

RESUMEN EJECUTIVO

La MBTA propone la construcción de una nueva instalación de mantenimiento de trenes suburbanos que incluya nuevas instalaciones adyacentes de parada - **South-Side Maintenance and Layover Facility (SSMF)** - en el número 41 de Wolcott Court en Boston, MA. El emplazamiento del proyecto, de 26.81 acres, comprende tres (3) parcelas; los patios de maniobra 1 y 2 son propiedad de la MBTA y abarcan 17.5 acres, mientras que la parcela situada al este del Patio de maniobras 2 (que va a ser adquirida por la MBTA), pertenece actualmente a una compañía de James G. Grant, Inc. (en adelante, la "Propiedad Grant"). La Propiedad Grant tiene 8.64 acres. Consulte la Figura 1 para ver la ubicación general del área del proyecto.

El Patio 1 incluye las instalaciones existentes del patio de maniobras (incluidas las vías utilizadas por CSX para el transporte de mercancías), edificios y algunos terrenos vacíos y no urbanizados. El Patio 2 incluye las instalaciones existentes del patio de maniobras, varios edificios asociados a las instalaciones de mantenimiento de la MBTA, zonas pavimentadas impermeables, zonas de vías con balasto (piedra triturada), laderas vegetación y algunos terrenos vacíos y sin urbanizar. El Patio 2 se utiliza actualmente como instalación de parada por la MBTA para sus operaciones en el lado sur, así como el taller de reparación de Readville,

La propiedad de Grant es un depósito de chatarra y un centro de reciclaje que colinda en el lado occidental con el Patio 2 y en el lado oriental con un corredor ribereño arbolado a lo largo de la orilla occidental del río Neponset, propiedad de DCR. Según la cartografía aérea y las capas de datos de MassGIS, la zona que rodea el emplazamiento del proyecto está compuesta por usos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Necesidad y beneficios del proyecto

Como resultado del calendario del proyecto multimodal de intercambio de la I-90 (I-90 Allston Interchange Multimodal Project), es necesario que la MBTA disponga de un lugar alternativo para el mantenimiento de los vagones y locomotoras que operan en el lado sur de Boston, ya que el acceso a través de la línea Grand Junction a las instalaciones de mantenimiento de los trenes suburbanos existentes en Somerville dejará de estar disponible. Además, con los requisitos para el aumento del tamaño de la flota y la modernización de las tecnologías, la MBTA necesita una nueva instalación de mantenimiento de servicio completo en el lado sur, con capacidad para gestionar el mantenimiento rutinario, las inspecciones y las reparaciones pesadas.

En la actualidad, la MBTA gestiona dos instalaciones de mantenimiento en el lado sur (la instalación S&I y el taller de reparaciones de Readville), pero no son instalaciones de servicio completo. Por ello, la mayoría de los ómnibus y locomotoras que requieren reparaciones programadas y no programadas, inspecciones y mantenimiento preventivo, así como todo el mantenimiento pesado, deben ser enviados a la instalación de mantenimiento del tren suburbano - Terminal de Motores de Boston (BET) en Somerville, a través de la línea Grand Junction para su servicio. Con la posibilidad de que el Grand Junction quede fuera de servicio como parte del Proyecto de Intercambio de Allston, el viaje al BET desde el South-Side se convertiría en un desvío de casi 100 millas.

La red de trenes suburbanos de la Autoridad de Transporte de la Bahía de Massachusetts (MBTA) se encarga de ofrecer más de 500 viajes programados de pasajeros cada día de la semana, dando

servicio a más de 140 estaciones diferentes en la Mancomunidad de Massachusetts y Rhode Island (RI). El servicio de trenes suburbanos parte de dos terminales del centro de Boston (North Station y South Station) y utiliza 68 composiciones de trenes con locomotoras diesel y ómnibus para prestar este servicio. De estas 68 composiciones de trenes, 41 conjuntos de equipos compuestos por 41 locomotoras y 234 ómnibus son obligatorios a diario para operar el servicio de los días laborables del lado sur.

