本執行摘要中所含資訊是用英文編寫的《環境影響聲明終稿》(FEIS) 調查和結果的翻譯摘要，該草案是一份篇幅更大且在技術上更複雜的環境審查文件。 該《環境影響報告終稿》的完整版本可在市府環境品質評估使用網站 (https://a002-ceqraccess.nyc.gov/ceqr/ProjectInformation/ProjectDetail/13546-18DOC001Y#b) 是查詢。 由於《環境影響聲明終稿》的技術性質，某些翻譯的資訊可能與《環境影響聲明終稿》英文版中提供的預期含義並不完全相符。

A. 簡介

通過紐約市懲教署和市長刑事司法辦公室，紐約市市府正在提議實施一個行政區監獄系統（擬議專案），以助市府繼續竭盡全力打造一個現代化的、人道的及安全的司法系統。該擬議專案將開發四個新的拘留設施，以容納在市府教養在押人員，布朗克斯、布魯克林、曼哈頓及皇后區將每個區各有一個拘留設施。正在考慮的场地包括如下（見**圖 S-1**）：

- 布朗克斯场地 — 745 East 141st Street[1]
- 布魯克林场地 — 275 Atlantic Avenue
- 曼哈頓场地 — 124-125 White Street[2]
- 皇后场地 — 126-02 82nd Avenue

鑒於市府在減少犯罪率和入獄人數方面的成功，加上位於雷克斯島的懲教設施目前狀況和操作上的不足，市府決心關閉雷克斯島上的監獄。一份 2017 年的報告《更小、更安全、更公平》[3] 提供了為市府建立更小、更安全及更公平的刑事司法系統繪製了路線圖。市府目標的工作核心是，提供一個現代化行政區拘留設施系統，同時將市內監獄的人數減少到每日平均 4,000 人的總人數，由於最近頒布的州立法保釋改革，這一數字與過去的預測相比有所下降。

根據擬議專案，懲教署內在押的所有人都將安置在新的行政區拘留設施中，且市府將關閉雷克斯島上的監獄（弗農貝恩監獄）和其他現有的行政區拘留設施。每個擬議的設施

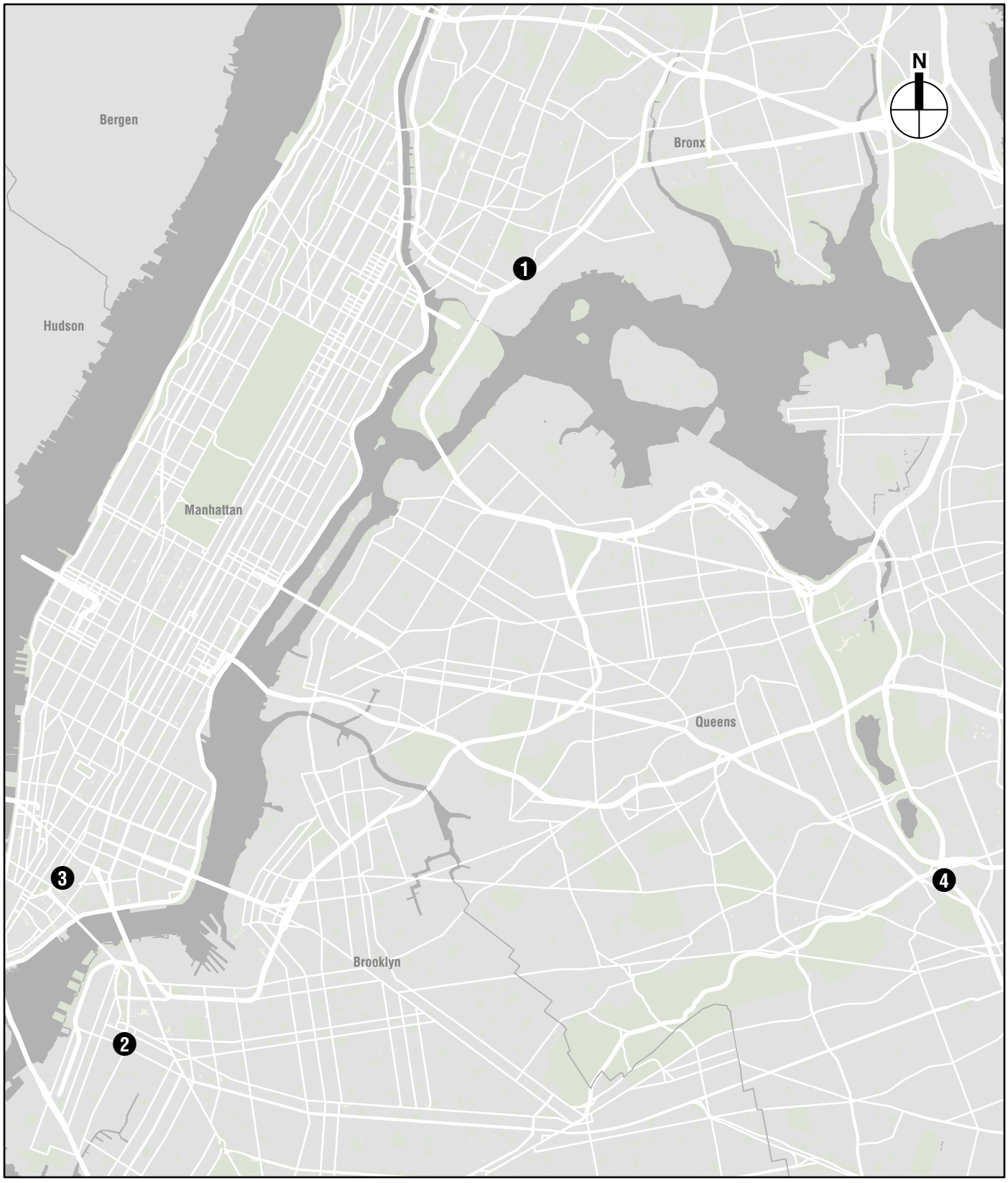
---

[1] 在工作範圍草案之類的以前文件中，該场地被確定為 320 Concord Avenue; 741 East 141st Street 的地址與 320 Concord Avenue 的地址相同。預計布朗克斯拘留設施地址為 745 East 141st Street，擬議的綜合用途建築地址為 320 Concord Avenue。

[2] 也對 80 Centre Street 作為曼哈頓擬議拘留設施的潛在场地進行了評估，並在《工作範圍草案》中確定為场地。有關此场地的進一步討論，請參閱第 H 節「選址」。

[3] 紐約市市長刑事司法辦公室。《更小、更安全、更公平：關閉雷克斯島的路線圖》。可查詢：https://rikers.cityofnewyork.us/the-plan/。最後查看日期：2019 年 3 月 20 日。

3/5/2019



1. *Bronx Site - 745 East 141st Street*
2. *Brooklyn Site - 275 Atlantic Avenue*
3. *Manhattan Site - 124-125 White Street*
4. *Queens Site - 126-02 82nd Avenue*

BOROUGH-BASED NYC JAIL SYSTEM

Project Overview Map
Figure S-1

场地都是市府擁有的財產，但需要一系列受市府統一土地使用審查程序 (ULURP) 約束的酌情行動，包括但不限於公共設施選址、分區批准，而某些场地還改動城市地圖。

本執行摘要描述了擬議專案、目的和需求，以及擬議專案可能產生的重大不良環境影響。文件末尾的**表 S-24** 在提供了擬議專案潛在影響的摘要。

B. 背景

刑事司法制度的歷史變革

在過去 5 年中，紐約市經歷了過去 30 年來城市公共安全格局的趨勢加速。雖然全國各地的監獄和監獄人數有所增加，但自 1990 年以來，紐約市的監獄人數減少了一半，自白思豪市長上任以來下降了 34%。實際上，在過去 5 年中，自 1998 年以來，紐約市經歷了 5 年來最急劇的監獄人數下降。監獄使用率下降與創紀錄的低犯罪率一同下降。過去 25 年（自 1993 年以來）的主要犯罪率下降了 78%，過去 5 年（自 2013 年以來）下降了 14%。2018 年是 CompStat[4] 歷史上最安全的一年。紐約市犯罪率的歷史和持久下降一直在持續，也是獨特的證據，即可以在減少監獄人數的同時提高安全性。

《更小、更安全、更公平》這個市府關閉雷克斯島的路線圖發佈於 2017 年 6 月，包括 18 項策略，最終要將監獄人數減少到 5,000 人，也要關閉雷克斯島上的監獄，並過渡到擬議的行政區監獄系統。紐約市民、法院、地區檢察官、維權者、市長機構、服務提供者、市議會及司法系統內的其他人正在攜手合作，共同推進該等戰略的進展。當市府於 2017 年 6 月發佈其路線圖時，市內的監獄在任何一天都平均擁有 9,400 人。2019 年 7 月，人數下降到約 7,290，下降了 35%（見**圖 1-1**）。

隨著州立法機構在 2019 年春季採取保釋改革措施，市府現在預計，到 2026 年，行政區監獄系統的日平均在押人數可以進一步減少到 4,000 人。[5]擬議的行政區監獄系統將容納 4,000 人的日平均在押人數，這需要 4,600 張床位。

導致監獄人數減少的因素很多，包括：

- **降低的犯罪及逮捕率。**在過去 5 年中，市內重大犯罪率下降了 14%，逮捕率下降了 37%。通過市長的鄰里安全行動計劃和防止槍支暴力辦公室及其他舉措，市府對減少犯罪進行了投資。

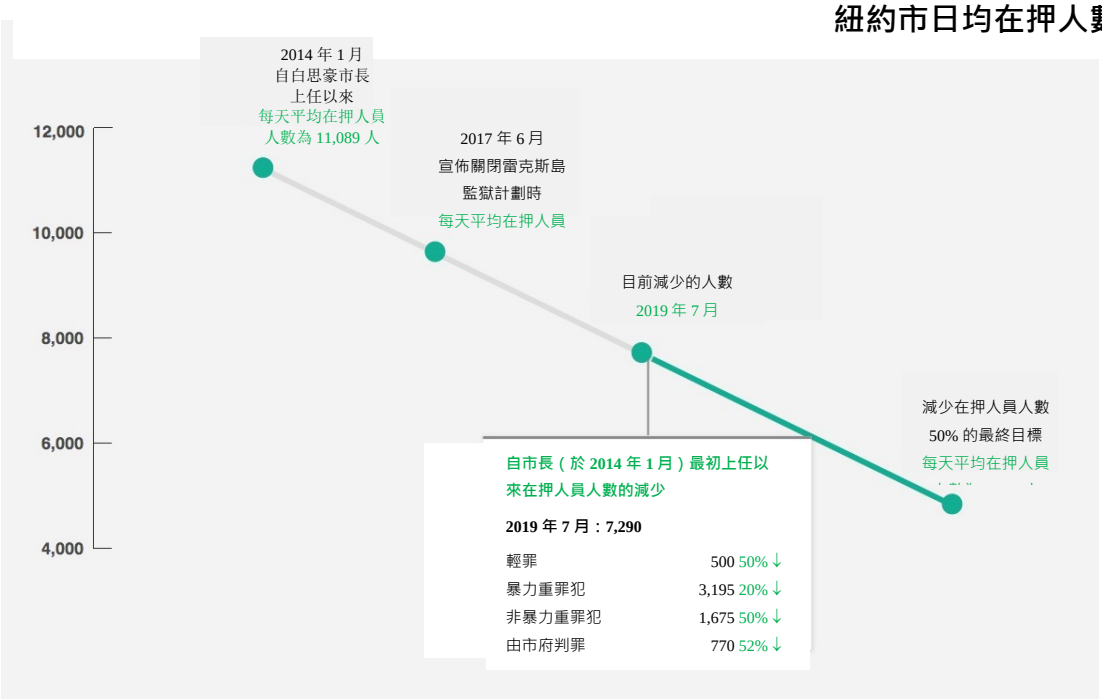
[4] CompStat 是比較統計的縮寫，是一種為警察部門用作減少犯罪的組織管理工具。

[5] https://www.ny.gov/fy-2020-new-york-state-budget/highlights-fy-2020-budget#criminaljustice

- **入獄人數越來越少。**在其他系統動態中，旨在減少入獄低風險和中等風險者的干預措施佔迄今為止監獄中總人數減少的約 60%，其中包括對轉移的重大投資（防止 11,000 多人入獄），監獄刑罰的替代方案，通過資助保釋促進者更容易支付保釋金，擴大全市慈善保釋基金，實施線上交付保釋金，針對性的舉措側重於特定群體的獨特需求，如婦女、青少年和有心理/行為健康問題者。
- **案件判決加快。**減少不必要的案件延誤導致被告案件延期超過一年。例如，自 2015 年 4 月「司法重啟」(Justice Reboot[6]) 開始以來，最高法院待審一年多的案件數量下降了 22%（截至 2019 年 1 月 5 日為 746 起）。

圖 S-1

紐約市日均在押人數



資料來源：紐約市市長刑事司法辦公室。

6「司法重啟」是市府的倡議，旨在減少不必要的案件延誤。市府建立了一個集中協調機構，通過市長刑事司法辦公室對特定行政區案件處理問題進行深入分析，並提供有針對性的解決方法。

雷克斯島的設施

目前，市內監獄系統中的大多數人都拘留在雷克斯島。雷克斯島是一個占地 413 英畝的市府財產，位於東河，是布朗克斯的一部分，但從皇后區可以進入。這裡有 8 個現用監獄設施，可容納約 11,300 人。[7] 雷克斯島上的大多數設施建於 40 多年前，對在押人員的安全和人道待遇構成嚴重挑戰。此外，如紐約市刑事司法和監禁改革獨立委員會 (Independent Commission on New York City Criminal Justice)（Lippman 委員會）發佈的報告《更公平的紐約市》(*A More Just New York City*) 所述，雷克斯島的孤立狀態限制了工作人員和訪客的進入。

雖然市府現在提供往返雷克斯島的免費快速班車服務，旨在方便探訪在押人員的家人和朋友，但雷克斯島仍然與紐約市其他地區隔離，只能其通過一座與皇后區相連的狹窄小橋進入。這種孤立使得懲教署工作人員、家庭成員、辯護律師、社會服務提供者以及其他服務提供者和訪問者要去上班或探访親人及客戶倍感困難。

此外，雷克斯島的位置導致交通運輸效率低下及市府的相關費用增加，因為懲教署必須花費大量時間和資源運送島上在押人員出島去出庭和赴約。市長刑事司法辦公室不斷與懲教署和州法院管理辦公室合作，一直在尋找各種方法，以進一步改善犯人準時出庭並減少與出庭遲到造成的案件延誤。所有被告（無論是否被監禁）都必須在上午 9 點 30 分出庭。懲教署必須每天在島內外運送 1,000 多人去出庭，還有一些人去醫院的護理預約，不可避免地導致一些人錯過了出庭時間。倘被告出庭遲到，即可能導致重新安排（或「延遲」）出庭時間，亦可能導致延遲定案和延長在懲教署拘留的時間。錯過出庭時間可能進一步拖延案件時間表並導致法庭時間表的其他中斷。

最後，由於這些建築物的隔開狀態，因此無法通過改造雷克斯島上現有設施來實現市府提案的司法變革願景。

其他市內監獄設施

懲教署目前運營另外四個不在雷克斯島上的拘留設施。這些設施包括布魯克林拘留綜合樓、曼哈頓拘留綜合樓、皇后區拘留中心綜合樓（目前已退役）和弗農貝恩監獄。這些

[7]「在押人員」是指所有在紐約市懲教部門拘留之人，無論其法律地位如何，包括但不限於審前在押人員，被市府判刑之人和違反州假釋之人。

設施最多可容納 2,500 名在押人員。[8] 根據擬議專案，布魯克林拘留中心、曼哈頓拘留中心及皇后區拘留中心所處场地要使用現代拘留設施進行重建，並在 C 部分「專案描述」中進行了說明。弗農貝恩監獄位於東河，靠近布朗克斯的狩獵點 (Hunts Point) 鄰里，是一艘五層駁船，所提供拘留設施的安全級別為中等到最大，並為布朗克斯拘留設施處理在押人員入獄手續。

這些現有設施無法擴展，以滿足設想的現代化設施需求，還受到容量和設計效率限制；許多建築物建於 20 世紀 60 年代、70 年代及 80 年代，且自 20 世紀 90 年代初以來一直沒有翻新過。在空間需求、日光及社交空間方面，設施佈局已經過時，無法提供更現代化拘留設施所要求的生活品質。

市內監獄人數預計減少

入獄人數和關押時間決定了市內監獄人數的規模。市府正在實施*《更小、更安全、更公平》*制定的戰略，與最近的州府改革相結合，預計可將日平均在押人數減少到約 4,000 人。自《更小、更安全、更公平》發佈以來的兩年內，市內監中人数 已降至約 7,400 人，自市長上任以來減少了 35%。隨著《更小、更安全、更公平》戰略的實施以及紐約州最近通過的刑事司法改革立法（即取消了對幾乎所有輕罪和非暴力重罪案件的保釋和審前拘留），市府預計在 2026 年實現日平均在押人數 4,000 人。[9]

市府還正在實施一項再入獄戰略，旨在降低紐約市的犯罪率，措施包括可靠地評估累犯風險，適當解決導致許多人與刑事司法系統打交道的問題，並將人們與穩定性服務聯繫起來，有助於確保他們不再有新的犯罪行為。通過以個性化的方式解決職業、教育、治療和其他需求，可以有效地利用獄內時間來奠定基礎，防止未來與刑事司法系統打交道。

C. 專案描述

市府在減少犯罪率和減少監獄人數方面的成功，加上基層支持關閉雷克斯島上的監獄，促使市府通過懲教署和市長刑事司法辦公室提議實施行政區監獄系統，以助市府繼續竭盡全力打造一個現代化、人性化和安全的司法體系。

---

[8] 不包括已不再用作拘留設施的皇后區拘留中心現有容量。

[9] 在《環境影響聲明》(EIS) 草案發佈之後，正如在《環境影響聲明》終稿的前言中所述，紐約州府通過了刑事司法改革立法，即取消了對幾乎所有輕罪和非暴力重罪案件的保釋和審前拘留。因此，懲教署和市長刑事司法辦公室已將擬議拘留設施中預計的日平均在押人數減少到 4,000 人.

