
Interborough Express

Wersja robocza dokumentu
określającego zakres projektu

Październik 2025 r.

Spis treści

1	Wstęp.....	1
1.1	CEL OKREŚLENIA ZAKRESU	1
1.2	KONTKST USTAWODAWCZY	1
2	Opis projektu	2
3	Tło/Historia	4
4	Deklaracja celu i potrzeby.....	6
4.1	CEL I POTRZEBA	6
4.2	CELE KRÓTKO- I DŁUGOTERMINOWE	6
5	Alternatywy	7
5.1	ALTERNATYWY OCENIONE PODCZAS BADANIA WYKONALNOŚCI I FAZY PEL	7
5.1.1	Autobusy ekspresowe (BRT) 9	
5.1.2	Kolej konwencjonalna (CR) 9	
5.1.3	Kolejka (LRT) 10	
5.1.4	Wybór trybu zgodnie z zaleceniem PEL 10	
5.2	ALTERNATYWY OCENIONE W TRAKCIE INŻYNIERII KONCEPTUALNEJ	10
5.2.1	Usprawnione przewozy autobusowe.....	10
5.3	ULEPSZENIA PROJEKTU OCENIONE W FAZIE KONCEPTUALNEJ INŻYNIERII.....	11
5.3.1	Nowy układ ruchu na Metropolitan Avenue 12	
5.3.1.1	Opcja przejazdu po ulicy. 12	
5.3.1.2	Opcja wiaduktu 13	
5.3.1.3	Opcja tunelu 14	
5.3.1.4	Przegląd wyników analizy 14	
5.3.2	Zajezdnia i bocznicza 16	
5.3.3	Lokalizacje/dostęp do stacji 20	
5.3.4	Lokalizacje podstacji trakcyjnych (TPSS) 23	
5.3.5	Modyfikacje obiektów 25	
5.4	WIARIANTY, KTÓRE MAJĄ ZOSTAĆ OCENIONE NA ETAPIE DEIS 25	
5.4.1	Wariant bez podejmowania działań.....	25
5.4.2	Wariant zakładający działanie - LRT 27	
6	Ocena oddziaływania na środowisko	28
6.1	ZAKRES OCENY	28
6.2	WERSJA ROBOCZA I OSTATECZNA OŚWIADCZENIA O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO.....	28
6.3	RAMY I ZAKRES ANALIZY ŚRODOWISKOWEJ 29	
6.3.1	Użytkowanie gruntów, zagospodarowanie przestrzenne i polityka publiczna 29	
6.3.2	Obiekty i usługi komunalne 30	
6.3.3	Transport	30
6.3.4	Obiekty społeczno-ekonomiczne 30	

6.3.5	Otwarta przestrzeń	31
Dokument dotyczący zakresu SEQRA		
6.3.6	Zasoby wizualne i estetyczne	31
6.3.7	Zasoby historyczne i kulturowe	32
6.3.7.1	Zasoby architektoniczne	32
6.3.7.2	Zasoby archeologiczne	32
6.3.8	Jakość powietrza i emisje gazów cieplarnianych	33
6.3.9	Hałas i drgania	33
6.3.10	Energia	34
6.3.11	Skażone materiały	34
6.3.12	Zasoby naturalne	34
6.3.13	Jednolitość strefy przybrzeżnej	34
6.3.14	Bezpieczeństwo	35
6.3.15	Sprawiedliwość ekologiczna.....	35
6.3.16	Skutki pośrednie i skumulowane	35
6.3.17	Budowa.....	36
6.3.17.1	Transport.....	36
6.3.17.2	Jakość powietrza	37
6.3.17.3	Hałas i drgania.....	37
7	Koordinacja agencji	38
7.1	AGENCJE ZAANGAŻOWANE I ZAINTERESOWANE	38
8	Możliwości zaangażowania społeczeństwa	40
8.1	PUBLIKACJA OGŁOSZEŃ I DOSTĘP W INNYCH JĘZYKACH	41
8.2	SPOTKANIA W CELU USTALENIA ZAKRESU OCENY	41

Tabele

Tabela 1	Pierwotna długa lista rozwiązań alternatywnych.....	7
Tabela 2	Wyniki analizy	9
Tabela 3	Porównanie opcji przejazdu przez ulicę, tunelu i wiaduktu	15
Tabela 4	Podsumowanie zmian stacji między badaniem PEL a CE	21
Tabela 5	Lista projektów w wariantcie niepodejmowania działań.....	26
Tabela 6	Role i obowiązki zaangażowanych i zainteresowanych agencji	38
Tabela 7	Metody poznawania opinii publicznej i wsparcie komunikacyjne	40

Ilustracje

Ilustracja 1	Zarys projektu.....	3
Ilustracja 2	Opcja przejazdu ulicą	13
Ilustracja 3	Typowy przekrój konstrukcji wiaduktu IBX.....	14
Ilustracja 4	Proponowana lokalizacja zajezdni i bocznicy	19
Ilustracja 5	Proponowane stacje IBX	20
Ilustracja 6	Proponowane lokalizacje TPSS	24

1 Wstęp

Metropolitan Transportation Authority (MTA) rozpoczął proces oceny oddziaływania na środowisko projektu Interborough Express (IBX) w dzielnicach Brooklyn i Queens w Nowym Jorku, zgodnie z Ustawą o ocenie jakości środowiska stanu Nowy Jork (New York State Environmental Quality Review Act, SEQRA) i innymi wymogami regulacyjnymi. MTA jest agencją prowadzącą projekt IBX zgodnie z SEQRA i przygotowuje raport oceny oddziaływania na środowisko (Environmental Impact Statement, EIS) w ramach tego procesu.

1.1 CEL OKREŚLENIA ZAKRESU

MTA ustala zakres treści i kwestii, które należy uwzględnić w EIS, słuchając głosów przedmiotowych agencji, jak również opinii publicznej. Jak stanowią Kompleksowe zasady i przepisy stanu Nowy Jork, tytuł 6, sekcja 617.8 - ustalanie zakresu - „głównym celem ustalania zakresu jest skupienie EIS na potencjalnie istotnych negatywnych skutkach i eliminacja rozważania skutków, które są nieistotne lub mało znaczące”. Niniejszy dokument ma ułatwić zainteresowanym stronom zrozumienie procedury ustalania zakresu, dostarczyć istotnych informacji o IBX, wyjaśnić, w jaki sposób opracowano alternatywy oraz ustanowić wczesny, otwarty proces wysłuchiwanie głosów opinii publicznej i agencji.

Niniejsza wersja robocza dokumentu określającego zakres podsumowuje opracowanie alternatyw podczas inżynierii koncepcyjnej (CE) i określa ramy analizy w wersji roboczej raportu oceny oddziaływania na środowisko (DEIS). Oczekiwany wynik procedury określania zakresu będzie końcowy dokument, określający zakres projektu IBX.

1.2 KONTEKST USTAWODAWCZY

Proces oceny oddziaływania na środowisko umożliwia decydentom rozważenie wpływu Proponowanego Projektu na środowisko, ocenę rozsądnych alternatyw i określenie sposobów złagodzenia znaczących negatywnych skutków dla środowiska. DEIS dla IBX zostanie przygotowany zgodnie z SEQRA, skodyfikowaną w Artykule 8 Ustawy o ochronie środowiska (ECL §§ 8-0101 i nast.), oraz przepisami wykonawczymi w Części 617 Tytułu 6 Kodeksów, zasad i przepisów stanu Nowy Jork. Tam, gdzie wyraźnie wskazano w niniejszym dokumencie, metodologie oceny oddziaływania na środowisko będą zgodne z wytycznymi z Podręcznika technicznego oceny jakości środowiska miasta Nowy Jork (CEQR).

Po zakończeniu procesu SEQRA, MTA może podjąć decyzję o ubieganiu się o fundusze federalne z Federalnej Administracji Transportu (FTA) w celu zwiększenia środków finansowych na projekt. W takim przypadku przestrzegane będą wymogi Krajowej ustawy o polityce środowiskowej (National Environmental Policy Act, NEPA) z 1969 roku. FTA będzie główną agencją w kwestii zgodności z NEPA; ocena zgodności nastąpi po zakończeniu procesu SEQRA.

Realizacja Proponowanego Projektu będzie wymagała uprzedniego zatwierdzenia przez władze miejskie, stanowe i federalne. Sekcja 7 zatytułowana „Koordynacja agencji” zawiera listę agencji miejskich, stanowych i federalnych, które zostaną zaproszone do udziału w projekcie IBX, a także opis roli i odpowiedzialności każdej z tych agencji.

2 Opis projektu

Korytarz kolei towarowych obejmujący Bay Ridge Branch Kolei Long Island (LIRR) i należącą do CSX Fremont Secondary jest jednym z niewielu pozostałych towarowych połączeń kolejowych w Nowym Jorku (zob. Ilustracja 1). Ten korytarz daje MTA możliwość dodania pociągów pasażerskich w celu lepszego połączenia niektórych z najgęściej zaludnionych i zróżnicowanych społeczności Brooklynu i Queens z istniejącą siecią komunikacyjną MTA. IBX wykorzystałby istniejącą wielopoziomową, bezkolizyjną linię kolejową, obecnie wykorzystywaną wyłącznie do transportu towarów, do przewozu pasażerów z Sunset Park na Brooklynie do Jackson Heights w Queens. Ten nowy serwis umożliwiłby przesiadki do 17 linii metra, ponad 50 linii autobusowych i LIRR. Przewóz pasażerów i towarów pozostałby całkowicie oddzielny w całym korytarzu.

Północna stacja końcowa IBX znajdowałaby się bezpośrednio na zachód od stacji metra Jackson Heights-Roosevelt Avenue/74th Street, jednej z najbardziej ruchliwych stacji w Queens. Stacja IBX znajdowałaby się w odległości krótkiego spaceru od stacji Woodside LIRR, która zapewnia połączenia w kierunku wschodnim na Long Island, a w kierunku zachodnim na Penn Station w Nowym Jorku. Korytarz projektu o długości 14 mil przecina się również ze stacją East New York LIRR, która zapewnia połączenia z Atlantic Terminal na zachód i stacją Jamaica na wschód. IBX zapewniłby bardzo potrzebne usługi kolejowe mieszkańcom słabo skomunikowanych obszarów - takich jak East Flatbush i Maspeth - a także dzielnic obsługiwanych tylko przez jedną linię metra, takich jak Middle Village i Canarsie.

Oprócz włączenia w istniejącą sieć komunikacji miejskiej, Proponowany Projekt obejmuje następujące kluczowe elementy:

- Zajezdnę i bocznice (Operations Facility and Storage Yard, OFSY) na terenie Brooklyn Army Terminal (BAT) na południowym krańcu linii, jak opisano w Sekcji 5.3.2.
- 19 proponowanych stacji w miejscach opisanych w Sekcji 5.3.3.
- 16 proponowanych podstacji trakcyjnych na każdym końcu linii i rozmieszczonych w odległości około jednej mili od siebie wzdłuż korytarza, jak opisano w Sekcji 5.3.4.
- Przebudowę mostów i innej infrastruktury wzdłuż korytarza, jak opisano w sekcji 5.3.5.
- Przeniesienie istniejącego rurociągu paliwowego w istniejącym korytarzu.
- Instalację dwóch szybów wentylacyjnych nad East New York Tunnel.
- Przeniesienie istniejących torów towarowych w celu dostosowania ich do obsługi taboru kolejki.

Rysunek 1 - Zarys projektu



3 Tło/Historia

Proponowany korytarz projektu IBX jest podzielony na dwie części. Północna część w Queens, znana jako Fremont Secondary, jest własnością CSX i poruszają się tamtędy pociągi towarowe jadące z Long Island na Bronx i do Nowej Anglii. Południowa część korytarza, Bay Ridge Branch, jest własnością LIRR i jest prowadzona przez New York & Atlantic Railway; obsługuje ona kilku klientów przewoźników towarowych, obiekty portowe w Brooklynie i prom kolejowy do New Jersey. Korytarzem porusza się średnio w obie strony jeden pociąg dziennie.

Linia Bay Ridge Branch została otwarta w 1876 roku jako część New York, Bay Ridge i Jamaica Railroad. Linia prowadziła od Bay Ridge do skrzyżowania z Brooklyn, Bath i Coney Island Railroad w pobliżu miejscowości New Utrecht. W latach 1877-1883 kilkakrotnie przedłużano torę Bay Ridge do obecnej stacji końcowej na Fresh Pond Junction w Queens i połączenia z linią LIRR Montauk. Linia była początkowo głównie pasażerska, ale spadająca liczba pasażerów wymusiła zakończenie przewozów pasażerskich w 1924 roku. Cała gałąź została zelektryfikowana w 1927 r. w celu obsługi pociągów towarowych. Trakcja elektryczna dla pociągów towarowych została zlikwidowana w 1968 roku wraz z przejściem na lokomotywy spalinowe. Ta gałąź torów służy obecnie do przewozu towarów w hrabstwach Kings, Nassau i Suffolk poprzez połączenie z Montauk Line.

Podczas gdy Brooklyn i Queens są dobrze obsługiwane przez metro i inne środki komunikacji z Manhattanem, jest niewiele bezpośrednich szybkich połączeń w obrębie tych dzielnic i pomiędzy nimi. MTA ukończyło *Tymczasowe badanie wykonalności IBX i analizę alternatyw (Badanie wykonalności IBX)* w 2022 r. oraz *Badanie planowania i powiązań środowiskowych IBX (Badanie IBX PEL)* w 2023 r. Badania te wykazały znaczne istniejące i przewidywalne zapotrzebowanie na ulepszone usługi komunikacji publicznej wewnątrz tych dzielnic i pomiędzy nimi. Przykładowo, wielu pasażerów korzystających z komunikacji publicznej na Brooklynie, których celem jest Queens, musi wjechać na Manhattan jedną linią, a następnie przesiąść się na inną linię wyjeżdżającą z Manhattanu, aby dotrzeć do celu w Queens, co znacznie wydłuża czas podróży (np. Godzinę trwa dojazd z Brooklyn College w Midwood do Roosevelt Avenue we Flushing, Queens przez Times Square). Te ograniczenia komunikacyjne dotyczą wszystkich segmentów populacji, ale są szczególnie dotkliwe dla mieszkańców zależnych od komunikacji miejskiej, którzy często pracują w kilku różnych miejscach w tych dzielnicach. Takie trudności dojazdu ograniczają również dostęp mieszkańców do istniejących i planowanych miejsc pracy, a także zdolność pracodawców do przyciągania niezbędnej siły roboczej.

W ramach *badania wykonalności IBX* zdefiniowano i oceniono alternatywne rozwiązania komunikacyjne na odcinku 14 mil istniejącego korytarza kolei towarowej między Sunset Park na Brooklynie a Jackson Heights w Queens. Alternatywy tranzytowe zalecane w badaniu do dalszego rozważenia obejmowały autobusy ekspresowe (BRT), kolejkę (LRT) i konwencjonalną kolej (CR).

W ramach *badania IBX PEL* przeanalizowano BRT, LRT i CR dla serwisu IBX. W oparciu o tę analizę, w badaniu *IBX PEL* ustalono, że LRT jest preferowaną alternatywą do dalszych badań. Wariant LRT spełniłby cel projektu IBX i zaspakajałby zidentyfikowane potrzeby, zaspokoiłby prognozowane zapotrzebowanie pasażerów, zapewniłby niezawodne usługi pasażerskie, a stacja końcowa znajdowałaby się przy Roosevelt.

Dokument określający zakres SEQRA

Avenue, co nie zakłócałoby ruchu drogowego i nie wykluczałoby przyszłej rozbudowy tego serwisu, przy jednoczesnym unikaniu lub minimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko.

