

Formulario de evaluación de Justicia ambiental

Nombre del proyecto	Centro de mantenimiento y trasbordo para trenes suburbanos de MBTA Sur, Boston, MA
Fecha prevista de presentación ante la oficina de MEPA	Fines de julio de 2022
Nombre del proponente	MBTA
Información de contacto (por ejemplo, asesor)	Paul Martin, BSC Group, Inc. pmartin@bscgroup.com 617.896.4325
Sitio web público del proyecto u otro lugar físico en el que se pueda obtener material sobre el mismo (de estar disponible)	MBTA.com/SSMF
Municipio y código postal del proyecto (si se conoce)	Boston, 02136
Tipo de proyecto (enumere todos los que correspondan)	Transporte-Carreteras/Transporte
¿Se encuentra el lugar del proyecto dentro de una llanura de inundación por 100 años según la FEMA? S/N/todavía no se sabe	No
Emissiones estimadas de gases de efecto invernadero (GEI) desde los espacios acondicionados, si se conocen (pulse aquí para la herramienta de estimación de GEI)	127 toneladas al año de espacios acondicionados (con aire frío) 486 toneladas al año para el resto del edificio (sólo calor/luz, sin aire frío).

Descripción del proyecto

1. Describa brevemente el proyecto, incluido el tamaño total del sitio del proyecto y los metros cuadrados de las estructuras y los edificios propuestos, si se conocen.

El proyecto de Centro de mantenimiento y trasbordo para trenes suburbanos de MBTA Sur (SSMF) propone abordar la necesidad de instalaciones de mantenimiento para las operaciones de los trenes suburbanos de MBTA. El proyecto incluye la construcción de un nuevo centro de mantenimiento de trenes, playas de alojamiento temporal y permanente para trasbordos, con edificios para el personal de trenes y el personal de mantenimiento. Se proponen obras en las playas existentes 1 y 2, y la playa superior 2, así como en una propiedad adyacente. Las tres playas han sido caracterizadas como instalaciones y edificios ferroviarios existentes de MBTA. La propiedad adyacente es un parque de desguace de metales y un centro de reciclaje.

- La propiedad adyacente es de 8.6332 acres.
- El área de trabajo de la playa 1 es de 6.25 acres.
- La superficie de la playa 2 es de 16.99 acres.

- La playa superior 2 es de 3.79 acres.
- El edificio de SSMF es de 288,944 pies cuadrados.
- Los edificios temporales de la playa 1 tienen 5.760 pies cuadrados brutos. (Los edificios provisionales de la playa 1 se utilizarán hasta que esté en funcionamiento el centro de trasbordo/estacionamiento diurno en la propiedad adyacente).
- Los edificios temporales de la playa 2 tienen 2,064 pies cuadrados brutos. (Los edificios provisionales de la playa 2 solo se utilizarán durante la construcción del edificio de SSMF y se demolerán aproximadamente un mes antes de que el centro esté listo para realizar reparaciones).

2. Enumerar los umbrales previstos para la revisión de la oficina MEPA (301 CMR 11.03) (si se conocen).

- 301 CMR 11.03(1)(b)(2) *Creación de más de 5 acres de superficie impermeable.*
- 301 CMR 11.03(1)(b) *Cualquier proyecto dentro de un área de interés ambiental crítico (ACEC) designada.*

3. Enumere todos los permisos estatales, locales y federales previstos que se necesitan para el proyecto (si se conocen).

Agencia	Permiso/Aprobación
Federal	
NEPA	Aprobación de exclusión categórica.
Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE)	Notificación previa a la construcción según la sección 404, incluye consulta según la sección 106, consulta tribal, consulta según la sección 7 de la Ley de Especies en Peligro de Extinción (ESA).
Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA)	Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NPDES). Permiso general de construcción para descargas de aguas pluviales procedentes de actividades de construcción/Plan de prevención de la contaminación de las aguas pluviales (SWPPP).
Estatal	
Ley General de Massachusetts, Capítulo 90 § 16A Reglamentos de MassDEP 310 CMR 7.00	Las fuentes de emisión estacionarias de la instalación podrían estar sujetas a la aprobación de un plan de aire en virtud de la normativa de calidad del aire de Massachusetts, de acuerdo con el diseño final de los equipos y con el tipo y la cantidad de emisiones generadas. Las fuentes de emisión estacionarias también podrían estar exentas de la aprobación de un plan de aire si se aplican las exenciones dispuestas en 310 CMR 7.02(2).
Oficina Ejecutiva de Asuntos Energéticos y Medioambientales (EEA)	Revisión de la oficina MEPA/Certificado del Secretario.
Comisión Histórica de Massachusetts (MHC)	Consulta según la Ley General de Massachusetts, c. 9 de acuerdo con 950 CMR 70-71.
Local	
Comisión de Conservación de Boston	Notificación de cortesía.

4. Identifique las poblaciones y las características de Justicia ambiental (JA) (minorías, bajos ingresos, aislamiento del idioma inglés) en un radio de 5 millas del sitio del proyecto (puede adjuntar un mapa de [EJ Maps Viewer](#) en lugar de la descripción).

En un radio de 1 milla del límite del sitio del proyecto hay 19 comunidades de JA categorizadas como minorías (16), minorías/de bajos ingresos (2) y minorías/de bajos ingresos/con aislamiento del idioma inglés (1). Estas zonas censales se encuentran en la ciudad de Boston y en el pueblo de Dedham.

En un radio de 5 millas de los límites del sitio del proyecto hay 219 comunidades de JA clasificadas como minorías (139), de bajos ingresos (7) minorías/de bajos ingresos (48), minorías/con aislamiento del idioma inglés (12) y minorías/de bajos ingresos/con aislamiento del idioma inglés (13). Estas zonas censales están situadas en la ciudad de Boston y en los distritos de Boston, Braintree, Brookline, Canton, Dedham, Milton, Norwood, Quincy y Randolph, MA.

Todos ellos se enumeran en el Anexo A.

5. Identifique cualquier municipio o zona censal que cumpla con la definición de “criterios de JA por salud vulnerable” en la [herramienta de JA del Departamento de Salud Pública \(DPH\)](#) con ubicación total o parcial dentro de un radio de 1 milla del sitio del proyecto.

Las poblaciones de justicia ambiental por salud vulnerable en un radio de 1 milla están incluidas en la Tabla del Anexo B.

6. Identificar los posibles impactos ambientales y de salud pública a corto y largo plazo que puedan afectar a las poblaciones de JA, y cualquier mitigación prevista.

Impactos del proyecto a corto plazo:

Calidad del aire:

La construcción se llevará a cabo durante un periodo de tres a cinco años. Durante este período, se producirán emisiones procedentes de los equipos de construcción en el sitio, y de vehículos de construcción por fuera del sitio y en la carretera, así como de actividades de construcción generadoras de polvo. Estas emisiones pueden afectar la calidad del aire local y regional. El índice de emisiones por construcción variará a lo largo de la duración de la obra, en función del nivel de actividad de los equipos productores de emisiones.

