



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



El Estado de Massachusetts está comprometido con la realización del Proyecto SCR (el Proyecto) y con brindar el servicio de transporte ferroviario a la región de la Costa Sur lo antes posible.



Introducción

El Proyecto South Coast Rail (SCR) es una iniciativa del Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) y de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA) para llevar el transporte público a la región de la Costa Sur.

El Estado de Massachusetts está comprometido con la realización del Proyecto SCR y con brindar servicio de transporte ferroviario a la región de la Costa Sur lo antes posible. El Proyecto SCR incrementará el acceso al transporte en un área del estado donde el servicio es insuficiente, incrementará la cantidad de pasajeros, reducirá las emisiones de gases relacionados con el efecto invernadero, y promoverá el desarrollo económico y el crecimiento inteligente. Por estas razones, MassDOT está avanzando con el diseño y la gestión de los permisos necesarios de la Alternativa Eléctrica Stoughton Straight (el “Proyecto Completo”) ya analizado tanto bajo la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y la Ley de Política Ambiental de Massachusetts (MEPA), al mismo tiempo que propone adoptar un enfoque en fases que proporcionará servicio a la región de la Costa Sur antes de la finalización del “Proyecto Completo”.

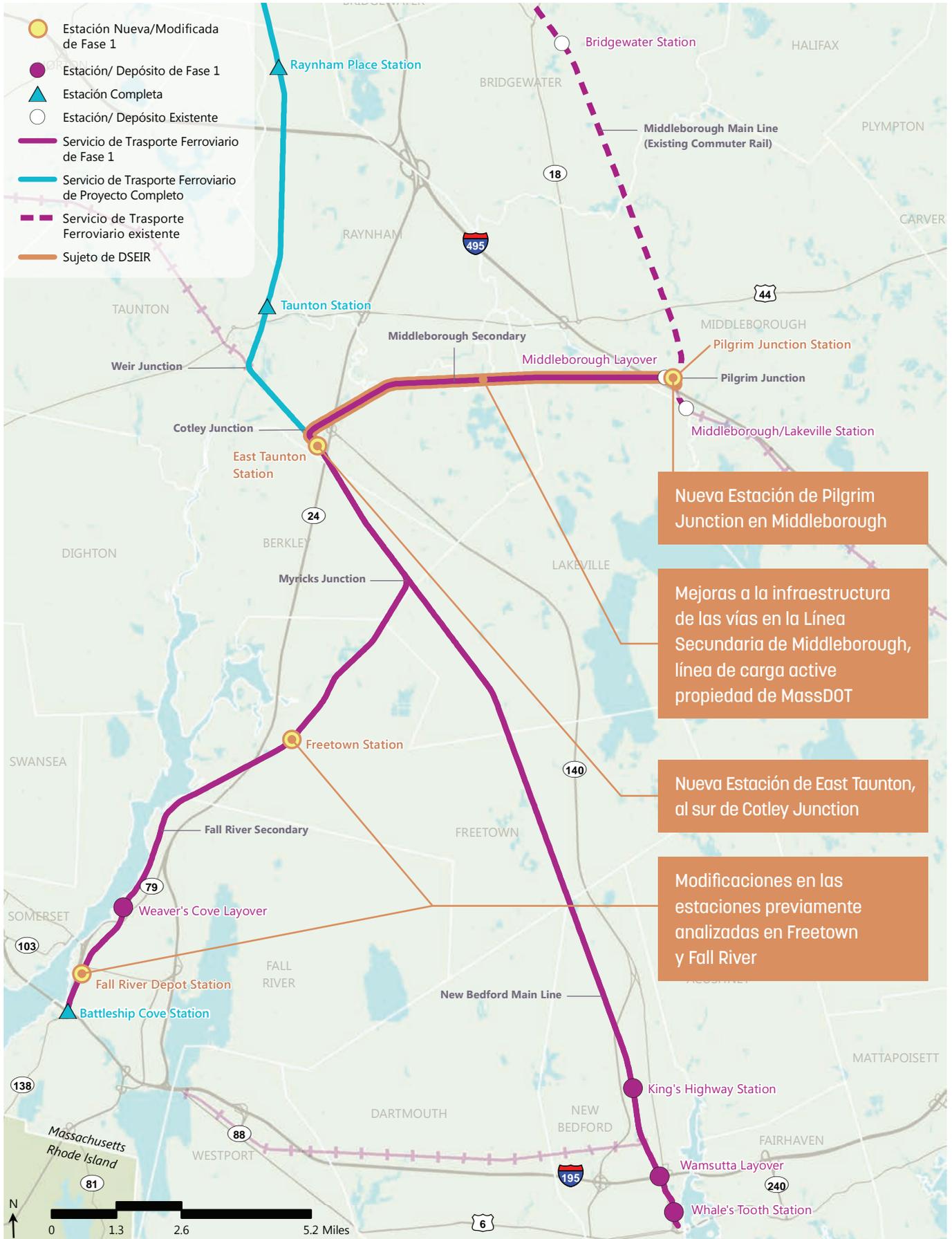
La Fase 1 proporcionará servicio de transporte ferroviario extendiendo el servicio desde la línea Middleborough/Lakeville hasta New Bedford, Fall River, y Tauton utilizando los corredores existentes y activos para trenes de carga. Según lo propuesto para el “Proyecto Completo”, y analizado en la Declaración Final de Impacto Ambiental de SCR (FEIS)/Informe Final de Impacto Ambiental (FEIR)¹, se brindará servicio en el Triángulo Sur, que conecta Fall River (utilizando la Línea Secundaria de Fall River) y New Bedford (utilizando la Línea Principal de New Bedford) hasta Cotley Junction en Taunton (ver Cuadro ES-1). El nuevo elemento primario a ser incluido en la Fase 1 es el uso de la línea de Secundaria de Carga de Middleborough para conectar Taunton con la Línea Principal de Middleborough.

El presente Informe preliminar suplementario de Impacto Ambiental (DSEIR) analiza solamente los elementos nuevos propuestos como parte de la Fase 1 que no fueron analizados previamente en los FEIS/FEIR (ver Cuadro ES-1).

En este documento, la expresión “Proyecto Completo” hace referencia a la Alternativa Stoughton Straight que fue analizada y diseñada como alternativa preferida en los FEIS/FEIR. La expresión “Proyecto Fase 1” hace referencia a la infraestructura, servicio y estaciones asociadas tanto con el Triángulo Sur como con la línea Secundaria de Middleborough. Los “Nuevos Elementos de la Fase 1” son las secciones del “Proyecto Fase 1” que se analizan solamente en este DSEIR, anteriormente mencionadas. El mantenimiento en curso de la actual infraestructura de vías bajo el programa Estatal de Reparación perteneciente al MassDOT (SGR) no es considerado parte del Proyecto SCR Fase 1. Estos aspectos se discuten en detalle en el Capítulo 8.

¹ Puede acceder a los informes FEIS/FEIR en: www.mass.gov/massdot/southcoastrail

Cuadro ES-1- Propuesta del Proyecto Fase 1



\\NHBEDATA\checkin\12400.05\GIS\Project\DSEIR\Chapter1_Intro\Figure 1-1.mxd November 07, 2017

Fuente: MassGIS, VHB, ESRI

¿Por qué MassDOT propone planificar el Proyecto SCR en Fases?

Planificar el proyecto en fases permitirá alcanzar muchos de los objetivos del Proyecto casi una década antes que si fueran parte del Proyecto Completo.

El Proyecto SCR es una iniciativa prioritaria para MassDOT. Ha sido estudiado exhaustivamente en diferentes configuraciones durante más de 25 años. La última revisión de la Ley de Impacto Ambiental de Massachusetts (MEPA) data de 2013, cuando se emitió un certificado final sobre los FEIS/FEIR. Desde ese momento, MassDOT ha avanzado con el diseño del Proyecto SCR y determinado que el plazo de implementación del servicio en la Costa Sur es más largo de lo deseado. MassDOT también determinó que el costo del Proyecto SCR es

sustancialmente más grande de lo anticipado.

