La información contenida en este Resumen Ejecutivo es un resumen traducido de los hallazgos y resultados de un documento de revisión del medio ambiente mucho más grande y técnicamente complejo: un Plan preliminar de la declaración del impacto ambiental (DEIS, por sus siglas en inglés), el cual se preparó en inglés. Ese DEIS se puede revisar en su totalidad en el Acceso de CEQR (https://a002-ceqraccess.nyc.gov/ceqr/ProjectInformation/ProjectDetail/13546-18DOC001Y#b). Debido a la naturaleza técnica del DEIS, es posible que alguna información traducida no coincida con exactitud con el significado deseado como se presenta en la versión en inglés del DEIS.

A. INTRODUCCIÓN

La Ciudad de Nueva York, a través del Departamento de Corrección (DOC, por sus siglas en inglés) de la Ciudad de Nueva York y la Oficina de Justicia Penal del Alcalde (MOCJ, por sus siglas en inglés), propone implementar un sistema de cárceles basado en los municipios (el proyecto propuesto) como parte del compromiso continuo de la Ciudad para crear un sistema de justicia moderno, digno y seguro. El proyecto propuesto establecería cuatro nuevas instalaciones de detención para alojar a individuos que se encuentran en custodia correccional de la Ciudad con una instalación de detención ubicada en cada municipio para el Bronx, Brooklyn, Manhattan y Queens. Los sitios bajo consideración consisten de los siguientes (ver **Figura S-1**):

- Sitio del Bronx—745 East 141st Street[1]
- Sitio de Brooklyn—275 Atlantic Avenue
- Sitio de Manhattan—124-125 White Street[2]
- Sitio de Queens—126-02 82nd Avenue

Dado el éxito de la Ciudad para reducir tanto el crimen como el número de personas en la cárcel, aunado con las deficiencias físicas y de operación de las instalaciones de corrección ubicadas en Rikers Island (Rikers Island), la Ciudad se comprometió a cerrar las prisiones en Rikers Island. El informe de 2017 *Más pequeño, más seguro, más justo*[3] provee la guía de la Ciudad para crear un sistema de justicia penal más pequeño, más seguro y más justo. Un punto fundamental de este esfuerzo es el objetivo de la Ciudad de proveer un sistema de instalaciones de detención basado en los municipios moderno, y a la vez reducir el número de personas en las cárceles de la Ciudad a una población diaria promedio total de 5,000 personas.

Bajo el proyecto propuesto, todos los individuos en custodia de DOC se llevarían a las instalaciones de detención basadas en los municipios y la Ciudad cerraría las prisiones de Rikers Island. Cada ubicación de instalaciones propuesta es propiedad de la Ciudad, pero requiere un número de acciones discrecionales que están sujetas a los Procedimientos Uniformes de Revisión de Uso de Terrenos (ULURP, por sus siglas en inglés), incluyendo, sin limitaciones, la selección

[1] En documentos anteriores, como el Plan preliminar del alcance de trabajo, el sitio se identificó como 320 Concord Avenue; la dirección 745 East 141st Street es el mismo sitio que 320 Concord Avenue. Se espera que la ubicación de las instalaciones de detención del Bronx sea 745 East 141st Street y la dirección propuesta del edificio de uso mixto sea 320 Concord Avenue.

[2] También se evaluó 80 Centre Street como un posible sitio para las instalaciones de detención propuestas en Manhattan y se identificó como el sitio en el Plan preliminar del alcance de trabajo. Consulte la Sección H, "Selección del sitio", para ver un análisis adicional de este sitio.

[3] Oficina de Justicia Penal del Alcalde de la Ciudad de Nueva York. *Más pequeño, más seguro, más justo: Una guía para cerrar Rikers Island*. Disponible: https://rikers.cityofnewyork.us/the-plan/. Accedido la última vez el miércoles, 20 de marzo de 2019.

de sitios para instalaciones públicas, aprobaciones de zonificación y, para ciertos sitios, cambios al mapa de la Ciudad.

Este resumen ejecutivo describe el proyecto propuesto, el propósito y la necesidad, así como los importantes posibles efectos adversos en el medio ambiente del proyecto propuesto. Un resumen de los posibles efectos del proyecto propuesto se provee en la **Tabla S-24** al final del documento.

B. ANTECEDENTES

CAMBIOS HISTÓRICOS EN EL SISTEMA DE JUSTICIA PENAL

En los últimos cuatro años, la Ciudad de Nueva York ha experimentado un acelere en las tendencias que definen el entorno de seguridad pública de la Ciudad durante las últimas tres décadas. Aunque las poblaciones de cárceles y prisiones de todo el país han aumentado, la población de las prisiones de la Ciudad de Nueva York ha disminuido a la mitad desde 1990 y bajado un 30% desde que el Alcalde de Blasio tomó posesión de su cargo. De hecho, en los últimos cuatro años, la Ciudad experimentó el declive más pronunciado de cuatro años en la población de las prisiones desde 1998. Este declive de uso de prisiones ha ocurrido junto con un bajo récord de delitos. Los delitos mayores han disminuido 78 por ciento en los últimos 25 años (desde 1993) y 14 por ciento en los últimos cinco (desde 2013). 2018 fue el año más seguro en la historia de CompStat[4]. El declive histórico y duradero de las tasas de delitos en la Ciudad de Nueva York es una prueba continua y única de que podemos aumentar la seguridad a la vez que reducimos la población en las cárceles.

Más pequeño, más seguro, más justo, la guía de la Ciudad para cerrar Rikers Island, se publicó en junio de 2017 e incluye 18 estrategias para reducir finalmente la población de las cárceles a 5,000, permitir el cierre de las prisiones en Rikers Island, y la transición al sistema propuesto de cárceles basadas en los municipios. El avance en estas estrategias está en marcha en asociación con los neoyorquinos, los tribunales, fiscales de distritos, defensores, alcaldías, proveedores de servicios, el Consejo Municipal y otros dentro del sistema de justicia. Cuando la Ciudad de Nueva York publicó su guía en junio de 2017, las cárceles de la Ciudad tenían un promedio de 9,400 personas en un día cualquiera. En diciembre de 2018, la población disminuyó a aproximadamente 8,000, una reducción del 15 por ciento, lo cual pone a la Ciudad más adelante en sus esfuerzos para reducir la población (ver el **Cuadro S-1**).

Un número de factores ha contribuido con la disminución de la población de las cárceles, incluyendo:

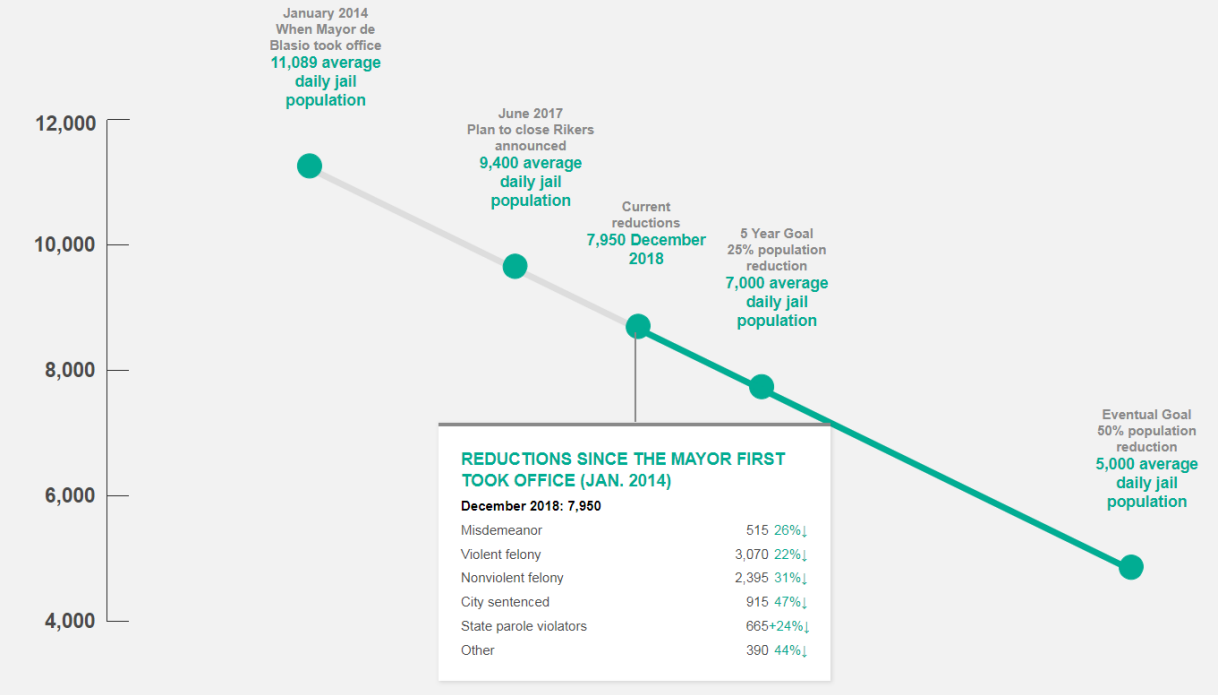
- **Tasas reducidas de delitos y arrestos.** Los delitos mayores disminuyeron 14 por ciento en la Ciudad en los últimos cinco años y los arrestos han disminuido 37 por ciento. La Ciudad se ha dedicado a reducir el crimen a través del Plan de acción para la seguridad de los barrios (MAP, por sus siglas en inglés) y la Oficina para prevenir la violencia con armas de fuego (OPGV, por sus siglas en inglés) del Alcalde, entre otras iniciativas.
- **Menos personas ingresan a la cárcel.** Entre otras dinámicas del sistema, las intervenciones dirigidas para reducir el número de personas de riesgo bajo y medio de ingresar a la cárcel contribuyeron en aproximadamente 60 por ciento de la reducción total de personas en la cárcel a la fecha. Estas incluyen inversiones importantes en distracciones (evitando que más de 11,000 personas ingresen a la cárcel); alternativas a sentencias de cárcel; facilidades del pago de la fianza a través de emisores de fondos de fianzas; expansión del fondo de fianzas de

[4] CompStat, abreviación de Estadísticas de Comparación, es una herramienta de administración organizacional para los departamentos de policía que se utiliza para reducir los delitos.

caridad de toda la ciudad y la implementación del pago de fianzas en línea; e iniciativas enfocadas en las necesidades únicas de grupos específicos como mujeres, adolescentes y personas con problemas de salud mental y del comportamiento.

- **Casos resueltos más rápido.** Las reducciones de retrasos innecesarios de casos han dado como resultado menos casos de defensores que se prolongan más de un año. Por ejemplo, desde el inicio del Reinicio de Justicia (Justice Reboot)[5] en abril de 2015, el número de casos de la Suprema Corte pendientes durante más de un año ha disminuido 22 por ciento (746 casos, al 5 de enero de 2019).

Cuadro S-1
Población diaria promedio en detención en NYC



Fuente: Oficina de Justicia Penal del Alcalde de la Ciudad de Nueva York.

INSTALACIONES EN RIKERS ISLAND

Actualmente, la mayoría de la gente detenida en el sistema de prisiones de la Ciudad se encuentra en Rikers Island. Rikers Island es una propiedad de la Ciudad de 413 acres ubicada en el East River y es parte del Bronx, aunque se accede desde Queens. Tiene una capacidad de aproximadamente 11,300 personas detenidas en ocho instalaciones de cárceles activas.[6] La

[5] El Reinicio de Justicia es la iniciativa de la Ciudad enfocada en reducir retrasos innecesarios de casos. La Ciudad creó un organismo de coordinación centralizado, operado a través de la Oficina de Justicia Penal del Alcalde, que lleva a cabo análisis detallados de problemas de procesos de casos específicos del municipio y provee soluciones específicas.

[6] "Personas detenidas" se refiere a todos aquellos bajo la custodia del Departamento de Corrección de la Ciudad de Nueva York, sin importar su estatus legal, incluyendo, sin limitaciones, detenidos antes de su

mayoría de las instalaciones de Rikers Island se construyeron hace más de 40 años e imponen graves desafíos para la seguridad del trato humanitario a las personas detenidas. Adicionalmente, el acceso a los límites aislados de Rikers Island tanto para el personal como para los visitantes, como se describe en el informe *Una Ciudad de Nueva York más justa*, emitido por la Comisión Independiente de Justicia Penal y Reforma Penitenciaria de la Ciudad de Nueva York (la Comisión Lippman).

Aunque ahora la Ciudad ofrece servicio gratuito de transporte exprés de ida y vuelta a Rikers Island, diseñado para facilitar las visitas de amigos y familiares a la personas detenidas, Rikers Island todavía está geográficamente aislado del resto de la Ciudad de Nueva York. Se accede a través de un puente pequeño y angosto que lo conecta con Queens. Este aislamiento dificulta al personal de DOC, familiares, abogados defensores, proveedores de servicios sociales y otros proveedores de servicios y visitantes, acceder a su trabajo, a sus seres queridos y a sus clientes.

Adicionalmente, la ubicación de Rikers Island deriva un transporte ineficiente y un aumento de costos relacionados para la Ciudad, ya que DOC debe dedicar una gran cantidad de tiempo y recursos transportando a la gente detenida fuera de la Isla para comparecencias y citas en la corte. La Oficina de Justicia Penal del Alcalde trabaja continuamente con DOC y la Oficina de Administración de Tribunales (OCA, por sus siglas en inglés) del Estado para encontrar maneras de mejorar la producción puntual del tribunal y reducir retrasos de casos relacionados con la producción retrasada. Todos los acusados, sin importar su condición de encarcelamiento, deben estar presentes en el tribunal a las 9:30 a.m. Todos los días DOC debe transportar a más de 1,000 personas de ida y vuelta a la Isla para comparecencias en el tribunal y a un número adicional de personas a citas de atención médica en el hospital, e inevitablemente esto causa que algunos falten a las comparecencias en el tribunal. Si los acusados se procesan tarde, esto puede causar que su comparecencia se reprograme para una fecha posterior (o se "retrase"), lo cual puede contribuir con resoluciones retrasadas y más tiempo bajo custodia en DOC. Las faltas a las comparecencias en el tribunal pueden además prolongar los casos y causar otras interrupciones a los horarios de la corte.

Finalmente, la visión contemplada bajo la propuesta de la Ciudad no se puede lograr a través de renovaciones de las instalaciones actuales en Rikers Island debido a su aislamiento físico.

OTRAS CÁRCELES DE LA CIUDAD

DOC opera actualmente cuatro otras instalaciones de detención no ubicadas en Rikers Island. Estas instalaciones son el Complejo de Detención de Brooklyn, el Complejo de Detención de Manhattan, el Complejo de Detención de Queens (actualmente desmantelado) y el Centro Vernon C. Bain. Estas instalaciones pueden alojar a aproximadamente 2,500 personas detenidas.[7] El Complejo de Detención de Brooklyn, el Complejo de Detención de Manhattan y el Complejo de Detención de Queens están ubicados en sitios que se planean remodelar con instalaciones modernas de detención bajo el proyecto propuesto que se describe en la Sección C, "Descripción del proyecto". El Centro Vernon C. Bain es una barcaza de cinco pisos que provee instalaciones de detención de seguridad media a máxima y provee servicio a las instalaciones de detención del Bronx para las admisiones. Está ubicado en el East River cerca del barrio Hunts Point del Bronx.

juicio, individuos sentenciados por la Ciudad y gente detenida por violaciones de libertad condicional del Estado.

[7] No se incluye la capacidad existente del Complejo de Detención de Queens, el cual ya no se utiliza como instalaciones de detención.

Estas instalaciones existentes no se pueden ampliar para satisfacer las necesidades de las instalaciones contemporáneas previstas. Las instalaciones existentes tienen limitaciones de capacidad y diseño ineficiente; muchas de ellas datan a las décadas de los sesentas, setentas y ochentas y no se han renovado desde la década de los noventa. Los diseños de las instalaciones son obsoletos y no proveen la calidad de vida que se busca en instalaciones de detención más modernas con respecto a necesidades de espacio, luz del día y espacios sociales.

REDUCCIONES PROYECTADAS EN EL NÚMERO DE PERSONAS EN LAS CÁRCELES DE LA CIUDAD

El número de gente que ingresa y el tiempo de estadía determinan el tamaño de la población de las cárceles de la Ciudad. La Ciudad está en proceso de implementar las estrategias definidas en *Más pequeño, más seguro, más justo*, las cuales se espera que reduzcan la población diaria promedio en la cárcel a aproximadamente 7,000 personas en los próximos tres años, con el objetivo de alcanzar una población total promedio de 5,000 para 2027.[8] Un año y medio después de la publicación de *Más pequeño, más seguro, más justo*, la población de la cárcel de la Ciudad disminuyó a 8,000 por primera vez en casi 40 años, una reducción de casi 15 por ciento, lo cual pone a la Ciudad más adelante en sus esfuerzos para reducir la población.

C. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El éxito de la Ciudad en reducir el crimen y el número de gente encarcelada, junto con el apoyo de la comunidad para cerrar las cárceles de Rikers Island, ha permitido que la Ciudad de Nueva York, a través del DOC y MOCJ, proponga implementar un sistema de cárceles basado en los municipios como parte del compromiso continuo de la Ciudad para crear un sistema de justicia moderno, digno y seguro.

Bajo el proyecto propuesto, la Ciudad establecería un sistema de cuatro instalaciones modernas de detención basadas en los municipios para alojar a una población total de 5,000 con el fin de ya no detener a la gente en las cárceles de Rikers Island. Cada una de las instalaciones se ubicaría en los municipios de Bronx, Brooklyn, Manhattan y Queens. Cada una de las instalaciones propuestas proveería aproximadamente 1,437 camas para alojar a las personas detenidas. En total, el proyecto propuesto proveería aproximadamente 5,748 camas para alojar a una población diaria promedio de 5,000 personas en un sistema de cuatro cárceles basadas en los municipios, a la vez que permitiría espacio para los requisitos de alojamiento específicos de la población, como aquellos relacionados con la seguridad, salud física y mental, entre otros factores, y fluctuaciones en la población de las cárceles.

Un principio guía de diseño urbano para el proyecto propuesto es la integración de los barrios. Esto incluye promover la seguridad, diseñar entornos dignificados, aprovechar los recursos de la comunidad y proveer mayor valor y beneficios a los barrios vecinos. Las nuevas instalaciones se diseñarían con las necesidades de la comunidad en mente. Se diseñarán para promover un compromiso positivo de la comunidad y servir como recursos cívicos en los barrios. Los nuevos edificios se integrarían a los barrios, ofreciendo conexiones a los tribunales y proveedores de servicios, y además ofreciendo beneficios de la comunidad. El proyecto propuesto tiene la finalidad de fortalecer las relaciones entre la gente detenida y sus familiares y la comunidad permitiéndoles mantenerse más cerca de sus seres queridos y otras personas. Esto promovería una

[8] Oficina de Justicia Penal del Alcalde de la Ciudad de Nueva York. *Más pequeño, más seguro, más justo: Una guía para cerrar Rikers Island*. pág. 11. Disponible en https://rikers.cityofnewyork.us/the-plan/ o en el Apéndice X.

mejor relación de las personas encarceladas con los abogados, los proveedores de servicios sociales y el apoyo de la comunidad, y aumentaría sus probabilidades de tener éxito al salir de la cárcel y tener menos posibilidades de ser detenidos otra vez.

El proyecto propuesto implementaría las mejoras del diseño de calles en cada sitio. Las mejoras específicas en cada sitio variarían, pero en general incluirían mejoras a las aceras, nuevas bancas, embellecimiento de jardines, iluminación mejorada, letreros y señalamientos.

El proyecto propuesto aseguraría que cada una de las instalaciones de los municipios tenga espacios de apoyo amplios para programación educativa de calidad, recreación, servicios terapéuticos, espacio comunitario accesible al público y estacionamiento para el personal. El espacio de apoyo también incluiría un vestíbulo público orientado en el servicio, espacio para visitas, espacio para exámenes médicos de detección completos para las nuevas admisiones, exámenes médicos y de salud del comportamiento, servicios de atención de salud y salud mental, clínicas médicas y unidades terapéuticas, y espacio administrativo. El espacio comunitario tiene la finalidad de proveer amenidades útiles de la comunidad, como programación de instalaciones de la comunidad o espacio de tiendas minoristas a nivel de la calle.

Cada una de las instalaciones se diseñaría para integrarse con el barrio circundante, y además tener planos de distribución eficientes y viables que optimicen el acceso al espacio del programa, espacio en el exterior y luz natural. Las instalaciones de los municipios se diseñarían como edificios autosuficientes, con unidades de alojamiento más controlables (por ejemplo, un módulo estandarizado que consiste de celdas con una sala común para el día, áreas de apoyo y patio de recreación) que permita a los policías supervisar mejor como resultado de la distribución mejorada de las instalaciones. El proyecto propuesto contempla la implementación de nuevas instalaciones basadas en los municipios que provean espacio suficiente para una programación efectiva y personalizada, alojamiento apropiado para aquellos con necesidades médicas, de salud del comportamiento y salud mental, y la oportunidad de un reingreso más estable a la comunidad. Adicionalmente, las instalaciones proveerían un entorno de operaciones normalizado que apoye la seguridad y el bienestar de tanto el personal como de los detenidos bajo custodia correccional de la Ciudad. La gente detenida tendría acceso a patios de recreación en su unidad de alojamiento y se proveerían áreas recreativas en cada una de las instalaciones para el personal.

Los componentes del programa para cada sitio se resumen en la **Tabla S-1**.

Tabla S-1
Componentes del programa para cada sitio del proyecto

Nombre del sitio	Dirección	Alojamiento para la gente detenida[1]	Servicios de apoyo[2]	Espacio de instalaciones comunitarias y/o tiendas minoristas[3]	Servicios de cuidado centralizado[5]	Tribunal/instalaciones relacionadas con el tribunal[6]	Estacionamiento	Uso residencial	Altura máxima de zonificación (en pies)[4]
Bronx	745 East 141st Street	870,000 gsf (siglas de pies cuadrados en total) *(1,437 camas)*	350,000 gsf	40,000 gsf *(comunidad y/o tiendas minoristas)* 31,000 gsf *(comunidad y/o tiendas minoristas)*	0	10,000 gsf	*575 (complementarios)*	178,025 gsf *(aprox. 235 unidades)*	245
Brooklyn	275 Atlantic Avenue	900,000 gsf *(1,437 camas)*	260,000 gsf	30,000 gsf *(comunidad y/o tiendas minoristas)*	0	0	292 *(complementarios)*	0	395
Manhattan	124-125 White Street	910,000 gsf *(1,437 camas)*	340,000 gsf	20,000 gsf *(comunidad y/o tiendas minoristas)*	0	0	*125 (complementarios)*	0	450
Queens	126-02 82nd Avenue	875,000 gsf *(1,437 camas)*	233,000 gsf	25,000 gsf *(comunidad)*	125,000 gsf	0	*1,281 (605 complementarios y 676 públicos)*	0	270

Notas:

1) Incluye camas para la población general así como para las personas detenidas con afecciones médicas o de salud mental (es decir, "unidades terapéuticas").

2) Los servicios de apoyo incluyen entrada al público y vestíbulo, espacio para visitas, espacio para programación educativa y servicios para personas detenidas, servicios de salud y apoyo de unidad terapéutica, y espacio administrativo.

3) En el Sitio del Bronx, para propósitos de análisis, se asume que 13,000 gsf se asignarán para uso de tiendas minoristas y 27,000 gsf para uso de instalaciones de la comunidad. Adicionalmente, se asume que 15,500 gsf se asignarían para uso de tiendas minoristas y 15,500 gsf se asignarán para uso de instalaciones comunitarias en relación con el desarrollo adyacente propuesto de usos mixtos.

4) Medido del plano de base de la planta baja. La altura máxima se basa en diseños conceptuales para cada una de las instalaciones y no incluye posibles penthouses mecánicos en la azotea. La altura real del edificio por encima del nivel de grado incluiría 40 pies adicionales en cada ubicación para espacio mecánico en la azotea.

5) Servicios centralizados de enfermería y unidad de maternidad para todo el sistema de cárceles basado en los municipios.

6) Las instalaciones del tribunal sería un tribunal de libertad condicional en el Bronx.

Fuente: Perkins Eastman.

SITIO DEL BRONX

El Sitio del Bronx está ubicado en 745 East 141st Street (Manzana 2574, Lote 1) en el barrio Mott Haven del Distrito 1 de la Comunidad del Bronx (ver **Figura S-2**). El sitio se encuentra en la manzana colindada por East 142nd Street, Southern Boulevard, Bruckner Boulevard, East 141st Street y Concord Avenue. El sitio se encuentra en un distrito de zonificación M1-3.

El sitio está actualmente ocupado por el corralón del Bronx del Departamento de Policía de la Ciudad de Nueva York (NYPD, por sus siglas en inglés). El sitio contiene una estructura pequeña para oficinas, bodegas, espacio para almacenamiento de vehículos y está rodeado por una cerca y árboles. La Ciudad tiene la intención de reubicar el corralón antes de completar las instalaciones de detención propuestas en el sitio del Bronx. La reubicación del corralón estaría sujeta a un proceso futuro de planificación y revisión pública, incluyendo aprobaciones por separado y revisión del medio ambiente, de acuerdo a los requisitos.

El proyecto propuesto rehabilitaría la porción este del sitio con unas nuevas instalaciones de detención de aproximadamente 1,270,000 gsf de área por encima del nivel de grado, incluyendo

aproximadamente 1,437 camas para la gente detenida; espacio de apoyo; instalaciones comunitarias y/o espacio para tiendas minoristas; y tribunal/instalaciones relacionadas con el tribunal. Este sitio también proveería aproximadamente 575 espacios de estacionamiento complementarios por debajo del nivel de grado. El acceso al espacio de las instalaciones del tribunal sería por East 141st Street. La entrada de carga y puerto de salida (sallyport)[9] estaría en la porción oeste del edificio (ver **Figuras S-3 y S-4**). La altura máxima de zonificación para los propósitos de análisis sería de aproximadamente 254 pies de alto (ver **Figuras S-5 a S-7**).

Con el proyecto propuesto, la porción oeste del sitio (a una profundidad de 100 pies de Concord Avenue) se rezonificaría del distrito de zonificación M1-3 existente a un distrito especial de usos mixtos M1-4/R7-X (ver **Figura S-8**). El distrito especial de usos mixtos M1-4/R7-X permite una amplia combinación de usos, incluyendo usos residenciales, comerciales y de manufactura. Adicionalmente, la porción rezonificada del sitio se mapearía como un área de viviendas de inclusión obligatoria (MIH, por sus siglas en inglés). La rezonificación tiene la intención de proveer un desarrollo futuro en el sitio. Todavía no se ha identificado el programa para este desarrollo pero para propósitos de análisis y basado en un diseño conceptual, el edificio propuesto de usos mixtos se asume que tendrá aproximadamente 209,025 gsf de área de suelo, con aproximadamente 31,000 gsf de uso de instalaciones comunitarias y de tiendas minoristas al nivel del suelo y aproximadamente 235 unidades de vivienda. Para propósitos del análisis de EIS, se asume que todas las unidades de viviendas serían asequibles. La zonificación propuesta permitiría una altura máxima de zonificación de 145 pies y una proporción máxima de área de suelo (FAR, por sus siglas en inglés) de 6.0.

SITO DE BROOKLYN

El Sitio de Brooklyn está ubicado en 275 Atlantic Avenue (Manzana 175, Lote 1) en el barrio del Centro de Brooklyn del Distrito 2 de la Comunidad de Brooklyn (ver **Figura S-9**). El sitio ocupa toda la manzana colindada por Atlantic Avenue, Smith Street, State Street y Boerum Place. Un túnel debajo de State Street conecta este sitio con el Edificio Central de los Tribunales de Brooklyn en 120 Schermerhorn Street. El sitio también incluiría la eliminación del mapa (desmapado) de volúmenes por encima y por debajo del nivel de grado de State Street entre Boerum Place y Smith Street para facilitar la construcción de puentes y/o túneles peatonales que conecten las instalaciones de detención propuestas con las instalaciones de tribunales existentes al norte y que permitan la posible colocación de espacio complementario debajo de la calle. Estas conexiones facilitarían el movimiento del personal y la gente detenida en un entorno cerrado seguro entre las instalaciones propuestas y los tribunales existentes. State Street permanecería como una calle pública mapeada abierta a tráfico vehicular y peatonal con servicios públicos sobre la calle. El sitio se encuentra en un distrito de zonificación C6-2A en el Distrito Especial del Centro de Brooklyn.

El sitio contiene el Complejo de Detención de Brooklyn existente.[10] Estas instalaciones de detención se abrieron en 1957 y tienen 815 camas.

El proyecto propuesto rehabilitaría el Complejo de Detención de Brooklyn existente con unas nuevas instalaciones de detención de aproximadamente 1,190,000 gsf de área por encima del nivel de grado, incluyendo aproximadamente 1,437 camas para la gente detenida; espacio de apoyo; e

[9] Un puerto de salida (sallyport) es un paso de entrada controlado.

[10] El Complejo de Detención de Brooklyn no es el Centro de Detención Metropolitano, la prisión federal ubicada en 29th Street en Brooklyn.

instalaciones comunitarias y/o espacio para tiendas minoristas. Este sitio también proveería aproximadamente 292 espacios de estacionamiento complementarios por debajo del nivel de grado. Las instalaciones comunitarias y/o espacio para tiendas minoristas estarían ubicadas a lo largo de Boerum Place, Atlantic Avenue y Smith Street. Las funciones de carga se ubicarían a lo largo de State Street y el acceso del puerto de salida se ubicará en Smith Street y State Street (ver **Figures S-10 y S-11**). La altura máxima de zonificación para los propósitos de análisis sería de aproximadamente 395 pies (ver **Figuras S-12 a S-14**).

SITIO DE MANHATTAN

El Sitio de Manhattan está ubicado en 124-125 White Street (Manzana 198, Lote 1 y parte de la Manzana 167, Lote 1) en el barrio del Centro Cívico del Distrito de la Comunidad de Manhattan (ver **Figura S-15**). El sitio es la manzana que colinda en gran parte con Centre Street, Hogan Place (la extensión de Leonard Street), Walker Street y Baxter Street. El sitio también incluiría la eliminación del mapa de volúmenes por encima y por debajo del nivel de grado de White Street entre Centre Street y Baxter Street para facilitar la construcción de la estructura encima de la calle y una bodega debajo de la calle. El sitio se encuentra en un distrito de zonificación C6-4.

El sitio de Manhattan está actualmente ocupado por el Complejo de Detención de Manhattan (MDC, por sus siglas en inglés),[11] el cual consiste de una Torre Norte de 9 pisos (124 White Street) y una Torre Sur de 14 pisos (125 White Street) con aproximadamente 435,000 pies cuadrados en total (gsf) de usos del tribunal y el centro de detención y 898 camas para personas detenidas. Las dos torres de MDC operan principalmente con unas solas instalaciones y están conectadas con el Tribunal Penal de Manhattan en 100 Centre Street por dos puentes y un túnel al nivel de la bodega del sótano. Un corredor elevado encima de White Street conecta la Torre Norte con la Torre Sur. La Torre Sur, anteriormente la Casa de Detención de Manhattan, abrió en 1983, después de una remodelación completa. La Torre Norte abrió en 1990. El complejo aloja a hombres detenidos que no pueden salir bajo fianza o cuya sentencia es de tres años o menos, o que serán sentenciados en Manhattan. El complejo contiene tiendas minoristas en el primer piso en la base de la Torre Norte.

El proyecto propuesto rehabilitaría el sitio con unas nuevas instalaciones de detención de aproximadamente 1,270,000 gsf de área por encima del nivel de grado, incluyendo aproximadamente 1,437 camas para la gente detenida; espacio de apoyo; e instalaciones comunitarias y/o espacio para tiendas minoristas. Este sitio también proveería aproximadamente 125 espacios de estacionamiento complementarios por debajo del nivel de grado. El espacio de las instalaciones comunitarias se ubicaría a lo largo de Baxter Street y White Street. Las funciones de carga y el puerto de salida se reestablecerían aproximadamente en 100 Centre Street (ver **Figuras S-16 y S-17**). Las instalaciones de detención propuestas abarcarían la mayor parte del sitio y proveerían muros en las calles a lo largo de los frentes de Centre y Baxter Street. Con el proyecto propuesto, White Street sería un derecho de paso peatonal entre Baxter Street y Centre Street. Este corredor peatonal estaría cubierto por el edificio en la parte de arriba, extendiéndose a todo el ancho de la manzana entre las calles Centre y Baxter, y estaría al descubierto en los portales y accesible al público.

El proyecto propuesto estaría conectado al Tribunal Penal de Manhattan en 100 Centre Street al nivel del grado y a través de puentes peatonales elevados, esperando que los puentes peatonales se conectarían a 100 Centre Street en los mismos puntos que están actualmente los puentes

[11] El Complejo de Detención de Manhattan existente no es el Centro Correccional Metropolitano, una prisión federal ubicada en Park Row en Manhattan.

peatonales que conectan la Torre Sur en 125 White Street y 100 Centre Street. Los puentes peatonales facilitarían el movimiento eficaz del personal y la gente detenida en un entorno seguro y cerrado. La altura máxima de zonificación para los propósitos de análisis sería de aproximadamente 450 pies (ver **Figuras S-18 a S-20**).

SITIO DE QUEENS

El Sitio de Queens está ubicado en 126-02 82nd Avenue y 80-25 126th Street (Manzana 9653, p/o Lote; Manzana 9657, Lote 1) en el área del Centro Cívico de Queens del barrio Kew Gardens del Distrito 9 de la Comunidad de Queens (ver **Figura S-21**). El sitio ocupa la porción norte de una parcela de forma irregular colindada por 132nd Street, 82nd Avenue, Queens Boulevard y Hoover Avenue y una calle entera colindada por una calle de servicio de Union Turnpike, 126th Street, 82nd Avenue y 132nd Street. El sitio también incluye la calle de 82nd Avenue entre 126th Street y 132nd Street, el cual se eliminará del mapa como parte del proyecto propuesto para facilitar el desarrollo de las instalaciones propuestas del nivel de grado en la calle eliminada del mapa. El sitio se encuentra en un distrito de zonificación C4-4.

El sitio contiene el Complejo de Detención de Queens existente,[12] el cual ya no se utiliza como instalaciones de detención. Actualmente se usa para operaciones del tribunal. Ahí se acomoda a la gente cuando se le lleva al Tribunal de Queens para comparecencia. Las instalaciones existentes tienen aproximadamente 209,000 gsf de área de suelo y están conectadas al Edificio del Tribunal Penal del Condado de Queens que aloja los tribunales y las oficinas del Fiscal de Distrito de Queens. La porción norte del sitio contiene el Estacionamiento Municipal del Ayuntamiento de Queens en la manzana colindada por la calle de servicio Union Turnpike, 126th Street, 82nd Avenue y 132nd Street. Este estacionamiento tiene aproximadamente 302 espacios públicos.