En general, gran parte de la maquinaria pesada utilizada en la construcción está propulsada por motores diésel, lo que provocará emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y de materia particulada de diésel. El polvo fugitivo generado por las actividades de construcción también es una fuente de emisiones de materia particulada. Las emisiones de óxido de azufre (SO_x) procedentes de las actividades de construcción serían insignificantes, ya que USEPA exige el uso de combustible diésel de muy bajo contenido en azufre (ULSD) para todos los motores diésel viales y no viales.

Durante la construcción del SSMF, se construirán instalaciones temporales en la playa 1, y el trasbordo de las unidades de trenes se realizará en la playa 1 y la playa superior 2. Las locomotoras diésel harán trasbordo en la playa 1 y en la playa superior 2 durante los periodos diurnos y de traspornoche durante la construcción del SSMF. Las fuentes de emisión asociadas con el trasbordo serán similares a las condiciones existentes. Durante la mayor parte del período de trasbordo, los motores de las locomotoras estarán apagados. El uso de la playa 1 para el trasbordo de locomotoras se producirá durante el período de tres a cinco años en que se desarrollarán las actividades de construcción del SSMF y de la playa 2. Una vez finalizada la construcción, la playa 1 dejará de utilizarse para el trasbordo.

Ruido:

Durante la fase de construcción, será necesario utilizar equipos de demolición y equipos de construcción, todos los cuales producen ruido. La magnitud del ruido y su impacto en la comunidad

circundante dependerán de la cantidad y de los tipos de equipos pesados que se utilicen, de la ubicación de las zonas de trabajo, de los tipos de trabajo que se realicen y de la hora del día y/o de la noche en que se desarrollen las actividades de construcción. Para la demolición serán necesarios algunos equipos de impacto, como excavadoras con martillo hidráulico y taladros; sin embargo, no se prevé el uso de la voladura. Otras fuentes de ruido de construcción podrían incluir equipos como retroexcavadoras, excavadoras, cargadoras frontales, volquetes, niveladoras, pavimentadoras, camiones mezcladores, camiones de reparto, y todos los demás equipos de apoyo como generadores, bombas y compresores.

Durante la fase de diseño se llevará a cabo una evaluación cuantitativa del ruido de construcción, que estipulará los aspectos mencionados del proyecto. Los resultados indicarán la aceptabilidad o la gravedad del ruido de construcción que afectaría a la comunidad circundante. El análisis se llevará a cabo con modelos de predicción informática de última generación que aplicarán la norma ISO 9613 para la propagación del sonido en exteriores. Los resultados del análisis se utilizarán para elaborar una Especificación de Control de ruido de construcción para este proyecto, similar a la Especificación 01561 de MBTA que suele incluirse en todas las obras de construcción de MBTA.

Calidad del agua:

No habrá impactos en las fuentes públicas de suministro de agua por la actividad de construcción. No se prevé ningún impacto en los recursos públicos de agua potable como resultado de la construcción del Proyecto. Si bien el río Neponset es adyacente a una parte del sitio junto con el estanque Sprague Pond, los impactos en la calidad del agua de estos recursos hídricos superficiales se evitarán o minimizarán mediante la aplicación de controles de erosión y sedimentos y la aplicación de un Plan de prevención y control de derrames, si fuera necesario, durante la construcción. Se prevé que el proyecto se construirá con el permiso general de construcción de NPDES y el SWPPP asociado que se obtendrá para el proyecto.

Protección del suelo y espacios abiertos:

El proyecto solo abarca terrenos que ya sirven de instalaciones ferroviarias o son propiedades industriales que se utilizan para el desguace de metales. No se propone la conversión de terrenos abiertos. En una posición adyacente al sitio se encuentra la Reserva del Río Neponset, un terreno estatal gestionado por el Departamento de Conservación y Recreación. No se prevé la necesidad de realizar ningún trabajo relacionado con la construcción del SSMF y el Centro de trasbordo dentro de la Reserva del Río Neponset, quedando pendiente la resolución del trabajo de mejoras para abordar la contaminación en la propiedad adyacente y en una parte de la playa 2.

Una parte de la playa 2 y de la propiedad adyacente tendrá que ser cubierta de acuerdo con el reglamento del Plan de Contingencia de Massachusetts (MCP) (310 CMR 40.0000).

Humedales y hábitat de la fauna:

La fauna urbana y suburbana típica podría aparecer en el lugar, incluidos varios roedores (ratones y ratas), así como la posibilidad de que haya zarigüeyas, mapaches y ardillas por un tiempo limitado en el lugar, dada la escasez de alimentos, la falta general de vegetación y la naturaleza industrial de las propiedades. También podrían verse aves típicas (gorriones, cuervos comunes, arrendajos azules, cardenales, palomas, gaviotas). Si bien los humedales con vegetación pueden proporcionar un hábitat a

ciertas especies para su reproducción o alimentación, la posición de los humedales con vegetación aislados entre las zonas de procesamiento de metales de la propiedad adyacente y la playa 2 probablemente limite la posibilidad de que los humedales sean utilizados por especies más sensibles como tortugas, salamandras o aves acuáticas.

Se identificaron cinco humedales con vegetación aislados que constituyen aproximadamente 0.75 acres de superficie dentro de un área con vegetación a lo largo de la línea de propiedad que separa la instalación ferroviaria existente en la playa 2 de la propiedad adyacente. Todas se encontraron muy afectadas, se caracterizaban al menos parcialmente por especies invasoras y pueden haber sido desarrolladas como resultado de operaciones de uso del terreno adyacente. En las zonas delimitadas se encontraban con frecuencia basura, escombros, asfalto y especies de plantas invasoras como el carrizo (*Phragmites australis*) y el celastro (*Celastrus orbiculatus*). No se encontraron vías acuáticas jurisdiccionales que conectaran los humedales con vegetación con el río Neponset adyacente.

Las obras propuestas en la playa 1 como parte de este proyecto no afectarán ninguna zona de recursos de humedales jurisdiccionales ni sus zonas de separación. No hay ningún hábitat de vida silvestre ubicado dentro de la playa 1.

Las obras de vías ferroviarias o de señalización en el extremo norte de la playa 2 podrían caer dentro del Área Frente al Río (RFA) de 25 pies, y en la Zona de Separación de 100 pies a lo largo del río Neponset y en una pequeña zona asociada de humedal con vegetación aldeaño y de orillas tierra adentro. No se propone ningún impacto directo sobre el humedal y la zona de separación ribereña del río Neponset como parte de este proyecto. Se prevé que será necesario rellenar los humedales con vegetación aislados para apoyar la construcción del SSMF y el centro de trasbordo asociado.