根據擬議專案，市府將打造一個系統，由四座新的現代化行政區拘留設施組成，以容納總人數 4,000 人，以便不再使用雷克斯島監獄拘留在押人員。布朗克斯、布魯克林、曼哈頓及皇后區每個行政區都將分別有一個設施。每個擬議設施都將提供約 1,150 個在押人員床位。總體而言，擬議專案將提供約 4,600 個床位，以便在一個由四個行政區監獄組成的系統中容納 4,000 人的平均每日人數，同時提供用於特定人數住房需求的空間，例如與安全、保障、身心健康相關（包括其他因素）以及監獄人數波動等需求。

擬議專案的指導性城市設計原則是社區整合，包括促進安全和保障，設計有尊嚴的環境，利用社區資產，並為周圍社區提供附加值和利益。新設施的設計將考慮到社區的需求，旨在鼓勵積極的社區參與，並作為社區的民眾資產。新建築將融入社區，與法院和服務提供者相連接，並為社區帶來利益。擬議專案將讓在押人員靠近親人和社區其他人，以此加強他們之間的關係。這將更好地促進在押人員與律師、社會服務提供者和社區支持打交道，以便他們在出獄後能夠更好地生活，更不可能重新入獄。

擬議專案還將在每個场地實施街景改善。每個场地的具體改善會有所不同，但一般包括人行道改善、新的長凳、環境美化、改進的照明，以及標牌和尋路功能。

擬議專案將確保每個行政區設施都有充足的支持空間，用於優質的教育規劃、娛樂、治療服務、供公眾使用的社區空間和工作人員停車場。支持空間還包括供公眾服務使用的大廳，探視空間，新入獄在押人員醫療檢查、醫療和行為健康檢查、健康/精神保健服務空間，醫療診所、治療單位、醫務室、傳染病單位和及行政空間。社區空間旨在提供有用的社區設施，例如社區設施規劃或街道零售空間。

每個設施都將與周圍社區融為一體，同時實現高效可行的平面佈局，優化對專案空間、戶外空間和自然光的充分利用。行政區設施將設計成自給自足的建築物，擁有更易於管理的拘留住房（即由獄室組成的標準化結構，擁有共用的娛樂室、支持空間和娛樂場），使警員能夠利用改善的佈局更好地進行監督。擬議專案考慮實施新的行政區設施，為有效和量身定制的規劃提供足夠的空間，為有醫療、行為健康和心理健康需求的在押人員提供適當的住房，並讓在押人員有機會更穩定地重新進入社區。此外，這些設施將提供一個標準化的運作環境，以支持工作人員和市內懲教設施拘留在押人員的安全和福祉。在押人員可以在其住房單元內使用娛樂場，且每個設施都將為工作人員提供娛樂空間。

各個场地的規劃組成概述於**表 S-1**。

表 S-1

專案场地專案組成

场地名稱	地址	在押人員住房[1]	支持服務[2]	社區設施空間及/或零售[3]	法院/法院相關設施[5]	停車場	住宅用途	最大分區高度（以呎計）[4]
布朗克斯	745 East 141st Street	775,000 平方呎 *（1,150 個床位）*	345,000 平方呎	40,000 平方呎（社區及/或零售） 31,000 平方呎（社區及/或零售）	10,000 平方呎	*575（配套）*	178,025 平方呎 *（概約 235 個單位）*	245
布魯克林	275 Atlantic Avenue	800,000 平方呎 *（1,150 個床位）*	290,000 平方呎	30,000 平方呎 *（社區及/或零售）*	0	292（配套）	0	395
曼哈頓	124-125 White Street	825,000 平方呎 *（1,150 個床位）*	365,000 平方呎	20,000 平方呎 *（社區及/或零售）*	0	*125（配套）*	0	450
皇后區	126-02 82nd Avenue	780,000 平方呎 *（1,150 個床位）*	323,000 平方呎	25,000 平方呎（社區）	0	*1,281（605 個配套及 676 個公眾使用）*	0	270

附註：

此表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新。gsf = 總平方呎

1) 包括普通人及有醫療或心理健康問題的在押人員床位（即「治療單元」）。

2) 支持服務包括公共入口和大廳、探視空間、為在押人員提供優質教育計畫和服務的空間、衛生服務和治療單位支持以及行政空間。

3) 出於分析目的，布朗克斯场地假設將分配 13,000 平方呎用於零售用途，27,000 平方呎將用於社區設施用途。此外，假設將分配 15,500 平方呎用於零售用途，並將 15,500 平方呎用於與鄰近擬議混合用途開發相關的社區設施使用。

4) 從專案底層基準面測量。最大高度基於每個設施的概念設計，不包括可能的屋頂機械頂層公寓。地上的實際建築高度將包括在屋頂機械空間的每個位置額外增加 40 呎。

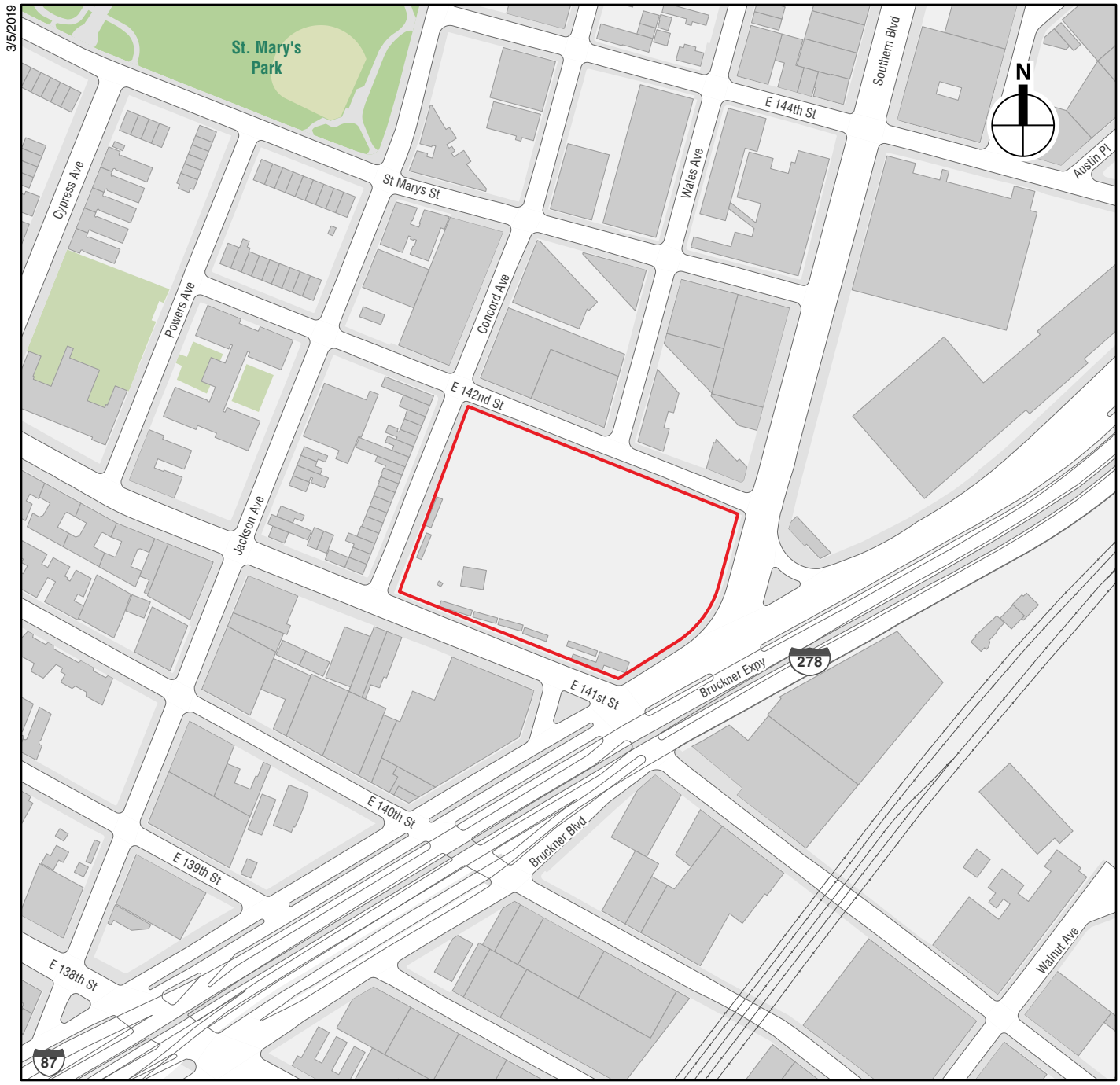
5) 法院設施將是位於布朗克斯區的假釋法院。如果在行政區設施之外確定了假釋聽證的替代地點，則該法院空間將從專案中刪除。

資料來源：Perkins Eastman。

布朗克斯场地

布朗克斯场地位於布朗克斯 1 社區附近 Mott Haven 鄰里的 745 East 141st Street (Block 2574, Lot 1)（見**圖 S-2**）。該场地位於 East 142nd Street、Southern Boulevard、Bruckner Boulevard、East 141st Street 及 Concord Avenue 所圍繞的街區內，屬於 M1-3 分區。

該场地目前由紐約市警察局布朗克斯拖吊場佔用，含有一個小型辦公室結構、存儲棚、車輛存放空間，周圍有柵欄及樹木。市府計劃在布朗克斯场地完成擬議的拘留設施之前



Bronx Site
Project Location - 745 East 141st Street

BOROUGH-BASED NYC JAIL SYSTEM

Figure S-2

將拖吊場搬遷。拖吊場的搬遷將受到未來規劃及公眾審查的影響，包括單獨的批准及環保審查。

擬議專案將重建該场地的東部，而新的拘留設施將包含約 1,170,000 平方呎的地上面積，其中包括約 1,150 個在押人員床位、支持空間、社區設施及/或零售空間，以及法院/法院相關設施。該场地還將提供約 575 地下的個配套停車位。法院設施空間將從 East 141st Street 進入。裝載及隘口[10]入口將位於建築物的西部（見**圖 S-3 及 S-4**）。用於分析目的的最大分區高度約為 245 呎高（見**圖 S-5 至 S-7**）。允許該建築最高基礎高度高於面向 East 141st Street 和 East 142nd Street 的平均路緣水平 105 呎，面向 East 141st Street 基礎的間隔距離最低要求有 10 呎，而面向 East 142nd Street 基礎的間隔距離最低要求有 15 呎。

根據擬議專案，該场地的西部（距離 Concord Avenue 100 呎的深度）將從現有的 M1-3 分區改劃為特殊混合用途的 M1-4/R7-X 區（見**圖 S-8**）。特殊混合用途的 M1-4/R7-X 區域允許廣泛的用途，包括住宅、商業及製造用途。此外，該场地的重新分區部分將劃為強制性包容性住房 (MIH) 區域。重新分區旨在促進场地的未來發展。該開發專案尚未確定，但為了分析及基於概念設計，擬議的混合用途建築物面積約為 209,025 平方呎，底層零售及社區設施用途約 31,000 平方呎，住宅單元約 235 個。出於環境影響聲明分析的目的，假設所有住宅單元都屬於負擔得起的單元。擬議的分區將允許最大分區高度為 145 呎，最大樓面面積比 (FAR) 為 6.0。

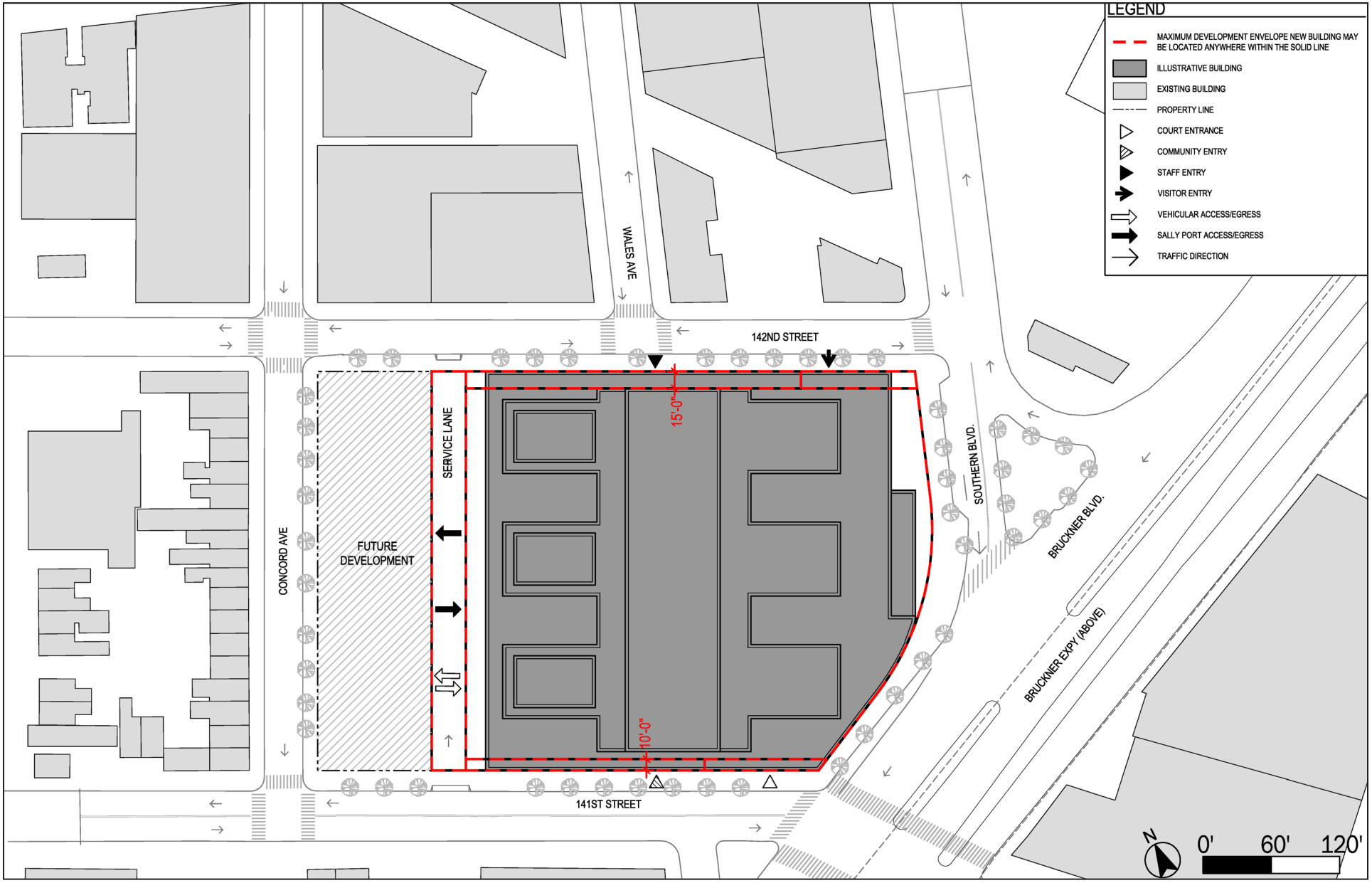
布魯克林场地

布魯克林场地位於布魯克林社區 2 區布魯克林市中心的 275 Atlantic Avenue (Block 175, Lot 1)（見**圖 S-9**）。該场地佔據 Atlantic Avenue、Smith Street、State Street 及 Boerum Place 所圍繞的整個街區。State Street 下面有一條隧道將這個场地連接到位於 120 Schermerhorn Street 的布魯克林中央法院大樓 (Brooklyn Central Courts Building)。該场地位於布魯克林區特別市中心 (Special Downtown Brooklyn District) 的 C6-2A 分區內。