El proyecto propuesto rehabilitaría el Complejo de Detención de Queens existente y el estacionamiento adyacente con una nuevas instalaciones de detención de aproximadamente 1,258,000 gsf de área de suelo por encima del nivel de grado, incluyendo aproximadamente 1,437 camas para gente detenida; espacio de apoyo; espacio de instalaciones comunitarias; y aproximadamente 605 espacios de estacionamiento complementarios por debajo del nivel de grado. El proyecto propuesto en el Sitio de Queens también proveería una estructura de garaje de estacionamiento adyacente de aproximadamente 202,800 gsf con aproximadamente 676 espacios públicos. La estructura de estacionamiento público se ubicaría en la porción noroeste del sitio del proyecto, con posibles entradas en la calle de servicio Union Turnpike y/o 132nd Street. Las instalaciones de detención propuestas también incluirían una enfermería centralizada y servicios de maternidad que darían servicio a todo el sistema de cárceles basado en los municipios propuesto. El espacio comunitario de las instalaciones se ubicaría a lo largo de 126th Street y el acceso de carga y puerto de salida estaría en 132nd Street (ver **Figuras S-22 y S-23**). Adicionalmente, los puentes peatonales conectarían las instalaciones de detención propuestas con la oficina existente del Fiscal de Distrito de Queens y el edificio de Tribunales Penales de Queens, lo cual facilitaría el movimiento eficiente del personal y de la gente detenida en un entorno cerrado y seguro. La altura máxima de zonificación para los propósitos de análisis sería de aproximadamente 270 pies (ver **Figuras S-24 a S-26**).

[12] El Complejo de Detención de Queens existente es diferente de las Instalaciones de Detención de Queens, las cuales son una prisión federal en Jamaica cerca del Aeropuerto JFK.

D. ACCIONES PROPUESTAS

El proyecto propuesto requiere varias aprobaciones de la ciudad. Se requieren acciones de selección del sitio en cada ubicación para permitir que la Ciudad seleccione la ubicación de las instalaciones propuestas. Adicionalmente, el proyecto propuesto requeriría una enmienda del texto de zonificación para crear un permiso especial, exclusivamente para instalaciones de cárceles de los municipios (el permiso especial del Sistema de cárceles basadas en los municipios),[13] para modificar los requisitos de zonificación para uso; volumen, incluyendo un aumento en FAR relacionado con el uso de la prisión;[14] y carga y estacionamiento público y complementario. Un permiso especial del Sistema de cárceles basadas en los municipios buscaría que cada sitio fuera eximido de los requisitos de zonificación y permitiera una dotación de zonificación que alojara la estructura propuesta, que permitiera la densidad necesaria y/o que permitiera el estacionamiento propuesto. Ciertos sitios también requerirían cambios al mapa de la Ciudad. Las acciones necesarias para crear las instalaciones propuestas en cada sitio se muestran en la **Tabla S-2**.

[13] El permiso especial del Sistema de cárceles basadas en los municipios solo estaría disponible para el sistema de cárceles basadas en los municipios y no estaría disponible para otros solicitantes o sitios.
[14] "Prisión" es el término usado en la Resolución de Zonificación de la Ciudad de Nueva York.

Tabla S-2
Acciones propuestas para cada sitio

Nombre del sitio	Dirección	Acciones:
Proyecto total		Enmienda del texto de zonificación que establece un permiso especial para permitir el uso, volumen, modificaciones de estacionamiento y carga para cárceles basadas en los municipios. Selección de sitios para instalaciones públicas*
Bronx	745 East 141st Street	Permiso especial para modificar los reglamentos pertinentes al uso, volumen, estacionamiento y de carga (porción este del sitio) Modificación del mapa de zonificación para mapear un Distrito M1-4/R7X (porción oeste del sitio) Modificaciones del texto de zonificación para designar un área de viviendas de inclusión obligatoria (MIH) (porción oeste del sitio) y establecer un Distrito especial de usos mixtos (porción oeste del sitio) Designación de un Área de acción de desarrollo urbano (UDAA, por sus siglas en inglés) y un Proyecto del área de acción de desarrollo urbano (UDAAP, por sus siglas en inglés) para dicha área y aprobación de la disposición del sitio futuro (porción oeste del sitio)**
Brooklyn	275 Atlantic Avenue	Permiso especial para modificar los reglamentos pertinentes al uso, volumen, estacionamiento y carga Cambio al mapa de la Ciudad para eliminar del mapa volúmenes por encima y por debajo del nivel de grado de State Street entre Boerum Place y Smith Street
Manhattan	124-125 White Street	Modificación al mapa de la Ciudad para cambiar White Street entre Centre Street y Baxter Street con un derecho de paso más angosto con una alineación ligeramente diferente y un volumen colindado por planos verticales Permiso especial para modificar los reglamentos pertinentes al uso, volumen y carga Adquisición que permita a la Ciudad adquirir el interés del arrendamiento del arrendatario en el espacio existente de negocios minoristas en la planta baja de aproximadamente 6,300 pies cuadrados en MDC Norte***
Queens	126-02 82nd Avenue	Cambio al mapa de la Ciudad para eliminar del mapa 82nd Avenue entre 126th Street y 132nd Street y eliminar la designación de Public Place de las Manzanas 9653 y 9657 Permiso especial para modificar los reglamentos pertinentes al uso, volumen, estacionamiento y carga

Nota: * Los Servicios administrativos de toda la ciudad (DCAS, por sus siglas en inglés) de la Ciudad de Nueva York es un co-solicitante para esta acción.

** El Departamento de Conservación y Desarrollo de Viviendas (HPD, por sus siglas en inglés) de la Ciudad de Nueva York es el solicitante para esta acción.

*** DCAS es el solicitante para esta acción.

Fuente: DCP, Perkins Eastman, PHA.

Aunque en este momento no se sabe, el proyecto propuesto también puede incluir el uso de financiamiento público para el desarrollo de viviendas permanentemente asequibles del Departamento de Conservación y Desarrollo de Viviendas (HPD) de la Ciudad de Nueva York o de la Corporación de Desarrollo de Viviendas (HDC, por sus siglas en inglés) de la Ciudad de Nueva York.

E. PROPÓSITO Y NECESIDAD

El propósito del proyecto propuesto es desarrollar una red de cuatro instalaciones modernas de detención distribuidas en los cuatro municipios con el objetivo de crear instalaciones dignas que provean condiciones adecuadas para las personas que trabajan y las que están detenidas ahí,

proveer recursos comunitarios en los barrios, fomentar conexiones con los familiares y las comunidades al mejorar las condiciones de las visitas, y permitir a la Ciudad cerrar las cárceles de Rikers Island. Como se analizó previamente, aparte del proyecto propuesto, la Ciudad está implementando estrategias para reducir la población diaria promedio en la cárcel a 7,000 personas en los próximos tres años, con el objetivo final de reducir el total de las personas bajo custodia a 5,000. Dado que las instalaciones existentes de cárceles de los municipios de Rikers Island solo pueden alojar a aproximadamente 2,500 personas, la Ciudad necesita crear suficiente capacidad de detención en las nuevas instalaciones para permitir el cierre de las cárceles de Rikers Island.

Siguiendo los principios fundamentales de la Ciudad para construir un sistema seguro y digno alineado con enfoques modernos a las prácticas correccionales, se diseñó la propuesta de la Ciudad para lograr un número de objetivos:

- Fortalecer las conexiones con las familias y las comunidades permitiendo a la gente mantenerse más cerca de sus seres queridos y otras personas, lo cual permite una mejor relación de las personas encarceladas con los abogados, proveedores de servicios sociales y apoyos de la comunidad, aumentando así sus probabilidades de tener éxito al salir de la cárcel;
- Mejorar el acceso a la luz natural y espacio con programación terapéutica, lo cual fomenta entornos más tranquilos y productivos dentro de las instalaciones;
- Ofrecer instalaciones recreativas, de salud, educación, para visitas y alojamiento de alta calidad, lo cual apoya la reintegración una vez que regresen a su comunidad;
- Mejorar el bienestar tanto del personal uniformado como del personal civil a través de mejores condiciones de seguridad, lo cual les permite desempeñarse al máximo nivel; e
- Integrar las nuevas instalaciones en los barrios ofreciendo beneficios de la comunidad y proveyendo relaciones con los tribunales y proveedores de servicios.

El proyecto propuesto complementaría las instalaciones de justicia existentes (es decir, tribunales) cerca de cada sitio, al reducir los retrasos del tiempo de traslado y costos de transporte que con frecuencia retrasan la disposición de los casos individuales.

El proyecto propuesto busca crear cuatro instalaciones de detención del tamaño suficiente para lograr eficazmente las metas y los objetivos descritos previamente. Múltiples instalaciones de detención más pequeñas no permitirían las medidas de reforma de justicia penal que son inherentes en la programación de las instalaciones actuales. La programación de tal acceso a espacios en las unidades para los proveedores de servicios, luz natural y acceso a espacio recreativo al aire libre ayuda a reducir la reincidencia y aumentaría la seguridad para el personal y las personas detenidas. Los centros de detención más pequeños que incorporan estos elementos de programación serían más costosos y tendrían una operación ineficiente, ya que necesitarían proveer programación de instalaciones redundante para brindar servicio a las poblaciones más pequeñas de cada ubicación y estarían más lejos de los tribunales.

F. ESTRUCTURA DEL ANÁLISIS

Los análisis contenidos en esta Declaración del impacto ambiental (EIS) se han desarrollado en conformidad con los reglamentos de la Revisión de la Calidad del Medio Ambiente de la Ciudad (CEQR, por sus siglas en inglés) y la guía del *Manual Técnico EQR* de 2014. Este EIS evalúa los posibles efectos en el año de análisis de 2027, el año para el cual se espera que se complete el proyecto propuesto. Aunque el proyecto propuesto posiblemente podría completarse antes del

2027, el año de análisis de 2027 es apropiado para los propósitos del EIS, ya que por lo general es conservador y toma en cuenta el desarrollo del contexto más potencial.

CONDICIONES EXISTENTES

Para cada área técnica que se evaluará en el EIS, se describirán las condiciones existentes (año de 2018) en cada uno de los sitios del proyecto. La estructura del análisis empieza con una evaluación de las condiciones existentes, lo cual sirve como un punto de partida para la proyección de las condiciones futuras tanto como como sin el proyecto propuesto y el análisis de los efectos. Ciertos análisis técnicos en este EIS se basan en las comparaciones de las poblaciones existentes del proyecto de trabajadores y visitantes, la población para la cual se calcula cada sitio del proyecto.

EL FUTURO SIN EL PROYECTO PROPUESTO (CONDICIÓN SIN ACCIÓN)

En el futuro sin el proyecto propuesto (la condición Sin Acción), asume que el proyecto propuesto no se implementará y que cada uno de los sitios del proyecto propuesto permanecería en su condición actual. Por lo tanto, bajo la condición Sin Acción, las instalaciones existentes de los municipios de DOC no se rehabilitarían ni se cerrarían y se asume que permanecerían con su capacidad total actual de aproximadamente 2,500 personas detenidas. Se asume que la Ciudad seguiría implementando estrategias para reducir el número de personas en la cárcel a 5,000, pero usaría las instalaciones actuales.

EL FUTURO CON EL PROYECTO PROPUESTO (CONDICIÓN CON ACCIÓN)

El EIS evaluará los posibles efectos de unas nuevas instalaciones de detención en cada sitio para el año de análisis 2027. El proyecto propuesto proveería aproximadamente 5,748 camas para alojar a una población diaria promedio de 5,000 personas detenidas, y además proveer espacio suficiente para las fluctuaciones de esta población. Para cada una de las áreas técnicas del análisis identificadas en el *Manual Técnico CEQR*, las condiciones con el proyecto propuesto (la condición Con Acción), se compararán con la condición Sin Acción en cada sitio del proyecto en el año de análisis 2027.

La población proyectada de trabajadores y visitantes Con Acción en cada sitio del proyecto se compara con la población de Sin Acción en las áreas técnicas relevantes. La población Con Acción incluiría personas detenidas, personal de las instalaciones y visitantes, como personal uniformado, personal del tribunal, personal clínico, visitantes autorizados y visitantes de las personas detenidas.

Con la finalización del proyecto propuesto, la Ciudad cerraría y desmantelaría las cárceles de Rikers Island y el Centro Vernon C. Bain; la población de las personas detenidas de la Ciudad se alojaría en las cuatro instalaciones de detención basadas en los municipios. El EIS no evaluará la posible reutilización o rehabilitación de Rikers Island o el Centro Vernon C. Bain como parte del proyecto propuesto. Cualquier propuesta futura para la rehabilitación de Rikers Island, en caso de que prosiguiera, estaría sujeta a procesos de planificación futura y revisión pública, incluyendo una aprobación y un proceso de revisión del medio ambiente por separado, según sea necesario. Cualquier propuesta futura para la rehabilitación del Centro Vernon C. Bain, en caso de que prosiguiera, estaría sujeta a procesos de planificación futura y revisión pública, incluyendo una aprobación y un proceso de revisión del medio ambiente por separado, según sea necesario.

Adicionalmente, La Ciudad tiene la intención de reubicar el corralón de NYPD del Bronx antes de completar las instalaciones de detención propuestas en el sitio del Bronx. La reubicación del corralón estaría sujeta a un proceso futuro de planificación y revisión pública, incluyendo aprobaciones por separado y revisión del medio ambiente, de acuerdo a los requisitos.

El programa propuesto incluye actualmente un Anexo Médico Especializado (SMA, por sus siglas en inglés) y unidades terapéuticas para servir mejor a la gente con necesidades médicas, de salud mental y de trastorno de abuso de sustancias. El SMA es para el tratamiento de la población general así como para aquellas personas en unidades de alojamiento terapéutico, e incluye una enfermería, un centro de atención de urgencias, tratamiento de diálisis y unidad de enfermedades contagiosas. El análisis del DEIS de los efectos generados por el proyecto toma en cuenta de forma conservadora las unidades de alojamiento terapéutico en cada una de las cuatro unidades de detención y un SMA central en las instalaciones de detención propuestas de Queens.

La Ciudad está explorando la posibilidad de un subconjunto pequeño de unidades de alojamiento terapéutico, así como un componente de enfermería central de SMA, para ubicarse en otros sitios no relacionados con el proyecto propuesto. Mejorar el acceso a atención de salud para las personas detenidas es un objetivo fundamental que ya ha estado en marcha desde 2015 cuando la Ciudad decidió transferir la responsabilidad de los servicios de salud correccional del Departamento de Salud e Higiene Mental de NYC a Salud y Hospitales (H+H) de NYC. Continuando con esa iniciativa, la Ciudad ha empezado a explorar la factibilidad de dicho programa, incluyendo identificar ubicaciones en las instalaciones H+H existentes o adyacentes a ellas que posiblemente podrían servir como ubicaciones adecuadas para un subconjunto de unidades de alojamiento terapéuticas que sirvan a pacientes que se beneficiarían del acceso cercano y frecuente a atención de especialidad y subespecialidad disponible en instalaciones de H+H. Estas unidades de alojamiento terapéuticas avanzadas absorberían las camas de la enfermería y diálisis, y eliminarían la necesidad de un centro de atención de urgencias. Los estudios están en marcha para determinar la factibilidad de cada uno de dichos programas. Si se determina que un programa es factible y se identifican sitios adecuados, se seguirían revisiones del medio ambiente por separado, según corresponda, con base en la programación específica del sitio, y la Ciudad proseguiría con la asignación de sitios de estas unidades de alojamiento terapéuticas y enfermería central en las ubicaciones H+H correspondientes, independientemente de si las instalaciones propuestas de detención de los municipios se aprueban y construyen. Como consecuencia, las instalaciones de detención darían como resultado conjuntos de edificios más pequeños con menores actividades de operación relacionadas con la enfermería y/o las unidades de alojamiento terapéuticas y se esperaría como resultado menores efectos en algunas áreas técnicas que lo actualmente asumido y analizado en el DEIS.

NO SE INCLUYEN LOS ANÁLISIS

Como se indica previamente, se llevaron a cabo evaluaciones preliminares de selección del proyecto propuesto en todas las áreas técnicas utilizando los límites del análisis definidos por el *Manual Técnico CEQR*. En algunas áreas técnicas, el proyecto propuesto no superó los límites del *Manual Técnico CEQR* asegurando un análisis detallado. Estas áreas incluyen recursos naturales, desperdicios sólidos y energía. La extensión de estos análisis se resume a continuación.

RECURSOS NATURALES

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto en los recursos naturales, dado que los sitios del proyecto no están junto a ningún recurso natural y no están ubicados en la Cuenca de Jamaica Bay. Por lo tanto, no ocurrirían efectos a los recursos naturales y no es necesario ningún análisis adicional.

DESPERDICIOS SÓLIDOS Y SERVICIOS DE SANIDAD

El proyecto propuesto está limitado a la construcción de nuevas instalaciones de detención (junto con un edificio de usos mixtos en el sitio del Bronx) y daría como resultado un aumento mínimo

en la generación de desperdicios sólidos de la gente detenida, residentes y trabajadores de estos edificios. Todo aumento en la generación de desperdicios sólidos sería inferior a las 100,000 libras por semana que requiere un análisis detallado. El desperdicio sólido generado por el proyecto propuesto no aumentaría significativamente la demanda de servicios de sanidad y desperdicios sólidos y, por lo tanto, no daría como resultado efectos importantes en los servicios de sanidad y desperdicios sólidos, y no es necesario un análisis adicional.

ENERGÍA

Como se describe en el *Manual Técnico CEQR*, todas las nuevas estructuras que requieren aire acondicionado y calefacción están sujetas al Código de Conservación de Energía de la Ciudad de Nueva York. Por lo tanto, la necesidad de una evaluación detallada de los efectos de la energía se limitaría a proyectos que pueden afectar significativamente la transmisión o generación de energía. El proyecto propuesto no afectaría significativamente la transmisión o generación de energía. Por lo tanto, no se espera que el proyecto propuesto cause efectos importantes en la generación o transmisión de energía, y no es necesario un análisis adicional.

G. REUNIONES DE ALCANCE DE LA COMUNIDAD

Antes de la reunión pública de alcance, se llevaron a cabo cuatro reuniones de alcance de la comunidad (una en cada municipio) con respecto al proceso de revisión del medio ambiente para el proyecto propuesto, así como reuniones adicionales con funcionarios locales electos. Estas reuniones de alcance de la comunidad no son obligatorias bajo CEQR o ULURP y son aparte de las reuniones que se llevarán a cabo para los procesos de CEQR y ULURP. Sin embargo, la Ciudad se ha comprometido en ofrecer oportunidades adicionales durante el proceso de revisión del medio ambiente para obtener la opinión y los comentarios de la comunidad y establecer estrategias para trabajar conjuntamente con la comunidad durante las etapas de planificación y diseño del proyecto propuesto.

La Ciudad ha establecido un número de foros para que la gente dé su opinión y participe en ayudar a dar forma al plan. Estos esfuerzos incluyen establecer la Fuerza de trabajo de implementación de justicia, compuesta por múltiples grupos de trabajo con más de 75 miembros y continuar las reuniones regulares con las personas interesadas, incluyendo asociaciones de inquilinos, propietarios de viviendas, defensores de la justicia penal y proveedores de servicios. Adicionalmente, en respuesta a la retroalimentación del público, la Ciudad creó una estructura para llevar a cabo un proceso formal de participación de la comunidad, llamado Comités Asesores de los Barrios (“NAC”, por sus siglas en inglés) para los cuatro sitios propuestos. Los NAC están compuestos por líderes de la comunidad a quienes se les ha pedido que piensen en recomendaciones con respecto a las instalaciones y las necesidades de la comunidad vecina.

H. SELECCIÓN DEL SITIO

Como se indica previamente, el propósito del proyecto propuesto es desarrollar una red de cuatro instalaciones de detención modernas distribuidas en los cuatro municipios. La selección de los sitios propuestos para el sistema de cárceles basadas en los municipios se basó en los siguientes factores principales:

1. La proximidad a los tribunales reduce los retrasos en los casos y el tiempo que la gente permanece en la cárcel.
2. Accesibilidad a transporte público para que los familiares, abogados y proveedores de servicios puedan visitar fácilmente.

3. Tamaño suficiente para dar cabida a una distribución equitativa de la población de la cárcel de la Ciudad en los cuatro municipios, con espacio para proveer un entorno digno, seguro y de apoyo.
4. Terreno perteneciente a la Ciudad que permitiría el desarrollo de la nueva cárcel y se podrían incorporar unas nuevas instalaciones a la vez que se mejora y apoya a la comunidad existente.

Tener una conexión directa al tribunal es importante en términos de operación para DOC. El punto de partida de la Ciudad para identificar los sitios propuestos incluían las tres instalaciones existentes de DOC (Centro de Detención de Manhattan, Centro de Detención de Brooklyn y Centro de Detención de Queens). Dado que los tribunales están directamente adyacentes a las tres instalaciones existentes de DOC y tienen fácil acceso a transporte público, están en propiedad perteneciente a la ciudad y tienen tamaño suficiente, estos se seleccionaron como sitios propuestos. Esos tres sitios fueron los únicos sitios viables adyacentes a los tribunales.

Se seleccionó el Sitio del Bronx en 745 East 141st debido al amplio espacio disponible para nueva construcción y porque es propiedad de la Ciudad. El sitio propuesto está más cerca de los tribunales que Rikers Island y el Centro Vernon C. Bain (VCBC), y se puede acceder por medio de transporte público. La planificación actual designa una porción del sitio para desarrollo futuro de la comunidad de viviendas asequibles y uso de negocios minoristas e instalaciones comunitarias, separados por una calle de acceso del nuevo sitio del centro de detención. El área restante es adecuada para unas instalaciones de detención. La Ciudad también buscó identificar un sitio viable con proximidad directa al Tribunal Penal de Bronx. Se evaluó un sitio en 231 East 161st Street con proximidad directa al Tribunal Penal de Bronx pero se rechazó después de que un estudio extenso determinó que era demasiado pequeño y limitado para acomodar el programa propuesto.

Se seleccionó el Sitio de Brooklyn en 275 Atlantic Avenue debido a la presencia de unas instalaciones de detención existentes pertenecientes a la Ciudad en el sitio, su proximidad a los tribunales y la accesibilidad a transporte público. Las instalaciones existentes son adecuadas para rehabilitación dado que el edificio existente no cumple con las reglas de zonificación, ni con el tamaño u organización de las celdas, y está en malas condiciones. Este sitio también colinda en todos los lados con frentes de calles, eliminando así la necesidad de alejarse de los edificios adyacentes y facilitando el acceso al sitio para propósitos de construcción.

Se seleccionó el Sitio de Manhattan en 124-125 White Street debido a la presencia de unas instalaciones de detención existentes pertenecientes a la Ciudad y su proximidad a los tribunales, principalmente por su conexión con el Tribunal Penal de Manhattan en 100 Centre Street. Adicionalmente, el sitio cuenta con buen transporte público. El sitio en 124-125 White Street se identificó como el Sitio de Manhattan al inicio del proceso de planificación del proyecto, pero subsiguientemente se movió al Edificio de Oficinas del Estado Louis J. Lefkowitz en 80 Centre Street como planificación avanzada del proyecto. El Sitio de Manhattan en 80 Centre se identificó en el Plan Preliminar de Alcance de Trabajo, pero subsiguientemente se descartó la consideración después de la evaluación adicional y revisión del público. Se descartó la consideración del sitio de 80 Centre Street debido a los desafíos relacionados con la reubicación de diversas oficinas existentes en 80 Centre Street que complicarían más la instalación de una cárcel e implicarían más costos de los anticipados previamente y en respuesta a la oposición de la comunidad expresada a través del proceso de alcance público CEQR y el esfuerzo de la participación de la comunidad de la Ciudad.

Se seleccionó el Sitio de Queens en 126-02 82nd Avenue debido a la presencia de unas instalaciones de detención y un lote de estacionamiento en el sitio pertenecientes a la Ciudad, su

proximidad con los tribunales y la accesibilidad a transporte público. El Complejo de Detención de Queens existente tiene una construcción y organización similares al Complejo de Detención de Brooklyn y no es adecuado para uso adicionan como instalaciones de detención. El Sitio de Queens es adecuado para nueva construcción porque está situado centralmente entre varias autopistas y carreteras, se puede conectar directamente al Tribunal de Queens existente y tiene terrenos adyacentes de tamaño suficiente para unas instalaciones de detención, con estacionamiento para el personal y movimiento vehicular.

El proyecto propuesto no incluye unas nuevas instalaciones de detención en Staten Island porque instalar una cárcel para alojar a aproximadamente 200 personas no sería operacionalmente eficiente ni un uso de fondos eficiente en cuanto al costo de construcción por persona detenida. Al final de 2018 había aproximadamente 350 personas detenidas de Staten Island, representando aproximadamente el cuatro por ciento de la población total de la cárcel. Al momento que se logre una población diaria promedio total de la cárcel de 5,000 personas, se espera que solo aproximadamente 200 personas detenidas sean de Staten Island.

I. RESUMEN DE POSIBLES EFECTOS Y MITIGACIÓN

La Tabla S-24 (que se encuentra al final de este capítulo) resume los posibles efectos en el medio ambiente y medidas de mitigación propuestas para el proyecto propuesto. Las conclusiones del análisis se detallan más para cada municipio en las secciones siguientes.

J. SITIO DE BRONX— EFECTOS PROBABLES DEL PROYECTO PROPUESTO

USO DE TERRENOS, ZONIFICACIÓN Y POLÍTICA PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos al uso de terreno, zonificación o políticas públicas. Aunque el proyecto propuesto introduciría unas nuevas instalaciones de detención en el área de estudio, los usos existentes se mitigarían por la autopista al este y el edificio residencial de usos mixtos propuesto al oeste. La rezonificación propuesta de M1-3 al distrito especial de usos mixtos M1-4/R7X se mantendría con el distrito de zonificación residencial R6 existente al oeste del sitio del proyecto y compaginaría con las zonas de manufactura existentes que rodean el sitio del proyecto. Adicionalmente, el permiso especial aplicaría solo a las instalaciones de detención en el sitio del proyecto y no afectaría de manera adversa la zonificación en el área del estudio. El proyecto propuesto también apoyaría las políticas públicas, incluyendo los objetivos de *Más pequeño, más seguro, más justo*.

CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

Lo siguiente resume los hallazgos del análisis para cada área de inquietud socioeconómica. Como se detalla a continuación, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos importantes en el medio ambiente debido a cambios en las condiciones socioeconómicas.

DESPLACE RESIDENCIAL DIRECTO

Actualmente el sitio del proyecto no contiene ninguna unidad de vivienda (DU, por sus siglas en inglés) residencial. Por lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado ningún desplace residencial directo.

DESPLACE COMERCIAL DIRECTO

El sitio del proyecto no contiene ningún negocio privado que se desplazaría directamente debido al proyecto propuesto. Actualmente el sitio se usa como lugar de unas instalaciones públicas, el Corralón de Bronx de NYPD. La Ciudad tiene la intención de reubicar el corralón antes de completar las instalaciones de detención propuestas. La reubicación del corralón no causaría efectos socioeconómicos adversos significativos porque el corralón no apoya directamente a los negocios en el área, ni tampoco atrae a gente al área que forme una base de clientes para los negocios locales.

DESPLACE RESIDENCIAL INDIRECTO

Una evaluación preliminar determina que el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos debido al desplace residencial indirecto. El análisis técnico bajo CEQR con respecto al desplace residencial indirecto es si un proyecto introduciría o aceleraría una tendencia de cambiar las condiciones socioeconómicas que posiblemente puedan desplazar a una población vulnerable hasta el punto que pueda cambiar el carácter socioeconómico de un barrio. En general, se realiza un análisis un desplace residencial indirecto solo en casos en los que los arrendadores que viven en unidades privadas no protegidas por el control de la renta, estabilización de renta u otros reglamentos gubernamentales que restringen la renta, o cuyos ingresos o condición de pobreza indiquen que no pueden apoyar aumentos sustanciales de renta, puedan experimentar el posible impacto. De acuerdo al *Manual Técnico CEQR*, podría haber cambios socioeconómicos si un proyecto propuesto introdujera a una nueva población con ingresos familiares promedio que excedan los ingresos promedio de los núcleos familiares del área del estudio. Aunque el proyecto propuesto incluiría un edificio futuro de usos mixtos con unidades residenciales, lo cual podría añadir nueva población con un ingreso familiar superior al promedio en comparación con los núcleos familiares existentes del área del estudio, hay una alta concentración de viviendas con renta regulada así como una tendencia fácilmente observable hacia rentas del mercado más elevadas en el área del estudio. Según la Encuesta Americana de la Comunidad del Censo de EE.UU. 2012–2016, la mediana de las rentas brutas ha estado aumentando en el área del estudio desde 2010. No se espera que el proyecto propuesto acelere estas tendencias porque todos los DU propuestos serían asequibles para los residentes de ingresos bajos a moderados y/o de ingreso medio, y servirían para mantener un rango más diverso de ingresos familiares en el área del estudio.

DESPLACE COMERCIAL INDIRECTO

Una evaluación preliminar del desplazo comercial indirecto determina que el proyecto propuesto no produciría ningún impacto adverso significativo del desplazo comercial indirecto debido al aumento de los valores o rentas de las propiedades ni tampoco el proyecto introduciría una concentración de usos que compensaran tendencias positivas en el área del estudio. El proyecto propuesto daría como resultado una mezcla de instalaciones públicas, residencias asequibles y usos de negocios minoristas, todo lo cual se encuentra actualmente en el área del estudio. El proyecto propuesto también sería la primera instalación correccional y de justicia en el área, de manera que no causaría ninguna concentración indebida de instalaciones similares. Finalmente, el proyecto propuesto promovería tendencias positivas en el área del estudio al desarrollar nuevas instalaciones comunitarias y minoristas para dar servicio a la comunidad existente y a los nuevos trabajadores y residentes introducidos por el proyecto propuesto. Aunque el proyecto tiene la posibilidad de causar un desplace indirecto de algunos negocios en el área de estudio, todo desplace sería mínimo y similar a las tendencias que se espera que ocurran en el futuro sin el

proyecto propuesto. De manera que el proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

EFECTOS ADVERSOS EN INDUSTRIAS ESPECÍFICAS

Dado que el proyecto propuesto no daría como resultado un desplace comercial directo en el sitio del proyecto y la posibilidad de cualquier desplace comercial indirecto sería limitado y no específico a ninguna industria, no se justifica una evaluación de efectos adversos en industrias específicas.

INSTALACIONES COMUNITARIAS

ESCUELAS PÚBLICAS

Este análisis presenta una evaluación de los posibles efectos del proyecto propuesto en las escuelas públicas primarias e intermedias que dan servicio al sitio del proyecto. Se asume que el proyecto propuesto dará como resultado el desarrollo de aproximadamente 235 DU en el sitio del proyecto. El proyecto propuesto estaría ubicado en el Subdistrito 2 del Distrito Escolar Comunitario (CSD, por sus siglas en inglés) 7. En total, el CSD 7 incluye tres subdistritos, uno de los cuales (Subdistrito 3) está en el Área prioritaria norte, mientras que los otros dos (Subdistritos 1 y 2) comprenden el Área prioritaria sur. Para las escuelas primarias, Bronx CSD 7 es un "Distrito de elección", lo cual significa que no hay escuelas primarias zonificadas en el distrito. Por lo tanto, esta evaluación de escuelas primarias analiza los posibles efectos del proyecto propuesto en su subdistrito (Subdistrito 2) así como el Área prioritaria sur (Subdistritos 1 y 2) más grande. El CSD 7 no es un Distrito de elección para las escuelas intermedias y, por lo tanto, para las escuelas intermedias, esta evaluación analiza los posibles efectos del proyecto propuesto solo en el Subdistrito 2 de CSD 7.

El proyecto propuesto introduciría aproximadamente 87 estudiantes de primaria y 45 estudiantes de la escuela intermedia. Aunque las tasas de utilización aumentarían al nivel del subdistrito y al nivel del Área prioritaria sur, el cambio de utilización de la condición Sin Acción permanecería por debajo del límite del *Manual Técnico CEQR* de cinco puntos porcentuales o la utilización total de escuelas dentro de un área de estudio particular sería menos del 100 por ciento en la condición Con Acción. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en las escuelas primarias e intermedias el nivel del subdistrito o al nivel del Área prioritaria sur.

INSTALACIONES DE GUARDERÍAS CON FONDOS PÚBLICOS

En el futuro con el proyecto propuesto, las instalaciones de guarderías en el área de estudio operarían a más de su capacidad, pero el aumento en la tasa de utilización con el proyecto propuesto sería menos de 5 puntos porcentuales (aproximadamente 1.5 puntos porcentuales). Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en las instalaciones de guarderías.

ÁREAS ABIERTAS

El proyecto propuesto no alteraría ni eliminaría ningún recurso público de áreas abiertas en el sitio del proyecto. Con base en los análisis de sombras, calidad del aire, ruido y construcción, las áreas abiertas del área del estudio no tendrían ningún efecto adverso en las sombras, calidad del aire o ruido relacionado con el proyecto. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos relacionados con los efectos directos en las áreas abiertas.

El proyecto propuesto introduciría nuevos residentes y no residentes (es decir, trabajadores y visitantes) al sitio del proyecto y, por lo tanto aumentaría la demanda de recursos públicos de áreas

abiertas en sus respectivas áreas de estudio. En el área de estudio residencial, las proporciones de área abiertas residenciales totales y activas no satisfarían las pautas indicadas en el *Manual Técnico CEQR*, pero las disminuciones de estas proporciones de áreas abiertas serían menos del 5 por ciento. La proporción de áreas abiertas pasivas en el área de estudio residencial estaría por encima de la pauta de la Ciudad y la disminución como resultado del proyecto propuesto sería menos del 5 por ciento. Las áreas abiertas en el área del estudio que tienen baja utilización y recursos adicionales de áreas abiertas fuera del área del estudio reducirían más el efecto de la demanda adicional generada por el proyecto propuesto. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos en los recursos de áreas abiertas residenciales en el área de estudio residencial.

El proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos a las áreas abiertas en el área del estudio no residencial, ya que los trabajadores y visitantes introducidos por el proyecto propuesto podrían acomodarse en los recursos públicos de áreas abiertas cercanos dentro del área de estudio residencial y dentro de un ¼ de milla del sitio del proyecto (por ejemplo, St. Mary's Park), la demanda de áreas abiertas de trabajadores y visitantes introducidos por el proyecto propuesto probablemente sería menos que lo que este análisis ha proyectado de manera conservadora debido a la seguridad de las instalaciones y los horarios estrictos del personal, y el proyecto propuesto proveería espacios recreativos en el sitio para el personal de las instalaciones. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos en los recursos pasivos de áreas abiertas en el área del estudio no residencial.

SOMBRAS

El proyecto propuesto daría como resultado más sombra en St. Mary's Park en el invierno y en dos camellones de tráfico de calles verdes Greenstreets en ciertas temporadas, pero en ningún caso la mayor sombra daría como resultado efectos adversos significativos ni en el uso ni en la vegetación de esos recursos.