Tráfico:

El acceso a la playa 1 se realiza desde la intersección de Hyde Park Avenue y Milton Street y a través de la playa de estacionamiento C (adyacente a las vías de la línea Fairmont). Los vehículos deben dirigirse hacia el sur por la vía de circulación central del estacionamiento C hasta un paso a nivel pavimentado de la vía principal de la línea Fairmont que lleva a un camino de acceso de grava en la playa 1. Actualmente, MBTA tiene actividades limitadas en la playa 1. Por lo general, menos de 10 vehículos por día acceden a la parte de la playa 1 que está directamente enfrente del andén de la línea Fairmont, en la Readville Station. MBTA tiene el equipo de señalización y comunicaciones para el mantenimiento requerido en esta zona, y un número limitado de personal de Keolis estaciona al lado de este equipo.

El volumen de tráfico existente asociado con la playa 2 incluye a los empleados de MBTA, los empleados de Keolis y visitantes que acceden al lugar desde Wolcott Court. Los empleados de MBTA incluyen personal del edificio de mantenimiento de vehículos, personal de los trenes que pernoctan en la playa 2 y otros empleados de apoyo y supervisión en el lugar. Mientras que el personal de los talleres trabaja en turnos regulares (por ejemplo, llegando a las 7 de la mañana y saliendo aproximadamente a las 3 de la tarde), el personal de los trenes llega y sale en horarios escalonados, comenzando a las 4 de la mañana y terminando a última hora de la noche.

Se accede a la propiedad adyacente desde la punta de Walcott Court.

Habr  un aumento de tráfico a la playa 2 durante la duración del proyecto de construcción debido a las entregas de material y la llegada de trabajadores de la construcción, y el cambio en la distribución de los viajes existentes en la playa 1 y sus alrededores cuando se use como centro de trasbordo temporal.

Impacto del proyecto a largo plazo:

Calidad del aire:

El SSMF incluirá emisiones de fuentes estacionarias y móviles. El generador de emergencia solo se pondr  en marcha de forma rutinaria para realizar pruebas de mantenimiento de acuerdo con los requisitos del fabricante. La duración t pica del encendido del generador podrá ser de 1 hora a la semana. Por lo tanto, las emisiones producidas serán menores e intermitentes. Las calderas de agua caliente del edificio consumirán gas natural y funcionarán de forma regular para suministrar agua caliente y vapor a los trabajos de mantenimiento de los trenes. Las calderas producirán emisiones regularmente, pero se espera que sean menores, ya que se utilizará gas natural. Las actividades dentro del SSMF, como la soldadura, el trabajo de la madera, el desbastado, el abastecimiento de combustible y el lijado, producirán una variedad de emisiones de duración y cantidad variables según la agenda de trabajo. El taller y las áreas de trabajo del SSMF se ventilarán a través de los conductos/ventiladores de techo, por lo que las emisiones fugitivas del interior del SSMF saldrán por los conductos del techo.

Además de las fuentes de emisión dentro del SSMF, las locomotoras diésel harán trasbordo durante el día y la noche. Las fuentes de emisión serán producto de los movimientos lentos y los breves ralent es de las locomotoras diésel. Durante la mayor parte del período de trasbordo, los motores de los trenes estarán apagados.

También se producirán emisiones contaminantes procedentes de fuentes móviles, como camiones que entregan suministros y combustible a la obra, y vehículos de personas que van al trabajo. Se estima que la circulación de vehículos de personas que van al trabajo puede aumentar de aproximadamente 40 vehículos durante la hora punta a aproximadamente 125 vehículos, lo que supone un ligero aumento de las emisiones de estos vehículos.

Ruido:

En su momento de mayor actividad, el futuro Centro de trasbordo podrá dar servicio a hasta 13 trenes. El mantenimiento ligero, la limpieza, el reabastecimiento de combustible y la reposición de existencias se llevan a cabo durante la noche mientras los trenes est n en la playa de trasbordo.

En general, los trenes de MBTA llegan actualmente al centro de trasbordo alrededor de las 11:00 de la mañana, se apagan y quedan estacionados durante varias horas por la tarde. Los trenes se vuelven a encender alrededor de las 3:00 de la tarde y luego se dirigen a sus recorridos de transporte de pasajeros nocturno. Los trenes vuelven al centro de trasbordo alrededor de las 10:00 de la noche y se apagan de nuevo. Se vuelven a poner en marcha alrededor de las 3:00 de la mañana y salen para sus recorridos matutinos de transporte de pasajeros. Concretamente, se espera que los trenes solo están parados por aproximadamente una hora, de 3:00 a 4:00 de la tarde y de 3:00 a 4:00 de la noche. Se espera que el trasbordo y las operaciones de mantenimiento de trenes en el futuro se produzcan en un horario similar. Se probarán los dispositivos de sonido de las locomotoras y los vagones de control.

En el futuro, la nueva playa 2 proporcionará un sitio de trasbordo y estacionamiento de trenes durante el día en la propiedad adyacente, que se situará hacia el este del edificio de SSMF, por lo que se ubicarían más cerca de la comunidad adyacente a lo largo de Riley Road y Sierra Road. Los receptores más próximos son varios edificios de departamentos multifamiliares de 4 pisos. MBTA sigue evaluando las futuras condiciones de ruido operacional en esta comunidad, incluida la medición del ruido ambiental y la modelización del ruido en condiciones futuras. El modelo de ruido Cadna-A se utilizó para predecir los futuros niveles de ruido operativo en la comunidad de acuerdo con las políticas de ruido de FTA/MBTA.

En este momento no se prevén impactos sonoros en la comunidad asociados al funcionamiento provisional de la playa 1. Solo se prevé que trasborden 6 unidades de tren en la playa 1, y no se espera que los niveles de ruido que generarán para los receptores de la calle Prescott superen las normas aplicables de FTA/MBTA. Si se determina que las futuras condiciones de ruido operacional de la playa 2 o del nuevo Centro de trasbordo superan los límites de ruido reglamentarios, MBTA considerará opciones de mitigación del ruido para reducir los efectos del ruido en los departamentos de Riley Road u otros receptores. En este momento, se prevé que una barrera acústica construida a lo largo de la línea de propiedad común sería la mejor opción para el control del ruido. La barrera acústica se diseñaría para de acuerdo con los límites reglamentarios de FTA/MBTA para niveles sonoros de día y noche en departamentos residenciales u otros receptores.

Calidad del agua:

Las actividades operativas no afectarán a las fuentes públicas de suministro de agua, principalmente porque ni el estanque Sprague Pond ni el tramo inferior del río Neponset se utilizan para el suministro público de agua. No se prevén impactos directos en estos cuerpos de agua.

El proyecto incluye una serie de mejoras, como el nuevo edificio de SSMF, vías con balasto permeable, estacionamiento y caminos de acceso pavimentados, y edificios auxiliares. El impacto neto será un aumento de superficies impermeables con el consiguiente aumento del volumen y los índices máximos de escorrentía de aguas pluviales. Para manejar estos aumentos, se elaborará un plan de gestión de aguas pluviales de acuerdo con las Normas de gestión de aguas pluviales de Massachusetts. Se prevé que las aguas pluviales podrían ser manejadas con:

- La infiltración de aguas pluviales en superficies permeables (por ejemplo, superficies de balasto y grava);
- La captación de la corriente laminar en superficies impermeables mediante un sistema cerrado de drenaje pluvial (cuencas de captación, pozos de registro y tuberías);
- Cuencas de mejora de la calidad del agua y/o unidades propias, y
- Cuencas de detención y/o infiltración y/o depósitos subterráneos.