Planificar el proyecto en fases permitirá alcanzar muchos de los objetivos del Proyecto casi una década antes que si fueran parte del Proyecto Completo. Iniciar las operaciones de la Fase 1 cumplirá parcialmente con el Propósito y Necesidad del proyecto en un cronograma acelerado, tal como se describe en mayor detalle en el Capítulo 1.

Planificar el proyecto en fases permitirá brindar el servicio para el año 2022

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Impacto Ambiental de Massachusetts (MEPA), MassDOT presentó una Notificación de Modificación de Proyecto (NPC) el 15 de Marzo de 2017, donde describe el enfoque en Fases para la implementación del Proyecto. MEPA emitió un certificado para dicha notificación el 26 de Mayo de 2017, con alcance para un Informe preliminar suplementario de Impacto Ambiental (DSEIR) que requería el análisis de los cambios propuestos asociados con la Fase 1 del Proyecto SCR.

¿Cuál es el objetivo del presente Informe Preliminar de Impacto Ambiental (DSEIR)?

Evaluar el uso del corredor Secundario de Carga de Middleborough para extender el servicio de transporte ferroviario a Middleborough/Lakeville.

El objetivo del presente DSEIR es evaluar el uso del corredor Secundario de Carga de Middleborough para extender el servicio de transporte ferroviario a Middleborough/Lakeville, que fuera previamente considerado en el FEIS/FEIR, pero no cumplía con los criterios de transporte de pasajeros en todos sus aspectos. Sin embargo, en el contexto de la Fase 1, el uso de la Línea Secundaria de Middleborough cumplirá con muchos de los objetivos del Proyecto. Por estos motivos,

se evaluaron los impactos ambientales y las medidas atenuantes de esta ruta. El DSEIR analiza la ruta propuesta, como así también diferentes opciones de servicio y ubicaciones/configuraciones de las estaciones para la Fase 1. El presente DSEIR mantiene el formato y las consideraciones de FEIS/FEIR para asegurar la coherencia del enfoque. Suplementa el FEIS/FEIR de 2013 y analiza nuevos elementos asociados con el Servicio de la Fase 1 que no fueron estudiados anteriormente. Este DSEIR no analiza los elementos del Proyecto SCR previamente incluidos en el análisis de FEIS/FEIR y que no han sufrido modificaciones.

¿Qué Alternativas Consideró MassDOT para el Servicio de la Fase 1?

MassDOT consideró diversas alternativas y seleccionó la ruta de Middleborough para el servicio de la Fase 1.

MassDOT seleccionó la ruta de Middleborough para la Fase 1 porque ofrecerá servicio de transporte ferroviario más tempranamente hacia Fall River y New Bedford al aprovechar las líneas de carga existentes y activas propiedad de MassDOT (las líneas Secundaria de Middleborough, Línea Principal de New Bedford, y Línea Secundaria de Fall River) con amplia capacidad operativa para adicionar el servicio de pasajeros.

Actualmente, solo hay dos rutas para llegar a Fall River y New Bedford sin construcción significativa de nuevas vías: (1) por el Corredor Noreste con conexión Attleboro, o (2) por la línea Secundaria de Middleborough hasta la Línea Principal de Old Colony. La operación del Servicio de la Fase 1 atravesando Attleboro requeriría sumar trenes adicionales al altamente congestionado Corredor Noreste. Este corredor incluye trenes de MBTA a Providence y Wickford Junction, RI, así como también servicios frecuentes

La alternativa seleccionada es la que ofrece la menor distancia y el menor tiempo de viaje a los pasajeros desde la Costa Sur hasta Boston

de Amtrak Acela y Regional Noreste. La Alternativa Middleborough permitirá que el servicio sea extendido desde Middleborough con un número limitado de nuevos trenes. La Alternativa Middleborough no tiene impactos ambientales significativos, puede ser construida sin impactos adversos sustanciales al sistema de transporte existente y dentro de plazos razonables, y aporta beneficios tanto de corto como de largo plazo a las operaciones de MBTA.

MassDOT considera el servicio de la Fase 1 como un servicio interino hasta que la ruta del servicio completo a lo largo del corredor de Stoughton sea diseñada, autorizada y construida. El servicio de la Fase 1 resulta de utilidad en el corto plazo ya que permite alcanzar varios de los objetivos del Proyecto brindando servicio a New Bedford y Fall River. Cumple con el objetivo de dar el servicio más rápidamente y utiliza parte de la infraestructura del Proyecto Completo, incrementando así el valor de la inversión de la Fase 1.

Las alternativas de análisis del DSEIR consideró varias opciones potenciales de servicio de transporte ferroviario para ofrecer servicio de Fase 1 entre Boston y Fall River/ New Bedford utilizando varios puntos de origen para el servicio y el embarque. También se consideraron diversas opciones con variaciones en movimiento de trenes a través de los puntos de conexión de Cotley Junction y Pilgrim Junction (donde el Triángulo Sur se conecta con la línea Secundaria de Middleborough y donde la línea Secundaria de Middleborough se conecta con la línea Principal de Middleborough). Estas opciones de servicio incluyeron el emplazamiento de las estaciones en Taunton Center y Taunton Depot tal como se describe en FEIS/FEIR, la construcción de una nueva estación en East Taunton al sur de Cotley Junction, la modificación de la estación existente en Lakeville, la provisión de una nueva estación en el centro de Middleborough, modificación de la estación y las vías de Bridgewater hasta la estación Middleborough/Lakeville, y la construcción de una nueva estación en Pilgrim Junction. Cada una de las opciones ofrecería diversos niveles de flexibilidad operativa, impacto ambiental y tiempos de viaje. El proceso de selección de las alternativas se detalla en el Capítulo 2 del DSEIR.

Cada opción considerada ofrecería traslados directos entre Boston y Fall River/New Bedford (lo que significa que los pasajeros abordan el tren y permanecen a bordo durante toda la duración del viaje, sin ser transferidos a otro tren o autobús).

La alternativa seleccionada, que incluye una nueva estación en East Taunton y una nueva estación en Pilgrim Junction en Middleborough, evitaría movimientos de retroceso generadores de demoras (donde los trenes deben apartarse de la ruta para parar en las estaciones), ofrece la mayor flexibilidad operativa y la distancia y tiempo de viaje más cortos para los pasajeros desde la Costa Sur hasta Boston. La opción seleccionada también minimiza los impactos ambientales generados por la nueva estructura, ofrecería el servicio para el año 2022 y no impediría un futuro servicio de Cape, de acuerdo con los objetivos del Proyecto.

Elementos de la Fase 1

La Fase 1 incluye elementos previamente evaluados y elementos evaluados en FEIS/FEIR (los nuevos elementos de la Fase 1 se muestran en **negrita**).

Elemento 1

Operar tres **trenes diesel** en hora pico de lunes a viernes hacia cada una de las estaciones terminales de New Bedford y Fall River, con cuatro trenes adicionales en hora no pico hacia/desde New Bedford y tres trenes adicionales en hora no pico hacia/desde Fall River. El total de viajes de ida y vuelta para la Fase 1 será de 13 (13 partidas y 13 arribos).

Elemento 2

Mejorar las estructuras de las vías existentes desde Pilgrim Junction hasta Cotley Junction (7.1 millas) junto con la Secundaria de Middleborough, consistente en el mantenimiento de las vías simples existentes y nuevas vías dobles limitadas.

Elemento 3

Reconstruir 17.3 millas de la Línea Principal de New Bedford desde Taunton hasta New Bedford y 11.7 millas de la Secundaria de Fall River entre Berkley y Fall River, y hacer mejoras de infraestructura en el Triángulo Sur (común a Fase 1 y Proyecto Completo).

