

Evaluación Ambiental

Resumen ejecutivo

ES-1.0 INTRODUCCIÓN

Evaluación Ambiental / Evaluación de Impacto Ambiental para el New Haven - Hartford - Springfield de alta velocidad de proyecto de tren interurbano

Esta Evaluación Ambiental / Evaluación de Impacto Ambiental (EA / EIA) es un Tier 1 del Nivel de Servicio de EA, que se ocupa de los efectos ambientales derivados de la aplicación de la New Haven, Hartford y Springfield (FSUS) de alta velocidad de pasajeros interurbano proyecto del tren (el proyecto) propuesto por el Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT), el patrocinador del proyecto en conjunto con el Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT). La Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), una agencia del Departamento de Transporte de EE.UU. (USDOT), ha otorgado al Estado de Connecticut tres subvenciones por un total de \$ 190,9 millones, para cubrir el costo de diseñar y construir las mejoras ferroviarias NHHS Programa bajo la alta velocidad interurbanos de pasajeros de tren (HSIPR) Programa.

El corredor ferroviario FSUS incluye 62 millas de la línea ferroviaria existente, propiedad de y operado por la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak). Históricamente, se incluyeron dos o más pistas a lo largo de toda su longitud, pero en la actualidad se compone de sólo 23,3 millas de vía doble y 38,7 kilómetros de vía única. A los efectos de la revisión ambiental documentado en este de Massachusetts EA / EIA, los extremos sur y norte del corredor ferroviario FSUS son, respectivamente, en la Union Station, en New Haven, Connecticut, y justo al este de Springfield Union Station en Springfield, (donde un patio de parada y mantenimiento y que se está proponiendo).

Servicio ferroviario de pasajeros en este corredor una vez robusta disminuido durante la última mitad del siglo 20. En la actualidad, el servicio de pasajeros se compone de no más de las seis a ocho trenes diarios de pasajeros de ida y vuelta entre New Haven y Springfield (con una constante a Washington, DC) y un solo viaje diario ida y vuelta entre Washington, DC, a través de New Haven y Springfield, y St. Albans, Vermont. En New Haven, el corredor se conecta con los trenes de Amtrak a New York y Boston, así como el servicio de trenes de cercanías operado por Metro-North Railroad a Nueva York y la Costa de Connecticut línea de servicio al Este, operado por Amtrak, de New London, Connecticut.

El proyecto propuesto consta de servicio de pasajeros mucho mayor en el corredor ferroviario existente FSUS, con un máximo de 25 diarios de ida y vuelta los trenes (hasta 50 viajes de ida por día) para el año 2030. Relacionados mejoras operativas que incluyen un aumento en la capacidad de la línea para dar cabida a trenes adicionales, un aumento de un máximo de 80 millas por hora (mph) a una velocidad máxima de los trenes a 110 kilómetros por hora, el servicio a nuevas estaciones de trenes regionales, y programó reducido los tiempos de viaje. Mejoras del proyecto propuesto de infraestructura en el corredor ferroviario FSUS (Figura ES-1) comprenden:

- Restauración de los tramos de vía segundos;
- La construcción de las vías de paso nuevas;
- Construcción de una escala y mantenimiento y la luz;
- En calidad de cruzar las actualizaciones;
- Fondo específico de puente y alcantarillas rehabilitaciones, sustituciones y remociones;
- La instalación de cruces nuevos y actualizaciones de la señal;
- Mejora o la reubicación de las actuales plataformas de trenes de pasajeros de Amtrak para servicio interurbano, así como aparcamiento de la estación adicional y acceso a la estación de la mejora;
- Las mejoras en las plataformas, realizar un seguimiento de la configuración y desvíos en el área de Springfield terminal, y
- La construcción del futuro acuerdo de libre comercio financiados por las nuevas estaciones de trenes regionales.

Más allá del proyecto, una importante inversión futura en el corredor FSUS se requiere para rehabilitar el puente del río de Connecticut entre el Windsor Locks Windsor y del Este, la rehabilitación o reubicación del Viaducto de Hartford, un viaducto de tres puentes a través del centro de Hartford, mejoras en el Springfield área relacionada con plataformas de alto nivel en Springfield Union Station, la ubicación de una instalación permanente de parada, y un seguimiento de los cambios de configuración en el área de Springfield necesarios adicionales para dar cabida a los trenes de Amtrak que sirven a la de Vermont, el Conocimiento, y el corredor hacia el interior. Estas inversiones en el futuro tendría que ser abordado en posteriores de nivel 2 a nivel de proyecto los documentos ambientales.

CTDOT desarrollado esta EA / EIA, con una estrecha coordinación y consulta con las agencias federales, agencias de Massachusetts y Connecticut a nivel estatal, los gobiernos locales y agencias, líneas de ferrocarril de funcionamiento, los grupos de interesados y el público. La coordinación incluye la presentación, consulta y discusión de los atributos del proyecto, las alternativas y los impactos y las reuniones con los interesados, reuniones de información de la agencia, y las reuniones públicas y presentaciones.

FRA, junto con organismos de cooperación de la Administración Federal de Tránsito (FTA) y CTDOT han preparado este acuerdo EA / EIA a la Dirección Nacional de Política Ambiental (NEPA), 42 USC 4331 y siguientes, sus reglamentos de implementación en 40 CFR Parte 1500 y ss., Y FRA procedimientos para considerar los impactos ambientales (64 FR 28545). Esta EA / EIA también se ha preparado de conformidad con la Ley de Política Ambiental de Connecticut (CEPA) Estatutos Generales de Connecticut, secciones 22a-1a a través de 22a-1h orientación AR sobre el cumplimiento de NEPA en la implementación del pasaje de gran velocidad Intercity Rail programa, emitido en 13 de agosto 2009. La guía de 13 de agosto 2009 se describe el nivel de servicio para los programas de revisión de la NEPA corredor ferroviario de pasajeros, tales como los FSUS. El FRA tiene la responsabilidad general de facilitar la realización del proceso de revisión ambiental, revisar y emitir un FONSI, en su caso, y asegurando que CTDOT cumple todos los requisitos de revisión ambiental.

Para acomodar el flujo de fondos federales, el proyecto se ha dividido geográficamente en una serie de fases, como se describe a continuación. El FRA ya avanzado de revisión ambiental de

conformidad con la NEPA para dos de estas fases - Meriden-Newington (milla [MP] 20,3 a 31,1 MP) y Hartford-Windsor (37,2 MP a MP 43.0) - y emitió una Exclusión Categórica (CE), tanto para , completando el proceso de NEPA. Sin embargo, estas dos fases aún no han sido aprobados conforme a las leyes estatales de CEPA. Por lo tanto, los impactos ambientales potenciales de trabajo en estas dos fases se documentan en este EA / EIA. Copias de la CES se incluyen en el Apéndice 1.

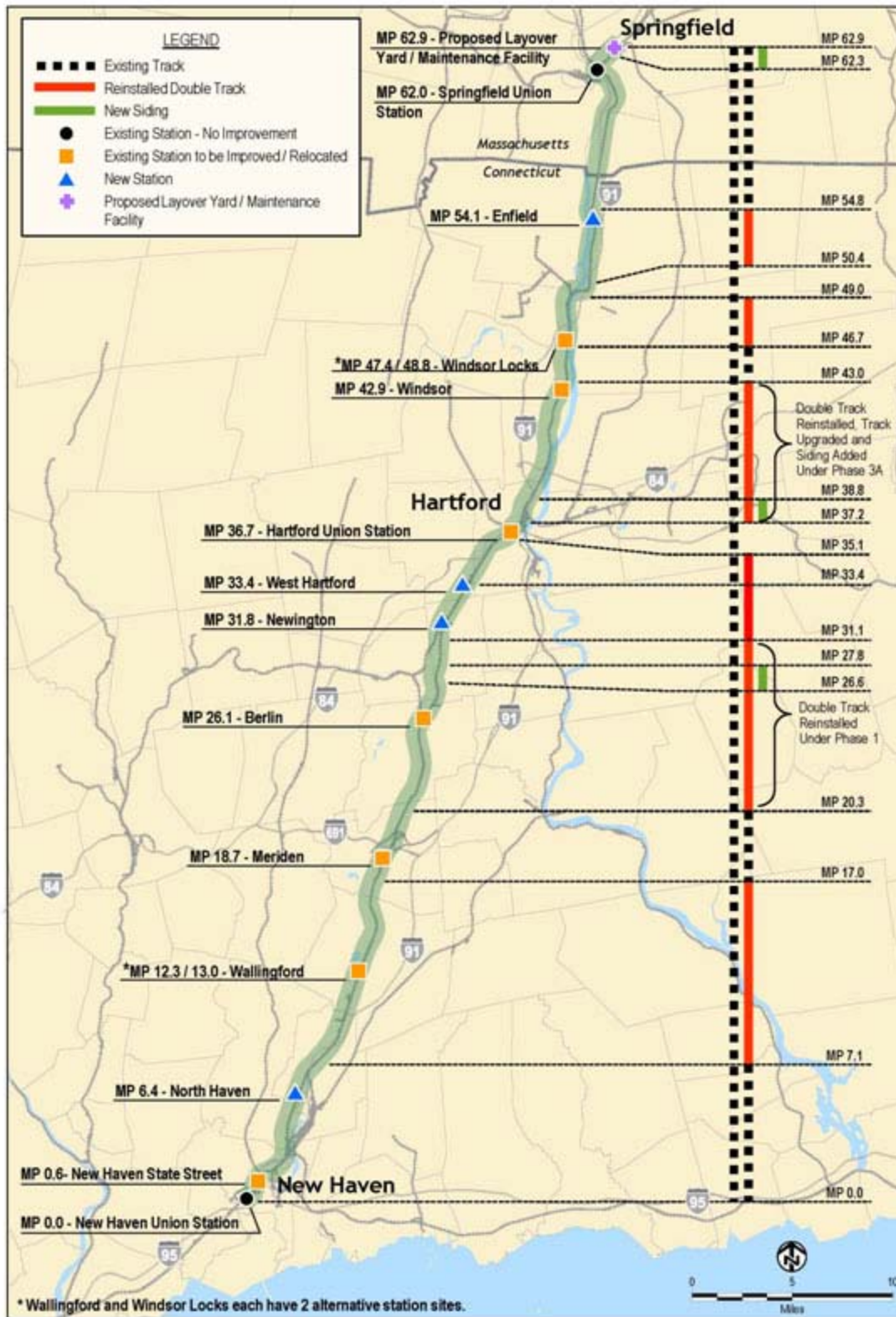
Las fases del proyecto son las siguientes:

- **Fase 1 (Meriden-Newington) (EC):** El uso de 40 millones de dólares federales de recuperación de obligado y Reinversión Americana de financiación (ARRA) y \$ 20 millones en fondos estatales, de los 10,2 kilómetros de vía entre Meriden y Newington será actualizado por la construcción de un segundo pista, la instalación de la nueva señal y los cables de alimentación y rehabilitación de puentes y alcantarillas.
- **Fase 2 (New Haven-Hartford):** Una vez que el \$ 120,9 millones en fondos federales otorgados en 2010 tiene la obligación, junto con un partido de estado de \$ 144,8 millones, la infraestructura y las estaciones (Wallingford, Meriden, Berlín y Hartford) entre New Haven y Hartford ser actualizado. La obra incluye la instalación de doble vía, la nueva señal y los cables de alimentación, en grado mejoras que cruzan, la rehabilitación de puentes y alcantarillas y pequeñas mejoras en la estación de Springfield o el sitio de Amtrak de propiedad Sweeney Yard para ser utilizado como un centro de parada temporal.
- **Fase 3A (Hartford-Windsor) (EC):** El uso de \$ 30 millones en fondos federales obligado ARRA y un partido estatal de \$ 12,8 millones, la infraestructura ferroviaria entre Hartford y Windsor será actualizado. La obra incluye la instalación de doble vía, en el grado que cruzan las mejoras y rehabilitación de puentes y alcantarillas. Además, los nuevos cables de señal y potencia se instalará entre Hartford y Springfield con el fin de completar la instalación de los cables a lo largo del corredor ferroviario de toda FSUS.
- **Fase 3B (Windsor-Springfield):** la financiación federal adicional que sería necesario para completar las mejoras que quedan entre Windsor y Springfield, incluidas las estaciones de Windsor, Windsor Locks y Springfield, y mejoras para facilitar las conexiones de autobús entre el Aeropuerto Internacional Bradley y el Windsor Locks Estación . La obra incluye la instalación de doble vía, en el grado que cruzan las mejoras, la rehabilitación de puentes y alcantarillas y la construcción de una parada permanente y mantenimiento y la luz en el área de Springfield.
- **Estaciones de tren regional:** Para aumentar los beneficios del mejor servicio ferroviario a lo largo del corredor ferroviario FSUS, CTDOT tiene intención de solicitar la financiación de TLC para añadir cuatro nuevas estaciones de trenes regionales en Enfield, West Hartford, Newington, y North Haven, así como una plataforma adicional en la estación de New Haven, existente State Street.

Esta EA / EIA evalúa los posibles impactos ambientales de la mejora del servicio de pasajeros ferroviario propuesto en el corredor ferroviario FSUS y las mejoras de capital asociados a la medida en que se han definido (Figura ES-1).