Preferowana alternatywa działałaby w istniejącym korytarzu kolei towarowej, ale na osobnych torach pasażerskich, całkowicie oddzielonych od przewozu towarów. Wzdłuż trasy znajdowałoby się dziewiętnaście (19) stacji. Lokalizacje stacji były konsultowane z lokalnymi społecznościami podczas różnych spotkań informacyjnych, w tym związanych z badaniem PEL, spotkań w ratuszu, dziesięciu otwartych domów i wielu spotkań społeczności w latach 2022-2025.

Podczas badania *IBX PEL*, odbyło się ponad 20 spotkań interesariuszy z partnerami w całym korytarzu. Wirtualne spotkania w ratuszu, podczas których MTA odpowiadało na pytania uczestników, odbyły się w maju i wrześniu 2022 r. W ciągu sześciu miesięcy na stronie internetowej projektu zgłoszono również ponad 1000 uwag, z których wszystkie pomogły w wyborze środka transportu i potencjalnym rozmieszczeniu stacji.

MTA zorganizowało również wirtualne spotkanie w ratuszu w sierpniu 2023 r., aby omówić preferowaną alternatywę i proces oceny oddziaływania na środowisko. Od sierpnia 2023 r. do chwili obecnej MTA zorganizowało dziesięć domów otwartych, kwartalne zebrania Rady Społeczności i Technicznego Komitetu Doradczego IBX (IBX Community Council and Technical Advisory Committee), aby przekazywać kluczowe aktualizacje interesariuszom, a także było gospodarzem serii spontanicznych eventów informacyjnych z udziałem ponad 1300 mieszkańców i 230 firm wzdłuż korytarza. Działania te zaowocowały szeregiem decyzji projektowych CE dotyczących różnych elementów projektu, które są dalej udokumentowane w Sekcji 5 (Alternatywy).

4 Deklaracja celu i potrzeby

4.1 CEL I POTRZEBA

Celem projektu jest zapewnienie szybkiej, bezpośredniej i niezawodnej komunikacji publicznej pomiędzy dzielnicami Brooklyn i Queens, z wykorzystaniem istniejących torowisk pociągów towarowych Bay Ridge Branch i Fremont Secondary pomiędzy Sunset Park i Jackson Heights.

Podstawowe potrzeby uzasadniające projekt są następujące:

- » zapewnienie wydajnego, bezpośredniego, bezpiecznego i niezawodnego dojazdu z Brooklynu do Queens i w obrębie tych dzielnic - co jest potrzebne ze względu na ograniczone środki komunikacji między tymi dwiema dzielnicami, skutkujące długim czasem podróży, nieefektywnymi drogami przejazdu i opóźnieniami.
- » połączenie z istniejącą siecią metra i innych linii komunikacji miejskiej na Brooklynie i Queens - potrzebne w związku z brakiem połączeń między metrem i liniami komunikacyjnymi wzdłuż korytarza IBX.
- » poprawa dostępu i połączeń pomiędzy dzielnicami i w ich obrębie, oraz ze skupiskami miejsc pracy w tym korytarzu; są one obecnie niedostatecznie obsługiwane przez metro i inne środki komunikacji; jest to potrzebne ze względu na długi czas przejazdu pomiędzy dzielnicami, skupiskami miejsc pracy i docelowymi obszarami wzrostu wzdłuż tego korytarza w obu dzielnicach.

4.2 CELE KRÓTKO- I DŁUGOTERMINOWE

Planowanie i publiczna akcja informacyjna w ramach *Badania wykonalności IBX* i *Badania PEL IBX* ustaliły cele długo- i krótkoterminowe związane z projektem. Pięć głównych celów długo- i krótkoterminowych to:

- » Wspieranie zdrowej gospodarki i rozwoju lokalnych społeczności poprzez zapewnienie bardziej sprawiedliwego dostępu do usług i zasobów wzdłuż korytarza.
- » Maksymalne wykorzystanie istniejącego torowiska i infrastruktury dla nowych usług komunikacyjnych.
- » Bezpieczne współistnienie komunikacji pasażerskiej i przewozów towarowych w istniejących korytarzach kolei towarowych
- » Unikanie lub minimalizacja problemów środowiskowych, zarówno tymczasowo, podczas prac budowlanych, jak i w czasie długotrwałej eksploatacji.
- » Zapewnienie ekonomicznych ulepszeń systemu komunikacji miejskiej.

5 Alternatywy

5.1 ALTERNATYWY OCENIONE PODCZAS FAZY WYKONALNOŚCI I PEL

Identyfikacja potencjalnych alternatyw dla projektu rozpoczęła się w 2021 r. podczas *Badania wykonalności IBX* i była kontynuowana w 2022 r. podczas *Badania PEL IBX*. W ramach *Badania wykonalności IBX* oceniono sześć środków transportu, z wariantami każdego z nich, a następnie poddano je analizie wykonalności i wtórnej selekcji. Długa lista ocenianych środków transportu obejmowała: cztery warianty kolei podmiejskiej (CR), dwa warianty spalinowych zespołów trakcyjnych (DMU), ciężki transport kolejowy, zautomatyzowany transport szynowy, dwa warianty kolejki (LRT) i dwa warianty autobusów ekspresowych (BRT). Krótki opis każdego z nich znajduje się poniżej.

Tabela 1 Pierwotna długa lista rozwiązań alternatywnych

KOD ALTER NATY WY.	ŚRODEK TRANSP. ALTERN.	LOKALIZACJA DROGI TRANSPORTU	LICZBA DOD. TORÓW/ PASÓW RUCHU	OKREŚLONA CZĘSTOTLIWOŚĆ USŁUG (ODSTĘPY), W MINUTACH		NAPĘD
				SZCZYT	POZA SZCZYTEM	
CR1	Kolej podmiejska	Wspólne tory z pociągami towarowymi; stacje z bocznymi peronami	1	10 (o ile nie ma ograniczeń operacyjnych)	15	Lokomotywa spalinowa
CR2		Osobne torowisko	2			Lokomotywa spalinowa
CR3		Wspólne torowisko z pociągami towarowymi, stacje z bocznymi peronami	1			Elektryczny zespół trakcyjny
CR4		Osobne torowisko	2			Elektryczny zespół trakcyjny
DMU1	Spalinowy zespół trakcyjny (DMU)	Wspólne tory z pociągami towarowymi	1	10	15	Spalinowy, samobieżny
DMU2		Oddzielone torowisko	2			Spalinowy, samobieżny
HRT1	Metro (ciężka kolej)	Oddzielone od pociągów towarowych	2	3 - 4	6 - 8	Elektryczny zespół trakcyjny
AGT1	Zautomatyzowany transport szynowy (AGT)	Chronione osobne torowisko	2	8	10 - 12	Elektryczny zespół trakcyjny
LRT1	Kolejka miejska (LRT)	Na istniejącym poziomie szyn	2	5	10 - 12	Trakcja elektryczna napowietrzna (OCS) Wielojednostkowy/elektryczny akumulatorowy
LRT2		Wzniesiony ponad istniejący poziom szyn	2			Trakcja elektryczna napowietrzna (OCS) Wielojednostkowy/elektryczny akumulatorowy

Dokument określający zakres SEORA

KOD ALTERN.	ŚRODEK TRANSP. ALTERN.	LOKALIZACJA DROGI TRANSPORTU	LICZBA DOD. TORÓW/ PASÓW RUCHU	OKREŚLONA CZĘSTOTLIWOŚĆ USŁUG (ODSTĘPY), W MINUTACH		NAPĘD
				SZCZYT	POZA SZCZYTEM	
BRT1	Autobusy ekspresowe (BRT)	Utworzona jezdnia na poziomie torów (osobno od torów towarowych)	2	5	10 - 12	Akumulatorowy elektryczny
BRT2		Wzniesiona jezdnia nad torowiskiem	2			Akumulatorowy elektryczny

Źródło: Badanie wykonalności IBX (2021)

Aby zawęzić listę alternatyw, każda z nich została sprawdzona pod kątem wykonalności w oparciu o kilka kryteriów, w tym: potencjalne wysokie koszty kapitałowe i znaczna złożoność budowy, efektywne wykorzystanie dostępnego torowiska (ROW), zdolność do zapewnienia właściwych przewozów pasażerów i towarów oraz możliwość dogodnych połączeń z istniejącą siecią komunikacji w korytarzu.

Ciężka kolej i zautomatyzowany transport szynowy zostały wyeliminowane z listy podczas Badania wykonalności ze względu na kilka istotnych ograniczeń - wysokie koszty budowy, znaczna złożoność i ryzyko oraz niezdolność do efektywnego wykorzystania dostępnych torowisk lub minimalizacji potrzeby budowy dodatkowych torowisk. Ponieważ oba typy transportu wymagają fizycznego oddzielenia od przewozów towarowych, potrzeba większej przestrzeni zwiększa zakres i złożoność przebudowy torowiska, a tym samym potencjalny wpływ na niektóre części korytarza komunikacyjnego. Do pozostałych alternatyw zastosowano następnie wtórne kryteria selekcji.

Pozostałe opcje przeszły do wtórnej selekcji, w której wyeliminowano obie opcje DMU, niektóre typy CR, LRT i BRT. DMU wykorzystuje pojazdy zgodne z przepisami Federalnej Administracji Kolei (FRA), które są napędzane silnikami spalinowymi montowanymi w wagonach. Oceniono dwie opcje DMU - opcja 1 DMU miałaby wspólne tory z pociągami towarowymi, a opcja 2 DMU jeździłaby po dwóch dedykowanych torach. Przewidywano, że opcja 1 DMU skomplikowałaby przewozy towarowe i nie zapewniłaby odpowiedniej częstotliwości ruchu pasażerskiego/towarowego; przewidywano, że opcja 2 DMU będzie wiązała się z dużą złożonością budowy i ryzykiem, m.in. ze względu na częściowo tylko wspólne tory z pociągami towarowymi.

Oceniono cztery rodzaje CR: CR1, wspólny tor z ruchem towarowym, lokomotywa spalinowa; CR2, osobny tor, lokomotywa spalinowa; CR3, wspólny tor z ruchem towarowym, elektryczny zespół trakcyjny; i CR4, osobny tor, elektryczny zespół trakcyjny. CR1 i CR3 odrzucono, ponieważ nie było możliwości uniknięcia komplikacji przewozów towarowych lub zapewnić niezawodnie właściwej częstotliwości ruchu pasażerskiego/towarowego. CR2 odrzucono, ponieważ wiązał się z dużą złożonością i ryzykiem budowy, a także wykorzystywał spalinowe zespoły trakcyjne, co jest niezgodne z celem projektu, jakim jest unikanie lub minimalizacja wpływu na środowisko (CR1 również miał tę wadę). Chociaż CR4 prawdopodobnie również wiązał się ze znaczną złożonością i ryzykiem budowy, został on przedstawiony jako realna opcja, ponieważ dwa tory pozwalały na przewóz pasażerów znacznie bardziej niezależnie od kolei towarowej w tym korytarzu, z rozsądnymi częstotliwościami pociągów, co było głównym celem badania. Co więcej, mógłby on wykorzystywać elektryczne zespoły trakcyjne - zgodnie z celem projektu uniknięcia lub minimalizacji wpływu na środowisko.

Oceniono dwa rodzaje LRT: LRT1, trakcja elektryczna napowietrzna /akumulatorowy napęd elektryczny na torach wzniesionych ponad istniejący poziom torowiska; oraz LRT2, trakcja elektryczna napowietrzna /akumulatorowy napęd elektryczny na torach na istniejącym poziomie. Oceniono również dwa rodzaje BRT: BRT1, akumulatorowy napęd elektryczny na utwardzonej jezdni na poziomie torów kolejowych, niezależnej od torów towarowych; oraz BRT2, akumulatorowy napęd elektryczny na jezdni wzniesionej nad istniejącym torowiskiem. LRT1 i BRT1 uznano za wadliwe, ponieważ wiązały się ze znaczną złożonością i ryzykiem budowy, a także bardzo wysokimi kosztami budowy, głównie z powodu ograniczonej przestrzeni poziomej i pionowej dostępnej dla tych alternatyw. LRT2 i BRT2 przedstawiono jako realne opcje do dalszej oceny, ponieważ nie miały żadnych istotnych wad (patrz Tabela 2).

Tabela 2 Wyniki analizy

Fatal Flaw Screening Criteria		Commuter Rail				HRT/AGT		LRT/BRT					
		CR1	CR2	CR3	CR4	DMU1	DMU2	HRT1	AGT	LRT1	LRT2	BRT1	BRT2
1	Potential for High Capital Cost and High Complexity of Construction												
1.1	Likely involve very high construction costs?												
1.2	Likely involve a high level of construction complexity and risk?												
1.3	Have the ability to mitigate freight operation complexity?												
2	Effective Use of Available Right-of-Way (ROW)												
2.1	Utilize available right-of-way, or minimize the need for additional ROW?												
3	Provide Reasonable Transit/Freight Service												
3.1	Likely provide reliable transit/freight service frequencies?												
4	Connect Effectively with Existing Corridor Transit Services												
4.1	Effective bus, subway, and commuter rail connections												
		Fatally Flawed				Fatally Flawed				F.F.			
		Feasible Alternatives											

Podsumowując, trzy tryby - CR4, LRT2 i BRT2 - awansowały z *Badania wykonalności IBX* do *Badania PEL IBX*. Alternatywy oceniono według następujących kryteriów: przepustowość, niezawodność, możliwość wykonania budowy, specjalizacja pojazdu i koszt na pasażera.

5.1.1 Autobusy ekspresowe (BRT)

W *Badaniu IBX PEL* stwierdzono, że BRT nie może spełnić wszystkich celów i potrzeb projektu, ponieważ nie może zapewnić wystarczającej przepustowości dla prognozowanej liczby pasażerów. Autobusy nie mają takiej pojemności jak wagony LRT lub CR, przez co maksymalna liczba pasażerów BRT pozostaje na poziomie około 65% maksymalnej liczby pasażerów LRT lub CR. Koszt BRT był najniższy spośród wszystkich wariantów. Jednak ze względu na ograniczenia przepustowości BRT, koszt na pasażera w ujęciu rocznym był wyższy niż LRT, ale niższy niż CR. Koszty eksploatacji i utrzymania BRT były niższe niż koszty eksploatacji i utrzymania LRT i CR. Jednak ze względu na ograniczenia związane z konstrukcją i pojemnością autobusów, BRT wypada znacznie poniżej prognozowanej liczby pasażerów w projekcie. Co więcej, w punktach końcowych korytarza pojazdy BRT muszą opuścić korytarz i zawrócić przed ponownym wjechaniem na trasę w przeciwnym kierunku, co powodowałoby dodatkowe zatory na pobliskich ulicach. Takie wymagania ograniczają cele operacyjne i potencjał przyszłej rozbudowy BRT.

5.1.2 Kolej konwencjonalna (CR)

CR może spełnić cele i potrzeby projektu. Mogłaby obsługiwać znacznie większą liczbę pasażerów niż BRT i zapewniać szybką i niezawodną komunikację publiczną. Jednak w *Badaniu PEL* stwierdzono, że CR ma znacznie wyższe koszty budowy i zakupu taboru. W porównaniu z innymi rodzajami transportu, zakup taboru CR stanowiłby znaczne

Dokument określający zakres SEQRA

wyzwanie ze względu na stwarzającą konkurencję ograniczoną liczbę producentów taboru szynowego w Stanach Zjednoczonych. Ponadto wiele typów wagonów CR nie byłoby w stanie poruszać się w East New York Tunnel ze względu na ograniczony prześwit poziomy. Ponadto *Badanie PEL* wykazało, że opcja CR wymagałaby nowego tunelu pod Metropolitan Avenue. Istniejący tunel pod cmentarzem nie jest w stanie pomieścić dodatkowych torów. W rezultacie koszty CR byłyby znacznie wyższe niż koszty BRT (szacowane koszty budowy CR byłyby ponad dwukrotnie wyższe niż BRT).