Ahorro de Tiempo de Viaje en Fase 1*

Hacia/Desde South Station:
Taunton: 62 minutos
Fall River: 51 minutos
New Bedford: 63 minutos

* comparado con el traslado en automóvil



Cada día

- Estación/depósito de Fase 1
- Estación de Fase 1 nueva/modificada
- DSEIR/Servicio Ferroviario de Fase 1
- ▨ Triángulo Sur

Taunton

Cotley Junction

East Taunton Station

Berkley

Freetown Station

Freetown

Weaver's Cove Layover

Fall River Depot Station

Fall River



El Servicio de la Fase 1 brindará a los pasajeros **7 millones de viajes en 8 años** antes de la finalización del Proyecto Completo.

Elemento 4

Reconstruir cinco pasos a nivel públicos a lo largo de la Línea Secundaria de Middleborough e instalar nuevas señales y sistema PTC.

Elemento 5

Construir seis nuevas estaciones, incluyendo dos según lo propuesto en el FEIS/FEIR (King's Highway y Whale's Tooth), dos con modificaciones en el diseño presentado en el FEIS/FEIR (Freetown y Fall River Depot), **una con ubicación modificada con respecto a la ubicación informada en el FEIS/FEIR (East Taunton, común a Fase 1 y Proyecto Completo), y una estación recientemente propuesta en Middleborough (Pilgrim Junction).**

Elemento 6

Construir dos nuevas instalaciones de depósito (Depósito Wamsutta en New Bedford y Depósito Weaver's Cove en Fall River) tal como se propuso en los FEIS/FEIR (común a Fase 1 y al Proyecto Completo).

56% de las vías necesarias para el Proyecto Completo serán construidas como parte de la Fase 1

El Triángulo Sur  consiste en todas las líneas de carga existentes desde Cotley Junction en Taunton, al sur de Fall River y New Bedford. Estas líneas serán utilizadas tanto en la Fase 1 como en el Proyecto Completo.

King's Highway Station
New Bedford
Wamsutta Layover
Whale's Tooth Station

¿Qué Incluye el Proyecto Fase 1?

El servicio de la Fase 1 incluirá las estaciones propuestas en el FEIS/FEIR al sur de Cotley Junction, con excepción de Battleship Cove (en Fall River), que será incluida en el Proyecto Completo. Dos estaciones (Freetown y Fall River Depot) requieren modificaciones no relacionadas con la división del Proyecto SCR en Fases, mientras que la estación planificada de Taunton Depot será reubicada al sur de Cotley Junction y renombrada como Estación East Taunton. La Estación de Taunton reubicada funcionará tanto en la Fase 1 como en el Proyecto Completo. La Fase 1 también incluirá una nueva estación en Middleborough. Tal como se ha propuesto anteriormente y como parte de la Fase 1 también se construirán depósitos nocturnos en New Bedford y Fall River.

El Proyecto de Fase 1 mejorará la infraestructura de vías existente e instalará un nuevo sistema de señalización de Control Positivo de Trenes (PTC) para cuidar la seguridad de los pasajeros. Debido a que la Fase 1 propone utilizar la Línea Principal de Middleborough existente hasta South Station, que no está electrificada, el servicio de la Fase 1 utilizará locomotoras diesel.

El servicio de Fase 1 seguirá deteniéndose en las estaciones existentes de la Línea Middleborough/Lakeville entre South Station y Bridgewater. Estas estaciones incluyen: South Station, JFK/UMass, Quincy Center, Braintree, Holbrook/Randolph, Montello, Brockton, Campello, y Bridgewater. La Fase 1 no requerirá modificaciones a estas estaciones.

El servicio de la Fase 1 podría mantener la actual Estación Lakeville ofreciendo traslado en autobús entre la estación existente y la nueva estación de Pilgrim Junction, sin que se requieran modificaciones. La estación existente de Lakeville Station podría continuar alojando el servicio de Cape Flyer. Alternativamente, la estación podría ser cerrada, permitiendo que el terreno fuera puesto a disposición para otros usos.

La Fase 1 incluirá estaciones en Middleborough Taunton, Freetown, Fall River y New Bedford como así también depósitos tal como se detalló en MEPA FEIS/FEIR.

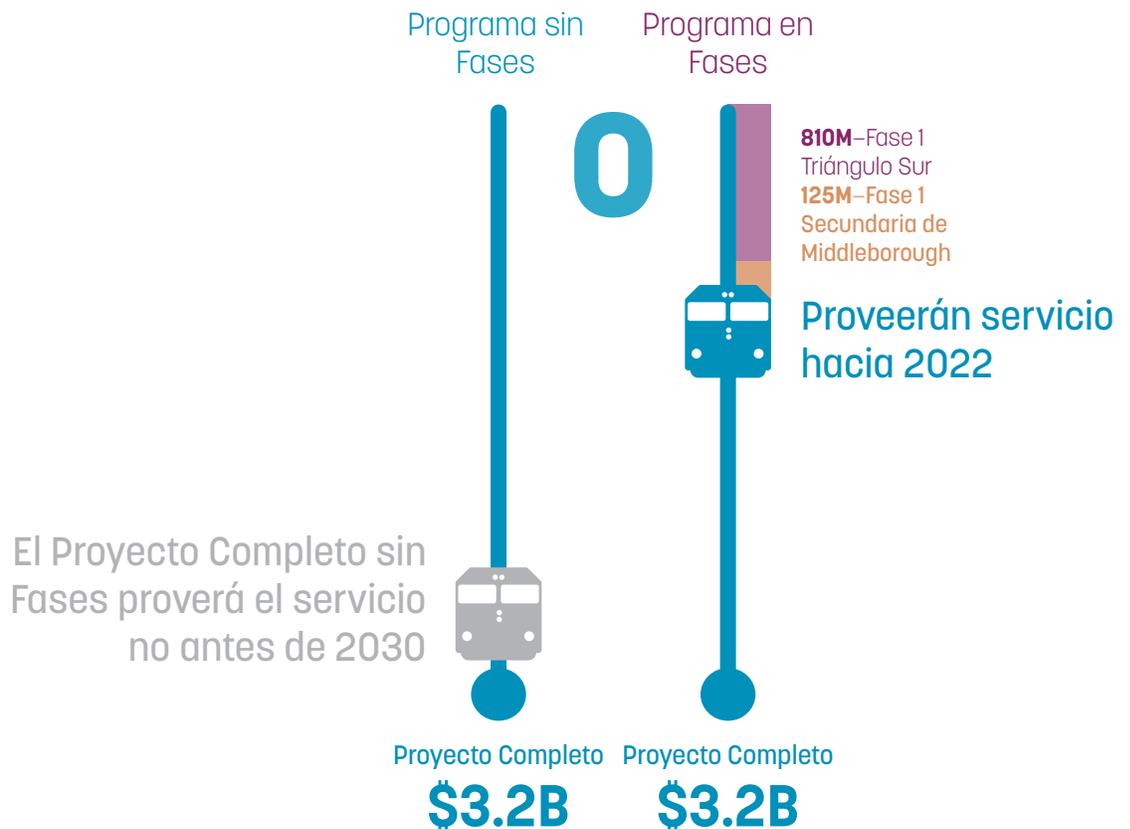


¿Cuánto Costará el Proyecto SCR?

Se anticipa que el costo de capital total del programa en la Fase 1, con escalamiento, será aproximadamente de \$935 millones*.