Descripción del proyecto

El objetivo del proyecto es construir una nueva instalación de mantenimiento del tren suburbano y un patio de maniobras para apoyar el servicio y el mantenimiento eficientes de los ómnibus y las locomotoras en el lado sur, y para adecuar el aumento del tipo de vehículos de la flota y el cambio de tecnología. La instalación de mantenimiento y parada del lado sur (SSMF) proporcionará capacidad adicional para apoyar el futuro crecimiento del servicio y las necesidades de mantenimiento de los vagones y locomotoras en el lado sur.

Las principales características de la instalación son:

- Taller de reparación de ómnibus
- Taller de reparación de locomotoras
- Tiendas de apoyo
- Tienda de camiones
- Tabla de transferencia
- Reparación pesada
- Grúas
- Almacén de material
- Enchufes de 480 voltios
- Caminos de acceso pavimentados
- Taller de rectificación de ruedas
- Muelle de lavado de locomotoras
- Cabina de seguridad
- Mesas giratorias
- Mesas de trabajo
- Lavado, abastecimiento de combustible y lijado de locomotoras
- Oficinas con ascensor
- Aparcamiento para empleados y repartidores
- Alojamiento de los empleados y cuartos de descanso
- Hasta 13 vías de parada al mediodía y durante la noche

Como parte del desarrollo por fases del proyecto, será necesario crear instalaciones temporales de escala en el Patio 1, ya que el Patio 2 se convertirá en la ubicación del SSMF (Véase la Figura 2 para el diseño esquemático del Patio 1 propuesto y la Figura 3 para el diseño esquemático del Patio 2 y la Propiedad Grant). Una vez que se construyan las instalaciones permanentes de parada en la Propiedad Grant, el uso del Patio 1 para la parada de la MBTA terminará y las vías se devolverán a CSX para su uso. El diseño y la disposición de las instalaciones de parada del Patio 1 seguirán los requisitos estándar de diseño de las instalaciones de parada de la MBTA cuando sea práctico, ya que la MBTA ha identificado esta ubicación como temporal. La MBTA exigido que el actual taller de reparación de Readville en el Patio 2 permanezca operativo durante la construcción del SSMF. Esta instalación se construyó como instalación de mantenimiento provisional durante la construcción de la Instalación de Mantenimiento del Tren Suburbano - Terminal de Motores de Boston (CRMF-BET) en Somerville. Los baños, las oficinas y los casilleros de esta se encuentran en edificios modulares independientes, que actualmente están situados en el espacio de la SSMF propuesta. Por lo tanto,

durante la fase de construcción se requerirán disposiciones temporales para estas oficinas, casilleros y baños necesarios para las operaciones del taller y el personal.

Calendario del proyecto

La construcción del proyecto requerirá un período de aproximadamente tres a cinco años y se propone que se realice entre 2023 y 2028. Se prevé que los procesos de revisión ambiental y de obtención de permisos se completen en 2023.

Condiciones existentes y propuestas

Como se ha descrito anteriormente, el Proyecto propone la construcción de una nueva instalación de mantenimiento ferroviario y edificios relacionados en el Patio 2, una nueva instalación de parada en la Propiedad Grant una vez que se haya completado la construcción de la nueva SSMF, la construcción de una instalación de parada temporal en el Patio 1 que se utilizará durante el período en que se construya la instalación de parada permanente, seguida de la retirada de la instalación de parada temporal. El Proyecto propuesto dará lugar a las siguientes alteraciones en el uso del suelo en cada una de las parcelas anteriormente descritas:

Patio 1: Se producirán pocas alteraciones en el Patio 1. Se rehabilitarán algunas vías existentes para su uso temporal como escala. Además, el uso del Patio 1 como instalación temporal de escala de la MBTA incluirá la construcción de un edificio temporal para las paradas con escala del personal, un edificio para el personal mecánico y un edificio para el compresor, con servicios instalados que incluyen electricidad, comunicaciones, agua y alcantarillado. El Patio 1 abarca un área de aproximadamente 16.56 acres de terreno, que comprende 14 juegos de vías utilizados por CSX para el transporte de mercancías, edificios y áreas de suelo desnudo. La vegetación en el Patio 1 es mayoritariamente de matorrales y maleza que se extienden de forma dispersa por el lugar, puntuada en algunos lugares por árboles jóvenes o arbustos.