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

RECURSOS ARQUEOLÓGICOS

En conformidad con el *Manual Técnico CEQR*, la información referente al proyecto propuesto se presentó a la Comisión de Conservación de Monumentos (LPC, por sus siglas en inglés) de la Ciudad de Nueva York para iniciar su evaluación inicial de la posibilidad de sensibilidad arqueológica del Sitio de Bronx. En una carta de comentarios fechada el 8 de agosto de 2018, LPC determinó que el Sitio de Bronx no es arqueológicamente significante. Por lo tanto, no se justifica el análisis arqueológico adicional del Sitio de Bronx y la construcción del proyecto propuesto en el Sitio de Bronx no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos en recursos arqueológicos.

RECURSOS ARQUITECTÓNICOS

El sitio del proyecto está ocupado por el Corralón de Bronx, el cual incluye un lote de estacionamiento pavimentado y varios remolques temporales. En una carta fechada el 8 de agosto de 2017, LPC determinó que el sitio del proyecto no tiene importancia arquitectónica. Adicionalmente, no se identificaron recursos arquitectónicos posibles o conocidos en el área del estudio. Por lo tanto, las acciones propuestas no tendrían efectos adversos en recursos arquitectónicos.

DISEÑO URBANO Y RECURSOS VISUALES

El proyecto propuesto está diseñado con un edificio de usos mixtos (hasta de 145 pies de altura) a lo largo de Concord Avenue y con las instalaciones de detención (hasta de 245 pies de alto) ubicadas a lo largo de Bruckner Boulevard/Southern Boulevard. Esto sería la porción más alta del desarrollo en el extremo este del sitio del proyecto cerca del gran viaducto Bruckner Expressway (I-278) y edificios industriales grandes ubicados a lo largo de la autopista, por lo tanto limitando el efecto del desarrollo residencial existente y la experiencia peatonal en la porción oeste del área del estudio. De acuerdo a los diseños conceptuales, se anticipa que el proyecto propuesto tenga una base de tres pisos de aproximadamente 55 pies de alto, la cual sería compatible con las alturas/muros de las calles de los edificios en el área del estudio, incluyendo los edificios ubicados a lo largo de East 142nd Street y Southern y Bruckner Boulevards. El proyecto propuesto de usos mixtos a lo largo de Concord Avenue no tiene una altura de base propuesta, aunque la altura máxima del edificio de 145 pies sería más compatible con los edificios residenciales de tres pisos que dan frente a Concord Avenue que el edificio más alto en el extremo este del sitio del proyecto.

El proyecto propuesto reemplazaría un corralón cerrado principalmente por una cerca metálica alta y colindado por aceras angostas con interrupciones e introduciría un entorno peatonal más activo que el de la condición Sin Acción. Además de las aceras mejoradas, ampliadas y con diseños de jardines, el proyecto propuesto proveería entradas peatonales a todos los frentes de las calles, incluyendo instalaciones de tribunales y espacio de instalaciones comunitarias en East 141st Street. Los usos de servicio a los barrios ubicados a lo largo de Concord Avenue se enfrentarían a los usos residenciales existentes, activando la planta baja y mejorando la experiencia peatonal.

El área del estudio contiene una combinación de usos residenciales, industriales y de transporte que varían en su apariencia y con edificios que no exceden una altura de aproximadamente 121 pies en las áreas de estudio principales y secundarias. Aunque el sitio del proyecto está ubicado en un punto de transición entre un barrio residencial de usos mixtos y un área industrial homogénea, con el extremo este del sitio del proyecto ubicado a lo largo del viaducto I-278 elevado, el proyecto propuesto sería más grande y más alto que los edificios vecinos en el área del estudio, introduciendo un desarrollo de escala fuera de contexto con el área circundante. Con base en la guía del *Manual Técnico CEQR*, la evaluación de Diseño urbano y recursos visuales considera si un proyecto puede cambiar la experiencia del peatón y de qué manera la cambiaría. La escala de edificios vecinos no es el único punto de referencia para medir los efectos en el diseño urbano, dado que la determinación de la importancia de un impacto del diseño urbano requiere la consideración del arreglo, apariencia y funcionalidad del entorno construido, y si el cambio afectaría de manera negativa la experiencia del peatón en el área. El tamaño y la altura del proyecto constituirían un cambio importante. Sin embargo, las instalaciones propuestas contribuirían de manera positiva con la experiencia peatonal del área, como se describe previamente. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo.

El proyecto propuesto no obstruiría vistas de los recursos visuales en el área del estudio. El proyecto propuesto estaría visible desde una distancia en el área del estudio, incluyendo desde recursos visuales como St. Mary's Park y Samuel Gompers Industrial High School, aunque el proyecto propuesto no afectaría de manera adversa la experiencia del peatón de estos recursos. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría una posibilidad de un impacto en los recursos visuales.

MATERIALES PELIGROSOS

La evaluación del sitio del proyecto se llevó a cabo a través de la revisión de la Fase I de la Evaluación Ambiental del Sitio (ESA) y los resultados del Informe de Pruebas Ambientales El ESA Fase I reveló evidencias de condiciones ambientales reconocidas (REC, por sus siglas en inglés) en el sitio del proyecto. ASTM, en la Norma E1527-13 para llevar a cabo los ESA Fase I, identifica estos como "la presencia o probable presencia de cualesquier sustancias peligrosas o productos de petróleo dentro, sobre o en una propiedad". Las pruebas del subsuelo, aunque encuentran señales de material de relleno histórico, no indicaron evidencias de un derrame de petróleo u otro derrame.

De manera coherente con los remolques existentes, bodegas de servicios públicos y contenedores de almacenamiento que se habrían que retirar del sitio del proyecto siendo relativamente recientes, las pruebas no encontraron concentraciones reguladas de materiales que contengan asbesto (ACM, por sus siglas en inglés), pintura a base de plomo (LBP, por sus siglas en inglés), ni bifenilos policlorinados (PCB, por sus siglas en inglés). Sin embargo, en caso de que dichos materiales estén presentes en áreas ocultas u otras áreas no probadas, existe una variedad de requisitos reglamentarios federales, estatales y locales que se seguirían para abordar la alteración y el desecho de estos materiales.

La construcción del nuevo edificio requeriría una excavación extensa. Los efectos se evitarían con la implementación del Plan de acción correctiva (RAP, por sus siglas en inglés) y el Plan de salud y seguridad de la construcción (CHASP, por sus siglas en inglés) relacionado, durante los disturbios del subsuelo asociados con la construcción. El Departamento de Protección del Medio Ambiente (DEP) de la Ciudad de Nueva York aprobó el RAP y el CHASP, y los permisos de ocupación para las nuevas instalaciones solo se emitirían una vez que el DEP reciba y apruebe el Informe de cierre correctivo, certificado por un Ingeniero profesional con licencia en Nueva York que documente que el RAP y el CHASP se implementaron correctamente.

Con la implementación de los requisitos reglamentarios correspondientes para ACM, LBP, etc., en caso de que dichos materiales estén presentes en las estructuras existentes y las medidas requeridas por el RAP/CHASP, se evitaría la posibilidad de efectos adversos significativos de materiales peligrosos de la construcción en los sitios del proyecto. Después de la construcción, no habría posibilidades de efectos adversos significativos relacionados con materiales peligrosos.

INFRAESTRUCTURA DE AGUA Y ALCANTARILLADO

No se anticipa que el proyecto propuesto cause efectos adversos significativos a la infraestructura de abastecimiento de agua o de transferencia y tratamiento de aguas residuales y desagües pluviales de la Ciudad.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

Para 2027, la condición Con Acción generaría un aumento de la demanda de agua de 567,174 galones al día (gpd, por sus siglas en inglés) en comparación con la condición Sin Acción. Esto representa un 0.05 por ciento de aumento de la demanda del sistema de abastecimiento de agua de la Ciudad de Nueva York. Se espera que habría un servicio adecuado de agua para satisfacer el aumento de la demanda de agua y que no habría efectos adversos significativos en el abastecimiento de agua de la Ciudad.

SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

Para 2027, con la condición Con Acción se generaría un aumento de 315,740 gpd de drenaje en el futuro sin el proyecto propuesto. Este volumen creciente en el flujo sanitario a los sistemas de alcantarillado combinados representaría aproximadamente 0.16 por ciento del flujo promedio diario a la Planta de tratamiento de aguas residuales de Wards Island (WWTP, por sus siglas en inglés). Este volumen no sobrepasaría la capacidad del WWTP de Wards Island y no se espera que cree un efecto adverso significativo en el sistema de tratamiento de alcantarillado sanitario de la Ciudad.

DESAGÜES PLUVIALES

El sitio del proyecto está ubicado en una subcuenca del WWTP de Wards Island. Al compararse con la condición Sin Acción, la condición Con Acción aumentaría los flujos de aguas pluviales al WWTP durante el clima lluvioso debido al aumento de superficies impermeables. Se lograría una reducción de los flujos más altos de aguas pluviales al sistema de alcantarillado combinado con la incorporación de mejores prácticas de administración (BMP, por sus siglas en inglés) del recurso de aguas pluviales en conformidad con los requisitos de conexión del sitio de la Ciudad. Por lo tanto, no se anticipa que las acciones propuestas tengan un efecto adverso significativo en el sistema de alcantarillado combinado de la Ciudad ni en el sistema de tratamiento de alcantarillado de la Ciudad.

TRANSPORTE

TRÁFICO

Se evaluaron las condiciones de tráfico de las horas pico de lunes a viernes de 6:30 a 7:30 a.m. y de 2:45 a 3:45 p.m. (mitad del día) y la hora pico del sábado de 2:45 a 3:45 p.m., los cuales son los períodos en los que se espera mayor tráfico relacionado con el proyecto propuesto dado que coinciden con la hora pico de los períodos de los turnos del personal uniformado de DOC. El área del estudio de tráfico incluye un total de 18 intersecciones (10 controladas con semáforos y 8 con altos) en la proximidad al Sitio de Bronx donde se espera que los recorridos de vehículos generados por el proyecto propuesto superen el límite del análisis de CEQR de 50 recorridos/hora. Como se resume en las **Tablas S-3 y S-4**, los resultados de la

Tabla S-3
Número de intersecciones y grupos de carriles posiblemente afectados por hora pico

	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	**Mitad del día de lunes a viernes**	**Sábado**
Grupos de carriles	11	15	11
Intersecciones	7	8	6

Tabla S-4
Resumen de las intersecciones potencialmente afectadas significativamente

Intersección	Control	Hora pico		
		Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
East 141st Street y Jackson Avenue	Semáforo	X	X	
East 140th Street & Jackson Avenue	Alto bilateral	X	X	X
East 138th Street & Jackson Avenue	Semáforo	X	X	X
East 141st Street y Bruckner Boulevard (dirección sur)	Semáforo	X	X	X
East 141st Street y Bruckner Boulevard (dirección norte)	Semáforo	X	X	X
East 140th Street y Bruckner Boulevard (dirección sur)	Semáforo		X	
East 138th Street y Bruckner Boulevard (dirección sur)	Semáforo	X	X	X
East 138th Street y Bruckner Boulevard (dirección norte)	Semáforo	X	X	X

El análisis del impacto de tráfico indica la posibilidad de efectos adversos significativos en ocho intersecciones durante una o más horas pico analizadas. La posibilidad de efectos adversos significativos se identificó en 11 grupos de carriles en siete intersecciones analizadas durante la hora pico en la mañana de lunes a viernes, 15 grupos de carriles en ocho intersecciones analizadas durante la hora pico a mitad del día de lunes a viernes, y 11 grupos de carriles en seis intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado. La sección "Mitigación" a continuación analiza las posibles medidas para mitigar estos posibles efectos adversos significativos en el tráfico.

TRÁNSITO

Los análisis de tránsito generalmente se centran en los períodos de mayor tráfico debido al transporte al trabajo en la mañana y tarde de lunes a viernes y es durante estos períodos cuando la demanda general en el metro y autobuses es generalmente mayor.

Metro

Dos estaciones de metro MTA New York City Transit (NYCT) están ubicadas cerca del Sitio de Bronx: la estación de Cypress Avenue al oeste y la estación de East 143rd Street-St. Mary's Street al norte. Ambas estaciones reciben servicio de los trenes No. 6 que operan en la Línea Palham.

Durante las horas pico de transporte al trabajo de lunes a viernes en la mañana y en la tarde, el proyecto propuesto generaría un aumento de aproximadamente 142 y 168 recorridos en metro, respectivamente, menos que el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un aumento de 200 recorridos/hora. Por lo tanto, no se anticipan posibles efectos adversos significativos para las condiciones de las líneas y estaciones de metro como resultado del proyecto propuesto y, no se justifica el análisis detallado del metro.

Autobús

Dos rutas de autobús local de NYCT operan dentro de ¼ de milla del Sitio de Bronx—el Bx17, que recorre el Bronx entre Port Morris y Fordham Plaza, y el Bx33, con recorridos entre Port

Morris y Harlem en Manhattan. Ambas rutas brindan servicio en paradas a lo largo de East 138th Street cerca del sitio.

En las horas pico de mañana y tarde de lunes a viernes, el proyecto propuesto generaría un total de aproximadamente 50 y 103 recorridos incrementales de autobús de tránsito, en el Sitio de Bronx. Estos recorridos se distribuirían en ambas direcciones en ambas rutas de autobús que brindan servicio al Sitio de Bronx. Dados estos números de recorridos de las horas pico, no se espera que ninguna ruta satisfaga el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de 50 o más recorridos/hora incrementales en una dirección. Por lo tanto, bajo la guía del *Manual Técnico CEQR*, no se justifica un análisis detallado de tránsito de autobús.

PEATONES

El proyecto propuesto generaría un incremento neto de aproximadamente 78, 834, 436 y 505 recorridos a pie en el Sitio de Bronx en las horas pico de la mañana, mitad del día y tarde de lunes a viernes, y la hora pico del sábado, respectivamente. Las personas que caminan de ida y vuelta a las entradas del metro y paradas de autobús llevarían el número de recorridos peatonales generados por el proyecto en las aceras y cruces del área a 270, 1,260, 707 y 841 durante estos mismos períodos, respectivamente. Por lo tanto, el número total de recorridos de peatones en todas las horas pico del análisis excederían el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un incremento de 200 recorridos/hora. Estos recorridos se concentrarían más en las aceras y cruces en la cercanía inmediata del sitio. Se espera que un total de cinco elementos peatonales: dos aceras y tres esquinas, experimenten un aumento incremental de 200 o más recorridos a mitad del día de lunes a viernes y/o en la hora pico del sábado y se seleccionaron para análisis detallado. En las horas pico de la mañana y tarde de lunes a viernes, no se espera que ningún elemento peatonal experimente un aumento de 200 recorridos o más. Por lo tanto, el análisis detallado de los elementos peatonales se centra en los períodos de mitad del día de lunes a viernes y sábados solamente. Con base en los criterios del *Manual Técnico CEQR*, ninguno de estos elementos peatonales analizados se afectaría significativamente de manera adversa por el proyecto propuesto.

SEGURIDAD VEHICULAR Y PEATONAL

El *Plan de acción de seguridad peatonal de Bronx Vision Zero* se publicó el 18 de febrero de 2015. Cerca del Sitio de Bronx, Bruckner Boulevard y East 138th Street se identificaron como Corredores Prioritarios y la intersección de Bruckner Boulevard con East 138th Street se identificó como Intersección Prioritaria. Gran parte del Sur de Bronx al oeste del Sitio de Bronx se ha designado un Sector Prioritario, aunque no el sitio en sí, y no se encuentra dentro del Área de Enfoque Peatonal para Personas Mayores (SPFA, por sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte (DOT) de la Ciudad de Nueva York.

Se obtuvieron datos de choques para las intersecciones dentro de ¼ de milla del Sitio de Bronx del DOT por el período de informe de tres años del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2016 (el período más reciente para el que se tienen datos disponibles para todas las ubicaciones). Durante este período ocurrieron 305 choques reportables y no reportables, 49 choques con lesiones relacionados con peatones/ciclistas y una fatalidad en las intersecciones del área del estudio. Una revisión de los datos de choques identificó una intersección (Bruckner Boulevard y East 138th Street) como una ubicación con muchos choques (definida como una intersección con 48 choques reportables y no reportables o más o cinco o más choques con lesiones de peatones/ciclistas o más en 12 meses consecutivos del período de tres años más reciente para el que se tienen datos disponibles). Las medidas que se podrían emplear para aumentar la seguridad de peatones/ciclistas

podrían incluir la instalación de cruces adicionales con alta visibilidad donde no los haya y mejor iluminación pública.

ESTACIONAMIENTO

El documento de los análisis de estacionamiento cambia en el suministro y utilización de estacionamiento en un radio de ¼ de milla del Sitio de Bronx bajo ambas condiciones: Sin Acción y Con Acción. Bajo el proyecto propuesto se proveerían 575 espacios de estacionamiento complementarios en el sitio para el personal de DOC y de Servicios de salud correccional, mientras que la demanda restante generada por el sitio se estacionaría fuera del sitio. Se anticipa que los espacios disponibles en la calle y en un lote de estacionamiento público fuera de la calle dentro del área de estudio no serían suficientes para alojar a esta demanda en el período de mayor actividad de mitad del día de lunes a viernes analizado. Dado que el Sitio de Bronx está ubicado dentro de la Zona 2 como se muestra en el Mapa16-2, "Zonas de estacionamiento CEQR, mayo 2010", en el *Manual Técnico CEQR* 2014, la incapacidad del proyecto propuesto o del área vecina para alojar las futuras demandas de estacionamiento se considerarían como una insuficiencia de estacionamiento, pero generalmente no se consideraría significativa debido a la magnitud de modos alternativos de transporte disponibles.

CALIDAD DEL AIRE

El análisis de las emisiones y dispersión de dióxido de nitrógeno (NO_2) y PM inferior de 10 micrones de diámetro (PM_{10}) de los sistemas de calefacción y calentamiento de agua del desarrollo bajo el proyecto propuesto indican que estas emisiones no causarían una violación de las Normas Nacionales de la Calidad del Aire del Medio Ambiente (NAAQS, por sus siglas en inglés). Además, las concentraciones máximas predichas de $PM_{2.5}$ del proyecto propuesto serían menos que los criterios promedios de 24 horas y anuales correspondientes. Para asegurar que no haya efectos adversos significativos a causa del proyecto propuesto debido a las emisiones de calefacción y calentamiento del agua, se requerirían ciertas restricciones.

Los análisis de fuentes móviles determinaron que las concentraciones de CO y PM_{10} debido al proyecto propuesto en el Sitio de Bronx no darían como resultado violaciones de NAAQS en la intersección analizada, y que el aumento de concentraciones de partículas de materias menores o iguales a 2.5 micrones de diámetro ($PM_{2.5}$) no excederían los criterios *de minimis* de la Ciudad para $PM_{2.5}$. Adicionalmente, las concentraciones de CO y $PM_{2.5}$ de las instalaciones de estacionamiento relacionadas con el proyecto propuesto no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire.

No se identificaron actividades permitidas en el área de estudio. No se identificaron otras fuentes de emisiones en el uso de terreno e inspección de campo; por lo tanto, no se anticipan efectos significativos en el proyecto propuesto de las emisiones de fuentes industriales.

RUIDO

El análisis determina que las acciones propuestas no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de ruido en los receptores de ruido cercanos.

Las áreas recreativas que se incluirían en el proyecto propuesto tendrían la posibilidad de generar ruido. Un análisis de ruido de las áreas recreativas propuestas en el Sitio de Bronx determinó que debido a la distancia de los receptores vecinos, los patios recreativos propuestos no tendrían la posibilidad de causar efectos adversos significativos de ruido en ninguno de los receptores de ruido.

Para cumplir con los requisitos del nivel de ruido interior del *Manual Técnico CEQR* 2014, el análisis prescribe hasta 31 dBA de atenuación del edificio para el edificio propuesto, con un medio de ventilación alternativo para permitir el mantenimiento de una condición de ventanas cerradas. Estas medidas se incluirían en los requisitos de diseño del edificio propuesto, lo cual resultaría en niveles de ruido interior dentro del rango que se considera aceptable para los usos propuestos y no habría ningún efecto adverso significativo de ruido con respecto al edificio propuesto.

SALUD PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos a la salud pública. Como se describe en los análisis relevantes de este Plan preliminar de EIS, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos no mitigados en las áreas de calidad de aire, ruido operacional, calidad del agua o materiales peligrosos. Sin embargo, como se analiza en la Sección 2.15, "Construcción-Bronx", el proyecto propuesto podría causar efectos temporales no mitigados del ruido de la construcción, como lo definen los límites del *Manual Técnico CEQR* en 359 Southern Boulevard. Sin embargo, los límites del *Manual Técnico CEQR* para el ruido de construcción se basan en las consideraciones de calidad de vida y no en las condiciones de salud pública. Un impacto encontrado conforme al marco de la calidad de vida (es decir, un efecto adverso significativo del ruido de la construcción) no implica definitivamente que existirá un impacto cuando se evalúe el área de análisis en términos de salud pública (es decir, efecto adverso significativo para la salud pública). Adicionalmente, la actividad de la construcción generalmente se limitaría a un turno durante el día con excepciones limitadas que requerirían varianzas del Departamento de Edificios de la Ciudad de Nueva York, dejando el resto del día y la noche sin afectarse por el ruido de la construcción. Además, los niveles de ruido absolutos predichos estarían por debajo del límite máximo de la posible pérdida de audición de 85 dBA en todos los receptores analizados. Por lo tanto, el proyecto propuesto en el Sitio de Bronx no daría como resultado efectos adversos significativos a la salud pública.

CARÁCTER DEL BARRIO

Las instalaciones de detención propuestas y el edificio de usos mixtos introducirían nuevos usos y formas de edificios en el área de estudio. Sin embargo, no afectarían significativamente ninguna de las características distintivas del barrio. No habría ningún efecto adverso significativo en el uso de terreno, zonificación y políticas públicas, condiciones socioeconómicas, áreas abiertas, sombras, recursos históricos y culturales, diseño urbano y recursos naturales, ni el ruido. Aunque habría efectos adversos significativos en el transporte, el *Manual Técnico CEQR* indica que un efecto adverso significativo en una de las áreas técnicas que contribuyen al carácter del barrio no es automáticamente equivalente a un efecto adverso significativo del carácter del barrio. Por lo tanto, estos efectos solos o combinados con otros efectos moderados no constituirían efectos en el carácter del barrio dado que los cambios propuestos se limitarían al área inmediatamente vecina al sitio.

CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto, como ocurre con la mayoría de los proyectos de construcción, tendría la posibilidad de causar interrupciones temporales en el área vecina. Como se describe detalladamente más adelante, las actividades de construcción en el Sitio de Bronx podrían tener la posibilidad de causar efectos adversos significativos temporales de transporte y ruido durante los períodos de mayor actividad de la construcción. Información adicional de las áreas técnicas principales se resume a continuación.

TRANSPORTE

Se evaluaron las horas pico de 6:00 a 7:00 a.m. y de 3:00 a 4:00 p.m. cuando se anticipa que las condiciones de tráfico, tránsito, peatonales y de estacionamiento durante el período de movimiento de vehículos de trabajadores y camiones de construcción serán de mayor actividad. De acuerdo a la evaluación de las condiciones durante la actividad de construcción de máxima actividad, no se anticipan efectos adversos significativos en el tránsito o estacionamiento.

El análisis de tráfico analizó las condiciones en 18 intersecciones cerca del sitio del proyecto. Se identificó la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico debido al tráfico relacionado con los vehículos de trabajadores y camiones para siete intersecciones analizadas durante la hora pico de construcción de la mañana y se analizaron ocho intersecciones durante la hora pico a mitad del día. Se identificaron un total de nueve y 14 grupos de carriles en intersecciones analizadas durante las horas pico de construcción en la mañana y a mitad del día, respectivamente. Aunque los efectos resultantes de los aumentos del volumen de tráfico debido a la demanda generada por las actividades de construcción serían temporales, se investigaron medidas para mitigar estos efectos temporales y se analizan las medidas propuestas en la sección “Mitigación” a continuación.

Las ubicaciones de tráfico analizadas así como otras que pueden experimentar interrupciones relacionadas con la construcción se incluirían en el Plan de monitoreo de transporte de construcción (CTMP, por sus siglas en inglés) que se iniciaría al comienzo de la construcción. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. A medida que inicie el proceso de diseño y construcción, se haría una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico con la Oficina de mitigación y coordinación de construcción (OCMC, por sus siglas en inglés) y el DOT de la Ciudad de Nueva York, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar cualquier posible interrupción.

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones peatonales como resultado de las actividades de construcción (trabajadores de construcción relacionados y debido a los posibles arreglos de acceso a la infraestructura pública solicitada para facilitar el trabajo de construcción) no se puede determinar en este momento. Sin embargo, dado que la Ciudad está comprometida a un CTMP robusto durante la construcción, se haría una evaluación de las condiciones peatonales en coordinación con OCMC y DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar estas posibles interrupciones. Las medidas de mitigación para abordar los posibles efectos a los elementos peatonales (aceras, esquinas y cruces) generalmente incluyen cambios en el tiempo de los semáforos, ampliaciones de aceras y cruces o la reubicación de mobiliario urbano y obstrucciones. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

CALIDAD DEL AIRE

Aunque la construcción tendría la posibilidad de causar interrupciones temporales en la comunidad adyacente, se espera que cualesquier posibles interrupciones en cualquier área dada serían temporales y no continuarían durante todo el período de construcción, debido a la organización gradual de las actividades de construcción. Se seguirían medidas para reducir la posibilidad de emisiones contaminantes durante la construcción, de acuerdo a las leyes, reglamentos y códigos de construcción. Estas medidas incluirían medidas de supresión de polvo, restricciones de marcha de vehículos, uso de diésel con bajo contenido de azufre (ULSD, por sus siglas en inglés) y las mejores tecnologías disponibles (BAT, por sus siglas en inglés), y hasta el punto práctico, el uso de equipo más nuevo que cumpla las normas de emisiones y electrificación de equipo de Clasificación 4 de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos (USEPA, por sus siglas en inglés). Con la implementación de estas medidas, las actividades de construcción en el Sitio de Bronx no tienen la posibilidad de causar efectos adversos significativos en la calidad del aire.

RUIDO Y VIBRACIÓN

Se esperaría que la construcción del proyecto propuesto tenga la posibilidad de causar niveles elevados de ruido en receptores cercanos, y el ruido debido a la construcción a veces sería notable. Sin embargo, el ruido de la construcción sería intermitente y de duración limitada, y los niveles totales de ruido estarían en el rango “marginalmente aceptable” o “marginalmente inaceptable”. Con base en la predicción de incrementos del nivel de ruido de la construcción y la duración de las excedencias del límite de detección de CEQR, el ruido de construcción asociado con las acciones propuestas tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo temporal en el edificio residencial ubicado en 359 Southern Boulevard. El ruido asociado con la construcción del proyecto propuesto no tendría la posibilidad de aumentar al nivel de un efecto adverso significativo de ruido en todas las demás ubicaciones del área del proyecto.

Con respecto a la vibración, la construcción no tendría la posibilidad de causar vibración a un nivel que pudiera causar daños arquitectónicos o estructurales a los edificios adyacentes. La construcción causaría una vibración a un nivel que solo tendría la posibilidad de ser notable o molesto durante períodos limitados. Por lo tanto, no existe la posibilidad de efectos adversos significativos de vibración a causa del proyecto propuesto.

MITIGACIÓN

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado efectos adversos significativos al tráfico vehicular en ocho intersecciones durante algunas o todos los períodos de mayor actividad. Las medidas de mitigación que podrían abordar estos posibles efectos de transporte se analizan a continuación. Adicionalmente, no se anticipan efectos de tránsito, peatonales o de estacionamiento como resultado del proyecto propuesto; por lo tanto estas modalidades de transporte no se analizarán a continuación.

Tráfico

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en ocho intersecciones del área durante una o más horas pico analizadas; específicamente, 11 grupos de carriles analizados en siete intersecciones analizadas durante la hora pico en la mañana de lunes a viernes, 15 grupos de carriles en ocho intersecciones analizadas en ocho intersecciones analizadas durante la hora pico a mitad del día de lunes a viernes, y 11 grupos de carriles

analizados en seis intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos, lo cual mitigaría algunos de los posibles efectos anticipados de tráfico. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. Si estas medidas se consideran inviables, se considerarán otras posibles medidas en consulta con DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos continuarían sin mitigar.

La **Tabla S-5** muestra, asumiendo que se implementaran todas las medidas de mitigación propuestas, que los efectos adversos significativos se mitigarían completamente en dos grupos de carriles analizados en dos intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada, un grupo de carriles analizados en una intersección analizada en la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizado, y cuatro grupos de carriles analizados en dos intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado analizada. La **Tabla S-5** provee un resumen más detallado de las intersecciones y grupos de carriles analizados que tendrían la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados. Como se muestra en la **Tabla S-6**, la posibilidad de efectos continúa en siete grupos de carriles analizados en seis intersecciones analizadas durante

Tabla S-5
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Mañana de lunes a viernes	55/18	44/11	11/7	2/1	9/6
Mitad del día de lunes a viernes	55/18	40/10	15/8	1/0	14/8
Sábado	55/18	44/12	11/6	4/1	7/5

Tabla S-6
Grupos de carriles con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados

Intersección	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Intersecciones con semáforos			
East 141st Street y Jackson Avenue	WB-LTR	WB-LTR	---
East 138th Street y Jackson Avenue	---	SB-LTR	SB-LTR
East 141st Street y Bruckner Boulevard SB	WB-LT	EB-TR, WB-LT	WB-LT
East 141st Street y Bruckner Boulevard NB	EB-L, WB-T	EB-L, WB-T, WB-R	---
East 140th Street y Bruckner Boulevard SB	---	SB-T (Local)	---
East 138th Street y Bruckner Boulevard SB	EB-TR, WB-LT, SB-T (Main)	EB-TR, WB-LT, SB-TR (Local)	EB-TR, WB-LT---
East 138th Street y Bruckner Boulevard NB	EB-L, NB-T (Main a Rampa/Local)	EB-L, EB-LT, NB-T (Main a Rampa/Local)	EB-L, NB-T (Main a Rampa/Local)

Intersecciones sin semáforos			
East 140th Street y Jackson Avenue	EB-LTR	EB-LTR	EB-LTR
Notas: NB: dirección norte, SB: dirección sur, EB: dirección este, WB: dirección oeste L: vuelta a la izq, T: de paso, R: vuelta a la derecha			

La hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada en 14 grupos de carriles analizados en ocho intersecciones analizadas durante la hora pico de lunes a viernes de mitad del día analizada, y siete grupos de carriles analizados en cinco intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado analizada.

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción relacionado con la actividad del período de construcción de mayor actividad tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en ocho intersecciones del área de estudio durante una o más horas pico del período de la construcción analizado. Específicamente, nueve grupos de carriles en siete intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de construcción y 14 grupos de carriles en ocho intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de la construcción. Aunque estos efectos serían temporales, se consideraron medidas para abordar estos efectos temporales. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico temporales. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos temporales seguirían no mitigados.

La **Tabla S-7** muestra que con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, los posibles efectos adversos significativos debido a los recorridos de vehículos relacionados con la construcción se mitigarían completamente en tres grupos de carriles en dos intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de la construcción. Durante la hora pico de mitad del día de la construcción, cuatro grupos de carriles en tres intersecciones se mitigarían completamente. La **Tabla S-8** provee un resumen más detallado de las intersecciones y grupos de carriles analizados que tienen la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados durante la construcción. Como se muestra en la **Tabla S-8**, los posibles efectos seguirían en seis grupos de carriles en cinco intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de la construcción analizada y en 10 grupos de carriles en seis intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de la construcción analizada.

Tabla S-7
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Hora pico de la mañana	55/18	46/11	9/7	3/2	6/5

Hora pico de mitad del día	55/18	41/10	14/8	4/2	10/6

Tabla S-8
Grupos de carriles con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados

Intersección	Hora pico de la mañana	Hora pico de mitad del día
Intersecciones con semáforos		
East 141st Street y Jackson Avenue	---	WB-LTR
East 138th Street y Jackson Avenue	---	SB-LTR
East 141st Street y Bruckner Boulevard SB	WB-LT	---
East 141st Street y Bruckner Boulevard NB	EB-L, WB-T	---
East 140th Street y Bruckner Boulevard SB	---	SB-T(Local)
East 138th Street y Bruckner Boulevard SB	WB-LT	EB-TR, WB-LT, SB-T (Local)
East 138th Street y Bruckner Boulevard NB	NB-T(Main a Rampa/Local)	EB-L, EB-LT, NB-T(Main a Rampa/Local)
Intersecciones sin semáforos		
East 140th Street y Jackson Avenue	EB-LTR	EB-LTR

Notas:
NB: dirección norte, SB: dirección sur, EB: dirección este, WB: dirección oeste L: vuelta a la izq, T: de paso, R: vuelta a la derecha

DDC desarrollará un Plan de monitoreo de transporte de construcción (CTMP) antes de iniciar las actividades relacionadas con la construcción. El CTMP incluirá la recolección de datos de transporte así como análisis de tráfico y peatonales. La recolección de datos incluirá conteos de tráfico y peatones, horarios de turnos de trabajadores, origen y destino de los trabajadores y datos topográficos de distribución modal, datos de estacionamientos y datos de frecuencia de camiones. Se desarrollaría un plan de control de tráfico para el proyecto como parte del CTMP para abordar el efecto de la actividad relacionada con la construcción en los sistemas de transporte y verificar la necesidad de implementar medidas de mitigación relacionadas con la construcción identificadas en este EIS o medidas adicionales, si se justifican. Se presentaría el CTMP a DOT y OCMC para revisión y aprobación y sería un proceso continuo para abordar los efectos de la construcción.

Las ubicaciones de tráfico analizadas así como otras que pueden experimentar interrupciones relacionadas se incluirían en el CTMP que se iniciaría al comienzo de la construcción. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. A medida que avance el proceso de diseño-construcción, se haría una actualización de la evaluación de las condiciones de tráfico cerca del sitio del proyecto como parte del CTMP, DDC, a través del CTMP y en coordinación con DOT y OCMC, se identificarán las medidas factibles que podrían mitigar cualesquier posibles interrupciones.

Además de las medidas estándar de mitigación de tráfico identificadas previamente, la Ciudad seguirá explorando otras opciones para reducir aún más los efectos de tráfico en la cercanía del Sitio de Bronx. Posibles opciones podrían incluir estacionamiento remoto y servicio de transporte para los trabajadores de la construcción, incentivos para fomentar el uso de tránsito, el uso de agentes de policía de tráfico/trabajadores con banderas para facilitar la circulación del tráfico, entregas y colas escalonadas y horario de trabajo escalonado.