El objetivo será cumplir con las 10 normas sobre aguas pluviales, especialmente en cuanto a la mejora de la calidad del agua y el no aumento del índice máximo de escorrentía. Al cumplir con las 10 normas sobre aguas pluviales, el proyecto tendrá un impacto insignificante en la calidad del agua del estanque Sprague Pond o del río Neponset.

Protección del suelo y espacios abiertos:

Dado que el proyecto se llevará a cabo dentro de las instalaciones ferroviarias existentes y la propiedad industrial adyacente utilizada como desguace de metales, no habrá alteración ni pérdida de espacios abiertos.

Humedales y hábitat de la fauna:

Una vez finalizada la construcción, no habrá recursos de humedales en el lugar. El nuevo SSMF aumentará las actividades de mantenimiento y reparación, lo que provocará impactos similares, pero amplificados, en la fauna urbana local. El aumento del tráfico de trenes y de los trabajos de mantenimiento ampliará y amplificará la duración de los ruidos, los olores, los sonidos y la iluminación asociados con los trabajos necesarios. El Centro de trasbordo en la propiedad adyacente introducirá estos impactos más cerca del corredor ribereño boscoso a lo largo del río Neponset. Sin embargo, durante los periodos de luz diurna, la vida silvestre a lo largo de la propiedad adyacente experimenta actualmente los impactos asociados al funcionamiento del desguace de metales.

Tráfico:

La capacidad adicional propuesta para el centro de mantenimiento de trenes aumentará el número de empleados de MBTA una vez que se haya completado el proyecto, lo que dará lugar a mayor tráfico en la zona del proyecto. La estimación del número de nuevos viajes al centro propuesto se basa en la cantidad futura de empleados de trenes y de mantenimiento. El volumen estimado de la hora punta actual es de 30 a 50 vehículos; se estima que durante el funcionamiento del nuevo SSMF y el Centro de trasbordo, el volumen del tráfico en la hora punta sea de 100 a 130 vehículos.

- Identificar los beneficios del proyecto, incluidos los "beneficios medioambientales" definidos en 301 CMR 11.02, que podrían mejorar las condiciones ambientales o la salud pública de la población de JA.

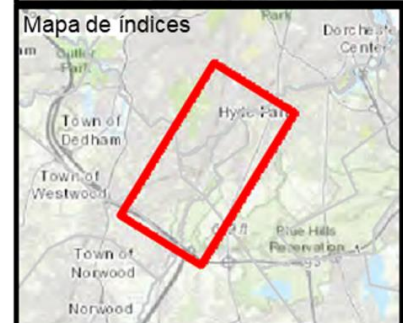
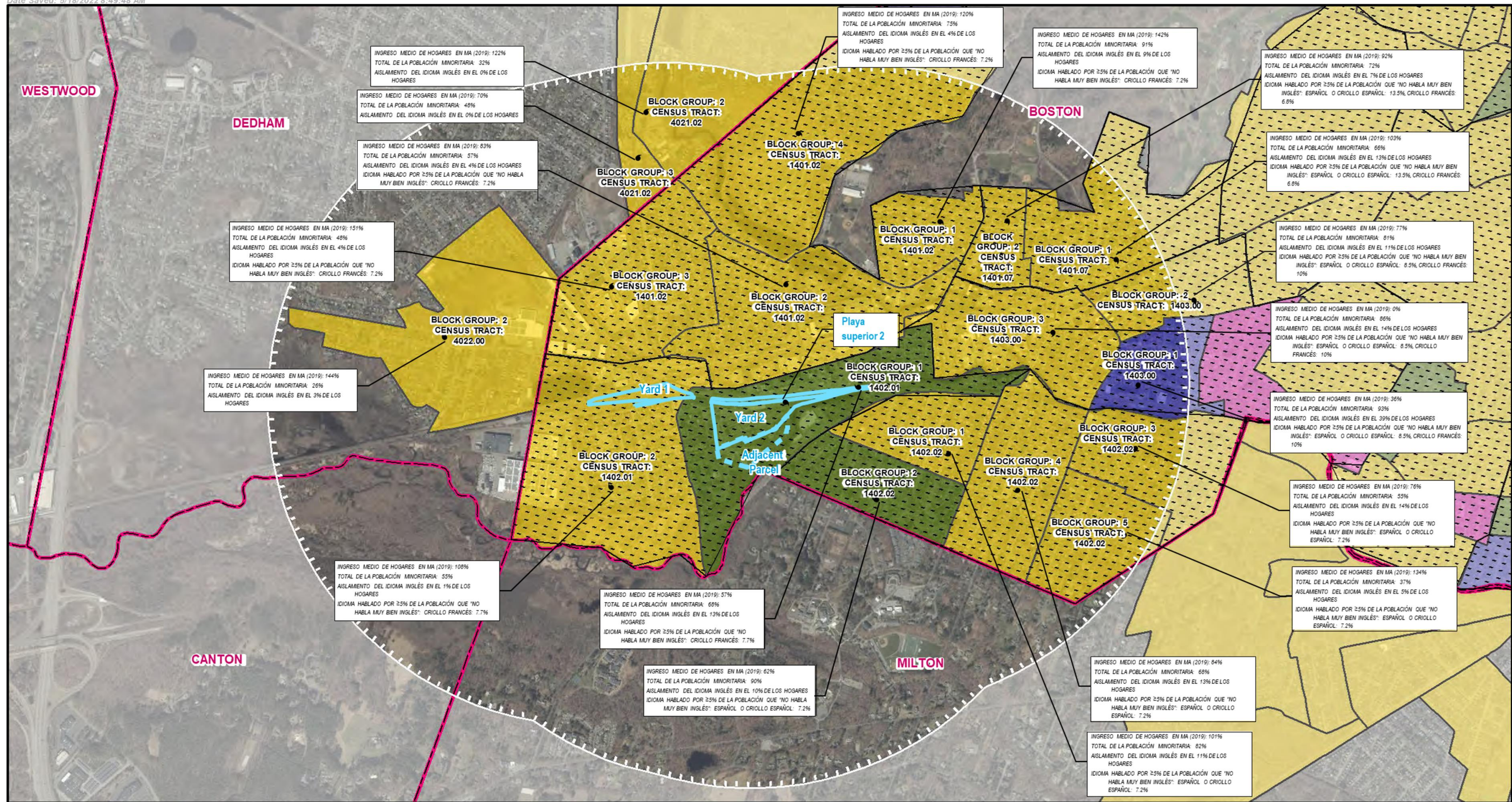
El proyecto permitirá lo siguiente:

- La proximidad a South Station y a las líneas de tren del lado sur reducirá los desplazamientos de trenes, lo que disminuirá el consumo de combustible y los costes de transporte;
- La existencia de repuestos necesarios en el taller y la posibilidad de mejorar los procesos de mantenimiento, eliminando los retrasos en la reparación de los equipos y mejorando el recuento de locomotoras y vagones;
- La capacidad de proporcionar servicios de mantenimiento y reparación de locomotoras eléctricas, de modo dual y de batería para la próxima generación de locomotoras de MBTA;
- La construcción de un edificio de mantenimiento con certificación LEED (mayor eficiencia energética) para reemplazar la estructura existente más antigua; y
- En general, la reducción de emisiones de locomotoras diésel a nivel regional, ya que la distancia de viaje hasta el SSMF será menor que la que se recorre hasta las instalaciones de mantenimiento existentes en Somerville para los trenes suburbanos que operan en el lado sur de Boston.