El uso temporal de una parte del Patio 1 para una escala, seguido de la restauración de las vías para que vuelvan a ser utilizadas por CSX una vez que se haya completado la construcción del SSMF y se construya la nueva instalación permanente de escala, no dará lugar a un cambio significativo en el uso del suelo dentro del patio existente o del derecho de paso del ferrocarril. Las operaciones de carga de CSX continuarán y no se verán significativamente afectadas por este proyecto.

Patio 2: El Patio 2 (situado al noreste del Patio 1), abarca aproximadamente 17.5 acres de terreno. En el Patio 2 se identificó un conjunto de suelo sin vegetación, superficie impermeable, espacios abiertos desarrollados y parches de bosques caducifolios. El Patio 2 también incluye las instalaciones existentes del patio de maniobras, varios edificios asociados con el taller de reparaciones de Readville de la MBTA y zonas de vías con balasto (piedra triturada). El Patio 2 superior (colindante con el lado oeste del Patio 2), contiene tres vías. Hay una estrecha franja de terreno con vegetación a lo largo de la ladera que se extiende desde el Patio Superior 2 hasta la elevación del suelo en el Patio 2. El límite oriental del Patio 2 y que se extiende hacia la propiedad Grant contiene humedales vegetales aislados, zonas de suelo sin vegetación y zonas con escasa vegetación de maleza. El Patio 2 será el emplazamiento del nuevo edificio de SSMF, con la conversión de los usos del suelo existentes en edificios y zonas pavimentadas, y la conversión de algunas de las zonas de humedales aislados en patio de maniobras.

El Patio 2 se reconstruirá dentro de la parcela existente, con la construcción del edificio del SSMF. El nuevo edificio ocupará aproximadamente 177.000 pies cuadrados. Además del edificio propiamente dicho, otras características del SSMF incluirán un aparcamiento pavimentado, un compresor, un generador de emergencia, una subestación eléctrica y un almacén de combustible y arena.

Acceso de emergencia secundario al **Patio 2**: Se está considerando un acceso de emergencia secundario a la instalación de mantenimiento del lado sur propuesta (Patio 2). El acceso de emergencia preferido utilizaría el estacionamiento del edificio de condominios adyacente y Riley Road y Sierra Road (ambas son vías privadas) y no depende de Wolcott Ct.

Como parte del diseño de la instalación de mantenimiento, un muro de mitigación de ruido rodeará el sitio y se deberá establecer un punto de acceso a través del muro de ruido para permitir el punto de acceso de emergencia. Será obligatorio un acuerdo con los propietarios y una servidumbre con cada uno de los colindantes a lo largo de las rutas. Además, el Departamento de Bomberos de Boston tendrá que confirmar que la ruta de acceso de emergencia secundaria propuesta, de aproximadamente 860 pies, es factible y aceptable para el acceso de vehículos de emergencia.