該场地包含現有的布魯克林拘留中心，[11] 於 1957 年開放，為那些正在布魯克林或史泰登岛法院接受入獄登記或等待審判的在押人員提供 815 張床位。

[10] 隘口為具有安保、受控制的入口。

[11] 布魯克林拘留綜合樓與大都會拘留中心不同，後者是一所位於布魯克林 29th Street 的聯邦監獄。

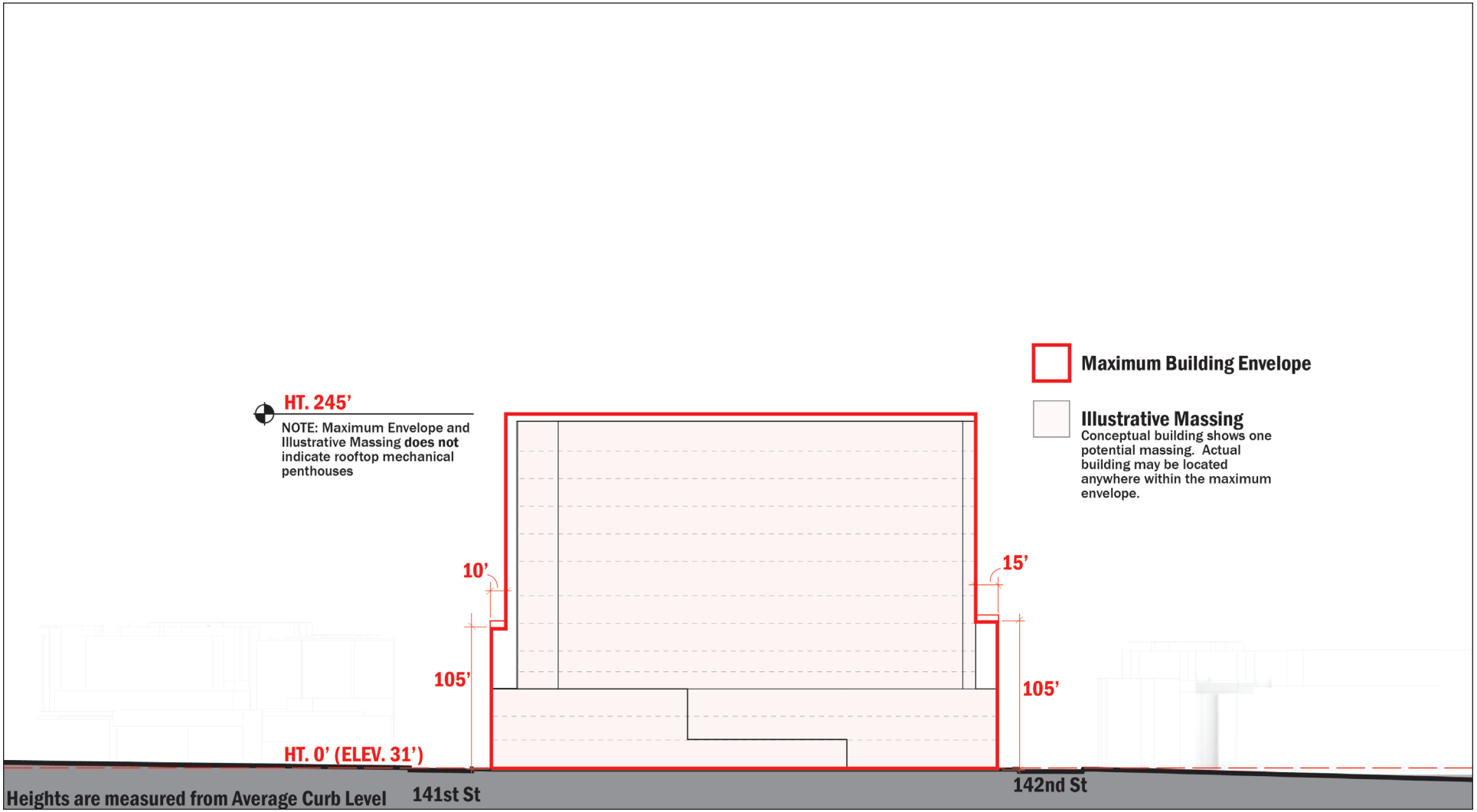


Source: *Perkins Eastman*

Bronx Site - 745 East 141st Street
Site Plan

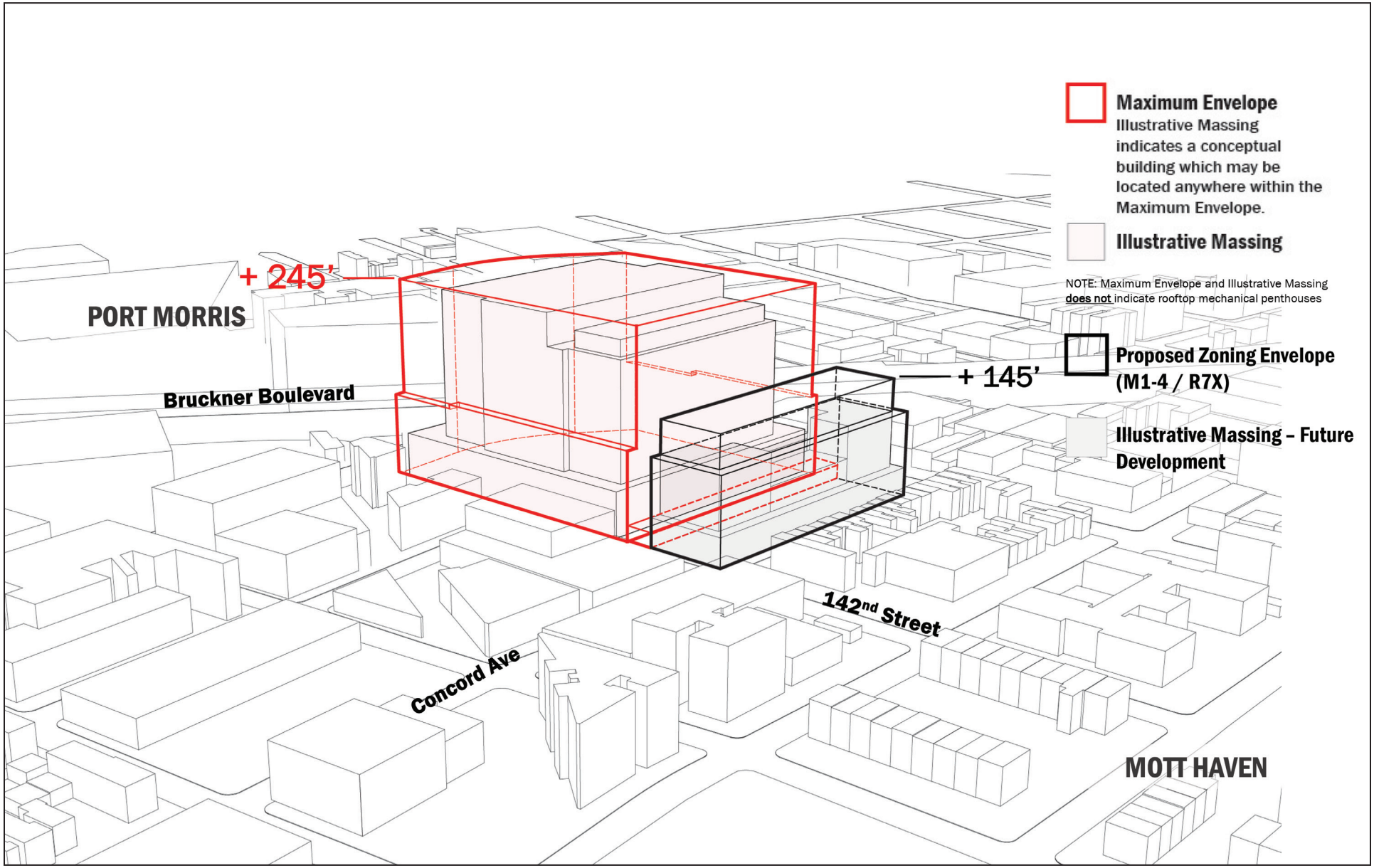
Source: Perkins Eastman

Bronx Site - 745 East 141st Street
Access/Circulation Plan



Source: Perkins Eastman

Bronx Site - 745 East 141st Street
Elevation



Source: Perkins Eastman

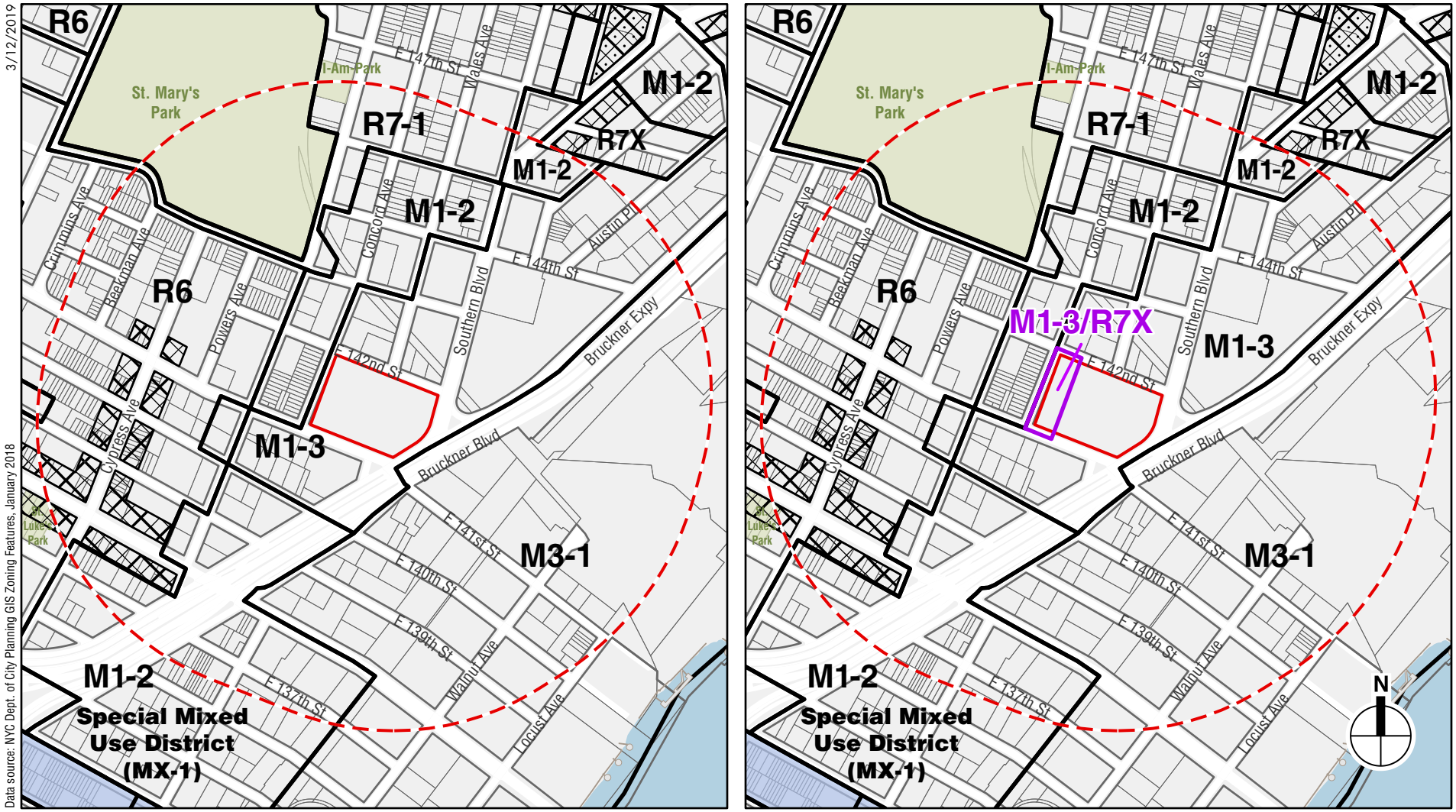
Bronx Site - 745 East 141st Street
3D Massing

For Illustrative Purposes Only

Source: *Perkins Eastman*

Bronx Site - 745 East 141st Street
Illustrative Street Level Rendering

Figure S-7



Existing Zoning ***Proposed Zoning***

- *Project Site Boundary*
- *Study Area Boundary (1/4-mile boundary)*
- *Rezoning Area*
- *Zoning District Boundaries*
- *C1-4 Commercial Overlay District*
- *C2-4 Commercial Overlay District*
- *Special Purpose District*
- *Park Boundary*

BOROUGH-BASED NYC JAIL SYSTEM

Existing and Proposed Zoning
Figure S-8

Brooklyn Site
Project Location - 275 Atlantic Avenue

BOROUGH-BASED NYC JAIL SYSTEM

Figure S-9

擬議專案將取代現有的布魯克林拘留中心，新的拘留設施包含約 1,120,000 平方呎的地上建築面積，其中包括約 1,150 個在押人員床位、支持空間，及社區設施及/或零售空間。該场地還將提供約 292 個配套停車位。社區設施及/或零售空間將沿著 Boerum Place、Atlantic Avenue 及 Smith Street。裝載地方將沿著 State Street ，而隘口入口將位於 Smith Street 及 State Street（見**圖 S-10 及 S-11**）。用於分析目的的最大分區高度約為 395 呎（見**圖 S-12 至 S-14**）。擬建的建築物將允許面向 Atlantic Avenue、Smith Street 和 State Street 的分區包絡線基礎高度最高 105 呎，而面向 Boerum Place 的東部街墻不需要間隔距離。

該场地還將包括拆除 Boerum Place 及 Smith Street 之間的 State Street 地下建築，以便建造隧道，將擬建的拘留設施連接到北面的現有法院設施，並允許可能在街道下方放置配套空間。這種連接將有助於工作人員及在押人員在擬議設施與現有法院之間的安全封閉環境中有效地行動。State Street 將繼續作為一條規劃的公共街道，通往街道上的公用設施，可通往車輛及行人交通。

曼哈頓场地

曼哈頓场地位於曼哈頓社區 1 區市政中心 (Civic Center) 附近的 124-125 White Street（Block 198, Lot 1 及 Block 167, Lot 1 部分）（見**圖 S-15**）。該场地是由 Centre Street、Hogan Place （Leonard Street 的擴建部分）、Walker Street 及 Baxter Street 大體環繞的街區。該场地還將涉及在 Centre Street 及 Baxter Street 之間拆除 White Street 地上和地下的建築，以便在街道上方建造結構，並在街道下方建造一個地窖。該场地位於 C6-4 分區內。

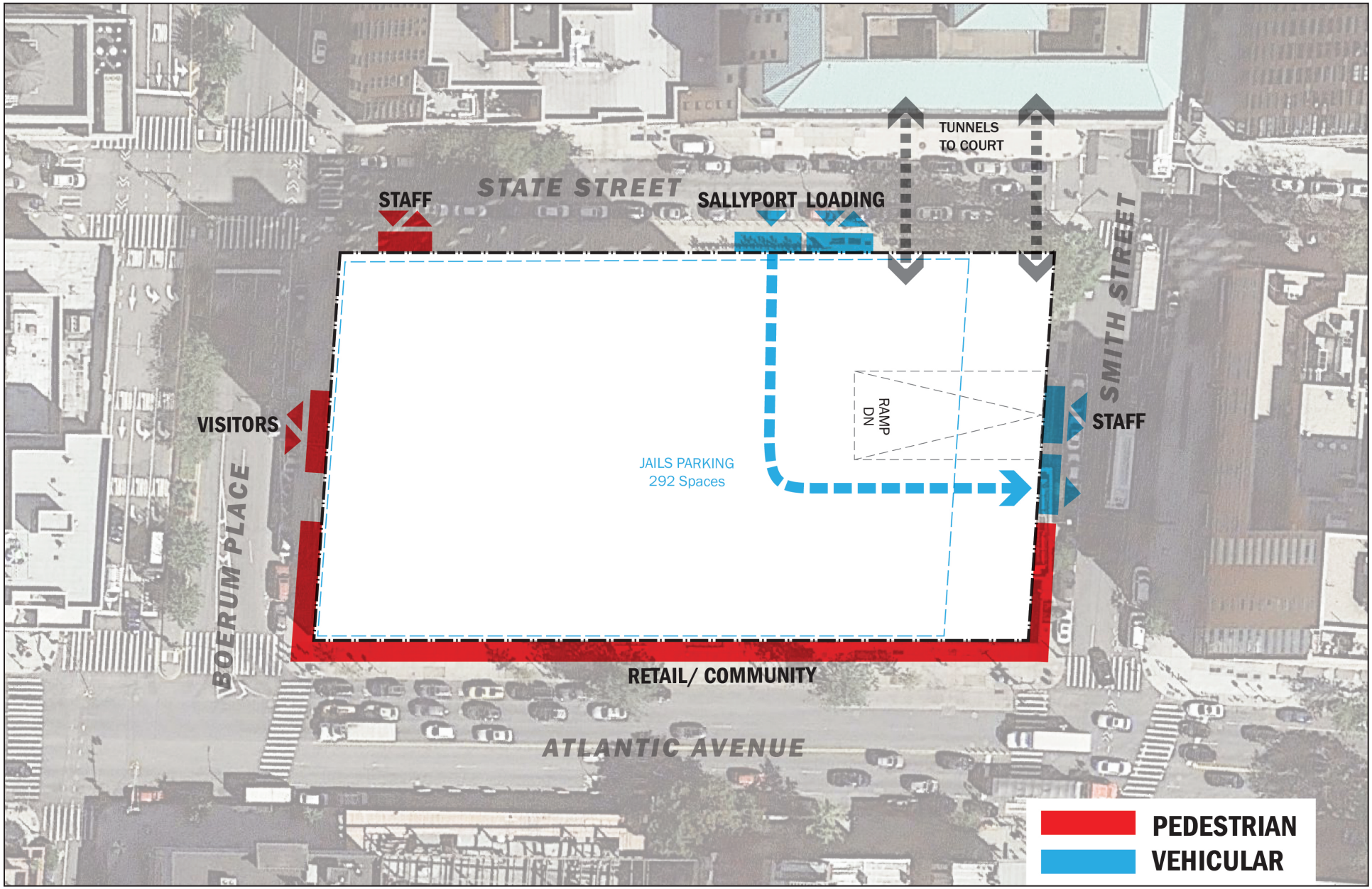
曼哈頓场地目前由曼哈頓拘留綜合樓佔用，[12] 由一座 14 層的北塔樓 (North Tower, 124 White Street) 及一座 21 層的南塔樓 (South Tower, 125 White Street) 組成，總面積約為 4,359,000 平方呎供法院及拘留中心使用及 898 個床位供在押人員使用。曼哈頓拘留綜合樓的這兩座塔樓主要作為一個設施運營，並通過兩座橋樑及一個在地窖一層的隧道連接到 100 Centre Street 的曼哈頓刑事法庭 (Manhattan Criminal Court)。White Street 上方的空中走道將北塔樓連接到南塔樓。南塔樓原為曼哈頓拘留所，於 1983 年徹底重建後開放。北塔樓於 1990 年開放。該綜合樓內拘留男性在押人員，他們無法保釋或刑期不超過 3 年或在曼哈頓面臨判刑。該綜合樓包含北塔樓底部的底層零售。