Los costos de capital incluyen el costo de la nueva infraestructura, tales como nuevas vías y nuevas estaciones, el costo de nuevo equipo de transporte, y el costo de vagones, pero no incluyen los costos de operación ni de mantenimiento. El costo del Proyecto incluye 16 nuevos vagones; el resto del equipo ferroviario será redistribuido de la flota existente de MBTA. El costo de capital total del programa de la Fase 1, con escalamiento, se calcula en aproximadamente \$ 935 millones, tal como se detalla en el Capítulo 2. Gran parte de la infraestructura que se construirá como parte de la Fase 1 también será parte del Proyecto Completo. La ejecución de mejoras en la Línea Secundaria de Middleborough como parte de la Fase 1 no incrementa sustancialmente el costo de capital del Proyecto Completo porque el escalamiento de los ahorros generados al realizar el trabajo del Triángulo Sur (que representa el 56% de las vías necesarias para el Proyecto Completo) para 2022 exceden esos costos de capital de las mejoras para el servicio de pasajeros incluido en la Fase 1 que no son requeridas para el para el Proyecto Completo. El costo de capital del Proyecto Completo está estimado en \$3.2 billones, incluyendo los costos de la Fase 1.

Cuadro ES-2-(aproximado) Costos del Proyecto en Fases y Proyecto Completo



* 2016 dólares, estimado a partir del 5 de diciembre de 2017

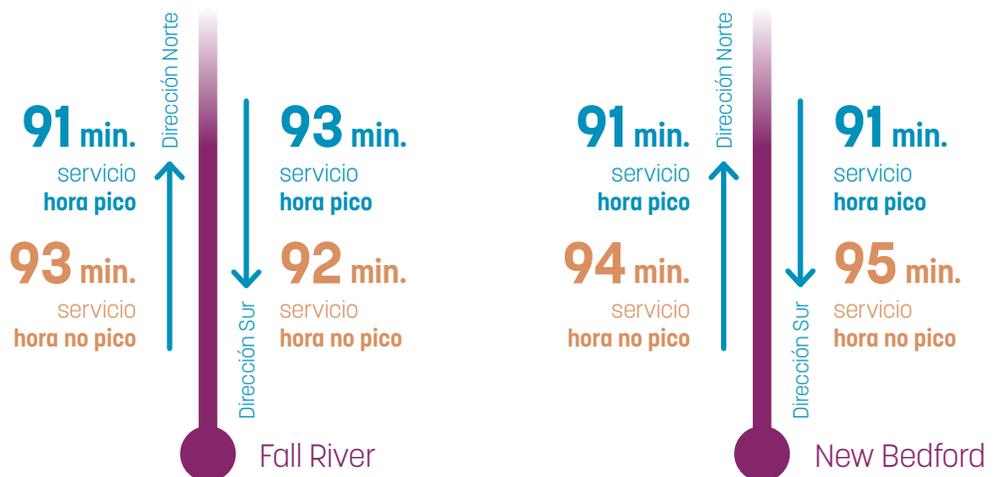
¿Con Qué Frecuencia Operarán Los Trenes?

Las operaciones propuestas tendrán tres trenes en hora pico hacia cada una de las estaciones terminales de New Bedford y Fall River. Durante el horario no pico, operarán tres o cuatro trenes adicionales.

Las operaciones propuestas tendrán tres trenes en hora pico hacia cada una de las estaciones terminales de New Bedford y Fall River, en forma similar a lo propuesto para el Proyecto Completo. Las horas pico están indicadas en el horario de trenes de la Línea MTBA Middleborough/Lakeville, vigente desde el 22 de Mayo de 2017. Cada horario pico abarca aproximadamente tres horas: de llegadas por la mañana y de salidas por la tarde/noche. Durante el horario no pico, tres o cuatro trenes adicionales operarán con una frecuencia de 3.0 a 3.5 horas desde las estaciones terminales de Fall River y New Bedford, y con una frecuencia aproximada de 90 minutos desde las estaciones Taunton y Middleborough. Este modelo de operación ofrece seis trenes de ida y vuelta los días de semana desde Fall River y siete trenes de ida y vuelta los días de semana desde New Bedford (13 viajes de ida y vuelta por día de semana entre East Taunton y Boston). Todos los trenes harán todas las paradas entre las estaciones terminales y Holbrook/Randolph, y luego tendrán patrones variables de detención entre Holbrook/Randolph y South Station.

Se necesitan dos trenes adicionales en las líneas de Old Colony (Middleborough/Lakeville, Kingston/Plymouth, y Greenbush) para poder brindar el servicio de la Fase 1. Los vagones de dos pisos ofrecerán capacidad adicional para trasladar a mayor cantidad de pasajeros. El Cuadro ES-3 muestra los tiempos promedio de viaje de la Fase 1 desarrollados utilizando software de simulación. Estas operaciones del servicio de la Fase 1 seguirán siendo mejoradas, con el objetivo de ofrecer un tiempo de viaje entre Boston y cada Estación terminal de menos de 90 minutos cuando comience la Fase 1.

Cuadro ES-3–Tiempos de Viaje Promedio, Fase 1



El tiempo de viaje fue desarrollado usando el programa de simulación Rail Traffic Controller® de Berkeley. Las suposiciones fueron basadas en el diseño de las líneas y señales.

¿Cómo Se Estimó el Número de Pasajeros Esperados?

La cantidad de pasajeros para el servicio de la Fase 1 se calculó utilizando un modelo de demanda de viajes desarrollado por el Personal de Planificación de Transporte Central (CTPS).

En forma consistente con el enfoque empleado para los FEIS/FEIR, la cantidad de pasajeros para la Fase 1 fue calculada empleando un modelo de demanda de viajes desarrollado por el Personal de Planificación de Transporte Central (CTPS) del MPO de la Región de Boston . El modelo CTPS utiliza un proceso consistente con el de otros grandes proyectos de transporte en el este de Massachusetts. Este modelo de demanda de viajes fue refinado específicamente para el Área de Estudio de la Costa Sur, utilizando el modelo de viaje de la actual Organización de Planificación Metropolitana (MPO) de la región de Boston y el modelo estatal para el Área de Estudio de la Costa Sur.

Se espera que el servicio de Fase 1 tenga un incremento proyectado de aproximadamente 1,600 viajes. Incluso con servicio limitado y menos estaciones que las incluidas en el Proyecto Completo, se espera que la Fase 1 capture una porción significativa de los pasajeros proyectados para el SCR en la región de la Costa Sur. El aumento proyectado de viajes en la Fase 1 representa el 41 por ciento del aumento proyectado en viajes en el escenario del Proyecto Completo a aproximadamente una tercera parte del costo.

Tren saliente ingresando a la Estación de Middleborough-Lakeville MBTA, Lakeville MA.



¿Qué Beneficios e Impactos Ambientales se Anticipan para la Fase 1? Qué hará MassDOT/MBTA para Mitigar Estos Impactos?

Es probable que la Fase 1 resulte en algunos impactos y beneficios ambientales no anticipados, y por tanto no descriptos en FEIS/FEIR. En los Capítulos 3 a 13 del presente DSEIR se incluye un análisis detallado de estos impactos y las medidas de mitigación propuestas asociadas con los nuevos elementos de la Fase 1. Debajo se resumen los impactos.

Alteración del Terreno

Alteración adicional del terreno en una estación nueva en Middleborough y modificaciones en estaciones previamente analizadas en Taunton, Freetown, y Fall River.



Cambio Climático

Reducirán el CO₂ y ofrecerán una oportunidad para mejorar la resiliencia por medio de la redundancia de rutas.



Tráfico y Transporte

Se propusieron mejoras en las nuevas estaciones y pasos a nivel para mitigar potenciales impactos.



Calidad del Aire

No excederán los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiente y reducirán el CO y los COV.



Recursos de Agua

Mejoras menores a la calidad del agua asociadas a los sistemas de drenaje de las nuevas vías y el diseño de las estaciones incorpora Mejores Prácticas para la calidad del agua.



Recursos de los Humedales

No se requieren excepciones a la Ley de Protección de Humedales. El impacto a los humedales con vegetación a lo largo de la Línea Secundaria de Middleborough es menor a 5,000 sf (Los impactos totales de la Fase 1 incluyendo el Triángulo Sur son de aproximadamente 16,000 sf y son menores a 5,000sf por municipalidad).



