indica os tempos médios de viagem da Fase 1, conforme definidos por um programa de simulação informático. As operações do Serviço da Fase 1 irão ainda ser refinadas, com o objectivo de reduzir os tempos de viagem entre Boston e as estações para menos de 90 minutos, na altura em que as operações da Fase 1 sejam iniciadas.

Figura ES-3—Duração Média das Viagens - Fase 1



Desenvolvimento das estimativas do número de passageiros

O volume de passageiros foi estimado para o Serviço da Fase 1 através de um modelo de procura de transporte desenvolvido pelo Central Transportation Planning Staff (CTPS).

Em linha com a abordagem seguida no FEIS/FEIR, o volume de passageiros foi estimado para o Serviço da Fase 1 através de um modelo de procura de transporte desenvolvido pelo *Central Transportation Planning Staff* (CTPS) da *Boston Region Metropolitan Planning Organization* (MPO). O modelo CTPS utiliza um processo em linha com os principais projectos de transporte da região leste de Massachusetts. Este modelo de procura de transporte foi depois refinado especificamente para a Área de Estudo da South Coast, através do modelo actual de transporte da *Metropolitan Planning Organization* (MPO) da região de Boston e do modelo estatal para a Área de Estudo da South Coast.

Espera-se que o Serviço da Fase 1 venha a resultar num aumento projectado de 1600 viagens. Mesmo com serviço limitado e um menor número de estações do que no caso do Projecto Completo, a Fase 1 deverá captar uma parte significativa do volume de transporte projectado para o serviço SCR na região de South Coast. O aumento projectado de viagens na Fase 1 representa um aumento de 41% do aumento projectado nas viagens interligadas no Cenário de Projecto Completo a cerca de um terço do custo.

Entrada do comboio no sentido de saída na Estação de Middleborough-Lakeville da MBTA, em Lakeville MA.



Benefícios e impactos previstos para a Fase 1 Acções do MassDOT/MBTA para mitigação dos impactos

A Fase 1 irá provavelmente criar alguns impactos ambientais não previstos anteriormente e, por isso, não descritos no FEIS/FEIR. Uma análise pormenorizada destes impactos e das medidas de mitigação propostas associados com os novos elementos da Fase 1 é apresentada no presente DSEIR nos Capítulos 3 a 13. Apresentam-se a seguir um resumo de tais impactos.

Alteração de solos

Alteração de solos numa nova estação (em Middleborough) e nas modificações das estações já analisadas (em Taunton, Freetown e Fall River).



Alterações climáticas

Redução do nível de CO₂ e criação de uma oportunidade para aumentar a resiliência através da redundância de trajectos.



Zonas húmidas

Não são necessários desvios à legislação de protecção das zonas húmidas. Os impactos sobre as zonas húmidas ao longo da Linha Middleborough Secondary são inferiores a 460 m² (os impactos totais da Fase 1, incluindo o Southern Triangle, são, aproximadamente, 1500 m²).

Tráfego automóvel e transportes

Melhoramentos no tráfego propostos para as novas estações e passagens de nível, com vista a mitigar os possíveis impactos.



Justiça Ambiental

Não são previstos novos impactos sobre as Comunidades de Justiça Ambiental (isto é, comunidades que possam ser negativamente afectadas pelo cumprimento da legislação ambiental em vigor) O serviço faseado deverá beneficiar as comunidades de Justiça Ambiental mais cedo do que estimado no FEIS/FEIR.

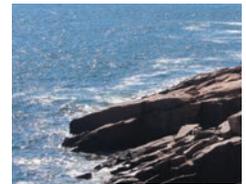
Qualidade do ar

Os parâmetros de qualidade do ar não irão exceder os valores das Normas Nacionais de Qualidade do Ar Ambiente e irão ser reduzidos os níveis de CO (monóxido de carbono) e VOC (Compostos Orgânicos Voláteis).



Recursos aquíferos

Ligeiro melhoramento na qualidade da água, derivado dos novos sistemas de drenagem da via e dos projectos das estações, que irão incorporar as melhores práticas para gestão da qualidade da água.



Zona costeira e vias fluviais segundo o capítulo 91 da Lei de Protecção das Zonas Ribeirinhas Públicas

Não existem elementos novos na Fase 1 em Zonas Costeiras e Rias (zonas afectadas por marés). Não é necessário qualquer licenciamento adicional segundo os requisitos do capítulo 91.

Fauna selvagem

Ausência de impactos sobre lagoas vernais ou ecossistemas naturais ao longo da Linha Middleborough Secondary. A Fase 1 não irá criar fragmentação nos habitats ou afectar a sua qualidade.