Los potenciales impactos ambientales asociados con las mejoras evaluadas en este EA / EIA se resumen en la Tabla ES-1 (ver al final de este resumen ejecutivo).

Figura ES-1 - Corredor FSUS ferrocarril y las mejoras propuestas



* Wallingford y Windsor Locks tienen cada uno dos emplazamientos de las estaciones alternativas en evaluación.

ES-2.0 OBJETIVO Y NECESIDAD

Propósito

El propósito del proyecto propuesto es aumentar la seguridad, calidad, frecuencia y velocidad de servicio de pasajeros a lo largo del corredor ferroviario FSUS y hacer frente a las necesidades de transporte actuales y futuras de Connecticut, Massachusetts central, Boston y Vermont. Este proyecto también está destinado a alcanzar el objetivo de Connecticut de proporcionar opciones adicionales de trayecto a lo largo del corredor por el aumento del número de trenes diarios a través de varias de las comunidades a lo largo del corredor.

Necesidad

La infraestructura ferroviaria actual entre Springfield, Massachusetts, y New Haven, Connecticut, es insuficiente para manejar el crecimiento esperado en el mercado del noreste. Las necesidades para el proyecto son la congestión, las limitaciones de capacidad, y de la población y el crecimiento del número de usuarios esperado en el área del proyecto. El mercado del noreste de viajes interurbanos se estima que alcanzará 200 millones de viajes de media distancia (entre 100 y 400 millas) a través de todos los modos de transporte principales: automóviles, el aire y ferrocarril - en el año 2025. Con un crecimiento esperado demográfico y el aumento de las restricciones de capacidad en las carreteras del área de estudio y en los principales aeropuertos, las estimaciones preliminares de Amtrak es que los pasajeros interurbano de pasajeros por ferrocarril en el noreste podría duplicarse para el año 2030.

ES-3.0 Evaluación de Alternativas

No construir alternativas

La alternativa de no construir supone que la infraestructura de pasajeros por ferrocarril en el corredor ferroviario FSUS se mantendría en un estado de buena condición, potencialmente incluyendo cualquier de seguridad necesario y el estado de buenas mejoras de reparación en el puente del río de Connecticut y el viaducto de Hartford. La alternativa de no construir también incluye el mantenimiento normal de hasta 46 puentes y alcantarillas 115 en todo el corredor que no están incluidos en el proyecto propuesto. Ninguna restauración, mejora o nueva construcción de la infraestructura de pasajeros por ferrocarril se llevaría a cabo en el corredor de excepción de lo requerido por Amtrak para mantener la seguridad de las operaciones ferroviarias.

Construir Alternativa

El plan de servicio propuesto proporcionaría unas transferencias de un viaje en el asiento o la cruz de la plataforma sobre el servicio de Washington, DC, y Nueva York a Springfield, Boston y el Corredor del Conocimiento, así como bi-direccional, de 30 minutos en las horas punta de servicio y asistencia de mediodía por hora en el corredor ferroviario FSUS. Relacionados mejoras operativas incluyen un aumento en la capacidad de la línea para dar cabida a trenes adicionales, un aumento de la velocidad máxima del tren de 80 mph a 110 mph, el servicio a los futuros TLC financiados por las nuevas estaciones ferroviarias regionales y reducido los tiempos

de viaje programado. Estas mejoras operativas, a su vez, requieren de mejoras de infraestructuras ferroviarias.

Seguimiento Doble: El proyecto incluye el reemplazo de aproximadamente 35 millas de la segunda pista de que fueron retirados por Amtrak en la década de 1980. La pista, que consta de una base sub-balasto, de madera o de durmientes de concreto del ferrocarril y carriles de acero, será restaurado en el lecho de la vía previamente ingeniería de Amtrak. La nueva pista se alinean para admitir velocidades de hasta 110 mph. Hay cinco secciones propuestas de vía doble nueva, incluyendo un (MP 31.1 a 35.1 MP), donde la segunda pista física sigue siendo, pero ya no está en servicio y se hará útil:

- North Haven a Meriden (MP 7.1 a MP 17)
- Meriden a Newington (MP 20,3 a 31,1 MP) (Fase 1 CE, ap. 1)
- Hartford (MP 31.1 a 35.1 MP)
- Hartford a Windsor (MP 37.2 a 43.0 MP) (Fase 3A CE, ap. 1)
- Windsor a Enfield (MP 46,7 al 49,0 y 50,4 MP MP MP de 54,8)

Amtrak también tiene previsto ampliar la distancia entre las dos vías de dos pies (15 metros entre ejes de vías) cuando sea posible, para mejorar la calidad de marcha y simplificar el mantenimiento de la vía.

Las actuales estaciones de Intercity

Las estaciones de tren existentes en New Haven, Wallingford, Meriden, Berlín, Hartford, Windsor, Windsor Locks, y Springfield seguirá prestando Amtrak interurbano de servicio ferroviario.

New Haven Union Station: No se prevén mejoras en New Haven Union Station. Se prevé que a largo plazo (2030) la demanda de plazas adicionales de estacionamiento (249 plazas) se traduciría en un mejor servicio en el corredor ferroviario FSUS (ver Nota 1).

Wallingford Estación: La ubicación de la estación existente no es compatible con la adición de plataformas de alto nivel, que se bloquean las calles locales. Varios sitios alternativos fueron considerados para la reubicación de esta estación.

Tanto la calle Parker / Norte de la colonia y la calle Ward Street / Judd cuadrados lugares se evalúan en el EA / EIA. Una recomendación final para el sitio de la estación se aplazará hasta después del período de comentario de EA / EIA público. Ambos sitios alternativos que requieren alguna adquisición de bienes inmuebles y la reubicación. Adicional en el futuro (2030) la demanda de estacionamiento se estima en 210 plazas. Figura ES-2 se indican los hitos de cada alternativa.

Meriden Estación: plataformas de alto nivel y una estructura de estacionamiento se sumaría a apoyar el uso de la estación existente. Desde varios diseños conceptuales que se presentan estación a la ciudad de Meriden, el diseño que prefiera cierra la calle Brook a-paso a nivel y está en consonancia con los planes de la Ciudad para TOD en la zona. Las mejoras en el área de la

estación podrá exigir la demolición del edificio actual de la estación de Amtrak. Futuro (2030) la demanda de estacionamiento adicional se calcula en 300 plazas.

Berlín, Estación: plataformas de alto nivel se construiría cerca del edificio de la estación existente, que sería renovado por la ciudad de Berlín como parte de un proyecto independiente. Futuro (2030) la demanda adicional de estacionamiento en Berlín la estación se estima en 232 espacios.

Hartford Union Station: En esta estación ya existente, la única de 500 metros de largo, plataforma que ser adaptados o elevado para proporcionar alto nivel de embarque a los trenes. Se prevé que el futuro (2030) la demanda de espacios de estacionamiento adicionales 342 se traduciría en un mejor servicio en el corredor ferroviario FSUS (véase la nota 1, abajo).

Estación de Windsor: plataformas de alto nivel se construiría cerca de la estación existente en la calle del mecánico. Adicional en el futuro (2030) la demanda de estacionamiento se estima en 180 plazas, estacionamiento se sumarían en el lado este de las pistas.

Windsor Locks Estación: Dos opciones alternativas de emplazamiento de la estación, cada uno incluyendo mejoras para apoyar a una conexión de autobús al Aeropuerto Internacional Bradley, fueron considerados para esta estación. La ciudad de Windsor Locks ha manifestado su preferencia por la ubicación en el norte del Distrito de la Ciudad Central de Negocios, como parte de una propuesta de renovación y expansión de la Windsor Locks desarrollo de los Comunes y adyacente a una estructura histórica estación existente. Futuro (2030) la demanda adicional de estacionamiento en la estación de Windsor Locks se estima en 107 espacios. Una recomendación final para el sitio de la estación se ha aplazado hasta después del período de comentario de EA / EIA público. Figura ES-2 se indican los hitos de cada alternativa.

Springfield Union Station: plataformas de alto nivel se proponen para una o varias de las plataformas de los trenes de pasajeros atendidos por la actual Estación de tren Amtrak de Springfield Union Station. Futuro 2030 la demanda de estacionamiento adicional como resultado de un mejor servicio en el corredor ferroviario FSUS se estima en 364 espacios (véase [la nota 1](#) , abajo).

Nuevas estaciones de

El Estado de Connecticut tiene la intención de solicitar el acuerdo de libre comercio de financiación para apoyar la construcción de nuevas estaciones de trenes regionales a lo largo del corredor ferroviario FSUS para complementar el servicio interurbano prevista.

New Haven State Street Station: Un adicional de 180 metros de largo, plataforma de alto nivel, suficiente para un acceso seguro desde y hacia los trenes de coche planificados de dos a tres regionales, se proporcionará en la pista más occidental con la nueva (o modificada ya existente) calzada de arriba, ascensor y escaleras en la estación existente (véase [la Nota 1](#) , abajo).

La estación de North Haven: Esta nueva estación propuesta se encuentra en la intersección de las calles Divinos y el Estado en North Haven. El sitio se encuentra junto a un parque ya existente-and-ride terreno propiedad de CTDOT, que sería ampliada para proporcionar futuro a largo plazo (2030) de estacionamiento de hasta 288 plazas de aparcamiento.

Newington Estación: Esta nueva estación propuesta se encuentra en la intersección de las avenidas Francisco Willard y en el lado este de las pistas en el lugar de la ubicación de la estación histórica. El resultado sería un sitio intermodal con un puente peatonal que conecta a la propuesta de New Britain-Hartford estación de electroducto situado inmediatamente al oeste de las vías. Futuro (2030) la demanda de aparcamiento en la estación de Newington se estima en 202 espacios.

La estación de West Hartford: Esta nueva estación se encuentra en la intersección de las avenidas Flatbush y Newfield en el sitio de un edificio sin uso comercial en el lado este de las pistas. El resultado sería un sitio intermodal con un puente peatonal que conecta a la propuesta de New Britain-Hartford estación de electroducto situado inmediatamente al oeste de las vías. Futuro (2030) la demanda de aparcamiento en la estación de West Hartford se estima en 167 espacios.

Enfield Estación: Esta nueva estación se ubicará en la aldea de Thompsonville en la intersección de las calles principales del río y el norte adyacente a un complejo residencial ya existente (Bigelow Commons) y un edificio comercial histórico. Demanda de estacionamiento futuro en esta estación se estima en 214 espacios.

Layover y mantenimiento y de luz

El proyecto propuesto incluye la construcción de una parada de tren y mantenimiento y la luz en el área de Springfield. La instalación, necesaria para apoyar la planeada 2030 el nivel de servicio, se utiliza para el almacenamiento durante la noche, la limpieza y el mantenimiento de la luz de los tres trenes regionales.

Tres sitios fueron considerados para la parada de Springfield y las actividades de mantenimiento. Sobre la base del análisis cualitativo de los tres sitios potenciales, el sitio de la calle Armería fue seleccionado como el mejor lugar a largo plazo para apoyar el nivel de 2030 del servicio. El acceso al sitio requerirá la construcción de una pista de nuevo acceso de 2.000 metros de largo, de Springfield Union Station a la zona de parada a lo largo del ramal anterior. El sitio cuenta con espacio suficiente para la instalación propuesta y para la expansión potencial en el futuro. Los otros dos sitios: el patio de tren Amtrak de Sweeney sitio al sur de Springfield Union Station, y de un sitio a lo largo de las pistas dentro de Springfield Union Station - sería suficiente para una parada intermedia y las necesidades de mantenimiento, pero son demasiado limitados para satisfacer las necesidades de servicio para el total del proyecto 2030 FSUS .

Apartaderos

La construcción de tres nuevos apartaderos de ferrocarril de paso está incluido en el proyecto propuesto. Los desvíos que corren paralelos a las vías de la línea principal y se utiliza para

mantener los trenes de carga para evitar retrasos en los trenes de pasajeros. Los apartaderos se encuentra como sigue:

- Revestimiento de Berlín (26.6 a 27.8 MP): Este revestimiento, lo cual no sería necesaria hasta el año 2030 los niveles de servicio se consigue, sería reducir los conflictos de tren al sur de Hartford de Connecticut del Sur Ferrocarril (CAF) entrena a la porción cargadores de área local.
- Revestimiento Hartford Yard (MP 37.2-38.8): Este revestimiento se encuentra en el patio del ferrocarril existente Hartford y proporcionar almacenamiento para los trenes de carga que operan hacia y desde el patio y las líneas adyacentes de sucursales y convertir los trenes de pasajeros.
- Revestimiento Armería Street (MP 62.3-62.9): Este revestimiento, que consiste en la construcción de una vía paralela, daría acceso a la propuesta de escala de Springfield y mantenimiento y la luz, se ha descrito anteriormente. Este revestimiento se construye sólo si el sitio de la calle Armería se ha seleccionado como la ubicación de la parada permanente y mantenimiento y luz.

Puentes y alcantarillas

Sobre la base de evaluaciones de la condición y en profundidad las inspecciones de los puentes y alcantarillas en el corredor ferroviario FSUS, la condición de cada estructura fue calificada como excelente, buena, regular, mala, grave o desconocido (este último si el acceso no estaba disponible o la estructura de la No se encuentra) y una mejora adecuada se recomienda para cada estructura, lo que refleja los detalles de su condición.