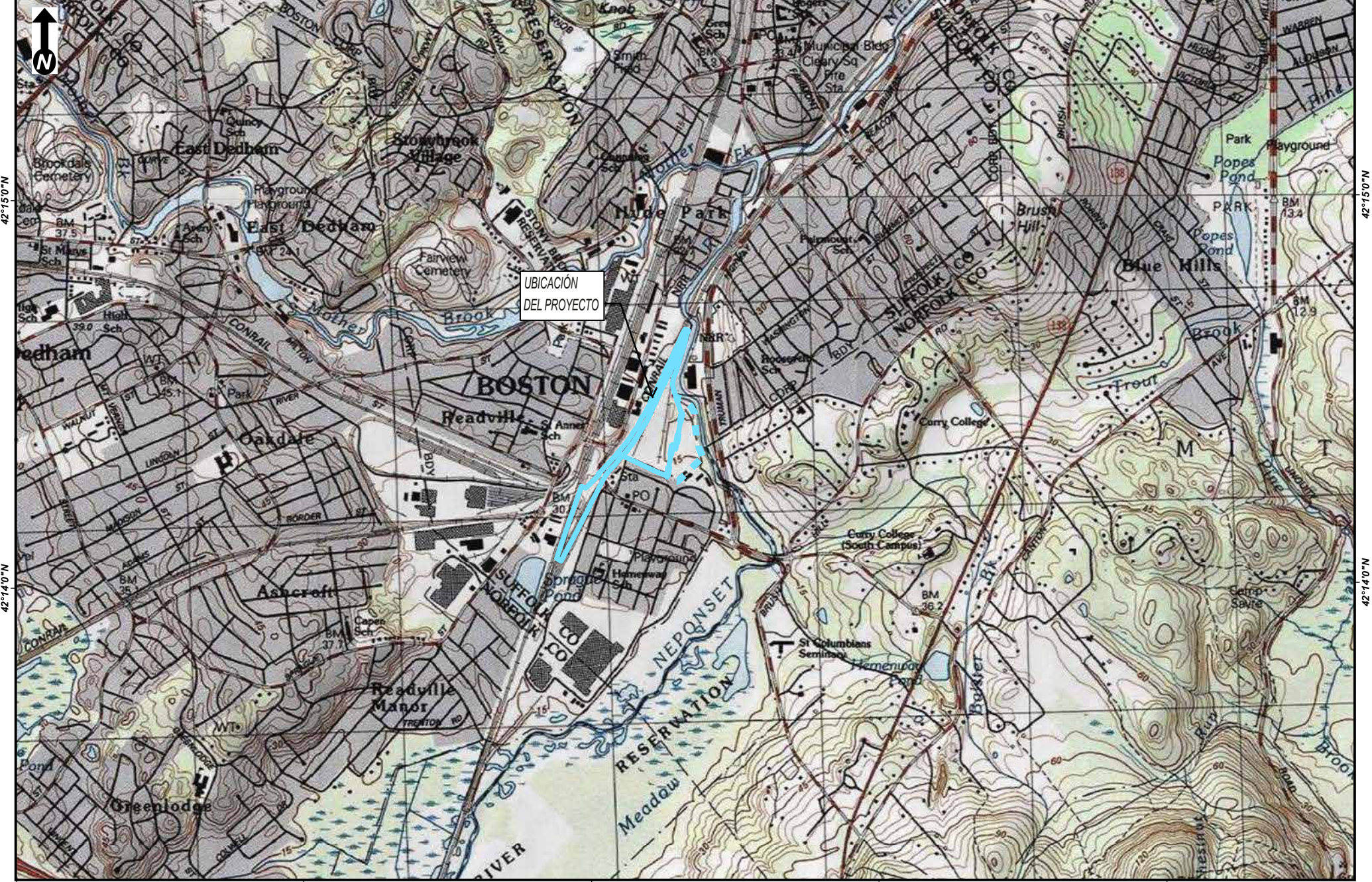
Propiedad Grant: La propiedad Grant adyacente al Patio 2 (que la MBTA propone adquirir), es una instalación de desguace, que cubre un área de aproximadamente 8.64 acres. Colinda con el Patio 2 al oeste, y con un corredor ribereño arbolado a lo largo del río Neponset, al este, que es propiedad del DCR. La propiedad Grant contiene varios edificios y pilas de material de desecho. La propiedad Grant se convertirá en la nueva instalación de parada permanente, donde se construirán hasta 13 vías de parada. Esto supondrá la colocación de balasto para cada vía, así como un estrecho acceso pavimentado entre cada vía y un acceso pavimentado en el lado este adyacente a la vía oriental. Los componentes y las actividades que existen actualmente en el apeadero del Patio 2 pasarán a realizarse en el nuevo apeadero de la propiedad Grant. Los esfuerzos de remediación de la contaminación asociados con las actividades históricas que han tenido lugar en la propiedad Grant (éstas dieron lugar a un suelo contaminado en la propiedad Grant y en las parcelas colindantes de la MBTA y el DCR, para las que se propone un tapón sobre el suelo contaminado y una Limitación de Uso de la Actividad [AUL]) deberán llevarse a cabo.