Espécies ameaçadas ou em perigo de extinção

Impacto ligeiro sobre o habitat do cágado de caixa devido a perda de vegetação dentro das servidões de passagem. Exista a oportunidade para melhoramento da conectividade através da instalação de passagens para a fauna selvagem.

Materiais perigosos

Benefícios ambientais associados com a avaliação e remediação de solos e águas subterrâneas contaminados, caso sejam localizados.



Ruído

Novos impactos resultantes de ruído derivados das novas operações ferroviárias na Linha Middleborough Secondary. A MBTA irá tomar as medidas mais eficientes e económicas para mitigação dos ruídos nos locais em que se verificarem níveis de ruído iguais ou superiores ao Nível de Impacto de Ruído Severo devido à passagem dos comboios.



Vibrações

Novos impactos resultantes de vibrações derivadas das novas operações ferroviárias na Linha Middleborough Secondary. Não existem de impactos de vibrações em estruturas.



Recursos culturais

Não existem impactos directos a recursos existentes à superfície ou locais históricos. Serão realizadas investigações arqueológicas em locais considerados sensíveis.



Impactos indirectos e cumulativos

O Projecto da Fase 1 irá apresentar efeitos indirectos e cumulativos positivos para os residentes da South Coast, derivados do melhoramento dos sistemas de transporte, incluindo benefícios económicos. Devido à existência de linhas ferroviárias, os impactos negativos indirectos são considerados muito ligeiros. Os impactos indirectos e cumulativos associados com a Fase 1 deverão ser semelhantes aos impactos já avaliados para a totalidade do Projecto SCR. Os impactos sobre a South Coast Region deverão ser menores do que os existentes após a conclusão do Projecto Completo. Durante a Fase 1, as iniciativas de Crescimento Inteligente continuarão a ser apoiadas pelo MassDOT.

Alterações climáticas: Foto de [William Bossen](#) (fonte: [Unsplash](#))
Materiais perigosos: Foto de [Neslihan Gunaydin](#) (fonte: [Unsplash](#))
Ruído: Foto de [Janko Ferlic](#) (fonte: [Unsplash](#))
Fauna selvagem: Foto de [Vincent van Zalinge](#) (fonte: [Unsplash](#))

Alteração de solos - Impactos e medidas de mitigação

A aquisição de propriedades associada com a Fase 1 exige a aquisição completa de uma propriedade e cinco aquisições parciais. Para a Fase 1, não é necessário proceder a deslocação de residentes, para além das descritas no FEIS/FEIR. No Capítulo 2 são pormenorizadas as aquisições de terrenos propostas que não tenham sido objecto de análises anteriores.

Justiça Ambiental - Impactos e medidas de mitigação

A Fase 1 irá proporcionar muitos dos benefícios do Projecto SCR para as comunidades de Justiça Ambiental localizadas em Fall River,

New Bedford e Taunton através de uma abordagem de programação acelerada. Nas cidades de Fall River e New Bedford é esperado um melhor acesso a postos de trabalho. A Fase 1 of do Projecto SCR não terá impactos negativos desproporcionados sobre as populações de Justiça Ambiental com base nos critérios para o estado de Massachusetts utilizados para a definição de tais populações. Não existem populações designadas como de Justiça Ambiental na área de estudo da Linha Middleborough e nas estações de East Taunton e Pilgrim Junction. Apesar de Middleborough incluir um bloco de recenseamento com uma comunidade de Justiça Ambiental, tal está localizada bem a norte da Linha Middleborough Main

A Fase 1 irá traduzir-se em muitos benefícios para as comunidades de Justiça Ambiental em Fall River, New Bedford e Taunton, que serão materializados mais cedo do que com o Projecto Completo

existente, que não está, por essa razão, incluída na área de estudo da Fase 1. Não existem impactos nocivos para as comunidades de Justiça Ambiental relacionados com a aquisição de propriedades, condições socioeconómicas, ruído, vibrações, qualidade do ar, segurança pública, acesso e transportes. As comunidades de Justiça Ambiental em Fall River e New Bedford verão beneficiado o seu acesso ao mercado de trabalho. Se o MassDOT não implementasse um serviço faseado na região, o Projecto Completo, conforme descrito no FEIS/FEIR do SCR, deveria prosseguir, apesar de com atrasos em comparação com o início originalmente antecipado para as operações. As comunidades de Justiça Ambiental no Southern Triangle apenas verão estas vantagens após 2030.

Não é necessária mitigação para as comunidades de Justiça Ambiental, por não serem antecipados impactos negativos.