7. Describa cómo la comunidad puede solicitar una reunión para discutir el proyecto, y cómo puede solicitar servicios de interpretación de lenguaje oral en la reunión. Especifique cómo solicitar otros arreglos especiales, incluidas las reuniones fuera del horario laboral y en lugares cercanos al transporte público.

Las reuniones pueden solicitarse enviando un correo electrónico a la siguiente dirección: SSMF@mbta.com. En su solicitud, indique si necesita materiales escritos en un idioma distinto del inglés y/o si desea que esté presente un intérprete de lenguaje oral, y en qué idioma o idiomas debería poder traducir el intérprete. Si hay otros pedidos específicos relativos a la reunión, como un lugar preferido, un día preferido o una hora preferida, indíquelo en su solicitud.

ANEXO A
Poblaciones y características de EJ



Leyenda

- Área del proyecto
- Parcela adyacente
- Zona de separación de 1 milla con respecto al área del proyecto
- Idiomas hablados por al menos el 5% de la población de la zona censal que no habla muy bien el inglés.
- Límite de la ciudad

Poblaciones de justicia ambiental 2020

- Minorías
- Minorías y bajos ingresos
- Minorías y aislamiento del idioma inglés
- Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés

1 pulgada = 1,500 pies
 0 750 1,500
 pies

**Indica que las capas son transparentes*

CENTRO DE MANTENIMIENTO Y TRASBORDO DE MBTA SUR

Mapa de Justicia Ambiental
 Radio de 1 milla

Boston y Dedham, MA

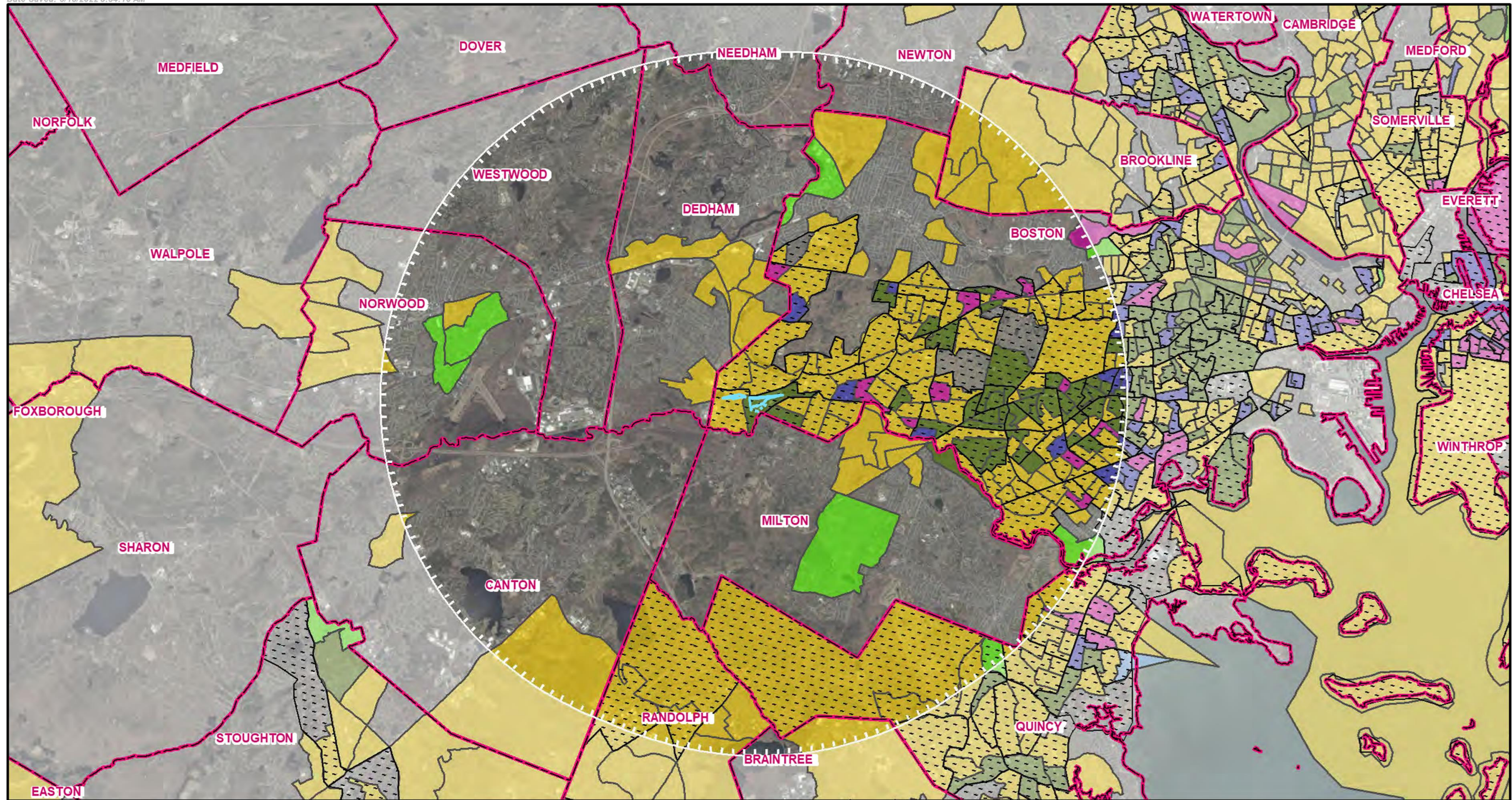
Fuentes: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Servicio de cartografía, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) colaboradores de OpenStreetMap y la comunidad de usuarios de SIG.