Peatones

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de peatones como resultado de la actividad de la construcción no se puede determinar en este momento. Sin embargo, se incluiría una evaluación de las condiciones peatonales en el CTMP descrito previamente. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

RUIDO DE LA CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo de ruido de la construcción en el edificio residencial ubicado en 359 Southern Boulevard. Se consideraron controles de origen o ruta para la factibilidad y eficacia para reducir el nivel de ruido de la construcción en los receptores que tienen la posibilidad de experimentar efectos adversos significativos de ruido de la construcción. Estas medidas pueden incluir encerrar la bomba de concreto y los camiones mezcladores de concreto cuando los barriles de las mezcladoras giren en una cubierta o túnel, incluyendo dos o tres paredes y un techo, con la abertura o aberturas dirigidas en dirección contraria a los receptores. Adicionalmente, la selección de modelos de equipos más silenciosos para grúas, generadores, compresores y montacargas puede dar como resultado una reducción de los niveles de ruido de la construcción durante las fases de superestructura y subsiguientes. Estas medidas, si se implementan, pueden mitigar parcialmente los efectos predichos del ruido de la construcción, porque habría momentos en los que la construcción del proyecto propuesto pudiera rebasar los niveles de ruido aceptables en estos receptores. Por lo tanto, la construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de ruido no mitigados en el edificio residencial ubicado en 359 Southern Boulevard.

EFECTOS ADVERSOS INEVITABLES

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado efectos adversos significativos de tráfico en ocho intersecciones del área del estudio durante una o más horas pico analizadas. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los efectos de tráfico anticipados. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos continuarían sin mitigar.

Asumiendo que se implementaran todas las medidas de mitigación propuestas, los efectos adversos significativos no mitigados seguirían en 9 grupos de carriles en seis intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada, en 14 grupos de carriles en ocho intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizada, y en 7 grupos de carriles en cinco intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado analizada. Estos efectos no mitigados constituirían efectos adversos inevitables.

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Tráfico

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción relacionado con la actividad del período de construcción de mayor actividad tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en ocho intersecciones del área de estudio durante una o más horas pico del período de construcción analizado. Aunque estos efectos serían temporales, se consideraron medidas para abordar estos efectos temporales. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico temporales. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos temporales seguirían no mitigados.

Con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, los posibles efectos no mitigados continuarían en seis grupos de carriles en cinco intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de la construcción analizada y en 10 grupos de carriles en seis intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de la construcción analizada. Estos efectos no mitigados constituirían efectos adversos inevitables.

Peatones

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

RUIDO DE LA CONSTRUCCIÓN

El análisis de construcción concluye que la construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo de ruido de la construcción en el edificio residencial ubicado en 359 Southern Boulevard. Se consideraron controles de origen o ruta además de los ya identificados en la Sección 2.15 para la factibilidad y eficacia para reducir el nivel de ruido de la construcción en los receptores que tienen la posibilidad de experimentar efectos adversos significativos de ruido de la construcción. Estas medidas pueden incluir encerrar la bomba de concreto y los camiones mezcladores de concreto cuando los barriles de las mezcladoras giren en una cubierta o túnel, incluyendo dos o tres paredes y un techo, con la abertura o aberturas dirigidas en dirección contraria a los receptores. Adicionalmente, la selección de modelos de equipos más silenciosos para grúas, generadores, compresores y montacargas puede dar como resultado una reducción de los niveles de ruido de la construcción durante las fases de superestructura y subsiguientes. Estas medidas, si se implementan, mitigarían parcialmente los efectos predichos del ruido de la construcción, porque habría momentos en los que la construcción del proyecto propuesto pudiera rebasar los niveles de ruido aceptables en estos receptores. Por lo tanto, los efectos adversos significativos del ruido durante el período de la construcción se considerarían parcialmente mitigados, dando como resultado efectos adversos significativos de ruido durante el período de la construcción.

K. SITIO DE BROOKLYN— POSIBLES EFECTOS DEL PROYECTO PROPUESTO

USO DE TERRENOS, ZONIFICACIÓN Y POLÍTICA PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos al uso de terreno, zonificación o políticas públicas. El proyecto propuesto introduciría unas nuevas instalaciones de detención más grandes al sitio del proyecto que lo que ocurriría en la condición Sin Acción. El proyecto propuesto serviría de apoyo y sería compatible con los usos cívicos institucionales existentes al norte, especialmente el Tribunal Penal del Condado de Kings, inmediatamente al norte del sitio del proyecto. Adicionalmente, la escala y densidad del proyecto propuesto sería satisfacer los usos comerciales y residenciales de alta densidad en toda la porción norte del área del estudio y el Centro de Brooklyn. Adicionalmente, el permiso especial aplicaría solo a las instalaciones de detención en el sitio del proyecto y no afectaría de manera adversa la zonificación en el área del estudio. El proyecto propuesto también apoyaría las políticas públicas, incluyendo los objetivos de *Más pequeño, más seguro, más justo*.

CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

Lo siguiente resume los hallazgos del análisis para cada área de inquietud socioeconómica. Como se detalla a continuación, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos importantes en el medio ambiente debido a cambios en las condiciones socioeconómicas.

DESPLACE RESIDENCIAL DIRECTO

El sitio del proyecto no contiene unidades de vivienda (DU) residenciales. Por lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado ningún desplace residencial directo.

DESPLACE COMERCIAL DIRECTO

El proyecto propuesto está ubicado en el sitio del Complejo de Detención de Brooklyn existente, unas instalaciones públicas de detención. Aunque el proyecto propuesto incluye la demolición de las instalaciones existentes, el proyecto propuesto incluiría instalaciones similares a las que se encuentran en las condiciones existentes y Sin Acción. No hay negocios privados en el sitio; por lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado un desplace directo de negocios privados o empleo relacionado con negocios privados.

DESPLACE RESIDENCIAL INDIRECTO

La inquietud con respecto al desplace residencial indirecto es si el proyecto propuesto o la acción podría causar aumentos en los valores de las propiedades y, por lo tanto, en las rentas, haciendo difícil para algunos residentes del área del estudio pagar sus residencias actuales. De acuerdo al *Manual Técnico CEQR*, el desarrollo residencial de 200 unidades o menos típicamente no causaría efectos socioeconómicos significativos debido al desplace residencial indirecto. Dado que el proyecto propuesto no introduciría ningunas DU residenciales o nuevo desarrollo comercial importante, no daría como resultado ningún efecto adverso significativo debido al desplace residencial indirecto.

DESPLACE COMERCIAL INDIRECTO

Una evaluación preliminar del desplazo comercial indirecto concluye que el proyecto propuesto no produciría ningún desplace comercial indirecto debido al aumento de los valores de las propiedades o rentas ni tampoco introduciría una concentración de usos que compensara

tendencias positivas en el área del estudio. Dado que el proyecto propuesto es un reemplazo del uso de las instalaciones de detención existentes, las actividades económicas relacionadas con el proyecto propuesto serían similares a aquellas actividades del futuro sin el proyecto propuesto. El proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

EFECTOS ADVERSOS EN INDUSTRIAS ESPECÍFICAS

Dado que el proyecto propuesto no daría como resultado un desplace comercial directo en el sitio del proyecto y la posibilidad de cualquier desplace comercial indirecto sería limitado y no específico a ninguna industria, no se justifica una evaluación de efectos adversos en industrias específicas.

ÁREAS ABIERTAS

El proyecto propuesto no alteraría ni eliminaría ningún recurso público de áreas abiertas en el sitio del proyecto. Con base en los análisis de sombras, calidad del aire, ruido y construcción, las áreas abiertas del área del estudio no tendrían ningún efecto adverso en las sombras, calidad del aire o ruido relacionado con el proyecto. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos relacionados con los efectos directos en las áreas abiertas.

El proyecto propuesto introduciría a nuevos no residentes (es decir, trabajadores y visitantes) al sitio del proyecto y, por lo tanto aumentaría la demanda de recursos públicos de áreas abiertas en sus respectivas áreas de estudio. Actualmente, la proporción de áreas abiertas pasivas en el área del estudio para usuarios no residenciales es inferior a los lineamientos de la Ciudad como se indican en el *Manual Técnico CEQR,* y se mantendrían por debajo de los lineamientos tanto en la condición Sin Acción como en la condición Con Acción. El proyecto propuesto no daría como resultado una disminución de la proporción de áreas abiertas pasivas de más de 5 por ciento en comparación con la condición Sin Acción y los recursos ubicados en el área del estudio no están actualmente sobrecargados por las poblaciones existentes que las usan, ya que las áreas abiertas tienen tasas moderadas de uso. Algunos recursos de áreas abiertas adicionales cerca del proyecto pero fuera del área del estudio compensarían aún más los efectos de los no residentes nuevos. Adicionalmente, la demanda de áreas abiertas de los trabajadores y visitantes debido al proyecto propuesto sería menos que lo que este análisis proyectó de manera conservadora debido a la seguridad de las instalaciones y horarios estrictos del personal, y el proyecto propuesto proveería espacios recreativos para el personal de las instalaciones. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos en los recursos de áreas abiertas residenciales en el área del estudio.

SOMBRAS

El proyecto propuesto daría como resultado más sombras en dos plazas cercanas, un parque y dos edificios históricos con características sensibles a la luz solar. Para todos estos recursos, excepto uno, el aumento de sombra ocurriría en solo una de las cuatro estaciones. En ningún caso el aumento de sobra causaría efectos adversos significativos en el uso, apreciación o vegetación de los recursos afectados.

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

RECURSOS ARQUEOLÓGICOS

En conformidad con el *Manual Técnico CEQR*, la información referente al proyecto propuesto se presentó a LPC para iniciar su evaluación inicial de la sensibilidad arqueológica del Sitio de

Brooklyn. En cartas de comentarios fechadas el 8 de agosto de 2018 y 28 de noviembre de 2018, LPC determinó que el Sitio de Brooklyn y la calle adyacente de State Street no son significativos arqueológicamente. Por lo tanto, no se justifica el análisis arqueológico adicional del Sitio de Brooklyn y la construcción del proyecto propuesto en el Sitio de Brooklyn no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos en recursos arqueológicos.

RECURSOS ARQUITECTÓNICOS

En el futuro con el proyecto propuesto, el Complejo de Detención de Brooklyn existente se demolería y rehabilitaría con unas instalaciones de detención con una altura aproximada de 395 pies. Como no hay recursos arquitectónicos en el sitio del proyecto, el proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso en dichos recursos.

Hay cuatro recursos arquitectónicos conocidos y dos posibles recursos arquitectónicos en el área del estudio. El Tribunal Central de Brooklyn, un recurso arquitectónico conocido, está ubicado a 90 pies del proyecto propuesto. Las actividades relacionadas con la construcción para demoler las instalaciones de detención existentes en el sitio del proyecto y la construcción del proyecto propuesto podrían causar efectos adversos directos inadvertidos al Tribunal Central de Brooklyn. Por lo tanto, para evitar efectos inadvertidos relacionados con la construcción a este recurso arquitectónico, se prepararía un Plan de Protección de Construcción (CPP, por sus siglas en inglés) en consulta con LPC y se implementaría en coordinación con un ingeniero profesional certificado. El CPP seguiría los lineamientos establecidos en la Sección 522 del *Manual Técnico CEQR* y los *Lineamientos para la construcción adyacente a un monumento histórico de la Comisión de Conservación de Monumentos de la Ciudad de Nueva York* y *Programas de Protección para Edificios de Monumentos* de LPC. El CPP también cumpliría con los procedimientos establecidos en el *Aviso de políticas y procedimientos técnicos (TPPN) #10/88* del Departamento de Edificios (DOB) de la Ciudad de Nueva York. El Tribunal Central de Brooklyn también se afectaría de manera directa e indirecta con la construcción de nuevos puentes peatonales de 275 Atlantic Avenue al tribunal. No se puede definir la prevención o mitigación del impacto porque el diseño y los detalles con respecto a los puentes peatonales propuestos se completarán como parte del proceso de diseño/construcción (y observando también que se puede construir un túnel en lugar de los puentes o adicionalmente a estos). Por lo tanto, para mitigar el posible efecto adverso significativo a la apariencia histórica de la fachada de State Street del tribunal resultante de la construcción de puentes peatonales, se consultaría a LPC con respecto a su diseño. El Solicitante también se compromete a considerar otras opciones, como la construcción de un túnel de 275 Atlantic Avenue a 120 Schermerhorn Street, lo cual evitaría el efecto significativo. Después de consultar a LPC, es posible que no se evite o mitigue completamente el efecto adverso significativo de nuevos puentes peatonales.

El proyecto propuesto no causaría ningún efecto indirecto en recursos arquitectónicos posibles o conocidos. Ningún recurso arquitectónico conocido o posible tiene características dependientes de la luz solar que se afectarían con el proyecto propuesto y el proyecto propuesto no afectaría de manera significativa las vistas accesibles al público ni tampoco alteraría el marco histórico de los recursos arquitectónicos conocidos o posibles ubicados en el área del estudio.

DISEÑO URBANO Y RECURSOS VISUALES

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en el diseño urbano. Las instalaciones de detención propuestas serían más altas que los edificios existentes en el área del estudio, pero estarían dentro del marco densamente urbanizado del Centro de Brooklyn. La porción norte del área del estudio contiene múltiples edificios de más de 200 pies de altura y varios

que son más altos, incluyendo edificios de más de 300 pies de alto, y el edificio planeado de aproximadamente 591 pies de alto en 11 Hoyt Street, el cual sería considerablemente más alto que el proyecto propuesto. Adicionalmente, las instalaciones existentes ya son mucho más altas de 206 pies y la altura adicional propuesta tendría un efecto adicional limitado en la experiencia peatonal actual. El diseño de una torre sobre una base del edificio sería coherente con el diseño urbano existente del sitio del proyecto y con el diseño de edificios construidos más recientemente en el área del estudio. La base de cinco pisos de las instalaciones de detención propuestas en Atlantic Avenue, Boerum Place y Smith Street sería compatible con el desarrollo de menor densidad en la porción sur del área del estudio, así como con los edificios con bases de tres a siete pisos en Atlantic Avenue. Una base más alta también sería más coherente con el diseño urbano de Boerum Place y Smith Street al norte de Atlantic Avenue, donde los edificios están diseñados con muros en la calle de por lo menos cuatro pisos de alto. En general, el proyecto propuesto reemplazaría un edificio existente diseñado con una torre alta sobre una base con instalaciones más altas que también tienen una configuración de torre y base y que llenaría la manzana.

El área del estudio está desarrollada con una variedad de edificios de diferentes edades, diseños y revestimientos, incluyendo en Atlantic Avenue, donde hay edificios construidos más recientemente recubiertos con paredes de cortinas de vidrio y edificios de usos mixtos de ladrillos con frentes de tiendas minoristas. Las instalaciones de detención propuestas se adaptarían en este contexto de diseño urbano variado. La base recubierta de piedra de las instalaciones de detención propuestas en Boerum Place y Smith Street sería compatible con los edificios municipales recubiertos de piedra en el área, incluyendo el Tribunal Central de Brooklyn ubicado inmediatamente al norte del sitio del proyecto. La fachada alta al norte de las instalaciones de detención propuestas sería compatible con los edificios más altos en la porción norte del área del estudio. Una planta baja activada con múltiples entradas y usos, incluyendo negocios minoristas o instalaciones comunitarias animarían la experiencia peatonal y se adaptarían al corredor atareado de la calle de Atlantic Avenue. Las entradas de servicio y estacionamiento reubicadas a lo largo de State Street mejorarían el diseño de la calle a lo largo de Smith Street y reducirían los conflictos con los flujos existentes de ciclistas y peatones.

El proyecto propuesto también incluiría la eliminación del mapa de volúmenes por encima y por debajo del nivel de grado de State Street entre Boerum Place y Smith Street para facilitar la posible construcción de puentes o túneles peatonales que conecten las instalaciones de detención propuestas con el Tribunal Central de Brooklyn. Se esperaría que los posibles puentes peatonales alterarían pero no obstruirían la fachada sur del Tribunal Central de Brooklyn, el cual es un recurso visual y recurso histórico en el área del estudio. Adicionalmente, State Street es una calle angosta y la fachada de State Street del Tribunal Central de Brooklyn incluye usos de la parte posterior del edificio, incluyendo una entrada de servicio. Las vistas a la fachada principal de Schermerhorn Street, que contiene la entrada principal, no se cambiarían. Las vistas a la fachada prominente de Smith Street no se alterarían con los posibles puentes peatonales. Por lo tanto, bajo las condiciones Sin Acción, no ocurrirían posibles efectos adversos significativos al Tribunal Central de Brooklyn ni a las vistas al Tribunal Central de Brooklyn. El proyecto propuesto daría como resultado la remoción del mural “Justicia Mandala” en la fachada norte del edificio. Una porción del mural se rescataría y reinstalaría en el nuevo edificio en una ubicación accesible al público, acompañado de una descripción de la obra de arte y su historia.

MATERIALES PELIGROSOS

La evaluación del sitio del proyecto se llevó a cabo a través de la revisión de ESA Fase I y los resultados del Informe de Pruebas Ambientales. El ESA reveló evidencias de condiciones

ambientales reconocidas (REC) en el sitio del proyecto. ASTM, en la Norma E1527-13 para llevar a cabo los ESA, identifica estos como "la presencia o probable presencia de cualesquier sustancias peligrosas o productos de petróleo dentro, sobre o en una propiedad". Las pruebas del subsuelo, aunque encuentran señales de material de relleno histórico, no indicaron evidencias de un derrame de petróleo u otro derrame.

Algo no inesperado para un edificio de 1957, las pruebas identificaron ACM (como en los azulejos del piso, materiales aislantes y elementos del techo) y LBP, pero las muestras de masilla se consideraría que no contienen PCB. Existe una variedad de requisitos reglamentarios federales, estatales y locales que se seguirían para abordar la alteración y el desecho de estos materiales.

La construcción del nuevo edificio requeriría una excavación extensa. Los efectos se evitarían con la implementación del Plan de acción correctiva (RAP) y el Plan de salud y seguridad de la construcción (CHASP) relacionado, durante los disturbios del subsuelo asociados con la construcción. El RAP y CHASP fueron aprobados por el Departamento de Protección del Medio Ambiente (DEP) de la Ciudad de Nueva York. Los permisos de ocupación solo se emitirían una vez que DEP reciba y apruebe un Informe de cierre correctivo, certificado por un ingeniero profesional certificado de Nueva York, que documente que el RAP y CHASP se implementaron apropiadamente.

Con la implementación de los requisitos reglamentarios correspondientes para ACM, LBP, etc., relacionados con la demolición del edificio existente y las medidas requeridas por el RAP/CHASP para los disturbios del subsuelo, se evitaría la posibilidad de efectos adversos significativos de materiales peligrosos de la construcción en el sitio del proyecto. Después de la construcción, no habría posibilidades de efectos adversos significativos relacionados con materiales peligrosos.

INFRAESTRUCTURA DE AGUA Y ALCANTARILLADO

No se anticipa que el proyecto propuesto cause efectos adversos significativos a la infraestructura de abastecimiento de agua o de transferencia y tratamiento de aguas residuales y desagües pluviales de la Ciudad.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

Para 2027, la condición Con Acción generaría un aumento de la demanda de agua de 306,050 gpd en comparación con la condición Sin Acción. Esto representa un 0.03 por ciento de aumento de la demanda del sistema de abastecimiento de agua de la Ciudad de Nueva York. Se espera que habría un servicio adecuado de agua para satisfacer el aumento de la demanda de agua y que no habría efectos adversos significativos en el abastecimiento de agua de la Ciudad.

SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

Para 2027, con la condición Con Acción se generaría un aumento de 131,800 gpd de drenaje en el futuro sin el proyecto propuesto. Este volumen creciente en el flujo sanitario a los sistemas de alcantarillado combinados representaría aproximadamente 0.49 por ciento del flujo promedio diario a la planta WWTP de Red Hook. Este volumen no sobrepasaría la capacidad del WWTP de Red Hook y no se espera que cree un efecto adverso significativo en el sistema de tratamiento de alcantarillado sanitario de la Ciudad.

DESAGÜES PLUVIALES

El sitio del proyecto está ubicado en una subcuenca del WWTP de Red Hook. Al compararse con la condición Sin Acción, la condición Con Acción aumentaría los flujos de aguas pluviales al WWTP durante el clima lluvioso debido al aumento de flujo sanitario y superficies impermeables.

Se lograría una reducción de los flujos más altos de aguas pluviales al sistema de alcantarillado con la incorporación de mejores prácticas de administración (BMP) del recurso de aguas pluviales en conformidad con los requisitos de conexión del sitio de la Ciudad. Por lo tanto, no se anticipa que las acciones propuestas tengan un efecto adverso significativo en el sistema de alcantarillado combinado de la Ciudad ni en el sistema de tratamiento de alcantarillado de la Ciudad.

TRANSPORTE

TRÁFICO

Se evaluaron las condiciones de tráfico de las horas pico de lunes a viernes de 6:30 a 7:30 a.m. y de 2:45 a 3:45 p.m. (mitad del día) y la hora pico del sábado de 2:45 a 3:45 p.m., los cuales son los períodos en los que se espera mayor tráfico relacionado con el proyecto propuesto dado que coinciden con la hora pico de los períodos de los turnos del personal uniformado de DOC. El área del estudio de tráfico incluye 12 intersecciones (todas con semáforos) cerca del Sitio de Brooklyn donde se espera que los recorridos de vehículos generados por el proyecto superen el límite del análisis de 50 recorridos/hora del *Manual Técnico CEQR*. Como se resume en las **Tablas S-9 y S-10**, los resultados del análisis del efecto del tráfico indican la posibilidad de efectos adversos significativos en 10 intersecciones analizadas durante una o más horas pico analizadas. Una posibilidad de efectos adversos significativos se identificó para siete grupos de carriles analizados en seis intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes, 18 grupos de carriles analizados en 10 intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes, y 10 grupos de carriles analizados en siete intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado. La sección “Mitigación” analiza las posibles medidas bajo consideración, como cambios del tiempo de los semáforos, para mitigar estos posibles efectos adversos significativos en el tráfico identificados.

Tabla S-9
Número de intersecciones y grupos de carriles posiblemente afectados por hora pico

	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	**Mitad del día de lunes a viernes**	**Sábado**
Grupos de carriles	7	18	10
Intersecciones	6	10	7

Tabla S-10
Resumen de las intersecciones potencialmente afectadas significativamente

Intersección	Control	Hora pico		
		Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Columbia Street y Atlantic Avenue	Semáforo		X	X
Rampas de entrada y salida de Brooklyn-Queens Expressway (BQE) y Atlantic Avenue	Semáforo		X	X
Clinton Street y Atlantic Avenue	Semáforo	X	X	X
Court Street y Atlantic Avenue	Semáforo	X	X	
Boerum Place y Atlantic Avenue	Semáforo	X	X	X
Smith Street y Atlantic Avenue	Semáforo	X	X	X
State Street y Boerum Place	Semáforo		X	
State Street y Smith Street	Semáforo		X	
Boerum Place y Schermerhorn Street	Semáforo	X	X	X
Smith Street y Schermerhorn Street	Semáforo	X	X	X

TRÁNSITO

Los análisis de tránsito generalmente se centran en los períodos de mayor tráfico debido al transporte al trabajo en la mañana y tarde de lunes a viernes y es durante estos períodos cuando la demanda general en el metro y autobuses es generalmente mayor. Se espera que el proyecto propuesto genere su demanda máxima de recorridos durante los períodos de la mañana y mitad del día de lunes a viernes y los períodos de mitad del día del sábado, cuando el personal uniformado de DOC cambia de turno. Por lo tanto, la demanda máxima de tránsito del proyecto propuesto solo coincidiría con la demanda máxima del sistema de tránsito durante el período de la mañana de lunes a viernes. Habría menos recorridos de tránsito relacionados con el proyecto propuesto durante el período de transporte al trabajo de la tarde de lunes a viernes, dado que este período no coincidiría con el período de cambio de turno del personal uniformado de DOC.

Metro

Ocho estaciones de metro MTA NYCT están ubicadas dentro de ¼ de milla del Sitio de Brooklyn. Estas incluyen la estación de Bergen Street, que recibe servicio de los trenes F y G operando en la Línea de Culver; las tres estaciones que comprenden el complejo de Borough Hall/Court Street que reciben servicio de los trenes R que operan en la Línea de Fourth Avenue y los trenes números 2, 3, 4 y 5 que operan la Línea de Eastern Parkway; la estación de Hoyt Street-Fulton Mall que recibe servicio de los trenes números 2 y 3 que operan en la Línea de Eastern Parkway; la estación Hoyt-Schermerhorn Street que recibe servicio de los trenes A y C que operan en la Línea de Eighth Avenue y los trenes G que operan en la Línea de Culver; y las dos estaciones que comprenden la estación de Jay Street-MetroTech que reciben servicio de los trenes A y C que operan en la Línea de Eighth Avenue, los trenes F que operan en la Línea Culver y los trenes R que operan en la Línea de Fourth Avenue.

Durante las horas pico de transporte al trabajo de lunes a viernes en la mañana y en la tarde, el proyecto propuesto generaría un aumento de aproximadamente 92 y 50 recorridos en metro, respectivamente, en las ocho estaciones cercanas al sitio del proyecto: menos que el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un aumento de 200 recorridos/hora. Por lo tanto, no se

anticipan posibles efectos adversos significativos para las condiciones de las líneas y estaciones de metro como resultado del proyecto propuesto y, no se justifica el análisis detallado del metro.

Autobús

Un total de 12 rutas de autobuses locales de NYCT y una ruta de autobús de paradas limitadas MTA Bus operan dentro de ¼ de milla del Sitio de Brooklyn. Estas incluyen las rutas B25, B26, B38, B41, B45, B52, B57, B61, B62, B63, B65 y B67 operadas por NYCT y el servicio de paradas limitadas B103 operado por el MTA Bus. Tanto el servicio local como el de paradas limitadas lo proveen las rutas B38 y B41.

En las horas pico de transporte al trabajo de mañana y tarde de lunes a viernes, el proyecto propuesto generaría un total de aproximadamente 23 y 20 nuevos recorridos de autobús de tránsito, en rutas de autobús operando dentro de ¼ de milla del sitio del proyecto. Dados estos números de recorridos de las horas pico, ninguna ruta experimentaría un aumento de 50 o más recorridos/hora en una dirección. Por lo tanto, bajo la guía del *Manual Técnico CEQR*, la posibilidad de efectos adversos significativos se considera poco probable y no se justifica un análisis de autobús detallado.

PEATONES

El proyecto propuesto generaría un incremento neto de aproximadamente 18, 757, 392 y 403 recorridos a pie solamente en el Sitio de Brooklyn en las horas pico de la mañana, mitad del día y tarde de lunes a viernes, y la hora pico del sábado, respectivamente. Las personas que caminan de ida y vuelta a las entradas del metro y paradas de autobús llevarían el número de recorridos peatonales generados por el proyecto en las aceras y cruces del área a 133, 935, 462 y 547 durante estos mismos períodos, respectivamente. Por lo tanto, el número total de recorridos de peatones en los períodos de mitad del día y tarde de lunes a viernes y sábados excedería el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un incremento de 200 recorridos/hora. Estos recorridos se concentrarían más en las aceras y cruces en la cercanía inmediata del sitio. Se espera que siete elementos peatonales: tres aceras y cuatro esquinas, experimenten un aumento incremental de 200 o más recorridos a mitad del día de lunes a viernes y se seleccionaron para análisis detallado. En las otras horas pico, no se espera que ningún elemento peatonal experimente un aumento de 200 recorridos o más. Por lo tanto, el análisis detallado de los elementos peatonales se centra en el período de mitad del día de lunes a viernes solamente. Con base en los criterios de CEQR, ninguno de estos elementos peatonales analizados se afectaría significativamente de manera adversa por el proyecto propuesto.

SEGURIDAD VEHICULAR Y PEATONAL

El *Plan de acción de seguridad peatonal de Brooklyn Vision Zero* se publicó el 19 de febrero de 2015. Cerca del Sitio de Brooklyn, Atlantic Avenue, Fulton Street y Court Street se identificaron como Corredores Prioritarios y la intersección de Atlantic Avenue con Court Street se identificó como Intersección Prioritaria. El sitio está también ubicado en un Área Prioritaria pero no en un SPFA designado del Departamento de Transporte (DOT) de la Ciudad de Nueva York.

Se obtuvieron datos de choques para las intersecciones dentro de ¼ de milla del Sitio de Brooklyn del DOT por el período de informe de tres años del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2016 (el período más reciente para el que se tienen datos disponibles para todas las ubicaciones). Durante este período ocurrieron 431 choques reportables y no reportables, 164 choques con lesiones relacionados con peatones/ciclistas y dos fatalidades en las intersecciones del área del estudio. Una revisión de los datos de choques identificó cinco intersecciones como ubicaciones

con muchos choques (definidas como aquellas con 48 choques reportables y no reportables o más, o cinco choques con lesiones de peatones/ciclistas o más en 12 meses consecutivos del período de tres años más reciente para el que se tienen datos disponibles). DOT ha propuesto o ha implementado recientemente mejoras en cuatro de estas cinco ubicaciones con muchos choques. Las medidas adicionales que se podrían emplear para aumentar la seguridad de peatones/ciclistas podrían incluir la instalación de cruces adicionales con alta visibilidad donde no los haya y mejor iluminación pública.

ESTACIONAMIENTO

El documento de los análisis de estacionamiento cambia en el suministro y utilización de estacionamiento en un radio de ¼ de milla del Sitio de Brooklyn bajo ambas condiciones: Sin Acción y Con Acción. Actualmente hay un total de 19 lotes y garajes de estacionamiento público dentro del área del estudio de estacionamiento con una capacidad combinada de 3,308 espacios durante el período de mitad del día de lunes a viernes y 3,140 espacios durante el período temprano en la mañana (ya que tres instalaciones cierran durante la noche). Bajo el proyecto propuesto, se proveerían 292 espacios de estacionamiento complementarios para el personal de DOC y de Servicios de Salud Correccional (CHS, por sus siglas en inglés). Habría un excedente de estacionamiento complementario disponible después de tomar en cuenta toda la demanda de estacionamiento de DOC y CHS. Dado que estos espacios solo se usarían para personal autorizado, la demanda de estacionamiento relacionada con otras personas que no forman parte de personal (visitantes del sitio y clientes minoristas locales) necesitarían acomodarse fuera del sitio, ya sea en la calle o fuera de la calle. El estacionamiento complementario excedente en el sitio acomodaría gran parte de la demanda relacionada con el personal existente en el Complejo de Detención de Brooklyn. Un aumento de la capacidad de estacionamiento público disponible resultante de la reubicación de gran parte de la demanda de estacionamiento de este personal existente de espacios públicos en la calle o fuera de la calle al área de estacionamiento en el sitio propuesto acomodaría completamente el aumento de la demanda generada por el proyecto que no se acomodaría en el sitio del proyecto. Dado que es probable que este proyecto daría como resultado un aumento neto en la disponibilidad futura de estacionamiento público, no habría la posibilidad de una insuficiencia adversa significativa de estacionamiento con base en los criterios del *Manual Técnico CEQR*.

CALIDAD DEL AIRE

El análisis de las emisiones y dispersión de NO_2 y PM_{10} de los sistemas de calefacción y calentamiento de agua del desarrollo bajo el proyecto propuesto indica que estas emisiones no causarían una violación de NAAQS. Además, las concentraciones máximas predichas de $PM_{2.5}$ del proyecto propuesto serían menos que los criterios promedios de 24 horas y anuales correspondientes. Para asegurar que no haya efectos adversos significativos a causa del proyecto propuesto debido a las emisiones de calefacción y calentamiento del agua, se requerirían ciertas restricciones.

Los análisis de fuentes móviles determinaron que las concentraciones de PM_{10} debido al proyecto propuesto en el Sitio de Brooklyn no darían como resultado violaciones de NAAQS en la intersección analizada, y que el aumento de concentraciones de $PM_{2.5}$ no excederían los criterios *de minimis* de la Ciudad para $PM_{2.5}$. Adicionalmente, las concentraciones de CO y $PM_{2.5}$ de las instalaciones de estacionamiento relacionadas con el proyecto propuesto no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire.

RUIDO

El análisis determina que las acciones propuestas no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de ruido en los receptores de ruido cercanos.

Las áreas recreativas que se incluirían en el proyecto propuesto tendrían la posibilidad de generar ruido. Un análisis de ruido de las áreas recreativas propuestas en el Sitio de Brooklyn determinó que cualesquier patios recreativos a lo largo de la fachada norte del edificio propuesto estarían empotrados del perímetro del lote a por lo menos 25 pies para evitar la posibilidad de efectos adversos significativos de ruido. Con este retroceso, los patios recreativos propuestos no tendrían la posibilidad de causar efectos adversos significativos de ruido en ninguno de los receptores de ruido.

Para cumplir con los requisitos del nivel de ruido interior del *Manual Técnico CEQR* 2014, el análisis prescribe hasta 31 dBA de atenuación del edificio para el edificio propuesto, con un medio de ventilación alternativo para permitir el mantenimiento de una condición de ventanas cerradas. Estas medidas se incluirían en los requisitos de diseño del edificio propuesto, lo cual resultaría en niveles de ruido interior dentro del rango que se considera aceptable para los usos propuestos y no habría ningún efecto adverso significativo de ruido con respecto al edificio propuesto.

SALUD PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos a la salud pública. Como se describe en los análisis relevantes de este EIS, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos no mitigados en las áreas de calidad de aire, ruido operacional, calidad del agua o materiales peligrosos. El proyecto propuesto podría dar como resultado efectos temporales no mitigados de ruido de la construcción, según lo definido por los límites del *Manual Técnico CEQR* en el Tribunal Penal del Condado de Kings y en un edificio residencial ubicado en 239 State Street. Sin embargo, los límites del *Manual Técnico CEQR* para el ruido de construcción se basan en las consideraciones de calidad de vida y no en las condiciones de salud pública. Un impacto encontrado conforme al marco de la calidad de vida (es decir, un efecto adverso significativo del ruido de la construcción) no implica definitivamente que existirá un impacto cuando se evalúe el área de análisis en términos de salud pública (es decir, efecto adverso significativo para la salud pública). Adicionalmente, la actividad de la construcción generalmente se limitaría a un turno durante el día con excepciones limitadas que requerirían varianzas del Departamento de Edificios de la Ciudad de Nueva York, dejando el resto del día y la noche sin afectarse por el ruido de la construcción. Además, los niveles de ruido absolutos predichos estarían por debajo del límite máximo de la posible pérdida de audición de 85 dBA en todos los receptores analizados. Por lo tanto, el proyecto propuesto en el Sitio de Brooklyn no daría como resultado efectos adversos significativos a la salud pública.

CARÁCTER DEL BARRIO

Las instalaciones de detención propuestas introducirían una nueva forma de edificio en el área de estudio. Sin embargo, no afectaría significativamente ninguna de las características distintivas del barrio. No habría ningún efecto adverso significativo en el uso de terreno, zonificación y políticas públicas, condiciones socioeconómicas, áreas abiertas, sombras ni el ruido. Aunque habría efectos adversos significativos para los recursos históricos y culturales y el transporte, el *Manual Técnico CEQR* indica que un efecto adverso significativo en una de las áreas técnicas que contribuyen al carácter del barrio no es automáticamente equivalente a un efecto adverso significativo del carácter del barrio. Por lo tanto, estos solos o en combinación con otros efectos moderados no constituirían efectos al carácter del barrio dado que los cambios propuestos estarían limitados al área

inmediatamente vecina al sitio, los efectos a los recursos históricos y culturales no afectarían de manera adversa una característica distintiva del barrio, y bajos niveles de tráfico vehicular no son características distintivas del barrio.

CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto, como ocurre con la mayoría de los proyectos de construcción, tendría la posibilidad de causar interrupciones temporales en el área vecina. Como se describe detalladamente más adelante, las actividades de construcción en el Sitio de Brooklyn podrían tener la posibilidad de causar efectos adversos significativos temporales de transporte y ruido durante los períodos de mayor actividad de la construcción. Información adicional de las áreas técnicas principales se resume a continuación.

TRANSPORTE

Se evaluaron las horas pico de 6:00 a 7:00 a.m. y de 3:00 a 4:00 p.m. cuando se anticipa que las condiciones de tráfico, tránsito, peatonales y de estacionamiento durante el período de movimiento de vehículos de trabajadores y camiones de construcción serán de mayor actividad. De acuerdo a la evaluación de las condiciones durante la actividad de construcción de máxima actividad, no se anticipan efectos adversos significativos en el tránsito o estacionamiento.

El análisis de tráfico analizó las condiciones en 15 intersecciones cerca del sitio del proyecto. Se identificó la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico en 12 intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de la construcción y 11 intersecciones analizadas durante la hora pico a mitad del día de la construcción. Se identificaron un total de 18 y 15 grupos de carriles en intersecciones analizadas durante las horas pico de construcción en la mañana y a mitad del día, respectivamente. Aunque los efectos resultantes de la actividad de construcción serían temporales, se investigaron medidas para mitigar estos efectos temporales y se analizan las medidas propuestas en la sección “Mitigación” a continuación.

Las ubicaciones de tráfico analizadas así como otras que pueden experimentar interrupciones relacionadas con la construcción se incluirían en el Plan de monitoreo de transporte de construcción (CTMP, por sus siglas en inglés) que se iniciaría al comienzo de la construcción. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. A medida que inicie el proceso de diseño y construcción, se haría una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico en coordinación con OCMC y el DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar cualquier posible interrupción.

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones peatonales como resultado de las actividades de construcción (trabajadores de construcción relacionados y debido a los posibles arreglos de acceso a la infraestructura pública solicitada para facilitar el trabajo de construcción) no se puede determinar en este momento. Sin embargo, dado que la Ciudad está comprometida a un CTMP robusto durante la construcción, se haría una evaluación de las condiciones peatonales en coordinación

con OCMC y DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar estas posibles interrupciones. Las medidas de mitigación para abordar los posibles efectos a los elementos peatonales (aceras, esquinas y cruces) generalmente incluyen cambios en el tiempo de los semáforos, ampliaciones de aceras y cruces o la reubicación de mobiliario urbano y obstrucciones. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

CALIDAD DEL AIRE

Aunque la construcción causaría interrupciones temporales en la comunidad adyacente, se espera que cualesquier posibles interrupciones en cualquier área dada serían temporales y no continuarían durante todo el período de construcción, debido a la organización gradual de las actividades de construcción. Se seguirían medidas para reducir la posibilidad de emisiones contaminantes durante la construcción, de acuerdo a las leyes, reglamentos y códigos de construcción. Estas medidas incluirían medidas de supresión de polvo, restricciones de marcha de vehículos, uso de diésel ULSD, y BAT, y hasta el punto práctico, el uso de equipo más nuevo que cumpla las normas de emisiones y electrificación de equipo de Clasificación 4 de USEPA. Con la implementación de estas medidas, las actividades de construcción en el Sitio de Brooklyn no tienen la posibilidad de causar efectos adversos significativos en la calidad del aire.

RUIDO Y VIBRACIÓN

Se esperaría que la construcción del proyecto propuesto tenga la posibilidad de causar niveles elevados de ruido en receptores cercanos, y el ruido debido a la construcción a veces sería notable. Sin embargo, el ruido de la construcción sería intermitente y de duración limitada, y los niveles totales de ruido estarían en el rango “marginalmente aceptable” o “marginalmente inaceptable”. Con base en la predicción de incrementos del nivel de ruido de construcción y la duración de las excedencias del límite de detección de CEQR, el ruido de construcción asociado con las acciones propuestas tendrían la posibilidad de causar un efecto adverso significativo temporal en las fachadas sur y oeste de 239 State Street y en las fachadas sur y este del Tribunal Penal del Condado de Kings. El ruido asociado con la construcción del proyecto propuesto no tendría la posibilidad de aumentar al nivel de un efecto adverso significativo de ruido en todas las demás ubicaciones del área del proyecto.

Con respecto a la vibración, el solicitante y/o sus contratistas incorporarían monitoreo de vibración para todas las estructuras históricas ubicadas a 90 pies del sitio del proyecto. No se permitiría que los niveles de vibración durante la construcción rebasen el límite de 0.50 pulgadas/segundo considerado aceptable para las estructuras históricas. El equipo que produce vibración no operaría cerca de las estructuras no históricas de manera que pudieran causar posibles daños a estas estructuras. Además, la construcción no daría como resultado períodos prolongados de vibraciones perceptibles o molestas en los receptores vecinos. Por lo tanto, las actividades de construcción no tendrían la posibilidad de causar efectos adversos significativos de vibración.

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

El Tribunal Central de Brooklyn se puede afectar de manera directa con la construcción de nuevos puentes peatonales de 275 Atlantic Avenue a 120 Schermerhorn Street. No se puede definir completamente la mitigación debido al hecho de que no hay diseños ni detalles con respecto a los puentes peatonales propuestos. Para minimizar o mitigar el posible efecto adverso significativo a la apariencia histórica de la fachada de State Street del tribunal resultante de la construcción de posibles puentes peatonales, se consultaría a LPC con respecto a su diseño.

MITIGACIÓN

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

El Tribunal Central de Brooklyn en 120 Schermerhorn Street está ubicado a 90 pies del sitio del proyecto. Para evitar la posibilidad de efectos físicos directos al edificio del tribunal durante la construcción del proyecto propuesto, se desarrollaría un CPP en coordinación con el LPC y se implementaría en consulta con un ingeniero profesional certificado. El Tribunal Central de Brooklyn también se podría afectar de manera directa e indirecta con la construcción de nuevos puentes peatonales de 275 Atlantic Avenue al tribunal. No se puede definir completamente la mitigación debido al hecho de que no hay diseños ni detalles con respecto a los puentes peatonales propuestos. Por lo tanto, para minimizar o mitigar el posible efecto adverso significativo a la apariencia histórica de la fachada de State Street del tribunal resultante de la construcción de puentes peatonales, se consultaría a LPC con respecto a su diseño, y cómo y dónde se conectarían los puentes a la fachada sur del Tribunal Central de Brooklyn. Tras la consulta con LPC, si el efecto adverso significativo de los nuevos puentes peatonales no se puede mitigar completa o parcialmente, los puentes constituirían un efecto adverso no mitigado. El Solicitante también puede considerar otras opciones, como la posible construcción de un túnel de 275 Atlantic Avenue a 120 Schermerhorn Street, lo cual evitaría el efecto adverso significativo.

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado efectos adversos significativos al tráfico vehicular en 10 intersecciones analizadas. Las medidas de mitigación que podrían abordar estos posibles efectos de transporte se analizan a continuación. Adicionalmente, no se anticipan efectos de tránsito, peatonales o de estacionamiento como resultado del proyecto propuesto; por lo tanto estas modalidades de transporte no se analizarán a continuación.

Tráfico

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en 10 intersecciones del área durante una o más horas pico analizadas; específicamente, 7 grupos de carriles analizados en seis intersecciones analizadas durante la hora pico en la mañana de lunes a viernes, 18 grupos de carriles en 10 intersecciones analizadas durante la hora pico a mitad del día de lunes a viernes, y 10 grupos de carriles analizados en siete intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. Si estas medidas se consideran inviables, se considerarán otras posibles medidas en consulta con DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos continuarían sin mitigar.

La **Tabla S-11** muestra, asumiendo que se implementaran todas las medidas de mitigación propuestas, que los efectos adversos significativos se mitigarían completamente en cuatro grupos de carriles en cuatro intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada, cuatro grupos de carriles analizados en tres intersecciones analizadas en la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizado, y cuatro grupos de carriles analizados en dos intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado analizada. La **Tabla S-12** provee un resumen más detallado de las intersecciones y grupos de carriles analizados que tienen la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados. Como se muestra en la **Tabla S-12**, los efectos seguirían en grupos de carriles en dos intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada, en 14 grupos de carriles en ocho

intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizada, y 6 grupos de carriles en cinco intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado analizada.

Tabla S-11
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Mañana de lunes a viernes	52/12	45/6	7/6	4/4	3/2
Mitad del día de lunes a viernes	50/12	32/2	18/10	4/2	14/8
Sábado	50/12	40/5	10/7	4/2	6/5

Tabla S-12
Grupos de carriles con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados

Intersección	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Columbia Street y Atlantic Avenue	---	WB-L	WB-L
Clinton Street y Atlantic Avenue	---	EB-LT, WB-TR	EB-LT, NB-LTR
Court Street y Atlantic Avenue	---	WB-T	---
Boerum Place y Atlantic Avenue	EB-TR	EB-L, EB-TR, WB-LT, SB-R	---
Smith Street y Atlantic Avenue	EB-LT, WB-TR	EB-LT, NB-L	EB-LT
State Street y Smith Street	---	NB-TR	---
Schermerhorn Street y Boerum Place	---	WB-LTR	WB-LTR
Schermerhorn Street y Smith Street	---	NB-L, NB-TR	NB-TR

Notas:
NB: dirección norte, SB: dirección sur, EB: dirección este, WB: dirección oeste L: vuelta a la izq, T: de paso, R: vuelta a la derecha

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción relacionado con la actividad del período de construcción de mayor actividad tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en 14 intersecciones del área de estudio durante una o más horas pico del período de construcción analizado. Específicamente, 18 grupos de carriles en 12 intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de construcción y 15 grupos de carriles en 11 intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de la construcción. Aunque estos efectos serían temporales, se consideraron medidas para abordar estos efectos temporales. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico temporales. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos temporales seguirían no mitigados.

La **Tabla S-13** muestra que con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, los posibles efectos adversos significativos debido a los recorridos de vehículos relacionados con

la construcción se mitigarían completamente en ocho grupos de carriles en seis intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de la construcción. Durante la hora pico de mitad del día de la construcción, cinco grupos de carriles en cinco intersecciones se mitigarían completamente. La **Tabla S-14** provee un resumen más detallado de las intersecciones y grupos de carriles analizados que tienen la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados durante la construcción. Como se muestra en la **Tabla S-14**, los posibles efectos continuarían en 10 grupos de carriles y ocho intersecciones analizadas durante las horas pico de la mañana y mitad del día de la construcción.

Tabla S-13
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Hora pico de la mañana	73/15	55/3	18/12	8/4	10/8
Hora pico de mitad del día	76/15	61/4	15/11	5/3	10/8

Tabla S-14
Grupos de carriles con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados

Intersección	Hora pico de la mañana	Hora pico de mitad del día
Columbia Street y Atlantic Avenue	NB-R	WB-L
Hicks Street y Atlantic Avenue	EB-LT	---
Clinton Street y Atlantic Avenue	EB-LT	WB-TR
Court y Atlantic Avenue	---	WB-T
Smith Street y Atlantic Avenue	EB-LT, WB-TR, NB-TR	---
Bond Street y Atlantic Avenue	WB-TR	
Nevins Street y Atlantic Avenue	---	SB-LTR
Smith Street y Livingston Street	SB-TR	EB-LTR
Boerum Place y Livingston Street	---	EB-L, EB-TR
Adams Street y Livingston Street	WB-L	NB-TR
Jay Street y Livingston Street	SB-TR	NB-R, SB-L

Notas:
NB: dirección norte, SB: dirección sur, EB: dirección este, WB: dirección oeste L: vuelta a la izq, T: de paso, R: vuelta a la derecha

DDC desarrollará un CTMP antes de iniciar las actividades relacionadas con la construcción. El CTMP incluirá la recolección de datos de transporte así como análisis de tráfico y peatonales. La recolección de datos incluirá conteos de tráfico y peatones, horarios de turnos de trabajadores, origen y destino de los trabajadores y datos topográficos de distribución modal, datos de estacionamientos y datos de frecuencia de camiones. Se desarrollaría un plan de control de tráfico para el proyecto como parte del CTMP para abordar el efecto de la actividad relacionada con la construcción en los sistemas de transporte y verificar la necesidad de implementar medidas de mitigación relacionadas con la construcción identificadas en este EIS o medidas adicionales, si se justifican. Se presentaría el CTMP a DOT y OCMC para revisión y aprobación y sería un proceso continuo para abordar los efectos de la construcción.

Las ubicaciones de tráfico analizadas se incluirían en el CTMP que se iniciaría al comienzo de la construcción. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. Conforme inicie el proceso de diseño-construcción, una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico cerca del proyecto se haría parte del CTMP. DDC, a través del CTMP, y en coordinación con DOT y OCMC, identificará medidas factibles que podrían mitigar posibles interrupciones.

Además de las medidas estándar de mitigación de tráfico identificadas previamente, la Ciudad seguirá explorando otras opciones para reducir aún más los efectos de tráfico en la cercanía del Sitio de Brooklyn. Posibles opciones podrían incluir estacionamiento remoto y servicio de transporte para los trabajadores de la construcción, incentivos para fomentar el uso de tránsito, el uso de agentes de policía de tráfico/trabajadores con banderas para facilitar la circulación del tráfico, entregas y colas escalonadas y horario de trabajo escalonado.

PEATONES

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron diecisiete elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de peatones como resultado de la actividad de la construcción no se puede determinar en este momento. Sin embargo, se incluiría una evaluación de las condiciones peatonales en el CTMP descrito previamente. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

RUIDO DE LA CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo de ruido de la construcción en las fachadas sur y oeste de 239 State Street y las fachadas sur y este del Tribunal Penal del Condado de Kings. Se consideraron controles de origen o ruta para la factibilidad y eficacia para reducir el nivel de ruido de la construcción en los receptores que tienen la posibilidad de experimentar efectos adversos significativos de ruido de la construcción. Estas medidas pueden incluir encerrar la bomba de concreto y los camiones mezcladores de concreto cuando los barriles de las mezcladoras giren en una cubierta o túnel, incluyendo dos o tres paredes y un techo, con la abertura o aberturas dirigidas en dirección contraria a los receptores. Adicionalmente, la selección de modelos de equipos más silenciosos para grúas, generadores, compresores y montacargas puede dar como resultado una reducción de los niveles de ruido de la construcción durante las fases de superestructura y subsiguientes. Esto está sujeto a la disponibilidad de equipos más silenciosos en las cantidades necesarias para completar el proyecto propuesto en el marco de tiempo propuesto. Estas medidas, si se implementan, mitigarían parcialmente los efectos predichos del ruido de la construcción, porque habría momentos en los que la construcción del proyecto propuesto pudiera rebasar los niveles de ruido aceptables en estos receptores. Por lo tanto, la construcción del proyecto propuesto daría como resultado efectos adversos significativos de ruido en las fachadas sur y oeste de 239 State Street y en las fachadas sur y este del Tribunal Penal del Condado de Kings.

EFECTOS ADVERSOS INEVITABLES

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

El Tribunal Central de Brooklyn en 120 Schermerhorn Street está ubicado a 90 pies del sitio del proyecto. Para evitar la posibilidad de efectos físicos directos al edificio del tribunal durante la construcción del proyecto propuesto, se desarrollaría un CPP en coordinación con el LPC y se implementaría en consulta con un ingeniero profesional certificado. El Tribunal Central de Brooklyn también se afectaría de manera directa e indirecta con la construcción de nuevos puentes peatonales de 275 Atlantic Avenue al tribunal. No se puede definir completamente la mitigación debido al hecho de que no hay diseños ni detalles con respecto a los puentes peatonales propuestos. Por lo tanto, para minimizar o mitigar el posible efecto adverso significativo a la fachada de State Street del tribunal resultante de la construcción de puentes peatonales, se consultaría a LPC con respecto a su diseño. Tras consultar con LPC, si el efecto adverso significativo de los nuevos puentes peatonales no se puede mitigar, el Solicitante consideraría otras opciones, como la posible construcción de un túnel de 275 Atlantic Avenue a 120 Schermerhorn Street, para evitar el efecto adverso significativo. Sin embargo, si se construyen los puentes peatonales y la consulta adicional con LPC no produce medidas de mitigación, esto constituiría un efecto adverso significativo inevitable.

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado efectos adversos significativos de tráfico en 10 intersecciones del área del estudio durante una o más horas pico analizadas. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los efectos de tráfico anticipados. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos continuarían sin mitigar.

Asumiendo que se implementaran todas las medidas de mitigación propuestas, los efectos adversos significativos no mitigados seguirían en 3 grupos de carriles en dos intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada, en 14 grupos de carriles en ocho intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizada, y en 6 grupos de carriles en cinco intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado analizada. Estos efectos no mitigados constituirían efectos adversos inevitables.

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Tráfico

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción relacionado con la actividad del período de construcción de mayor actividad tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en 14 intersecciones del área de estudio durante una o más horas pico del período de construcción analizado. Aunque estos efectos serían temporales, se consideraron medidas para abordar estos efectos temporales. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico temporales. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos temporales seguirían no mitigados.

Con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, los posibles efectos no mitigados continuarían en 10 grupos de carriles y ocho intersecciones analizadas durante las horas

pico de la mañana y mitad del día de la construcción analizadas. Estos efectos no mitigados constituirían efectos adversos inevitables.

Peatones

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron diecisiete elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

RUIDO DE LA CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo de ruido de la construcción en las fachadas sur y oeste de 239 State Street y las fachadas sur y este del Tribunal Penal del Condado de Kings. Se consideraron controles de origen o ruta para la factibilidad y eficacia para reducir el nivel de ruido de la construcción en los receptores que tienen la posibilidad de experimentar efectos adversos significativos de ruido de la construcción. Estas medidas pueden incluir encerrar la bomba de concreto y los camiones mezcladores de concreto cuando los barriles de las mezcladoras giren en una cubierta o túnel, incluyendo dos o tres paredes y un techo, con la abertura o aberturas dirigidas en dirección contraria a los receptores. Adicionalmente, la selección de modelos de equipos más silenciosos para grúas, generadores, compresores y montacargas puede dar como resultado una reducción de los niveles de ruido de la construcción durante las fases de superestructura y subsiguientes. Esto está sujeto a la disponibilidad de equipos más silenciosos en las cantidades necesarias para completar el proyecto propuesto en el marco de tiempo propuesto. Estas medidas, si se implementan, mitigarían parcialmente los efectos predichos del ruido de la construcción, porque habría momentos en los que la construcción del proyecto propuesto pudiera rebasar los niveles de ruido aceptables en estos receptores. Por lo tanto, los efectos adversos significativos del ruido durante el período de la construcción se considerarían parcialmente mitigados, dando como resultado efectos adversos significativos de ruido durante el período de la construcción.

L. SITIO DE MANHATTAN— POSIBLES EFECTOS DEL PROYECTO PROPUESTO

USO DE TERRENOS, ZONIFICACIÓN Y POLÍTICA PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos al uso de terreno, zonificación o políticas públicas. El proyecto propuesto rehabilitaría el MDC existente en el sitio del proyecto con unas instalaciones de detención nuevas y más grandes con instalaciones comunitarias en la planta baja y/o espacio para negocios minoristas y estacionamiento complementario. El proyecto propuesto apoyaría y sería compatible con los usos institucionales, cívicos y de gobierno vecinos, particularmente aquellos en el Tribunal Penal de Manhattan en 100 Centre Street, inmediatamente al sur del sitio del proyecto y el complejo del tribunal federal al sudeste del sitio del proyecto. El proyecto propuesto representaría una expansión de los usos existentes actualmente en MDC y sería una continuación de este uso en el área del estudio. Adicionalmente, el permiso especial aplicaría solo a las instalaciones de detención en el sitio del proyecto y no afectaría de manera adversa la zonificación en el área del estudio. El proyecto propuesto también apoyaría las políticas públicas, incluyendo los objetivos de *Más pequeño, más seguro, más justo*.

Porciones del proyecto propuesto se encuentran en la Zona Costera de la Ciudad. Las áreas afectadas proveerían medidas de resiliencia destinadas a apoyar las políticas de resiliencia adoptadas de la Ciudad de Nueva York con respecto a la resiliencia a lo largo de las áreas de la rivera de Manhattan, en conformidad con *Vision 2020: Plan integral de la rivera de la Ciudad de Nueva York*. Se revisó la coherencia de los proyectos propuestos con las políticas del Programa de Revitalización de la Rivera (WRP, por sus siglas en inglés) de la Ciudad. El análisis del WRP concluyó que el proyecto propuesto en el Sitio de Manhattan apoyaría las políticas de resiliencia adoptadas de la Ciudad de Nueva York y sería coherente con las políticas relevantes de WRP.

CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

Lo siguiente resume los hallazgos del análisis para cada área de inquietud socioeconómica. Como se detalla a continuación, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos importantes en el medio ambiente debido a cambios en las condiciones socioeconómicas.

DESPLACE RESIDENCIAL DIRECTO

El sitio del proyecto no contiene unidades de vivienda (DU) residenciales. Por lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado ningún desplace residencial directo.

DESPLACE COMERCIAL DIRECTO

Una evaluación preliminar determina que el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos debido al desplace comercial directo. El sitio del proyecto actualmente aloja el MDC, el cual consiste de una Torre Norte en 124 White Street y una Torre Sur en 125 White Street, y funciona como unas instalaciones operadas por DOC. El proyecto propuesto implicaría la demolición y la rehabilitación de las instalaciones de detención existentes con unas instalaciones nuevas y modernas. Los arrendatarios de tiendas minoristas existentes ubicados en la planta baja de MDC Norte se desplazarían con la construcción de las nuevas instalaciones de detención pero la Ciudad puede dar a los negocios afectados la oportunidad de rentar espacio minorista en las nuevas instalaciones de detención. Sin embargo, incluso si estos negocios se desplazaran permanentemente del Sitio de Manhattan, su desplazo no constituiría un efecto adverso significativo. La pérdida potencial de empleo (aproximadamente 28 trabajadores) está muy por debajo del límite de 100 empleados para evaluación, y el posible desplazo no alteraría la condición socioeconómica del barrio. Además, existen múltiples negocios similares cerca del sitio.

DESPLACE RESIDENCIAL INDIRECTO

La inquietud con respecto al desplace residencial indirecto es si el proyecto propuesto o la acción podría causar aumentos en los valores de las propiedades y, por lo tanto, en las rentas, haciendo difícil para algunos residentes pagar sus residencias actuales. De acuerdo al *Manual Técnico CEQR*, el desarrollo residencial de 200 unidades o menos típicamente no causaría efectos socioeconómicos significativos debido al desplace residencial indirecto. Dado que el proyecto propuesto no introduciría ningunas DU residenciales al sitio del proyecto, no se anticipa que resulte un desplace residencial indirecto.

DESPLACE COMERCIAL INDIRECTO

Una evaluación preliminar del desplazo comercial indirecto concluye que el proyecto propuesto no produciría ningún desplace comercial indirecto debido al aumento de los valores de las propiedades o rentas ni tampoco introduciría una concentración de usos que compensara tendencias positivas en el área del estudio. El proyecto propuesto reemplazaría unas instalaciones de detención existentes (que han estado en ese sitio desde 1838) por unas instalaciones de

detención nuevas y modernas y, por lo tanto, no introduciría una nueva actividad económica ni cambiaría sustancialmente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

EFECTOS ADVERSOS EN INDUSTRIAS ESPECÍFICAS

Dado que la posibilidad de desplazo comercial directo o indirecto sería limitada y no específica a ninguna industria, no se justifica una evaluación de efectos adversos en industrias específicas.

ÁREAS ABIERTAS

El proyecto propuesto no alteraría ni eliminaría ningún recurso público de áreas abiertas en el sitio del proyecto. Con base en los análisis de sombras, calidad del aire, ruido y construcción, las áreas abiertas del área del estudio no tendrían ningún efecto adverso en las sombras, calidad del aire o ruido relacionado con el proyecto. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos relacionados con los efectos directos en las áreas abiertas.

El proyecto propuesto introduciría a nuevos no residentes (es decir, trabajadores y visitantes) al sitio del proyecto y, por lo tanto aumentaría la demanda de recursos públicos de áreas abiertas en el área del estudio. Sin embargo, el aumento de la demanda en comparación con el futuro sin el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de dar como resultado un efecto adverso significativo indirecto, y una cantidad suficiente de áreas abiertas seguiría en el área del estudio.

SOMBRAS

El proyecto propuesto proyectaría sombras en Collect Pond Park, Mandarin Plaza, Forsyth Plaza un Greenstreet y el Manhattan Bridge Arch. En Collect Pond Park, el día de análisis del 6 de mayo/6 de agosto, el aumento de sombra caería un poco en una pequeña área cerca del límite oeste del parque, de 7:55 a 8:25 a.m. El día de análisis del 21 de junio, Collect Pond Park tendría más sombra de 7:00 a 9:05 a.m. También habría más sobra en el camellón de tráfico triangular de Greenstreet en la intersección de Canal, Baxter y Walker Streets. Este camellón tendría aproximadamente de dos a tres horas más de sombra en la primavera, verano y otoño, dependiendo del día del análisis, pero tendría seis horas o más de luz solar directa de mayo a agosto, el corazón de la temporada de cultivos. En Mandarin Plaza, el día de análisis del 21 de marzo/21 de septiembre, habría más sombra en esta plaza de 7:36 a 9:00 a.m., eliminando el área restante durante este período aproximado de una hora y media. Es probable que el uso sería bajo a estas horas de la mañana, dado que el área es principalmente de carácter comercial y cívico. Forsyth Plaza y el Manhattan Bridge Arch recibirían más sombra durante menos de 30 minutos. Se determinó que el aumento de sombra en estos recursos no daría como resultado efectos adversos significativos debido a su duración y/o extensión limitada, y el carácter y sensibilidad específicos de cada recurso.

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

RECURSOS ARQUEOLÓGICOS

El área del estudio para recursos arqueológicos incluye áreas que se alterarían con la excavación de la superficie y, para propósitos de este análisis, incluye el sitio del proyecto en 124 White Street (Manzana 198, Lote 1) y 125 White Street (Manzana 167, parte del Lote 1). En un comentario fechado el 8 de agosto de 2018, LPC determinó que el Sitio de Manhattan posiblemente tiene importancia arqueológica y solicitó que se prepare un estudio con documental arqueológico para aclarar más estos hallazgos iniciales. En conformidad con la solicitud de LPC, AKRF preparó un Estudio Fase 1A en octubre de 2018 para determinar la extensión a la que el área del estudio puede ser arqueológicamente sensible. Al momento de la preparación del Estudio Fase 1A, el Sitio de

Manhattan incluía únicamente 125 White Street (Manzana 167, parte del Lote 1). AKRF preparó un Estudio Complementario Fase 1A en diciembre de 2018 que evaluó la sensibilidad arqueológica de 124 White Street (Manzana 198, Lote 1) y la calle de White Street entre Centre Street y Baxter Street. Aunque los Estudios Fase 1A y Fase 1A Complementario incluyeron áreas adicionales que desde entonces se han eliminado del proyecto propuesto, su resumen aborda solo las determinaciones sensibles hechas para 124 y 125 White Street y la calle de White Street como se describen en el Estudio Fase 1A y en el Estudio Fase 1A Complementario.

Porción sur del sitio del proyecto: 125 White Street

El Estudio Fase 1A concluyó que dada la extensa alteración relacionada con la construcción del edificio existente en el sitio de 125 White Street, no es sensible con respecto a recursos arqueológicos que daten a períodos previos al contrato o históricos. En una carta de comentarios fechada el 21 de noviembre de 2018, LPC llegó a las conclusiones y recomendaciones del Estudio Fase 1A. Por lo tanto, no se justifica el análisis arqueológico adicional para la porción sur del sitio del proyecto en la Manzana 167, Lote 1.

Porción norte del sitio del proyecto: 124 White Street

El Estudio Fase 1A Complementario determinó que la porción del sitio en 124 White Street en el plano de la Torre Norte de MDC existente no es sensible con respecto a recursos arqueológicos. Sin embargo, hay una pequeña probabilidad de que los recursos previos al contrato enterrados profundamente no alterados podrían estar presentes en la porción suroeste del sitio del proyecto, fuera del plano del edificio existente, ya que esta área quizá no se haya alterado completamente como resultado de la construcción de edificios en el sitio en los siglos XIX y XX, antes de la Torre Norte existente. Por lo tanto, se determinó que la porción suroeste de la Manzana 198, Lote 1 tiene poca sensibilidad con respecto a recursos arqueológicos asociados con la ocupación previa al contrato de Manhattan. Se esperaría que depósitos de tierra sensibles estén ubicados debajo de la profundidad de alteración asociada con la excavación de sótanos en los siglos XIX y XX, la cual se espera que se haya extendido a una profundidad de 10 pies por debajo de la superficie del suelo o a una elevación aproximada de 4 a 5 pies relativa al Datum Vertical de América del Norte de 1988 (North American Vertical Datum of 1988, NAVD88). Los niveles superiores de depósitos de turba que se supone que representan la superficie superior del piso del Collect Pond (Lago Colector) y sus humedales relacionados se espera que estén ubicados a profundidades de 20 a 40 pies por debajo de la superficie del suelo, o a una elevación de -6 a -26 pies relativa a NAVD88.

Área de eliminación del mapa: White Street

El Estudio Fase 1A Complementario determinó que las porciones no alteradas de la calle de White Street tienen sensibilidad de baja a moderada con respecto a los recursos arqueológicos relacionados con la ocupación previa al contrato de Manhattan y sensibilidad moderada con respecto a los recursos arqueológicos relacionados con el período histórico. Las áreas no alteradas en la calle se definieron como ubicaciones donde no hay servicios públicos presentes o donde hay espacio de 5 pies o más entre los bordes exteriores o por debajo de los servicios públicos existentes.

Recomendaciones de análisis adicional

El Estudio Fase 1A Complementario recomendó que se complete un análisis arqueológico adicional mediante la revisión de nuevas perforaciones del suelo, el cual se completaría como parte de la fase de planificación y diseño del proyecto, con el fin de determinar la extensión de la alteración en la esquina suroeste de 124 White Street y la calle White Street. Si las nuevas perforaciones de suelo revelan que no hay depósitos de turba intactos presentes en la esquina

suroeste del sitio, entonces esa porción del sitio del proyecto se consideraría haber sido alterada como resultado de la construcción de los edificios existentes y ya no se recomendaría análisis arqueológico adicional para 124 White Street dado que sería improbable que el sitio tuviera posible sensibilidad previa al contacto y se asumiría que depósitos de relleno histórico se han alterado.

En caso de que los planes finales del proyecto den como resultado alteraciones a porciones no alteradas de la calle de White Street, entonces se completaría el análisis arqueológico adicional mediante pruebas o monitoreo arqueológico de la Fase 1B, según lo recomendado en el Estudio Fase 1A Complementario en consulta con LPC. Antes de iniciar cualquier análisis adicional, se prepararía un Plan de Trabajo Fase 1B y se presentaría a LPC para revisión y aprobación. En caso de que las pruebas o el monitoreo arqueológico confirmen la presencia de recursos arqueológicos en las áreas de sensibilidad arqueológica según se identifica en el estudio Fase 1A, entonces se realizarían investigaciones arqueológicas adicionales (por ejemplo, Investigación Fase 2 o una Recuperación de Datos Fase 3, como se describe previamente) en consulta con LPC. La presencia de cualquier recurso arqueológico significativo se determinaría mediante investigaciones arqueológicas adicionales y consulta con LPC. Con la finalización de las investigaciones arqueológicas adicionales necesarias en las áreas de sensibilidad arqueológica y la concurrencia de LPC con las conclusiones de esas investigaciones, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos en los recursos arqueológicos.

RECURSOS ARQUITECTÓNICOS

En la condición Con Acción, el sitio del proyecto se rehabilitaría con unas instalaciones de detención de aproximadamente 450 pies de altura. La Torre Sur de MDC en 125 White Street está compuesta de una porción del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan y la Prisión en 100 Centre Street,[15] que previamente la Oficina de Conservación Histórica del Estado (SHPO, por sus siglas en inglés) de Nueva York ha determinado elegible como Registro Estatal/Nacional (S/NR, por sus siglas en inglés) y LPC ha determinado que es elegible como Monumento de la Ciudad de Nueva York (NYCL, por sus siglas en inglés). En una carta fechada el 4 de marzo de 2019, LPC también determinó que 125 White Street era elegible como NYCL. La demolición de White Street constituiría un efecto adverso directo significativo en el Edificio de Tribunales Penales y Prisión, lo que exige que el Solicitante desarrolle, en consulta con LPC, medidas apropiadas para mitigar parcialmente el efecto adverso. Estas se analizan con más detalle a continuación.

Además del Edificio de Tribunales Penales y Prisión elegibles para S/NR y NYCL, se han identificado recursos arquitectónicos adicionales en el área del estudio. Las actividades relacionadas con la construcción del proyecto propuesto podrían causar efectos físicos relacionados con la construcción a los recursos arquitectónicos ubicados a 90 pies del sitio del proyecto en el área del estudio. Por lo tanto, para evitar efectos inadvertidos relacionados con la construcción, se establecerían medidas de protección de la construcción en un CPP que se desarrollaría en consulta con LPC e implementaría en coordinación con un ingeniero profesional certificado. El CPP describiría las medidas a implementarse para proteger el Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street y demás recursos arquitectónicos afectados durante la construcción del proyecto propuesto. El CPP seguiría los lineamientos establecidos en la Sección 522 del

[15] En forma colectiva, las estructuras en 100 Centre Street y 125 White Street se denominan como el Edificio de Tribunales Penales y Prisión en la Evaluación de Recursos SHPO del 17 de noviembre de 2009 que determina que cumple con los criterios de elegibilidad de S/NR. El término “Edificio de Tribunales Penales y Prisión” se ha usado en los análisis de recursos históricos para mantener la consistencia.

Manual Técnico CEQR y los *Lineamientos para la construcción adyacente a un monumento histórico de la Comisión de Conservación de Monumentos de la Ciudad de Nueva York* y *Programas de Protección para Edificios de Monumentos* de LPC. El CPP también cumpliría con los procedimientos establecidos en *TPPN #10/88* de DOB.