Tráfego automóvel e transportes – Impactos e medidas de mitigação

Milhas-Veículo Percorridas

A redução das Milhas-Veículo Percorridas (VMT) como resultado do Serviço da Fase 1 é um indicador importante dos benefícios resultantes do melhoramento do sistema de transportes públicos. A redução do tráfego rodoviário resultante da transferência dos passageiros dos veículos para os comboios traduz-se em diversas vantagens ambientais, como a menor poluição do ar e emissão de gases com efeito de estufa. O valor VMT quantifica as milhas de tráfego automóvel removido da rede viária regional pelos passageiros que passem a utilizar o comboio ou o autocarro, em vez do seu veículo particular. Menos veículos nas estradas traduz-se também em menores congestionamentos na rede viária. O Serviço da Fase 1 irá traduzir-se numa redução diária de cerca de 66 400 VMT de veículos ligeiros particulares e num aumento de cerca de 714 VMT de veículos de transporte público.

Impactos sobre o tráfego automóvel nos cruzamentos

A análise debruçou-se também sobre os cruzamentos situados junto das estações a construir. Não existem impactos negativos prováveis provocados pelo Serviço da Fase 1 na nova Estação de Pilgrim Junction. No entanto, estão a ser estudados diversos melhoramentos para mitigar as deficiências existentes ou melhorar as condições de acesso de ciclistas e peões à Estação de Pilgrim Junction. São propostas medidas de mitigação de tráfego na South Main Street nas vias de acesso à I-495 e à Route 105 e incluem uma viragem à esquerda exclusiva para a estação, ajustamentos na temporização dos semáforos e outras vantagens para o tráfego de peões.

O potencial para os impactos nos cruzamentos provocados pelo Serviço da Fase 1 em Taunton é devido a uma maior activação na passagem de nível na Route 140 sobre as operações de tráfego ao longo do corredor da Route 140. Não são previsíveis impactos no tráfego devido à operação das estações ferroviárias. O MassDOT propõe a realização de diversos melhoramentos nos cruzamentos para facilitar o atravessamento em segurança nas passagens de nível, em simultâneo com a realização de operações de tráfego, na medida do possível, durante a activação da passagem de nível na Route 140. Os melhoramentos na Route 140 incluirão o ajustamento na temporização dos semáforos, um novo semáforo no cruzamento da via de acesso à nova estação com a Route 140 e a repintura da faixa de rodagem.



Serão introduzidos diversos melhoramentos em diversos cruzamentos, com vista a melhorar o fluxo do tráfego.

Na entrada da via de acesso à Estação de Freetown, será instalada sinalização de aviso ao longo da South Main Street e na via de acesso à estação, para alertar os condutores sobre o tráfego de veículos e peões na zona da estação. As medidas já propostas no FEIS/FEIR da SCR na Estação de Fall River Depot foram consideradas apropriadas para a nova estação da Fase 1.

Tráfego automóvel em passagens de nível

Existem 5 passagens de nível públicas na Linha Middleborough Secondary, ainda não consideradas no FEIS/FEIR:

1. Ruta 140, Taunton
2. Middleboro Avenue, Taunton
3. Old Colony Avenue, Taunton
4. North Precinct Street, Lakeville
5. Leonard Street, Lakeville



Nestas passagens de nível (em funcionamento) pode ocorrer diariamente a passagem de comboios de mercadorias.

Estas passagens de níveis estão em actividade e são normalmente activadas duas vezes por dia para passagem de tráfego ferroviário de mercadorias. Para o Serviço da Fase 1, estas passagens de nível serão equipadas com um moderno Sistema de Aviso Automático de Tráfego Rodoviário (AHCW) e algumas ligeiras alterações geométricas, como a reconfiguração das vias de acesso, o fecho da via de acesso, limpeza de vegetação e mudança da localização de postes de electricidade. Para além da instalação dos sistemas de sinalização AHCW, são ainda propostas outras modificações ligeiras às vias de acesso adjacentes às passagens de nível na Old Colony Avenue e na Middleboro Avenue.

Qualidade do ar - Impactos e medidas de mitigação

Foram utilizadas as emissões Diesel para modelação das Operações da Fase 1 e comparação das emissões ferroviárias com a redução das emissões rodoviárias resultantes da transferência de tráfego rodoviário para ferroviário. A análise à qualidade do ar indica que as operações da Fase 1 serão compatíveis com a legislação sobre a qualidade do ar ambiente e a Política de Assuntos Ambientais sobre Emissões de Gases com Efeitos de Estufa e as Normas Nacionais sobre a Qualidade do Ar Ambiente (NAAQS).