Massachusetts Bay Transportation Authority
BSC GROUP

**Centro de mantenimiento y trasbordo para trenes suburbanos de MBTA Sur (SSMF)
Capas de justicia ambiental (datos del censo de 2020) en un radio de 1 milla**

Grupo de bloques / zona censal		Criterios de justicia ambiental del Grupo de bloques, 2020	Ingreso medio de hogares en MA (2019) (%)	Total de la población minoritaria (%)	Aislamiento del idioma inglés en el % de los hogares	Idioma hablado por ≥5% de la población que "no habla muy bien inglés"
1	1401.02	Minorías	142%	91%	9%	French Creole: 7.2%
2		Minorías	83%	57%	4%	
3		Minorías	151%	48%	4%	
4		Minorías	120%	75%	4%	
1	1401.07	Minorías	103%	66%	13%	Spanish or Spanish Creole: 13.5% French Creole: 6.8%
2		Minorías	92%	72%	7%	
1*	1402.01	Minorías y bajos ingresos	57%	68%	13%	French Creole: 7.7%
2*		Minorías	108%	55%	1%	
1	1402.02	Minorías	101%	82%	11%	Spanish or Spanish Creole: 7.2%
2		Minorías y bajos ingresos	62%	90%	10%	
3		Minorías	76%	55%	14%	
4		Minorías	84%	68%	13%	
5		Minorías	134%	37%	5%	
1	1403.00	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	36%	93%	39%	Spanish or Spanish Creole: 8.5%, French Creole: 10%
2		Minorías	77%	81%	11%	
3		Minorías	0%	86%	14%	
2	4021.02	Minorías	122%	32%	0%	N/A
3		Minorías	70%	48%	0%	
2	4022.00	Minorías	144%	26%	3%	N/A

*Los límites del proyecto se encuentran dentro de este Grupo de bloques y de esta zona censal.



Leyenda

- Área del proyecto
- Parcela adyacente
- Poblaciones de justicia ambiental 2020
 - Minorías
 - Bajos ingresos
 - Aislamiento del idioma inglés
 - Minorías y bajos ingresos
 - Minorías y aislamiento del idioma inglés
 - Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés
- Idiomas hablados por al menos el 5% de la población de la zona censal que no habla muy bien el inglés.
- Zona de separación de 1 milla con respecto al área del proyecto
- Límite de la ciudad

1 pulgada = 7,000 pies
 0 3,500 7,000
 Pies

**Indica que las capas son transparentes*

CENTRO DE MANTENIMIENTO Y TRASBORDO DE MBTA SUR

Mapa de Justicia Ambiental
 Radio de 1 milla

Boston, Braintree, Brookline, Canton, Dedham, Milton, Norwood, Quincy y Randolph, MA

Fuentes: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Servicio de cartografía, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) colaboradores de OpenStreetMap y la comunidad de usuarios de SIG.

Centro de mantenimiento y trasbordo para trenes suburbanos de MBTA Sur (SSMF) Capas de justicia ambiental (datos del censo de 2020) en un radio de 1 milla						
GRUPO DE BLOQUES / ONA CENSAL		CRITERIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL GRUPO DE BLOQUES, 2020	INGRESO MEDIO DE HOGARES EN MA (2019) (%)	TOTAL DE LA POBLACIÓN MINORITARIA (%)	AISLAMIENTO DEL IDIOMA INGLÉS EN EL % DE LOS HOGARES	IDIOMA HABLADO POR ≥5% DE LA POBLACIÓN QUE "NO HABLA MUY BIEN INGLÉS"
1	813.00	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	20%	80%	36%	Spanish or Spanish Creole: 20.3%
4	819.00	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	32%	100%	33%	Spanish or Spanish Creole: 11.9%
1	820.00	Minorías	76%	91%	8%	Spanish or Spanish Creole: 7.8%
1	821.00	Minorías	0%	83%	22%	Spanish or Spanish Creole: 13.7%
2		Minorías	0%	97%	10%	
3		Minorías y bajos ingresos	27%	92%	23%	
1	901.00	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	26%	97%	27%	Spanish or Spanish Creole: 11.2% and French Creole: 6.3%
2		Minorías y bajos ingresos	39%	96%	17%	
3		Minorías y bajos ingresos	56%	99%	9%	
4		Minorías y bajos ingresos	55%	100%	14%	
5		Minorías y bajos ingresos	63%	91%	8%	
1	902.00	Minorías y bajos ingresos	33%	97%	21%	Spanish or Spanish Creole: 25% and African languages: 7.9%
2		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	19%	96%	35%	
3		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	38%	100%	25%	
1	917.00	Minorías y bajos ingresos	60%	91%	16%	Spanish or Spanish Creole: 14.5%, French Creole: 5.1% and Portuguese or Portuguese Creole: 5.8%
3		Minorías y bajos ingresos	42%	100%	21%	
3	918.00	Minorías y bajos ingresos	31%	92%	16%	Spanish or Spanish Creole: 5.5%, French Creole: 7.6% and Portuguese or Portuguese Creole: 5.5%
1	919.00	Minorías y bajos ingresos	31%	89%	10%	Spanish or Spanish Creole: 10.4% and French Creole: 6.5%
2		Minorías	69%	93%	11%	
3		Minorías y bajos ingresos	64%	100%	7%	
4		Minorías	85%	97%	22%	
1	920.00	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	58%	90%	28%	Spanish or Spanish Creole: 13%, French Creole: 5.5%, Portuguese or Portuguese Creole: 4.5% and Vietnamese: 6.8%
2		Minorías	77%	90%	8%	
3		Minorías y aislamiento del idioma inglés	89%	94%	28%	
4		Minorías y bajos ingresos	57%	98%	9%	
1	921.01	Minorías	73%	64%	17%	Vietnamese: 27.2%
4		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	48%	81%	34%	
5		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	63%	75%	27%	

GRUPO DE BLOQUES / ONA CENSAL		CRITERIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL GRUPO DE BLOQUES, 2020	INGRESO MEDIO DE HOGARES EN MA (2019) (%)	TOTAL DE LA POBLACIÓN MINORITARIA (%)	AISLAMIENTO DEL IDIOMA INGLÉS EN EL % DE LOS HOGARES	IDIOMA HABLADO POR ≥5% DE LA POBLACIÓN QUE "NO HABLA MUY BIEN INGLÉS"
1	922.00	Minorías	138%	68%	12%	Vietnamese: 10.2%
2		Minorías	121%	76%	7%	
3		Minorías	73%	85%	9%	
4		Minorías y bajos ingresos	45%	68%	0%	
1	923.00	Minorías	78%	99%	12%	Spanish or Spanish Creole: 5.2% and French Creole: 7.5%
2		Minorías y bajos ingresos	47%	95%	16%	
3		Minorías	99%	92%	7%	
4		Minorías y bajos ingresos	61%	100%	14%	
1	924.00	Minorías y bajos ingresos	65%	100%	21%	Spanish or Spanish Creole: 8.4% and French Creole: 5.6%
2		Minorías y bajos ingresos	33%	95%	5%	
3		Minorías y bajos ingresos	55%	100%	6%	
4		Minorías y bajos ingresos	23%	100%	22%	
5		Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	100%	43%	
1	1001.00	Minorías	0%	90%	0%	Spanish or Spanish Creole: 9.8% and French Creole: 5.4%
2		Minorías y bajos ingresos	49%	100%	11%	
3		Minorías y bajos ingresos	38%	100%	19%	
4		Minorías y bajos ingresos	64%	92%	21%	
5		Minorías	0%	99%	0%	
6		Minorías y bajos ingresos	18%	99%	11%	
7		Minorías	0%	100%	17%	
1	1002.00	Minorías	70%	97%	3%	N/A
2		Minorías y bajos ingresos	46%	98%	0%	
3		Minorías y bajos ingresos	49%	100%	3%	
1	1003.00	Minorías	79%	93%	7%	French Creole: 5.2%
2		Minorías y bajos ingresos	61%	100%	3%	
3		Minorías	90%	100%	5%	
4		Minorías y bajos ingresos	35%	97%	9%	
1	1004.00	Minorías	0%	89%	14%	N/A
2		Minorías	0%	81%	4%	
3		Minorías	107%	90%	6%	
4		Minorías y bajos ingresos	53%	98%	7%	
1	1005.00	Minorías	0%	87%	16%	Spanish or Spanish Creole: 7.6%, French Creole: 5.7% and Vietnamese: 5.3%
2		Minorías	123%	53%	5%	
3		Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	75%	29%	
4		Minorías	74%	90%	12%	
5		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	54%	99%	28%	
1	1006.01	Minorías	111%	42%	11%	Vietnamese: 13.8%
2		Minorías	74%	66%	0%	
3		Minorías	77%	81%	4%	
4		Minorías	109%	60%	15%	