[12] 現有的曼哈頓拘留綜合樓與大都會懲教中心不同，後者是一座位於曼哈頓公园街 (Park Row) 的聯邦監獄。

Source: *Perkins Eastman*

Brooklyn Site - 275 Atlantic Avenue
Site Plan
Figure S-10

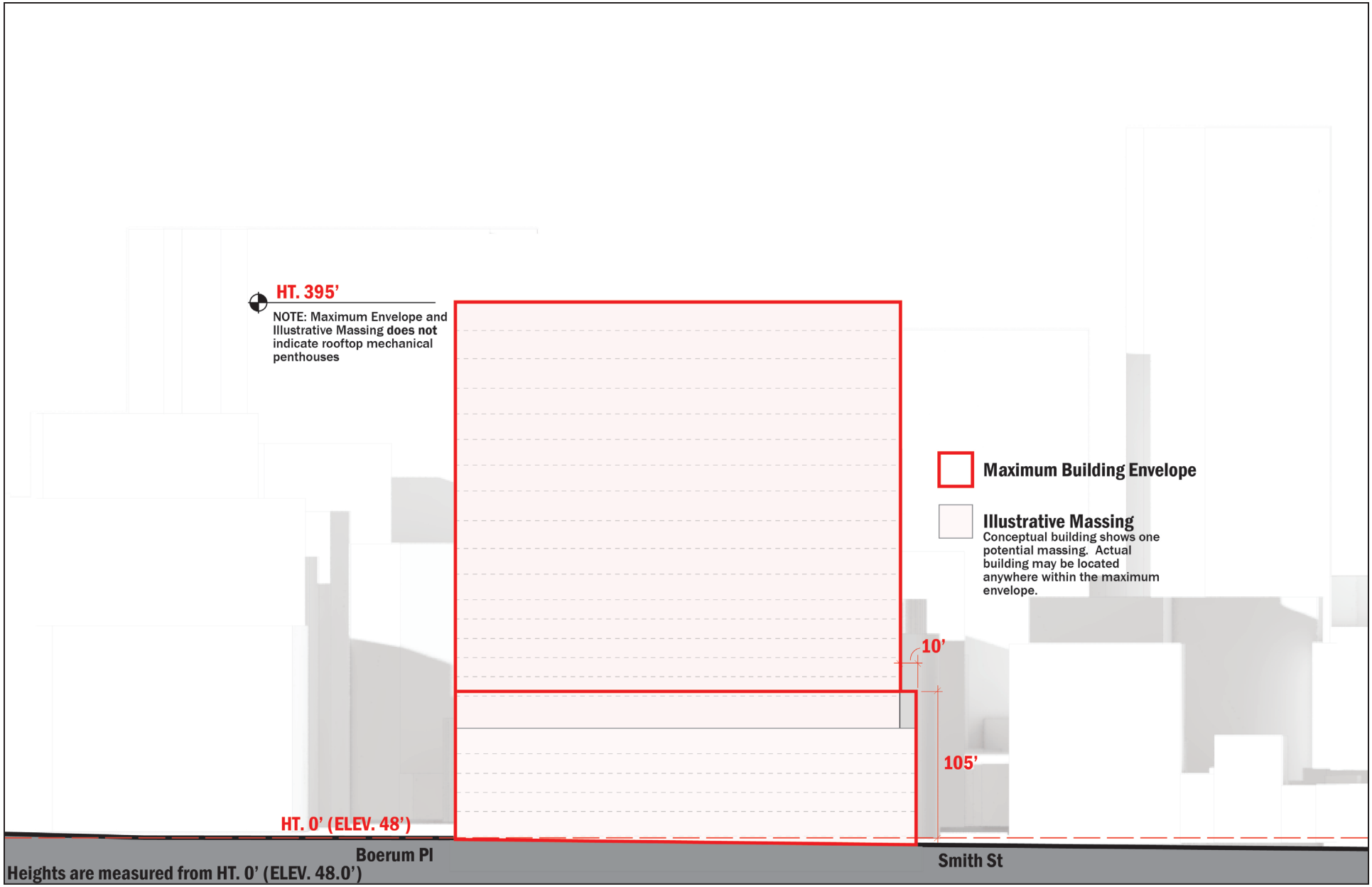
8.16.19



Source: *Perkins Eastman*

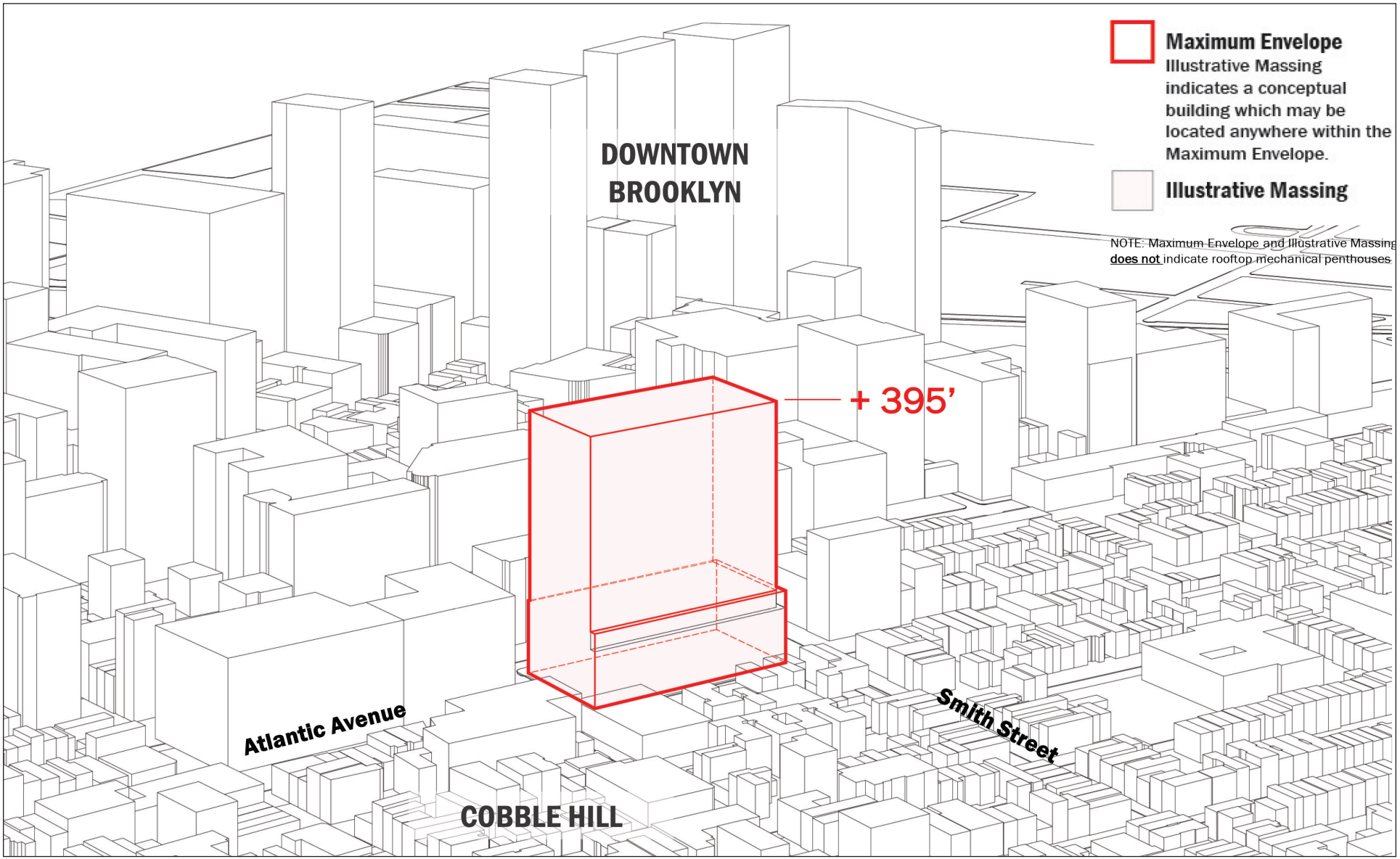
Brooklyn Site - 275 Atlantic Avenue
Access/Circulation Plan

Figure S-11



Source: Perkins Eastman

Brooklyn Site - 275 Atlantic Avenue
Elevation

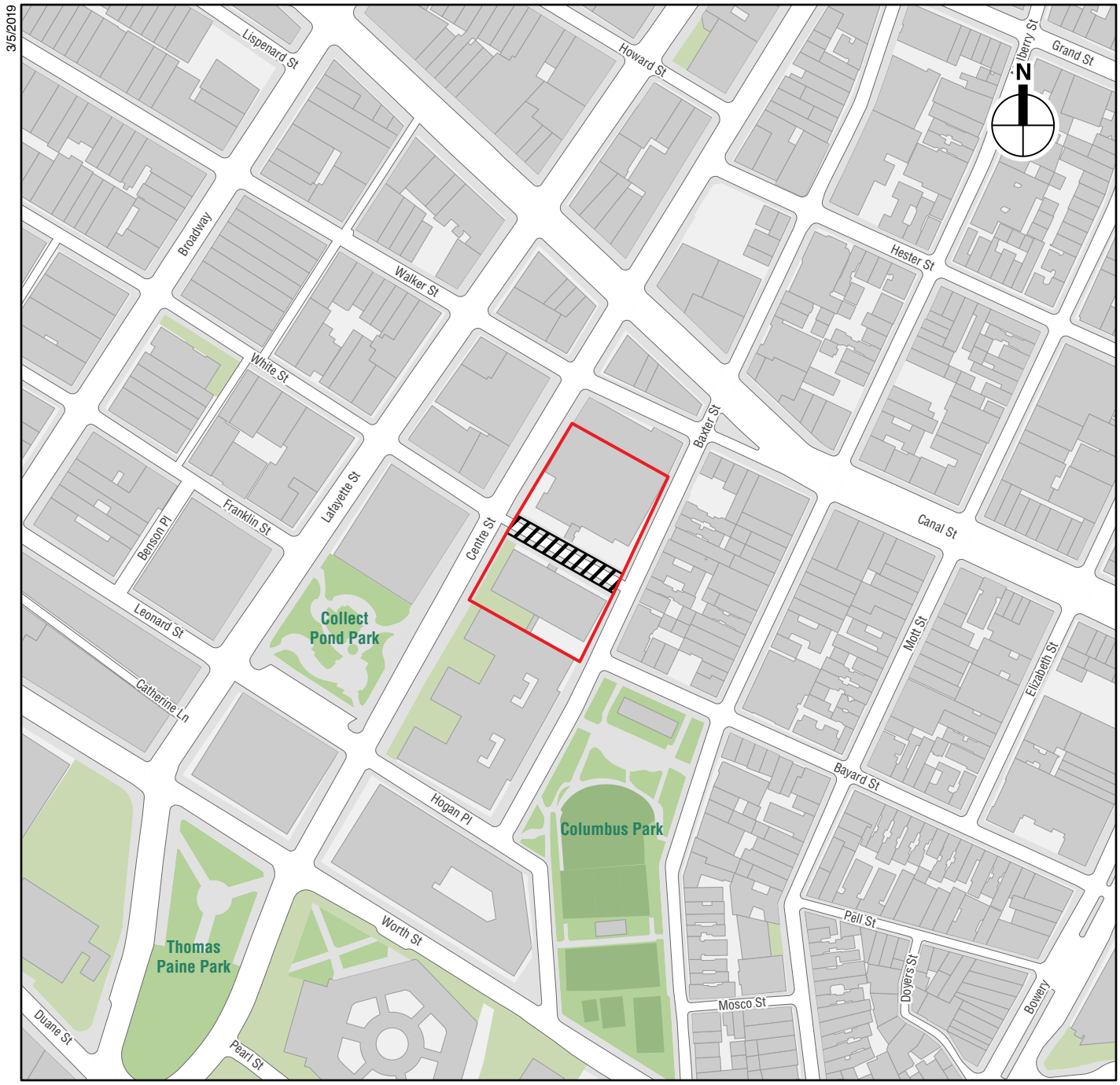


Source: Perkins Eastman

Brooklyn Site - 275 Atlantic Avenue
3D Massing
Figure S-13

Source: *Perkins Eastman*

Brooklyn Site - 275 Atlantic Avenue
Illustrative Street Level Rendering



Manhattan Site
Project Location - 124-125 White Street

BOROUGH-BASED NYC JAIL SYSTEM

Figure S-15

擬議專案將重新開發該场地，新的拘留設施包含約 1,210,000 平方呎的地上建築面積，其中包括約 1,150 個在押人員床位、支持空間，及社區設施及/或零售空間。該场地還將提供約 125 個地下的配套停車位。社區設施空間將沿著 Baxter Street 和 White Street。裝載及隘口入口將與 100 Centre Street 相鄰 （見**圖 S-16 及 S-17**）。擬建的建築物將允許面向 Baxter Street 的基礎高度最高 105 呎，面向 Centre Street 的基礎高度最高 85 呎，面向 Baxter Street 的基礎最低間隔距離 15 呎，面向 Centre Street 的基礎最低間隔距離 10 呎。

擬議的拘留設施將覆蓋场地大部分，並將沿 Centre 和 Baxter Street 正面提供街道。根據擬議的專案，White Street 將作為 Baxter Street 和 Centre Street 之間的行人專用通道。這條步行走廊將被上面的建築物覆蓋，延伸到 Centre Street 和 Baxter Street 之間街區的整個寬度，街口處不會關閉，可供公眾進出。

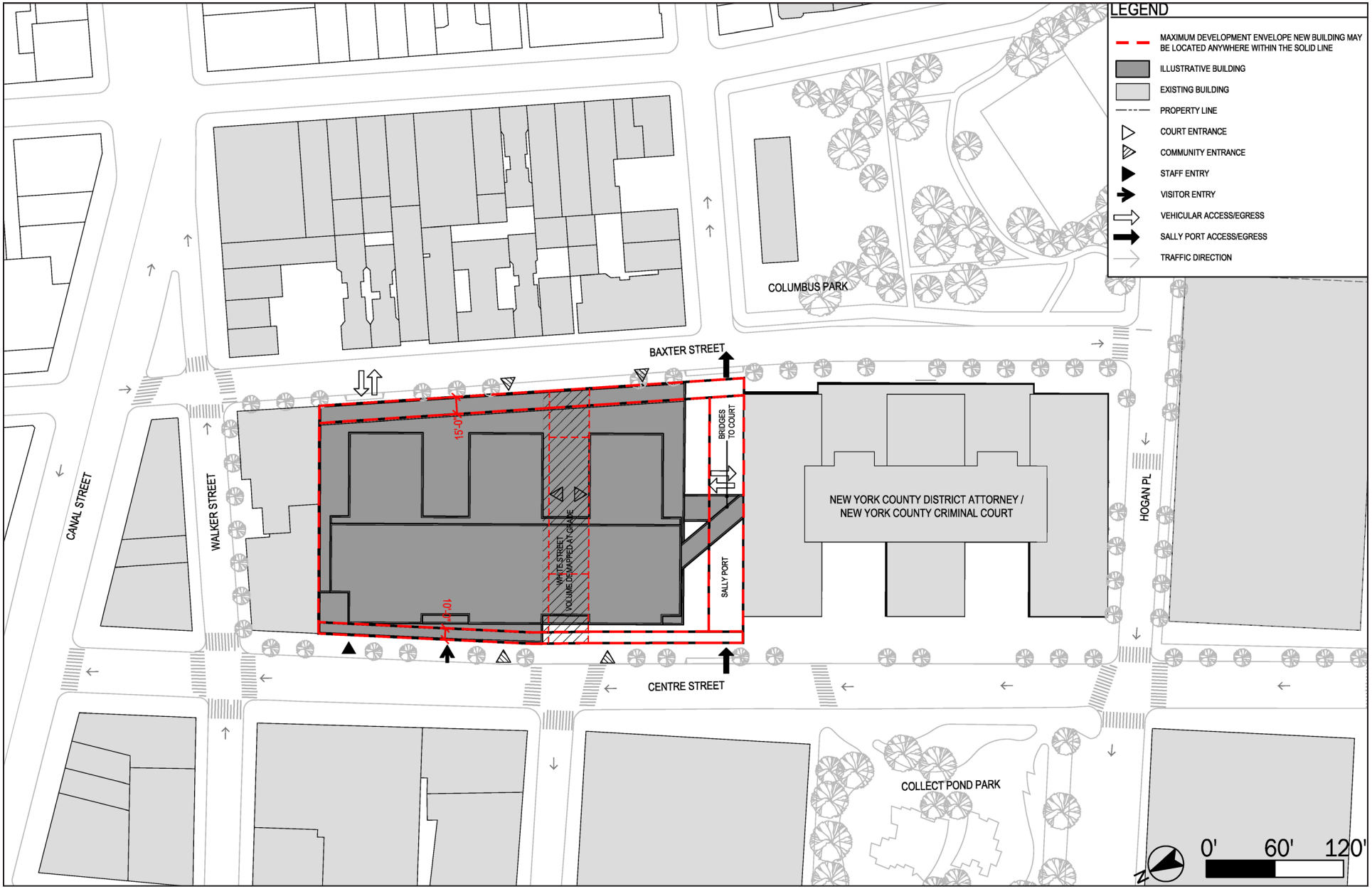
擬議專案將與位於地上 100 Centre Street 的曼哈頓刑事法院及上層人行橋相連，期望人行橋可以連接到 100 Centre Street，連接點與連接 125 White Street 和 100 Centre Street 南塔樓的人行天橋現狀相同。人行天橋有助於工作人員及在押人員在安全、封閉的環境中有效地行動。用於分析目的的最大分區高度約為 450 呎（見**圖 S-18 至 S-20**）。