Justicia Ambiental

No se prevén nuevos impactos a comunidades con Justicia Ambiental. Se espera que la separación del Proyecto en Fases beneficie a las comunidades con Justicia Ambiental antes de lo esperado en el FEIS/FEIR.



Zona Costera y Cursos de Agua del Capítulo 91

No hay nuevos elementos en la Fase 1 para la Zona Costera. No se requieren licencias conforme al Capítulo 91.

Fuente: VHB (2013 FEIS/FEIR y análisis de 2017)

Vida Salvaje

Sin impacto sobre las charcas vernaes o ecosistemas naturales a lo largo de la Línea Secundaria de Middleborough. La Fase 1 no causará fragmentación de habitat ni afectará la calidad de habitat.



Especies en Peligro

Impacto de habitat menor a la tortuga de caja del este debido a la pérdida de vegetación en ROW. Existe la oportunidad de mejorar la conectividad agregando pasajes de vida silvestre.

Materiales Peligrosos

Ofrece beneficios ambientales asociados con la evaluación y la reparación de suelo y napas contaminados en caso de encontrarlos.



Ruido

Nuevos impactos de ruidos por la operación de trenes adicionales en la línea Secundaria de Middleborough. MBTA se encargará de la provisión de medidas de reducción de ruidos cuyos costos sean eficientes en aquellos lugares donde se alcance o exceda el Nivel Severo de Impacto por Ruido a causa del paso de los trenes.



Vibración

Nueva vibración por la operación de trenes adicionales en la línea Secundaria de Middleborough. Sin impactos por vibración a las estructuras.



Recursos Culturales

Sin impacto directo a recursos terrestres o distritos históricos. Se requieren estudios arqueológicos intensivos en locaciones sensibles.



Impactos Indirectos y Acumulativos

El Proyecto de Fase 1 resultará en efectos indirectos y acumulativos positivos para los residentes de la Costa Sur por la mejora en el transporte, incluyendo beneficios económicos. Debido al uso de las líneas ferroviarias existentes, se estima que los impactos indirectos adversos serán menores. Se espera que los impactos indirectos y acumulativos asociados con la Fase 1 sean similares a los impactos evaluados previamente para el Proyecto SCR completo. Los impactos en la Región de la Costa Sur se prevén menores que los del Proyecto Completo. MassDOT seguirá apoyando iniciativas de Crecimiento Inteligente durante la Fase 1.

Cambio climático: fotografía de [William Bossen](#) en [Unsplash](#)
Materiales Peligrosos: fotografía de [Neslihan Gunaydin](#) en [Unsplash](#)
Ruido: Fotografía de [Janko Ferlic](#) en [Unsplash](#)
Vida Salvaje: fotografía de [Vincent van Zalinge](#) en [Unsplash](#)

Impactos por Alteración de Terrenos y Reducción de Daños

La adquisición de propiedades asociada con la Fase 1 requiere la adquisición de una propiedad completa y cinco adquisiciones parciales. Para la Fase 1 no se requieren desplazamientos residenciales adicionales a los informados en FEIS/FEIR. El Capítulo 2 detalla las adquisiciones de terrenos propuestas que no fueron analizadas anteriormente.

Impactos de Justicia Ambiental y Reducción de Daños

La Fase 1 proporcionará muchos de los beneficios del Proyecto SCR a las comunidades con justicia ambiental ubicadas en Fall River,

La Fase 1 permitirá ofrecer muchos de los beneficios a comunidades de JA en Fall River, New Bedford y Taunton, antes de la finalización del Proyecto Completo

New Bedford y Taunton en un esquema acelerado. Se espera que las ciudades de Fall River y New Bedford experimenten mejor accesibilidad a los lugares de trabajo. La Fase 1 del Proyecto SCR no tendría un impacto adverso desproporcionado en las poblaciones alcanzadas por la justicia ambiental conforme a los criterios del estado de Massachusetts para identificar dichas poblaciones. No existen poblaciones alcanzadas por la justicia ambiental dentro del área de estudio de justicia ambiental de la Secundaria de Middleborough y las estaciones de East Taunton y Pilgrim Junction. Si bien Middleborough incluye

una manzana censal con una comunidad alcanzada por la justicia ambiental, esta se encuentra muy al norte de la Secundaria de Middleborough, a lo largo de la existente Línea Principal de Middleborough y por tanto no está incluida en el área de estudio para la Fase 1. No existen impactos a las comunidades de justicia ambiental relacionados con la adquisición de propiedades, condiciones socioeconómicas, ruidos, vibración, calidad del aire, seguridad pública, o acceso y movilidad. Las comunidades alcanzadas por la justicia ambiental en Fall River y New Bedford verían un acceso mejorado a los lugares de trabajo. Si MassDOT no implementa el servicio en fases para la región, el Proyecto Completo, tal como se describe el SCR FEIS/FEIR, seguirá adelante, aunque con demoras en la fecha de inicio de operaciones originalmente establecida. Las comunidades alcanzadas por la justicia ambiental en el Triángulo Sur no verán estos beneficios sino hasta después del año 2030.

No se prevee reparación de daños en las comunidades alcanzadas por la justicia ambiental ya que no se anticipan impactos adversos.

Impactos al Tránsito y el Transporte y Reducción de Daños

Millas Recorridas por Automóviles

La reducción de las Millas Recorridas por Automóviles (VMT) como resultado del Servicio de la Fase 1 es un indicador importante de los beneficios de mejorar el sistema de tránsito. La reducción de los viajes en la red vial mediante el cambio de viajes en automóvil por viajes en tren tiene diversos beneficios ambientales, entre ellos aire más limpio y menos emisiones de gases que causan el efecto invernadero. La medición VMT cuantifica la millas que dejarán de hacerse en la red vial regional por parte de pasajeros que eligen viajar en tren o autobús en vez de manejar. Menos automóviles en los caminos también reduce las congestiones en los corredores de las autopistas. El servicio de la Fase 1 alcanzará una reducción diaria de aproximadamente 66,400 VMT de automóviles, y resultará en un incremento de aproximadamente 714 VMT de tránsito.

Impacto al Tránsito en las Intersecciones

El análisis se basó en las intersecciones cercanas a las nuevas estaciones propuestas. No se anticipan impactos adversos a causa del Servicio de la Fase 1 en la estación propuesta de Pilgrim Junction. Sin embargo, se sugieren mejoras en las intersecciones tanto para mitigar deficiencias existentes como para mejorar el acceso de ciclistas y peatones a la estación de Pilgrim Junction. Se proponen medidas de mitigación en South Main Street en las rampas I-495 y en la Ruta 105 e incluyen un carril exclusivo para giro a la izquierda en la estación, ajustes a los tiempos de las señalizaciones y mejores espacios peatonales.

Los potenciales impactos en Intersecciones causados por el Servicio de Fase 1 en Taunton se deben a la mayor activación de los cruces ferroviarios a nivel existentes en la Ruta 140 en operaciones de tránsito a lo largo del corredor de la Ruta 140. No se prevén impactos al tránsito específicos relacionados con las estaciones. MassDOT propone mejoras en las intersecciones para facilitar la seguridad de los pasos a nivel al mismo tiempo de mantener las operaciones de tránsito según sea posible durante la activación de los pasos a nivel de la Ruta 140. Las mejoras en la Ruta 140 incluyen ajustes a los tiempos de las señalizaciones, una nueva señal de tránsito en la intersección de la entrada a la nueva estación con la Ruta 140, y remarcación de la calzada.

En el acceso vehicular a la Estación de Freetown, se instalará señalética de advertencia tanto South Main Street como en el acceso vehicular a la estación para alertar a los conductores sobre la actividad de la calle de entrada a la estación. Las medidas propuestas con anterioridad en el SCR FEIS/FEIR con respect a la Estación Fall River Depot fueron consideradas apropiadas para la estación rediseñada para la Fase 1.



Se realizarán mejoras en diversas intersecciones para mejorar el flujo de tránsito.