Resultados da Análise de Média-Escala

O estudo da qualidade do ar inclui uma análise de média-escala para estimar as emissões de compostos orgânicos voláteis (VOC), óxidos de azoto (NO_x), dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO) e partículas (PM). A análise avaliou as alterações nas emissões com base nas alterações nos volumes médios diários de tráfego, extensão das vias de comunicação e nas taxas de emissão dos veículos. Os resultados da análise de média-escala mostram que o Serviço da Fase 1 irá reduzir as emissões de CO, VOC e PM_{2.5}. O aumento das operações ferroviárias deverão fazer aumentar ligeiramente os teores de NO_x e PM₁₀ a nível da região, mas com as emissões a situar-se bem abaixo dos critérios *mínimos*, o que indica que a Fase 1 satisfaz os regulamentos de qualidade do ar relativos a estes poluentes.

Resultado da Análise de Micro-Escala

A análise de micro-escala avaliou os impactos na qualidade do ar nos cruzamentos, passagens de nível e estações ferroviárias. Os resultados indicam que as concentrações de poluentes da Fase 1 satisfazem as normas nacionais de qualidade do ar. Os resultados

das análises de micro-escala mostram que a Fase 1 não altera de modo substancial as concentrações de CO, NO_x, e PM_{2.5} nas passagens de nível.

Emissões de Gases com Efeitos de Estufa

As análises mostram que a Fase 1 permitirá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GHG) em 6460 toneladas (SI) por ano. Como o Projecto não aumenta as emissões de gases GHG, não são necessárias

medidas de mitigação adicionais, de acordo com a Política de Gases com Efeito de Estufa do MEPA. No entanto, o MassDOT propõe também outras medidas para mitigar ainda mais as emissões de gases

As análises mostram ainda que a Fase 1 permitirá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GHG) em 6460 toneladas (SI) por ano

com efeito de estufa, como a utilização de iluminação pública com lâmpadas LED e a instalação de postos de carregamento de veículos eléctricos.

Resiliência climática e adaptação - Impactos e medidas de mitigação

O DSEIR identifica também as estratégias para aumento a resiliência da e adaptação as alterações, como o aumento da precipitação e as temperaturas extremas. O MassDOT identificou as potenciais soluções de projecto para as estações, a via, as pontes e os sistemas eléctricos. Durante o projecto final, os projectistas e engenheiros seguirão diversas etapas destinadas a seleccionar as soluções mais apropriadas para aumentar a resiliência de cada componente do projecto ao longo da sua vida útil.

Zonas húmidas, qualidade da água e vias aquíferas - Impactos e medidas de mitigação

Zonas húmidas

Os elementos do Projecto estudados no âmbito do presente DSEIR terão impacto sobre zonas húmidas estatais e federais, devido às modificações que serão introduzidas nas vias e às substituições das

passagens inferiores à via. Os impactos da Fase 1 serão significativamente menos gravosos do que os impactos do Projecto Completo. Os impactos totais (incluindo os permanentes e os temporários durante os trabalhos de construção) em zonas húmidas com coberto vegetal associados aos novos elementos serão reduzidos a um total de 5000 pés quadrados. A modificação do projecto da via desenvolvida durante

Os impactos gerais sobre as zonas húmidas, incluindo os elementos da Fase 1, são **substancialmente inferiores aos de estimativas anteriores**

o projecto da Fase 1 traduziu-se numa acentuada diminuição dos impactos sobre as zonas húmidas no interior do Southern Triangle. A alteração do projecto no Southern Triangle conduziu a uma redução do total dos impactos de cerca de 7 acres (2,8 hectares) de impacto sobre zonas húmidas com coberto vegetal mencionado no FEIS/FEIR (5 hectares no caso do Projecto Completo) para cerca de 0,37 acres (0,15 hectares), para a totalidade da Fase 1. Com esta redução, o impacto geral nas zonas húmidas incluindo os novos elementos da Fase 1 situa-se substancialmente abaixo do anteriormente indicado no FEIS/FEIR apenas para o Southern Triangle. Todos os trabalhos e os impactos associados com as zonas húmidas serão realizados em satisfação das normas da legislação do estado de Massachusetts para protecção das zonas húmidas (WPA), (310 CMR 10.00), pelo que a Fase 1 não necessita de quaisquer variâncias à legislação WPA.

A mitigação dos impactos inevitáveis sobre as zonas húmidas será realizada de acordo com os requisitos estatais e federais. O MassDOT propõe-se satisfazer todos os requisitos de mitigação da legislação WPA através de intervenções nos locais afectados e de uma série de pequenas zonas húmidas compensatórias. Os requisitos do U.S. Army Corps of Engineers (USACE) serão também cumpridos através de um programa de pagamento de taxas de substituição definidas pelo USACE. A secção de mitigação dos efeitos sobre as zonas húmidas do Capítulo 8 descreve também a mitigação em localidades exigida pela legislação WPA do estado de Massachusetts.