71°9'0"W

71°8'0"W

71°7'0"W

71°6'0"W



42°15'0"N

42°15'0"N

42°14'0"N

42°14'0"N

71°10'0"W

71°9'0"W

71°8'0"W

71°7'0"W

71°6'0"W

Escala: 1:24,000
1 pulgada = 2,000 pies
0 1,000 2,000
pies
(Tamaño de página 8.5 x 11)

INSTALACIÓN DE MANTENIMIENTO Y PARADA DE LA MBTA, LADO SUR
Mapa de ubicación del sitio Fuente:
USGS Boston, MA

Fuente: Derechos de autor ©
2013 National
Geographic Society, Inc.
cubed
 Massachusetts Bay
Transportation Authority
BSC GROUP

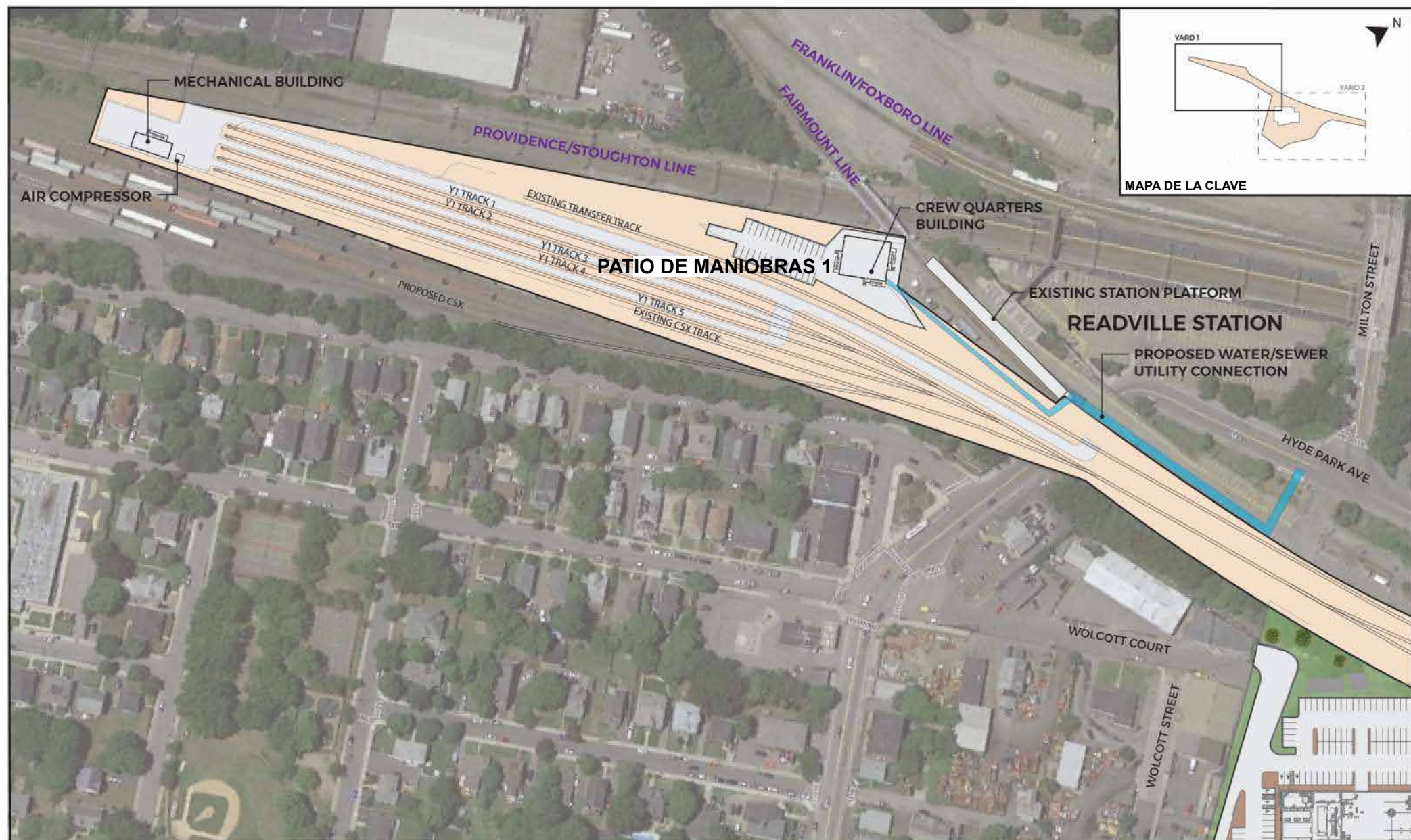


FIGURA 2 - PLANO ESQUEMÁTICO DEL EMPLAZAMIENTO DEL LADO SUR DE LA INSTALACIÓN DE MANTENIMIENTO Y PARADA - PATIO 1

ESCALA: 3/16" = 1'-0"