5.1.3 Kolejka miejska (LRT)

LRT oferowała najwięcej korzyści ze wszystkich opcji transportu, jednocześnie spełniając cel i potrzeby projektu. Jak omówiono w *Badaniu PEL*, LRT jest w stanie zapewnić oczekiwaną częstotliwość kursowania i zaspokoić prognozowaną liczbę pasażerów. Mogłoby to zapewnić niezawodną komunikację miejską, a w razie potrzeby umożliwiłoby przyszłą rozbudowę. LRT stanowi ekonomiczny i możliwy do skonstruowania rodzaj transportu, z większą elastycznością operacyjną niż CR i BRT. Wagony LRT reprezentują również nową, nowoczesną klasę wagonów kolejowych wyposażonych w najnowszą dostępną technologię i można je zamawiać z już dostępnej oferty stosunkowo dużej puli dostawców, przy minimalnych dostosowaniach w porównaniu z innymi opcjami.

Podobnie jak wszystkie inne opcje ocenione w *Badaniu PEL*, LRT nie może działać w istniejącym tunelu pociągów towarowych pod Metropolitan Avenue. Elastyczność LRT pozwala jednak na poruszanie się w różnych środowiskach i uznano, że poprowadzenie niewielkich odcinków torów wzdłuż Metropolitan Avenue, 69th Street i 69th Place byłoby wykonalną alternatywą wobec budowy nowego, przylegającego do istniejącego tunelu pod Metropolitan Avenue. Kiedy projekt koncepcyjny wyszedł poza ramy *Badania PEL*, opracowano dodatkowe rozwiązania w postaci tunelu dla LRT, które stanowią bardziej opłacalną alternatywę dla tych rozważanych na poprzednich etapach planowania. Jak omówiono w innym miejscu niniejszego dokumentu, drażenie tunelu pod Metropolitan Avenue zostanie poddane dalszej ocenie w EIS.

5.1.4 Wybór trybu zgodnie z zaleceniem PEL

Z powodów przedstawionych powyżej, w *Badaniu IBX PEL* zalecono dalsze rozwijanie LRT jako preferowanej alternatywy w procesie oceny oddziaływania na środowisko, a CR i BRT zostały wyeliminowane z dalszych rozważań.

5.2 ALTERNATYWY OCENIANE NA ETAPIE INŻYNIERII KONCEPCYJNEJ

Chociaż LRT uznano za preferowany środek transportu, MTA podczas fazy inżynierii koncepcyjnej (CE) oceniła dodatkowo alternatywę w postaci usprawnionych przewozów autobusowych

5.2.1 Usprawnione przewozy autobusowe

W oparciu o *Badanie wykonalności IBX* i *Badanie PEL IBX*, usprawnione przewozy autobusowe mogą stanowić alternatywę dla LRT. Proponowany wariant usprawnionych przewozów autobusowych działałby jako usługa Select Bus Service (SBS) na ulicach równoległych do korytarza IBX, głównie z wykorzystaniem fragmentów istniejących tras autobusowych B9, B7, Q67, Q18 i Q47. Usprawnione przewozy autobusowe obejmowałyby konkretne ulepszenia skrzyżowań, usprawnione kierowanie ruchem oraz inne usprawnienia operacyjne i fizyczne w celu poprawy usług, usprawnienia połączeń, zwiększenia przepustowości i przyspieszenia

Dokument określający zakres SEQRA

przejazdów wzdłuż korytarza. Usprawnione przewozy autobusowe obejmowałyby połączenie następujących elementów:

- » Pobieranie opłat przy wszystkich drzwiach w celu przyspieszenia wsiadania do autobusu.
- » Trzydrzwiowe, niskopodłogowe i przegubowe autobusy skracające czas wsiadania i wysiadania.
- » Przedłużenia chodników, aby uniknąć podjeżdżania autobusów do krawężnika, a potem oczekiwania na właściwy moment, aby włączyć się do ruchu.
- » Priorytetowa sygnalizacja drogowa dla autobusów w celu zmniejszenia opóźnień i zwiększenia niezawodności rozkładu jazdy.
- » Pasy dla autobusów, w tym do omijania zatorów przy skrzyżowaniach, jeśli pozwoli na to odpowiednia geometria jezdni.
- » Dostosowanie trasy autobusu z ograniczeniem liczby przystanków.
- » Dodatkowe darmowe przesiadki.
- » Nowe podejście do punktów przesiadkowych między różnymi trasami i środkami transportu w celu usunięcia wąskich gardeł, skrócenia czasu przesiadek i poprawy komfortu pasażerów.

Przewidywane czasy przejazdu na trasie SBS bez żadnych zabiegów SBS wahają się od 1 godz. 55 min. w godzinach popołudniowych w kierunku południowo-zachodnim do 2 godz. 15 min. w godzinach popołudniowych w kierunku północno-wschodnim. Zakładając oszczędność czasu podróży na poziomie 20%¹ dzięki rozwiązaniom SBS, czas przejazdu zostałby skrócony średnio o 24 minuty, tj. średnio do 1 godz. 38 min. Gdyby rozwiązania SBS zostały zastosowane tylko na 14 odcinkach trasy, na których autobus porusza się z prędkością 0-6 mil/godz. (o łącznej długości około 5 mil), czas przejazdu skróciłby się średnio o 10 minut, osiągając średnio 1 godz. 52 min.

Dla porównania, oczekiwany czas przejazdu IBX z Brooklyn Army Terminal do Roosevelt Avenue przy użyciu LRT wynosiłby około 32 minut, znacznie krócej niż średni czas przejazdu dla usprawnionej alternatywy autobusowej w dowolnym okresie.

Chociaż wariant z usprawnieniem autobusów byłby lepszy niż wariant niepodejmowania jakichkolwiek działań optymalizujących istniejący system komunikacji bez dużych inwestycji w nową infrastrukturę, nie spełniłby on celu i potrzeby projektu, jakim jest zapewnienie szybkiej, bezpośredniej, bezpiecznej i niezawodnej komunikacji miejskiej między dzielnicami Brooklyn i Queens. Alternatywa w postaci usprawnienia autobusów nie zapewniłaby również połączeń z istniejącym metrem i innymi środkami komunikacji miejskiej obsługującymi Brooklyn i Queens. Wreszcie, w porównaniu z preferowanym wariantem LRT, wariant usprawnionych autobusów nie poprawiłby dostępu i połączeń do i między dzielnicami i skupiskami miejsc pracy w korytarzu. Dlatego też wariant usprawnionych autobusów został wyeliminowany z dalszych rozważań.

5.3 UDOSKONALENIA PROJEKTU OCENIONE NA ETAPIE INŻYNIERII KONCEPCYJNEJ

Różne elementy wariantu LRT zostały poddane dalszemu doskonaleniu na etapie inżynierii koncepcyjnej projektu, w tym:

¹ <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nyc-dot-select-bus-service-report.pdf>.

Dokument określający zakres SEQRA

- » Nowy układ ruchu na Metropolitan Avenue
- » Schematy i rozmieszczenie zajezdni i bocznicy
- » Lokalizacje stacji i dostęp do nich
- » Lokalizacje podstacji trakcyjnych (TPSS)
- » Przebudowy mostów i innych obiektów

Poniżej przedstawiono dokładniej każdy z powyższych elementów projektu i podsumowanie ocenionych opcji, wskazano opcje wyeliminowane z dalszych rozważań i opcje poddawane dalszej ocenie w DEIS, ponieważ najlepiej spełniają cel i potrzeby Projektu oraz ustalone cele długo- i krótkoterminowe.

5.3.1 Nowy układ ruchu na Metropolitan Avenue

W *Badaniu IBX PEL* uwzględniono bieg ulicy jako część trasy, z trasą LRT przebiegającą po ulicy na krótkim odcinku, na wspólnej drodze z ruchem kołowym i oddzielenie od istniejącej podziemnej linii kolejowej. We wstępnym projekcie *Badania IBX PEL* wykorzystano fragmenty Metropolitan Avenue, 69th Street i 69th Place do objazdu wokół cmentarza All Faiths (przebieg ulicy - zob. Ilustracja 2). Projekt przebiegu ulicy był dalej rozwijany na etapie inżynierii koncepcyjnej poprzez opracowywanie parametrów projektu, identyfikację ograniczeń, opracowywanie opcji projektowych i ostatecznie wybór preferowanej opcji. Wraz z dalszym rozwojem i identyfikacją wad przebiegu ulic, opracowano dwie nowe opcje do rozważenia i porównania: opcję wiaduktu i opcję tunelu.

Wszystkie trzy opcje zostały ocenione pod kątem powiązanych kosztów, potencjalnego wpływu na nieruchomości, wpływu na ruch drogowy i innych istotnych obaw społeczności, jak podsumowano poniżej.

5.3.1.1 Opcja uliczna

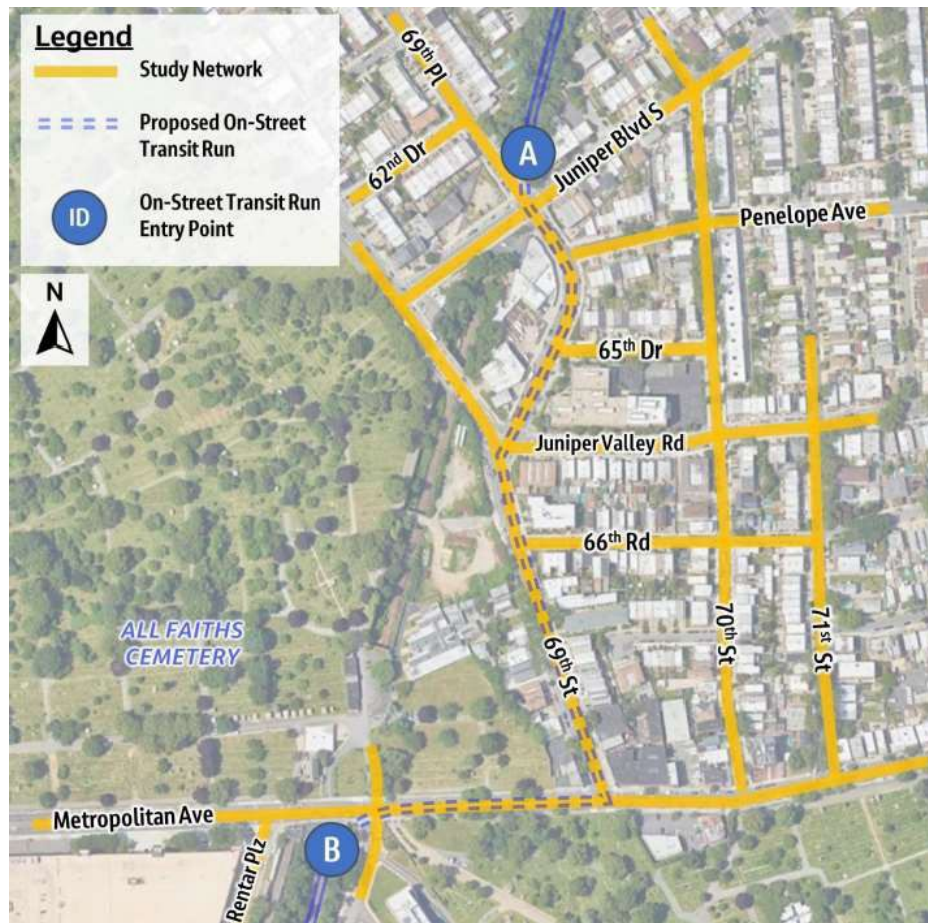
Ten podrozdział streszcza projekt dla ulicznych części IBX przy Metropolitan Avenue i 69th Street (zob. Ilustracja 2).

Metropolitan Avenue zachowałaby dwa pasy ruchu w każdym kierunku, a środkowy pas byłby przekształcony we wspólny pas z wagonami kolejki (LRV). Pasy środkowe, zarówno dla LRV, jak i samochodów, miałyby szerokość 13 stóp, aby zminimalizować potencjalne kolizje boczne pomiędzy LRV i ciężkimi pojazdami. Wagony LRV wymagałyby dodatkowej przestrzeni na słupy napowietrznej sieci trakcyjnej (OCS), które byłyby ustawione na środku ulicy na wprowadzonym wzniesionym środkowym pasie rozdzielającym kierunki ruchu.

69th Street miałaby jeden pas ruchu w każdym kierunku, wspólny dla LRV i ruchu samochodowego. Wprowadzony zostanie również wzniesiony środkowy pas rozdzielający kierunki ruchu o szerokości trzech stóp, uniemożliwiający skręt w lewo z istniejących podjazdów.

Aby umożliwić skręcanie wagonów LRV i zminimalizować dezorientację kierowców, konieczna byłaby poprawa geometrii jezdni i zmiana ustawień sygnalizacji na czterech skrzyżowaniach: Korytarz kolejowy/Metropolitan Avenue; Metropolitan Avenue/69th Street; 69th Street/69th Place/Juniper Valley Road; oraz 69th Place/Juniper Boulevard South.

Ilustracja 2 Opcja uliczna

5.3.1.2 Opcja wiaduktu

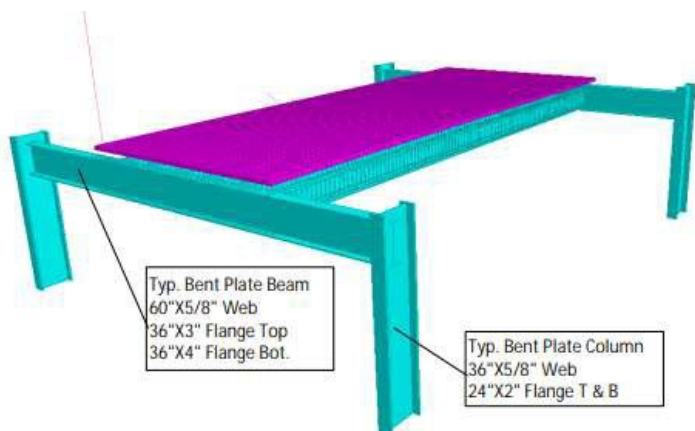
Opcja wiaduktu wymagałaby budowy wiaduktu w celu podniesienia torów IBX nad Metropolitan Avenue, Cmentarzem All Faiths, 69th Street i skrzyżowaniem Juniper Boulevard South/69th Place. Pozwoliłoby to uniknąć wpływu na ruch uliczny związany z opcją przejazdu po ulicy. Przewiduje się wpływ budowy na cmentarz, głównie ze względu na rozmieszczenie kolumn konstrukcyjnych.

Wiadukt przebiegałby w dużej mierze równolegle do linii kolejowej Fremont Secondary. Wiadukt składałby się z części wznoszącej się o nachyleniu +4%, płaskiego odcinka z nadziemną stacją IBX Metropolitan Avenue oraz części opadającej o zmiennym nachyleniu 2-6%, łączącej się z istniejącym przebiegiem torów na północ od cmentarza. Pełna długość wiaduktu wynosiłaby około 4700 stóp (ponad 1400 m), a maksymalna wysokość od poziomu ulicy do torów - około 30 stóp (9 m).