El proyecto propuesto causaría efectos adversos indirectos significativos al Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street debido a la demolición propuesta del edificio de la Prisión (Torre Sur de MDC) en 125 White Street, lo cual es un elemento contribuyente del recurso arquitectónico del Edificio de Tribunales Penales y Prisión. Como parte de las medidas de mitigación que se desarrollarían para mitigar parcialmente el efecto adverso, se consultaría a LPC con respecto al diseño de las nuevas instalaciones de detención y cómo se conectarían con puentes peatonales a la fachada norte de 100 Centre Street. No ocurrirían ningunos otros efectos indirectos a los recursos arquitectónicos. Ningún recurso arquitectónico tiene características dependientes de la luz solar que se afectarían con el proyecto propuesto y el proyecto propuesto no afectaría de manera significativa las vistas accesibles al público ni tampoco alterarían el marco histórico de los demás recursos arquitectónicos ubicados en el área del estudio. Las posibles medidas para mitigar los efectos adversos significativos a los recursos históricos y culturales se analizan a continuación en la sección “Mitigación”.

DISEÑO URBANO Y RECURSOS VISUALES

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en el diseño urbano de los alrededores. Las instalaciones de detención de 450 pies de altura propuestas serían más altas que los edificios del área principal del estudio, incluyendo un edificio de 14 pisos en Canal Street, edificios municipales revestidos de piedra de 110 a 354 pies de altura a lo largo de Centre Street, y edificios de más baja densidad en los barrios de Chinatown y Little Italy. Sin embargo, las instalaciones de detención tendrían una altura y forma similares al Edificio de Tribunales Penales de Manhattan de 224 pies de altura (con una torre de 354 pies de altura) en 100 Centre Street ubicado inmediatamente al sur del área del estudio principal. Las instalaciones de detención propuestas también tendrían una altura similar a edificios más altos a tres cuadras del sitio propuesto, incluyendo el edificio Jacob K. Javits de 41 pisos (584 pies de altura) en 26 Federal Plaza y el Tribunal de EE.UU. de 462 pies de altura en 500 Pearl Street, así como otros edificios más altos en el área secundaria del estudio, incluyendo el Edificio Federal Ted Weiss de aproximadamente 474 pies de altura en 290 Broadway, el edificio de aproximadamente 533 pies de altura en 7 Thomas Street, y el Edificio Municipal de Manhattan de aproximadamente 552 pies de altura en 1 Centre Street. Los materiales contemporáneos que se anticipa se usarán para las instalaciones de detención propuestas serían similares a los edificios vecinos, como el Tribunal Civil de Manhattan en 111 Centre Street, el edificio Jacob K. Javits y el hotel en 9 Crosby Street. La planta baja vidriada del edificio propuesto a lo largo de Baxter Street y Centre Street mantendría el carácter de diseño urbano de las calles de la porción norte del área del estudio proveyendo un espacio activo y dinámico de la planta baja que es similar a los edificios vecinos que tienen tiendas y restaurantes en la planta baja. Las nuevas instalaciones de detención propuestas tendrían un puente sobre White Street, y White Street seguiría sirviendo como un paso peatonal y se modernizaría con mobiliario urbano adicional y posibles entradas peatonales a las instalaciones de detención.

El área del estudio contiene una mezcla de tipos y tamaños de edificios, incluyendo edificios de tres a cuatro pisos del Distrito Histórico de Little Italy y Chinatown, los edificios municipales con pórticos en Centre Street, y los altos edificios de oficinas a lo largo de Broadway y Worth Street.

Las instalaciones de detención propuestas contribuirían con la variedad de edificios que componen el carácter del diseño urbano del área del estudio.

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en los recursos visuales. El proyecto propuesto no afectaría las características de un recurso visual ni tendría la posibilidad de obstruir vistas públicas significativas de un recurso visual. El Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street es un edificio histórico que es un recurso visual en el área del estudio; está ubicado inmediatamente al sur del sitio del proyecto y está conectado a la Torre Sur de MDC existente en 125 White Street en el sitio del proyecto mediante un puente peatonal y conectores encima de la entrada de servicio en la antigua calle de Bayard Street. Las instalaciones de detención propuestas incluirían dos posibles puentes peatonales para conectar la fachada sur del edificio propuesto al tercer piso y un piso más alto del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan. Los puentes peatonales alterarían la fachada norte del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan. Sin embargo, la fachada norte del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan no es la fachada principal del edificio y su fachada también está ubicada cerca del sitio del proyecto a través de la entrada de servicio angosta de 125 White Street, de manera que su fachada norte no es prominentemente visible. Las vistas principales del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan son del este y del oeste, desde Columbus Park y Collect Pond Park. La torre central del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan está visible a distancia en Centre Street con toda la fachada oeste principal del edificio y la torre visible desde Leonard y Lafayette Streets a través de Collect Pond Park. Bajo la condición Sin Acción, estas vistas del Edificio de Tribunales Penales de Manhattan no tendrían ningún impacto.

MATERIALES PELIGROSOS

Se llevó a cabo la evaluación del Sitio de Manhattan mediante la revisión de ESA Fase I. El ESA reveló evidencias de REC. ASTM, en la Norma E1527-13 para llevar a cabo los ESA, identifica estos como “la presencia o probable presencia de cualesquier sustancias peligrosas o productos de petróleo dentro, sobre o en una propiedad”.

Dado la edad de las estructuras que necesitarían demolerse en la Torre Sur de MDC, es probable que contengan sustancias típicas de edificios más antiguos, por ejemplo ACM, LBP y/o PCB. Dado que el Norte de MDC se construyó en 1989, la posibilidad de que estos materiales estén presentes es menor, pero de cualquier manera ACM podría estar presente. Existe una variedad de requisitos reglamentarios federales, estatales y locales que se seguirían antes y durante la demolición para abordar la alteración y el desecho de estos materiales.

La construcción de las nuevas instalaciones requeriría una excavación extensa en el Sitio de Manhattan. Se evitarían los efectos llevando a cabo investigaciones del subsuelo en conformidad con los Planes de Trabajo pre-aprobados por DEP y luego preparando (también sujeto a la aprobación de DEP) un RAP y CHASP relacionado para la implementación durante la alteración del subsuelo asociado con la construcción. Los permisos de ocupación solo se emitirían una vez que DEP reciba y apruebe un Informe de cierre correctivo, certificado por un ingeniero profesional certificado de Nueva York, que documente que el RAP y CHASP se implementaron apropiadamente.

Con la implementación de los requisitos reglamentarios correspondientes y las medidas requeridas por el RAP/CHASP, se evitaría la posibilidad de efectos adversos significativos de materiales peligrosos de la construcción en los sitios del proyecto. Después de la construcción, no habría posibilidades de efectos adversos significativos relacionados con materiales peligrosos.

INFRAESTRUCTURA DE AGUA Y ALCANTARILLADO

No se anticipa que el proyecto propuesto cause efectos adversos significativos a la infraestructura de abastecimiento de agua o de transferencia y tratamiento de aguas residuales y desagües pluviales de la Ciudad.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

Para 2027, la condición Con Acción generaría un aumento de la demanda de agua de 280,214 gpd en comparación con la condición Sin Acción. Esto representa un 0.03 por ciento de aumento de la demanda del sistema de abastecimiento de agua de la Ciudad de Nueva York. Se espera que habría un servicio adecuado de agua para satisfacer el aumento de la demanda de agua y que no habría efectos adversos significativos en el abastecimiento de agua de la Ciudad.

SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

Para 2027, con la condición Con Acción se generaría un aumento de 138,900 gpd de drenaje en el futuro sin el proyecto propuesto. Este volumen creciente en el flujo sanitario a los sistemas de alcantarillado combinados representaría aproximadamente 0.07 por ciento del flujo promedio diario a la planta WWTP de Newtown Creek. Este volumen no sobrepasaría la capacidad del WWTP de Newton Creek y no se espera que cree un efecto adverso significativo en el sistema de tratamiento de alcantarillado sanitario de la Ciudad.

DESAGÜES PLUVIALES

El Sitio de Manhattan está ubicado en una subcuenca del WWTP de Newtown Creek. Al compararse con la condición Sin Acción, la condición Con Acción aumentaría los flujos de aguas pluviales al WWTP durante el clima lluvioso debido al aumento de superficies impermeables. Se lograría una reducción de los flujos más altos de aguas pluviales al sistema de alcantarillado con la incorporación de mejores prácticas de administración (BMP) del recurso de aguas pluviales en conformidad con los requisitos de conexión del sitio de DEP. Por lo tanto, no se anticipa que las acciones propuestas tengan un efecto adverso significativo en el sistema de alcantarillado combinado de la Ciudad ni en el sistema de tratamiento de alcantarillado de la Ciudad.

TRANSPORTE

TRÁFICO

Se evaluaron las condiciones de tráfico de las horas pico de lunes a viernes de 6:30 a 7:30 a.m. y de 2:45 a 3:45 p.m. (mitad del día) y la hora pico del sábado de 2:45 a 3:45 p.m., los cuales son los períodos en los que se espera mayor tráfico relacionado con el proyecto propuesto dado que coinciden con la hora pico de los períodos de los turnos del personal uniformado de DOC. El área del estudio de tráfico incluye un total de cuatro intersecciones (tres con semáforos y una con altos) en la proximidad al Sitio de Manhattan, donde se espera que los recorridos de vehículos generados por el proyecto propuesto superen el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de 50 recorridos/hora. Como se resume en las **Tablas S-15 y S-16**, los resultados del análisis del efecto del tráfico indican la posibilidad de efectos adversos significativos en una intersección analizada durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizada. Un efecto adverso significativo a un grupo de carriles analizado en la intersección de Centre Street y Walker Street se identificó durante el período de mitad del día de lunes a viernes. No se identificaron efectos adversos significativos en ninguna intersección analizada durante las horas pico de mitad del día de lunes a viernes y sábado analizadas. La sección “Mitigación” a continuación analiza las posibles medidas para mitigar estos posibles efectos adversos significativos en el tráfico.

Tabla S-15
Número de intersecciones y grupos de carriles posiblemente afectados por hora pico

	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Grupos de carriles	0	1	0
Intersecciones	0	1	0

Tabla S-16
Resumen de las intersecciones potencialmente afectadas significativamente

		Hora pico		
Intersección	Control	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Centre Street y Hogan Place	Semáforo			
Centre Street y Walker	Semáforo		X	
Bayard Street y Mulberry Street	Semáforo			
Baxter Street y Walker Street	Alto bilateral			

TRÁNSITO

Los análisis de tránsito generalmente se centran en los períodos de mayor tráfico debido al transporte al trabajo en la mañana y tarde de lunes a viernes y es durante estos períodos cuando la demanda general en el metro y autobuses es generalmente mayor. Se espera que el proyecto propuesto genere su demanda máxima de recorridos durante los períodos de la mañana y mitad del día de lunes a viernes, y sábado, cuando el personal uniformado de DOC cambia de turno. Por lo tanto, la demanda máxima de tránsito del proyecto propuesto solo coincidiría con la demanda máxima del sistema de tránsito durante el período de la mañana de lunes a viernes. Habría menos recorridos de tránsito durante el período de transporte al trabajo de la tarde de lunes a viernes, dado que este período no coincidiría con el período de cambio de turno del personal uniformado de DOC.

Metro

Tres estaciones de metro MTA NYCT están ubicadas dentro de ¼ de milla del Sitio de Manhattan. Al norte del sitio hay tres estaciones que comprenden el complejo de la Estación de Canal Street que recibe servicio de los trenes exprés N y Q y los trenes locales R y W que operan en la Línea Broadway; los trenes exprés números 4 y 5 y los trenes locales número 6 que operan la Línea de Lexington Avenue; y los trenes exprés J y Z (que proveen servicio en la hora pico en su respectiva dirección) que operan en la Línea de Nassau Street. Durante las horas pico de transporte al trabajo de lunes a viernes en la mañana y en la tarde, el proyecto propuesto generaría aproximadamente 134 y 56 nuevos recorridos en metro, respectivamente, menos que el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un aumento de 200 recorridos/hora. Por lo tanto, no se anticipan posibles efectos adversos significativos para las condiciones de las líneas y estaciones de metro como resultado del proyecto propuesto y, no se justifica el análisis detallado del metro.

Autobús

Seis rutas de autobuses locales de NYCT operan en o cerca de un radio de ¼ de milla del Sitio de Manhattan. Estas incluyen las rutas M9, M15, M22, M55 y M103 y la ruta de Servicio de Autobús Selecto (SBS, por sus siglas en inglés) M15. Adicionalmente, aproximadamente 10 rutas de autobús exprés NYCT dan servicio a paradas dentro de ¼ de milla del sitio, incluyendo los servicios de SIM1, SIM1c, SIM2, SIM3c, SIM4/4x, SIM4c, SIM32 y SIM34 de Staten Island y los servicios X27 y X28 de Brooklyn. Los autobuses ruta 120 de NJ Transit también se detienen a lo largo de Broadway cerca del sitio.

Durante las horas pico de transporte al trabajo de mañana y tarde de lunes a viernes, el proyecto propuesto generaría un total de aproximadamente 29 y 20 nuevos recorridos de autobús de tránsito, respectivamente. Dado que estos números de recorridos serían menos del límite del análisis de 50 recorridos/hora del *Manual Técnico CEQR* para un análisis detallado de autobuses, los efectos adversos significativos se consideran poco probables y no se justifica un análisis detallado de autobuses.

PEATONES

El proyecto propuesto generaría un incremento neto de aproximadamente 6, 362, 188 y 225 recorridos a pie solamente en las horas pico de la mañana, mitad del día y tarde de lunes a viernes, y la hora pico del sábado, respectivamente. Las personas que caminan de ida y vuelta a las entradas del metro y paradas de autobús llevarían el número de recorridos peatonales generados por el proyecto en las aceras y cruces del área a 169, 598, 264 y 417 durante estos mismos períodos, respectivamente. Por lo tanto, el número total de recorridos de peatones en los períodos de mitad del día y tarde de lunes a viernes y sábados excedería el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un incremento de 200 recorridos/hora. Sin embargo, estos recorridos se distribuirían entre múltiples entradas ubicadas a lo largo de tres de los frentes del sitio del proyecto y se dispersarían rápidamente a entradas de estaciones de metro, paradas de autobús y otros orígenes/destinos al norte, sur, este y oeste del sitio. Por lo tanto, es poco probable que cualesquier elementos peatonales (acera, área de esquina o cruce) experimenten 200 recorridos o más en la hora pico de mitad del día de lunes a viernes y no se justifica un análisis detallado de las condiciones peatonales.

SEGURIDAD VEHICULAR Y PEATONAL

El *Plan de acción de seguridad peatonal de Manhattan Vision Zero* se publicó el 18 de febrero de 2015. Cerca del Sitio de Manhattan, Canal Street se identificó como un Corredor Principal y la intersección de Bowery con Canal Street y el acercamiento al Puente de Manhattan se identificó como una Intersección Prioritaria. El sitio está también ubicado en un Área Prioritaria en el Área de Enfoque Peatonal para Personas Mayores (SPFA) de Chinatown designada.

Se obtuvieron datos de choques para las intersecciones dentro de ¼ de milla del sitio del proyecto del DOT por el período de informe de tres años del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2016 (el período más reciente para el que se tienen datos disponibles para todas las ubicaciones). Durante este período ocurrieron 455 choques reportables y no reportables, 186 choques con lesiones relacionados con peatones/ciclistas y una fatalidad en las intersecciones del área del estudio. Una revisión de los datos de choques identificó seis intersecciones como ubicaciones con muchos choques (definidas como aquellas con 48 choques reportables y no reportables o más, o cinco choques con lesiones de peatones/ciclistas o más en 12 meses consecutivos del período de tres años más reciente para el que se tienen datos disponibles). DOT ha propuesto o ha implementado recientemente mejoras en cuatro de estas cinco ubicaciones con muchos choques.

Las medidas adicionales que se podrían emplear para aumentar la seguridad de peatones/ciclistas podrían incluir la instalación de cruces adicionales con alta visibilidad donde no los haya y mejor iluminación pública.

ESTACIONAMIENTO

El documento de los análisis de estacionamiento cambia en el suministro y utilización de estacionamiento en un radio de ¼ de milla del Sitio de Manhattan bajo ambas condiciones: Sin Acción y Con Acción. Actualmente hay un total de 12 lotes y garajes de estacionamiento público dentro del área del estudio de estacionamiento con una capacidad combinada de 1,808 espacios durante los períodos de mitad del día de lunes a viernes y sábados y 1,720 espacios durante el período temprano en la mañana (ya que dos instalaciones cierran durante la noche).

Bajo el proyecto propuesto, se proveerían 125 espacios de estacionamiento complementarios para el personal de DOC y de Servicios de Salud Correccional (CHS, por sus siglas en inglés). Después de tomar en cuenta esta nueva capacidad complementaria y espacios existentes desplazados dedicados al personal de MDC existente, se estima que en comparación con la condición Sin Acción, el aumento de la demanda de estacionamiento generada por el proyecto en instalaciones públicas fuera de la calle y en la calle sería de aproximadamente 27 espacios en el período temprano en la mañana de lunes a viernes, 49 a mitad del día de lunes a viernes y 26 el sábado (esto incluiría la demanda del personal, trabajadores de servicios autorizados y visitantes a la cárcel). Se anticipa que los espacios disponibles en estacionamientos públicos en la calle y fuera de la calle en el área del estudio del estacionamiento serían suficientes para alojar a esta demanda en el período temprano en la mañana de lunes a viernes. Aunque la demanda no se acomodaría completamente en los períodos a mitad del día de lunes a viernes y sábados, esta insuficiencia no se consideraría significativa de acuerdo a los criterios de CEQR porque se espera que los conductores usen medios alternativos de viaje en lugar de la capacidad de estacionamiento disponible.

CALIDAD DEL AIRE

El análisis de las emisiones y dispersión de NO_2 y PM_{10} de los sistemas de calefacción y calentamiento de agua del desarrollo bajo el proyecto propuesto indica que estas emisiones no causarían una violación de NAAQS. Además, las concentraciones máximas predichas de $PM_{2.5}$ del proyecto propuesto serían menos que los criterios promedios de 24 horas y anuales correspondientes. Para asegurar que no haya efectos adversos significativos a causa del proyecto propuesto debido a las emisiones de calefacción y calentamiento del agua, se requerirían ciertas restricciones.

El análisis de las instalaciones de estacionamiento que se desarrollarán como parte del proyecto propuesto en el Sitio de Manhattan determinó que no habría ningún efecto adverso significativo con respecto a emisiones de CO y PM.

RUIDO

El análisis determina que las acciones propuestas no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de ruido en los receptores de ruido cercanos.

Las áreas recreativas que se incluirían en el proyecto propuesto tendrían la posibilidad de generar ruido. Un análisis de ruido de las áreas recreativas propuestas en el Sitio de Manhattan determinó que cualquier patio recreativo a menos de 145 pies por encima del suelo a lo largo de la fachada norte de las instalaciones de detención propuestas estaría empotrado por lo menos 34 pies del perímetro del lote para evitar la posibilidad de efectos adversos significativos de ruido. Además,

cualquier patio recreativo a menos de 240 pies por encima del suelo a lo largo de la fachada sur de las instalaciones de detención propuestas estaría empotrados por lo menos 5 pies del límite sur de la zonificación propuesta. Con estos retrocesos, los patios recreativos propuestos no tendrían la posibilidad de causar efectos adversos significativos de ruido en ninguno de los receptores de ruido.

Para cumplir con los requisitos del nivel de ruido interior del *Manual Técnico CEQR*, el análisis prescribe hasta 28 dBA de atenuación del edificio para el edificio propuesto, con un medio de ventilación alternativo para permitir el mantenimiento de una condición de ventanas cerradas. Estas medidas se incluirían en los requisitos de diseño del edificio propuesto, lo cual resultaría en niveles de ruido interior dentro del rango que se considera aceptable para los usos propuestos y no habría ningún efecto adverso significativo de ruido con respecto al edificio propuesto.

SALUD PÚBLICA

Como se describe en los análisis relevantes de este EIS, el proyecto propuesto en el Sitio de Manhattan no daría como resultado efectos adversos significativos no mitigados en ninguna de las áreas técnicas relacionadas con la salud pública (materiales peligrosos, calidad del agua, calidad del aire, o ruido). Este análisis concluye que el proyecto propuesto no daría como resultado un efecto adverso significativo a la salud pública.

CARÁCTER DEL BARRIO

Las instalaciones de detención propuestas introducirían una nueva forma de edificio en el área de estudio. Sin embargo, no afectaría significativamente ninguna de las características distintivas del barrio. No habría ningún efecto adverso significativo en el uso de terreno, zonificación y políticas públicas, condiciones socioeconómicas, áreas abiertas, sombras, diseño urbano ni el ruido. Aunque habría efectos adversos significativos para los recursos históricos y culturales y el transporte, el *Manual Técnico CEQR* indica que un efecto adverso significativo en una de las áreas técnicas que contribuyen al carácter del barrio no es automáticamente equivalente a un efecto adverso significativo del carácter del barrio. Por lo tanto, estos efectos solos o combinados con otros efectos moderados no constituirían ningún efecto al carácter del barrio. El proyecto propuesto daría como resultado la demolición de la Torre Sur de MDC en 125 White Street; sin embargo, esto no constituiría un efecto adverso significativo al carácter del barrio, ya que es uno de muchos edificios cívicos e institucionales del barrio y sería reemplazado por otro de uso institucional o de carácter similar (las instalaciones de detención propuestas). Adicionalmente, un bajo nivel de tráfico vehicular no es una característica distintiva del barrio y, por lo tanto, los cambios en el tráfico debido al proyecto propuesto no causarían efectos adversos significativos en el carácter del barrio.

CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto, como ocurre con la mayoría de los proyectos de construcción, causaría interrupciones temporales en el área vecina. Como se describe más adelante, las actividades de construcción en el Sitio de Manhattan darían como resultado efectos adversos significativos en los recursos arquitectónicos. Información adicional de las áreas técnicas principales se resume a continuación.

TRANSPORTE

Se evaluaron las horas pico de 6:00 a 7:00 a.m. y de 3:00 a 4:00 p.m. cuando se anticipa que las condiciones de tráfico, tránsito, peatonales y de estacionamiento durante el período de movimiento de vehículos de trabajadores y camiones de construcción serán de mayor actividad. De acuerdo a

una evaluación de las condiciones durante la actividad de construcción de máxima actividad, no se anticipan efectos adversos significativos en el tránsito o estacionamiento. Adicionalmente, no se anticipan efectos adversos significativos del tráfico debido al tráfico relacionado con los vehículos de trabajadores y camiones de construcción.

Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. A medida que inicie el proceso de diseño y construcción, se haría una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico en coordinación con OCMC y el DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar cualquier posible interrupción. Esta evaluación se haría como parte de un Plan de Monitoreo de Transporte de Construcción (CTMP) que se iniciaría al inicio de la construcción.

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron cinco elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones peatonales como resultado de las actividades de construcción (trabajadores de construcción relacionados y debido a los posibles arreglos de acceso a la infraestructura pública solicitada para facilitar el trabajo de construcción) no se puede determinar en este momento. Sin embargo, dado que la Ciudad está comprometida a un CTMP robusto durante la construcción, se haría una evaluación de las condiciones peatonales en coordinación con OCMC y DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar estas posibles interrupciones. Las medidas de mitigación para abordar los posibles efectos a los elementos peatonales (aceras, esquinas y cruces) generalmente incluyen cambios en el tiempo de los semáforos, ampliaciones de aceras y cruces o la reubicación de mobiliario urbano y obstrucciones. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

CALIDAD DEL AIRE

Aunque la construcción causaría interrupciones temporales en la comunidad adyacente, se espera que cualesquier posibles interrupciones en cualquier área dada serían temporales y no continuarían durante todo el período de construcción, debido a la organización gradual de las actividades de construcción. Se seguirían medidas para reducir la posibilidad de emisiones contaminantes durante la construcción, de acuerdo a las leyes, reglamentos y códigos de construcción. Estas medidas incluirían medidas de supresión de polvo, restricciones de marcha de vehículos, uso de diésel ULSD, y BAT, y hasta el punto práctico, el uso de equipo más nuevo que cumpla las normas de emisiones y electrificación de equipo de Clasificación 4 de USEPA. Con la implementación de estas medidas, las actividades de construcción en el Sitio de Manhattan no darían como resultado ningún efecto adverso significativo en la calidad del aire.

RUIDO Y VIBRACIÓN

Se esperaría que la construcción del proyecto propuesto tenga la posibilidad de causar niveles elevados de ruido en receptores cercanos, y el ruido debido a la construcción a veces sería notable.

Sin embargo, el ruido de la construcción sería intermitente y de duración limitada, y los niveles totales de ruido estarían en el rango "marginalmente aceptable" o "marginalmente inaceptable". Por consiguiente, el ruido asociado con la construcción del proyecto propuesto no tendría la posibilidad de aumentar al nivel de un efecto adverso significativo de ruido. Con respecto a la vibración, la construcción del proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar vibración a un nivel que pudiera causar daños arquitectónicos o estructurales a los edificios adyacentes. Adicionalmente, la construcción causaría una vibración a un nivel que solo tendría la posibilidad de ser notable o molesto durante períodos limitados. Por lo tanto, no habría ninguna posibilidad de efectos adversos significativos de vibración a causa del proyecto propuesto.

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

Con el proyecto propuesto, la demolición de 125 White Street constituiría un efecto adverso significativo directo en el Edificio de Tribunales Penales de Manhattan y Prisión en 100 Centre Street. Se exigiría al Solicitante desarrollar, en consulta con LPC, medidas apropiadas para mitigar parcialmente el efecto adverso.

El proyecto propuesto también causaría efectos adversos indirectos significativos al Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street debido a la demolición propuesta del edificio de la Prisión (Torre Sur de MDC en 125 White Street), lo cual es un elemento contribuyente del recurso arquitectónico del Edificio de Tribunales Penales y Prisión. Como parte de las medidas de mitigación que se desarrollarían para mitigar parcialmente el efecto adverso, se consultaría a LPC con respecto al diseño de las nuevas instalaciones de detención y cómo se conectarían con puentes peatonales a la fachada norte de 100 Centre Street.

MITIGACIÓN

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

Recursos arqueológicos

El área del estudio de recursos arqueológicos incluye aquellas áreas que se alterarían a causa de la excavación del subsuelo y por lo tanto incluye el sitio del proyecto, incluyendo las Torres Norte y Sur de MDC, y el Área de eliminación del mapa propuesta (por encima y por debajo del nivel del suelo de White Street entre Centre Street y Baxter Street).

El Estudio Fase 1A Complementario recomendó análisis arqueológico adicional en la calle de White Street y en la esquina suroeste de la Manzana 198, Lote 1. El Estudio Fase 1A Complementario recomendó que se complete un análisis arqueológico adicional mediante la revisión de nuevas perforaciones del suelo, el cual se completaría como parte de la fase de planificación y diseño del proyecto, con el fin de determinar la extensión de la alteración en la esquina suroeste de 124 White Street y la calle White Street. Si las nuevas perforaciones de suelo revelan que no hay depósitos de turba intactos presentes en la esquina suroeste del sitio, entonces esa porción del sitio del proyecto se consideraría haber sido alterada como resultado de la construcción de los edificios existentes y ya no se recomendaría análisis arqueológico adicional para 124 White Street dado que sería improbable que el sitio tuviera posible sensibilidad previa al contacto y se asumiría que depósitos de relleno histórico se han alterado. En caso de que se identifiquen posibles depósitos de turba intactos adicionales, entonces se justificaría un análisis arqueológico adicional en consulta con LPC. Con la finalización de las investigaciones arqueológicas adicionales necesarias en las áreas de sensibilidad arqueológica y la concurrencia de LPC con las conclusiones de esas investigaciones, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos en los recursos arqueológicos.

En caso de que los planes finales del proyecto den como resultado alteraciones a porciones no alteradas de la calle de White Street, entonces se completaría el análisis arqueológico adicional mediante pruebas o monitoreo arqueológico de la Fase 1B, según lo recomendado en el Estudio Fase 1A Complementario en consulta con LPC. La presencia de cualquier recurso arqueológico significativo se determinaría mediante investigaciones arqueológicas adicionales y consulta con LPC. Con la finalización de las investigaciones arqueológicas adicionales necesarias en las áreas de sensibilidad arqueológica y la concurrencia de LPC con las conclusiones de esas investigaciones, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos en los recursos arqueológicos.

Recursos arquitectónicos

Como se indicó previamente, la Torre Sur de MDC en 125 White Street se rehabilitaría con unas instalaciones de detención de aproximadamente 450 pies de altura. El edificio de la Prisión en el sitio del proyecto es parte del Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street, el cual es elegible como S/NR. Por lo tanto, la demolición de 125 White Street constituiría un posible efecto adverso significativo en recursos arquitectónicos. El Solicitante consultará a LPC para desarrollar e implementar medidas de mitigación para mitigar parcialmente la posibilidad de un efecto adverso significativo. Se espera que las medidas de mitigación incluyan la documentación de Inspección de Edificios Históricos Americanos (HABS, por sus siglas en inglés) del recurso arquitectónico, incluyendo suficiente información acerca de 100 Centre Street, al cual está conectado. Adicionalmente, también como mitigación para la demolición de 125 White Street, se consultaría a LPC con respecto al diseño de las nuevas instalaciones de detención y cómo se conectarían con puentes peatonales a la fachada norte de 100 Centre Street.

Para evitar la posibilidad de efectos físicos directos a los edificios históricos cercanos durante la construcción del proyecto propuesto, se desarrollaría un CPP en coordinación con el LPC y se implementaría en consulta con un ingeniero profesional certificado. El CPP describiría las medidas a implementarse para proteger el Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street y demás recursos arquitectónicos afectados durante la construcción del proyecto propuesto. Adicionalmente, se construirían dos puentes peatonales desde el sitio del proyecto hasta el Edificio de Tribunales Penales elegible como S/NR en 100 Centre Street. Por lo tanto, el CPP incluiría aquellas propiedades ubicadas dentro de 90 pies del sitio del proyecto y/o que se afectarían directamente, incluyendo el Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street y los Edificios del Distrito de Chinatown y Little Italy listados como S/NR.

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado un efecto adverso significativo al tráfico vehicular en una intersección analizada. Las medidas de mitigación que podrían abordar los posibles efectos de transporte se analizan a continuación. No se anticipan efectos relacionados de tránsito o peatonales como resultado del proyecto propuesto; por lo tanto estas modalidades de transporte no se analizarán a continuación.

Tráfico

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo en el tráfico en una intersección del área del estudio durante la hora pico de mitad del día analizada, específicamente en la dirección norte del grupo de carriles compartidos con derecho de paso en la intersección de Centre Street y Walker Street. No se anticipan efectos adversos significativos durante las horas pico de la mañana de lunes a viernes y sábados analizadas. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para los efectos de

tráfico anticipados. La mejora propuesta de ingeniería de tráfico está sujeta a revisión y aprobación de DOT. Si esta medida se considera inviable, se considerarán otras posibles medidas en consulta con DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, el posible efecto continuaría sin mitigar.

Como se resume en la **Tabla S-17,** la posibilidad de un evento adverso significativo durante la hora pico de lunes a viernes analizada se mitigaría completamente con la implementación de la medida de mitigación propuesta.

Tabla S-17
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Mañana de lunes a viernes	4 de agosto	4 de agosto	0/0	0/0	0/0
Mitad del día de lunes a viernes	4 de agosto	7/3	1/1	1/1	0/0
Sábado	4 de agosto	4 de agosto	0/0	0/0	0/0

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

TRÁFICO

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción asociado con la actividad del período de construcción no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico.

El Departamento de Diseño y Construcción (DDC, por sus siglas en inglés) desarrollará un CTMP antes de iniciar las actividades relacionadas con la construcción. El CTMP incluirá la recolección de datos de transporte así como análisis de tráfico y peatonales. La recolección de datos incluirá conteos de tráfico y peatones, horarios de turnos de trabajadores, origen y destino de los trabajadores y datos topográficos de distribución modal, datos de estacionamientos y datos de frecuencia de camiones. Se desarrollaría un plan de control de tráfico para el proyecto como parte del CTMP para abordar el efecto de la actividad relacionada con la construcción en los sistemas de transporte y verificar la necesidad de implementar medidas de mitigación relacionadas con la construcción identificadas en este EIS o medidas adicionales, si se justifican. Se presentaría el CTMP a DOT y OCMC para revisión y aprobación y sería un proceso continuo para abordar los efectos de la construcción.

Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. Conforme inicie el proceso de diseño-construcción, una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico cerca del proyecto se haría parte del CTMP. DDC, a través del CTMP, y en coordinación con DOT y OCMC, identificará medidas factibles que podrían mitigar posibles interrupciones.

PEATONES

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron cinco elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de peatones como resultado de la actividad de la construcción no se puede determinar en este momento. Sin embargo, se incluiría una evaluación de las condiciones peatonales en el CTMP descrito previamente. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

EFECTOS ADVERSOS INEVITABLES

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

La Torre Sur de MDC (edificio de la Prisión) en 125 White Street se rehabilitaría con unas nuevas instalaciones de detención. El edificio de la Prisión en el sitio del proyecto es parte del Edificio de Tribunales Penales en 100 Centre Street, el cual es elegible como S/NR. Por lo tanto, la demolición de 125 White Street constituiría un posible efecto adverso significativo en recursos arquitectónicos. El Solicitante consultará a LPC para desarrollar e implementar medidas de mitigación apropiadas para mitigar parcialmente el efecto adverso significativo. Se espera que las medidas de mitigación incluyan documentación de HABS del recurso arquitectónico, incluyendo información suficiente sobre 100 Centre Street, al cual está conectado, y consulta con LPC con respecto al diseño de las nuevas instalaciones de detención y cómo se conectaría mediante puentes peatonales a la fachada norte de 100 Centre Street.

A pesar de estas medidas, este efecto no se eliminaría completamente. Por lo tanto, la demolición de 125 White Street constituiría un efecto adverso significativo inevitable en este recurso histórico como resultado del proyecto propuesto.

TRANSPORTE

Como se describe en la Sección 4.9, el proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo en el tráfico en una intersección del área del estudio durante la hora pico de mitad del día analizada, específicamente en la dirección norte del grupo de carriles compartidos con derecho de paso en la intersección de Centre Street y Walker Street. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para los efectos de tráfico anticipados. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, el posible efecto continuaría sin mitigar.

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Peatones

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron cinco elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

M. SITIO DE QUEENS— POSIBLES EFECTOS DEL PROYECTO PROPUESTO

USO DE TERRENOS, ZONIFICACIÓN Y POLÍTICA PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos al uso de terreno, zonificación o políticas públicas. El proyecto propuesto reintroduciría el uso de unas instalaciones de detención al sitio del proyecto. Las instalaciones de detención existentes en el sitio de Queens cesaron sus operaciones en 2002 y tienen una capacidad de aproximadamente 500 camas. Las instalaciones de detención propuestas serían más grandes y alojarían sustancialmente a más detenidos que las instalaciones vacantes existentes. El proyecto propuesto también reemplazaría el lote de estacionamiento de la superficie existente en el sitio del proyecto por un garaje de estacionamiento público para dar servicio a las instalaciones propuestas y al centro cívico vecino. El proyecto propuesto serviría de apoyo y sería compatible con los usos institucionales y cívicos locales, especialmente los edificios del Tribunal Penal del Condado de Queens directamente al sur y oeste del sitio del proyecto, en el centro cívico existente. La escala y más alta densidad de las instalaciones propuestas se mitigarían con los barrios residenciales vecinos por Queens Boulevard al oeste, el Van Wyck Expressway al este, el Jackie Robinson Parkway al norte y Maple Grove Cemetery al sur. Además, el uso propuesto de las instalaciones comunitarias en la planta baja coincidiría y apoyaría los otros usos activos de la planta baja a lo largo de Queens Boulevard. Adicionalmente, el permiso especial aplicaría solo a las instalaciones de detención en el sitio del proyecto y no afectaría de manera adversa la zonificación en el área del estudio. El proyecto propuesto también apoyaría las políticas públicas, incluyendo los objetivos de *Más pequeño, más seguro, más justo*.

CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS

Lo siguiente resume los hallazgos del análisis para cada área de inquietud socioeconómica. Como se detalla a continuación, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos importantes en el medio ambiente debido a cambios en las condiciones socioeconómicas.

DESPLACE RESIDENCIAL DIRECTO

El sitio del proyecto no contiene unidades de vivienda (DU) residenciales. Por lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado ningún desplace residencial directo.

DESPLACE COMERCIAL DIRECTO

El proyecto propuesto está ubicado en el sitio del Complejo de Detención de Queens existente, unas instalaciones públicas de detención abandonadas. No hay negocios privados en el sitio; por lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado un desplace directo de ningún negocio privado o empleo.

DESPLACE RESIDENCIAL INDIRECTO

La inquietud con respecto al desplace residencial indirecto es si el proyecto propuesto o la acción podría causar aumentos en los valores de las propiedades y, por lo tanto, en las rentas, haciendo difícil para algunos residentes pagar sus residencias actuales. De acuerdo al *Manual Técnico CEQR*, el desarrollo residencial de 200 unidades o menos típicamente no causaría efectos socioeconómicos significativos debido al desplace residencial indirecto. Dado que el proyecto propuesto no introduciría ningunas unidades de vivienda residenciales o nuevo desarrollo

comercial, no daría como resultado ningún efecto adverso significativo debido al desplace residencial indirecto.

DESPLACE COMERCIAL INDIRECTO

Una evaluación preliminar del desplazo comercial indirecto concluye que el proyecto propuesto no produciría ningún desplace comercial indirecto debido al aumento de los valores de las propiedades o rentas ni tampoco introduciría una concentración de usos que compensara tendencias positivas en el área del estudio. El proyecto propuesto reemplazaría el uso de las antiguas instalaciones de detención cerradas desde 2002 y apoyaría la actividad económica adicional en el área del estudio, particularmente a lo largo de Queens Boulevard. La actividad económica generada por el proyecto propuesto sería similar a las actividades económicas generadas por el Tribunal Penal del Condado de Queens; los visitantes al proyecto propuesto, como trabajadores profesionales y empleados de gobierno (por ejemplo, abogados y trabajadores de casos), serían similares a aquellos que realizan negocios en el Tribunal Penal. Por lo tanto, el proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

EFECTOS ADVERSOS EN INDUSTRIAS ESPECÍFICAS

Dado que el proyecto propuesto no daría como resultado un desplace comercial directo en los sitios del proyecto y la posibilidad de cualquier desplace comercial indirecto sería limitado y no específico a ninguna industria, no se justifica una evaluación de efectos adversos en industrias específicas.

ÁREAS ABIERTAS

El proyecto propuesto no alteraría ni eliminaría ningún recurso público de áreas abiertas en el sitio del proyecto. Con base en los análisis de sombras, calidad del aire, ruido y construcción, las áreas abiertas del área del estudio no tendrían ningún efecto adverso en las sombras, calidad del aire o ruido relacionado con el proyecto. Por lo tanto, el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos relacionados con los efectos directos en las áreas abiertas.

El proyecto propuesto introduciría a nuevos no residentes (es decir, trabajadores y visitantes) al sitio del proyecto y, por lo tanto aumentaría la demanda de recursos públicos de áreas abiertas en el área del estudio. Sin embargo, el aumento de la demanda en comparación con el futuro sin el proyecto propuesto no tendría la posibilidad de dar como resultado un efecto adverso significativo indirecto, y una cantidad suficiente de áreas abiertas seguiría en el área del estudio.

SOMBRAS

El proyecto propuesto daría como resultado un aumento de sombra en porciones de los terrenos de Queens Borough Hall en la mañana durante todo el año y en algunos otros recursos sensibles a la luz solar en ciertas temporadas, incluyendo porciones de Willow Lake Preserve, Flushing Meadows-Corona Park entre Union Turnpike y 78th Crescent, Queens Boulevard Malls, Newcombe Square y los parques de juegos Hoover-Manton. El análisis concluye que el aumento de sombra en estos recursos no daría como resultado efectos adversos significativos debido a sus duraciones y/o extensiones limitadas, y el carácter y sensibilidad específicos de cada recurso.

RECURSOS HISTÓRICOS Y CULTURALES

RECURSOS ARQUEOLÓGICOS

En conformidad con el *Manual Técnico CEQR*, la información referente al proyecto propuesto se presentó a LPC para iniciar su evaluación inicial de la posible sensibilidad arqueológica del Sitio de Queens. En una carta de comentarios fechada el 8 de agosto de 2018, LPC determinó que el Sitio de Queens no es arqueológicamente significante. Por lo tanto, no se justifica el análisis arqueológico adicional del Sitio de Queens y la construcción del proyecto propuesto en el Sitio de Queens no tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos en recursos arqueológicos.

RECURSOS ARQUITECTÓNICOS

En el futuro con el proyecto propuesto, el antiguo Complejo de Detención de Queens y el lote de estacionamiento adyacente se rehabilitaría con unas instalaciones de detención con una altura aproximada de 270 pies. Como no hay recursos arquitectónicos en el sitio del proyecto, el proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso en dichos recursos.

No hay recursos arquitectónicos conocidos en el área del estudio. Hay un posible recurso arquitectónico en el área del estudio: Queens Borough Hall. Como está ubicado a más de 90 pies del proyecto propuesto, no ocurrirían efectos relacionados con la construcción a este posible recurso arquitectónico. Adicionalmente, el proyecto propuesto no causaría ningún efecto indirecto en los posibles recursos arquitectónicos. El posible recurso arquitectónico no tiene características dependientes de la luz solar que se afectarían con el proyecto propuesto y el proyecto propuesto no afectaría de manera significativa las vistas accesibles al público ni tampoco alteraría significativamente el marco histórico de Queens Borough Hall.

DISEÑO URBANO Y RECURSOS VISUALES

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en el diseño urbano. El proyecto propuesto se mitigaría con los barrios residenciales vecinos con los amplios corredores de transporte que atraviesan transversalmente el área del estudio, incluyendo el Van Wyck Expressway, Queens Boulevard y los Jackie Robinson y Grand Central Parkways.

Las instalaciones de detención propuestas contribuirían con la variedad de edificios que componen el carácter de diseño urbano del área del estudio y activarían un entorno peatonal de otra manera subutilizado en las aceras que rodean el sitio del proyecto. El garaje propuesto sería coherente con los usos del área del estudio y las alturas de los edificios del área del estudio, y se ubicaría adyacente a los lotes de estacionamiento y atareados corredores de transporte.

Las instalaciones de detención con un máximo de 270 pies de altura propuestas serían más altas que los edificios vecinos, aunque de altura comparable con los edificios más altos del área secundaria del estudio, incluyendo el edificio de apartamentos de aproximadamente 228 pies de altura en 125-10 Queens Boulevard y el edificio de apartamentos de aproximadamente 288 pies de altura en 82-37 Kew Gardens Road. Las instalaciones de detención propuestas también serían de gran tamaño, pero compatible con otros edificios institucionales en el área del estudio, incluyendo el edificio cercano de Queens Borough Hall y los Tribunales Penales del Condado de Queens.

Las instalaciones de detención propuestas estarían hacia atrás del principal corredor peatonal de Queens Boulevard, reduciendo ligeramente su visibilidad al entorno peatonal de Queens Boulevard. El proyecto propuesto se mitigaría con los barrios residenciales vecinos con los

amplios corredores de transporte que atraviesan transversalmente el área del estudio, incluyendo el Van Wyck Expressway, Queens Boulevard y los Jackie Robinson y Grand Central Parkways. Adicionalmente, las instalaciones propuestas se beneficiarían con la proximidad al edificio de Tribunales Penales del Condado de Queens.

El área del estudio contiene una mezcla de tipos y tamaños de edificios, incluyendo casas unifamiliares independientes del barrio Kew Gardens, edificios de uso mixto alineados en Queens Boulevard y las torres de apartamentos de ladrillos en el barrio Briarwood. Las instalaciones de detención propuestas contribuirían con la variedad de edificios que componen el carácter de diseño urbano del área del estudio y activarían un entorno peatonal de otra manera subutilizado en las aceras que rodean el sitio del proyecto.

El proyecto propuesto no tendría ningún efecto adverso significativo en los recursos visuales. El proyecto propuesto no afectaría las características de un recurso visual ni tendría la posibilidad de obstruir vistas públicas significativas de un recurso visual. Queens Borough Hall es un recurso visual ubicado aproximadamente a 290 pies del sitio del proyecto. Queens Borough Hall con su entrada principal con pórtico da frente al suroeste en Queens Boulevard, con lotes de estacionamiento y áreas con jardines detrás de este y las calles existentes, 82nd Avenue y 126th Street, separando a Queens Borough Hall del sitio del proyecto, el cual está ubicado detrás de este al noreste. Las vistas de Queens Boulevard a la fachada principal de Queens Borough Hall no se alterarían. Adicionalmente, las vistas a la fachada posterior menos significativa de Queens Borough Hall también seguirían estando disponibles desde 82nd Avenue y 126th Street, que delimitan el sitio del proyecto al sur y al este, con el estacionamiento y jardines y estas calles existentes todavía separando visualmente Queens Borough Hall del sitio del proyecto. Por lo tanto, el proyecto propuesto no eliminaría ni bloquearía ninguna vista significativa accesible al público de Queens Borough Hall. Adicionalmente, el proyecto propuesto no obstruiría vistas ni ningún otro recurso visual en las áreas principal y secundaria del estudio, incluyendo Maple Grove Park y Maple Grove Cemetery. Por lo tanto, el proyecto propuesto no alteraría el contexto del recurso visual o la experiencia de los peatones de este recurso.

MATERIALES PELIGROSOS

La evaluación del sitio del proyecto se llevó a cabo a través de la revisión de ESA Fase I y los resultados de las pruebas ambientales. Los ESA revelaron evidencias de REC en el sitio del proyecto. ASTM, en la Norma E1527-13 para llevar a cabo los ESA, identifica estos como “la presencia o probable presencia de cualesquier sustancias peligrosas o productos de petróleo dentro, sobre o en una propiedad”. Las pruebas del subsuelo, aunque encuentran señales de material de relleno histórico, no indicaron evidencias de un derrame de petróleo u otro derrame.

Algo no inesperado para un edificio de 1960, se encontraron ACM (como en los azulejos del piso, materiales aislantes y elementos del techo), LBP y PCB (como en la masilla). Existe una variedad de requisitos reglamentarios federales, estatales y locales que se seguirían para abordar la alteración y el desecho de estos materiales, tanto antes como durante la demolición.

La construcción de los nuevos edificios requeriría una excavación extensa. Los efectos se evitarían con la implementación del RAP y CHASP relacionado durante los disturbios del subsuelo asociados con la construcción. DEP aprobó el RAP y el CHASP. Los permisos de ocupación solo se emitirían una vez que DEP reciba y apruebe un Informe de cierre correctivo, certificado por un ingeniero profesional certificado de Nueva York, que documente que el RAP y CHASP se implementaron apropiadamente.

Con la implementación de los requisitos reglamentarios correspondientes para ACM, LBP, PCB, etc., relacionados con la demolición del edificio existente y las medidas requeridas por el RAP/CHASP para los disturbios del subsuelo, se evitaría la posibilidad de efectos adversos significativos de materiales peligrosos de la construcción en el sitio del proyecto. Después de la construcción, no habría posibilidades de efectos adversos significativos relacionados con materiales peligrosos.

INFRAESTRUCTURA DE AGUA Y ALCANTARILLADO

No se anticipa que el proyecto propuesto cause efectos adversos significativos a la infraestructura de abastecimiento de agua o de transferencia y tratamiento de aguas residuales y desagües pluviales de la Ciudad.

ABASTECIMIENTO DE AGUA

Para 2027, la condición Con Acción generaría un aumento de la demanda de agua de 449,480 gpd en comparación con la condición Sin Acción. Esto representa un 0.04 por ciento de aumento de la demanda del sistema de abastecimiento de agua de la Ciudad de Nueva York. Se espera que habría un servicio adecuado de agua para satisfacer el aumento de la demanda de agua y que no habría efectos adversos significativos en el abastecimiento de agua de la Ciudad.

SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

Para 2027, con la condición Con Acción se generaría un aumento de 235,620 gpd de drenaje en el futuro sin el proyecto propuesto. Este volumen creciente en el flujo sanitario a los sistemas de alcantarillado combinados representaría aproximadamente 0.23 por ciento del flujo promedio diario a la planta WWTP de Bowery Bay. Este volumen no sobrepasaría la capacidad del WWTP de Bowery Bay y no se espera que cree un efecto adverso significativo en el sistema de tratamiento de alcantarillado sanitario de la Ciudad.

DESAGÜES PLUVIALES

El sitio del proyecto está ubicado en una subcuenca del WWTP de Bowery Bay. Al compararse con la condición Sin Acción, la condición Con Acción aumentaría los flujos de aguas pluviales al WWTP durante el clima lluvioso debido al aumento de flujo sanitario y superficies impermeables. Se lograría una reducción de los flujos más altos de aguas pluviales al sistema de alcantarillado con la incorporación de mejores prácticas de administración (BMP) del recurso de aguas pluviales en conformidad con los requisitos de conexión del sitio de la Ciudad. Por lo tanto, no se anticipa que las acciones propuestas tengan un efecto adverso significativo en el sistema de alcantarillado combinado de la Ciudad ni en el sistema de tratamiento de alcantarillado de la Ciudad.

TRANSPORTE

TRÁFICO

Se evaluaron las condiciones de tráfico de las horas pico de lunes a viernes de 6:30 a 7:30 a.m. y de 2:45 a 3:45 p.m. (mitad del día) y la hora pico del sábado de 2:45 a 3:45 p.m., los cuales son los períodos en los que se espera mayor tráfico relacionado con el proyecto propuesto dado que coinciden con la hora pico de los períodos de los turnos del personal uniformado de DOC. El área del estudio de tráfico incluye un total de siete intersecciones (tres con semáforos y cuatro con altos) en la proximidad al Sitio de Queens, donde se espera que el aumento de los recorridos de vehículos generados por el proyecto propuesto supere el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de 50 recorridos/hora. Como se resume en las **Tablas S-18 y S-19**, los resultados del

análisis del efecto en el tráfico indican la posibilidad de efectos adversos significativos en cuatro intersecciones analizadas (tres con semáforos y una con altos) durante una o más horas pico analizadas. Una posibilidad de efectos adversos significativos se identificó para seis grupos de carriles analizados en tres intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes, tres grupos de carriles analizados en tres intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes, y dos grupos de carriles analizados en dos intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado. La sección "Mitigación" más adelante analiza las posibles medidas bajo consideración, como cambios del tiempo de los semáforos, para mitigar estos posibles efectos adversos significativos en el tráfico identificados.

Tabla S-18
Número de intersecciones y grupos de carriles posiblemente afectados por hora pico

	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Grupos de carriles	7	3	3
Intersecciones	4	3	3

Tabla S-19
Resumen de las intersecciones potencialmente afectadas significativamente

		Hora pico		
Intersección	Control	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Queens Boulevard y 78th Avenue	Semáforo	X	X	X
Queens Boulevard y Union Turnpike	Semáforo	X	X	X
Queens Boulevard y Hoover Avenue/83rd Avenue	Semáforo	X	X	X
134th Street y Union Turnpike	Alto bilateral	X		

TRÁNSITO

Los análisis de tránsito generalmente se centran en los períodos de mayor tráfico debido al transporte al trabajo en la mañana y tarde de lunes a viernes y es durante estos períodos cuando la demanda general en el metro y autobuses es generalmente mayor. Se espera que el proyecto propuesto genere su demanda máxima de recorridos durante los períodos de la mañana y mitad del día de lunes a viernes, y sábado, cuando el personal uniformado de DOC cambia de turno. Por lo tanto, la demanda máxima de tránsito del proyecto propuesto solo coincidiría con la demanda máxima del sistema de tránsito durante el período de la mañana de lunes a viernes. Habría menos recorridos de tránsito durante el período de transporte al trabajo de la tarde de lunes a viernes, dado que este período no coincidiría con el período de cambio de turno del personal uniformado de DOC.

Metro

Una estación de metro MTA NYCT está ubicada en la cercanía del Sitio de Queens: la estación de Union Turnpike/Kew Gardens, la cual recibe servicio de los trenes E y F en todo momento. Durante las horas pico de transporte al trabajo de lunes a viernes en la mañana y en la tarde, el

proyecto propuesto generaría aproximadamente 85 y 54 nuevos recorridos en metro, respectivamente, menos que el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un aumento de 200 recorridos/hora. Por lo tanto, no se anticipan posibles efectos adversos significativos para las condiciones de las líneas y estaciones de metro como resultado del proyecto propuesto y, no se justifica el análisis detallado del metro.

Autobús

Nueve rutas de autobús operan dentro de ¼ de milla del Sitio de Queens. Estas incluyen las rutas locales Q10, Q37 y Q60 y servicios exprés solo de lunes a viernes QM18 y QM21 operados por MTA Bus, y la ruta local Q46 y servicios exprés solo de lunes a viernes X63, X64 y X68 operados por NYCT. Durante las horas pico de transporte al trabajo de mañana y tarde de lunes a viernes, el proyecto propuesto generaría un total de aproximadamente 32 y 23 nuevos recorridos de autobús, respectivamente. Dado que estos números de recorridos serían menos del límite del análisis de 50 recorridos/hora del *Manual Técnico CEQR* para un análisis detallado de autobuses, los efectos adversos significativos se consideran poco probables y no se justifica un análisis detallado de autobuses.

PEATONES

El proyecto propuesto generaría un incremento neto de aproximadamente 59, 108, 60 y 68 recorridos a pie solamente en las horas pico de la mañana, mitad del día y tarde de lunes a viernes, y la hora pico del sábado, respectivamente. Las personas que caminan de ida y vuelta a las entradas del metro y paradas de autobús llevarían el número de recorridos peatonales generados por el proyecto en las aceras y cruces del área a 176, 265, 137 y 204 durante estos mismos períodos, respectivamente. Aunque el número de recorridos superaría el límite del análisis del *Manual Técnico CEQR* de un aumento de 200 recorridos/hora en las horas pico a mitad del día de lunes a viernes y sábados, no se justifica un análisis detallado de las condiciones de peatones porque no se espera que ninguna esquina, cruce o acera atraiga un aumento de 200 recorridos o más.

SEGURIDAD VEHICULAR Y PEATONAL

El *Plan de acción de seguridad peatonal de Queens Vision Zero* se publicó el 19 de febrero de 2015. Cerca del Sitio de Queens, Queens Boulevard Street se identificó como un Corredor Principal y la intersección de Queens Boulevard, 80th Road y Kew Gardens Road se identificó como una Intersección Prioritaria. El sitio no está ubicado cerca de un Área Prioritaria ni a un Área de Enfoque Peatonal para Personas Mayores (SPFA).

Se obtuvieron datos de choques para las intersecciones dentro de ¼ de milla del sitio del proyecto del DOT por el período de informe de tres años del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2016 (el período más reciente para el que se tienen datos disponibles para todas las ubicaciones). Durante este período ocurrieron 202 choques reportables y no reportables, 37 choques con lesiones relacionados con peatones/ciclistas y no ocurrió ninguna fatalidad en las intersecciones del área del estudio. Una revisión de los datos de choques identificó seis intersecciones como ubicaciones con muchos choques (definidas como aquellas con 48 choques reportables y no reportables o más, o cinco choques con lesiones de peatones/ciclistas o más en 12 meses consecutivos del período de tres años más reciente para el que se tienen datos disponibles).

ESTACIONAMIENTO

La implementación del proyecto propuesto desplazaría unas instalaciones existentes de estacionamiento público de 302 espacios en el sitio del proyecto (el terreno del estacionamiento municipal de Queens Borough Hall) junto con aproximadamente 224 espacios de estacionamiento

en la calle, incluyendo 69 espacios a lo largo de la porción de 82nd Avenue en el sitio del proyecto, dos espacios a lo largo de la calle de servicio de Union Turnpike, 110 espacios a lo largo de 132nd Street y 43 espacios a lo largo de 126th Street. Se estima que los usos de las instalaciones de detención y las instalaciones comunitarias del proyecto propuesto generarían una demanda máxima de 467 espacios (incluyendo 392 del personal y 75 visitantes). La demanda alcanzaría el máximo a mitad del día de lunes a viernes y se reduciría temprano en la mañana de lunes a viernes y a mitad del día los sábados. Para satisfacer esta demanda, el proyecto propuesto incluiría aproximadamente 676 espacios de estacionamiento público en una nueva estructura de estacionamiento por encima del suelo en el sitio del proyecto y aproximadamente 605 espacios de estacionamiento complementarios en unas instalaciones subterráneas debajo de las instalaciones de detención propuestas. Esta nueva capacidad de estacionamiento en el sitio sería suficiente para satisfacer toda la nueva demanda generada por los usos de las instalaciones de detención e instalaciones comunitarias del proyecto propuesto junto con la demanda desplazada de las instalaciones de estacionamiento existentes en el sitio y las porciones de espacios en la calle de 82nd Avenue, 132nd Street y 126th Street. Por lo tanto, la posibilidad de efectos adversos significativos de estacionamiento es poco probable.

CALIDAD DEL AIRE

El análisis de las emisiones y dispersión de NO_2 y PM_{10} de los sistemas de calefacción y calentamiento de agua de las instalaciones de detención propuestas indica que estas emisiones no causarían una violación de NAAQS. Además, las concentraciones máximas predichas de $PM_{2.5}$ del proyecto propuesto serían menos que los criterios promedios de 24 horas y anuales correspondientes. Para asegurar que no haya efectos adversos significativos a causa del proyecto propuesto debido a las emisiones de calefacción y calentamiento del agua, se requerirían ciertas restricciones.

Los análisis de fuentes móviles determinaron que las concentraciones de CO y PM_{10} debido al proyecto propuesto en el Sitio de Queens no darían como resultado violaciones de NAAQS en las intersecciones analizadas, y que el aumento de concentraciones de $PM_{2.5}$ no excederían los criterios *de minimis* de la Ciudad para $PM_{2.5}$. Adicionalmente, las concentraciones de CO y $PM_{2.5}$ de las instalaciones de estacionamiento relacionadas con el proyecto propuesto no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire.

RUIDO

El análisis determina que las acciones propuestas no darían como resultado ningún efecto adverso significativo de ruido en los receptores de ruido cercanos.

Las áreas recreativas que se incluirían en el proyecto propuesto tendrían la posibilidad de generar ruido. Un análisis de ruido de las áreas recreativas propuestas en el Sitio de Queens determinó que debido a la distancia de los receptores vecinos, los patios recreativos propuestos no tendrían la posibilidad de causar efectos adversos significativos de ruido en ninguno de los receptores de ruido.

Para cumplir con los requisitos del nivel de ruido interior del *Manual Técnico CEQR* 2014, el análisis prescribe hasta 33 dBA de atenuación del edificio para el edificio propuesto, con un medio de ventilación alternativo para permitir el mantenimiento de una condición de ventanas cerradas. Estas medidas se incluirían en los requisitos de diseño del edificio propuesto, lo cual resultaría en niveles de ruido interior dentro del rango que se considera aceptable para los usos propuestos y no habría ningún efecto adverso significativo de ruido con respecto al edificio propuesto.

SALUD PÚBLICA

El proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos a la salud pública. Como se describe en los análisis relevantes de este EIS, el proyecto propuesto no daría como resultado efectos adversos significativos no mitigados en las áreas de calidad de aire, ruido operacional, calidad del agua o materiales peligrosos. Sin embargo, como se analiza en "Construcción", el proyecto propuesto podría causar efectos temporales no mitigados del ruido de la construcción, como lo definen los límites del *Manual Técnico CEQR* en el Tribunal Penal del Condado de Queens. Sin embargo, los límites del *Manual Técnico CEQR* para el ruido de construcción se basan en las consideraciones de calidad de vida y no en las condiciones de salud pública. Un impacto encontrado conforme al marco de la calidad de vida (es decir, un efecto adverso significativo del ruido de la construcción) no implica definitivamente que existirá un impacto cuando se evalúe el área de análisis en términos de salud pública (es decir, efecto adverso significativo para la salud pública). Adicionalmente, la actividad de la construcción generalmente se limitaría a un turno durante el día con excepciones limitadas que requerirían varianzas del Departamento de Edificios de la Ciudad de Nueva York, dejando el resto del día y la noche sin afectarse por el ruido de la construcción. Además, los niveles de ruido absolutos predichos estarían por debajo del límite máximo de la posible pérdida de audición de 85 dBA en todos los receptores analizados. Por lo tanto, el proyecto propuesto en el Sitio de Queens no daría como resultado efectos adversos significativos a la salud pública.

CARÁCTER DEL BARRIO

Las instalaciones de detención propuestas y el garaje de estacionamiento público introducirían una nueva forma de edificio en el área de estudio. Sin embargo, no afectaría significativamente ninguna de las características distintivas del barrio. No habría ningún efecto adverso significativo en el uso de terreno, zonificación y políticas públicas, condiciones socioeconómicas, áreas abiertas, recursos históricos y culturales, diseño urbano, sombras ni el ruido. Aunque habría efectos adversos significativos en el transporte, el *Manual Técnico CEQR* indica que un efecto adverso significativo en una de las áreas técnicas que contribuyen al carácter del barrio no es automáticamente equivalente a un efecto adverso significativo del carácter del barrio. Por lo tanto, estos efectos solos o combinados con otros efectos moderados no darían como resultado ningún efecto adverso significativo en el carácter del barrio. Además, los bajos niveles de tráfico vehicular no son características distintivas del barrio.

CONSTRUCCIÓN

Las actividades de construcción en el Sitio de Queens causarían efectos adversos significativos temporales de transporte y ruido durante los períodos de mayor actividad de la construcción. Información adicional de las áreas técnicas principales se resume a continuación.

TRANSPORTE

Se evaluaron las horas pico de 6:00 a 7:00 a.m. y de 3:00 a 4:00 p.m. de mitad del día cuando se anticipa que las condiciones de tráfico, tránsito, peatonales y de estacionamiento durante el período de movimiento de vehículos de trabajadores y camiones de construcción serán de mayor actividad. De acuerdo a la evaluación de las condiciones durante la actividad de construcción de máxima actividad, no se anticipan efectos adversos significativos en el tránsito o estacionamiento.

El análisis de tráfico analizó las condiciones en 11 intersecciones cerca del sitio del proyecto. Se identificó la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico debido al tráfico relacionado con los vehículos de trabajadores y camiones para siete intersecciones analizadas durante la hora

pico de construcción de la mañana y se analizaron dos intersecciones durante la hora pico a mitad del día. Se identificaron efectos en un total de 13 y tres grupos de carriles en intersecciones analizadas durante las horas pico de construcción en la mañana y a mitad del día, respectivamente. Aunque los efectos resultantes de la actividad de construcción serían temporales, se investigaron medidas para mitigar estos efectos temporales y se analizan las medidas propuestas en la sección "Mitigación" a continuación.

Las ubicaciones de tráfico analizadas así como otras que pueden experimentar interrupciones relacionadas con la construcción se incluirían en el Plan de monitoreo de transporte de construcción (CTMP) que se iniciaría al comienzo de la construcción. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. A medida que inicie el proceso de diseño y construcción, se haría una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico en coordinación con OCMC y el DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar cualquier posible interrupción.

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones peatonales como resultado de las actividades de construcción (trabajadores de construcción relacionados y debido a los posibles arreglos de acceso a la infraestructura pública solicitada para facilitar el trabajo de construcción) no se puede determinar en este momento. Sin embargo, dado que la Ciudad está comprometida a un CTMP robusto durante la construcción, se haría una evaluación de las condiciones peatonales en coordinación con OCMC y DOT, según sea necesario, para identificar medidas factibles que podrían mitigar estas posibles interrupciones. Las medidas de mitigación para abordar los posibles efectos a los elementos peatonales (aceras, esquinas y cruces) generalmente incluyen cambios en el tiempo de los semáforos, ampliaciones de aceras y cruces o la reubicación de mobiliario urbano y obstrucciones. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

CALIDAD DEL AIRE

Aunque la construcción causaría interrupciones temporales en la comunidad adyacente, se espera que cualesquier posibles interrupciones en cualquier área dada serían temporales y no continuarían durante todo el período de construcción, debido a la organización gradual de las actividades de construcción. Se seguirían medidas para reducir la posibilidad de emisiones contaminantes durante la construcción, de acuerdo a las leyes, reglamentos y códigos de construcción. Estas medidas incluirían medidas de supresión de polvo, restricciones de marcha de vehículos, uso de diésel ULSD, y BAT, y hasta el punto práctico, el uso de equipo más nuevo que cumpla las normas de emisiones y electrificación de equipo de Clasificación 4 de USEPA. Con la implementación de estas medidas, las actividades de construcción en el Sitio de Queens no darían como resultado ningún efecto adverso significativo en la calidad del aire.

RUIDO Y VIBRACIÓN

Se esperaría que la construcción del proyecto propuesto tenga la posibilidad de causar niveles elevados de ruido en receptores cercanos, y el ruido debido a la construcción a veces sería notable. Sin embargo, el ruido de la construcción sería intermitente y de duración limitada, y los niveles totales de ruido estarían en el rango "marginalmente aceptable" o "marginalmente inaceptable". Con base en la predicción de incrementos del nivel de ruido de la construcción y la duración de las excedencias del límite de detección de CEQR, el ruido de construcción asociado con las acciones propuestas tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo temporal en el Tribunal Penal del Condado de Queens. El ruido asociado con la construcción del proyecto propuesto no tendría la posibilidad de aumentar al nivel de un efecto adverso significativo de ruido en todas las demás ubicaciones del área del proyecto. Con respecto a la vibración, la construcción del proyecto propuesto no tendría la posibilidad de causar vibración a un nivel que pudiera causar daños arquitectónicos o estructurales a los edificios adyacentes. Adicionalmente, la construcción causaría solo una vibración a un nivel que tendría la posibilidad de ser notable o molesto durante períodos limitados. Por lo tanto, no habría ninguna posibilidad de efectos adversos significativos de vibración a causa del proyecto propuesto.

MITIGACIÓN

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado efectos adversos significativos al tráfico vehicular en cuatro intersecciones analizadas. Las medidas de mitigación que podrían abordar estos posibles efectos de transporte se analizan a continuación. No se anticipan efectos de tránsito, peatonales o de estacionamiento como resultado del proyecto propuesto; por lo tanto estas modalidades de transporte no se analizarán a continuación.

Tráfico

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en cuatro intersecciones del área del estudio (tres con semáforos y una con altos) durante una o más horas pico analizadas; específicamente, siete grupos de carriles analizados en seis intersecciones analizadas durante la hora pico en la mañana de lunes a viernes, tres grupos de carriles en tres intersecciones analizadas durante la hora pico a mitad del día de lunes a viernes, y tres grupos de carriles analizados en tres intersecciones analizadas durante la hora pico del sábado. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. Si estas medidas se consideran inviables, se considerarán otras posibles medidas en consulta con DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos continuarían sin mitigar.

La **Tabla S-20** muestra que con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, los efectos adversos significativos se mitigarían completamente en dos grupos de carriles en una intersección analizada durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes, un grupo de carriles en una intersección analizada durante la hora pico de mitad del día analizada y ningún grupo de carriles durante la hora pico del sábado analizada. La **Tabla S-21** provee un resumen más detallado de las intersecciones y grupos de carriles analizados que tendrían la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados. Durante la hora pico de la mañana analizada, los posibles efectos continuarían en cinco grupos de carriles de cuatro intersecciones analizadas. Durante la hora pico de mitad del día analizada, los posibles efectos continuarían en dos grupos de carriles

en dos intersecciones analizadas. Durante la hora pico del sábado analizada, los posibles efectos continuarían en tres grupos de carriles en tres intersecciones analizadas.

Tabla S-20
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Mañana de lunes a viernes	27/7	20/3	7/4	2/0	5/4
Mitad del día de lunes a viernes	27/7	24/4	3/3	1/1	2/2
Sábado	27/7	24/4	3/3	0/0	3/3

Tabla S-21
Grupos de carriles con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados

Intersección	Hora pico		
	Mañana de lunes a viernes	Mitad del día de lunes a viernes	Sábado
Intersecciones con señalizaciones			
Queens Boulevard y 78th Avenue	WB-L	WB-L	WB-L
Queens Boulevard y Union Turnpike	SB-L (Principal)	---	SB-L (Principal)
Queens Boulevard y Hoover Avenue/83rd Avenue	NB-TR, WB-LTR	WB-LTR	WB-LTR
Intersección sin señalización			
134th Street y Union Turnpike	NB-R	---	---

Notas:
NB: dirección norte, SB: dirección sur, EB: dirección este, WB: dirección oeste L: vuelta a la izq, T: de paso, R: vuelta a la derecha

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Tráfico

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción relacionado con la actividad del período de construcción de mayor actividad tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en siete intersecciones del área de estudio durante una o más horas pico del período de construcción analizado. Específicamente, 13 grupos de carriles en siete intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de construcción y tres grupos de carriles en dos intersecciones analizadas durante la hora pico de mitad del día de la construcción. Aunque estos efectos serían temporales, se consideraron medidas para abordar estos efectos temporales. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico temporales. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los efectos temporales seguirían no mitigados.

DDC desarrollará un CTMP antes de iniciar las actividades relacionadas con la construcción. El CTMP incluirá la recolección de datos de transporte así como análisis de tráfico y peatonales. La

recolección de datos incluirá conteos de tráfico y peatones, horarios de turnos de trabajadores, origen y destino de los trabajadores y datos topográficos de distribución modal, datos de estacionamientos y datos de frecuencia de camiones. Se desarrollaría un plan de control de tráfico para el proyecto como parte del CTMP para abordar el efecto de la actividad relacionada con la construcción en los sistemas de transporte y verificar la necesidad de implementar medidas de mitigación relacionadas con la construcción identificadas en este EIS o medidas adicionales, si se justifican. Se presentaría el CTMP a DOT y OCMC para revisión y aprobación y sería un proceso continuo para abordar los efectos de la construcción.