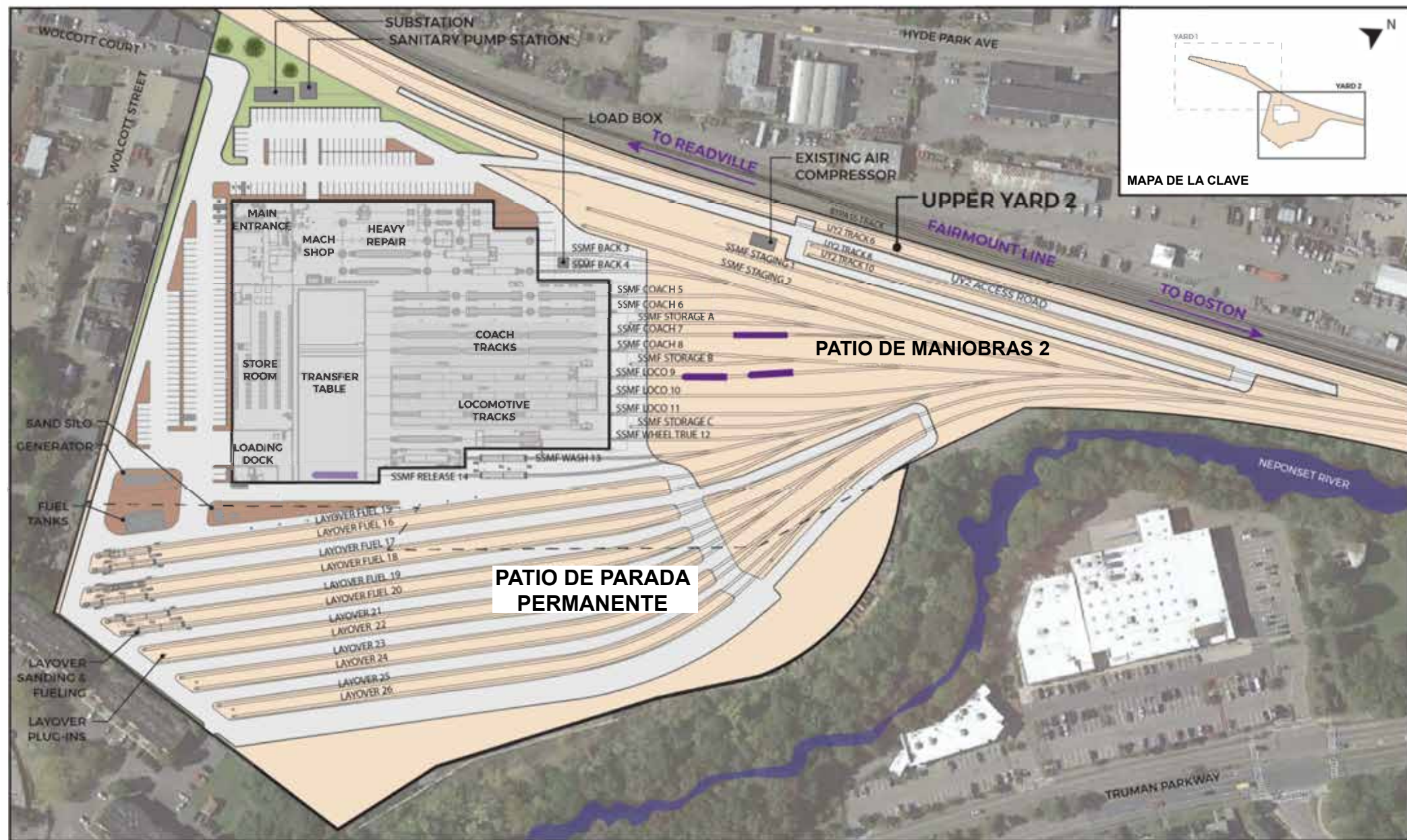


FIGURA 3 - PLANO ESQUEMÁTICO DEL EMPLAZAMIENTO DEL LADO SUR DE LA INSTALACIÓN DE MANTENIMIENTO Y PARADA - PATIO 2
 ESCALA: 3/16" = 1'-0"