Wraz z nadbudową pokazaną na Ilustracji 3, każda kolumna wymagałaby betonowego cokołu i fundamentu. Wylanie fundamentów wymagałoby wykonania znacznych wykopów i

wpłynęłoby na otoczenie każdej kolumny. Na całej długości wiaduktu należałoby wykonać co 100 stóp (30m) co najmniej dwa wykopy i dwa fundamenty, po jednym z każdej strony pasa drogowego,

Ilustracja 3 Typowy przekrój konstrukcji wiaduktu IBX



5.3.1.3 Opcja tunelu

Opcja tunelu obejmuje budowę tunelu o długości około 520 stóp (niecałe 160 m) pod Metropolitan Avenue. Wstępna koncepcja tunelu zakłada stację z bocznymi peronami. Prześwit pionowy tunelu wynosiłby 18 stóp (5,5 m) dla LRV, przy całkowicie rozciągniętej sieci trakcyjnej. Potencjalny wpływ na wszelkie konstrukcje nad proponowanym tunelem i w jego sąsiedztwie zostanie oceniony podczas procesu EIS.

5.3.1.4 Przegląd wyników analizy

Przeprowadzono ocenę trzech wariantów opisanych powyżej w celu ustalenia najlepszej opcji dla tego krótkiego odcinka Metropolitan Avenue na trasie IBX. Tabela 3 poniżej zawiera przegląd wyników tej analizy. Podane poniżej wnioski z tej analizy pokazują, że opcja tunelu najlepiej spełnia cel, potrzebę i założenia projektu, a zatem jest zalecana do dalszej oceny; opcje przejazdu przez ulicę i wiaduktu zostały wyeliminowane z dalszych rozważań:

- Ponieważ tunel znajdowałby się pod ziemią, prawdopodobieństwo jego negatywnego wpływu na nieruchomości byłoby niższe niż w przypadku opcji z wiaduktem lub torami na ulicy. Tunel nie zwiększyłby hałasu z uwagi na większą odległość między źródłem hałasu a wrażliwymi odbiorcami, w przeciwieństwie do opcji torów na poziomie ulicy i wiaduktu, gdzie odległość byłaby mniejsza.
- Niezawodność usług IBX w wariantcie ulicznym budzi większe wątpliwości, ponieważ LRT i ruch drogowy byłyby na tej samej jezdni. Opcje wiaduktu i tunelu eliminowałyby zagrożenia niezawodności usług/wydłużonego czasu przejazdu, ponieważ LRT i ruch drogowy byłyby oddzielone.

Dokument określający zakres SEQRA

- Opcja z wiaduktem miałaby najwyższy szacunkowy koszt budowy, podczas gdy opcja uliczna miałaby najniższy koszt, a opcja tunelu byłaby pośrodku. Mimo że szacunkowy koszt budowy przy torach na ulicy byłby najniższy, ogólnie implikacje finansowe zapewne nie byłyby najniższe, z uwagi na powolniejszy czas przejazdu IBX, kwestie niezawodności usług i konflikty z ruchem drogowym.
- Wariant z wiaduktem miałby potencjalnie znaczny wpływ na wygląd okolicy, gdzie dominują domy mieszkalne.

Tabela 3 Porównanie opcji torów na ulicy, tunelu i wiaduktu

OPCJA	WPŁYW NA NIERUCHOMOŚCI	KOSZT	RUCH DROGOWY	DZIAŁANIA LRT	INNE CZYNNIKI
TORY NA ULICY	Trwały negatywny wpływ na cztery parterowe budynki komercyjne	Koszt bazowy	Wspólne pasy ruchu LRT i samochodów stanowią największe zagrożenie bezpieczeństwa (w porównaniu z wiaduktem i tunelem). Zakaz skrętu w lewo na podjazdach Zakaz skrętu w lewo w kierunku południowym na skrzyżowaniu Metropolitan Avenue/69th Street Podjazdy na 69th St. i 69th Pl. ograniczone tylko do skrętów w prawo Potencjalnie znaczne pogorszenie ruchu drogowego na trzech skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną	Zmniejszo na niezawodność serwisu (w porównaniu z wiaduktem i tunelem) Dłuższy czas przejazdu (w porównaniu z wiaduktem i tunelem)	Potencjalny wpływ na jakość powietrza spowodowany większym natężeniem ruchu drogowego Potencjalnie negatywny wpływ hałasu powodowanego LRT w pobliżu wrażliwych odbiorców (w budynkach mieszkalnych) Potencjalnie negatywne skutki budowy w pobliżu budynków mieszkalnych, komercyjnych i instytucjonalnych

OPCJA	WPŁYW NA NIERUCHOMOŚCI	KOSZT	RUCH DROGOWY	DZIAŁANIE LRT	INNE CZYNNIKI
WIADUKT	Trwały negatywny wpływ na 4 parterowe budynki komercyjne Trwałe zajęcie terenu na cmentarzu na kolumny wspierające wiadukt	Znacznie wyższy niż projekt bazowy (tory na ulicy)	Oddzielenie LRT od ruchu drogowego Większe bezpieczeństwo ruchu drogowego (w porównaniu do torów na ulicy)	Skrócony czas przejazdu (w porównaniu do torów na ulicy)	Potencjalnie znaczący wpływ na wygląd okolicy - wiadukt na obszarze mieszkalnym. Większy potencjalny hałas uciążliwy dla okolicy
TUNEL	Tymczasowy potencjalny negatywny wpływ na cmentarz All Faiths i 4 parterowe budynki komercyjne (możliwe przywrócenie do poprzedniego stanu po zakończeniu budowy)	Nieco wyższe niż projekt bazowy (tory na ulicy)	Oddzielenie LRT od ruchu drogowego Większe bezpieczeństwo ruchu drogowego (w porównaniu do torów na ulicy)	Skrócony czas przejazdu (w porównaniu do torów na ulicy)	Najmniejszy potencjalny negatywny wpływ na okolicę w zakresie jakości powietrza, ruchu drogowego, hałasu i wyglądu.

5.3.2 Zajeżdźnia i bocznica (OFSY)

Faza inżynierii koncepcyjnej projektu IBX obejmowała badanie różnych lokalizacji OFSY, głównie w Brooklyn Army Terminal (BAT) na południowym krańcu linii w Brooklynie. Rozważono wiele opcji zajeżdźni, aby połączyć OFSY z istniejącymi obiektami transportu towarowego w tym obszarze. Ze względu na konfigurację zajeżdźni i istniejące obiekty obsługi pociągów towarowych, rozważano rozdzielanie obiektu operacyjnego i zajeżdźni oraz umieszczenie ich w oddzielnych lokalizacjach, a także połączenie obu obiektów na wspólnym terenie. Dodatkowo oceniono obszar pod wieżowcami Bay Ridge Towers pod kątem potencjalnej zajeżdźni LRV.

Przy określaniu układu terenu i funkcjonalności OFSY uwzględniono następujące kryteria i wymagania operacyjne:

- Preferowana lokalizacja dla OFSY IBX jest na końcu linii. Lokalizacja zajeżdźni na końcu trasy jest preferowana, aby ułatwić włączanie taboru do ruchu w godzinach szczytu i odprowadzanie go po zakończeniu szczytu. Zważywszy na potrzebę uwzględnienia innych zastosowań i związanych z nimi pracowników w zajeżdźni, zajeżdźnia zostałaby oddzielona od obiektu operacyjnego i zlokalizowana na dotychczasowym parkingu pracowniczym na zachód od 2nd Avenue (tzw. „East Lot”). Istniejący parking naziemny dla pracowników zostałby zastąpiony parkingiem wielopiętrowym.

- Obecnie wjazd samochodem do BAT jest możliwy w dwóch lokalizacjach, przez 58th Street i 63rd Street. Projekt OFSY sugeruje, że te punkty dostępu mogą wymagać przebudowy w celu ich utrzymania.
- Nad infrastrukturą NYCDEP przebiegającą przez zajezdnię na 65th Street Yard nie można zbudować żadnych stałych konstrukcji (jak budynki czy rampy). Dodatkowo, istniejąca gałąź linii towarowej 1st Avenue od Bay Ridge Branch do Bush Terminal musi zostać utrzymana. Inne obiekty BAT przesunięte przez budowę IBX OFSY muszą zostać utrzymane, a tym samym przeniesione lub odbudowane w ramach projektu i ogólnego planu zagospodarowania terenu.
- 100-letni obszar zalewowy (zgodnie z mapą ubezpieczenia powodziowego [FIRM] Federalnej Agencji Zarządzania Kryzysowego [FEMA]) obejmuje zachodnią krawędź BAT i zachodnią trzecią część zajezdni na 65th Street. Wszelkie obiekty OFSY znajdujące się na obszarze zalewowym muszą być wzniesione ponad teren zalewowy lub w inny sposób zabezpieczone przed powodzią, aby spełnić wszystkie obowiązujące przepisy dotyczące terenów zalewowych.
- OFSY IBX należy zaprojektować tak, aby pomieścić tabor kolejowy pociągów LRV z napędem elektrycznym o długości do 325 stóp (100m) do czasu wyboru producenta.
- Z wyjątkiem codziennego serwisowania (piaskowanie, czyszczenie wnętrza i codzienne inspekcje) oraz mycia od zewnątrz, wszystkie czynności konserwacji LRV w OFSY IBX muszą być wykonywane na pojedynczych wagonach i sprzężonych zespołach trakcyjnych. Do piaskowania i czyszczenia od zewnątrz pojazdy będą przemieszczane do obiektu konserwacji jako trójwagonowe sczeplone zespoły trakcyjne. Pociągi można jednak rozdzielić, aby mogły niezależnie przechodzić przez automatyczną myjnię od zewnątrz.
- Personel konserwacji pociągów i operatorzy LRV będą mieli do dyspozycji niezbędne pomieszczenia do raportowania, szatnie, stołówki i toalety.
- Należy zapewnić miejsce postojowe wszystkich wagonów LRV przypisanych do OFSY IBX. Miejsce postojowe LRV należy zaprojektować z wystarczającym oświetleniem, aby umożliwić czyszczenie wnętrza wagonów i ich codzienne inspekcje.
- Tory konserwacyjne w warsztacie należy zaprojektować tak, aby pomieściły maksymalnie dwa LRV, aby zapobiec zablokowaniu LRV między innymi wagonami podczas czynności konserwacyjnych i naprawczych. Wyjątkiem jest tor do serwisowania/piaskowania, który musi być zaprojektowany do obsługi trójwagonowych składów.
- Stanowiska na wagony wewnątrz OFSY muszą mieć doprowadzony taki sam prąd co w wybranym systemie ogólnym.
- Po obu stronach wagonów na stanowiskach konserwacyjnych muszą być zapewnione podniesione platformy robocze, aby umożliwić dostęp do dachów LRV, a jednocześnie chronić przed upadkiem. Dostęp do wszystkich platform roboczych na poziomie dachu powinien być sprzężony z OCS w celu zapewnienia, że sieć trakcyjna jest wyłączona

Dokument określający zakres SEQRA

przed uzyskaniem dostępu przez pracowników. Biura brygadzystów powinny znajdować się w pobliżu nadzorowanych przez nich obszarów roboczych.

- OFSY powinna umożliwić wykonywanie drobnych napraw i usuwanie usterek w wybranych podzespołach wagonów (tj. podwoziach, klimatyzatorach, falownikach i pantografach). W związku z tym obiekt może przechowywać części do utrzymania torów (MOW) dla działu utrzymania systemów i obejmować naziemną maszynę do prostowania kół na miejscu. Naprawy głównych podzespołów i przebudowy całego taboru wszystkich flot będą wykonywane na zewnątrz.
- OFSY IBX musi mieć możliwość demontażu i wymiany wszystkich głównych podzespołów LRV, w tym wózków, klimatyzatorów, pantografów i dużych skrzyń z falownikami.

Proponowany OFSY byłby zlokalizowany na terenie BAT i zajezdni przy 65th Street (zob. Ilustracja 4) i spełniałby wszystkie powyższe wymagania dotyczące systemów i odstępów, a także działałby na miejscu w celu utrzymania istniejących obiektów przewozu towarów, innych interesariuszy i obiektów BAT.

Ilustracja 4 Proponowana lokalizacja obiektu operacyjnego i zajezdni



5.3.3 Lokalizacje/dostęp do stacji

Ilustracja 5 poniżej przedstawia proponowane lokalizacje stacji wzdłuż trasy IBX. Te 19 stacji miałyby połączenia z 17 różnymi liniami metra, LIRR i ponad 50 liniami autobusowymi, wzmacniając sieć komunikacji miejskiej w dzielnicach Brooklyn i Queens poprzez stworzenie elementu łączącego.

Ilustracja 5 Proponowane stacje IBX



Tabela 4 poniżej identyfikuje wszystkie 19 stacji ocenionych podczas Badania PEL. W czasie dalszej oceny lokalizacji i konfiguracji tych stacji na etapie inżynierii koncepcyjnej (CE), wprowadzono ulepszenia w celu optymalizacji dostępności, uwzględnienia ruchu pasażerów w pionie, minimalizacji wpływu na nieruchomości i usprawnienia projektu stacji. Tabela 4 porównuje typ peronu każdej stacji, lokalizację opracowaną podczas Badania PEL i CE oraz przedstawia uzasadnienie tej zmiany. Perony mogą być boczne lub środkowe, przy czym środkowy jest zwykle preferowany ze względu na wydajność przestrzenną i operacyjną.

Tabela 4 Podsumowanie zmian stacji między Badaniem PEL a CE

NAZWA STACJI	PEL - TYP/LOKALIZACJA A PERONU NA STACJI	CE - TYP STACJI/ LOKALIZACJA	UZASADNIENIE ZMIANY MIĘDZY PEL I CE
BROOKLYN ARMY TERMINAL	Nie określono lokalizacji	Boczny/Zachodnia strona 2 nd Ave, pomiędzy 59th i 63rd Street	Zapewnienie funkcjonalnego zaplecza operacyjnego i bocznicy z dobrym połączeniem z ulicami
4TH AVE	Boczny/Na zachód od 5th Ave	Środkowy/Zachodnia strona 5th Ave	Aby zmniejszyć liczbę wind
8TH AVE	Boczny/pod 8th Ave	Boczny/Wschodnia strona 8th Ave	Aby uniknąć przebudowy mostu 8th Ave i tunelu kolejowego linii N.
NEW UTRECHT AVE	Boczny/Zachodnia strona 14th Ave	Boczny/Zachodnia strona 14th Ave	Perony przesunięte o 70 stóp (21 m) na zachód od 14th Ave, aby umożliwić ruch pionowy pasażerów
MCDONALD AVE	Boczny/pod McDonald Ave	Boczny/Na wschód od McDonald Ave	Perony przesunięte o 70 stóp (21 m) na wschód od McDonald Ave, aby umożliwić ruch pionowy pasażerów
EAST 16TH ST	Boczny/Na wschód od linii NYCT B/Q	Boczny/Na wschód od 16th St	Ograniczenia wynikające z praw do nieruchomości wymagają przesunięcia peronów na wschód
FLATBUSH-NOSTRAND AVE	Boczny/Na zachód od Nostrand Ave	Boczny/Na zachód od Nostrand Ave	Perony przesunięte o 70 stóp (21 m) na zachód od Nostrand Ave, aby umożliwić ruch pionowy pasażerów
UTICA AVE	Boczny/Na zachód od i powyżej Utica Ave	Środkowy/Na wschód i powyżej Utica Ave	Lepsza funkcjonalność przy istniejącej geometrii torów i lokalizacji szybu windy
REMSEN AVE	Boczny/Na południe od i powyżej Remsen Ave	Środkowy/Na północ i powyżej Remsen Ave	Aby uniknąć wpływu na budynki