Qualidade da água

O Projecto da Fase 1 irá proceder à reabilitação e melhoramento do sistema de drenagem na Linha Middleborough Secondary, com uma melhoria evidente da qualidade da água, em comparação com a situação actual. Os sistemas de controlo da drenagem de águas pluviais serão incorporados no projecto das duas novas estações, com vista a satisfazer as normas estaduais em vigor sobre águas pluviais. Os elementos do Projecto da Fase 1 não deverão ter qualquer impacto sobre os recursos aquíferos.

Águas de superfície

Apesar de a Linha Middleborough Secondary cruzar ou ser adjacente a seis rios, cursos de água e lagos e a outras massas de água de menor relevância, a Fase 1 não terá qualquer impacto de curto ou longo prazo sobre estas águas. Nenhuma das pontes sofrerá obras de reconstrução. As galerias de drenagem que necessitem de substituição serão projectadas para melhorar a sua recepção e passagem das águas, em conformidade com as Normas de Atravessamento de Cursos de Água (Stream Crossing Standards) do estado de Massachusetts.



Cágado de caixa.

Fauna selvagem e espécies raras - Impactos e medidas de mitigação

A modernização proposta da infra-estrutura da via-férrea, via e sinalização e a utilização da Linha Middleborough Secondary para serviço ferroviário não conduzirá a nenhum impacto negativo sobre a vegetação e a fauna selvagem. Todos os trabalhos necessários serão realizados dentro da serventia do serviço ferroviário de mercadorias existente, sem aumento da fragmentação dos habitats ou perda de áreas de habitat de fauna selvagem importante. A Fase 1 ao longo da Linha Middleborough Secondary não terá também qualquer impacto sobre as massas de água vernais.

O trabalhos de reabilitação da via irão proporcionar oportunidades para melhorar a conectividade dos respectivos habitats, através da construção de pontos de atravessamento entre as travessas da via e da reconstrução das galerias de drenagem para melhorar a passagem de animais e peixes e reduzir a fragmentação dos habitats. O MBTA irá respeitar o Plano de Gestão de Vegetação já aprovado, conforme implementado através dos Planos Operacionais Anuais, que restringem a utilização de herbicidas nas áreas adjacentes a zonas húmidas ou recursos sensíveis.

A Fase 1 irá ter um impacto muito ligeiro no habitat do cágado-de-caixa, resultante da remoção de vegetação adjacente à via existente, de modo a permitir a realização dos trabalhos de reabilitação da infraestrutura da via-férrea. Serão utilizadas diversas medidas apropriadas a cada fase da construção para proteger as espécies classificadas e os habitats costeiros relevantes durante a construção.

Ruído e vibração - Impactos e medidas de mitigação

Ruído

O Projecto da Fase 1 irá introduzir serviço interurbano ferroviário de passageiros na área em estudo, onde já existem serviços ferroviários de mercadorias. Foram avaliados os impactos resultantes do ruído durante a Fase 1 a nível dos receptores ao longo do corredor da Linha Middleborough Secondary. Conforme discutido no Capítulo 11, podem ser esperados impactos de ruído moderados a intensos nos receptores residenciais nas proximidades da via, devido à passagem dos comboios e às respectivas buzinas.

Sempre que a utilização dos solos sensíveis sofrerem impactos, o MassDOT estudará a possibilidade de implantar medidas de mitigação eficientes e económicas com vista á redução dos impactos.

Recursos culturais - Impactos e medidas de mitigação

O MassDOT antecipa que um Acordo Programático (*Programmatic Agreement*) venha a ser assinado pelo MassDOT, o Agente Estadual da Preservação Histórica (*State Historic Preservation Officer*) e o USACE. Este acordo irá definir como devem ser avaliados os sítios históricos e arqueológicos e realizada a sua protecção durante a construção e operações da Fase 1.

Locais históricos

Uma área urbana com diversos recursos, uma área/bairro e oito sítios históricos foram identificados na Área do Projecto de Efeito

Potencial (APE). Como apresentado no Capítulo 11, não haverá nenhum efeito directo sobre estes sítios. A Linha Middleborough Secondary é uma linha ferroviária em actividade; no entanto, as ligeiras alterações propostas para a sua infra-estrutura, a introdução de novas estruturas (como as casotas de sinalização) e as actividades da construção, como a remoção de vegetação e nivelamento ao longo da linha podem vir a ter alguns efeitos visuais ligeiros sobre os sítios históricos nas proximidades.



Estação Histórica de New Bedford. A estação foi demolida em 1959.