Con base en ese análisis, el proyecto propuesto incluye mejoras en 42 estructuras correspondientes a los temas llamado "bajo grado", cuatro puentes aéreos puentes y 61 alcantarillas ubicadas en todo el corredor ferroviario FSUS. Los restantes puentes y alcantarillas en el corredor no están incluidos en el programa de la propuesta de proyecto de mejoras de infraestructura, ya que requieren de un mantenimiento de rutina o sólo nada de acción.

Regulaciones federales aplicables, de coordinación y permisos requeridos

Política Ambiental Nacional (NEPA): Este documento ambiental se ha elaborado de conformidad con la NEPA y su Reglamento de aplicación. Si se determina que no hay impactos significativos como resultado del proyecto propuesto, un pronunciamiento de no impacto significativo (FONSI) será emitida por la FRA, la agencia federal líder. Si los impactos significativos se producirá, el análisis adicional del medio ambiente puede ser requerido.

Ejército de los EE.UU. Cuerpo de Ingenieros (ACOE): El ACOE es competente, bajo la Ley de Control de la polución del agua o la Ley de Agua Limpia de 1972 para regular la descarga de la draga o material de relleno en todas las aguas de los Estados Unidos, incluyendo aguas abiertas, los humedales continentales, y los humedales de marea. La ACOE coordina la emisión de una Sección 404 humedales permiten con el Estado de Connecticut, Certificación de la Calidad del Agua, de conformidad con la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia.

Regulaciones de Materiales Peligrosos: los sitios de riesgo, reguladas por las leyes federales y / o reglas y regulaciones del estado, pueden estar ubicados a lo largo del corredor ferroviario. Procedimientos CTDOT de tareas 210 se llevaría a cabo durante la fase de diseño final del proyecto para las zonas o junto a él identificados sitios de alto riesgo.

Ley de Preservación Histórica (Sección 106): artículo 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966 requiere que las agencias federales en cuenta el efecto de sus empresas en propiedades históricas.

Sección 4 (f): Sección 4 (f) del Departamento de Transporte de EE.UU. la Ley de 1966 prohíbe el uso de los parques de titularidad pública, zonas de recreo, vida silvestre y las aves acuáticas y los refugios de propiedades históricas públicas y privadas a menos que la agencia responsable de USDOT hace dos conclusiones: 1) que no existe una alternativa viable y prudente que evita el uso de la Sección 4 (f) propiedades, y 2) que el proyecto o acción incluye todos los planes posibles para reducir al mínimo el daño que resultaría de la utilización de esas propiedades.

Sección 6 (f): La sección 6 (f) de la Tierra y el Agua Ley de Conservación de Fondo (LWCFA) requiere que los bienes adquiridos o desarrollados con LWCFA financiación no ser utilizado para cualquier propósito que no sea pública recreación al aire libre sin la aprobación del Secretario de la EE.UU. Departamento de Interior.

Servicio de Salud Pública (Ley de Agua Potable Segura): El 1986 la Ley Federal de Agua Potable Segura concede a la autoridad principal a los estados para la adopción y aplicación de los reglamentos para la protección de los sistemas de agua y suministros.

Federal de Asistencia Uniforme de Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles Ley de Política de 1970: los propietarios afectados se les daría asistencia para la reubicación a través de la Asistencia para la Reubicación y Adquisición Federal Uniforme de Bienes Inmuebles Ley de Política de 1970. CTDOT está autorizado y obligado a proporcionar asistencia para la reubicación monetaria y de otro tipo a los propietarios desplazados cuyas propiedades serían adquiridos para la ejecución del proyecto propuesto con fondos federales.

Órdenes Ejecutivas: Las órdenes ejecutivas federales se enumeran a continuación deben ser tomadas en cuenta como parte de la evaluación de cada alternativa:

- Orden Ejecutiva 11990 exige que las agencias federales garanticen la preservación y mejora de los recursos de los humedales;
- La Orden Ejecutiva 11988 dispone que las agencias federales para tomar las medidas apropiadas para minimizar los riesgos de inundaciones y el impacto resultante de las modificaciones de las llanuras de inundación, y
- La Orden Ejecutiva 12898 requiere que las agencias federales para asegurar que sus programas, políticas y actividades no den lugar a efectos desproporcionadamente altos y la salud humana o el medio ambiente adverso sobre las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos.

Otros requisitos de coordinación

- National Railroad Passenger Corporation (Amtrak) Coordinación: El corredor ferroviario FSUS incluye 62 millas de la línea ferroviaria existente, propiedad y está operado por Amtrak, que actualmente opera el servicio regional de pasajeros entre New Haven, Connecticut, y Springfield, Massachusetts. Coordinación con Amtrak se requiere durante las fases de planificación, diseño y construcción del proyecto.
- Carga las operaciones ferroviarias de Coordinación: El proyecto propuesto requiere de la coordinación con los operadores de transporte ferroviario de mercancías para evitar los efectos adversos de sus operaciones durante la construcción y como servicio adicional ferroviario de pasajeros está introduciendo progresivamente. Esto incluye los ferrocarriles de carga siguientes: CSX Transportation, Ferrocarril del Sur de Connecticut, Pan Am Ferrocarril, Providencia Worcester Railroad y el Ferrocarril Central de Nueva Inglaterra.

Las disposiciones estatales, coordinación y permisos requeridos

Connecticut, Ley de Política Ambiental (CEPA): Este documento ambiental también se ha preparado de conformidad con la CEPA - Estatutos Generales de Connecticut (CGS), punto 1 A través de 22a-22a-1h y por lo tanto sirve como un EIA de la CEPA de revisión. Si se determina que no hay impactos significativos como resultado del proyecto propuesto, la Oficina de Connecticut de Política y Administración estaría de acuerdo con FONSI de la FRA.

Ley de Política Ambiental de Massachusetts (MEPA): El MassDOT ha determinado que el trabajo propuesto por el Proyecto FSUS en Massachusetts no da lugar a ningún umbral de la Política Ambiental de Massachusetts Ley (MEPA) y por lo tanto no está sujeta a revisión en virtud de MEPA.

Las siguientes normas son aplicables a los recursos de aguas superficiales y aguas subterráneas en todo el corredor de estudio y el proyecto propuesto:

- Connecticut superficie de Normas de Calidad del Agua (Connecticut Departamento de Energía y Protección del Medio Ambiente [TC] de profundidad, a partir de febrero 25, 2011);
- Estado de Connecticut Informe Integrado de Calidad del Agua (Borrador, 11 de abril de 2011), y
- CT PROFUNDAS normas de calidad de efectivo (12 de abril 1996)
- Superficie de Agua de Massachusetts Permiso de Descarga de programas, 314CMR3.00 y 4.00

Principal ley estatal aplicable en materia de impacto del proyecto propuesto a los humedales es el siguiente:

- El Connecticut humedales continentales y la Ley de los cursos de agua (CGS Sección 22a-36 a través de 22a-45a, ambos inclusive);
- La Ley de Gestión Costera de Connecticut (CCMA) (Secciones CGS 22a-90 a través de 22a-112, ambos inclusive), y
- La Ley de Protección de los Humedales de Massachusetts (MGL Capítulo 13 Sección 40).

Las siguientes normas son aplicables a la consideración de los ríos salvajes y escénicos, vías navegables, y los recursos costeros en el corredor ferroviario FSUS:

- Wild & Scenic Rivers Act, 2 de octubre de 1968;
- Las vías navegables de los Estados Unidos se definen (33 CFR Parte 329) como "las aguas que están sujetos al flujo y reflujo de la marea y / o se utilizan en la actualidad, o han sido en el pasado, o pueden ser susceptibles para el uso de transporte de comercio interestatal o extranjero;
- Las vías de navegación también están regulados por el profundo CT, y los puentes que las cruzan pueden ser regulados por la Guardia Costera de los EE.UU.;
- Ley de Manejo Costero de Connecticut, y
- Sección 22a-94 de los Estatutos Generales de Connecticut, en los que las aguas costeras están definidos por el Estado como las aguas del estrecho de Long Island y otras aguas relacionadas que contienen una salinidad de menos de 500 partes por millón (ppm) en condiciones de flujo de bajo flujo .
- Ríos de Massachusetts Ley de Protección según enmendada, 1996

Además, las siguientes normas son aplicables a los efectos del proyecto propuesto sobre llanuras de inundación y cauces de alivio y de Connecticut designados por la corriente del canal (las líneas de la invasión SCELs):

- Secciones 25-68b y 25-68h, ambos inclusive, de la CGS, el Programa de Connecticut gestión de las crecidas. Este programa, administrado por el profundo CT, regula las acciones de las agencias estatales que afectan a las llanuras de inundación naturales y provocados por el hombre instalaciones de drenaje pluvial. Las agencias que realizan este tipo de acciones debe presentar una certificación de gestión de crecidas (FMC), que describe las actividades del proyecto y las medidas adoptadas para cumplir con las normas del programa. Bajo las provisiones de los últimos, las mejoras relacionadas con el proyecto que se traducen en la pérdida de capacidad de almacenamiento de las inundaciones pueden ser necesarios para compensar las inundaciones de almacenamiento.
- El programa de Connecticut SCEL, administrado por el profundo CT, regula las actividades dentro de SCELs designados y los problemas permite sólo si hay una clara demostración de que el proyecto no causaría un aumento de riesgo de inundaciones u otros efectos adversos.

Las leyes estatales que rigen la revisión de los efectos del proyecto propuesto sobre las especies amenazadas y en peligro (T & E) son los siguientes:

- La Ley de Especies Amenazadas de Connecticut (CGS 26-303) declaró una política de Estado para conservar, proteger, restaurar y mejorar un hábitat en peligro de extinción o amenazadas y esencial. La ley requiere que cualquier acción no autorizada, financiadas o realizadas por una agencia estatal amenaza para la existencia de cualquier especie amenazada o en peligro o resultar en la destrucción o modificación adversa del hábitat designado como esencial para estas especies, utilizando los mejores datos científicos disponibles.
- Massachusetts, Ley de Especies Amenazadas (310 CMR10: 00)

Coordinación MassDOT: El corredor ferroviario FSUS incluye 62 millas de la línea ferroviaria existente, de los cuales 6 kilómetros se encuentran en Massachusetts. Desde el inicio temprano de este proyecto FSUS la CTDOT y MassDOT han trabajado de manera cooperativa en la planificación de proyectos y actividades de los proyectos de desarrollo. De acuerdo con *la visión de la Nueva Inglaterra de alta velocidad e interurbanos Network Rail*, MassDOT reconoce el liderazgo de CTDOT en este proyecto que es sobre todo en Connecticut. Coordinación con MassDOT se requiere durante las fases de planificación, diseño y construcción del proyecto. Massachusetts, acordaron cooperar en el proyecto en la visión por encima de referencia a través de la siguiente declaración: "A través del liderazgo de Connecticut, entendemos la importancia de la restauración de la doble vía y sustitución de puentes en la línea de Springfield que sirve a las ciudades de New Haven, Hartford y Springfield con el fin de sentar las bases de la red ferroviaria más grande. "

ES-4.0 MEDIO AMBIENTE AFECTADO

Introducción

Con el fin de evaluar con precisión los impactos potenciales asociados con el proyecto propuesto, un corredor de aproximadamente 1 milla de ancho se utilizó para las instalaciones comunitarias, Ingreso medio por hogar, población minoritaria, aguas subterráneas y aguas superficiales, mientras que un corredor de aproximadamente 1.000 pies de ancho se utilizó para suelos agrícolas, materiales peligrosos, recursos culturales, la Sección 4 (f) y 6 (f) Los recursos, las llanuras aluviales y líneas de corriente del canal Invasión, ruido y vibraciones, los humedales, las zonas críticas de Medio Ambiente y Especies Amenazadas y en Peligro de Extinción. Un área de estudio de hasta un radio de 5 millas en cada estación se utilizó para evaluar socioeconómica y en particular la justicia ambiental.

[Tabla ES-1](#) Resumen de las consecuencias ambientales y de mitigación, que se encuentra al final de este resumen ejecutivo, identifica los impactos potenciales del proyecto y la mitigación asociada.

MEDIO FÍSICO

Calidad del Aire

El proyecto propuesto no resultaría en ningún local o regional a corto plazo o a largo plazo efectos negativos de calidad del aire. A medida que el proyecto propuesto cumple con las medidas de control actuales y sería coherente con los presupuestos de emisiones, se determinó que de conformidad con la Ley de Aire Limpio, según enmendada, de conformidad con todas las aplicables US Environmental Protection Agency (EPA).

Para los proyectos de transporte, los contaminantes criterio de mayor preocupación son el monóxido de carbono (CO) y ozono, ya que son en su mayoría influenciados por la actividad del vehículo de motor. El material particulado menor o igual a 2,5 micras de tamaño (PM_{2.5}) es también un contaminante clave debido a la relativa proximidad del corredor de estudio para el área de Nueva York, Metropolitan, que está en logro. En los últimos 9 años, las tendencias

generales en la concentración anual de PM_{2.5} han mostrado una tendencia a la baja (con la excepción de un ligero aumento en 2005). Ninguna de las mejoras con el proyecto propuesto podría causar o contribuir a cualquier violaciones nuevos o aumentar la frecuencia o la gravedad de las violaciones de CO existentes en no cumplimiento de CO o de las áreas de mantenimiento.