皇后區场地

皇后區场地位於皇后區社區 9 區（見**圖 S-21**）Kew Gardens 附近皇后區行政中心的 126-02 82nd Avenue 及 80-25 126th Street (Block 9653, 郵局 Lot 1; Block 9657, Lot 1)。該场地佔據了北部的一個不規則形狀的地塊，四週由 132nd Street、82nd Avenue、Queens Boulevard 及 Hoover Avenue 為界，整個街區由 Union Turnpike、126th Street、82nd Avenue 及 132nd Street 的便道圍繞。該场地還包括位於 126th Street 及 132nd Street 之間的 82nd Avenue 街道，該街道將作為擬議專案的一部分被拆除，以促進在被拆除的街道內開發符合等級要求的擬建設施。該场地位於 C4-4 分區內。

該场地包含現有的皇后區拘留綜合樓[13]，已不再用作拘留設施，目前用於法庭運作，被帶到皇后區法院出庭的在押人員即拘留在此。現有設施的建築面積約為 209,000 平方呎，並與 皇后郡刑事法院大樓相連，樓內有法院及皇后區地區檢察官。該场地的北部包含皇后

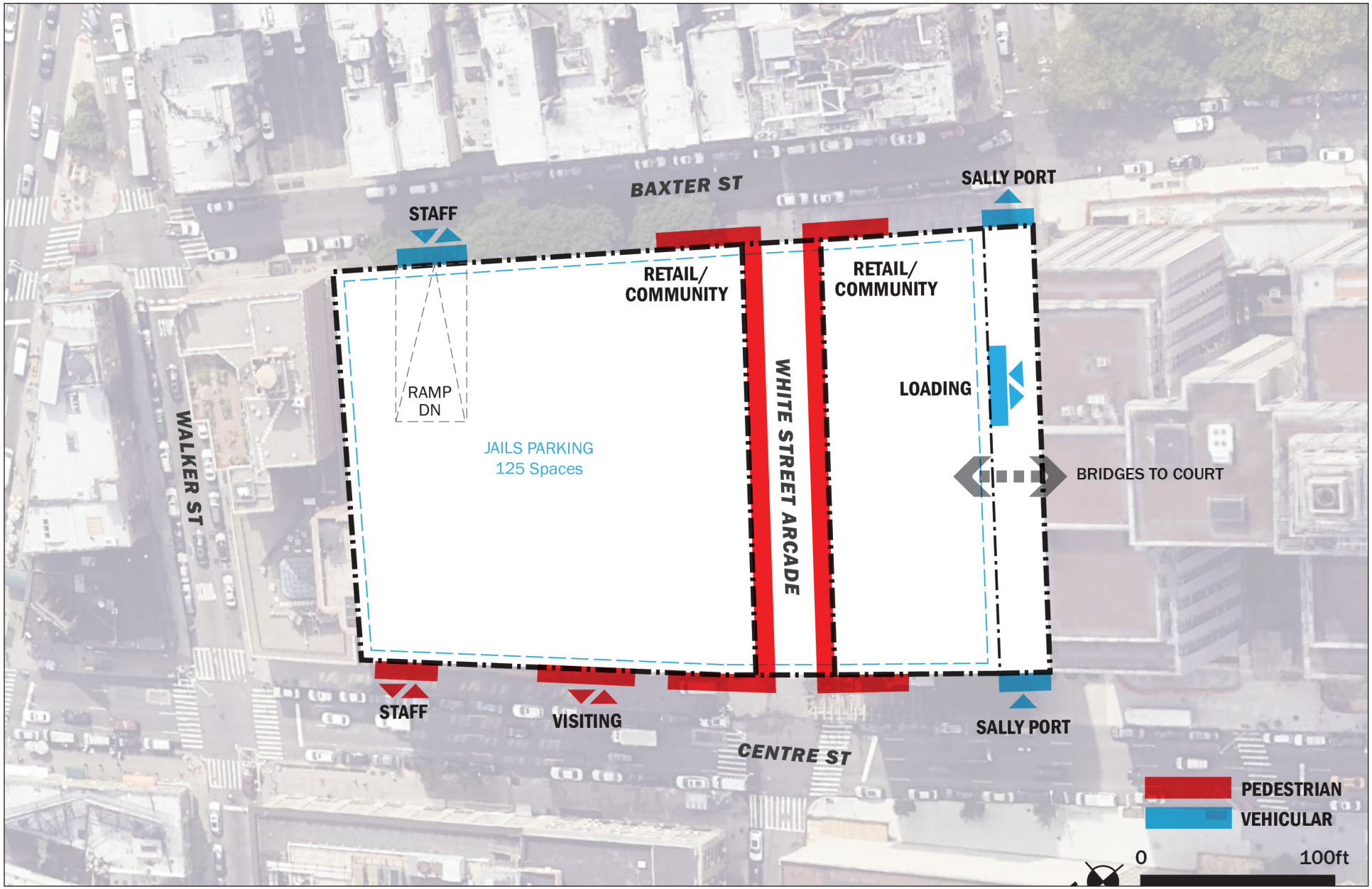
[13] 現有皇后區拘留綜合樓與皇后區拘留設施不同，後者是一座位於肯尼迪国际机场機場附近牙買加的聯邦監獄。



Source: *Perkins Eastman*

Manhattan Site - 124-125 White Street
Site Plan

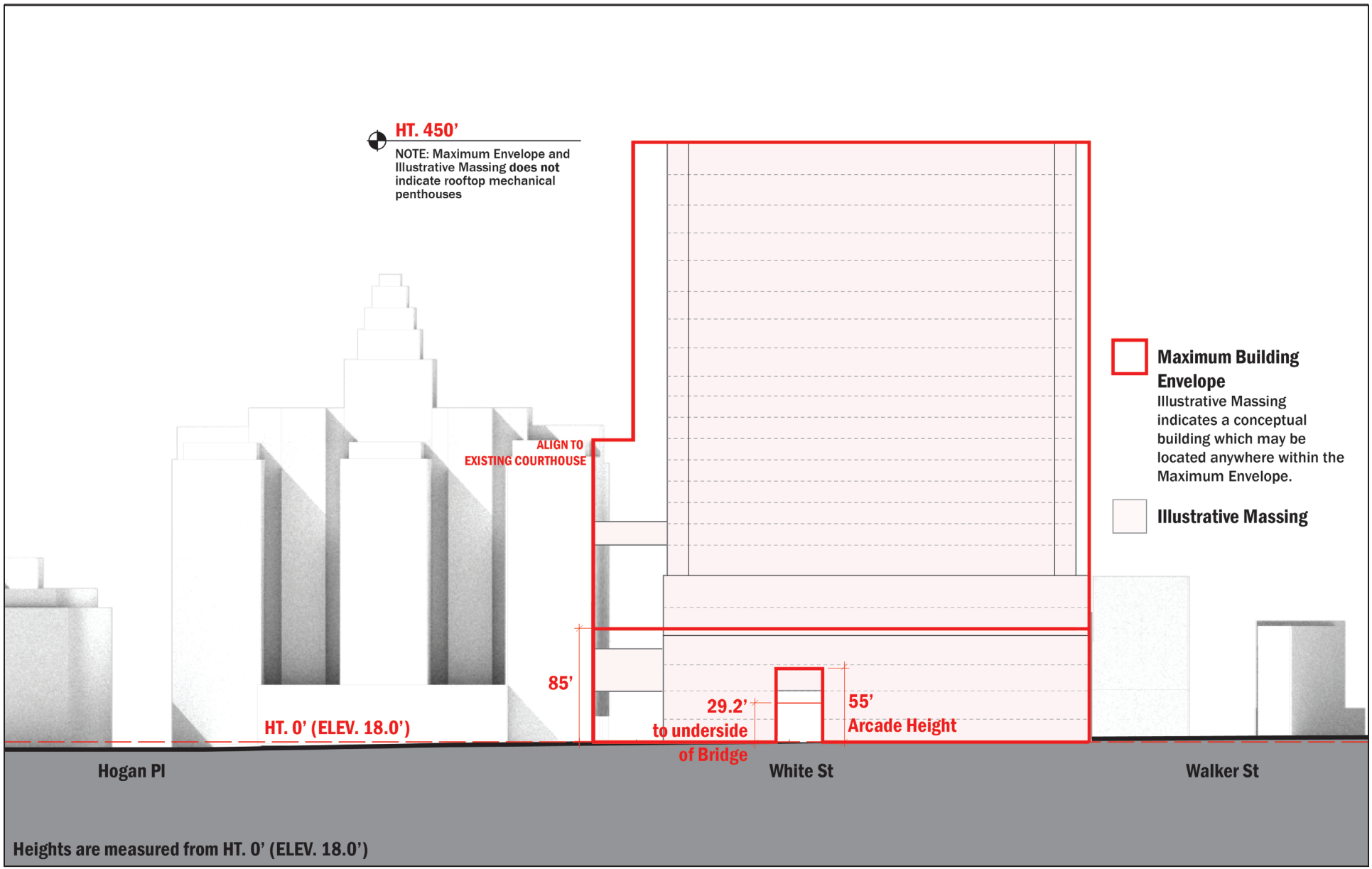
8.16.19



Source: Perkins Eastman

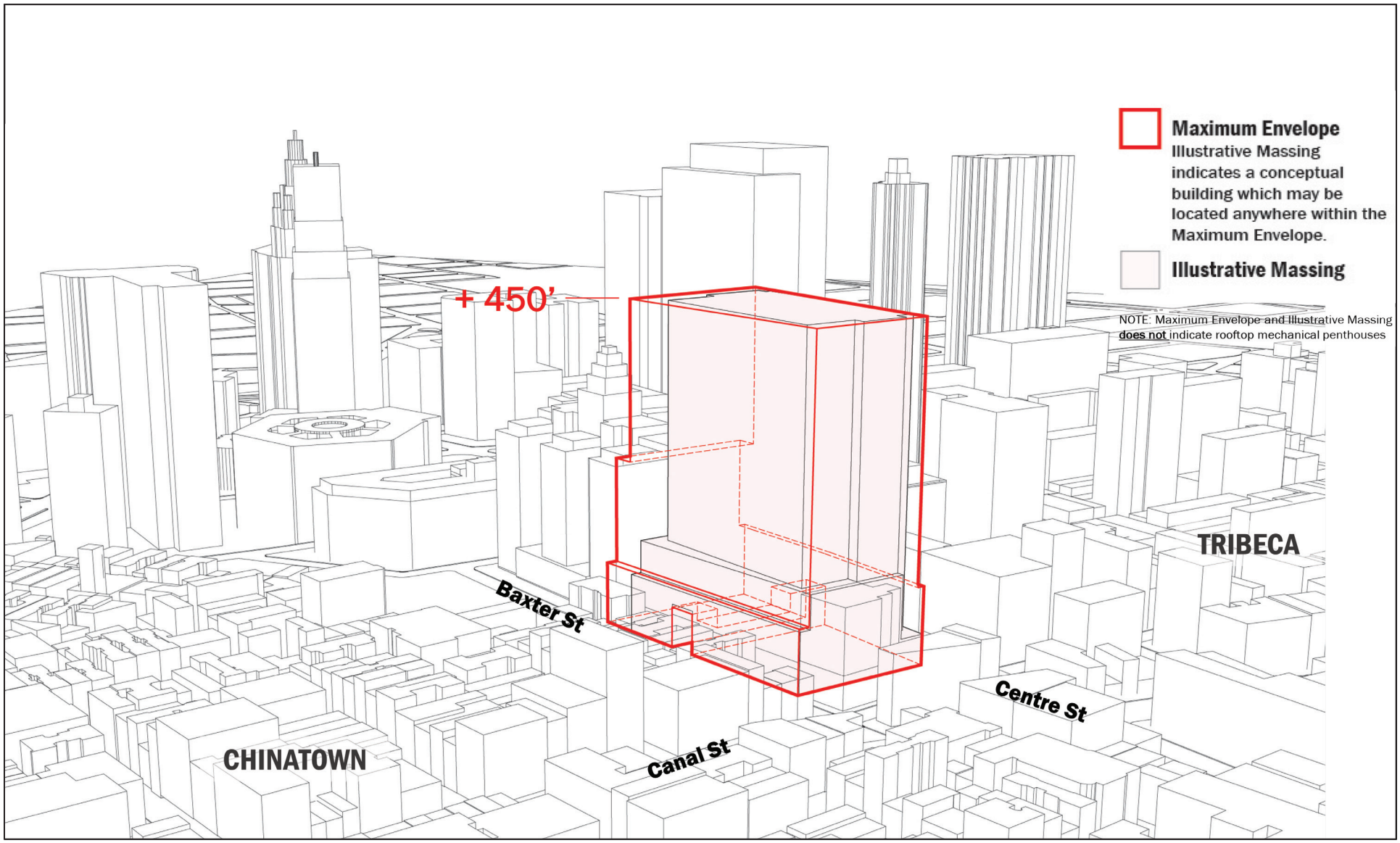
Manhattan Site - 124-125 White Street
Access/Circulation Plan

Figure S-17



Source: Perkins Eastman

Manhattan Site - 124-125 White Street
Elevation



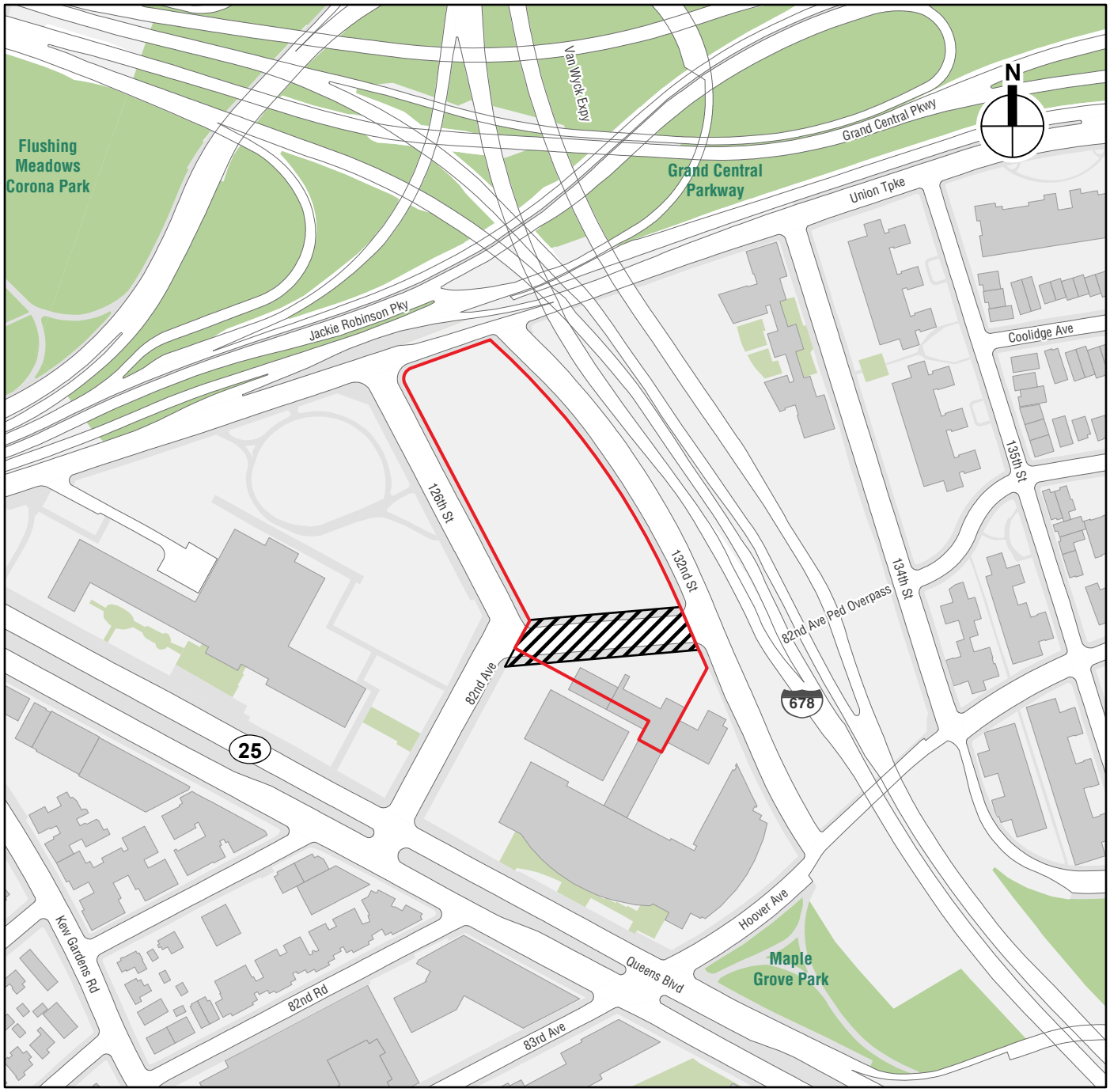
Source: Perkins Eastman

Manhattan Site - 124-125 White Street
3D Massing

Source: Perkins Eastman

Manhattan Site - 124-125 White Street
Illustrative Street Level Rendering

8/19/2019



0 500 FEET

Project Site

Proposed Demapped Area

Queens Site
Project Location - 126-02 82nd Avenue

BOROUGH-BASED NYC JAIL SYSTEM

Figure S-21

區市政廳市政停車場，位於由 Union Turnpike 便道、126th Street、82nd Avenue 及 132nd Street 圍繞的街區。該停車場約有 302 個公共停車位。