Poderão também ocorrer alguns impactos indirectos nas proximidades dos sítios históricos durante a construção, devido às poeiras atmosféricas e aos fumos de escape emitidos pelos veículos e equipamentos. O desmatamento com aumento da visibilidade sobre o corredor ferroviário e algumas alterações no panorama local podem ter algum efeito visual sobre os sítios históricos adjacentes. Não existirão efeitos visuais indirectos nos sítios classificados ou aguardando classificação no Registo Nacional ou Estadual derivados dos trabalhos nas passagens de nível na Estação de Pilgrim Junction, Estação de East Taunton ou nas Estações de Freetown e Fall River Depot, devido à ausência de sítios históricos dentro dos limites ou APE das estações. Os impactos visuais no panorama ou nos sítios históricos adjacentes provocados pela construção das novas casotas de sinalização (em locais ainda não definidos) serão apropriadamente mitigados. Os impactos indirectos durante as operações podem ser gerados pela introdução do novo serviço ferroviário, com aumento do ruído devido à passagem dos comboios ou à activação das buzinas nas passagens de nível, com a geração do aumento do ruído em sítios residenciais classificados.

Sítios arqueológicos

Existem sítios arqueológicos de sensibilidade moderada a elevada dentro dos limites dos trabalhos/terraplenagem da nova via e infra-estrutura associada ao longo da Linha Middleborough Secondary, assim como área de sensibilidade moderada nos limites propostos para os trabalhos nas Estações de Pilgrim Junction e East Taunton. Serão realizadas investigações arqueológicas intensivas (localizadas), através de testes subterrâneos, com vista a identificar quaisquer sítios arqueológicos nestas áreas. Apesar de se esperar que os impactos do Projecto sejam diminutos, serão totalmente avaliados, após as investigações intensivas na servidão da Linha Middleborough Secondary e a conclusão das duas estações propostas.

Não são esperados impactos nos recursos arqueológicos nas áreas definidas como de baixa sensibilidade na servidão da Linha Middleborough Secondary, algumas partes da Estação de Pilgrim Junction, de East Taunton Station e de Freetown. Nas áreas de baixa sensibilidade, não serão realizadas mais investigações arqueológicas.

Materiais perigosos - Impactos e medidas de mitigação

Os locais das estações da Fase 1 devem ser adquiridos pelo MassDOT com Preocupações Ambientais Reconhecidas (RECs), incluindo os possíveis solos e águas subterrâneas contaminados, o que exige investigações mais aprofundadas. Apesar de os locais conterem RECs poderem fazer aumentar os custos da construção, existirá um benefício ambiental associado com a remediação dos locais contaminados, especialmente nos locais das estações com contaminação conhecida nos solos e nas águas subterrâneas, como a Estação de Fall River Depot (já estudado no âmbito do FEIR/FEIS). As estações que irão receber os maiores benefícios ambientais são as estações com mais RECs, por serem estes locais os mais provavelmente contaminados com materiais que serão removidos como parte do Projecto SCR.

O derrame de Petróleo ou Materiais Perigosos (OHM) durante os trabalhos de construção da Fase 1 será um evento improvável, sendo necessário dispor de medidas para impedir e controlar os eventuais derrames. Os empreiteiros de construção deverão implementar um Plano de Controlo de Derrames, em conformidade com o Plano de Contingência do Estado de Massachusetts (310 CMR 40.000).

Impactos indirectos e cumulativos e medidas de mitigação

Impactos indirectos

As infra-estruturas de transportes apresentam potencial para fomentar o crescimento económico e habitacional, o qual, se não for cuidadosamente planeado, pode conduzir a um crescimento (expansão) descontrolado e outros impactos indirectos. Para controlar o rápido crescimento da região e preparar e maximizar os benefícios do novo sistema de transporte, a South Coast deve programar um desenvolvimento inteligente e a preservação ambiental. A urbanização do tipo Crescimento Inteligente é,



normalmente, compacta, orientada para o uso do transporte público, acessível ao trânsito pedonal e amiga da circulação ciclista e pode incluir escolas de proximidade, ruas totalmente equipadas e um tipo de urbanização de utilização mista dentro de uma ampla variedade de tipologias de habitação. O Capítulo 13 do DSEIR contém informações sobre os objectivos do Crescimento Inteligente e as iniciativas já implementadas pelo MassDOT.

Espera-se que o Projecto SCR Project venha a proporcionar vantagens económicas em postos de trabalho e para as famílias na região de South Coast. Apesar de os benefícios económicos da Fase 1 poderem ser inferiores quando comparados com os do Projecto Completo, devido ao seu nível mais reduzido do serviço ferroviário de passageiros, os benefícios podem ainda ser substanciais e serão atingidos cerca de 10 anos mais cedo. Apesar

de estas alterações serem economicamente benéficas, o crescimento induzido tem potencial para afectar a ocupação dos solos e outros recursos. Como parte do Projecto SCR geral, o MassDOT está empenhado em apoiar as medidas para fomento do Crescimento Inteligente no interior do corredor SCR O *The South Coast Rail Economic Development and Land Use Corridor Plan*² (designado “Plano do Corredor”) foi o resultado de uma ampla colaboração entre o Estado,

as 31 comunidades ao longo do corredor e as duas Agências de Planeamento (o *Metropolitan Area Planning Council* e o *Southeastern Regional Planning and Economic Development District*).