GRUPO DE BLOQUES / ONA CENSAL		CRITERIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL GRUPO DE BLOQUES, 2020	INGRESO MEDIO DE HOGARES EN MA (2019) (%)	TOTAL DE LA POBLACIÓN MINORITARIA (%)	AISLAMIENTO DEL IDIOMA INGLÉS EN EL % DE LOS HOGARES	IDIOMA HABLADO POR ≥5% DE LA POBLACIÓN QUE "NO HABLA MUY BIEN INGLÉS"
2	1007.00	Bajos ingresos	36%	18%	2%	N/A
4		Minorías	113%	25%	15%	
1	1008.00	Minorías	177%	53%	6%	Vietnamese: 6.6%
2		Minorías y aislamiento del idioma inglés	97%	38%	28%	
3		Minorías	121%	38%	0%	
4		Minorías	78%	55%	7%	
5		Minorías	83%	37%	4%	
6		Minorías	129%	43%	6%	
1	1009.00	Minorías	86%	77%	0%	Vietnamese: 6.1%
2		Minorías	83%	72%	16%	
3		Minorías	102%	76%	3%	
4		Minorías	117%	100%	17%	
5		Minorías	132%	73%	7%	
1	1010.01	Minorías	0%	98%	15%	French Creole: 15.5%
2		Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	100%	47%	
3		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	52%	100%	25%	
4		Minorías y bajos ingresos	39%	100%	0%	
5		Minorías	89%	98%	17%	
6		Minorías	89%	95%	23%	
1	1010.02	Minorías y bajos ingresos	23%	92%	9%	Spanish or spanish Creole: 9% and French Creole: 10.1%
2		Minorías y bajos ingresos	53%	97%	16%	
3		Minorías	67%	97%	9%	
1	1011.01	Minorías y bajos ingresos	41%	97%	0%	Spanish or Spanish Creole: 14.8% and French Creole: 6.7%
2		Minorías y bajos ingresos	65%	99%	4%	
3		Minorías y bajos ingresos	52%	100%	12%	
1	1011.02	Minorías y bajos ingresos	63%	100%	19%	Spanish or Spanish Creole: 5.4% and French Creole: 11.7%
2		Minorías y bajos ingresos	58%	99%	18%	
3		Minorías y bajos ingresos	60%	98%	12%	
4		Minorías y bajos ingresos	32%	96%	16%	
1	1101.03	Minorías	116%	27%	4%	Spanish or Spanish Creole: 12.4%
2		Minorías y bajos ingresos	53%	76%	13%	
3		Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	55%	42%	
4		Minorías y bajos ingresos	61%	84%	17%	
5		Minorías	456%	35%	2%	
7		Minorías	69%	86%	17%	
1	1102.01	Minorías y bajos ingresos	53%	87%	20%	Spanish or Spanish Creole: 9.2%
1	1103.01	Minorías	72%	84%	5%	Spanish or Spanish Creole: 13.6%
2		Minorías	118%	38%	4%	

GRUPO DE BLOQUES / ONA CENSAL		CRITERIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL GRUPO DE BLOQUES, 2020	INGRESO MEDIO DE HOGARES EN MA (2019) (%)	TOTAL DE LA POBLACIÓN MINORITARIA (%)	AISLAMIENTO DEL IDIOMA INGLÉS EN EL % DE LOS HOGARES	IDIOMA HABLADO POR ≥5% DE LA POBLACIÓN QUE "NO HABLA MUY BIEN INGLÉS"
1	1104.01	Minorías y aislamiento del idioma inglés	69%	85%	32%	Spanish or Spanish Creole: 9.8% and French Creole: 5.1%
2		Minorías	87%	43%	1%	
1	1104.03	Minorías y bajos ingresos	55%	80%	24%	Spanish or Spanish Creole: 9.1% and French Creole: 7.2%
2		Minorías	133%	42%	0%	
3		Minorías	138%	46%	0%	
4		Minorías	149%	35%	8%	
5		Minorías	121%	48%	3%	
2	1105.01	Minorías	110%	28%	5%	N/A
1	1105.02	Minorías	141%	53%	13%	Spanish or Spanish Creole: 6.6%
2		Minorías	90%	52%	16%	
3		Minorías	0%	49%	11%	
2	1106.01	Minorías	161%	25%	15%	N/A
1	1106.07	Minorías	158%	43%	0%	N/A
2	1201.04	Minorías	96%	61%	14%	N/A
1	1202.01	Minorías	103%	50%	10%	Spanish or Spanish Creole: 14.6%
2		Minorías	77%	56%	21%	
3		Minorías	98%	45%	3%	
1	1203.01	Minorías	150%	59%	24%	Spanish or Spanish Creole: 17.6%
2		Minorías	73%	73%	9%	
3		Minorías	104%	52%	13%	
4		Minorías	114%	50%	2%	
2	1204.00	Minorías	108%	43%	5%	N/A
3		Minorías	147%	29%	0%	
5		Bajos ingresos	40%	22%	15%	
1	1301.00	Minorías	129%	26%	0%	N/A
2		Minorías	120%	46%	7%	
6		Minorías	137%	40%	0%	
4	1303.00	Minorías	102%	25%	0%	N/A
2	1304.02	Bajos ingresos	47%	22%	4%	N/A
5		Minorías	148%	51%	0%	
1	1304.04	Minorías	67%	51%	5%	Spanish or Spanish Creole: 5.5%
3		Minorías	101%	34%	8%	
1	1304.06	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	45%	92%	32%	Spanish or Spanish Creole: 11.2% and French Creole: 6.4%
2		Minorías	74%	56%	18%	
3		Minorías y aislamiento del idioma inglés	79%	46%	28%	
1	1401.02	Minorías	142%	91%	9%	French Creole: 7.2%
2		Minorías	83%	57%	4%	
3		Minorías	151%	48%	4%	
4		Minorías	120%	75%	4%	