擬議專案將重建現有的皇后區拘留綜合樓及鄰近的停車場，新的拘留設施包含約 1,103,000 平方呎的地上樓面面積，包括約 1,150 個在押人員床位、支持空間，以及約 605 個地下配套停車位。該建築面向 82nd Avenue、126th Street 和 132nd Street 的最高基礎高度 105 呎，並有一座面向 Union Turnpike 全高墻面，從 82nd Avenue、126th Street 和 132nd Street 的基礎最低間隔距離 10 呎，而 Union Turnpike 上不要求間隔距離。皇后區場地的擬議專案還包括一個鄰近的社區設施建築，上面有一個停車場建築物。該建築物將包含約 227,800 總平方呎，提供社區設施空間和約 676 個公共停車位。該社區設施和公共停車場建築物將位於專案场地的西北部，在 126th Street 和/或 132nd Street 上可能有入口。社區設施空間將沿著 126th Street，裝載及隘口入口將在 132nd Street（見**圖 1-22 及 1-23**）。此外, 將維持與皇后郡刑事法院大樓（法院和皇后區檢察官所在地）的現有連接，有助於工作人員及在押人員在安全的封閉環境中有效地行動。

擬建的拘留設施還將包括托兒所、產科病房服務及透析治療服務，為整個擬建行政區監獄系統服務，及一個為所有在押婦女提供的集中設施. 如前言所述，為《環境影響聲明》草案中皇后區拘留設施擬議的集中護理服務設施現在將分到四個行政區拘留設施中的每一個。

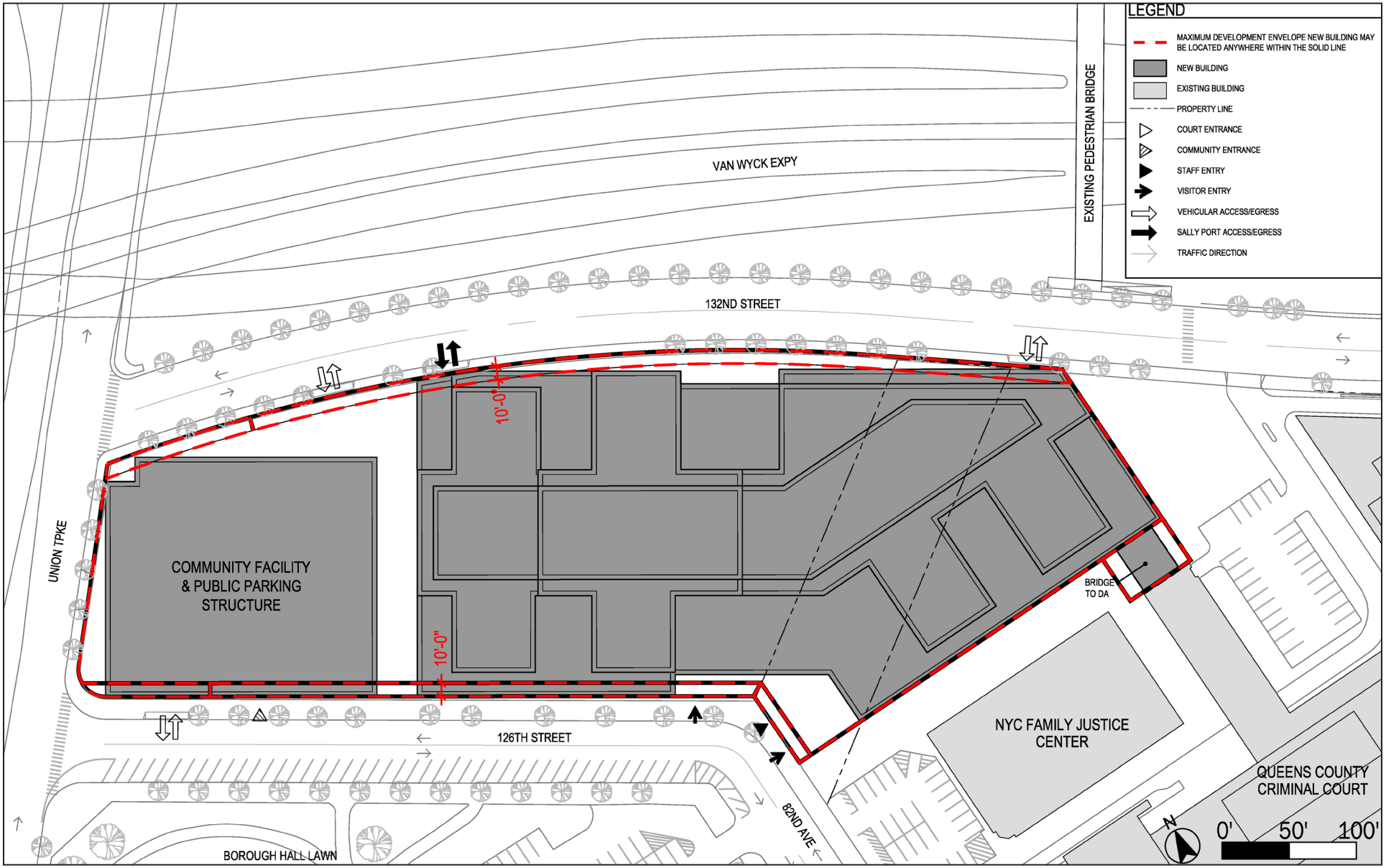
用於分析的最大分區高度約為 270 呎（見**圖 S-24 至 S-26**）。

D. 擬議行動

擬議專案需要多個市府批准。每個场地都需要選址，以便市府選擇擬議設施的位置。此外，擬議專案還需要修正分區文字，以便專門為行政區監獄設施設立特別許可證（行政區監獄系統特別許可證）[14]，以修改地面使用的分區要求；批量，包括與監獄使用相關的最大樓面面積比增加，[15] 及配套和公共停車場及裝載。需為每個场地尋求一個行政區監獄系統特別許可證，以免除分區要求，並允許一個能夠容納擬議結構的整套分區，允許必要的密度，及/或允許建議的停車位。某些场地還需要更改市內地圖。**表 S-2** 列出了在每個场地開發擬議專案所需採取的行動。

[14] 行政區監獄系統特別許可證僅適用於行政區監獄系統，不適用於其他申請人或场地。

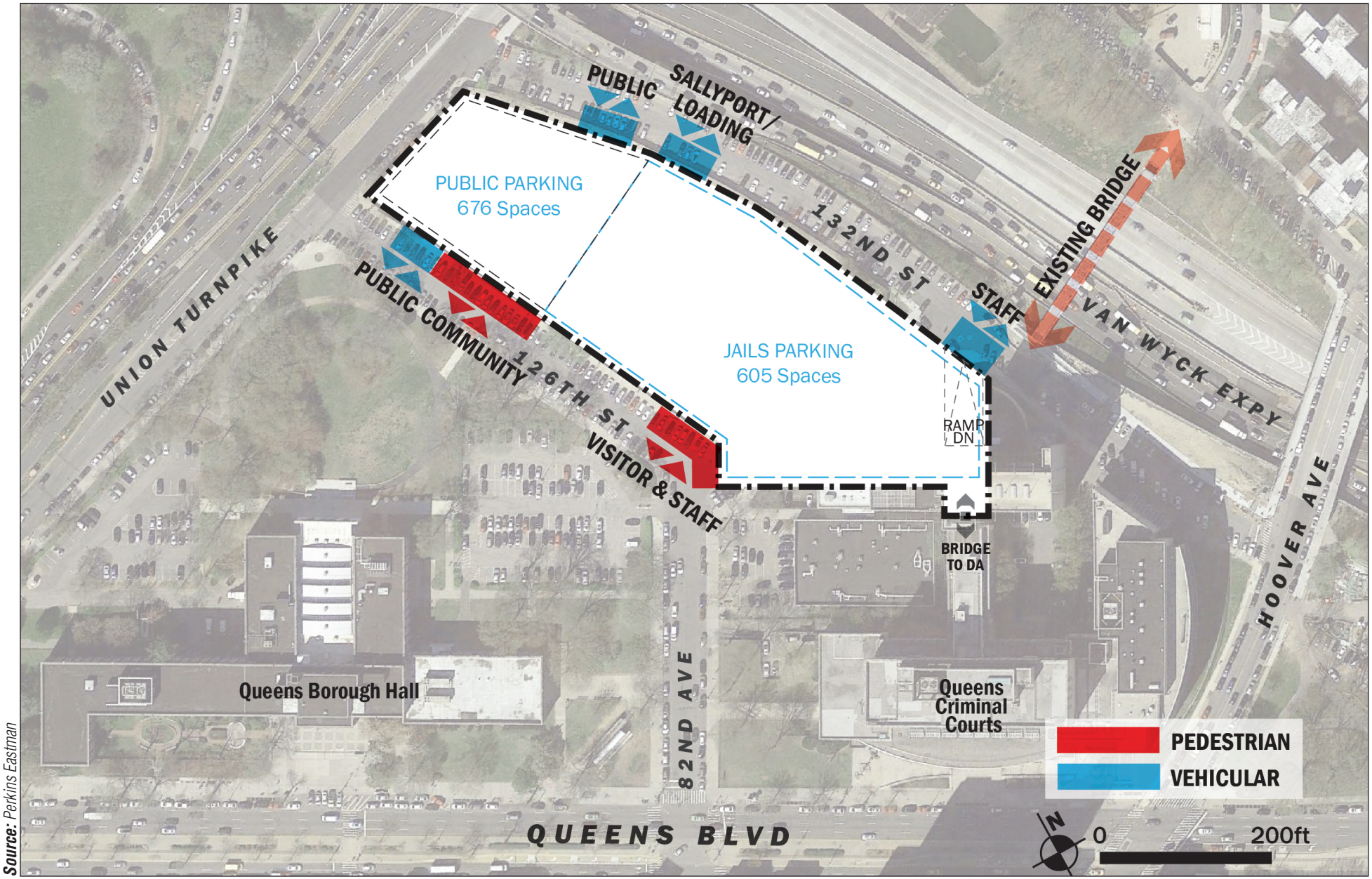
[15]「監獄」是紐約市分區決議中使用的術語。



Source: *Perkins Eastman*

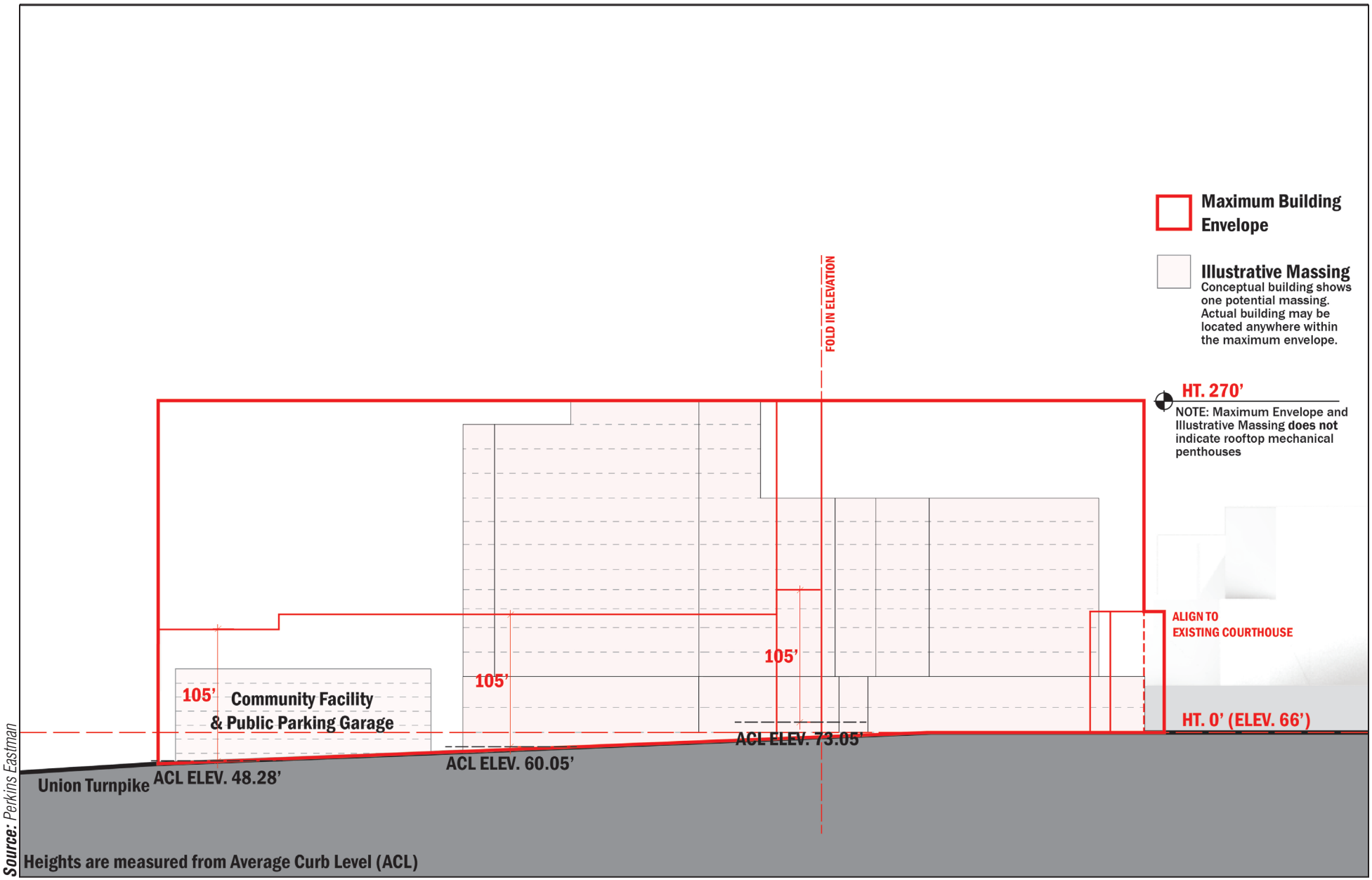
Queens Site - 126-02 82nd Avenue
Site Plan

Figure S-22



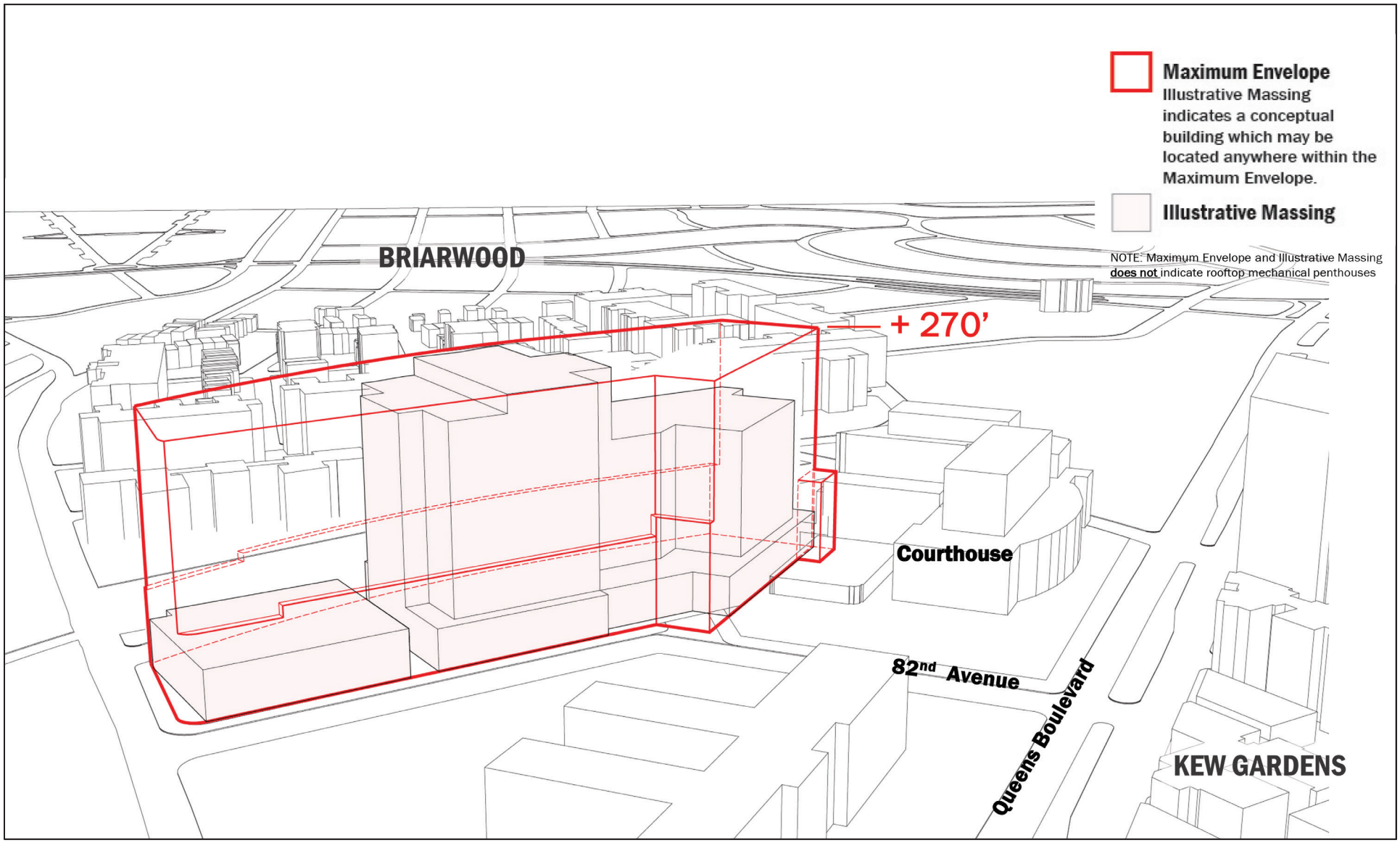
Source: Perkins Eastman

Queens Site - 126-02 82nd Avenue
Access/Circulation Plan



Source: Perkins Eastman

Queens Site - 126-02 82nd Avenue
Elevation



Source: Perkins Eastman

Queens Site - 126-02 82nd Avenue
3D Massing

Source: *Perkins Eastman*

Queens Site - 126-02 82nd Avenue
Illustrative Street Level Rendering

表 S-2

各场地擬議行動

场地名稱	地址	行動
整體專案		分區文字修正案，建立一個特殊許可證，允許行政區監獄的使用、批量、停車及裝載的修改 公共設施的選址*
布朗克斯**	745 East 141st Street	修改有關用途、散裝、停車及裝載規定的特別許可證（场地東部） 分區地圖修正案以劃分 M1-4/R7X 區（场地西部） 分區文字修正案，以指定強制性包容性住房 (MIH) 區域（场地西部），並建立特殊混合用途區 (MX)（场地西部） 區域指定城市發展行動區 (UDAA)、此類地區的城市發展行動區專案 (UDAAP) 及未來场地處置批准（场地西部）**
布魯克林	275 Atlantic Avenue	特別許可，修改有關用途、批量、停車及裝載的規定 更改市內地圖，為在 Boerum Place 及 Smith Street 之間的 State Street 重新劃分地上和地下的建築物
曼哈頓	124-125 White Street	更改市內地圖，改變 Centre Street 及 Baxter Street 之間的 White Street，使路線更窄、路線略有不同及由垂直體積限制的邊界街 特別許可，修改有關用途、批量、停車及裝載的規定 收購，允許市府收購承租人在曼哈頓拘留中心北塔樓現有約 6,300 平方呎地面零售空間的租賃權益***
皇后區	126-02 82nd Avenue	更改市內地圖，重新劃分 126th Street 及 132nd Street 之間的 82nd Avenue，並從 9653 及 9657 街區中刪除公共场地名稱 特別許可，修改有關用途、批量、停車及裝載的規定