Para orientação do futuro desenvolvimento da região, o Plano do Corredor criou um “plano para agrupamento de empregos e habitação em redor das estações, maximizando assim os benefícios económicos do investimento ferroviário, minimização da expansão urbanística desordenada e preservação dos solos agrícolas e florestais da South Coast.”³ Para promover todo este desenvolvimento inteligente, o Plano do Corredor identificou Áreas Comunitárias Prioritárias de Significado Regional (*Community Priority Areas of Regional Significance*), incluindo Áreas de Desenvolvimento Prioritário (*Priority Development Areas, PDAs*) e Área de Protecção Prioritárias (*Priority Protection Areas, PPAs*). De acordo com o Plano do Corredor, as PDAs são áreas “com a maior capacidade ou potencial para acolher novas urbanizações” e as PPAs como áreas “incluindo solos ou recursos ambientais não protegidas permanentemente, mas merecedoras de níveis de protecção reforçados através de medidas de planeamento, regulação, conservação ou aquisição”.⁴ Todas as comunidades servidas pela Fase 1 são abordadas no Plano do Corredor.

O MassDOT e o Gabinete Executivo de Habitação e Desenvolvimento Económico EOHED **tribuíram** perto de **\$1,7 milhões** para **Assistência Técnica a cidades** e vilas da South Coast

2 Goody Clancy. 2009. South Coast Rail Economic Development and Land Use Corridor Plan. Goody Clancy: Boston, MA. Junho de 2009.

3 Ibid.

4 Ibid.

Durante sete anos, o MassDOT e o *Executive Office of Housing and Economic Development* (EOHED) prestaram auxílio financeiro para Assistência Técnica às cidades e vilas da South Coast. Os auxílios financeiros, cerca de \$300,000 anualmente, atingiram já um montante aproximado de \$1,7 milhões. O MassDOT e o EOHED planeiam continuar este programa de financiamento até ao início do serviço ferroviário South Coast Rail. As propostas de financiamento são preparadas pelas comunidades, com assistência das agências de desenvolvimento regionais (RPAs) da South Coast. As RPAs ajudam depois as comunidades na implementação dos respectivos projectos. As agências de planeamento regionais são a *Southeastern Regional Planning & Economic Development District* (SRPEDD) a *Old Colony Planning Council* (OCPC) e a *Metropolitan Area Planning Council* (MAPC). As cidades e vilas podem candidatar-se a até dois projectos, que devem depois ser concluídos até ao final do ano fiscal. É dada preferência a propostas que fomentem o desenvolvimento do Plano do Corredor, as suas designações PDA/PPA e os Princípios de Desenvolvimento do Estado de Massachusetts, devendo as proposta demonstrar um objectivo final claro e exequível. Quase todas as comunidades do corredor tiraram já partido do programa de assistência técnica.

Impactos cumulativos

A análise dos impactos cumulativos é inerentemente específica para cada recurso analisado e frequentemente regional em termos de escala. O presente DSEIR considera os impactos da Fase 1 adicionados ao Projecto Completo, assim como todos os projectos razoavelmente previsíveis propostos para a área analisada que não tenham sido anteriormente analisados no FEIS/FEIR. Como o serviço da Fase 1 utiliza linhas de mercadorias em exploração, os impactos ambientais esperados são ligeiros, não se esperando que a Fase 1 mude substancialmente os impactos cumulativos da SCR sobre qualquer recurso ambiental. Tais impactos incluem:

- Os impactos globais sobre as zonas húmidas foram reduzidas a partir dos níveis de impacto do FEIS/FEIR, e a Fase 1 não irá exceder cumulativamente os impactos anteriormente considerados.
- Não se prevê que a Qualidade do Ar, a Justiça Ambiental, os Sítios Históricos, os Materiais Perigosos, a Resiliência, a Biodiversidade e as Emissões de Gases com Efeito de Estufa sofram impactos significativos pelo Serviço da Fase 1 (ou sofrerão impactos positivos) e, em termos cumulativos, não deverão exceder os limites anteriormente considerados.
- Haverá geração de ruído nas novas áreas de impacto, mas estas são localizadas e, como tal, não se traduzem em impactos cumulativos.