A partir de marzo de 2012, un análisis cuantitativo de las PM_{2.5} punto caliente será necesario, en ese momento, el modelo de la EPA movimientos serán necesarios como el estándar de la industria. El modelo de los nuevos movimientos se realizará un análisis más riguroso (que incorpora más variables) que el modelo actualmente en uso. Por lo tanto, basado en la aplicación del nuevo análisis, más estricta, el potencial de PM_{2.5} puntos calientes a lo largo del corredor de estudio de la actividad ferroviaria mayor con el proyecto propuesto en teoría podría ser más alto que con la alternativa de no construcción. Sin embargo, el escenario más probable es que las emisiones y los puntos calientes sería menos probable que a lo largo del corredor de estudio en el futuro debido a la reducción global significativa de las emisiones proyectadas por la EPA para el corredor de estudio y de la región.

Ruido y vibraciones

Sin la mitigación, el tren de cuerno de ruido en los cruces a nivel y estaciones regionales existentes y nuevos de ferrocarril daría lugar a impactos de ruido potencialmente graves. Sin embargo, la designación de zonas de silencio, que elimina o reduce significativamente el ruido de cuerno de impactos en los cruces públicos, podrían ser utilizados para mitigar graves bocina del tren, el impacto del ruido. Como parte del proyecto propuesto, Amtrak añadir dispositivos adicionales de seguridad en todos los cruces públicos a lo largo del corredor ferroviario FSUS, según sea necesario, para cumplir con los requisitos de Mudar y para proporcionar protección de seguridad adicional para evitar que los conductores de tratar de conducir alrededor de las puertas. Esto permitiría a los municipios afectados y de Amtrak para aplicar en forma conjunta a la FRA para la designación de zona de silencio. Otras opciones para la mitigación del ruido incluyen el cuerno cuernos al borde del camino, barreras, o el aislamiento.

CTDOT evaluará los posibles receptores sensibles a las vibraciones sobre una base caso por caso y determinar el impacto y la necesidad de mitigación, sobre la base de configuración de las pistas del proyecto propuesto determina durante la fase final del diseño o desarrollo del proyecto.

Análisis de ruido adicional que se requiere cuando el permanente parada / mantenimiento de las instalaciones se hace avanzar hasta el nivel 2 la documentación ambiental para apoyar el nivel de 2030 del servicio de tren, ya que hay residencias dentro de 250 pies de las instalaciones propuestas por la alternativa preferida y pistas. En general, como los avances de los proyectos a diseño final, las opciones de mitigación serán evaluados para determinar su idoneidad y viabilidad.

Topografía y geología

En general, la topografía, la geología, sismicidad, y los suelos dentro del corredor de estudio son estables y adecuados para el proyecto propuesto, que no causen efectos a la topografía o geología. Durante la fase de diseño del proyecto propuesto, los análisis geotécnicos más

detallados para llevar a cabo, incluyendo perforaciones de prueba a lo largo del corredor para permitir que el diseño final para dar cabida a todas las condiciones que se encuentran en lugares específicos de la construcción. Los detalles de este análisis se presentan en el documento de referencia Análisis de Recursos Ambientales.

Las llanuras de inundación y líneas de corriente del canal Invasión

Impactos en las llanuras de inundación de 100 años a un total de aproximadamente 10,7 hectáreas de la invasión. La mayor parte de esta superficie se asocia con mejoras en las estaciones existentes y la construcción de nuevas estaciones. Entre otros impactos podría resultar de la restauración de la doble vía y la construcción del ramal ferroviario nuevo. Parte de la estación de trabajo en las llanuras aluviales sería para los estacionamientos de superficie, que se construirían para que coincida con los grados existentes, en la medida de lo posible, minimizando así los volúmenes de llenado en la llanura de inundación, lo cual podría causar efectos adyacentes inundaciones. Propuestas de aparcamientos y de las estructuras en las estaciones de paso superior también podría reducir la capacidad de almacenamiento de inundación de las llanuras de inundación. Impactos adicionales invasión afectaría a aproximadamente 1,0 hectáreas de cauces de alivio y de aproximadamente 2,1 hectáreas de SCELs debido a la restauración de la doble vía y la construcción del ramal ferroviario nuevo.

CTDOT se requiere para asegurar un FMC de la PROFUNDA CT para todos los trabajos que impliquen impactos en la llanura de inundación de 100 años o cauces de alivio en Connecticut. Además, un permiso SCEL se requiere de la PROFUNDA TC. Para cualquier otra localidad, donde los volúmenes de almacenamiento de las inundaciones y / o inundaciones se proyectan a ser afectados negativamente, la mitigación compensatoria será necesario. Esto puede implicar la creación de una nueva capacidad de almacenamiento de inundación para compensar almacenamiento perdido inundación, siempre, ya sea en o inmediatamente adyacente al sitio del impacto.

En relación con la Orden Ejecutiva 11988 sobre la gestión de llanura de inundación, se hará todo lo posible para evitar los impactos relacionados con el proyecto de las llanuras de inundación. Sin embargo, en algunos casos, puede haber otra alternativa posible a la ocupación de las llanuras de inundación de 100 años y cauces de alivio. Impacto de las medidas de evitación, minimización y mitigación serán investigados y aplicados, en su caso, de conformidad con la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) y el Estado de las normas de Connecticut.

MEDIO NATURAL

Áreas ambientalmente importantes y especies amenazadas y en peligro

Una gran variedad de especies de T & E y / o sus hábitats se encuentran cerca de muchas de las mejoras del proyecto propuesto en Connecticut. Nada menos que 18 especies incluidas en Connecticut se encuentran en las proximidades de varios centros regionales de ferrocarril estación y segmentos de doble rastreo en Connecticut, lo que indica posibles impactos a lo largo del corredor. Habría una posibilidad de impactos adicionales en el puente y alcantarilla de

reparación / reemplazo de los sitios en Connecticut, una vez determinados lugares están identificados. Impactos en el estado y el gobierno federal en peligro de extinción enano cuña de mejillones y de Massachusetts, que cotiza en especie y / o hábitats a lo largo del río de Connecticut no se prevén. No hay especies o hábitats de interés se identificaron cerca del lugar de la calle Armería propuesto ser considerado para un patio de parada / mantenimiento en Springfield. Los otros layover / mantenimiento de los sitios bajo consideración (Springfield Union Station y el sitio Sweeny) que prácticamente no requieren mejoras. Por lo tanto, no habrá impactos a las especies de T & E y / o sus hábitats sería el resultado de la porción de Massachusetts el proyecto.

A medida que avanza el diseño de proyectos, la coordinación adicional con el PROFUNDO TC tendrá que determinar si las especies y hábitats de interés en realidad ocurren en los sitios específicos de mejora e identificar la necesidad de estudios sobre el terreno y las medidas de evitación y / o de protección para el lugar en particular (s). Con base en los resultados de esta coordinación, los estudios de campo puede ser necesaria antes de la identificación final de evitar el impacto y las medidas de minimización.

Recursos Hídricos y Calidad de las Aguas

No hay impactos sobre las aguas subterráneas se prevé que con el proyecto propuesto. Algunos exista un potencial de efectos adversos en las aguas superficiales de los cambios en los flujos de aguas pluviales de las superficies impermeables y de erosión y sedimentación durante el período de construcción activa. Puede haber algunos impactos temporales en las aguas superficiales durante la construcción, en particular durante las reparaciones y / o reemplazo de alcantarillas y puentes. La instalación del nuevo revestimiento propuesto tiene el potencial de afectar a Piper Brook, cerca de la línea de Newington / Ciudad de New Britain. Durante el diseño final de la longitud de la pista, ejes de las vías, y la cama pista se ajustará a minimizar el impacto de esta vía fluvial y su afluente.

A fin de evitar o reducir sustancialmente los posibles impactos en la calidad del agua asociados con el proyecto propuesto, los detalles de diseño se desarrollará para evitar efectos adversos. Los diseños finales se coordinará y se permite con el PROFUNDO CT y Massachusetts Departamento de Protección Ambiental (MADEP) y otras agencias de recursos.

Humedales

El mapeo de los humedales a partir de datos de SIG disponibles indican 40 sistemas de humedales en el corredor de estudio de Hamden, Connecticut, para Longmeadow, Massachusetts. Restauración de doble seguimiento y la construcción de las vías de ferrocarril afectarían directamente a unos 3,9 acres de humedales a lo largo del corredor ferroviario FSUS en Connecticut; 0.6 acres, debido a desvíos propuestos y 0.7 acres por vía doble en esta propuesta de EA / EIA y 2,6 hectáreas debido a la propuesta de doble vía en el CES de las Fases 1 y 3A. No hay impactos de los humedales se prevé en Massachusetts.

Los posibles impactos indirectos a los humedales fuera del sitio, en particular de las aguas pluviales, sería insignificante debido a la aplicación de diseño pertinentes y las normas de

construcción en las fases posteriores en el diseño del proyecto propuesto. Un cierto nivel, que aún no determinado de impacto de los humedales se espera de reparaciones de alcantarillas y puentes o reemplazos, como el diseño del proyecto propuesto avanza, cualquier impacto directo que los humedales no se puede evitar se reducirán al mínimo a través de medidas de diseño, en la mayor medida de lo posible. Basado en los diseños conceptuales, no se prevén impactos de los humedales de las estaciones de la mejora o nueva.

Todos los impactos potenciales de los humedales de la restauración de dos de seguimiento, la construcción de ramal ferroviario y el puente / alcantarilla de rehabilitación o reemplazo será mitigado. La mitigación de humedales compensatoria será proporcionado a través de un plan de mitigación de los humedales preparada en coordinación con la ACOE y la PROFUNDA CT y siguiendo las pautas establecidas en la ACOE *de Nueva Inglaterra Orientación Compensatoria del Distrito de Mitigación* (20 de julio de 2010). Mientras que las opciones de mitigación prioritarias son la restauración de humedales y la creación, el paquete de mitigación pueden incluir una combinación de restauración, creación, mejora y conservación para compensar adecuadamente a la superficie perdida, tipos y funciones de los valores de los humedales afectados.

Wild and Scenic Rivers, vías navegables, y Recursos Costeros

Ninguno de los cursos de agua dentro del corredor de estudio están incluidos en el Sistema Nacional de Ríos Salvajes y Escénicos o están actualmente bajo consideración para tal designación. Vías navegables que atraviesan el corredor de estudio incluyen los principales ríos, las aguas de las mareas y sus afluentes a la cabeza del río o el límite superior de la marea y se incluyen los ríos Molino, Quinnipiac y Connecticut. Sólo partes de la ciudad de New Haven y ciudades de Hamden y New Haven en la mentira del corredor ferroviario dentro de FSUS designada zona costera de Connecticut. Sin embargo, la influencia de las mareas a lo largo del río de Connecticut se extienden hacia el norte hasta South Windsor.

Restauración de la doble vía a través de Windsor Locks entre la vía existente y el río de Connecticut se llevaría a cabo en coordinación con la Guardia Costera de los EE.UU., y la ACOE PROFUNDA TC, el diseño final de la pista será localizar las mejoras de pista para evitar la invasión a orillas del río Connecticut, designado Patrimonio Nacional Río. El proyecto propuesto no incluye mejoras en el puente del río Connecticut.

La mayor parte del corredor ferroviario NHHS dentro de los límites costera de Connecticut ya es doble rastreados con la excepción de un pequeño segmento de vía única en North Haven. Restauración de la segunda pista se produciría en la cama del ferrocarril pista existente y compatible con el uso de transporte de la instalación existente. En consecuencia, no afecta a los recursos costeros se prevé con el proyecto propuesto.

Los impactos potenciales a las vías navegables y los recursos costeros se requieren más evaluaciones y coordinación interinstitucional para determinar la evitación / reducción al mínimo de las medidas. Esta evaluación tendrá lugar durante el diseño del proyecto y permisos.

Tierras de cultivo y tierras de cultivo de primera de importancia en todo el estado

El proyecto propuesto no tendría impactos sobre suelos agrícolas de primera y de todo el estado importantes, como consecuencia de la construcción del área de Springfield escala o mejoras de la estación. Restauración de doble vía y desvíos nuevos podría afectar a 4,0 hectáreas de suelos agrícolas de primera y de todo el estado importantes en los centros de eventos de pista y realizar un seguimiento de los hombros de la cama se ensanchan.

Una vez que los impactos directos son cuantificados, una conversión de tierras de cultivo de Impacto Formulario de valoración (formulario AD-1006) se completará en coordinación con el Servicio de Conservación de los Recursos Naturales (NRCS). El NRCS evaluará la información a través de una evaluación de la tierra y el sistema de evaluación in situ (LESA) para establecer una conversión de tierras de cultivo impacto puntaje de calificación. De esto, la mitigación será determinado. Mitigación de tierras de labranza de conversión puede incluir el pago de una cuota para proteger tierras de cultivo o la prestación de protección permanente de las tierras agrícolas comparables.

MEDIO AMBIENTE HUMANO

Uso del Suelo y Zonificación

El proyecto propuesto no dar lugar a los impactos del uso directo o indirecto de la tierra asociados con las mejoras en la zona del la estación. No hay impactos directos sería el resultado de las mejoras propuestas en seis ubicaciones de las estaciones. En las estaciones restantes, los impactos directos que ser neutro o positivo y podría incluir complementar los planes de TOD y otras mejoras planeadas por otros de las zonas de las estaciones, mientras que una mayor actividad en las estaciones podría dar lugar a repercusiones negativas directas al acceso a los usos del suelo que rodea.