Tránsito en los Pasos a Nivel

Existen cinco pasos a nivel públicos en la línea Secundaria de Middleborough, los cuales no fueron considerados en el FEIS/FEIR:

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



Estos son pasos a nivel activos que típicamente funcionan para el servicio de cargas.

Estos son pasos a nivel activos que se activan típicamente dos veces al día para paso del servicio de cargas. Para el Servicio de la Fase 1, cada paso estará equipado con una combinación de sistemas automáticos de avanzada de advertencia de cruces de autopistas (AHCW) y modificaciones geométricas menores tales como reconfiguración de calzadas, cierres de calzadas, remoción de vegetación y reubicación de postes de servicios. Además de la instalación de sistemas AHCW, se proponen modificaciones menores en las calles adyacentes a los pasos a nivel a lo largo de Old Colony Avenue y Middleboro Avenue en Taunton.

Impactos a la Calidad del Aire y Reducción de Daños

Se utilizaron emisiones Diesel para diseñar las Operaciones de la Fase 1 y comparar las emisiones de los trenes con la reducción de las emisiones de los automóviles que resultarán del cambio del transporte en automóvil por el transporte público. El análisis de la calidad del aire indica que las Operaciones de la Fase 1 se ajustarán a lo establecido por las Modificaciones a la Ley de Aire Limpio y por

la Oficina Ejecutiva de Política Energética y de Asuntos Ambientales en cuanto a las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y los Estándares Nacionales de Aire Ambiente (NAAQS).

Resultados del Análisis de Mesoescala

El estudio de calidad del aire incluyó un análisis de mesoescala que estima las emisiones en el área de compuestos orgánicos volátiles (VOC), óxidos de nitrógeno (NO_x), dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), y material particulado (PM). El análisis evaluó los cambios en las emisiones basado en los volúmenes promedio de tránsito, longitud de las carreteras y los índices de emisión de los automóviles. Los resultados del análisis de la mesoescala muestran que el Servicio de la Fase 1 reduce las emisiones CO, VOC, y PM_{2.5}. Se espera que el aumento de la operación de los trenes resulte en un incremento menor de emisiones de NO_x y PM₁₀ en la región, pero las emisiones seguirán estando muy por debajo de los criterios mínimos, indicando que la Fase 1 cumple con las regulaciones de calidad del aire para estos contaminantes.

Resultados del Análisis de Microescala

El análisis de microescala evaluó los impactos a la calidad del aire en las intersecciones, pasos a nivel y estaciones de tren. Los resultados indican que las concentraciones de contaminantes de la Fase 1 cumplirán con los estándares nacionales de calidad del aire. Los resultados de todos los análisis de microescala muestran que la Fase 1 no cambiará sustancialmente las concentraciones de CO, NO_x, PM₁₀, y PM_{2.5} en los pasos a nivel.

La Fase 1 reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero en 7,121 toneladas cortas por año (6,460 toneladas métricas)

Emisiones de Gases de Efecto Invernadero

El análisis muestra que la Fase 1 reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) en 7,121 toneladas cortas por año (6,460 toneladas métricas). Debido a que el Proyecto de Fase 1 no incrementará las emisiones de GHG, no se requieren medidas de reducción de daños por parte de la Política de GHG de MEPA. Sin embargo, MassDOT propone otras medidas para

mitigar las emisiones GHG y sus impactos, incluyendo la utilización de luminaria LED y las estaciones de carga para vehículos eléctricos en las estaciones de tren.

Impactos a la Resiliencia y Adaptación Climática, y Reducción de Daños

El DSEIR identifica estrategias para incrementar la resiliencia y adaptar a las condiciones climáticas anticipadas, incluyendo el aumento de las precipitaciones y las temperaturas extremas. MassDOT ha identificado potenciales soluciones de diseño para las estaciones, vías, puentes y sistemas eléctricos. Durante el diseño final, los diseñadores e ingenieros del Proyecto seguirán una serie de pasos pensados para llegar a la selección de las soluciones de diseño apropiadas para incrementar la resiliencia sobre la vida de diseño de cada componente del Proyecto.

Impactos a los Humedales, Calidad del Agua y Vías Navegables, y Reducción de Daños

Humedales

Los elementos de la Fase 1 del Proyecto estudiados en el presente DSEIR impactarán en recursos de humedales estatales y federales

debido a las modificaciones en las vías y al reemplazo de alcantarillas. Los impactos de la Fase 1 serán dramáticamente menores que los del Proyecto Completo. Los impactos totales (incluyendo impactos permanentes y temporales relacionados con la construcción) a los humedales con vegetación asociados con nuevos elementos del Proyecto Fase 1 totalizarán 5,000 sf. El diseño modificado de las vías desarrollado durante el proceso de

Los impactos totales a los humedales, incluyendo los nuevos elementos de la Fase 1, se **encuentran significativamente por debajo de los estimados anteriormente**

diseño de la Fase 1 ha resultado en una marcada reducción de los impactos a los recursos de los humedales dentro del Triángulo Sur. El rediseño del Triángulo Sur ha resultado en la reducción en el total de impactos de aproximadamente siete acres de humedales con vegetación impactados según el FEIS/FEIR (12 acres para el Proyecto Completo) a aproximadamente 0.37 acres para toda la Fase 1. Con esta reducción, el impacto total a los humedales incluyendo los nuevos elementos de la Fase 1 es sustancialmente inferior a lo previamente indicado en el FEIS/FEIR solo para el Triángulo Sur. Todos los trabajos e impactos anticipados a los humedales cumplirán con los estándares de desempeño de la Ley de Protección de Humedales de Massachusetts (WPA) (310 CMR 10.00), y por ello la Fase 1 no requerirá Excepciones a la WPA.

La reparación de impactos inevitables a los humedales será realizada de acuerdo a los requerimientos estatales y federales. MassDOT propone cumplir con las reparaciones requeridas por WPA in situ

en una serie de pequeñas áreas de humedales de compensación. Los requisitos de reparación adicionales del Cuerpo de Ingenieros de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos (USACE) serán llevados a cabo mediante el programa de reparación de USACE (in-lieu-fee). La sección dedicada a la reparación de humedales del Capítulo 8 describe las reparaciones requeridas ciudad por ciudad conforme a la WPA del Estado de Massachusetts.

Calidad del Agua

El Proyecto Fase 1 mejorará el actual sistema de drenaje de la Línea Secundaria de Middleborough, generando un beneficio a la calidad general del agua sobre las condiciones existentes. Se incorporarán mecanismos de manejo de las aguas pluviales en dos de las nuevas estaciones para cumplir con los estándares estatales de tratamiento de aguas pluviales. No se anticipa que los elementos de la Fase 1 del Proyecto afecten recurso de agua alguno.

Aguas Superficiales

Si bien la Línea Secundaria de Middleborough atraviesa o es adyacente a seis ríos, arroyos y estanques y numerosos cuerpos de agua menores, la Fase 1 no resultará en impactos a corto o largo plazo a estas aguas. No se reconstruirá ninguno de los puentes. Todas las alcantarillas que necesiten reemplazo serán diseñadas para mejorar la apertura y el paso de peces de acuerdo con los Estándares de Cruce de Cursos de Agua del Estado de Massachusetts.



Tortuga Caja del Este.

Impactos a la Vida Silvestre y Especies Exóticas, y Reducción de Daños

No se prevee que las mejoras propuestas al lecho de vías, vías y señalización, y el uso de la Línea Secundaria de Middleborough para brindar el servicio ferroviario generen impacto negativo sobre la vegetación o la vida silvestre. Todos los trabajos necesarios se realizarán dentro de la línea de carga existente, y no incrementarán la fragmentación del hábitat ni resultarán en la pérdida de importantes áreas de vida silvestre. La Fase 1 a lo largo de la Línea Secundaria de Middleborough no impactará sobre estanques vernaes.