Compromissos do MassDOT

Com a continuação do processo da Fase 1, o MassDOT compromete-se a prosseguir com o projecto e a construção do Projecto Completo Stoughton Straight Electric e a respeitar os compromissos definidos na Secção 61, Conclusões, do FEIS/FEIR relativos à Fase 1. O MassDOT apresentou ainda diversos compromissos para a Fase 1, incluindo a assistência técnica ao programa de Crescimento Inteligente às comunidades afectadas, e a oferecer medidas de mitigação para compensar os impactos da Fase 1. A minimização e controlo dos impactos ocorridos durante a fase de construção serão também prioridades para o MassDOT durante os trabalhos de construção da Fase 1. O Capítulo 14 do DSEIR inclui uma lista completa dos compromissos com medidas de mitigação relativos ao Projecto. O MassDOT solicita respeitosamente ao Secretário a análise do presente DSEIR como Relatório de Impacto Final, nos termos do Regulamento 301 CMR11.08(8)(b)(2).

Próximas etapas no Processo de Tomada de Decisão

Informação das comunidades

O MassDOT informou os autarcas eleitos, responsáveis por planeamentos e membros da *Conservation Commission* no sentido de informar as comunidades sobre o planeamento da Fase 1, tendo realizado diversas reuniões públicas em 2016 para apresentar à população os conceitos da abordagem faseada do Projecto. O MassDOT continua os seus contactos as *Conservation Commissions* locais no sudoeste do Estado de Massachusetts e a emissão de Avisos de Intenção no âmbito da Lei de Protecção das Zonas Húmidas para a Fase 1. As avaliações da *Conservation Commission* incluem audições públicas. O MassDOT envolveu também o *Interagency Coordinating Group* (ICG), que inclui os reguladores estaduais e federais com funções de licenciamento do Projecto.

1

2

Período de consulta pública

O MassDOT irá também realizar reuniões públicas durante a fase de audição pública do DSEIR. O DSEIR será depois enviado a todas as agências, agentes públicos e bibliotecas públicas que tenham já recebido o FEIS/FEIR, assim como às organizações que tenham enviado comentários sobre os Avisos de Alteração de Projecto (*Notice of Project Change, NPC*). As agências, os agentes públicos e o público serão convidados a apresentar os seus comentários a seguir à publicação do DSEIR.

3

4

FSEIR e finalização do Processo de licenciamento NEPA

A seguir ao período de consulta pública, se o Secretário da Energia e Assuntos Ambientais (EEA) concluir não existirem questões relevantes que devam ser resolvidas, o documento pode então ser avaliado como Relatório Final de Impacto Ambiental Suplementar (*Final Supplemental Environmental Impact Report, FSEIR*) nos termos do Regulamento 301 CMR 11.08(8)(b)(2). O MassDOT solicitou já ao Secretário a análise e decisão final sobre este documento. O MassDOT irá também trabalhar com o USACE para concluir o processo do *National Environmental Policy Act* (NEPA) para a Fase 1.

Desenvolvimento do Projecto

A seguir à conclusão do processo MEPA, e dependente da conclusão do processo de tomada de decisões do MassDOT, a Fase 1 irá prosseguir para a etapa subsequente de desenvolvimento do Projecto, que irá incluir o projecto definitivo, o licenciamento, o aprovisionamento do equipamento, as transacções de terrenos, a construção e a preparação das operações do sistema.

Comentários ao DSEIR

O DSEIR pode ser consultado em diversos locais:

- Nas Bibliotecas Públicas, na maior parte das localidades da Costa Sul (ver a lista completa no sítio Web do Projecto SCR)
- Em DVD, por pedido enviado para a Sra. Jean Fox por email (jean.fox@state.ma.us) ou telefone (857-368-8853)

Visite o sítio Web do projecto em www.mass.gov/southcoastrail

Para comentários ao documento:

- Participar nas reuniões públicas (ver mais informações no sítio Web do Projecto SCR em www.mass.gov/southcoastrail).
- Por carta, postal ou email enviado para o MEPA até 23 de Março de 2018 (último dia de recepção de comentários:

Secretary Matthew A. Beaton, EOEEA
Attn.: MEPA Office (Purvi Patel)
100 Cambridge Street, Suite 900
Boston, MA 02114
fax: 617-626-1181
Correio electrónico: purvi.patel@state.ma.us
ou por mão própria

O MassDOT gostaria de receber também os comentários da população, podendo estes ser enviados por email ou correio ao cuidado de Jean Fox (jean.fox@state.ma.us) ou MassDOT, Ten Park Plaza, Room 4150, Boston, MA 02116.

Muito obrigado pela sua participação.

Projecto South Coast Rail

Relatório Preliminar de Impacto Ambiental
Suplementar do