Los municipios locales y CTDOT convenido en las siguientes consideraciones en curso para el diseño de la estación final para asegurar la compatibilidad de diseño de la estación ferroviaria con los planes locales de futuros de uso del suelo:

- El aparcamiento de la estación de Meriden se encuentra a integrarse en el plan de TOD para la zona.
- Aparcamiento de la estación de Berlín estará diseñado para ser integrado en el plan de TOD para la zona.
- Habrá una coordinación permanente con la ciudad de Hartford para responder a la demanda de estacionamiento para los clientes del ferrocarril, como la reurbanización Ciudad planea para el área de tomar forma.
- CTDOT trabajará con el pueblo de Enfield y la propiedad de los Comunes de Bigelow para ubicar una porción del estacionamiento de la estación de Enfield en el desarrollo de los Comunes Bigelow, minimizar el uso del acceso a la orilla del río para el estacionamiento, y, al mismo tiempo, trabajar para minimizar los efectos adversos para tener acceso o estacionamiento para los residentes de Bigelow Commons.

Coherencia con los Planes Estatales, Regionales y Locales

Basado en una revisión de los documentos de planificación local, regional y estatal, la implementación del servicio ferroviario de pasajeros nuevo y mejorado sería coherente con las metas, los objetivos, políticas y acciones del Estado, regionales y todos menos dos planes locales. Dos opciones de ubicación de la estación, tanto para los Pueblos de Wallingford y Windsor Locks se están llevando adelante. Las ciudades han optado por aplazar la selección del emplazamiento final hasta después de las audiencias de EA / EIA públicos.

Adquisiciones de bienes y el desplazamiento

El proyecto propuesto se traduciría en la adquisición de aproximadamente 31 propiedades (42.2 acres), que incluye 18 adquisiciones de la propiedad inmobiliaria, y 13 adquisiciones de propiedad parciales necesarios para la mejora de las estaciones existentes y construir nuevas estaciones. Este número puede variar ligeramente dependiendo de la selección de las alternativas preferidas de sitio en la estación de Wallingford y Windsor Locks, y en la selección de un sitio permanente para la parada y mantenimiento y luz. Otras adquisiciones menores contra la propiedad podría ser necesario para la pista, en el cruce de grado, y el puente y la mejora de la alcantarilla. La mitigación consisten en asistencia monetaria de reubicación y de otro tipo a los propietarios desplazados.

Socioeconomía

Relacionados con el proyecto impactos sobre las condiciones socioeconómicas sería beneficioso. El proyecto propuesto no daría lugar a los impactos socioeconómicos adversos. Beneficiosos efectos económicos regionales y nacionales daría lugar debido a la creación de empleo; cerca de las estaciones de trenes regionales en el corredor ferroviario FSUS, beneficiosos efectos económicos sería el resultado de las oportunidades relacionadas con el proyecto de desarrollo inducidos. La inyección de gasto de capital de infraestructura en la economía regional llevaría a puestos de trabajo directamente relacionados con la construcción de las mejoras propuestas y, potencialmente, puestos de trabajo adicionales para los proveedores de materiales y equipos y para los servicios profesionales relacionados. A su vez, estos trabajos se apoyan trabajos adicionales de viabilidad a través de la mejora del acceso por ferrocarril (impactos inducidos), todo lo cual reforzaría la economía regional mediante el aumento del crecimiento económico.

Después de la inicial de la construcción / capital de inversión, no habría operaciones en curso y los gastos de mantenimiento de las instalaciones construidas, equipos y servicios asociados. Las operaciones y contratos de mantenimiento que incluyen la contratación de empleados y compra de suministros y servicios, lo que también provocará un impacto económico positivo. Estos gastos directos dar lugar a efectos multiplicadores para la estimación del impacto económico total.

Además de los efectos beneficiosos de puestos de trabajo de años, las mejoras propuestas tendría un potencial significativo para el desarrollo económico beneficioso en las ciudades y pueblos con estaciones de trenes regionales. A medida que el proyecto propuesto no daría lugar a los impactos socioeconómicos negativos, no se propone mitigar.

Recursos de la Comunidad y el carácter del vecindario

Hay una cierta posibilidad de una combinación de los efectos adversos y beneficiosos para algunos barrios del área de estudio debido a los cambios en el acceso de vehículos de motor, el acceso a los servicios y otros negocios, el ruido y la cohesión del barrio visual y física. El corredor ferroviario mejorada se traduciría en un aumento sustancial en el número de trenes a lo largo de la línea ferroviaria. Esto podría resultar en un impacto adverso sobre los niveles de ruido del vecindario y en la interacción en aquellas áreas donde el cierre de cruces a nivel pueden ser más frecuentes y las oportunidades de cruzar las vías puede ser reducida.

Ubicaciones de las estaciones en que el proyecto propuesto tendría efectos negativos para la cohesión zona incluyen: Wallingford (ambos sitios alternativos), Newington, West Hartford y Enfield. Los posibles efectos negativos serán mitigados a través de la coordinación permanente con las comunidades afectadas y las organizaciones representativas del vecindario durante el diseño final para compensar dichos impactos en la medida de lo posible y practicable.

Recursos visuales y de calidad

El corredor ferroviario FSUS ha servido como una línea de ferrocarril activa de más de 160 años, desde los primeros días de la era del vapor hasta nuestros días. Muchas de las instalaciones ferroviarias - estaciones, torres de agua, postes de señales, pistas, han sido construidos, retirar o sustituir la tecnología del ferrocarril ha cambiado y las comunidades han crecido en todo el corredor. El proyecto del tren FSUS añadiría nuevas plataformas de ferrocarril, un puente peatonal y nuevas instalaciones de aparcamiento en las estaciones de tren existentes y propuestas nuevas. Estas mismas comodidades que existen en casi todas las estaciones de tren existentes en Connecticut a lo largo de la línea ferroviaria del Corredor del Noreste. Además de estas mejoras tiene el potencial de impactos adversos al medio ambiente visual en las inmediaciones de las estaciones de NHHS existentes y propuestas de ferrocarril en Wallingford (Parker Street alternativa), Berlín, Newington, Windsor, Windsor Locks, y Enfield. Los impactos serán mitigados a través de la jardinería y el uso de la construcción de materiales de construcción, colores y estilos arquitectónicos en consonancia con el entorno de los emplazamientos de las estaciones, a la medida de lo posible.

Recursos Culturales

El corredor ferroviario FSUS corre a través de una zona del sur de Nueva Inglaterra, que ha sido el escenario de los asentamientos humanos de hace unos 12.000 años. En consecuencia, la zona es rica en pre-coloniales, los sitios arqueológicos de época histórico-sitios arqueológicos, históricos y distritos individuales propiedades históricas. La naturaleza exacta de los impactos sobre estos recursos, así como los recursos arqueológicos que pueden estar ubicados en el corredor, aún no ha sido identificado o evaluado plenamente en este momento porque algunas de las mejoras de infraestructura del proyecto propuesto ha sido más que conceptualmente diseñados o aún no han avanzado a esa etapa. Un Proyecto de Acuerdo Programático (PA) entre la FRA, CTDOT, Connecticut Oficina Estatal de Preservación Histórica (CTSHPO), del estado de Massachusetts Oficina de Preservación Histórica (MASHPO), y otras partes interesadas se está desarrollando de acuerdo con 36 CFR § 800.4 (b) 2. La Autoridad Palestina implementa un

proceso gradual para más consultas entre FRA, CTDOT, CTSHPO, MASHPO, y otras partes interesadas, incluyendo tribus americanas nativas, la identificación de propiedades históricas que pueden verse afectados por los elementos individuales del proyecto propuesto, y la resolución de todos los efectos adversos para la propiedades históricas que pueden dar lugar con el proyecto propuesto.

En opinión de la CTSHPO de que todo el corredor ferroviario FSUS en Connecticut son elegibles para su inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP) como un distrito relación temática histórica. MASHPO ha coincidido con el concepto del corredor ferroviaria histórica como un distrito histórico lineal. El proyecto propuesto puede requerir la alteración física o demolición de los recursos históricos que son individualmente elegibles para su inclusión en el NRHP o contribuir a la importancia del Registro Nacional de elegibles distrito histórico lineal. Una evaluación más profunda de los efectos potenciales del proyecto propuesto será de conformidad con la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica en los términos de la Autoridad Palestina.

Sección 4 (f) Recursos

Hay 109 parques de propiedad pública y zonas de recreo, además de la vida silvestre y las aves acuáticas refugios en el corredor ferroviario FSUS. No se verían afectados por el proyecto propuesto. Sin embargo, el corredor ferroviario FSUS es rico en los distritos históricos y particulares propiedades históricas que se enumeran en el NRHP o se han decidido a ser elegible para el Registro Nacional. El proyecto propuesto puede requerir la alteración física o la demolición de algunos de los recursos históricos. La naturaleza exacta de los impactos aún no ha sido identificado por algunas de las mejoras de infraestructura del proyecto propuesto se han diseñado o sólo conceptualmente no han avanzado a esta etapa.

Sección 6 (f) Recursos

Recursos de la Sección 6 (f) son los parques municipales o propiedades de espacios abiertos que han sido o bien comprados, mantenidos o mejorados con fondos de la LWCF 1965. Bushnell Park, situado en el centro de Hartford, es la única sección 6 (f) de los recursos en el corredor de estudio. El proyecto propuesto no afectaría a este apartado. Dado que no habrá impactos a la Sección 6 (f) los recursos, no se justifica la mitigación o propuestas.

Transporte

Ferrocarril: Un modelo de simulación detallada FSUS operaciones se realizó para determinar el rendimiento previsto de la carga futura y el servicio de pasajeros, en comparación con el servicio existente. Con el proyecto propuesto, el tonelaje de carga de servicio se les permite crecer de 1,5 a 2 por ciento (1,75 por ciento en promedio) compuesto anualmente. Pasajeros los límites de velocidad del tren se aumentó a un máximo de 110 mph en lugares seleccionados. Durante el diseño final, los horarios para el pasajero y el futuro servicio de carga será optimizada y un estudio de la solidez general de la infraestructura de operación se completaría para el corredor de validar la ubicación de la infraestructura.

Tráfico: Con la implementación del proyecto propuesto, los impactos adversos de tráfico que se producen en los siguientes lugares donde el tráfico LOS caerían por debajo de los criterios de los flujos de tráfico aceptables.

Los impactos del tráfico en las calzadas de acceso y las intersecciones afectadas por la estación cerca de las estaciones:

- Ruta 173/Francis Avenue / estación de acceso (Newington)
- Asilo avenida de acceso / Spruce Street / Estación (Hartford)

Los impactos del tráfico en los cruces afectados:

- Ruta 150/Hall Avenue / N. Calle de la cereza (Wallingford)
- Quinnipiac Avenue / N. Cherry St. (Wallingford)
- Quinnipiac Avenue / Sala Avenue / North Colony Street / Centro de la calle (Wallingford)
- Ruta 150/Hall Avenue / Washington Street (Wallingford) - los cambios de señal de temporización.
- Norte Colonia Calle / Parker Street (Wallingford)
- Norte Colonia Calle / Ward Street (Wallingford)
- Ruta 140/Bridge Calle / Ruta 159/Church la calle (Windsor Locks)
- Main Street y Spring Street (Windsor Locks)
- Main Street y Church Street Calle / Bridge (Windsor Locks)

Tránsito, Estacionamiento, y no motorizado: En la estación de Meriden, hay dos pistas en la estación, lo que requiere a los pasajeros a cruzar la pista activa para acceder al tren. Esto aumenta el tiempo de embarque y puede causar retrasos en otros trenes que operan en la zona. El aumento en el servicio de trenes se incrementará el número de pasajeros que llegan y salen en cada estación y, a su vez, aumentan la necesidad de conectividad programado con el tránsito local, así como con las cercanías y los trenes de Amtrak en New Haven la conexión a los puntos del sur / oeste y norte / este. El aparcamiento en las estaciones existentes no es adecuada para soportar el número de pasajeros previsto para 2030.

Mejoras relacionadas con los proyectos que incluyen el aumento de las conexiones hacia y desde autobuses de tránsito local por medio de dos a cuatro paradas de autobús en cada estación de ferrocarril, con dos puestos adicionales en la estación de Windsor Locks para proporcionar servicio de transporte expreso al Aeropuerto Internacional Bradley. Puestos de venta de autobuses para los servicios privados en las estaciones ferroviarias actuales se mantendrán. El acceso a la Nueva Bretaña - Hartford autobuses electroducto se integrarán en los diseños de la estación en Newington y West Hartford. El estacionamiento será mayor en todas las estaciones excepto Nueva Unión Haven, New Haven State Street, Hartford Unión y de la Unión de Springfield. En estas estaciones, estacionamiento seguirá siendo proporcionada por la autoridad local de aparcamiento. Todas las estaciones que se reconstruyen, se trasladó, o de nueva construcción con el proyecto propuesto se Americans with Disabilities Act (ADA) con acceso para las rutas de las aceras existentes en el borde de la estación correspondiente a las plataformas de embarque. Del mismo modo, los sitios serán diseñados para facilitar el acceso en bicicleta en

las unidades de almacenamiento de las estaciones y de bicicletas. Plataformas de alto nivel, conectadas por un puente peatonal aéreo, proporcionará un acceso seguro a las plataformas y los trenes. Todas las estaciones que recibirán plataformas de alto nivel y pasos a desnivel para peatones, excepto en Springfield, Hartford, que recibirá plataformas de alto nivel único refugio y la Nueva, donde ya existen.