NAZWA STACJI	PEL - TYP/LOKALIZACJA A PERONU NA STACJI	CE - TYP STACJI/ LOKALIZACJA	UZASADNIENIE ZMIANY MIĘDZY PEL I CE
LINDEN BLVD	Boczny/200 stóp (60m) na południe od Linden Blvd	Boczny/Na północ od Linden Blvd	Peron przesunięty na północ od Linden Blvd w celu zapewnienia połączenia z ulicą publiczną
LIVONIA AVE	Boczny/Na północ od linii NYCT 3 i pod nią	Boczny/Na północ od Livonia Ave	Aby uniknąć przebudowy istniejącej stacji Livonia linii NYCT L
SUTTER AVE	Boczny/Na południe od Sutter Ave	Środkowy/Na południe od Sutter Ave	Zmniejszenie liczby wind przy jednoczesnym zachowaniu struktury Sutter Ave
ATLANTIC AVE	Boczny/Na południe od od E. NY Ave	Środkowy/W środku East New York Tunnel	Zidentyfikowano możliwość budowy stacji w ENY Tunnel. Peron środkowy zmniejszy zakres potrzebnej modernizacji tunelu
WILSON AVE	Środkowy/Na południe od Wilson Ave	Środkowy/Na północ od Wilson Ave	Peron przesunięty na północ ze względu na geometrię torów; zmiana na peron środkowy w celu obniżenia kosztów.
MYRTLE AVE	Boczny/Na północ od Myrtle Ave	Boczny/Na południe od Cypress Hills St	Aby uniknąć negatywnego wpływu na zabytkowe nieruchomości przylegające do Myrtle Ave/Fresh Pond Rd
METROPOLITAN AVE	Boczny/Na południe od Metropolitan Ave	Boczny/Na południe od Metropolitan Ave	Bez zmian
ELIOT AVE	Boczny/Na południe od i pod Eliot Ave	Środkowy/Na północ od Eliot Ave	Peron przesunięty na północ ze względu na geometrię torów, a umieszczenie go na środku zmniejsza liczbę wind

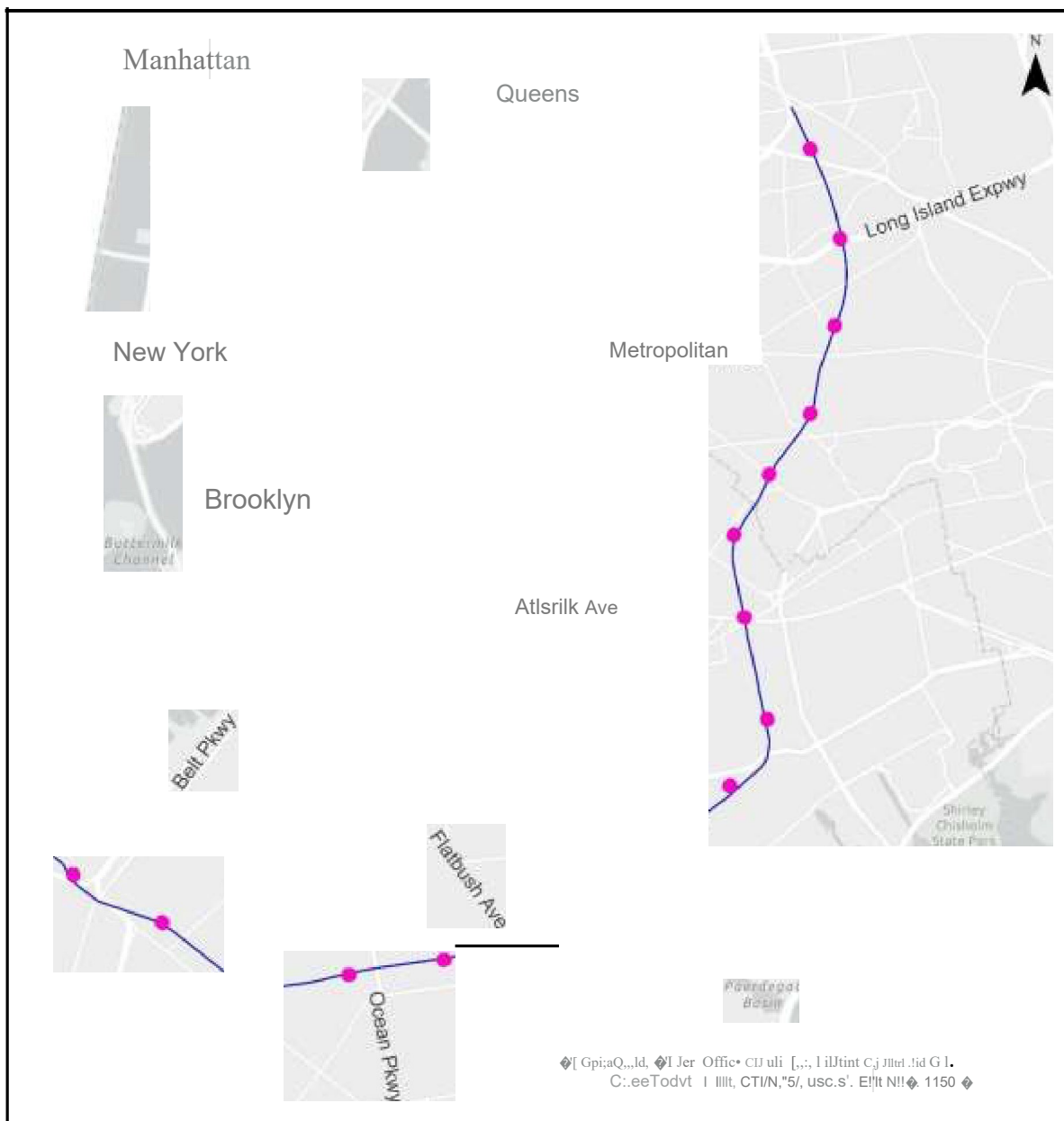
NAZWA STACJI	PEL - TYP/LOKALIZACJA A PERONU NA STACJI	CE - TYP STACJI/ LOKALIZACJA	UZASADNIENIE ZMIANY MIĘDZY PEL I CE
GRAND AVE	Boczny/Na północ od i pod Grand Ave	Środkowy/Na południe od i pod Grand Ave	Peron na środku oszczędza na pionowym ruchu pasażerów; przeniesienie na południe minimalizuje negatywny wpływ na nieruchomości.
ROOSEVELT AVE	Środkowy/Na południe od Roosevelt Ave	Środkowy/Na południe od Roosevelt Ave	Bez zmian

5.3.4 Lokalizacje podstacji trakcyjnych (TPSS)

System LRT byłby zasilany elektrycznie i wymagałby podstacji trakcyjnych do przekształcenia zasilania elektrycznego z głównego źródła zasilania (Con Edison). W Badaniu PEL zidentyfikowano 16 lokalizacji TPSS wzdłuż linii IBX, z których 11 znajduje się w obrębie istniejącego torowiska, a cztery wymagałyby nabycia nieruchomości poza torowiskiem. Podczas CE lokalizacje te ponownie oceniono w oparciu o następujące kryteria: odległość między sąsiadującymi podstacjami, dostęp do podstacji z ulicy, dostęp do sieci trakcyjnej (OCS) i torów, wpływ na wygląd, wymagania konserwacyjne, wpływ na nieruchomości, projekt architektoniczny, zgodność z wymogami technicznymi, konfiguracja systemu, priorytety bezpieczeństwa, własność i zagospodarowanie terenu. Ogólnie, na potrzeby tej oceny przyjęto, że podstacje powinny być rozmieszczone mniej więcej co milę (ok. 1,6 km) wzdłuż korytarza, a jedna na każdym końcu linii.

Ilustracja 6 przedstawia przegląd proponowanych lokalizacji TPSS.

Ilustracja 6 Proponowane lokalizacje TPSS



Legenda

- [BX
- Rozmieszczenie podstacji

5.3.5 Modyfikacje obiektów

Na etapie inżynierii koncepcyjnej oceniono wszystkie 87 obiektów, które obecnie przecinają korytarz IBX, aby określić, czy przestrzenie istniejące pod i nad tymi obiektami są wystarczające, aby pomieścić kolejkę IBX. W ramach tej oceny uwzględniono następujące dane wejściowe:

- Struktury nadziemne i podziemne: Modyfikacje mostów nadziemnych miałyby prawdopodobnie większy negatywny wpływ na lokalną sieć dróg w dzielnicach Brooklyn i Queens i byłyby trudniejsze konstrukcyjnie niż obiekty podziemne.
- Własność: Mogą obowiązywać dodatkowe wymogi zatwierdzania, w zależności od własności każdej struktury.
- Istniejący układ torów: Można go wykorzystać do identyfikacji wszelkich przypadków niespełniania norm (tj. niedostatecznych prześwitów), które mogą oznaczać konieczność modyfikacji.
- Proponowany układ torów: Odzwierciedla wyłącznie potrzeby projektu IBX.
- Dostępna przestrzeń w płaszczyźnie poziomej: Dane o istniejącej przestrzeni są oparte na pomiarach terenowych; jest to wstępny szacunek sytuacji faktycznej.
- Dostępna przestrzeń w płaszczyźnie pionowej: Dane o istniejącej przestrzeni są oparte na pomiarach terenowych; jest to wstępny szacunek sytuacji faktycznej.

Podsumowując, 23 mosty/struktury nadziemne i 16 mostów poniżej poziomu ulicy z łącznej liczby 87 mostów/struktur wymagałoby modyfikacji w celu dostosowania do projektu IBX. Siedem (7) mostów poniżej poziomu ulicy wymagałoby uzupełnienia o nowe struktury równoległe do istniejących. East New York Tunnel byłby zmodernizowany, aby pomieścić pociągi pasażerskie IBX i pociągi towarowe na osobnych torach. W porównaniu z szacunkami PEL, dopracowany układ koncepcyjny wyeliminował 15 wcześniej zidentyfikowanych przebudów mostów nad poziomem ulicy i 1 rozbudowę mostu pod poziomem ulicy oraz zidentyfikował dodatkowe 2 przebudowy mostów nad poziomem ulicy i trzy rozbudowy mostów pod poziomem ulicy. Ogólnie rzecz biorąc, dopracowany projekt IBX zmniejszył liczbę mostów/struktur do przebudowy z 57 do 46.

5.4 ALTERNATYWY, KTÓRE MAJĄ ZOSTAĆ OCENIONE NA ETAPIE DEIS

Na etapie DEIS ocenione zostaną: wariant bez podejmowania żadnych działań i wariant działania dla 14-milowego systemu LRT. Poniżej znajduje się opis każdego z wariantów.

5.4.1 Wariant niepodjęcia działań

Wariant niepodjęcia działań zachowałby istniejącą sieć komunikacyjną i zatwierdzone projekty na obszarze Badania IBX, udokumentowane w Programie Poprawy Transportu (TIP) na lata fiskalne 2020-2024, przyjętym przez Metropolitalną Radę Transportu Nowego Jorku, Metropolitalną Organizację Planowania (MPO) dla Brooklynu i Queens. Tabela 5 przedstawia listę zatwierdzonych projektów w badanym obszarze zawartych w TIP. Wariant zakładający niepodjęcie żadnych działań służy jako punkt odniesienia do porównania ze wszystkimi innymi alternatywami.

Tabela 5 Lista projektów w wariancie niepodjęcia działań

PROJEKT	OPIS	LOKALIZACJA
Odbudowa wiaduktu Owls Head	Remont w celu wydłużenia okresu użytkowania	Od 61 st Street do Belt Parkway, Bay Ridge.
HOV Land na Gowanus Droga ekspresowa	Kontynuacja jako pas ruchu dla samochodów z większą liczbą pasażerów	Od mostu Verrazzano Narrows Bridge do tunelu Hugh L. Carey Tunnel
Wymiana mostu na Fort Hamilton Parkway nad Gowanus Droga ekspresowa	Wymiana mostu w celu poprawy niedociągnięć konstrukcyjnych, wydłużenie okresu użytkowania i poprawy bezpieczeństwa	Fort Hamilton Parkway przy Gowanus Expressway
Gowanus Expressway Remont naprawczy i konserwacja wiaduktu	Naprawy i malowanie stali w celu przedłużenia okresu użytkowania	Od tunelu Hugh L. Carey do 65 th Street.
Przebudowa Wyckoff Avenue	Projekt konserwacji stanu dobrego utrzymania	Flushing Avenue do Gates Avenue
Przebudowa Schenck Avenue	Nowe krawężniki, zmiana położenia przejścia dla pieszych i naprawa jezdni	Jamaica Avenue do Flatlands Avenue
Przebudowa mostu 5 th Avenue Bridge	Doprowadzenie do stanu dobrego utrzymania	Nad liniami MTA Bay Ridge Branch i Sea Beach
Instalacja stacji ładowania pojazdów elektrycznych	Wzdłuż pasów wibracyjnych na jezdni i w garażach parkingowych	W całym mieście
Poprawa bezpieczeństwa pieszych w południowym Brooklynie	Ulepszenia chodników i jezdni	Różne
Poprawa bezpieczeństwa i funkcjonalności Jackie Robinson Parkway	Poprawa przydziału pasów ruchu na parkingu w kierunku zachodnim i zapewnienie 2 pasów ruchu w kierunku wschodnim na tej drodze.	Między Jamaica Avenue i Highland Boulevard
Południowy Brooklyn Autobusy Crosstown Select	Wdrożenie autobusów Select w celu skrócenia czasu podróży	Cropsey Avenue/37 th Street do Pennsylvania Ave. i Seaview Ave.
Poprawa bezpieczeństwa pieszych na Queens Blvd (faza 1 i 2)	Rozbudowa chodników i ścieżek dla pieszych; instalacja wniesionych ścieżek rowerowych, oświetlenia i terenów zielonych.	Roosevelt Avenue do Eliot Avenue
Woodhaven Boulevard Ulepszenia dla autobusów Select	Budowa przystanków na środku jezdni i poszerzenie wysepek autobusowych	Od Beach 116 th Street / Rockaway Beach Boulevard do 61 st Street / 39 th Avenue.
Zarządzanie zapotrzebowaniem na transport na Long Island Expressway	Zwiększenie mobilności i niezawodności	Tunel Midtown do Main Street, Flushing
Rozbudowa Brooklyn Yards	Zmiana warunków zabudowy umożliwiająca inwestycję o powierzchni 335 000 stóp kwadratowych, w tym 270 000 stóp kwadratowych na mieszkania i 64 000 stóp kwadratowych powierzchni handlowej nad torami kolejowymi.	Nad torami kolejowymi Bay Ridge Branch, mniej więcej od 14 th do 16 th Avenue i 59 th do 61 st . Streets

Źródła: New York Metropolitan Transportation Council. TIP Subregional Project Listings Update – New York City 2023 – 2027 Project Listing. Dostępne online: [Federal Fiscal Years 2023-2027 \(FFYs\) Transportation Improvement Program \(TIP\) \(nymtc.org\)](https://www.nymtc.org/). Czerwiec 2024 r. New York City Department of City Planning. Zoning Application Portal. Dostępne online: <https://zap.planning.nyc.gov/projects>. Dostęp: 29 lipca 2024 r.

Dokument określający zakres SEQRA

5.4.2 Wariant zakładający działanie - LRT

LRT została wybrana jako preferowany rodzaj transportu w projekcie IBX i będzie działać głównie w 14-milowym odcinku torowiska kolei towarowej od Sunset Park na Brooklynie na południowym krańcu torowiska do Roosevelt Avenue w Jackson Heights w Queens na północnym krańcu korytarza. LTR IBX będzie obsługiwać 19 stacji. Projekt zakłada działanie w godzinach szczytu i poza szczytem, siedem dni w tygodniu, przez całą dobę.