Las ubicaciones de tráfico analizadas se incluirían en el CTMP que se iniciaría al comienzo de la construcción. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de tráfico como resultado de los arreglos de acceso de las redes de calles solicitadas para facilitar los trabajos de construcción no se puede determinar en este momento. Conforme inicie el proceso de diseño-construcción, una evaluación actualizada de las condiciones de tráfico cerca del proyecto se haría parte del CTMP. DDC, a través del CTMP, y en coordinación con DOT y OCMC, identificará medidas factibles que podrían mitigar posibles interrupciones.

Además de las medidas estándar de mitigación de tráfico identificadas previamente, la Ciudad seguirá explorando otras opciones para reducir aún más los efectos de tráfico en la cercanía del Sitio de Queens. Posibles opciones podrían incluir estacionamiento remoto y servicio de transporte para los trabajadores de la construcción, incentivos para fomentar el uso de tránsito, el uso de agentes de policía de tráfico/trabajadores con banderas para facilitar la circulación del tráfico, entregas y colas escalonadas y horario de trabajo escalonado.

La **Tabla S-22** muestra que con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, los posibles efectos adversos significativos debido a los recorridos de vehículos relacionados con la construcción se mitigarían completamente en cuatro grupos de carriles en dos intersecciones analizadas durante la hora pico de la mañana de la construcción y un grupo de carriles en una intersección analizada durante la hora pico de mitad del día de la construcción. La **Tabla S-23** provee un resumen más detallado de las intersecciones y grupos de carriles analizados que tienen la posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados durante la construcción. Como se muestra en la **Tabla S-23**, los posibles efectos continuarían en nueve grupos de carriles y seis intersecciones analizadas durante las horas pico de la mañana y mitad del día de la construcción. Durante la hora pico de mitad del día, los posibles efectos continuarían en dos grupos de carriles de dos intersecciones.

Tabla S-22
Resumen de grupos de carriles/intersecciones con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico

Incremento neto	Grupos de carriles intersecciones analizados	Grupos de carriles/intersecciones sin efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones con efectos significativos	Grupos de carriles/intersecciones mitigados	Grupos de carriles/intersecciones no mitigados
Hora pico de la mañana	48/11	35/4	13/7	4/1	9/6
Hora pico de mitad del día	48/11	45/9	3/2	1/0	2/2

Tabla S-23
Grupos de carriles con posibilidad de efectos adversos significativos de tráfico no mitigados

Intersección	Hora pico de la mañana	Hora pico de mitad del día
Intersecciones con señalizaciones		
Queens Boulevard y 78th Avenue	WB – L, NB-T (Principal)	---
Queens Boulevard y Union Turnpike	SB-L (Principal)	SB-L (Principal)
Queens Boulevard y Hoover Avenue/83rd Avenue	EB-L, WB-LTR, NB-TR	WB-LTR
Queens Boulevard y 82nd Avenue	NB-TR	---
Intersecciones sin señalizaciones		
134th Street y Union Turnpike	NB-R	---
126th Street y Union Turnpike	NB-R	---

Peatones

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. Debido a que los planes detallados para las instalaciones de detención propuestas y la logística detallada de la construcción, incluyendo cualesquier cierres necesarios de calles o aceras, no se conocen en este momento, el nivel de especificación necesario para cuantificar la extensión a la que se interrumpirían las operaciones de peatones como resultado de la actividad de la construcción no se puede determinar en este momento. Sin embargo, se incluiría una evaluación de las condiciones peatonales en el CTMP descrito previamente. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

RUIDO DE LA CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo de ruido de la construcción en el Tribunal Penal del Condado de Queens. Se consideraron controles de origen o ruta para la factibilidad y eficacia para reducir el nivel de ruido de la construcción en los receptores que tienen la posibilidad de experimentar efectos adversos significativos de ruido de la construcción. Estas medidas pueden incluir encerrar la bomba de concreto y los camiones mezcladores de concreto cuando los barriles de las mezcladoras giren en una cubierta o túnel, incluyendo dos o tres paredes y un techo, con la abertura o aberturas dirigidas en dirección contraria a los receptores. Adicionalmente, la selección de modelos de equipos más silenciosos para grúas, generadores, compresores y montacargas puede dar como resultado una reducción de los niveles de ruido de la construcción durante las fases de superestructura y subsiguientes. Esto está sujeto a la disponibilidad de equipos más silenciosos en las cantidades necesarias para completar el proyecto propuesto en el marco de tiempo propuesto. Estas medidas, si se implementan, mitigarían parcialmente los efectos predichos del ruido de la construcción, porque habría momentos en los que la construcción del proyecto propuesto pudiera rebasar los niveles de ruido aceptables en estos receptores. Por lo tanto, la construcción del proyecto propuesto daría como resultado posibles efectos adversos significativos no mitigados de ruido en el Tribunal Penal del Condado de Queens.

EFECTOS ADVERSOS INEVITABLES

TRANSPORTE

El proyecto propuesto tendría la posibilidad de dar como resultado efectos adversos significativos de tráfico en cuatro intersecciones del área del estudio (tres con semáforo y una con señal de alto) durante una o más horas pico analizadas. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los efectos de tráfico anticipados. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los posibles efectos continuarían sin mitigar.

Con la implementación de las medidas de mitigación propuestas, posibles efectos adversos significativos no mitigados de tráfico continuarían durante la hora pico de la mañana de lunes a viernes analizada en cinco grupos de carriles en cuatro intersecciones analizadas, durante la hora pico de mitad del día de lunes a viernes analizada en dos grupos de carriles en dos intersecciones analizadas, y durante la hora pico del sábado analizada en tres grupos de carriles en tres intersecciones analizadas. Estos efectos no mitigados constituirían efectos adversos inevitables.

TRANSPORTE DE CONSTRUCCIÓN

Tráfico

Las condiciones de tráfico durante el período cuando se anticipe tráfico relacionado con construcción será el más elevado donde se evaluó. El análisis determinó que el tráfico de construcción relacionado con la actividad del período de construcción de mayor actividad tendría la posibilidad de causar efectos adversos significativos de tráfico en siete intersecciones del área de estudio durante una o más horas pico del período de construcción analizado. Aunque estos efectos serían temporales, se consideraron medidas para abordar estos efectos temporales. Se propone la implementación de cambios de tiempo de semáforos y se proveería mitigación para algunos de los posibles efectos de tráfico temporales. Estas mejoras propuestas de ingeniería de tráfico están sujetas a revisión y aprobación de DOT. A falta de la aplicación de medidas de mitigación, los posibles efectos temporales continuarían sin mitigar.

Con la implementación de todas las medidas de mitigación propuestas, posibles efectos no mitigados continuarían en nueve grupos de carriles en seis intersecciones analizadas en la hora pico de la mañana durante la construcción, y durante la hora pico de mitad del día, posibles efectos continuarían en dos grupos de carriles en dos intersecciones analizadas. Estos efectos no mitigados constituirían efectos adversos inevitables.

Peatones

De acuerdo a una evaluación preliminar de la actividad peatonal generada por la construcción, se identificaron seis elementos peatonales como posibles ubicaciones de impacto. En caso de que se determine que las medidas para mitigar completamente dichos efectos temporales son inviables, entonces podrían ocurrir efectos adversos significativos no mitigables en los elementos peatonales identificados.

RUIDO DE LA CONSTRUCCIÓN

La construcción del proyecto propuesto tendría la posibilidad de causar un efecto adverso significativo de ruido de la construcción en el Tribunal Penal del Condado de Queens. Se consideraron controles de origen o ruta para la factibilidad y eficacia para reducir el nivel de ruido de la construcción en los receptores que tienen la posibilidad de experimentar efectos adversos significativos de ruido de la construcción. Estas medidas pueden incluir encerrar la bomba de

concreto y los camiones mezcladores de concreto cuando los barriles de las mezcladoras giren en una cubierta o túnel, incluyendo dos o tres paredes y un techo, con la abertura o aberturas dirigidas en dirección contraria a los receptores. Adicionalmente, la selección de modelos de equipos más silenciosos para grúas, generadores, compresores y montacargas puede dar como resultado una reducción de los niveles de ruido de la construcción durante las fases de superestructura y subsiguientes. Esto está sujeto a la disponibilidad de equipos más silenciosos en las cantidades necesarias para completar el proyecto propuesto en el marco de tiempo propuesto. Estas medidas, si se implementan, mitigarían parcialmente los efectos predichos del ruido de la construcción, porque habría momentos en los que la construcción del proyecto propuesto pudiera rebasar los niveles de ruido aceptables en estos receptores. Por lo tanto, los efectos adversos significativos del ruido durante el período de la construcción se considerarían parcialmente mitigados, dando como resultado efectos adversos significativos de ruido durante el período de la construcción.

N. GASES DE EFECTO INVERNADERO (GHG, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) Y CAMBIO CLIMÁTICO

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

El uso de energía del edificio y el uso de vehículos asociados con los sitios del proyecto propuesto darían como resultado hasta aproximadamente 38 a 39 mil toneladas métricas de emisiones equivalentes a dióxido de carbono (CO_2e) al año.

El *Manual Técnico CEQR* define cinco objetivos con los cuales se evalúa la conformidad del proyecto con el objetivo de emisiones de la Ciudad: (1) edificios eficientes; (2) energía limpia; (3) transporte sostenible; (4) emisiones de operaciones de construcción; y (5) intensidad de carbono de materiales del edificio.

Se han evaluado medidas específicas de eficiencia de energía y elementos de diseño que se pueden implementar y se requiere como mínimo alcanzar los requisitos de eficiencia de energía del Código de Construcción de la Ciudad de Nueva York. Además, los elementos de diseño que se pueden implementar como parte del proyecto propuesto reducirían la demanda de energía hasta 44 por ciento por debajo de este requisito. Por lo tanto, el proyecto propuesto apoyaría el objetivo identificado en el *Manual Técnico CEQR* de construir edificios eficientes.

La inclusión de un sistema de calefacción y enfriamiento subterráneo de una capacidad de 200 a 400 toneladas (Opción de Diseño 1) está bajo consideración para cada uno de los sitios del proyecto. El sistema reduciría el consumo de gas natural del sitio requerido para la calefacción mediante el uso de bombas de calor subterráneo (GSHP, por sus siglas en inglés) para transferir el calor de ida y vuelta de las perforaciones del suelo en el sitio. Además, las calderas eléctricas se usarían para calefacción complementaria para eliminar la demanda del consumo de gas natural en el sitio. La implementación de la Opción de Diseño 1 podría disminuir las emisiones GHG de energía del edificio aproximadamente 6.3 por ciento, representando aproximadamente 3.4 por ciento del posible total de emisiones GHG para el proyecto propuesto.

Adicionalmente, la inclusión de un sistema de cogeneración (Opción de Diseño 2) está bajo consideración para cada uno de los sitios del proyecto. Si se incluye, el sistema produciría electricidad en el sitio a la vez que proveería calor como derivado, y reduciría la demanda de electricidad de la rejilla al quemar gas natural en el sitio. El calor producido compensaría todo el gas natural, o parte del mismo, requerido para proveer calor y agua caliente. La implementación de la Opción de Diseño 2 podría disminuir las emisiones GHG de energía del edificio

aproximadamente 2.2 por ciento, representando aproximadamente 1.2 por ciento del posible total de emisiones GHG para el proyecto propuesto.

El proyecto propuesto también apoyaría los demás objetivos de GHG como resultado de su proximidad al transporte público, fiabilidad del gas natural, compromiso con los controles de calidad de aire de la construcción y el hecho de que como materia en curso, la construcción en la Ciudad de Nueva York utiliza acero reciclado e incluye reemplazos de cemento. Todos estos factores demuestran que el proyecto propuesto apoyaría el objetivo de reducción de GHG.

Por lo tanto, con base en el compromiso con la eficiencia de energía y como resultado en la ubicación y la naturaleza, el proyecto propuesto conformaría con todos los objetivos de reducción de emisiones de la Ciudad, de acuerdo a lo definido en el *Manual Técnico CEQR*.

RESILIENCIA AL CAMBIO CLIMÁTICO

Los Sitios de Bronx, Brooklyn y Queens no están en áreas de peligro de inundación proyectada futura y por lo tanto no se evalúa su resiliencia al cambio climático.

El Sitio de Manhattan está ubicado en los Límites de la Zona Costera y está dentro de áreas de peligro de inundación proyectada futura identificadas por la Ciudad de Nueva York.[16]

Con base en los planes conceptuales, se espera que la elevación del nivel del suelo del proyecto propuesto en el Sitio de Manhattan sea de aproximadamente 18 pies NAVD88, lo cual sería más alto que la elevación base de inundaciones “altas” futuras 2100 de 16.25 pies del Panel de Cambio Climático de la Ciudad de Nueva York (NPCC, por sus siglas en inglés). Adicionalmente, en la medida de lo posible, el desarrollo del diseño futuro del edificio en el Sitio de Manhattan tomaría en cuenta los futuros niveles de inundación y ubicaría equipos mecánicos críticos como calefacción, enfriamiento, eléctrico y de telecomunicaciones por encima del BFR 2080 “alto” futuro de NPCC de 14.8 pies o BFR 2100 de 16.25 pies. Estos equipos críticos que requieren una elevación inferior al BFE (como servicio de agua/alcantarillado y posiblemente otros equipos instalados debajo del suelo al nivel del sótano de un edificio) podrían ser secos/a prueba de inundaciones desde el inicio de la construcción del edificio o en el momento que el BFE alcance el sitio propuesto, proyectado para la década de 2080 o posteriormente. De manera similar, las características de equipos vulnerables (espacio habitable arriba del piso más bajo del edificio, como vivienda de detención) se ubicarían por encima de los BFE futuros para la década de 2080 o 2100. Adicionalmente, las instalaciones de detención propuestas estarían equipadas con generadores eléctricos y almacenamiento de combustible de emergencia para proveer energía durante varios días de apagones eléctricos, así como suministros de alimentos para siete días de operación. En caso de un apagón eléctrico, las instalaciones propuestas tienen la finalidad de mantenerse completamente en operación.

O. ALTERNATIVAS

La conclusión del análisis de alternativas es que la Alternativa Sin Acción y las Alternativas de efectos adversos significativos No Mitigados no satisfarían sustancialmente las metas y objetivos del proyecto propuesto. Cada una de las alternativas se resume brevemente a continuación, seguidas de un análisis más detallado en las siguientes secciones.

[16] NYC. *Mapeador de Peligros de Inundación de NYC.* Accedido el 13/Jun/2018.

ALTERNATIVA SIN ACCIÓN

La Alternativa Sin Acción asume que el proyecto propuesto no se implementará y que cada uno de los sitios del proyecto propuesto permanecería en su condición actual. Por lo tanto, bajo la condición Sin Acción, las instalaciones existentes de los municipios de DOC no se rehabilitarían ni se cerrarían y se asume que permanecerían con su capacidad actual de aproximadamente 2,500 personas detenidas. Se asume que la Ciudad seguiría implementando estrategias para reducir el número de personas en la cárcel a 5,000, pero usaría las instalaciones actuales. En el Sitio de Bronx, esta alternativa evitaría los efectos adversos significativos del proyecto propuesto relacionados con el transporte, tráfico durante el período de construcción y ruido durante el período de construcción. En el Sitio de Brooklyn, esta alternativa evitaría los efectos adversos significativos del proyecto propuesto relacionados con los recursos históricos y culturales, el transporte, tráfico durante el período de construcción y ruido durante el período de construcción. En el Sitio de Manhattan, esta alternativa evitaría los efectos adversos significativos del proyecto propuesto relacionados con los recursos históricos y culturales y el transporte. En el Sitio de Queens, esta alternativa evitaría los efectos adversos significativos del proyecto propuesto relacionados con el transporte, tráfico durante el período de construcción y ruido durante el período de construcción.

La Alternativa Sin Acción no crearía ninguna nueva capacidad de detención ni crearía ninguna instalación nueva de detención de humanos. Aunque la Ciudad está implementando estrategias para finalmente reducir la población diaria promedio de cárceles a 5,000 personas, las instalaciones existentes aparte de Rikers Island pueden alojar solo a aproximadamente 2,500 personas y, por lo tanto, esta alternativa no permitiría a la Ciudad cerrar las cárceles de Rikers Island. Además, esta alternativa no lograría los objetivos del proyecto propuesto. No mejoraría el acceso a luz natural y espacio para programación terapéutica; ni tampoco ofrecería instalaciones recreativas, de salud, educación, visita y alojamiento de alta calidad; fortalecería las conexiones con familias y las comunidades; ni mejoraría el bienestar del personal uniformado y del personal civil.

En general, la Alternativa Sin Acción no satisfaría los objetivos principales del proyecto propuesto.

EFECTOS ADVERSOS SIGNIFICATIVOS NO MITIGADOS

La Alternativa de efectos adversos significativos No Mitigados considera diversas modificaciones del proyecto propuesto para eliminar sus efectos adversos significativos en los recursos históricos y culturales, transporte, tráfico durante el período de construcción y ruido durante el período de construcción. La alternativa identificada para eliminar los posibles efectos adversos significativos al Tribunal Central de Brooklyn debido a la posible construcción de puentes peatonales podría satisfacer las metas y objetivos del proyecto propuesto. Para eliminar los demás efectos adversos significativos no mitigados, el proyecto propuesto tendría que modificarse en un punto donde sus metas y objetivos principales no se cumplirían.

P. ASPECTOS QUE INDUCEN EL DESARROLLO DEL PROYECTO PROPUESTO

El término “aspectos que inducen el desarrollo” generalmente se refiere a la posibilidad de que un proyecto propuesto desencadene el desarrollo adicional en áreas fuera del sitio del proyecto que de otra manera no se desarrollaría sin el proyecto propuesto. De acuerdo al *Manual Técnico CEQR*, el análisis de los aspectos que inducen el desarrollo de un proyecto propuesto es apropiado cuando

el proyecto añade un considerable nuevo uso de terreno, nuevos residentes, o nuevo empleo que podría inducir el desarrollo adicional de un tipo o usos de apoyo similares, como establecimientos minoristas para brindar servicio a nuevos usos residenciales; y/o introduce o amplía en gran medida la capacidad de la infraestructura.

El proyecto propuesto se limitaría a los cuatro sitios del proyecto y no induciría ningún desarrollo adicional más allá de los sitios del proyecto. Las siguientes secciones evalúan los aspectos de inducción de desarrollo del proyecto propuesto en cada sitio.

SITIO DEL BRONX

El proyecto propuesto cambiaría el uso de terreno del Sitio de Bronx del uso de estacionamiento actual a usos institucionales, instalaciones comunitarias, residenciales y de negocios minoristas. El proyecto propuesto sería compatible con los usos predominantemente industriales en las porciones norte, sur y este del área del estudio, y se mitigaría con los usos residenciales adyacentes por los edificios de usos mixtos propuestos en la porción oeste del sitio del proyecto. En general, el proyecto propuesto sería consistente con los usos de terreno vecinos. Aunque el proyecto propuesto incluiría un edificio futuro de usos mixtos con unidades residenciales, lo cual podría añadir nueva población con un ingreso familiar superior al promedio en comparación con los núcleos familiares existentes del área del estudio, hay una alta concentración de viviendas con renta regulada así como una tendencia fácilmente observable hacia rentas del mercado más elevadas en el área del estudio. Según ACS 2012–2016, la mediana de las rentas brutas ha estado aumentando en el área del estudio desde 2010. No se espera que el proyecto propuesto acelere estas tendencias porque todos los DU propuestos serían asequibles para los residentes de ingresos bajos a moderados y/o de ingreso medio, y servirían para mantener un rango más diverso de ingresos familiares en el área del estudio.

El proyecto propuesto daría como resultado una mezcla de instalaciones públicas, residencias asequibles y usos de negocios minoristas, todo lo cual se encuentra actualmente en el área del estudio. El proyecto propuesto también sería la primera instalación correccional y de justicia en el área, de manera que no causaría ninguna concentración indebida de instalaciones similares. Finalmente, el proyecto propuesto promovería tendencias positivas en el área del estudio con el desarrollo de nuevas instalaciones comunitarias y minoristas estándar con sello LEED oro. De manera que el proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

El proyecto propuesto en el Sitio de Bronx no incluiría la introducción o expansión de la capacidad de infraestructura (como alcantarillado, suministro central de agua) que daría como resultado un desarrollo indirecto. El proyecto propuesto incluiría la reubicación de una red de alcantarillado principal en el Sitio de Bronx, pero dichas mejoras a la infraestructura se harían para apoyar el desarrollo del proyecto propuesto.

SITO DE BROOKLYN

El proyecto propuesto no cambiaría el uso de terreno del Sitio de Brooklyn, porque seguiría siendo unas instalaciones de detención. El proyecto propuesto sería compatible con los edificios institucionales y de usos mixtos predominantemente de más alta densidad al norte del área del estudio y en el Centro de Brooklyn, y se mitigaría con los usos residenciales adyacentes al sur por Atlantic Avenue. En general, el proyecto propuesto sería consistente con los usos de terreno vecinos. Aunque el proyecto propuesto incluye la demolición del Complejo de Detención de Brooklyn existente, el proyecto propuesto incluiría instalaciones similares a aquellas que se encuentran en las condiciones existentes y Sin Acción. No hay negocios privados en el sitio; por

lo tanto, el proyecto propuesto no daría como resultado el desplace de ningún negocio privado o empleo relacionado con negocios privados. Dado que el proyecto propuesto es un reemplazo del uso de las instalaciones de detención existentes, las actividades económicas relacionadas con el proyecto propuesto serían similares a aquellas actividades del futuro sin el proyecto propuesto. El proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

El proyecto propuesto en el Sitio de Brooklyn no incluiría la introducción o expansión de la capacidad de infraestructura que daría como resultado un desarrollo indirecto. Cualesquier mejoras propuestas a la infraestructura se harían para apoyar el desarrollo del proyecto propuesto.

SITIO DE MANHATTAN

El proyecto propuesto daría como resultado una expansión y aumento de la densidad del uso de las instalaciones de detención existentes en el Sitio de Manhattan. El proyecto propuesto sería compatible con los usos predominantemente institucionales y del tribunal vecinos al sitio. Las instalaciones también se mitigarían con los usos residenciales adyacentes en el barrio de Chinatown al este. En general, el proyecto propuesto sería consistente con los usos de terreno vecinos. Dado que el proyecto propuesto es un reemplazo del uso de las instalaciones de detención existentes, las actividades económicas relacionadas con el proyecto propuesto serían similares a aquellas actividades del futuro sin el proyecto propuesto. El proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

El proyecto propuesto en el Sitio de Manhattan no incluiría la introducción o expansión de la capacidad de infraestructura que daría como resultado un desarrollo indirecto. Cualesquier mejoras propuestas a la infraestructura se harían para apoyar el desarrollo del proyecto propuesto.

SITIO DE QUEENS

El proyecto propuesto no cambiaría el uso de terreno del Sitio de Queens, porque seguiría usándose como instalaciones de detención. El proyecto propuesto sería compatible con los usos predominantemente institucionales vecinos al sitio, en el complejo del Tribunal Penal de Queens. Las instalaciones también se mitigarían con los usos residenciales adyacentes al oeste por Queens Boulevard y con los usos residenciales al este por Van Wyck Expressway. La densidad sería coherente con los edificios de usos mixtos de más alta densidad a lo largo de Queens Boulevard. En general, el proyecto propuesto sería consistente con los usos de terreno vecinos.

El proyecto propuesto está ubicado en el sitio del Complejo de Detención de Queens existente, unas instalaciones públicas de detención abandonadas. No hay negocios privados en el sitio. Dado que el proyecto propuesto es un reemplazo del uso de las instalaciones de detención abandonadas existentes, las actividades económicas relacionadas con el proyecto propuesto serían similares a aquellas actividades del futuro sin el proyecto propuesto. El proyecto propuesto no cambiaría significativamente las condiciones comerciales en el área socioeconómica del estudio.

El proyecto propuesto en el Sitio de Queens no incluiría la introducción o expansión de la capacidad de infraestructura que daría como resultado un desarrollo indirecto. El proyecto propuesto incluiría la reubicación de dos redes de alcantarillado principal en el Sitio de Queens, pero dichas mejoras a la infraestructura se harían para apoyar el desarrollo del proyecto propuesto.

Q. COMPROMISO IRREVERSIBLE O IRREMEDIABLE DE RECURSOS

Los recursos, tanto naturales como construidos, se ampliarían en la construcción y operación del proyecto propuesto. Estos recursos se consideran irremediablemente comprometidos porque su reutilización para otro propósito que el del proyecto propuesto sería altamente improbable. El proyecto propuesto constituye un compromiso irreversible e irremediable de los sitios del proyecto como recursos de terreno, por lo tanto haciendo inviable el uso de terreno para otros propósitos, por lo menos a corto plazo.

Estos compromisos de recursos de terrenos y materiales se ponderan contra los beneficios del proyecto propuesto. El proyecto propuesto establecería un sistema de cuatro nuevas instalaciones de detención modernas basadas en los municipios para alojar a una población total de 5,000 con el fin de ya no detener a la gente en las cárceles de Rikers Island. Cada una de las instalaciones se ubicaría en Bronx, Brooklyn, Manhattan y Queens. Cada una de las instalaciones propuestas proveería aproximadamente 1,437 camas para alojar a personas detenidas, y permitiría espacio para los requisitos de alojamiento específicos de la población, como aquellos relacionados con la seguridad, salud física y mental, entre otros factores, y fluctuaciones en la población de las cárceles. Los nuevos edificios se integrarían a los barrios, ofreciendo conexiones a los tribunales y proveedores de servicios, y además ofreciendo beneficios de la comunidad. El proyecto propuesto tiene la finalidad de fortalecer las conexiones entre la gente detenida con las familias y las comunidades permitiendo a la gente mantenerse más cerca de sus seres queridos, lo cual permite una mejor relación de las personas detenidas con los abogados, proveedores de servicios sociales y apoyos de la comunidad, de manera que se desempeñen mejor al salir y tengan menos probabilidades de regresar a la cárcel. Las instalaciones de detención bajo el proyecto propuesto tienen la finalidad de proveer espacio suficiente para una programación efectiva y personalizada, alojamiento apropiado para aquellos con necesidades médicas, de salud del comportamiento y salud mental, y la oportunidad de un reingreso más estable a la comunidad. El espacio de las instalaciones comunitarias y/o de negocios minoristas de cada sitio tiene la finalidad de proveer amenidades útiles de la comunidad, como programación de instalaciones de la comunidad o espacio de tiendas minoristas al nivel de la calle.

Tabla S-24
Resumen de los posibles efectos adversos significativos y tabla de mitigación

Área de análisis del medio ambiente	Bronx	Brooklyn	Manhattan	Queens
Uso de terrenos, zonificación y política pública	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Condiciones socioeconómicas	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Instalaciones comunitarias	Ningún efecto adverso significativo	No se justifica análisis - no uso residencial	No se justifica análisis - no uso residencial	No se justifica análisis - no uso residencial
Áreas abiertas	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Sombras	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Recursos históricos y culturales	Ningún efecto adverso significativo	**Impacto:** Posibles efectos de construcción en recursos históricos dentro de 90 pies del sitio **Impacto:** Construcción de puentes peatonales a 120 Schermerhorn Street S/N elegible **Mitigación:** Plan de protección de construcción, consulta con LPC respecto al diseño de puentes peatonales	**Impacto:** Demolición de 125 Whilte Street S/NR elegible **Impacto:** Posibles efectos de construcción en recursos históricos dentro de 90 pies del sitio **Impacto:** Posible sensibilidad arqueológica en 124 White y sobre la calle de White Street **Mitigación:** Registro de HABS, investigaciones arqueológicas adicionales (por ejemplo, revisión de las perforaciones del suelo, Fase 1B, etc.), plan de protección de construcción, consulta con LPC con respecto al diseño y puentes peatonales	Ningún efecto adverso significativo
Diseño urbano y recursos visuales	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo

Tabla S-24
Resumen de los posibles efectos adversos significativos y tabla de mitigación

Materiales peligrosos	Remedio estándar (es decir, implementación de RPA/CHASP aprobado por DEP)	Remedio estándar (es decir, implementación de RPA/CHASP aprobado por DEP)	Remedio estándar (es decir, implementación de RPA/CHASP aprobado por DEP)	Remedio estándar (es decir, implementación de RPA/CHASP aprobado por DEP)
Infraestructura de agua y alcantarillado	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Tráfico	**Impacto:** Efectos en 8 de 18 intersecciones de análisis para uno o más grupos de carriles durante una o más horas pico **Mitigación:** Cambios del tiempo de semáforos	**Impacto:** Efectos en 10 de 12 intersecciones de análisis para uno o más grupos de carriles durante una o más horas pico **Mitigación:** Cambios del tiempo de semáforos	**Impacto:** Efectos en 1 de 4 intersecciones de análisis durante la hora pico de mitad del día **Mitigación:** Cambios del tiempo de semáforos	**Impacto:** Efectos en 4 de 7 intersecciones de análisis para uno o más grupos de carriles durante una o más horas pico **Mitigación:** Cambios del tiempo de semáforos
Tránsito	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Peatones	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Estacionamiento	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Calidad del aire	**Fuente estacionaria** Ningún efecto adverso significativo, restricciones en el escape del sistema de calefacción y calentamiento de agua **Fuente móvil** Ningún efecto adverso significativo	**Fuente estacionaria** Ningún efecto adverso significativo, restricciones en el escape del sistema de calefacción y calentamiento de agua **Fuente móvil** Ningún efecto adverso significativo	**Fuente estacionaria** Ningún efecto adverso significativo, restricciones en el escape del sistema de calefacción y calentamiento de agua **Fuente móvil** Ningún efecto adverso significativo	**Fuente estacionaria** Ningún efecto adverso significativo, restricciones en el escape del sistema de calefacción y calentamiento de agua **Fuente móvil** Ningún efecto adverso significativo

Tabla S-24
Resumen de los posibles efectos adversos significativos y tabla de mitigación

Ruido	Ningún efecto adverso significativo Atenuación de ventanas-paredes para cumplir con los requisitos de nivel de ruido del interior	Ningún efecto adverso significativo Retroceso de patios recreativos del perímetro del lote norte Atenuación de ventanas-paredes para cumplir con los requisitos de nivel de ruido del interior	Ningún efecto adverso significativo Retroceso de patios recreativos del perímetro del lote norte Atenuación de ventanas-paredes para cumplir con los requisitos de nivel de ruido del interior	Ningún efecto adverso significativo Atenuación de ventanas-paredes para cumplir con los requisitos de nivel de ruido del interior
Salud pública	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo
Carácter del barrio	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo

Construcción	Ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire **Impacto:** Efecto de ruido en las residencias en 359 Southern Blvd **Impacto:** Ocho de 18 intersecciones analizadas con efectos en el tráfico durante una o más horas pico del período de construcción; posibles efectos peatonales **Reducción/mitigación del ruido:** Cumplimiento con el Código de Control de Ruido de NYC; uso de equipo más silencioso que lo que exige el código; uso de protección/barreras/cercados para equipo ruidoso **Minimización de la calidad del aire:** Plan de control de polvo, restricción de marcha de vehículos, uso de diésel con bajo contenido de azufre, uso de las mejores tecnologías de reducción de tubos de escape disponibles (todo esto según lo exige el código y la Ley Local 77), uso de equipo que cumpla con las normas de emisiones y electrificación de equipos de Clasificación 4 de USEPA. **Mitigación de transporte:** Plan de Monitoreo de Transporte de Construcción, cambios de tiempo de semáforos	Ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire **Impacto:** Efectos de ruido en las fachadas sur y oeste de las residencias en 239 State Street y las fachadas sur y este de 120 Schermerhorn/Tribunal Penal del Condado de Kings. **Impacto:** Catorce de 15 intersecciones analizadas con efectos en el tráfico durante una o más horas pico del período de construcción; posibles efectos peatonales **Reducción/mitigación del ruido:** Cumplimiento con el Código de Control de Ruido de NYC; uso de equipo más silencioso que lo que exige el código; uso de protección/barreras/cercados para equipo ruidoso **Minimización de la calidad del aire:** Plan de control de polvo, restricción de marcha de vehículos, uso de diésel con bajo contenido de azufre, uso de las mejores tecnologías de reducción de tubos de escape disponibles (todo esto según lo exige el código y la Ley Local 77), uso de equipo que cumpla con las normas de emisiones y electrificación de equipos de Clasificación 4 de USEPA.	Ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire o efectos de ruido **Impacto:** Posibles efectos peatonales **Reducción del ruido:** Cumplimiento con el Código de Control de Ruido de NYC; uso de equipo más silencioso que lo que exige el código; uso de protección/barreras/cercados para equipo ruidoso **Minimización de la calidad del aire:** Plan de control de polvo, restricción de marcha de vehículos, uso de diésel con bajo contenido de azufre, uso de las mejores tecnologías de reducción de tubos de escape disponibles (todo esto según lo exige el código y la Ley Local 77), uso de equipo que cumpla con las normas de emisiones y electrificación de equipos de Clasificación 4 de USEPA. **Mitigación de transporte:** Plan de Monitoreo de Transporte de Construcción **Otras opciones para reducir los efectos de transporte:** estacionamientos remotos y servicio de transporte; incentivos de tránsito; uso de personas con banderas para facilitar la circulación; entregas escalonadas;	Ningún efecto adverso significativo de la calidad del aire **Impacto:** Efecto de ruido en 125-01 Queens Blvd/Edificio del Tribunal Penal del Condado de Queens **Impacto:** Siete de 11 intersecciones analizadas con efectos en el tráfico durante una o más horas pico del período de construcción; posibles efectos peatonales **Reducción/mitigación del ruido:** Cumplimiento con el Código de Control de Ruido de NYC; uso de equipo más silencioso que lo que exige el código; uso de protección/barreras/cercados para equipo ruidoso **Minimización de la calidad del aire:** Plan de control de polvo, restricción de marcha de vehículos, uso de diésel con bajo contenido de azufre, uso de las mejores tecnologías de reducción de tubos de escape disponibles (todo esto según lo exige el código y la Ley Local 77), uso de equipo que cumpla con las normas de emisiones y electrificación de equipos de Clasificación 4 de USEPA. **Mitigación de transporte:** Plan de Monitoreo de Transporte de Construcción,

Tabla S-24
Resumen de los posibles efectos adversos significativos y tabla de mitigación

	Otras opciones para reducir los efectos de transporte: estacionamientos remotos y servicio de transporte; incentivos de tránsito; uso de personas con banderas para facilitar la circulación; entregas escalonadas; horarios de trabajo escalonados.	**Mitigación de transporte:** Plan de Monitoreo de Transporte de Construcción, cambios de tiempo de semáforos **Otras opciones para reducir los efectos de transporte:** estacionamientos remotos y servicio de transporte; incentivos de tránsito; uso de personas con banderas para facilitar la circulación; entregas escalonadas; horarios de trabajo escalonados.	horarios de trabajo escalonados.	cambios de tiempo de semáforos **Otras opciones para reducir los efectos de transporte:** estacionamientos remotos y servicio de transporte; incentivos de tránsito; uso de personas con banderas para facilitar la circulación; entregas escalonadas; horarios de trabajo escalonados.
Emisiones de gas de efecto invernadero y cambio climático	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo	Ningún efecto adverso significativo

✷