GRUPO DE BLOQUES / ONA CENSAL		CRITERIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL GRUPO DE BLOQUES, 2020	INGRESO MEDIO DE HOGARES EN MA (2019) (%)	TOTAL DE LA POBLACIÓN MINORITARIA (%)	AISLAMIENTO DEL IDIOMA INGLÉS EN EL % DE LOS HOGARES	IDIOMA HABLADO POR ≥5% DE LA POBLACIÓN QUE "NO HABLA MUY BIEN INGLÉS"
1	1401.05	Minorías	101%	60%	4%	Spanish or Spanish Creole: 8.1% and French Creole: 5.7%
2		Minorías	124%	89%	0%	
1	1401.06	Minorías y bajos ingresos	50%	76%	15%	Spanish or Spanish Creole: 10.1%, French Creole: 5.7% and African languages: 6.1%
2		Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	32%	95%	27%	
1	1401.07	Minorías	103%	66%	13%	Spanish or Spanish Creole: 13.5% French Creole: 6.8%
2		Minorías	92%	72%	7%	
1*	1402.01	Minorías y bajos ingresos	57%	68%	13%	French Creole: 7.7%
2*		Minorías	108%	55%	1%	
1	1402.02	Minorías	101%	82%	11%	Spanish or Spanish Creole: 7.2%
2		Minorías y bajos ingresos	62%	90%	10%	
3		Minorías	76%	55%	14%	
4		Minorías	84%	68%	13%	
5		Minorías	134%	37%	5%	
1	1403.00	Minorías, bajos ingresos y aislamiento del idioma inglés	36%	93%	39%	Spanish or Spanish Creole: 8.5% and French Creole: 10%
2		Minorías	77%	81%	11%	
3		Minorías	0%	86%	14%	
4		Minorías	176%	82%	0%	
5		Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	84%	35%	
6		Minorías	78%	87%	19%	
1	1404.00	Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	97%	30%	French Creole: 7%
2		Minorías	81%	97%	0%	
3		Minorías	113%	100%	0%	
4		Minorías y bajos ingresos	40%	100%	0%	
5		Minorías	97%	88%	0%	
6		Minorías	67%	95%	16%	
7		Minorías	67%	83%	8%	
1	4011.00	Minorías	141%	34%	5%	N/A
1	4012.00	Minorías	139%	30%	15%	N/A
2		Minorías	227%	37%	3%	
3		Minorías	134%	41%	15%	
4		Minorías	222%	42%	2%	
2	4021.02	Minorías	122%	32%	0%	N/A
3		Minorías	70%	48%	0%	
4		Minorías	123%	34%	4%	
2	4022.00	Minorías	144%	26%	3%	N/A
1	4024.00	Minorías	68%	38%	0%	N/A
2		Minorías	194%	29%	0%	

GRUPO DE BLOQUES / ONA CENSAL		CRITERIOS DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL GRUPO DE BLOQUES, 2020	INGRESO MEDIO DE HOGARES EN MA (2019) (%)	TOTAL DE LA POBLACIÓN MINORITARIA (%)	AISLAMIENTO DEL IDIOMA INGLÉS EN EL % DE LOS HOGARES	IDIOMA HABLADO POR ≥5% DE LA POBLACIÓN QUE "NO HABLA MUY BIEN INGLÉS"
1	4025.00	Minorías	127%	35%	0%	N/A
4	4131.00	Bajos ingresos	62%	23%	8%	N/A
3	4132.00	Minorías	92%	25%	0%	N/A
4		Bajos ingresos	58%	2%	7%	
2	4135.00	Minorías	95%	34%	13%	N/A
2	4151.02	Minorías	87%	40%	0%	N/A
2	4152.00	Minorías	127%	36%	4%	N/A
4	4161.01	Bajos ingresos	52%	16%	0%	N/A
1	4162.00	Minorías	147%	68%	0%	N/A
5		Minorías	138%	69%	7%	
6		Minorías	162%	55%	3%	
7		Minorías	124%	85%	6%	
2	4163.00	Minorías	139%	51%	2%	N/A
5		Minorías y bajos ingresos	27%	50%	2%	
4	4171.00	Minorías	146%	32%	4%	Chinese: 15%
5		Minorías	133%	41%	6%	
1	4172.00	Minorías	98%	58%	18%	Chinese: 19.6%
2		Minorías y aislamiento del idioma inglés	67%	27%	29%	
5		Minorías	96%	57%	9%	
6		Minorías	72%	48%	17%	
7		Minorías	0%	80%	18%	
1	4180.03	Minorías	106%	40%	7%	Chinese: 6.2%
1	4181.02	Minorías y bajos ingresos	59%	31%	8%	Chinese: 5.9%
1	4182.00	Bajos ingresos	64%	23%	1%	Chinese: 6.2%
2		Minorías	94%	39%	6%	
3		Minorías	111%	31%	13%	
4		Minorías	116%	43%	11%	
1	4191.00	Minorías	119%	34%	3%	N/A
1	4201.00	Minorías	110%	74%	21%	N/A
2		Minorías	88%	51%	6%	
4		Minorías	97%	76%	12%	
1	4202.01	Minorías	161%	79%	9%	N/A
1	4202.02	Minorías	92%	66%	11%	French Creole: 6.8%
2		Minorías	100%	63%	17%	
3		Minorías	90%	70%	2%	
1	9803.00	Minorías	0%	52%	0%	Spanish or Spanish Creole: 18.3%
4	9811.00	Minorías y bajos ingresos	52%	79%	0%	Spanish or Spanish Creole: 9.8%
1	9818.00	Minorías y aislamiento del idioma inglés	0%	31%	29%	N/A

ANEXO B
CRITERIOS DE SALUD DEL TRACTO DEL CENSO

Comunidades de poblaciones de justicia ambiental por salud vulnerable en un radio de 1 milla.

Criterios de justicia ambiental por la salud vulnerable.				
Municipio	Justicia ambiental y Estado de criterios de justicia ambiental por la salud vulnerable.	Tema de salud vulnerable Criterios de justicia ambiental cumplidos.	Tasa municipal	Tasa estatal
Boston	Cumple al menos un criterio de justicia ambiental por salud vulnerable.	Tasa de asma infantil (5-14 años) por cada 10,000 niños (2013-2017) Tasa de bajo peso al nacer por cada 1,000 nacimientos (2011-2015)	172.8 <small>Tasa bastante más alta a nivel estadístico.</small> 282.4 <small>Tasa bastante más alta a nivel estadístico.</small>	83.1 216.8
Dedham	Cumple al menos un criterio de justicia ambiental por salud vulnerable.	Tasa de bajo peso al nacer por cada 1,000 nacimientos (2011-2015)	257 <small>No hay diferencias estadísticamente significativas.</small>	216.8