6 Proces oceny oddziaływania na środowisko

Proces oceny oddziaływania na środowisko obejmuje następujące kluczowe etapy:

- » Spotkania dotyczące zakresu (w tym publiczne)
- » Wersja robocza raportu oceny oddziaływania na środowisko (DEIS) i przesłuchania publiczne
- » Końcowy raport oceny oddziaływania na środowisko (FEIS)

6.1 ZAKRES OCENY

Określanie zakresu oceny jest wczesnym i otwartym procesem, w którym społeczeństwo i agencje mogą wnieść wkład w zakres oceny, czyli zakres zagadnień, które należy uwzględnić w DEIS. Dane z etapu ustalania zakresu oceny pomogą określić rozmiar analizy środowiskowej, którą należy przeprowadzić. Posłuży również do zidentyfikowania i eliminacji z dalszych badań kwestii, które nie są ważne lub zostały uwzględnione we wcześniejszych badaniach. Potwierdzi również alternatywy uznane za niewykonalne, a zatem wyeliminowane z dalszych rozważań na etapach wykonalności i PEL projektu.

Określanie zakresu oceny oddziaływania na środowisko składa się z następujących kluczowych etapów:

- » Zaproszenie zaangażowanych i zainteresowanych agencji, opinii publicznej i interesariuszy do zgłaszania uwag na temat zakresu projektu, w tym celu i potrzeb, rozważanych alternatyw, kluczowych ocenianych kwestii i metodologii oceny.
- » Połączenie wcześniejszych decyzji planistycznych z aktualnym stanem projektu.
- » Odniesienie się do uwag agencji i zainteresowanych stron dotyczących wersji roboczej dokumentu określającego zakres oceny i uwzględnienie odpowiedzi w ostatecznej wersji.
- » Określenie zakresu oceny i przedmiotów obaw, które zostaną przeanalizowane w DEIS.

6.2 WERSJA ROBOCZA I OSTATECZNA RAPORTU OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Po określeniu zakresu oceny zostanie przygotowany DEIS w celu ustalenia potencjalnych negatywnych skutków i korzyści projektu IBX. DEIS:

- » Opisz przyczynę, potrzebę; cele długo- i krótkoterminowe IBX.
- » Opisz Proponowany Projekt.
- » Zidentyfikuje rozsądny zakres rozwiązań alternatywnych do oceny w DEIS i wszelkie rozwiązania alternatywne wyeliminowane z dalszego rozważania.
- » Omówi skutki projektu dla środowiska.
- » Oceni społeczne, ekonomiczne i środowiskowe konsekwencje rozsądnego zakresu alternatyw, w tym Proponowanego Projektu.
- » Określi wszelkie środki łagodzące wpływ na środowisko, jeśli analiza uzna je za zasadne.

Dokument dotyczący zakresu SEQRA
Dokument określający zakres SEQRA

Raport DEIS zostanie udostępniony opinii publicznej i agencjom w ciągu 30-dniowego okresu przeglądu. W tym czasie odbędą się publiczne przesłuchania w celu przedstawienia wyników DEIS, a wszystkie uwagi zgłoszone w okresie publicznego komentowania zostaną formalnie zarejestrowane.

FEIS, czyli wersja ostateczna, będzie odpowiedzią na komentarze na temat DEIS i określi Proponowany Projekt, ustalenia środowiskowe i proponowane środki łagodzące wpływ na środowisko, jeśli zostaną uznane za zasadne.

Ocena oddziaływania na środowisko zostanie przeprowadzona w taki sposób, że wszystkie zaangażowane agencje będą współpracować w zintegrowanym procesie w celu rozważenia rozmaitych interesów i obaw.

6.3 RAMY I ZAKRES ANALIZY ŚRODOWISKOWEJ

W tym rozdziale opisano ramy analizy technicznej DEIS i określono następujące lata analizy dla Proponowanego Projektu: 2035 i 2050 (horyzont - jest to ostatni rok prognozy, dla którego dane są obecnie dostępne do celów planowania długoterminowego).

DEIS udokumentuje środowisko, na które wpłynie projekt i charakter tego oddziaływania w przyszłości, przy realizacji Proponowanego Projektu i bez niego, w odniesieniu do następujących kryteriów: użytkowanie gruntów, zagospodarowanie przestrzenne i polityka publiczna, obiekty i usługi komunalne, transport, warunki społeczno-ekonomiczne, otwarta przestrzeń, zasoby wizualne i estetyczne, konieczność przeprowadzek i relokacji, zasoby historyczne i kulturowe, jakość powietrza i emisje gazów cieplarnianych (GHG), hałas i drgania, infrastruktura i energia, materiały skażone, zasoby naturalne, jednolitość strefy przybrzeżnej, bezpieczeństwo, sprawiedliwość środowiskowa, skutki skumulowane i budowa. Ocenione zostaną zarówno oddziaływania długoterminowe (operacyjne), jak i krótkoterminowe (związane z budową).

6.3.1 Użytkowanie gruntów, zagospodarowanie przestrzenne i polityka publiczna

Ten rozdział analizuje potencjalny wpływ Proponowanego Projektu na użytkowanie gruntów, zagospodarowanie przestrzenne i politykę publiczną. Analiza będzie opisywać użytkowanie gruntów, przepisy dotyczące zagospodarowania przestrzennego i obowiązujące zasady w odniesieniu do obszaru badania, a także oceni potencjalny wpływ użytkowania gruntów oraz zgodność z przepisami i zasadami zagospodarowania przestrzennego.

Użytkowanie gruntów odnosi się do działalności, która ma miejsce na nich i w obrębie umieszczonych tam obiektów. Rodzaje użytkowania obejmują budynki mieszkalne, handlowe, komercyjne, przemysłowe, pustostany i parki. Zgodnie z Podręcznikiem technicznym CEQR, ustalenie obszaru badań użytkowania gruntów i zagospodarowania przestrzennego jest zależne od rodzaju i rozmiaru Proponowanego Projektu, lokalizacji i otoczenia obszaru, na który projekt może mieć wpływ; oraz innych czynników, takich jak naturalne i stworzone przez człowieka granice geograficzne. Użytkowanie gruntów na badanym obszarze zostanie określone na podstawie przeglądu danych z Primary Land Use Tax Lot Output (PLUTO) Wydziału Planowania Urbanistycznego Miasta Nowy Jork (NYCDP).

Uchwała o zagospodarowaniu przestrzennym miasta Nowy Jork (ZR) określa przeznaczenie, gęstość i masę zabudowy w mieście. ZR jest podzielony na dwie części: tekst zagospodarowania

Dokument określający zakres SEQRA

ustanawia dystrykty zagospodarowania przestrzennego w mieście Nowy Jork i dyktuje przepisy dotyczące zagospodarowania przestrzennego regulujące użytkowanie gruntów i rozwój, podczas gdy mapy zagospodarowania przestrzennego pokazują granice dystryktów zagospodarowania przestrzennego miasta. Oznaczenia zasad zagospodarowania przestrzennego na badanym obszarze zostaną określone na podstawie przeglądu map stref NYCDP oraz przeglądu online uchwał miasta w sprawie zagospodarowania przestrzennego.

Na dopuszczalne użytkowanie gruntów na terenie projektu mogą mieć wpływ różne polityki publiczne. Oficjalnie przyjęte i ogłoszone polityki publiczne również opisują zamierzone przeznaczenie obszaru lub określonych miejsc w mieście. Niektóre polityki publiczne mają status regulacyjny, inne opisują ogólne cele, które mogą pomóc w określeniu istniejącego i przyszłego kontekstu użytkowania gruntów i zagospodarowania przestrzennego danego obszaru. Polityki mogą również zmieniać się w czasie, dla odzwierciedlenia zmiennych potrzeb Miasta, określonych przez mianowanych i wybranych urzędników oraz ogół społeczeństwa. DEIS będzie zawierać analizę wpływu opcji niepodejmowania żadnych działań i Proponowanego Projektu na użytkowanie gruntów, zagospodarowanie przestrzenne i politykę publiczną.

6.3.2 Obiekty i usługi komunalne

Ten rozdział oceni, czy Proponowany Projekt będzie miał fizyczny wpływ na jakiegokolwiek zasoby społeczności lub spowoduje ich przemieszczenie, zwiększy liczbę mieszkańców, będzie miał jakiegokolwiek wpływ na szkoły publiczne, placówki opieki zdrowotnej, finansowane ze środków publicznych grupowe programy przedszkolne, biblioteki, lokalną policję i straż pożarną. DEIS będzie zawierać analizę wariantów niepodejmowania działań i działań alternatywnych w odniesieniu do obiektów i usług komunalnych.

6.3.3 Transport

Proponowany Projekt stanowi inwestycję w infrastrukturę komunikacyjną, która spowoduje zmniejszenie liczby prywatnych przejazdów samochodem i poprawi warunki transportu. Rozdział oceni przewidywane skutki Proponowanego Projektu dla lokalnych dróg i skrzyżowań oraz zidentyfikuje wpływ projektu na istniejącą sieć różnych środków transportu. Prognozowana liczba pasażerów IBX (modelowana przez MTA) będzie podstawą do przewidywania liczby przejazdów według środka transportu dla wszystkich analizowanych godzin szczytu. Po ocenie liczby przejazdów z podziałem na środki transportu może być konieczna dalsza analiza uwzględniająca progi przesiewowe CEQR. Oczekuje się, że konieczne będą bliższe szczegóły przejazdów (tj. przypisanie przejazdów dla każdego środka transportu do konkretnych chodników, usług tranzytowych itp.) dla obszarów dla pieszych i technicznych obszarów komunikacyjnych. Przeglądy i analizy odbędą się zgodnie z wytycznymi CEQR, a metodologia badania ruchu i wyniki analizy zostaną skoordynowane z Wydziałem Transportu Miasta Nowy Jork. DEIS będzie zawierać analizę wpływu wariantów zakładających niepodejmowanie działań i wariantów działań alternatywnych na istniejące drogi, infrastrukturę dla pieszych, przystanki komunikacji publicznej i linie metra.

6.3.4 Warunki społeczno-ekonomiczne

Zgodnie z podręcznikiem technicznym CEQR istnieje sześć (6) kryteriów określających czy wymagana

jest ocena społeczno-ekonomiczna. Są one związane z następującymi kwestiami:

Dokument określający zakres SEQRA

- » Przesiedlenie mieszkańców
- » Przeniesienie miejsc pracy ponad 100 pracowników.
- » Przeniesienie firm
- » Nowe inwestycje znacznie różniące się od istniejących sposobów użytkowania gruntów.
- » Nowe lub ulepszone inwestycje handlu detalicznego.
- » Wpływ na konkretną branżę.

Chociaż nie oczekuje się, że Proponowany Projekt wpłynie na któreś z powyższych sześciu kryteriów, DEIS obejmie dalszą analizę w celu weryfikacji tego przypuszczenia. W przypadku ustalenia wpływu na jedno lub więcej z powyższych sześciu kryteriów, może być wymagana dalsza ocena społeczno-ekonomiczna.

Ten rozdział określi również nabycia nieruchomości niezbędne do realizacji Proponowanego Projektu, w tym stacji, podstacji, OFSY, mediów i odstępów. Jeśli nieruchomość jest nabywana w myśl ustawy o przymusowym przejęciu (NYS Eminent Domain Procedure Law, EDPL), a przejęcie terenu będzie większe niż minimalne, wymagane będzie publiczne przesłuchanie. Zgodnie z Sekcją 206(C) EDPL, w tym celu można wykorzystać przesłuchanie publiczne przeprowadzone w ramach procesu przeglądu oddziaływania na środowisko. Przygotowanie dokumentów nabycia nieruchomości spełniających wymogi EDPL zostanie zamieszczone w dodatku. DEIS będzie zawierać analizę wpływu wariantu niepodjęcia działań i wariantów działań na przeprowadzki i relokacje.

6.3.5 Otwarta przestrzeń

Otwarta przestrzeń jest definiowana jako publiczny lub prywatny teren, publicznie dostępny i działający, funkcjonujący lub dostępny do rekreacji, zabawy lub sportu, lub odłogowany w celu ochrony i/lub poprawy środowiska naturalnego. W sąsiedztwie torowiska IBX zostaną zidentyfikowane tereny rekreacyjne i otwarta przestrzeń, a przeprowadzona ocena ustali, czy Proponowany Projekt spowodowałby utratę możliwości rekreacyjnych lub zmniejszenie otwartej przestrzeni. Wpływ może być bezpośredni, wynikający z eliminacji lub zmiany otwartej przestrzeni lub terenów rekreacyjnych, lub pośredni, wynikający z przeciążenia tych zasobów. DEIS będzie zawierać analizę wpływu wariantów niepodjęcia działań i działań alternatywnych na otwartą przestrzeń. W razie potrzeby określone zostaną środki mające na celu uniknięcie, minimalizację i złagodzenie wpływu na otwartą przestrzeń i tereny rekreacyjne.

6.3.6 Zasoby wizualne i estetyczne

Ocena wpływu na zasoby wizualne i estetyczne zostanie przeprowadzona z uwzględnieniem wytycznych zawartych w dokumencie Departamentu Ochrony Środowiska Stanu Nowy Jork *DEP-00-2: Assessing and Mitigating Visual and Aesthetic Impacts*, U.S. Department of Transportation *Guidelines for the Visual Impact Assessment of Highway Projects* oraz Rozdział 10, *Urban Design and Visual Resources*, Podręcznika Technicznego CEQR. Analiza udokumentuje wizualny charakter badanego obszaru, zidentyfikuje kluczowe widoki i zasoby estetyczne, zdefiniuje cechy oglądających, oceni jakość wizualną badanego obszaru i zmiany w charakterze wizualnym, które spowodowałby

Proponowany Projekt. Na potrzeby analizy przygotowana zostanie seria symulacji fotograficznych. Dokument określający zakres SEQRA. Oceniony zostanie również wpływ zmian światła słonecznego i cieni na charakter wizualny i przyjemność czerpaną z określonych zasobów wizualnych i estetycznych. Analiza wizualna skupi się

na lokalizacjach, w których ulepszenia będą widoczne z miejsc otaczających istniejące torowisko. DEIS będzie zawierać analizę wpływu wariantów niepodjęcia działań i działań alternatywnych na zasoby wizualne i estetyczne. W razie potrzeby określone zostaną środki mające na celu uniknięcie, minimalizację lub złagodzenie w inny sposób skutków wizualnych i estetycznych projektu. Dokument określający zakres SEQRA

6.3.7 Zasoby historyczne i kulturowe

Ten rozdział przeanalizuje potencjalny wpływ Proponowanego Projektu na obiekty historyczne na badanym obszarze. Analiza zasobów historycznych i kulturowych zostanie przygotowana zgodnie ze Stanową Ustawą o Ochronie Zabytków z 1980 r. (SHPA), sekcja 14.09 Ustawy o parkach, rekreacji i ochronie zabytków (PRHPL). Sekcja 14.09 wymaga, aby agencje stanowe konsultowały się z komisarzem, jeśli wydaje się, że jakiegokolwiek planowany projekt spowoduje lub może spowodować jakąkolwiek zmianę, korzystną lub niekorzystną, w jakości jakiegokolwiek obiektu o znaczeniu historycznym, architektonicznym, archeologicznym lub kulturowym, wymienionym w Krajowym Rejestrze Obiektów Historycznych lub obiektu wymienionego w Stanowym Rejestrze Obiektów Historycznych, lub który został uznany przez komisarza za kwalifikujący się do umieszczenia w Stanowym Rejestrze Obiektów Historycznych. Wymaga od agencji stanowych, w najszerszym możliwym zakresie, zgodnie z innymi przepisami prawa, unikania lub łagodzenia niekorzystnego wpływu na takie obiekty, pełnego zbadania wszystkich wykonalnych i rozważnych alternatyw oraz odpowiedniego rozważenia wykonalnych i rozważnych planów, które pozwoliłyby uniknąć lub złagodzić niekorzystny wpływ na takie obiekty.