Servicios Públicos y Energía

El proyecto propuesto puede ser necesaria una reubicación de servicios públicos durante la construcción del proyecto, que se coordinará con los proveedores de servicios públicos para eliminar o minimizar las interrupciones. Interrupción potencial de clientes de servicios públicos también se reduciría al mínimo mediante la coordinación con los proveedores de servicios públicos. El proyecto propuesto tendría un impacto positivo en el consumo de energía como cantidad de pasajeros mayor de tren regional que se traduciría en una reducción en el uso del automóvil personal y la reducción del consumo de combustibles fósiles.

Utilidades aéreas en la Newington y estaciones de North Haven puede tener que ser elevada para que el cruce peatonal propuesto. Nivel 3 cables de fibra óptica que se ejecutan dentro ya lo largo del corredor ferroviario FSUS tendría que ser reemplazado. Además, Amtrak tiene la intención de instalar un nuevo poder, señales y cables de comunicación a lo largo del lado oeste del corredor. CTDOT y MassDOT se han reunido con los propietarios de servicios públicos a lo largo del corredor para informarles del proyecto y buscar los planos de diseño conforme a obra y de otro tipo para ayudar a identificar la ubicación de los cruces de servicios públicos y su profundidad. En cuanto al diseño del avance mejoras, CTDOT trabajará con los propietarios de utilidad para optimizar la programación de los traslados de los servicios públicos.

Con base en el Plan de Servicio de pasajeros preliminar, el proyecto propuesto se traduciría en una reducción total de 92.65 millones de millas en kilómetros de vehículos de transporte (VMT) de los vehículos ligeros y un aumento de 760.000 galones de combustible diesel se utilizan para la locomoción de tren. Consumo total de energía se reduce con mayor cantidad de pasajeros por ferrocarril regional, en particular durante las horas pico de los viajes. La reducción resultante en el consumo regional de combustibles fósiles permitiría reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Las interrupciones de servicios públicos durante la construcción se reducirán al mínimo mediante una estrecha coordinación de las actividades de construcción, la programación con los proveedores de servicios públicos, y previo aviso de cualquier interrupción anticipado para los clientes más cercanos.

Materiales Peligrosos y Sitios de Riesgo Ambiental

Sitios de desechos peligrosos se identificaron utilizando Integral de Respuesta Ambiental de la EPA, Compensación y Responsabilidad Sistema de Información (CERCLIS) la cobertura de los SIG para las ciudades ubicadas en el corredor ferroviario FSUS en Connecticut y Massachusetts. Basándose en el análisis, el corredor ferroviario que contiene 19 CERCLIS- sitios de la Lista.

Además, 44 otros posibles sitios de desechos peligrosos fueron identificados a partir de vertederos CT DEEP, lixiviados, y las aguas residuales de descarga de datos capas de GIS.

Los sitios a lo largo CERCLIS listado con los sitios mencionados anteriormente se denominan colectivamente los sitios de riesgo ambiental - Lugares en los materiales peligrosos se sabe que se han utilizado y / o generadas de residuos peligrosos y potencialmente de alta en el suelo o el agua.

- Hay un alto riesgo de encontrarse con suelos contaminados o desechos en el lecho del ferrocarril pista existente durante la construcción del proyecto. A lo largo de la cama del ferrocarril y las vías existentes en las proximidades del sitio de Springfield Layover, hay una fuerte probabilidad de un encuentro con la contaminación durante la construcción del proyecto. Este wok sería en el futuro, de nivel 2 los documentos ambientales.
- Mayores estructuras de los edificios en demolición del corredor ferroviario que requiere FSUS puede contener plomo y el amianto.
- La propiedad en la avenida Bartolomé 17-35 en Hartford, que está catalogado como un sitio de antiguos terrenos industriales, y está cerca de una sección propuesta de doble seguimiento para ser restaurado, tiene una probabilidad de la presencia de materiales peligrosos del petróleo y OHMS.
- Hay una fuente potencial de residuos peligrosos en el sitio de la estación de North Haven propuesto que consta de descarga tratada industrial de una compañía química.

Para identificar el riesgo potencial del medio ambiente y los sitios de materiales peligrosos en Connecticut, Estado de Connecticut de los requisitos reglamentarios será seguido por CTDOT a través de su proceso de cumplimiento ambiental como el proyecto propuesto avanza con el diseño final y la construcción. Todo el trabajo de Massachusetts sería en el futuro, de nivel 2 los documentos ambientales.

Seguridad y Vigilancia

El proyecto propuesto no afectaría sensiblemente la salud pública, la seguridad y la seguridad en el corredor ferroviario FSUS. Mientras que la mayor frecuencia de los trenes puede aumentar la frecuencia de las oportunidades de conflicto entre trenes y vehículos o personas, las mejoras de seguridad en los cruces y mejorar las comunicaciones entre los servicios de emergencia sería un impacto beneficioso, que sirve para reducir al mínimo los posibles conflictos y sus consecuencias. Seguridad y funciones de seguridad de diseño en las estaciones también tendría un impacto beneficioso. Un aumento en el servicio ferroviario se espera para desviar parte del tráfico vehicular al modo ferroviario en la región y, por tanto, indirectamente, a mejorar la seguridad en las carreteras y autopistas. La ejecución del proyecto propuesto cumplirá con todos los requisitos de seguridad aplicables, reglamentos, normas y certificaciones y un sistema integral FSUS Programa de Seguridad (SSP) se desarrollará para el proyecto propuesto.

El Programa de tren FSUS cumplirá con todas las normas FRA, TLC, Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA), Amtrak y la seguridad del Estado y los requisitos de seguridad, reglamentos, normas y certificaciones. Estas medidas se incorporarán a un Programa

de Seguridad integral FSUS del sistema (SSP), que garantiza el desarrollo y la coordinación de las responsabilidades para la aplicación de la llave de seguridad y políticas de seguridad.

Justicia Ambiental

Las concentraciones de Justicia Ambiental (EJ) (poblaciones minoritarias y / o de bajos ingresos) existen en todo el espacio ferroviario FSUS estudio del corredor, sobre todo en las grandes ciudades de New Haven, Hartford y Springfield. No hay poblaciones de Justicia Ambiental en las partes de la zona de estudio en Newington y Windsor Locks, o cerca del lugar de Springfield de parada del tren propuesto / mantenimiento de las instalaciones.

Las propuestas de mejoras en el servicio de ferrocarril NHHS corredor tendría un impacto indirecto positivo en las poblaciones de Justicia Ambiental en las inmediaciones de la mejora de las estaciones existentes y se trasladó y propuso nuevas estaciones. El proyecto propuesto facilitar el acceso nuevo o mejorado para servicios regionales de transporte de tránsito con la ubicación de las estaciones más cerca de algunas poblaciones de EJ, mejorando así las opciones de movilidad para aquellos que están de tránsito dependiente de los viajes relacionados con el trabajo y otros. Se prevé que cerca de las poblaciones de Justicia Ambiental de New Haven Union Station, Meriden, West Hartford, Hartford y Springfield Union Station se verán más afectados beneficiosamente.

Los efectos adversos debidos al tráfico y el ruido que afectan a las poblaciones de Justicia Ambiental será mitigado en forma de mejoras de intersección, zonas de silencio y el aislamiento de ruido potencial de algunas casas. Como no otro efecto adverso significativo sobre las poblaciones de Justicia Ambiental se prevé, sin mitigación adicional se justifica o propuestas.

Los impactos secundarios y acumulativos

Efectos secundarios: los efectos secundarios son aquellos que son causados por el proyecto y más adelante en el tiempo o más alejados en la distancia que son los impactos directos, pero siguen siendo razonablemente previsible. Los impactos secundarios asociados con las mejoras del proyecto propuesto a los actuales estaciones ferroviarias de pasajeros y la introducción de nuevas estaciones de trenes regionales se espera que sean en general beneficiosa y se producen principalmente en el desarrollo inducido. Aumento de la actividad humana (como la circulación de los peatones) asociado con una estación de tren se puede crear un clima económico positivo en el que las empresas quieren localizar. Dicho desarrollo y redesarrollo se puede esperar que se estimula en la vecindad de ubicaciones de las estaciones nuevas o mejoradas significativamente. Los impactos secundarios se prevé que sean principalmente efectos beneficiosos derivados de:

- La mejora del acceso y la conectividad en el corredor ferroviario FSUS, la región de Nueva Inglaterra y sus comunidades;
- Mejor calidad del aire de la reducción de los volúmenes de tráfico;
- Más de empleo debido a un mayor acceso a puestos de trabajo y la creación de nuevos puestos de trabajo relacionados con el desarrollo inducido por las oportunidades, y
- La estimulación de TOD y la sostenibilidad de la comunidad.

Impactos acumulativos: Los impactos acumulativos son los impactos sobre el medio ambiente que resultan del efecto incremental del proyecto cuando se añade a otro pasado, las futuras acciones presentes o razonablemente previsibles, independientemente de lo que la agencia (federal o no federal) o persona realice otras acciones tales. Los impactos acumulativos pueden resultar de acciones individualmente menores pero significativa colectivamente que tienen lugar durante un período de tiempo.

El proyecto propuesto es consistente con el apoyo de todos los planes regionales y locales, con la excepción de la ciudad de Windsor el Plan de Conservación y Desarrollo (junio de 2004), que apoya la construcción de una estación de cercanías de ferrocarril en segundo lugar, que no se incluye como un elemento de la propuesta del proyecto. Por lo tanto, el desarrollo se supone que siguen siendo administradas en consonancia con las políticas de uso de la tierra y los reglamentos y los impactos acumulativos del crecimiento en la comunidad y los recursos naturales se verá compensado por las acciones locales de ordenamiento territorial.

El plan a largo plazo para el tren de alta velocidad (HSR) de servicios y mejora de infraestructuras en el corredor ferroviario que contempla la electrificación FSUS potencial de la línea para que las locomotoras eléctricas que se utilizan en lugar de locomotoras diesel. Estas mejoras de infraestructura puede incluir la propiedad y los impactos ambientales más allá de los tratados en este EA / EIA. Los requisitos detallados de infraestructura y una evaluación ambiental completa se desarrollarán en el futuro, como la electrificación de la línea se convierte en una prioridad.

En general los efectos acumulativos del desarrollo de los proyectos se puede esperar en el desarrollo de nueva creación ha surgido en consonancia con los principios del desarrollo inteligente promovidas por el Estado de Connecticut, estado de Massachusetts, y el Estado de Vermont. Estos incluyen la concentración nuevo desarrollo en las áreas de crecimiento designadas, preservar el carácter de barrio como se produce el desarrollo, y la localización de un nuevo crecimiento en la infraestructura de apoyo, incluyendo todos los modos de transporte, está disponible.

Regionales de los impactos acumulativos, debido a las mejoras de la estación por lo general se producen cuando los impactos de nuevo desarrollo local o la reurbanización ubicación de las estaciones nuevas o mejoradas se sumarán. Todos los destinos propuestos se presentan en las estaciones existentes bien desarrolladas las comunidades donde el crecimiento o el cambio en los patrones de uso de la tierra es permanente. Adversos impactos acumulativos para las ubicaciones de las estaciones no se espera que sea sustancial, porque los cambios en el uso del suelo (urbanización y reurbanización) se supone que son gestionados, en consonancia con las políticas de uso de la tierra y los reglamentos.

Los impactos de la construcción del período

La construcción del proyecto propuesto se traduciría en unos efectos temporales, que se reduciría al mínimo o mitigar con medidas de diseño y de la construcción y de los controles y la aplicación de los planes desarrollados en el cumplimiento de los requisitos estatales y federales. Los impactos potenciales se incluyen las emisiones de polvo fugitivo, la contaminación lumínica

en cualquier actividad de construcción durante la noche, la erosión y la sedimentación de los humedales, cursos de agua y reduce la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, la exposición de materiales contaminados; las interrupciones del negocio, y aumentos localizados en el volumen de tráfico, estacionamiento y traslado desvíos en los patrones de tráfico habituales.

La manera más importante para reducir los impactos relacionados con la construcción es a través de las comunicaciones proactivas con los residentes, empresas, funcionarios públicos, los ferrocarriles y las comunidades para asegurar que las personas afectadas por la construcción de saber cuando el trabajo se llevará a cabo, cuánto tiempo va a tomar, y el grado de posibles impactos, tales como cruces, desvíos y runarounds se utilizará. CTDOT se ha comprometido a un programa de comunicaciones altamente proactivo que se basa en el suministro de las partes afectadas la información detallada sobre las actividades del proyecto y el proyecto a través de la página web del proyecto, Facebook, Twitter, boletines, comunicados de prensa, reuniones públicas y otros materiales escritos y la correspondencia. CTDOT trabajará con todas las entidades involucradas en la planificación y ejecución de las obras de construcción - incluyendo las fuerzas de Amtrak y contratistas - para maximizar las comunicaciones con las notificaciones públicas y coordinar con antelación de las actividades laborales, cortes de vías, y los cambios de horario en el servicio de tren. Todo el trabajo de Massachusetts sería en el futuro, de nivel 2 los documentos ambientales.