Las mejoras a las vías presentan la oportunidad de mejorar la conectividad de los hábitats de vida silvestre agregando cruces de vida silvestre entre los durmientes y reconstruyendo las alcantarillas existentes para mejorar la vida silvestre o el pasaje de peces y reducir la fragmentación. La MBTA adherirá al Plan de Manejo de la Vegetación vigente, tal como fuera implementado con sus Planes de Operación Anuales, que restringen el uso de herbicidas en áreas cercanas a humedales o recursos sensibles.

La Fase 1 tendrá un impacto menor sobre el hábitat de la tortuga caja del este al remover la vegetación cercana a las vías existentes para permitir realizar mejoras a la infraestructura ferroviaria. Se implementarán las medidas apropiadas para el período de construcción que permitan proteger las especies mencionadas e importantes hábitats de estanques en la llanura costera durante la construcción.

Impactos por Ruidos y Vibración y Reducción de Daños

Ruidos

La Fase 1 del Proyecto introducirá un nuevo servicio de pasajeros al área de estudio que incluye las operaciones de carga existentes. El impacto por ruido se ha evaluado para la Fase 1 en los receptores ubicados a lo largo del corredor de la línea Secundaria de Middleborough. Tal como se discutió en el Capítulo 11, pueden esperarse impactos moderados y severos por ruidos en receptores individuales próximos a las vías debido al paso de los trenes y a sus bocinas.

En aquellos lugares donde los usos sensibles del terreno han sido afectados, MassDOT investigará el uso de mitigadores rentables diseñados para reducir el impacto.

Impacto sobre Recursos Culturales y Reducción de Daños

MassDOT espera que se firme un Acuerdo Programático entre MassDOT, la Oficina de Preservación Histórica del Estado y USACE. Este acuerdo estipulará cómo se evaluarán y protegerán los recursos históricos y arqueológicos durante la construcción y operación de la Fase 1.

Históricos

Se han identificado un área urbana de recursos múltiples, un área/distrito y ocho propiedades históricas individuales en el Área de Efectos Potenciales (APE) del Proyecto. Tal como se mencionó en el Capítulo 11, estas propiedades no sufrirán efectos directos. La línea Secundaria de Middleborough es una línea ferroviaria activa; sin embargo, los cambios mínimos planificados para la infraestructura, la introducción de nuevas estructuras (tales como casillas de señalización) y las actividades de construcción como remoción de vegetación y nivelación a lo largo de la Línea Secundaria Middleborough, podrían tener efectos visuales indirectos menores sobre propiedades históricas cercanas.



Estación Histórica de New Bedford. La estación fue demolida en 1959.

Podría darse un impacto indirecto en la cercanía de propiedades históricas durante la construcción debido al polvo y emisiones en el aire y al ruido o vibración generados por vehículos y maquinaria. El despeje de vegetación que mejorará la visibilidad del corredor ferroviario podría tener un efecto visual en las propiedades históricas adyacentes. No habrá un efecto visual indirecto para el Registro Nacional o el Registro Estatal ni para construcciones históricas como consecuencia de los trabajos en los pasos a nivel o en la Estación de Pilgrim Junction, East Taunton, Freetown y Fall River Depot, ya que no se encuentran propiedades históricas dentro del límite del APE de las estaciones. Cualquier impacto visual sobre el entorno de las propiedades históricas ocasionado por la construcción de las nuevas casillas de señalización (las ubicaciones no están aún determinadas) será adecuadamente mitigado. Podrían generarse impactos indirectos durante las operaciones como resultado de la introducción de servicios adicionales de tren con aumento del ruido por el paso de los trenes y por las bocinas en los pasos a nivel, que podrían incrementar los niveles de ruidos en propiedades residenciales históricas.

Arqueológicos

Existen áreas de sensibilidad moderada y alta en cuanto a recursos arqueológicos dentro de los límites de trabajo propuestos/ límites de nivelación de las secciones de nuevas vías e infraestructura asociada a lo largo de la Línea Secundaria de Middleborough, como así también áreas de sensibilidad moderada en los límites de trabajo propuestos en las Estaciones de Pilgrim Junction y East Taunton. Se realizarán estudios arqueológicos intensivos (locales) consistentes en pruebas de la superficie para identificar cualquier sitio arqueológico en estas áreas sensibles. Si bien se espera que los impactos del Proyecto sean menores, serán evaluados exhaustivamente una vez que se completen los estudios intensivos en la ROW de la Línea Secundaria de Middleborough y en estas dos estaciones propuestas.

No se prevén impactos a los recursos arqueológicos en áreas evaluadas como de baja sensibilidad en el área de trabajo de la Línea Secundaria Middleborough, parte de las estaciones de Pilgrim Junction, East Taunton, y Freetown. No se requieren investigaciones adicionales en estas áreas de baja sensibilidad.

Impactos por Materiales Peligrosos y Reducción de Daños

Cada estación de la Fase 1 requiere que MassDOT adquiera propiedades con problemas ambientales reconocidos (RECs), incluyendo suelo o napas potencialmente contaminados que

requerirán investigación adicional. Aunque los terrenos con RECs podrían incrementar los costos de construcción, habrá un beneficio ambiental asociado con la reparación de sitios contaminados, particularmente los terrenos de las estaciones con suelo y napas contaminados, como por ejemplo el terreno de la Estación de Fall River Depot (que ya ha sido estudiado en el FEIR/FEIS). Las estaciones que recibirán los mayores beneficios ambientales serán las que tienen los mayores RECs, ya que estas propiedades son las que más probablemente tengan un medio ambiente contaminado que será saneado como parte del Proyecto SCR.

El derrame o descarte de Petróleo o Materiales Peligrosos (OHM) en el proceso de construcción de la Fase 1 es un evento poco probable, y se requerirán las medidas necesarias para evitar y controlar cualquier derramamiento. Los constructores contratados implementarán un Programa de Control de Derrames conforme al Plan de Contingencia de Massachusetts (310 CMR 40.000).

Impactos Indirectos y Acumulativos, y Reducción de Daños

Impactos Indirectos

La infraestructura de transporte puede insentivar un crecimiento económico y habitacional que de no ser cuidadosamente planificados tienen el potencial de resultar en crecimiento descontrolado y otros impactos indirectos. Para controlar el crecimiento rápido de la región y prepararla para maximizar el beneficio del nuevo servicio de transporte, la Costa Sur debe planificar un desarrollo de crecimiento inteligente y la preservación ambiental. El desarrollo de Crecimiento Inteligente es típicamente compacto, orientado al tránsito, amigable para peatones y ciclistas y puede escuelas barriales, calles completas y desarrollo de uso mixto dentro de un rango de opciones habitacionales. El Capítulo 13 del DSEIR ofrece información sobre los objetivos del Crecimiento Inteligente y las iniciativas promovidas por MassDOT.



Se espera que el Proyecto SCR redunde en beneficios y crecimiento económicos para las empresas y habitantes de la región de la Costa Sur. Aunque los beneficios económicos de la Fase 1 pueden ser más bajos que los del Proyecto Completo debido a su nivel de servicio ferroviario más limitado, estos beneficios aún serán sustanciales y se alcanzarán casi una década antes. Mientras que estos cambios son beneficiosos en términos económicos, el crecimiento inducido tiene el potencial de afectar el uso de la tierra y otros recursos. Como parte del Proyecto SCR general, MassDOT se compromete a apoyar las medidas de Crecimiento Inteligente dentro del corredor SCR. El Plan Corredor de Desarrollo Económico y Uso de la Tierra de South Coast Rail (Plan Corredor)² fue resultado de una amplia colaboración entre el Estado, 31 comunidades corredor y dos Agencias de Planificación Regional (el Concejo de Planificación del Área Metropolitana y el Distrito Sureste de Planificación Regional y Desarrollo Económico).