Wymaganiem krokiem procesu określonego w sekcji 14.09 jest identyfikacja obszaru oddziaływania projektu. Obszar oddziaływania projektu jest zdefiniowany w przepisach stanowych jako „obszar geograficzny lub obszary, na których proponowane przedsięwzięcie może spowodować jakąkolwiek zmianę, korzystną lub niekorzystną, w charakterze lub użytkowaniu kwalifikującego się lub zarejestrowanego obiektu”. Obszary oddziaływania projektu w aspektach archeologicznych i historyczno-architektonicznych zostaną wyznaczone w celu rozważenia potencjalnego wpływu Proponowanego Projektu na te typy zasobów.

6.3.7.1 Zasoby architektoniczne

Obszary oddziaływania projektu w aspektach archeologicznych i historyczno-architektonicznych obejmują wszystkie obszary, w których działanie może spowodować zmiany w gruncie lub obiektach i ich użytkowaniu, w tym obszar naruszenia gruntu spowodowanego przez projekt oraz lokalizacje, z których elementy przedsięwzięcia mogą być widoczne.

Zgodnie z wytycznymi *Podręcznika technicznego CEQR* obszary badań zasobów historycznych są na ogół definiowane jako teren projektu plus promień 400 stóp (120m) wokół Proponowanego Projektu. W związku z tym obszar badań o szerokości 400 stóp jest odpowiedni do oceny potencjalnego bezpośredniego wpływu Proponowanego Projektu.

6.3.7.2 Zasoby archeologiczne

Zasoby archeologiczne odnoszą się do bezpośrednich skutków naruszenia podpowierzchniowego wcześniej nienaruszonych gleb lub minimalnie naruszonych gleb związanych z realizacją projektu.

Obszar oddziaływania projektu w aspekcie archeologicznym obejmuje dwa wymiary: poziomy obszar oddziaływania projektu, który jest obrysem proponowanego naruszenia gruntu; oraz pionowy obszar oddziaływania projektu, czyli głębokość, do której przewiduje się potencjalne naruszenie gruntu.

W ramach analizy projektu przeprowadzone zostanie badanie archeologiczne Fazy 1A w celu określenia potencjalnego wpływu na zasoby archeologiczne spowodowanego naruszeniem gruntu.

Należy zauważyć, że choć opisana powyżej analiza jest zasadniczo zgodna z wymogami Sekcji 106 Krajowej Ustawy o Ochronie Zabytków (NHPA), wymagana będzie dodatkowa koordynacja z Komisją Ochrony Prominentnych Obiektów NYC (LPC) i Biurem Ochrony Zabytków Stanu Nowy Jork (SHPO) w celu zapewnienia przyszłej zgodności z NEPA. Dokument określający zakres SEQRA

6.3.8 Jakość powietrza i emisje gazów cieplarnianych

Oczekuje się, że Proponowany Projekt będzie zasilany elektrycznie i zmniejszy liczbę mil przejechanych przez samochody (VMT), a tym samym będzie miał pozytywny wpływ na jakość powietrza w okolicy. Ten rozdział przeanalizuje potencjalny wpływ długoterminowej eksploatacji Proponowanego Projektu na jakość powietrza. Ocena jakości powietrza określa, czy Proponowany Projekt wpłynie na jakość otaczającego powietrza.

Źródła zanieczyszczeń, które mogą wpływać na jakość powietrza, obejmują źródła mobilne i stacjonarne. Źródła mobilne są związane z ruchem pojazdów lub innymi ruchomymi źródłami, takimi jak samochody, samoloty, pociągi lub łodzie. Źródła mobilne są zazwyczaj powiązane z projektami, które zwiększają liczbę pojazdów na danym obszarze lub „zmieniają organizację ruchu poprzez przekierowanie pojazdów”. Źródła stacjonarne to zanieczyszczenia, które są stałe w danej lokalizacji i mogą obejmować „szyby wydechowe systemów ogrzewania, ciepłej wody, wentylacji i klimatyzacji (HVAC) budynku”, a także procesy produkcyjne lub przemysłowe.

IBX będzie miał pozytywny wpływ na jakość powietrza w okolicy, natomiast OFSY i potencjalne zmiany na drogach mogą potencjalnie wpłynąć na jakości powietrza w okolicy. Zostanie przeprowadzona analiza średnioskalowa w celu ilościowego określenia ogólnego wpływu emisji z różnych wariantów projektu, a analiza mikroskalowa posłuży do określenia wpływu projektu na jakość powietrza w okolicy. Zostanie przeprowadzona analiza średnioskalowa w celu ilościowego określenia ogólnego wpływu emisji z różnych wariantów projektu, a analiza mikroskalowa posłuży do określenia wpływu projektu na jakość powietrza w okolicy. W przypadku proponowanej OFSY emisje ze źródeł stacjonarnych zostaną ocenione przy użyciu analizy przesiewowej w celu określenia potencjału znaczących stężeń zanieczyszczeń z systemów HVAC Proponowanego Projektu.

DEIS będzie zawierać analizę wpływu niepodjęcia działań i wariantu działań alternatywnych na jakość powietrza i emisje gazów cieplarnianych.

6.3.9 Hałas i drgania

Ten rozdział oceni potencjalny wpływ hałasu i drgań podczas eksploatacji Proponowanego Projektu. Badanie zostanie przeprowadzone zgodnie z procedurami oceny wpływu hałasu i drgań systemów komunikacji FTA opisanymi w *Podręczniku oceny wpływu hałasu i drgań systemów komunikacji FTA* z września 2018 roku. Dodatkowe obszary, na których spodziewane są przekierowania ruchu, zostaną ocenione pod kątem potencjalnego wpływu hałasu.

Narażenie na hałas podczas eksploatacji linii komunikacji miejskiej zostanie określone i ocenione

6.3.10 Wzrosty zasoby SEQRA

Przewidywany wzrost zasoby komputerowo modelu przewidywania hałasu Cadna-A. Model Cadna-A został zatwierdzony przez nowojorskie i federalne agencje weryfikacyjne i reprezentuje aktualny stan wiedzy w zakresie określania narażenia na hałas. Określając narażenie na hałas w danej lokalizacji wrażliwej na hałas, model Cadna-A może uwzględniać różne ukształtowanie terenu, ochronę i ekranowanie przed hałasem, i uwzględnia poziomy emisji hałasu systemów komunikacji FTA dla LRT i pociągów towarowych. Ponadto, jeśli konieczne są środki ograniczające hałas, model może określić skuteczność ograniczenia hałasu w sąsiedztwie nieruchomości wrażliwych na hałas. Ocena wpływu i redukcji hałasu i drgań systemów komunikacji wzdłuż torowiska będzie składać się z następujących elementów: wybór reprezentatywnego miejsca; monitorowanie hałasu i gromadzenie danych, oszacowanie przyszłego hałasu podczas działania LRT, oszacowanie przyszłego wpływu drgań podczas działania LRT, porównanie poziomów hałasu i drgań z działania systemów komunikacji z kryteriami FTA; ocena Dokument określający zakres SEQRA

skuteczności potencjalnych środków zmniejszania hałasu i wibracji, w razie potrzeby; oraz ukończenie oceny narażenia na hałas drogowy (nie pochodzący z komunikacji miejskiej) zgodnie z procedurą przesiewową CEQR. W żadnym z miejsc ocenianych pod kątem hałasu spowodowanego ruchem drogowym nie przewiduje się podwojenia liczby równoważników liczby samochodów osobowych (PCE), co wymagałoby przeprowadzenia szczegółowej analizy hałasu spowodowanego ruchem drogowym.

6.3.10 Energia

Ten rozdział przeanalizuje potencjalny wpływ Proponowanego Projektu na istniejącą infrastrukturę energetyczną na badanym obszarze. Zgodnie z *Podręcznikiem technicznym CEQR*, analiza energii „koncentruje się na zużyciu energii przez projekt oraz, w stosownych przypadkach, potencjalnym wpływie na przesył energii, który może wynikać z projektu. Ocena obejmuje źródła energii zwykle wykorzystywane w projekcie (klimatyzacja, oświetlenie itp.) i obejmuje energię elektryczną, paliwa kopalne (ropę, węgiel, gaz itp.), energię jądrową, energię wodną, a czasami różne paliwa, takie jak drewno, odpady stałe i inne materiały palne”. Celem analizy jest ustalenie, czy Proponowany Projekt będzie miał znaczący wpływ na podaż energii oraz zapewnienie, że miejskie systemy zasilania i przesyłu energii będą w stanie zaspokoić przyszłe zapotrzebowanie. DEIS będzie zawierać analizę wpływu niepodjęcia działań i wariantów działań na energię.

6.3.11 Zanieczyszczone materiały

Zostanie przeprowadzona ocena przesiewowa materiałów niebezpiecznych w celu zidentyfikowania miejsc o znacznym potencjale oddziaływania Proponowanego Projektu na materiały niebezpieczne. Ocena ta będzie opierać się na wysokopoziomowej ocenie przesiewowej wykonanej na potrzeby Badania PEL i skupi się na skutkach budowy i nabyciach nieruchomości niezbędnych do realizacji Proponowanego Projektu. Zostanie pozyskana nowa baza danych środowiskowych dla miejsc zlokalizowanych w promieniu 1/8 mili (200m) od Proponowanego Projektu, przejrzane historyczne mapy Sanborn i przeprowadzony wizualny rekonesans terenu. Badanie będzie koncentrować się na obszarach, na które wpłynie przebieg LRT, proponowane stacje i bocznica/zajezdnia (OFSY). Baza danych i mapy Sanborn zostaną sprawdzone pod kątem proponowanych nieruchomości do nabycia, a informacje podsumowane w DEIS. DEIS będzie zawierać analizę wpływu niepodjęcia działań i wariantu działań alternatywnych na skażone materiały.

6.3.12 Zasoby naturalne

Ocena zasobów naturalnych obejmuje wody gruntowe, gleby, elementy geologiczne, naturalne i

stworzone przez człowieka siedliska wodne i lądowe oraz obszary dzikiej przyrody. Ocena zasobów naturalnych udokumentuje istniejące warunki lub obecność następujących elementów: ekosystemy lądowe, ekosystemy wodne, siedliska, tereny podmokłe, roślinność podwodna, jakość wody, niezbędne siedliska ryb oraz narażone i zagrożone gatunki. Ocena zidentyfikowanych zasobów

Dokument określający zakres SEQRA

określi, czy jakiegokolwiek zasoby doznają negatywnych skutków, a jeśli tak, zostaną ustalone środki minimalizacji takich skutków. DEIS będzie zawierać analizę wpływu niepodejmowania działań i wariantu działań alternatywnych na zasoby naturalne.

6.3.13 Zgodność z przepisami dotyczącymi strefy przybrzeżnej

Część Proponowanego Projektu znajduje się w granicach strefy przybrzeżnej miasta i w związku z tym podlega przeglądowi pod kątem zgodności z programem rewitalizacji nabrzeży NYC.

(WRP). WRP zawiera polityki mające na celu maksymalizację korzyści płynących z rozwoju gospodarczego, ochrony środowiska i publicznego wykorzystania nabrzeża, przy jednoczesnej minimalizacji sprzeczności tych celów.

Formularz oceny zgodności z WRP (CAF) zawiera listę polityk WRP i wskazuje, czy Proponowany Projekt będzie sprzyjać danej polityce, szkodzić jej, czy też dana polityka nie będzie miała zastosowania. CAF zostanie przygotowany w celu zidentyfikowania relewantnych polityk, a dla każdej z nich zostaną przygotowane oświadczenia oceny zgodności. Wypełniony zostanie również arkusz oceny obszarów zalewowych (Polityka 6.2). Formularz CAF zostanie złożony do NYCDCP i Departamentu Stanu Nowego Jorku do przeglądu, a wyniki oceny zostaną zestawione w DEIS.

6.3.14 Bezpieczeństwo

Ten rozdział skupi się na proponowanych lokalizacjach stacji. Analiza bezpieczeństwa w lokalizacjach, na które wpłynie projekt obejmie trzyletni przegląd wypadków o zauważalnych regularnościach w każdej lokalizacji w istniejących warunkach. Rozdział będzie zawierać jakościową ocenę oddziaływań związanych z projektem i powiązaniem dostępem do niego. Szczególny nacisk zostanie położony na wypadki pieszych i rowerzystów, wraz z potencjalnymi czynnikami zmniejszającymi takie typy wypadków. Rozdział omówi również kwestie bezpieczeństwa związane z pociągami towarowym w tym zurbanizowanym pasie, a także obecność rurociągu paliwowego w istniejącym torowisku pociągów towarowych.

6.3.15 Sprawiedliwość ekologiczna

Sekcja 7 Ustawy o przywództwie klimatycznym i ochronie społeczności (Climate Leadership and Community Protection Act, CLCPA) wymaga, aby wszystkie agencje stanowe podejmujące oficjalne działania unikały nieproporcjonalnego obciążania społeczności narażonych (DAC) i priorytetowo traktowały redukcję emisji gazów cieplarnianych (GHG) i współzanieczyszczeń na tych obszarach. NDo określenia, czy projekt przebiega przez takie narażone społeczności lub w ich pobliżu oraz do oceny, czy wywoła potencjalne nieproporcjonalne skutki dla tych społeczności, zostanie użyte narzędzie przesiewowe Disadvantaged Community Assessment Tool (DACAT). Jeśli wielkoskalowy projekt wymagający zezwolenia NYSDEC może stanowić obciążenie dla DAC, zgodnie z §70-0118 ECL może być wymagany raport o istniejącym obciążeniu, a zgodnie z polityką NYSDEC DEP-24-1

może być zalecona analiza nieproporcjonalnego obciążenia i plan zwiększonego udziału społeczeństwa.

Polityka 29 Komisarza Departamentu Ochrony Środowiska Stanu Nowy Jork (NYSDEC) (CP-29) zawiera wytyczne dotyczące uwzględniania kwestii sprawiedliwości środowiskowej (EJ) w procesach

Dokument określający zakres SEQRA

wydawania pozwoleń i SEQRA przez NYSDEC. Przeprowadzony zostanie przegląd sprawiedliwości środowiskowej w celu ustalenia, czy projekt jest zlokalizowany w Potencjalnym Obszarze Sprawiedliwości Środowiskowej (PEJA) lub w jego pobliżu i czy może mieć co najmniej jeden znacząco negatywny skutek dla środowiska. Jeśli wielkoskalowy projekt wymagający zezwolenia wydanego przez NYSDEC może mieć negatywny wpływ na PEJA, zostaną ocenione sposoby uniknięcia lub minimalizacji tego wpływu i może zostać zalecony plan udziału społeczeństwa dla zapewnienia rzetelnego i istotnego udziału społecznego.

6.3.16 Skutki pośrednie i skumulowane

Ocena skumulowanych skutków zostanie przeprowadzona na poziomie szczegółowości wystarczającym dla opinii publicznej i zaangażowanych/zainteresowanych agencji do zrozumienia korzystnych i/lub negatywnych skutków budowy Proponowanego Projektu, oprócz uwzględnienia innych racjonalnie przewidywalnych projektów w badanym obszarze. Ocena skumulowanych skutków będzie opierać się na innych osobnych analizach technicznych wspierających DEIS i uwzględni ich połączone skutki.

W przypadku Proponowanego Projektu skutki pośrednie lub wtórne mogą wystąpić, jeśli nowa linia komunikacji miejskiej przyciągnie projekty zorientowane na transport publiczny (TOD). Niemniej jednak, nowa opcja komunikacji miejskiej przedstawiona w niniejszym dokumencie ma na celu zaspokojenie istniejącego popytu i znacznego wzrostu, który według prognoz wystąpi na badanym obszarze, niezależnie od realizacji tego projektu. Ponadto w ramach projektu nie proponuje się żadnych nowych działań związanych ze zmianą planu zagospodarowania przestrzennego dla wspierania TOD. W związku z tym ocena pośredniego wzrostu będzie przede wszystkim jakościową oceną stopniowego wzrostu, który może wystąpić w wyniku realizacji Proponowanego Projektu. Przykładem potencjalnego TOD może być teren Brooklyn Army Terminal (BAT), gdzie układ obiektu operacyjnego i zajezdni może również spowodować rozwój transportu publicznego w jakiejś postaci, a także potencjalny TOD przylegający do proponowanej stacji przy Atlantic Avenue na Brooklynie.