Impactos relacionados con la construcción sería temporal en un punto dado a lo largo del corredor ferroviario FSUS. En general, el proyecto propuesto podría tomar aproximadamente 60 meses, pero puede tomar más tiempo sobre la base de la disponibilidad de fondos. Realizar un seguimiento y trabajo de la señal de los tramos más comparables de línea de ferrocarril a menudo se puede completar en cuestión de semanas. Puente y reparación de alcantarillas puede ser limitado en temporada, la duración del trabajo depende del alcance del proyecto y la disponibilidad tanto de las interrupciones de la pista. Mejoras en la estación se espera que aproximadamente 18 meses cada uno.

Durante el diseño final y la construcción, Mejores Prácticas de Manejo (MPM) se seguirá para la pista de la restauración, la construcción de las vías de ferrocarril, puentes y reparación de alcantarillas y mejoras de reemplazo y de la estación. Estas BMPs incluyen características de diseño para gestionar adecuadamente el agua de lluvia durante / después de la construcción, así como medidas temporales para minimizar los impactos directos / indirectos durante la construcción.

Compromiso irreversible e irrecuperable de los recursos

El proyecto propuesto se traduciría en un uso irrecuperable e irreversible de la energía, los materiales de construcción y mano de obra humana. También sería necesario un compromiso de fondos federales y estatales que no son recuperables para la construcción y el mantenimiento futuro durante la vida útil de la instalación. Trabajo, energía y recursos naturales se utilizan en la fabricación y la preparación de materiales de construcción. Estos materiales generalmente no son recuperables. Sin embargo, no son escasos y su uso no tendría un efecto adverso sobre la disponibilidad permanente de estos recursos.

Análisis de costes y beneficios

El proyecto propuesto requeriría un costo de capital de unos \$ 647 millones y, en consecuencia, generaría de transporte importante, económica, de la comunidad, y los beneficios ambientales en el corredor FSUS y la región. Al proporcionar la infraestructura ferroviaria para apoyar el plan de servicio de 2030, el proyecto facilitará los siguientes beneficios:

- Viajes en automóvil desviado al ferrocarril: 1,5 millones
- Aumento de millas por pasajero por año 52 millones a 133 millones
- Aumento de la cantidad de pasajeros: 1,26 millones de nuevos viajes anuales para el año 2030
- Reducción del número de vehículos: 3,2 millones
- Reducción de la milla de los vehículos impulsados: 100 + millones
- Combustible ahorrado: 3.5 + millones de galones
- Promoción del desarrollo de las comunidades activas y vibrantes
- Porcentaje de población que vive a 25 millas de radio de servicio previsto: el 80 por ciento
- Servicio de tránsito dependientes de las poblaciones
- Puestos de trabajo relacionados con el proyecto de construcción y afines: 12.590
- La conexión de los viajeros regionales con las empresas locales y actividades

Servicio de transporte ferroviario de mercancías también se mejoró la capacidad de vía adicional que permite a los operadores a prestar un mejor servicio a sus clientes. Se prevé que las operaciones de carga crecerá a una tasa de 1,75 por ciento por año. El proyecto propuesto ha sido desarrollado para dar cabida a este crecimiento, mientras que los retrasos de carga se incrementaría en alrededor de 8 minutos por cada 100 millas de tren o cerca de 3 minutos por viaje, se espera que este será mitigado mediante la optimización de carga futura y los horarios de los pasajeros.

ES-5.0 AGENCIA DE COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO

Coordinación interinstitucional y la participación pública para la FSUS de alta velocidad interurbano de pasajeros de tren Proyecto EA / EIA se llevan a cabo de conformidad con la NEPA y la CEPA.

Coordinación de la Agencia: La FRA es la agencia líder para la evaluación medioambiental de conformidad con la NEPA. El FRA tiene la responsabilidad general de facilitar la realización del proceso de revisión ambiental, la revisión de la EA / EIA y emitir el documento de decisión. El TLC es un Organismo de Cooperación para el EA / EIA, porque se anticipa a la búsqueda de TLC CTDOT financiación para cuatro estaciones futuras y mejoras en una estación adicional existente a lo largo de la línea. CTDOT es el Patronato, para este proyecto y se está coordinando con la Oficina de Connecticut de Política y Gestión (OPM) en relación con el cumplimiento de la CEPA.

Participación del público: El público se ha comprometido de forma continua desde el año 2002 en el desarrollo de un mejor servicio ferroviario de pasajeros en el corredor ferroviario FSUS.

Esto incluye la participación pública en el proceso de NEPA / CEPA asociados con la implementación del servicio de trenes de cercanías a lo largo del corredor ferroviario FSUS, así como para la Revisión de 2010 del Medio Ambiente y la corriente de EA / EIA. Durante el esfuerzo de la participación del público para este EA / EIA, CTDOT ha vuelto a los funcionarios electos y administradores de todas las ciudades del corredor ferroviario FSUS, y ha participado el público para discutir el proyecto propuesto y recibir comentarios del público. A través de ese esfuerzo, el proyecto propuesto ha sido refinado para incorporar las necesidades articuladas por los representantes de los pueblos ".

El apoyo público para el programa ha sido una constante desde el año 2002. Opinión pública de los individuos y líderes de la comunidad se ha centrado en dos cuestiones principales: 1) la coordinación de las mejoras de la estación y la construcción de la nueva estación para asegurar la compatibilidad con los planes de desarrollo local, y 2) la gestión de la congestión del tráfico en los cruces a nivel, debido al aumento del número de cierres de puertas necesario por las mejoras en el servicio propuestos.

La preparación de este EA NEPA / CEPA / EIA ha implicado un programa de participación pública la intención de informar al público y recibir información sobre el proyecto propuesto. Reuniones con funcionarios de cada una de las 13 comunidades en el corredor ferroviario FSUS y reuniones de información pública en Wallingford y Windsor Locks se llevaron a cabo entre abril y septiembre de 2011. Dos reuniones de información pública se llevaron a cabo en agosto y septiembre de 2011. Adicional de divulgación pública se produjo a través de una página web del proyecto, boletines de noticias, anuncios publicitarios y comunicados de prensa. Tres audiencias públicas están llevando a cabo durante el período de comentarios públicos como parte del proceso de la NEPA / CEPA. El requerido de 45 días período de comentarios para la EA / EIA comienza con la emisión de la EA / EIA y la publicación del Aviso de Disponibilidad.

Agencia y de la Coordinación de ferrocarril: Reuniones de coordinación con los ferrocarriles de carga en la actualidad la operación y el servicio de pasajeros en el corredor ferroviario FSUS se llevaron a cabo en:

- 17 de marzo 2008
- 11 de diciembre 2008
- 20 de marzo 2009
- 11 de junio 2009
- 13 de enero 2011

Una reunión inicial de coordinación interinstitucional se llevó a cabo el 26 de marzo de 2010, con representantes de Connecticut, Massachusetts, Vermont, Amtrak, y ferrocarriles de carga. Durante la preparación de este EA / EIA, estos representantes se han comunicado con frecuencia, tanto formal como informalmente, en el servicio, planificación y financiación de los temas. Ferrocarriles de carga, que participaron en estas discusiones, incluyen el sur de Connecticut Ferrocarril (CAF), la Providencia y el ferrocarril de Worcester (PW), el transporte CSX (CSX), Nueva Inglaterra Ferrocarril Central (NECR) y Pan Am. Amtrak, que es propietaria y opera el corredor ferroviario FSUS, ha asistido a las reuniones quincenales de progreso, así como otras reuniones técnicas, desde enero de 2011.

Tabla ES-1 - Resumen de las posibles consecuencias ambientales y el potencial de mitigación

Tabla 4-1 Resumen de las posibles consecuencias ambientales y el potencial de mitigación

		Las mejoras propuestas			Fase 1	Fase 3A	
		Evaluación Ambiental / Evaluación de Impacto Ambiental			Exclusión	Exclusión	
					Catórica	Catórica	
Recursos Naturales y Ambientales		<p>Vuelva a instalar Track: Mensajes Mile 7,1 a 17,0, un 31,1 a 35,1, 46,7 a 49,0 y 50,4 a 54,8; Nuevo Revestimiento: Mensajes Mile 26,6 a 27,8</p>	<p>El aumento de la frecuencia de trenes de pasajeros y velocidad (Resultado de las mejoras propuestas)</p>	<p>Springfield Layover y Mantenimiento (Ver Nota 1)</p>	<p>Mejoras en la estación (Todas las estaciones señaladas se incluyen en este proyecto, excepto para las futuras estaciones de cercanías impresos en negrita y cursiva)</p>	<p>Vuelva a instalar Track: Mensajes Mile 20.3 a 31.1</p>	<p>Vuelva a instalar la pista y Nueva Revestimiento: Mensajes Mile 37,2 a 43,0</p>
	4.2.1	Calidad del Aire	<p>No hay impactos previstos. Un cambio hacia el transporte público debe reducir millas vehiculares viajadas y mejorar la calidad del aire.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>
		<p>Mitigación Propuesta:</p>	<p>Mitigación Propuesta:</p>	<p>Mitigación Propuesta:</p>	<p>Mitigación Propuesta:</p>	<p>Mitigación Propuesta:</p>	

		Ninguno	Ninguno	Ninguno	Propuesta: Ninguno Ninguno	Ninguno	Ninguno
			Ruido de impactos graves en el 1847 los receptores, los efectos moderados de ruido en los receptores de 2767 causada por el ruido bocina en los cruces y las estaciones. Moderados impactos al borde del camino de ruido a 214 receptores y receptores de 7 graves. No hay vibraciones impactos previstos.		No hay impactos previstos.		
4.2.2	Ruido y vibraciones			Menor a un impacto moderado, sin mitigación requerida.	No hay impactos previstos. La duración del ruido de los trenes en las estaciones de cuerno sería muy breve y no se considera un efecto adverso, sin mitigación requerida.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Proyecto de Mitigación: Se propone que el ruido del cuerno de Sever se mitigará mediante el establecimiento de zonas de silencio. Se propone al borde del camino de	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno

				los impactos graves de ruido pueden ser mitigados de forma individual.				
4.2.3	Topografía y geología	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
4.2.4	Las llanuras de inundación y líneas de corriente del canal Invasión	Los impactos previstos de hasta 0,5 hectáreas cauce, las llanuras de inundación 3.4 acres y 2.0 hectáreas SCEL de doble rastreo y revestimiento de ferrocarril. Impactos adicionales de puentes y alcantarillas	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	Hasta 3.4 hectáreas de llanuras de inundación de los impactos en North Haven, Meriden, Newington, Windsor y Windsor Locks (South Main St) estaciones (combinado).	Véase la nota 2. Impactos a un máximo de 2.1 acres de 100 años de llanuras de inundación, 0.5 acres de cauce de alivio, y 0,1 hectáreas de SCELs. Se reducirá en la expansión de la trackbed.	Hasta 1,8 hectáreas de impacto en las llanuras de inundación de 100 años. No hay otros impactos. Se reducirá en la expansión de la trackbed.	
		Proyecto de Mitigación: Se propone que la mitigación que se	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Proyecto de Mitigación: Se propone que la mitigación que se	Proyecto de Mitigación: Se propone que la mitigación que se	Proyecto de Mitigación: Se propone que la mitigación que se	Proyecto de Mitigación: Se propone que la mitigación que se

<p>4.3.1 Áreas ambientales importantes y especies amenazadas y en peligro</p>	<p>proporciona a través de la coordinación con CTDEEP y el cumplimiento con todos los requisitos federales.</p> <p>16 a 18 especies de la lista y / o sus hábitats se encuentran en la TC en las proximidades de las zonas de doble vía. USFWS ha identificado el mejillón de cuña enano se ha sabido que se producen en el río Farmington (MP44).</p> <p>Mitigación Propuesta: El trabajo será dentro de ROW existente RR, minimizando o el riesgo potencial de</p>	<p>No hay impactos previstos.</p> <p>Mitigación Propuesta: Ninguno</p>	<p>No hay impactos previstos.</p> <p>Mitigación Propuesta: Ninguno</p>	<p>que se proporcionan a través de la coordinación con CTDEEP y el cumplimiento con todos los requisitos federales.</p> <p>Entre 2 y 15 especies incluidas y / o sus hábitats se encuentran en los alrededores de New Haven, North Haven, Wallingford, Windsor, Windsor Locks, y las estaciones de Enfield.</p> <p>Mitigación Propuesta: Los impactos se pueden evitar y / o mitigados a través del diseño</p>	<p>proporciona a través de la coordinación con CTDEEP y el cumplimiento con todos los requisitos federales.</p> <p>Un potencial de sensibilidad / hábitat crítico en el MP23.</p> <p>Medidas de mitigación propuestas: Riesgo podría ser evitado siempre dentro de ROW</p>	<p>proporciona a través de la coordinación con CTDEEP y el cumplimiento con todos los requisitos federales.</p> <p>16 especies de la lista y / o sus hábitats se encuentran en la TC en el MP43 y en el área de Windsor.</p> <p>Medidas de mitigación propuestas: Riesgo podría ser evitado siempre dentro de ROW</p>
---	--	--	--	--	--	---

		este hábitat. Coordinar con el USFWS si el trabajo se produce en Farmington Río a 44 MP.			y la coordinación con CTDEEP.	existente RR.	existente RR.
		No hay impactos previstos para las aguas subterráneas, algunas posibles impactos a las aguas superficiales.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos para las aguas subterráneas, algunas posibles impactos a las aguas superficiales.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
4.3.2	Recursos Hídricos y Calidad de las Aguas	Proyecto de Mitigación: Coordinar con CTDEEP y la FRA, incluyendo medidas de mitigación apropiadas y cumplir con todos los requisitos federales y estatales.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Proyecto de Mitigación : Coordinar con CTDEEP y la FRA, incluyendo o medidas de mitigación apropiadas y cumplir con todos los requisitos federales y estatales.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
4.3.3	Humedales	Hasta 1,3 hectáreas de impacto potencial de doble	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	Véase la nota 2. Hasta 1,6 hectáreas de impacto	Hasta 1,0 hectáreas de impacto potencial.