附註：*紐約市全市行政服務局 (DCAS) 為此項行動的共同申請人。

** 紐約市住房保護及發展部 (HPD) 是此行動的申請人。

***紐約市全市行政服務局是此行動的申請人。

資料來源：DCP、Perkins Eastman、PHA。

雖然目前尚不清楚，但擬議專案還可能涉及利用公共融資來開發紐約市住房保護和發展局 (HPD) 或紐約市住房開發公司 (HDC) 的永久性經濟適用房。

E. 目的及需求

擬議專案的目的是：建立一個由四個分佈在四個行政區內的現代拘留設施組成的網路，目的是打造人道的設施，為那裡的工作人員及在押人員提供適當的條件，在社區內提供社區資產，通過改善探訪條件促進與家人和社區的關係，讓市府關閉雷克斯島上的監獄。

如上所述，市府正在實施多種策略，最終目標是將日均在押人數減少到 4,000 人。由於不在雷克斯島上的現有行政區監獄設施只能容納約 2,500 人，市府需要在新設施中建立足夠的拘留能力，以便關閉雷克斯島上的監獄。

為了與市府基本原則保持一致，建立一個符合現代懲戒方法的安全人道系統，市府的提案旨在實現多個目標：

- 加強與家人及社區的關係，使在押人員能夠更靠近親人及其他人，讓他們能夠更好地與律師、社會服務提供者及社區支持人員接觸，增加他們在出獄後能夠更好生活的機會；
- 通過有益身心健康的設計改善自然光及空間的獲取，從而使設施內的環境更加平靜及高效；
- 提供優質的娛樂、健康、教育、探訪及住房設施，支持在押人員在返回社區後重新融入；
- 改善安全條件，提高軍警人員及文職人員的福祉，讓他們能夠更好地發揮作用；並
- 提供社區利益並提供與法院和服務提供者的關係，將新設施整合到社區中。

擬議專案將減少往往會導致個別案件處理延誤的旅行時間延誤及運輸費用，以此補充每個场地附近的現有司法設施（即法院）。

擬議專案旨在建立有足夠規模的四個拘留設施，以有效實現上述目標。如果只建造多個較小的拘留設施，將無法改革現有設施規劃中固有的刑事司法改革措施。各種新規劃（如服務提供者使用的內部空間、獲取自然陽光及使用戶外娛樂场地等）都有助於減少再犯，並增加工作人員及在押人員的安全。包含這些規劃要素的較小拘留中心成本更高，而且運作效率低，因為需要提供冗餘設施規劃，以便為離法院較遠的每個场地較小人數提供服務。

F. 分析架構

本《環境影響聲明》中所含分析符合《市府環境品質審查》(CEQR) 法規及 2014 年《市府環境品質審查技術手冊》的指導。本《環境影響聲明》評估了 2026 年分析年度（即預計完成擬議專案的年份）的潛在影響。

現有條件

對於本《環境影響聲明》中評估的每個技術領域，描述了每個專案场地的現有（2018 年）條件。分析框架首先評估現有條件，作為未來條件預測的起點，無論是否包含擬議專案及影響分析。本《環境影響聲明》中的某些技術分析依賴於對工人及訪客的現有專案人數比較，即每個專案场地預計的人數。

不實施擬議專案（不採取行動條件）的未來

在不實施擬議專案（即不採取行動條件）的未來，假設擬議專案未實施，且每個擬議專案场地將保持其現有狀態。因此，在不採取行動的條件下，現有的懲教署行政區設施將不會重建或關閉，並假設保留目前的約 2,500 名在押人員總數。假設市府將繼續實施各種策略，將獄中人數降至 4,000 人，但會使用目前的設施。

實施擬議專案（採取行動條件）的未來

《環境影響聲明》將評估 2026 年分析年度每個场地新拘留設施的潛在影響。擬議專案將提供約 4,600 個床位，以容納每天平均 4,000 名在押人員，同時為這一人數的波動提供足夠的空間。對於《市府環境品質審查技術手冊》中確定的每個技術分析領域，將在 2026 分析年度將每個專案场地的不採取行動條件與擬議專案的條件（採取行動條件）進行比較。

將每個專案场地採取行動條件的預測工作人員及訪客人數與相關技術領域的不採取行動條件人數進行了比較。採取行動條件人數將包括在押人員、設施工作人員及訪客，例如軍警人員、法院工作人員、臨床工作人員、授權訪客及在押人員的訪客。

如上所述，擬議專案將位於地理位置不同的地點，而且，對《市府環境品質審查技術手冊》中大多數分析領域而言，與其他地點相結合不會產生累積影響。例如，到擬議場地的交通會影響場地周圍的當地街道網絡，但不會與來自其他場地點的交通相結合，從而導致累積的交通影響。在適當的情況下（如溫室氣體排放和氣候變化分析），分析表明擬議專案可能產生的累積影響。

隨著擬議專案的完成，市府將關閉並退役雷克斯島上的監獄及弗農貝恩監獄，府能在押人員將安置在四個行政區的拘留設施中。作為擬議專案的一部分，《環境影響聲明》不會評估雷克斯島或弗農貝恩監獄的潛在再利用或再開發。如果實施的話，弗農貝恩監獄的任何重新使用提議也將受到未來的規劃和公眾審查程序的制約，包括按需進行單獨的批准及環境審查流程。

此外，市府計劃在布朗克斯场地擬議的拘留設施完工之前搬遷紐約市警察局布朗克斯拖吊場。車輛扣留單位的搬遷將進行未來的規劃及公眾審查流程，包括必要的單獨批准及環境審查。

擬議專案包括在每個行政區提供一個醫務室及治療住房單元，為有嚴重的醫療、心理健康及用毒障礙相關需求者提供服務。《環境影響聲明》終稿對專案產生影響的分析保守地說明了四個拘留設施中每一個的治療住房單元及醫務室。

市府正在探討位於其他场地的治療住房單元分支及醫務室的可行性。改善在押人員的醫療保健服務自 2015 年以來一直是一個根本目標，當時市府決定將懲教衛生服務的責任從紐約市衛生和心理衛生局轉給紐約市健康局和醫院 (H + H)。市府一直在繼續達成該舉措，已開始探討這種計劃的可行性，包括識別現有 H+H 內或鄰近的設施位置，尋找合適的地點作為醫務室及治療住房單元分支，以服務可能受益於就近經常使用 H+H 設施所提供專業性和次專業性護理的患者。這些外置的治療住房單元將滿足對醫務室和透析床的需求。正在進行研究以確定這種計劃的可行性。如果確定該計劃可行，並確定了適當的地點，將根據具體场地規劃要求進行單獨的環境審查及審批活動，市府將與為這些治療住房單元及中央醫務室在適當的 H+H 地點選址，無論擬議的行政區拘留設施是否得到批准並建造。因此，拘留設施將包括較小的建築圍護結構，減少與醫務室及/或治療住房單元相關的運作活動，預計對一些技術領域的影響將比目前在《環境影響聲明》終稿中假設及分析的影響要小。

分析不包括在內

如上所述，利用《市府環境品質審查技術手冊》定義的分析閾值，在所有技術領域進行了擬議專案的初步篩選評估。在某些技術領域，擬議專案未超過《市府環境品質審查技術手冊》要求進行詳細分析的限值。這些領域包括自然資源、固體廢物及能源。這些分析的範圍總結如下。

自然資源

擬議專案不會對自然資源產生影響，因為專案地點不與任何自然資源相鄰，也不在牙買加灣流域 (Jamaica Bay Watershed) 內。因此，不會對自然資源產生重大影響，也無需進一步分析。

固體廢物及衛生服務

擬議專案僅限於建造新的羈留中心設施（及布朗克斯场地混合使用建築物），這些建築物內在押人員、住民及工人將產生的固體廢物增加極少。固體廢物產生的任何增加都將低於要求詳細分析的每週 10 萬磅。擬議專案產生的固體廢物不會顯著增加對固體廢物及衛生服務的需求，因此不會對固體廢物及衛生服務造成任何重大影響，也無需進一步的分析。

如《市府環境品質審查技術手冊》中所述，所有需要加熱及冷卻的新結構均受市府節能法規 (New York City Energy Conservation Code) 的約束。因此，對能源影響的詳細評估的需求將限於可能顯著影響能量傳輸或產生的專案。擬議專案不會顯著影響能源的傳輸或產生。因此，預計擬議專案不會對能源生產或傳輸產生任何重大影響，也不需要進一步分析。

G. 社區外展會議

在公眾範圍界定會議之前，舉行了四次社區外展會議（每個行政區一次），討論擬議專案的環境審查流程，以及與當地民選官員的額外會議。《市府環境品質審查》或統一土地使用審查程序不要求召開這些社區外展會議，這些會議將與《市府環境品質審查》和統一土地使用審查程序流程的會議分開。儘管如此，市府承諾在環境審查過程中提供額外的機會，以獲得社區的洞察力及意見，並通過擬議專案的規劃、設計及施工階段制定與社區合作的策略。

市府已經建立了一些論壇，供公眾提供意見並參與幫助制定計劃。這些工作包括包括成立司法執行工作隊，由多個工作組組成，成員超過 75 人，並繼續定期與利益相關者會面，包括租戶協會、房主、刑事司法宣導者及服務提供者。此外，為回應公眾回饋，市府建立了一個結構，用於進行正式的社區參與過程，即所有四個擬議场地的社區諮詢委員會。社區諮詢委員會由社區領導組成，負責制定有關設施及周圍社區需求的建議。

H. 選址

如上所述，擬議專案的目的是在四個行政區內建立一個由四個現代拘留設施組成的網路。為行政區監獄系統選擇擬議地點基於以下主要因素：

1. 靠近法院，以減少案件延誤及在押人員獄中停留時間。

2. 公共交通的可用性，以便家庭成員、律師及服務提供者可以輕鬆探訪。
3. 足夠的規模，以適應四個行政區內市內在押人員人數的公平分配，並提供一個人道、安全及支持性的環境。
4. 市府擁有的土地，可以開發新的監獄，並可以容納新設施，同時融入社區。

與法院大樓直接連接對懲教署而言非常重要。市府確定擬建地點的起點是查看三個現有懲教署行政區設施（曼哈頓拘留中心、布魯克林拘留中心及皇后區拘留設施）。由於所有三個現有的懲教署設施都直接與法院鄰接，使用公共交通方便，在市府擁有的房產上，且規模足夠大，因此選為擬議地點。這三個地點是與法院相鄰的唯一可用地點。

挑選了位於 745 East 141st Street 的布朗克斯场地的原因包括充足的新建築面積及其屬於市府擁有的財產。擬議场地比雷克斯島和弗農貝恩監獄都都離法院更近，且可使用公共交通抵達。目前的規劃指定了一部分场地，用於未來社區開發經濟適用房及零售/社區設施的使用，有一條便道將其與新拘留中心场地隔開。其餘地方足以用於建造拘留設施。市府還尋求確定一個與布朗克斯刑事法院直接相鄰的可行场地。對一個位於 231 East 161st Street 與布朗克斯刑事法院直接相鄰的场地進行了評估，但經過廣泛研究後遭到了拒絕，認為它太小且無法適應擬議的計劃，甚至包括考慮了盡可能利用相鄰場地的分析。

挑選了位於 275 Atlantic Avenue 的布魯克林场地的原因包括有一個市府擁有的現有拘留設施、靠近法院及公共交通的可用性。現有設施適合重建，因為現有建築不符合分區，不符合獄室大小及組織，且狀況不佳。該场地的四面都是街道邊界，因此無需從相鄰建築物退回，且便於進入施工场地。

挑選了位於 124-125 White Street 的曼哈頓场地是因為場地上有一個市府擁有的現有拘留設施且靠近法院，最重要的是與 100 Centre Street 曼哈頓刑事法院的連接。此外，該场地有良好的公共交通服務。位於 124-125 White Street 的场地在專案規劃過程的早期確定為曼哈頓场地，但隨著專案計劃的推進，後來移至 80 Centre Street 的 Louis J. Lefkowitz 諾夫霍維茲州府辦公樓。《工作範圍草案》中確定了 80 Centre Street 的曼哈頓场地，但隨後在進一步評估和公開審核後被排除在考慮之外。此外，搬遷 80 Centre Street 的多個辦公室也存在一些挑戰，使得在此處的監獄選址變得比原先預期的要複雜得多，成本也更高，因此，為了回應通過《市府環境品質審查》公共範圍界定流程及市府社區參與工作所表達的社區反對意見，該场地也被排除在考慮之外。

挑選了位於 126-02 82nd Avenue 的皇后區场地的原因包括有一個市府擁有的現有拘留設施、停車場、靠近法院及公共交通的可用性。現有的皇后區拘留綜合樓在建築及佈局方面與布魯克林拘留綜合樓相似，不適合作為拘留設施進一步使用。皇后區场地適合建造新建

築，因其位於不同高速公路之間的中心位置，能夠直接連接到現有的皇后區法院，且有足夠的相鄰地段用作拘留設施、工作人員停車及車輛移動。

擬議專案不包括史泰登岛上的新拘留設施，因為一個容納約 200 人的監獄沒有運作效率，且在在押人員人均建築成本方面的資金效率也不高。在 2018 年底，史泰登岛上拘留的在押人員約有 350 人，約占監獄總人數的 4%。當時每天監獄平均監獄人數達到 4,000 人，預計只有約 200 人拘留在史泰登岛上。

I. 潛在影響和緩解措施概要

本章結尾的**表 S-24** 總結了擬議專案的潛在環境影響和擬議的緩解措施。以下各節將對每個行政區進行更加詳細的探討。

J. 布朗克斯場地 - 擬議專案可能產生的影響

土地使用、分區和公共政策

擬議專案不會對土地使用、分區或公共政策造成重大不良影響。儘管擬議專案將在研究區引入新的拘留設施，但東部的高速公路和西部的擬議綜合用途住宅建築物將為現有用途提供緩衝。擬議專案擬將 M1-3 改劃為特殊混合用途的 M1-4/R7X 區，以配合專案場地西側現有的 R6 住宅分區，並與專案場地周圍現有的製造區保持一致性。此外，特別許可證僅適用於專案場地的拘留設施，不會對研究區內的分區產生不良影響。擬議專案也將支持公共政策，包括達到《更小、更安全、更公平》等各項目標。

社會經濟條件

以下總結各個社會經濟問題領域的分析結果。如下所述，儘管社會經濟條件發生變化，擬議專案也不會對環境產生重大不良影響。

直接搬遷住宅

專案場地目前不包含任何住宅單元。因此，擬議專案不會導致任何住宅直接搬遷。

直接企業搬遷

專案場地不包含任何可能被擬議專案直接搬遷的私營企業。專案場地目前用作公共設施，即紐約市警局布朗克斯拖吊場 (NYPD Bronx Tow Pound)。紐約市打算在完成擬議的拘留

設施之前搬遷拖吊場。拖吊場的搬遷不會間接導致明顯不良的社會經濟影響，因為拖吊場並不直接支持該地區的企業，也不會將帶人到這個地區構成當地企業客戶群。

間接搬遷住宅

初步評估發現，擬議專案不會因間接住宅搬遷而導致重大不良影響。《市府環境品質審查》有關間接住宅搬遷的技術分析主要探討的是一項專案是否會引入或加速社會經濟條件變化的趨勢，進而導致弱勢群體流離失所，以致於讓社區的社會經濟特性發生潛在的變化。一般而言，間接住宅搬遷分析僅適用於居住在私人房產而未受到租金管制、租金穩定或其他限制租金的政府法規保護，或其收入或貧困狀況表明其不大可能支持大幅增加租金的租戶身上。根據《市府環境品質審查技術手冊》，如果擬議專案引入一群平均家庭收入超過研究區家庭平均收入的新人口，便有可能帶來社會經濟變化。雖然擬議專案將包括 1 個擬議綜合用途住宅建築物，而與研究區現有的家庭相比，這有可能帶來一群家庭平均收入較高的新人口，但在研究區內，租金受到監管的住房高度集中，且市場租金上漲趨勢已然明顯。根據 2012 - 2016 年美國人口普查美國社區調查 (ACS)，自 2010 年以來，研究區的總租金中位數一直在上升。擬議專案預計不會加速這些趨勢，因為中低收入居民都能負擔得起所有擬議的住宅單元 (DU)，並有助於在研究區內維持家庭收入更多元化的人口結構。