Pełna ocena wpływu wywołanego w ten sposób wzrostu na społeczność i środowisko zostanie uwzględniona w DEIS wraz z oceną skumulowanych skutków Proponowanego Projektu, w ich obecnym rozumieniu, oraz innych proponowanych projektów, które zostaną zrealizowane w całym badanym obszarze do przyszłego roku projektowego. Obejmie to rozważenie warunków społeczno-ekonomicznych, zasobów kulturowych, wizualnych, transportu, jakości powietrza i energii, hałasu i drgań, materiałów niebezpiecznych, infrastruktury, zasobów naturalnych i wpływu prac budowlanych.

6.3.17 Prace budowlane

Przeprowadzona zostanie ocena wpływu prac budowlanych na wymienione dalej zasoby, w tym ocena

Dokument dotyczący zakresu SEQRA

przesiewowa transportu, jakości powietrza, hałasu, otwartej przestrzeni, warunków społeczno-ekonomicznych, obiektów komunalnych, użytkowania gruntów i polityki publicznej, zasobów historycznych i kulturowych, materiałów niebezpiecznych, zasobów naturalnych oraz infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Wstępną ocenę przeprowadza się wtedy, gdy spodziewane są prace budowlane długoterminowe, dłuższe niż dwa lata lub gdy krótkoterminowe prace budowlane będą miały bezpośredni wpływ na zasoby techniczne. Przewiduje się ponad 2-letni harmonogram budowy Proponowanego Projektu, więc zostanie przeprowadzona ocena wstępna.

Ocena wstępna obejmie krótkoterminowy i tymczasowy wpływ budowy Proponowanego Projektu na wyżej wymienione zasoby techniczne. Przewiduje się szczegółową ocenę transportu, jakości powietrza, hałasu i drgań. Szczegółowa metodologia oceny została zestawiona w poniższych rozdziałach.

6.3.17.1 Transport

Oczekuje się, że realizacja tego projektu będzie wymagać zamknięcia szeregu jezdni i chodników. W związku z tym przeprowadzona zostanie ilościowa ocena ruchu drogowego i pieszego w celu określenia przewidywanego obszaru oddziaływania projektu. W oparciu o badania przesiewowe w celu identyfikacji miejsc, w których wzrost natężenia ruchu drogowego i pieszego przekroczyłby progi CEQR, krytyczne lokalizacje zostaną poddane bardziej szczegółowej analizie w celu ilościowego określenia przewidywanego wpływu i opracowania elementów oceny hałasu i jakości powietrza.

6.3.17.2 Jakość powietrza

Oczekuje się, że realizacja Proponowanego Projektu potrwa ponad dwa lata, a główne prace będą prowadzone blisko siebie, co może mieć wpływ na jakość powietrza dla wrażliwych mieszkańców okolicy. Analiza jakości powietrza na etapie budowy obejmie przewidywane prace i sprzęt pod względem natężenia, czasu trwania i lokalizacji emisji w stosunku do wrażliwych mieszkańców okolicy. Jeśli przewidywane są dłuższe przekierowania ruchu w określonym obszarze podczas budowy, przeprowadzona zostanie analiza źródeł mobilnych dla pobliskich skrzyżowań dróg z wykorzystaniem informacji uzyskanych z analizie ruchu.

6.3.17.3 Hałas i drgania

Narażenie na hałas budowlany zostanie określone i ocenione przy użyciu modelu przewidywania hałasu Cadna-A. Model Cadna-A został zatwierdzony przez NYC i federalne agencje weryfikacyjne do szczegółowej oceny hałasu budowlanego. Model uwzględnia te same poziomy ciśnienia akustycznego sprzętu budowlanego, które określono w rozdziale 22 *Podręcznika technicznego NYC CEQR* oraz w modelu RCNM (Roadway Construction Noise Model) Federalnej Administracji Dróg (FHWA). Ponadto ma on kilka zalet w porównaniu z RCNM, ponieważ może uwzględniać różne warunki terenowe oraz testować środki ograniczenia hałasu w modelu pod kątem ich skuteczności. Ocena narażenia na hałas związany z pracami budowlanymi jest uzasadniona z następujących powodów:

- » Oczekuje się, że całkowity czas realizacji Proponowanego Projektu będzie dłuższy niż dwa lata; oraz,
- » Mieszkańcy wrażliwi na hałas są w różnych lokalizacjach w granicach budowy Proponowanego Projektu.

W związku z tym przeprowadzona zostanie ilościowa ocena hałasu budowlanego i drgań zgodnie z procedurami i kryteriami wpływu opisanymi w rozdziale 7 podręcznika FTA. Kryteria szczegółowej analizy hałasu budowlanego FTA zostaną wykorzystane do określenia wpływu, a środki zmniejszenia hałasu zostaną ocenione i zalecone na podstawie ich skuteczności akustycznej w celu wyeliminowania lub znacznego ograniczenia skutków hałasu. Wpływ drgań zostanie oceniony według kryteriów FTA dotyczących uszkodzeń spowodowanych drganiami.

7 Koordynacja agencji

Zgodnie z przepisami SEQRA przeprowadzony zostanie skoordynowany przegląd w celu uwzględnienia wszystkich przedmiotów troski i interesów agencji. Wczesne i ciągłe zaangażowanie agencji będzie miało kluczowe znaczenie dla przejścia Proponowanego Projektu do następnej fazy realizacji. W związku z tym MTA zaprosiła lokalne, regionalne, stanowe i federalne agencje wymienione w Tabeli 6 do udziału w ocenie oddziaływania na środowisko, w roli agencji zaangażowanych lub zainteresowanych.

7.1 ZAANGAŻOWANE I ZAINTERESOWANE AGENCJE

W proces przeglądu oddziaływania IBX na środowisko będą zaangażowane agencje lokalne, regionalne, stanowe i federalne. Tabela 6 poniżej identyfikuje te agencje i określa, czy są one agencjami „zaangażowanymi” czy „zainteresowanymi” według SEQRA. Zaangażowana agencja to agencja nadzorująca zgodność inwestycji z przepisami, zaś zainteresowana agencja to agencja działająca w roli doradczej.

Tabela 6 Role i obowiązki zaangażowanych i zainteresowanych agencji

AGENCJA	ROLA AGENCJI	ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI
Agencje miejskie		
Wydział Planowania Miasta Nowego Jorku (NYCDP)	Zaangażowana	Koordynacja związana z określeniem zgodności z przepisami w ramach Lokalnego Programu Rewitalizacji Nabrzeży i procesu ULURP.
Wydział Transportu Miasta Nowy Jork (NYCDOT)	Zaangażowana	Koordynacja związana z zatwierdzeniem projektu dopasowania i innych prac w pasie objętym nadzorem NYCDOT.
Korporacja Rozwoju Gospodarczego Miasta Nowy Jork (NYCEDC)	Zaangażowana	Koordynacja projektu prac w Brooklyn Army Terminal.
Wydział Parków i Rekreacji Miasta Nowy Jork (NYC Parks)	Zainteresowana	Zezwolenia na prace przy drzewach i zezwolenia na wszelkie prace budowlane na terenie parków miasta Nowy Jork (jeśli dotyczy).
Komisja Ochrony Zabytków Miasta Nowy Jork (LPC)	Zainteresowana	Agencja doradcza zajmująca się działaniami na lub w pobliżu miejsc o historycznej wartości architektonicznej lub archeologicznej.
Wydział Ochrony Środowiska Miasta Nowy Jork (NYCDEP)	Zaangażowana	Przyłącza wodno-kanalizacyjne, przeniesienie mediów i potencjalne pozwolenia dotyczące jakości powietrza
Agencje regionalne		
Zarząd Portu Nowy Jork i New Jersey (PANYNJ)	Zainteresowana	Koordynacja projektu, w szczególności dla bocznicy przy 65 th Street i Cross Harbor Freight Program.
Agencje stanowe		
Biuro Ochrony Zabytków Stanu Nowy Jork (SHPO)	Zaangażowana	Koordynacja związana z sekcją 14.09 Ustawy o Ochronie Zabytków Stanu Nowy Jork.
Departament Ochrony Środowiska Stanu Nowy Jork (NYSDEC)	Zaangażowana	Koordynacja związana z SEQRA, Programem Dziedzictwa Naturalnego i programem Stanowego Systemu Eliminacji Zanieczyszczeń (SPDES).

Dokument dotyczący zakresu SEQRA

AGENCJA	ROLA AGENCJI	ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI
Wydział Transportu Stanu Nowy Jork (NYSDOS)	Zaangażowana	Koordinacja związana z jednolitością strefy przybrzeżnej i pracą na cmentarzu (Wydział Cmentarzy)
Wydział Transportu Stanu Nowy Jork (NYSDOT)	Zaangażowana	Koordinacja związana z zezwoleniami/zatwierdzeniami projektu i prac budowlanych w obrębie pasa podlegającego władzy stanu.
Agencje federalne		
Federalna Administracja Transportu (FTA)	Zainteresowana	W razie potrzeby doradztwo w zakresie procesu oceny oddziaływania na środowisko.
Federalna Administracja Dróg (FHWA)	Zainteresowana	Koordinacja związana z Cross Harbor Freight Program (FHWA jest główną agencją federalną dla CHFP)
Federalna Administracja Kolei (FRA)	Zainteresowana	Zwolnienie z wymogów wspólnego torowiska dla ruchu towarowego/pasażerskiego (< 25 stóp pomiędzy punktami środkowymi torów)
Federalna Agencja Zarządzania Kryzysowego (FEMA)	Zainteresowana	Koordinacja związana z kwestiami odporności środowiskowej i terenów zalewowych.
Zarząd Transportu Lądowego	Zainteresowana	Koordinacja w zakresie działań i nieruchomości kolei towarowej.
Rdzenne narody i plemiona		
Naród Delaware	Zainteresowana	Koordinacja związana z zasobami historycznymi
Plemię Indian Delaware	Zainteresowana	Koordinacja związana z zasobami historycznymi
Naród Indian Shinnecock	Zainteresowana	Koordinacja związana z zasobami historycznymi
Wspólnota Indian Mohikanów Stockbridge-Munsee	Zainteresowana	Koordinacja związana z zasobami historycznymi

8 Możliwości zaangażowania społeczeństwa

Społeczeństwo będzie miało możliwość wniesienia wkładu w Proponowany Projekt i analizy środowiskowe przed i w trakcie procesu SEQRA, jak wskazano w Tabeli 7..

Tabela 7 Metody poznawania opinii publicznej i wsparcie komunikacyjne

METODA	WSPARCIE KOMUNIKACYJNE	ODBIORCY
Aktualizacje strony internetowej projektu	Masowe wiadomości e-mail Media społecznościowe	Ogół społeczeństwa
Baza danych do kontaktów	Masowe wiadomości e-mail	Opinia publiczna, interesariusze, wybrani urzędnicy
Domy otwarte	Masowe wiadomości e-mail Strona internetowa projektu Media społecznościowe Tłumaczenie ustne na miejscu na język hiszpański i inne języki, w zależności od potrzeb	Ogół społeczeństwa
Wirtualne zaangażowanie	Ulotki Masowe wiadomości e-mail Strona internetowa Projektu Media społecznościowe Tłumaczenia w przeglądarce	Ogół społeczeństwa
Techniczny Komitet Doradczy	Prezentacja i materiały informacyjne	Interesariusze z agencji
Rada Społeczności IBX	Prezentacja i materiały informacyjne	Wybrani urzędnicy, zainteresowane strony
Publiczne spotkania dotyczące zakresu oceny	Wymagane publikacje (ENB, gazety) Ulotki Masowe wiadomości e-mail Strona internetowa Projektu Media społecznościowe Tłumaczenie ustne na miejscu na język hiszpański i inne języki, w zależności od potrzeb	Ogół społeczeństwa
Przesłuchania publiczne DEIS	Wymagane publikacje (ENB, gazety) Ulotki Masowe wiadomości e-mail Strona internetowa Projektu Media społecznościowe Reklamy w mediach Tłumaczenie ustne na miejscu na język hiszpański i inne języki, w zależności od potrzeb	Ogół społeczeństwa
Spotkania informacyjne dla wybranych urzędników	Pakiet informacyjny	Wybrani urzędnicy/interesariusze

Dokument określający

8.1 PUBLIKACJA OGŁOSZEŃ I DOSTĘP W INNYCH JĘZYKACH

Na wydarzeniach z obecnością osobistą będą tłumacze języka hiszpańskiego i będzie można zamówić dodatkowe języki podczas rejestracji przed spotkaniem. Dodatkowi tłumacze na miejscu będą zapewniani w miarę dostępności.

Zawiadomienia o spotkaniach informacyjnych będą publikowane w języku angielskim i hiszpańskim w New York State Environmental Notice Bulletin (Biuletynie Informacji Środowiskowej stanu Nowy Jork, ENB) oraz w następujących mediach drukowanych: amNY i Noticia NY (w języku hiszpańskim).

8.2 SPOTKANIA W CELU USTALENIA ZAKRESU OCENY

Po opublikowaniu zawiadomienia o dostępności (NOA) tej wersji roboczej dokumentu określającego zakres, odbędą się dwa spotkania z obecnością osobistą dotyczące ustalania zakresu (jedno na Brooklynie, jedno w Queens) i jedno wirtualne spotkanie dotyczące ustalania zakresu (dla tych, którzy nie mogą uczestniczyć osobiście). Spotkania dotyczące ustalania zakresu będą miały formę domu otwartego, sprzyjającą korzystaniu ze stanowisk informacyjnych i nieformalnej dyskusji, po której nastąpi bardziej formalna prezentacja i możliwość przedstawienia ustnych uwag na temat zakresu EIS przez obywateli i/lub przedstawicieli agencji. Osoby, które chcą zabrać głos na spotkaniach, muszą zarejestrować się podczas zapisów. Każdy, kto potrzebuje specjalnej pomocy, powinien odwiedzić stronę mta.info/IBX przed spotkaniem.. Daty, godziny i lokalizacje tych trzech spotkań są podane poniżej:

- » Spotkanie w sprawie ustalania zakresu na Brooklynie odbędzie się 29 października 2025 r. w godzinach od 17:30 do 20:00 w Brooklyn College, Whitehead Hall, 2710 Campus Road, Brooklyn, NY 11210.
- » Spotkanie w sprawie ustalania zakresu w Queens odbędzie się 6 listopada 2025 r. w godzinach od 17:30 do 20:00 w Christ the King High School Auditorium, 68-02 Metropolitan Avenue, Middle Village, Queens, NY 11379.
- » Wirtualne spotkanie w sprawie ustalania zakresu odbędzie się 12 listopada 2025 r. w godzinach od 10:00 do 12:00 i od 18:00 do 20:00, zarejestruj się tutaj: mta.info/IBX.

Publiczne komentarze na temat wersji roboczej dokumentu określającego zakres będą przyjmowane do 26 listopada 2025 r. Uwagi należy przysyłać pocztą elektroniczną na adres IBXOutreach@mtacd.org lub pocztą na adres Jordan Smith, IBX Director, 2 Broadway, C6.87, New York, NY 10004.

Szczegółowe informacje można znaleźć na naszej stronie internetowej pod adresem mta.info/IBX.