	<p>rastreo y revestimiento de ferrocarril. Impactos adicionales de puentes y alcantarillas .</p> <p>Potencial de mitigación: Los impactos que se reduzca al minimizar la expansión de la vía y mitigados a través de CTDEEP y el Cuerpo de Ingenieros proceso de permisos y mitigación compensatoria correspondiente.</p>				<p>potencial.</p> <p>Potencial de mitigación: Los impactos que se reduzca al minimizar la expansión de la vía y mitigados a través de CTDEEP y el Cuerpo de Ingenieros proceso de permisos y mitigación compensatoria correspondiente.</p>	<p>Potencial de mitigación: Los impactos que se reduzca al minimizar la expansión de la vía y mitigados a través de CTDEEP y el Cuerpo de Ingenieros proceso de permisos y mitigación compensatoria correspondiente.</p>	
4.3.4	<p>Wild and Scenic Rivers, vías navegables, y Recursos Costeros</p> <p>en Hartford.</p>	<p>No se anticipa que los impactos del río Connecticut en Hartford.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>	<p>No se prevé impactos, sin embargo, la revisión de Manejo Costero área requerida para la</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>	<p>No hay impactos previstos.</p>

		Estación del Norte Haven.				
		Mitigación Propuesta:	Mitigación Propuesta:	Mitigación Propuesta:	Mitigación Propuesta:	Mitigación Propuesta:
		Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
		Potencialmente, un total de 4.0 hectáreas de impacto a lo largo del corredor de 62 millas	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
4.3.5	Tierras de cultivo y tierras de cultivo de primera de importancia en todo el estado	Proyecto de Mitigación: La mitigación mediante la aplicación de conversión de tierras de cultivo el formulario de Evaluación de Impacto y mitigación compensatoria.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
4.4.1	Uso del Suelo y Zonificación	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	Uso propuestos compatibles con la zonificación local. Efectos	No hay impactos previstos.

				tanto beneficios como perjudiciales para la ubicación de las estaciones		
				6. No se prevén otros efectos de uso del suelo.		
				Mitigación Propuesta: Mantendrá una coordinación permanente con las comunidades afectadas durante el diseño final.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Las ciudades de Wallingford y Windsor Locks No ha seleccionado entre las dos opciones de ubicación de las estaciones.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
4.4.2	Coherencia con los Planes Estatales, Regionales y Locales	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.

		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Continuar realizando consultas con los pueblos de Wallingfor d y Windsor Locks a llegar a un consenso.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
		No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	2 adquisicio es parciales completos y 2 de propiedad, lo cual sería consistente con los planes de desarrollo locales.	16 adquisicio nes parciales completos y 11 de propiedad, lo cual sería consistent e con los planes de desarrollo locales.	Véase la nota 3.	Posible necesidad de tomas pequeñas, que será mitigado por minimizar la expansión de la vuelta.
4.4.3	Adquisicio nes de propiedades y desplazami entos	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ley Uniforme de Reubicació n se aplicará a cualquier compra de propiedad o de tomar.	Mitigación Propuesta: Ley Uniforme de Reubicaci ón se aplicará a cualquier compra de propiedad o de tomar.	Mitigación Propuesta: Ley Uniforme de Reubicació n se aplicará a cualquier compra de propiedad o de tomar.	Mitigación Propuesta: Ley Uniforme de Reubicació n se aplicará a cualquier compra de propiedad o de tomar.
4.4.4	Socio- economía	No hay impactos previstos.	Los impactos del proyecto	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.

con la señal de tráfico y la mejora de intersección

4.4.6 Recursos visuales y de calidad

No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	<p>Los posibles efectos adversos en Berlín, en Windsor Locks (North Main Street), Wallingford (Rt 5), Newington, Londres, Windsor y estaciones de Enfield. No se prevé impactos en la ubicación de las estaciones de otros.</p> <p>Proyecto de Mitigación : Los impactos se reduzcan al mínimo y mitigar mediante la coordinación</p>	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno

				continua de la comunidad y de las revisiones de diseño.		
		Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático
4.4.7	Recursos Culturales	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo Programático	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo Programático	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo Programático	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo Programático	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo Programático
4.4.8	Sección 4 (f)	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos serán conforme a lo estipulado en el Acuerdo Programático	Los impactos de los puentes históricos y alcantarillas que resultan de las reparaciones / reemplazo.	Los impactos de los puentes históricos y alcantarillas que resultan de las reparaciones / reemplazo.
		Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo	Medidas de mitigación propuestas: Mitigación se como se estipula en el Acuerdo	Proyecto de mitigación: La mitigación a través de consultas y	Proyecto de mitigación: La mitigación a través de consultas y

		el Acuerdo Programático	Programático	el Acuerdo Programático	estipula en el Acuerdo Programático	el cumplimiento de los requisitos de la SHPO y la FRA y permitir USACE.	el cumplimiento de los requisitos de la SHPO y la FRA y permitir USACE.
4.4.9	Sección 6 (f) Recursos	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
04/04/10	Parkland Recursos	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
04/04/11	Transporte	No hay impactos previstos.	Los impactos del proyecto sobre las opciones relacionadas con el transporte disponible sería beneficioso. El aumento de la congestión del tráfico a los 9 pasos a nivel.	No hay impactos previstos.	El aumento de la congestión del tráfico en las intersecciones de 2.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: La congestión del tráfico	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: La congestión	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno

		en los cruces serán mitigados con la señal de tráfico y la mejora de intersección .		del tráfico en las intersecciones serán mitigados con la señal de tráfico y la mejora de intersección			
		No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	Puede requerir una cierta reubicación de servicios públicos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
04/04/12	Servicios Públicos y las necesidades energéticas	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Coordinar con los servicios públicos para eliminar o minimizar las interrupciones.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
04/04/13	Materiales Peligrosos	Residuos y materiales tóxicos típicos del ferrocarril en los derechos de paso.	No hay impactos previstos.	Residuos y materiales tóxicos típicos de la FILA ferrocarril.	Los edificios que requieren de demolición pueden contener plomo y el amianto.	Residuos y materiales tóxicos típicos de la FILA ferrocarril.	Residuos y materiales tóxicos típicos de la FILA ferrocarril.

				Potencial de los residuos peligrosos en el North Haven, la propiedad a ser adquirida.			
		Proyecto de Mitigación: Investigación durante el diseño final. Desarrollar y cumplir con el Plan de Gestión de Residuos.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Proyecto de Mitigación: Investigación durante el diseño final. Desarrollar y cumplir con el Plan de Gestión de Residuos.	Proyecto de Mitigación: Investigación durante el diseño final. Desarrollar y cumplir con el Plan de Gestión de Residuos.	Proyecto de Mitigación: Investigación durante el diseño final. Desarrollar y cumplir con el Plan de Gestión de Residuos.	Proyecto de Mitigación: Investigación durante el diseño final. Desarrollar y cumplir con el Plan de Gestión de Residuos.
		No hay impactos previstos.	El aumento de la frecuencia de trenes de pasajeros y velocidad	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
04/04/14	Seguridad y Vigilancia	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación propuesta: los pasos a nivel se verá mejorada con los dispositivos de seguridad adicionales.	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
04/04/15	Justicia Ambiental	No hay impactos previstos.	Efectos beneficiosos de acceso	No hay impactos previstos.	Proporcionar las	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.

		nuevo o mejorado con el servicio ferroviario regional. Impacto adverso del aumento de la congestión del tráfico en varios pasos a nivel.		estaciones cercanas a las poblaciones de Justicia Ambiental mejorar las opciones de movilidad. Impacto debido a la congestión del tráfico en las intersecciones de varias.			
		Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: La congestión del tráfico en los cruces serán mitigados con la señal de tráfico y la mejora de intersección	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: La congestión del tráfico en las intersecciones serán mitigados con la señal de tráfico y la mejora de intersección	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
04/04/16	Los impactos secundarios y acumulativos	No hay impactos previstos.	Los impactos secundarios son en general beneficiosos, debido al desarrollo inducido.	No hay impactos previstos.	Los impactos secundarios son en general beneficiosos, debido al desarrollo	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.

inducido.
El potencial de la congestión del tráfico en las intersecciones a medida que aumenta el desarrollo de la estación.

Mitigación
Propuesta:
La congestión del tráfico en las intersecciones serán mitigados con la señal de tráfico y la mejora de intersección

Mitigación
Propuesta:
Ninguno

Mitigación
Propuesta:
Ninguno

Mitigación
Propuesta:
Ninguno

Mitigación
Propuesta:
Ninguno

Mitigación
Propuesta:
Ninguno

Los impactos serán temporales, incluidas las restricciones de velocidad del tren, el ruido, la calidad del aire, calidad del

No hay impactos previstos.

Los impactos serán temporales, incluidas las restricciones de velocidad del tren, el ruido, la calidad del aire, calidad del

Los impactos serán temporales, incluidas las restricciones de carril, las restricciones de velocidad del tren, ruido,

Los impactos serán temporales, incluidas las restricciones de velocidad del tren, el ruido, la calidad del aire, calidad del

Los impactos serán temporales, incluidas las restricciones de velocidad del tren, el ruido, la calidad del aire, calidad del

04/04/17 Los impactos de la construcción

agua, la eliminación de residuos de construcción, suelos contaminados, y los impactos de servicios públicos.	agua, la eliminación de residuos de construcción, suelos contaminados, y los impactos de servicios públicos.	calidad del aire, calidad del agua, la eliminación de residuos de construcción, suelos contaminados, y los impactos de servicios públicos.	agua, la eliminación de residuos de construcción, suelos contaminados, y los impactos de servicios públicos.	agua, la eliminación de residuos de construcción, suelos contaminados, y los impactos de servicios públicos.
--	--	--	--	--

Mitigación propuesta: la incorporación de la mitigación Mejores Prácticas de Manejo, el mantenimiento del tráfico, y el cumplimiento de los permisos.	Mitigación propuesta: la incorporación de la mitigación Mejores Prácticas de Manejo, el mantenimiento del tráfico, y el cumplimiento de los permisos.	Mitigación propuesta: la incorporación de la mitigación Mejores Prácticas de Manejo, el mantenimiento del tráfico, y el cumplimiento de los permisos.	Mitigación propuesta: la incorporación de la mitigación Mejores Prácticas de Manejo, el mantenimiento del tráfico, y el cumplimiento de los permisos.	Mitigación propuesta: la incorporación de la mitigación Mejores Prácticas de Manejo, el mantenimiento del tráfico, y el cumplimiento de los permisos.
---	---	---	---	---

No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.	No hay impactos previstos.
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

04/04/18
 irreversibles e irrecuperables de los recursos

Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno	Mitigación Propuesta: Ninguno
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------

Nota 1. Los impactos de la Layover Springfield se basan en el uso del sitio Armería. Si la estación de Springfield o el Patio de Sweeny se utilizan, no habría impactos previstos.

Nota Con base en la información disponible durante la preparación de la CE y sabiendo que el

2. corredor de la historia llevó a dos pistas, se espera que la nueva pista podría ser instalado sin humedal permanente o los impactos de la llanura aluvial, los impactos de los humedales serían temporales durante los trabajos de puentes y alcantarillas. Durante el PE, con el levantamiento topográfico / fila completa y los criterios de diseño establecidos para los centros de la pista y los hombros, ahora se reconoce que los impactos permanentes que se producen para evitar que nuevos muros de contención. Sin embargo, Amtrak ha indicado que trabajará con CTDOT para evitar los impactos perjudiciales.

Con base en la información disponible durante la preparación de la CE y sabiendo que el corredor se realizaba históricamente dos pistas, se espera que la nueva pista podría ser

- Nota instalado sin ROW toma. Durante PE, con el levantamiento topográfico / ROW
3. completado y establecido pista criterios de diseño del centro, se ha reconocido que lleva cinta puede ser requerido. Cualquier propiedad que sea necesario se cumpliría con los requisitos federales.

Nota 1 : El proyecto no será la construcción de la capacidad adicional de estacionamiento en New Haven Union Station, New Haven State Street Station, Hartford Union Station, o Springfield Union Station. En estas estaciones, estacionamiento seguirá siendo proporcionada por la autoridad local de aparcamiento. La capacidad de estacionamiento añadido por las autoridades locales de estacionamiento puede ser escalonada a lo largo de varios años para satisfacer la demanda de estacionamiento mientras se desarrolla.