Para guiar el desarrollo futuro, el Plan Corredor creó un “Proyecto para agrupar los trabajos y las viviendas alrededor de las estaciones, maximizando los beneficios económicos de la inversión en

ferrocarriles, minimizando el desarrollo descontrolado y preservando las granjas, campos y bosques de la Costa Sur.”³ Para promover este crecimiento inteligente, el Plan Corredor identificó Áreas de Prioridad Comunitarias de Importancia Regional, incluyendo Áreas de Desarrollo Prioritario (PDAs) y Áreas de Protección Prioritarias (PPAs). Conforme al Plan Corredor, las PDAs sin áreas “con la mayor capacidad o potencial para dar lugar a nuevos desarrollos,”

mientras que las PPAs “incluyen tierras o recursos ambientales que no están protegidos en forma permanente pero que merecen mayores niveles de protección por medio de la planificación, reglamentación, conservación o adquisición.”⁴ Todas las comunidades que recibirán servicio durante la Fase 1 están incluidas en el Plan Corredor.

Durante siete años, MassDOT y la Oficina Ejecutiva de Desarrollo Habitacional y Económico (EOHED) han otorgado subsidios de Asistencia Técnica a ciudades y pueblos de la Costa Sur. Los subsidios consisten en casi \$300,000 al año, totalizando casi \$1.7 million a la fecha. MassDOT y EOHED planean continuar con este programa hasta que South Coast Rail comience a prestar servicios. Las propuestas son desarrolladas por las comunidades con asistencia de agencias regionales de planificación (RPAs) con ingerencia en la Costa Sur. Las RPAs ayudan a las comunidades en la implementación de sus proyectos. Las agencias de planificación regional son Southeastern Regional Planning & Economic Development District (SRPEDD), Old Colony Planning Council (OCPC) and Metropolitan Area Planning

MassDOT y EOHED han otorgado cerca de \$1.7 millones en becas de Asistencia Técnica a ciudades y pueblos de la Costa Sur

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

3 Ibid.

4 Ibid.

Council (MAPC). Las ciudades y pueblos pueden presentar hasta dos proyectos, que deben completarse dentro del año fiscal. Se hace énfasis en que las propuestas adelanten el Plan Corredor, sus designaciones PDA/PPA y los Principios de Desarrollo Sustentable del estado, y las propuestas que demuestren un resultado claro y alcanzable. Casi todas las comunidades del corredor han aprovechado las ventajas del programa de Asistencia Técnica.

Impactos Acumulativos

El análisis de impacto acumulativo es inherentemente específico a los recursos y frecuentemente regional en escala. El presente DSEIR considera los impactos de la Fase 1 como agregados al Proyecto Completo como así también cualquier otro Proyecto previsible propuesto para el área que no fuera incluido anteriormente en FEIS/FEIR. Debido a que el servicio de Fase 1 emplea líneas de carga activas, los impactos ambientales previstos son menores, y no se espera que la Fase 1 cambie sustancialmente los impactos acumulativos de SCR en ningún recurso ambiental. Incluyen:

- Los impactos generales en los humedales han sido reducidos con relación a los mencionados en FEIS/FEIR, y la Fase 1 no excederá en total los impactos calculados previamente.
- No se prevee que el Aire, la Justicia Ambiental, los Históricos, los Materiales Peligrosos, la Resiliencia, la Biodiversidad y los GHG sean impactados significativamente por el servicio de la Fase 1 (o si lo son lo serán beneficiosamente) y en forma acumulada no excederán los umbrales previamente informados.
- Los ruidos resultarán en nuevas áreas de impacto, pero estos son localizados y como tales no represan impactos regionales acumulativos.

Compromisos de MassDOT

Mientras el proceso de la Fase 1 continua, MassDOT está dedicado a avanzar con el diseño y aprobación del Proyecto Eléctrico Completo de Stoughton Straight y a cumplir con los compromisos asumidos en la Sección 61 Conclusiones incluidos en el FEIS/FEIR correspondiente a la Fase 1. Además, MassDOT ha ofrecido una serie de compromisos para la Fase 1, incluyendo la asistencia técnica para el Crecimiento Inteligente a comunidades impactadas, y colaborando con la reducción de daños relacionados con el lanzamiento de la Fase 1. Minimizar y controlar los impactos generados durante el período de construcción también es importante MassDOT. El Capítulo 14 del DSEIR incluye la lista completa de compromisos de reducción de daños relacionados con la Fase 1 del Proyecto. MassDOT solicita respetuosamente que los secretarios revisen el presente DSEIR como EIR final de acuerdo con 301 CMR11.08(8)(b)(2).

¿Siguientes Pasos en el Proceso de Toma de Decisiones?

Informar a las Comunidades

MassDOT ha informado a los funcionarios electos, planificadores y miembros de la Comisión Conservacionista para que transmitan a las comunidades el plan de la Fase 1, y ha realizado numerosas reuniones públicas desde 2016 para presentar al público el plan en fases. MassDOT trabaja con las Comisiones Conservacionistas del sureste de Massachusetts para presentar Notificaciones de Reclamos conforme a la Ley de Protección de Humedales del Estado de Massachusetts para la Fase 1. Los informes de la Comisión Conservacionista incluyen audiencias públicas. MassDOT también ha vuelto a incorporar al Grupo Coordinador Interagencia (ICG) que incluye reguladores estatales y federales que tienen algún rol en la adjudicación de permisos para el Proyecto SCR.

1

2

Período de Comentarios

MassDOT realizará audiencias públicas durante el período de comentarios públicos sobre el DSEIR. El DSEIR será distribuido a todas las agencias, funcionarios y bibliotecas públicas que recibieron el FEIS/FEIR como así también a organizaciones que hicieron comentarios en NPC. Las agencias, funcionarios y el público serán invitados a enviar sus comentarios tras la publicación del DSEIR.

3

FSEIR y Finalización del Proceso NEPA

Luego del período de comentarios, en caso de que el Secretario de Energía y Asuntos Ambientales (EEA) determinara que no existen temas sustanciales para abordar, el documento podría ser analizado como un Informe Final Suplementario de Impacto Ambiental (FSEIR) de acuerdo con la norma 301 CMR 11.08(8)(b) (2). MassDOT ha solicitado respetuosamente que el Secretario decida al respecto. MassDOT también coordinará con USACE para finalizar el proceso NEPA de la Fase 1.

4

Desarrollo del Proyecto

Tras la finalización del proceso MEPA, y dependiendo del resultado del proceso de toma de decisiones de MassDOT, la Fase 1 pasará al siguiente estadio de desarrollo del Proyecto, que incluye diseño final, permisos, obtención de equipos, transacciones inmobiliarias, construcción y preparación para la operación de los sistemas.

¿Cómo Realizar Comentarios sobre el DSEIR?

Usted podrá encontrar el DSEIR en varios lugares, incluyendo:

- En las bibliotecas públicas de la mayoría de las comunidades de la Costa Sur (ver sitio web del Proyecto SCR para la lista complete)
- Para recibir una copia electronica, solicítela por mail a Jean Fox (jean.fox@state.ma.us) o telefónicamente al 857-368-8853

Visite el sitio web del Proyecto SCR www.mass.gov/southcoastrail

Para realizar comentarios sobre el documento:

- Participe en la reunion pública (visite el sitio web del Proyecto SCR en www.mass.gov/southcoastrail para más detalles).
- Envíe una carta, postal o correo electrónico a MEPA antes del 23 de Marzo de 2018, ultimo día de recepción de comentarios:

Secretary Matthew A. Beaton, EOEEA

Attn.: MEPA Office (Purvi Patel)

100 Cambridge Street, Suite 900

Boston, MA 02114

fax: 617-626-1181

email: purvi.patel@state.ma.us

o entrega en mano

MassDOT también quisiera recibir una copia de su carta, que puede enviar por correo electrónico o postal a Jean Fox (jean.fox@state.ma.us) o MassDOT, Ten Park Plaza, Room 4150, Boston, MA 02116.

Gracias por su participación.

South Coast Rail

Informe Preliminar Suplementario de
Impacto Ambiental