間接企業搬遷

有關間接企業搬遷的初步評估發現，擬議專案不會因房地產價值或租金增加所導致的間接企業搬遷造成任何重大不良影響，也不會引入可能抵消研究區內正向趨勢發展的各項用途。擬議專案將導致公共設施、經濟住宅和零售商店的混合，所有這些目前都位於研究區內。擬議專案也將成為該地區成立的第 1 個司法懲戒設施，因此不會造成類似設施的過度集中。最後，擬議專案將透過開發新的社區和零售設施來促進研究區內的正向趨勢發展，以便為現有社區和擬議專案引入的新工人和居民提供服務。雖然該專案可能導致研究區內某些企業間接搬遷，但搬遷的情形都將被控制在最小限度，且與即便沒有擬議專案但預計將於未來發生的趨勢類似。因此，擬議專案不會大幅改變研究區內的社會經濟和商業條件。

對特定產業的不良影響

由於擬議專案不會導致專案場地的企業直接搬遷，且任何企業間接搬遷的可能性將受到限制，且不會集中在任何產業，因而此處不對特定產業的不良影響進行評估。

社區設施

公立學校

本分析評估了擬議專案對為專案場地提供服務的公立中小學有何潛在影響。假定擬議專案將在專案場地開發約 235 個住宅單元。擬議專案將位於第 7 社區學區 (CSD 7) 的第 2 分區。整體而言，第 7 社區學區包括 3 個分區， 1 個（第 3 分區）位於北部優先區內，而另外 2 個（第 1 分區和第 2 分區）則構成南部優先區。就小學而言，布朗克斯第 7 社區學區是 1 個「選擇區」，即學區內沒有分區的小學。因此，此處的小學評估分析了擬議專案在其分區（第 2 分區）以及較大的南部優先區（第 1 分區和第 2 分區）的潛在影響。就中學而言，第 7 社區學區不是 1 個選擇區，因此，本評估僅分析了擬議專案在第 7 社區學區第 2 分區內的潛在影響。

擬議專案將引入約 87 名小學生和 45 名中學生。雖然在分區和南部優先區的利用率會增加，但在不採取行動條件下的利用率變化仍會低於 5% (《市府環境品質審查技術手冊》閾值），或採取行動條件下，特定研究區內學校的整體利用率將低於 100%。因此，擬議專案不會對分區或南部優先區的小學或中學造成任何重大不良影響。

公共資助的兒童保育設施

擬議專案未來在研究區內的兒童保育設施將超量運作，但擬議專案的利用率增加不到 5%（約 1.5 %）。因此，擬議專案不會對兒童保育設施造成重大不良影響。

開放空間

擬議專案不會改變或消除專案場地任何公共開放空間的資源。根據陰影、空氣品質、噪音和施工分析，研究區的開放空間不會遇到與陰影、空氣品質或噪音有關的重大不良影響。因此，擬議專案不會因開放空間遭受直接影響而產生相關的重大不良影響。

擬議專案將向專案場地引入新居民和非居民（即工人和訪客），從而增加對各研究區內公共開放空間資源的需求。在住宅研究區內，總體和活躍的住宅開放空間比率將不符合《市府環境品質審查技術手冊》所述的指導原則，但各開放空間比率的下降將低於 5%。住宅研究區的被動開放空間比率將高於市府的指導原則，且因擬議專案而減少的比率將小於 5%。研究區內利用率低的開放空間，以及研究區外的額外開放空間資源，將進一步減少擬議專案產生額外需求的影響。因此，擬議專案不會對住宅研究區的住宅開放空間資源造成重大不良影響。

擬議專案不會對非住宅研究區的開放空間造成重大不良影響，因為擬議專案引入的工人和訪客可安置在住宅研究區附近的公共開放空間資源和專案場地 1/4 英里的範圍內（例如，聖瑪麗公園）。本分析已考慮到設施安全性和嚴格的工作人員日程安排，因此對其進行了保守預測。擬議專案引入的工人和訪客對開放空間的需求仍有可能低於此分析的保守預測。此外，擬議專案將為設施工作人員提供場地娛樂空間。因此，擬議專案不會對非住宅研究區的被動開放空間資源造成重大不良影響。

陰影

擬議專案將導致 St. Mary's Park 在冬季和兩條 Greenstreet 在某些季節的陰影增加，但陰影增量決不會對各項資源的利用或植被造成重大不良影響。

歷史和文化資源

考古資源

根據《市府環境品質審查技術手冊》，有關擬議專案的資訊已交給紐約市地標保護委員會 (LPC)，以啟動其對布朗克斯場地潛在考古遺址敏感性的初步評估。在 2018 年 8 月 8 日的評論信中，地標保護委員會確定，布朗克斯場地不具有考古遺址重要性。因此，無需不良影響對布朗克斯場地進行額外的考古遺址分析，且在布朗克斯場地上的擬議專案施工不會對考古資源產生重大影響。

建築資源

專案場地由布朗克斯拖吊場佔用，包括 1 個已經鋪好的停車場和幾輛臨時拖車。在 2017 年 8 月 8 日的信件中，地標保護委員會確定，專案場地不具有考古遺址重要性。此外，研究區內未發現任何已知或潛在的建築資源。因此，擬議的行動不會對建築資源產生不良影響。

城市設計和視覺資源

擬建專案沿著 Concord Avenue 設計一座綜合用途建築（高達 145 呎），並沿著 Bruckner Boulevard/Southern Boulevard 設計一座拘留設施（高達 245 呎，增加屋頂機械艙壁的高度）。這將使專案設施的最高部分位於專案場地的東端，靠近大型布魯克納高速公路 (Bruckner Expressway, I-278) 高架橋和位於高速公路沿線的大型工業建築，從而在研究區西部限制對現有住宅建築和行人造成的影響。擬建的建築物將允許面向 East 141st Street

和 East 142nd Street 的分區包絡線基礎高度最高 105 呎，而面向 Southern Boulevard 和 Bruckner Expressway 的東部街墻不需要間隔距離。全高的東部街墻將靠近 Southern Boulevard 及 Bruckner Expressway 高架橋沿線的較大建築，這是一個高大的交通基礎設施。沿 East 141st Street 和 East 142nd Street 的分區包絡線基礎高度將提供從塔的總高度開始的高度過渡。此外，擬建拘留設施的概念設計預計將有 1 個約 55 呎高的三層樓基礎，與研究區內的建築物（包括位於 East 142nd Street、Southern Boulevard 及 Bruckner Boulevard 的建築物）高度/街牆相容。儘管比起專案場地東端的高層建築，建築物的 105 呎最大基礎高度將與 Concord Avenue 前面的三層住宅建築更加相容，Concord Avenue 的擬議綜合用途專案並未擬議基礎高度。

擬議專案將取代主要由高大的金屬圍欄及狹窄和不連續的人行道圍繞的拖吊場，並將引入比不採取行動條件更加活躍的行人環境。除了改進的加寬和景觀化人行道之外，擬議專案還會在所有街道前面提供行人入口，包括 East 141st Street 和 Bruckner Boulevard 的法院設施和社區設施空間。Concord Avenue 沿線的社區服務用途將面向現有的住宅用途，可藉此活化建築物一樓並增強行人體驗。

研究區包含住宅、工業和交通用途的混合，因此其外觀不盡相同，且主要和次要研究區的建築物高度不超過 121 呎。雖然專案場地位於多功能住宅區和同質工業區之間的過渡點，且專案場地的東端位於 I-278 高架橋上，但擬議專案將比研究區周圍的建築物更高更大，從而新建築的規模將與周邊地區的背景脫鉤。根據 《市府環境品質審查技術手冊》提供的指導，環境並非衡量城市設計影響的唯一基準，因為確定城市設計影響的意義需要考慮建築環境的佈局、外觀和功能，以及這種改變是否會對行人在該地區的體驗帶來負面影響。專案的規模和高度將構成重大變化；然而，如上所述，擬議設施將對行人於該地區的體驗作出積極貢獻。因此，擬議專案不會造成重大不良影響。

擬議專案不會阻礙研究區內視覺資源的視線。擬議專案可從研究區內的遠處看見（包括聖瑪麗公園和 Samuel Gompers 工業高中等視覺資源），但擬議專案不會對行人對各項資源的體驗產生不良影響。因此，擬議專案不會對視覺資源產生潛在影響。

有害物質

評估專案場地時審查了第一階段場地環境評估和環境測試報告的結果。第 I 階段場地環境評估揭示了專案場地公認環境條件 (REC) 的相關證據。在用於進行第 I 階段場地環境評估的 E1527-13 標準中，美國材料與試驗協會 (ASTM) 將其標識為「在物業內、物業上或物

業中存在或可能存在任何有害物質或石油產品」。地下測試雖然找到了歷史填充材料的跡象，但並未發現石油洩漏或其他釋放的跡象。

在現有的拖車、公用設施棚和儲存容器方面，若其含石棉材料 (ACM)、鉛基塗料 (LBP) 或多氯聯苯 (PCB) 的濃度超出監管範圍，則應將其從專案場地移除。但是，如果此類材料存在於隱藏區域或未經測試的區域，則會遵循各種聯邦、州級和地方監管要求，以解決對相關材料的干擾和處置問題。

新建築的建造工作需要進行大量挖掘。在與施工相關的地下干擾期間，擬議專案可以透過實施補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃來避免影響。補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃的相關文件已獲得紐約市環境保護局的批准，但是，需先由一位紐約註冊專業工程師認證並上交一份補救封閉報告，證明補救行動計劃和施工健康與安全計劃已妥善實施，收到並批准該報告後才能簽發新設施的佔用許可。

如果實施了現有建築存在此類材料含石棉材料和鉛基塗料等適用法規要求及補救行動計劃/施工健康與安全計劃要求的措施，即可避免專案場地施工可能產生的有害物質所帶來的重大不良影響。在施工之後，不會有任何與危險材料有關的重大不良影響。

供水和污水下水道基礎設施

擬議專案預計不會導致與市內供水或廢水和雨水輸送和處理基礎設施相關的重大不良影響。

供水

到 2026 年，與不採取行動條件相比，採取行動條件將每日增加 520,274 加侖需水量。這意味著紐約市供水系統的需求增長了 0.05%。預計將有足夠的供水服務來滿足增加的用水需求，且不會對市內的供水產生重大的不良影響。

生活污水

到 2026 年，若未來不實施擬議專案，採取行動條件將每日增加 285,840 加侖污水。合併污水下水道系統增加的汙水流量約佔每日流入沃茲島污水處理廠的 0.1%。這個量不會導致沃茲島污水處理廠的容量超標，預計不會對紐約市的生活污水處理系統造成重大不良影響。

雨水

專案場地位於沃茲島污水處理廠的 1 個次集水區內。與不採取行動條件相比，由於不透水層增加，採取行動條件將在潮濕天氣下導致流入污水處理廠的暴雨雨水增加。根據紐約市的場地連接要求，採用暴雨雨水源頭控制的最佳管理規範可減少暴雨雨水流入合併污水下水道系統的峰值。因此，擬議行動預計不會對市內合併污水下水道系統或市內污水處理系統產生重大不良影響。

運輸

交通

交通狀況評估時段包括：平日上午 6:30-7:30 和下午 2:45-3:45（中午）高峰時段，以及週六下午 2:45-3:45 高峰時段。在此期間，與擬議專案相關的交通增量預計將達到最高峰，因與身穿制服的懲教署工作人員換班期間的高峰時段相吻合。交通研究區包括靠近布朗克斯場地的 18 個十字路口（10 個交通號誌管制路口和 8 個停車標誌路口）。擬議專案產生的增量車輛行程預計將超過 50 次行程/小時（《市府環境品質審查》分析閾值）。如 **表 S-3 和 S-4** 的總結所示，交通影響分析的結果表明，在 1 個或多個分析的高峰時段，8 個十字路口可能面臨重大不良影響。分析了平日上午高峰時段 7 個十字路口的 11 個車道群及，平日中午高峰時段 8 個十字路口的 15 個車道群，以及週六高峰時段 6 個十字路口的 11 個車道群，發現了潛在的重大不良影響。下面「緩解」一節探討緩解潛在重大不良影響交通影響的可行措施。

表 S-3

高峰時段可能遭受衝擊的十字路口和車道群數量

	尖峰時間		
	平日上午	**平日中午**	**週六**
車道群	11	15	11
路口	7	8	6

表 S-4

可能遭受較大衝擊的十字路口摘要

路口	控制	尖峰時間		
		平日上午	平日中午	週六
East 141st Street 和 Jackson Avenue	訊號	X	X	
East 140th Street 和 Jackson Avenue	雙向停車	X	X	X
East 138th Street 和 Jackson Avenue	訊號	X	X	X
East 141st Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	訊號	X	X	X
East 141st Street 和 Bruckner Boulevard (NB)	訊號	X	X	X
East 140th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	訊號		X	
East 138th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	訊號	X	X	X
East 138th Street 和 Bruckner Boulevard (NB)	訊號	X	X	X

運輸

交通運輸系統分析通常注重平日上午和下午通勤高峰時段，因為地鐵和公車系統的總體需求量在這些期間通常最高。

地鐵

2 個大都會運輸署 (MTA) 紐約市捷運局 (NYCT) 地鐵站位於布朗克斯場地附近 - 西面的 Cypress Avenue 站和北面的 East 143rd Street - St. Mary′ s Street 站。這 2 個車站均由在 Pelham 線的 6 號列車提供服務。

在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別產生約 128 和 157 次增量地鐵行程，低於 《市府環境品質審查技術手冊》 分析閾值 (200 次增量行程/小時) 。因此，擬議專案預計不會對地鐵站和地鐵線運輸條件造成潛在的重大不良影響，因此無須做詳細的地鐵分析。

公車

兩條紐約市捷運局的當地公車路線在布朗克斯場地 ¼ 英里的範圍內營運：Bx17 在布朗克斯的莫里斯港和福德姆广场之間運行，Bx33 則在莫里斯港和曼哈頓的哈萊姆區之間運行。這兩條路線都在該場地附近的 East 138th Street 沿途停靠。

在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別在布朗克斯場地產生約 47 和 97 次增量交通公車行程。這些行程將分佈在為布朗克斯場地提供服務的兩條雙向公車路線上。考慮到高峰時段的行程數量，預計沒有一條路線可以在 1 個方向上滿足《市府環境品質審查技術手冊》 的分析閾值（50 或更多次增量行程/小時）。因此，根據《市府環境品質審查技術手冊》指導，此處無須做詳細的公車分析。

行人

在平日上午、中午和下午的高峰時段以及週六的高峰時段，擬議專案將分別在布朗克斯場地產生約 78、834、434 和 504 個步行行程的淨增量。在相同時段內，往返地鐵站入口和公車站的人員將在該區域人行道和行人穿越道上分別產生 253、1,238、688 和 823 次與專案有關的行人行程總數。因此，所有分析高峰時段的行人行程總數將超過《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值（200 次增量行程/小時）。這些行程將主要集中在場地附近的人行道和行人穿越道上。總共 5 個行人要素（ 2 個人行道和 3 個拐角區域）預計會在平日中午和/或週六高峰時段增加 200 或更多次行程，並被選中進行詳細分析。在平日上午和下午高峰時段，預計行人要素不會增加 200 或更多行程。因此，對行人要素進行的詳細分析僅注重平日中午和週六時段。根據《市府環境品質審查技術手冊》標準，分析的行人要素無一會因為擬議專案而受到嚴重不良影響。

車輛和行人安全

零事故願景布朗克斯行人安全行動計劃 (*Vision Zero Bronx Pedestrian Safety Action Plan*) 於 2015 年 2 月 18 日發布。在布朗克斯場地附近，Bruckner Boulevard 和 East 138th Street 被確定為優先走廊，Bruckner Boulevard 與 East 138th Street 的十字路口被確定為優先十字路口。雖然並非場地，位於布朗克斯場地西部的南布朗克斯區大部分區域已被指定為優先區域，也不在紐約市交通局指定的老人行人專區 (SPFA) 內。

在 2014 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日（可取得各位置資料的最近期間）的三年報告期間，從紐約市交通局取得了布朗克斯場地 1/4 英里內有關十字路口的車禍資料。在此期間，305 起應報告和非應報告的車禍、49 起與行人/自行車騎士相關的傷害車禍和 1 起死亡事故發生在研究區的十字路口。對車禍資料進行審查後，發現 1 個十字路口（ Bruckner Boulevard 和 East 138th Street）是 1 個車禍發生率極高的位置（定義為根據最近三年期間連續 12 個月可取得資料發生 48 起以上應報告和非應報告車禍或 5 起以上行人/自行車騎

士車禍的十字路口）。可用於增加行人/自行車騎士安全的措施可包括安裝場地尚未裝設的額外高能見度行人穿越道，以及改善街道照明。

停車

停車分析記錄了在不採取和採取行動條件下在布朗克斯場地 ¼ 英里範圍內停車位供應和利用的變化。根據擬議專案，將為懲教署和懲教衛生服務工作人員提供 575 個現場配套停車位，而該場地產生的剩餘需求將在場外停車。在分析的平日中午高峰時段，預計街道上和停車研究區內的 1 個街外公共停車場空間將不足以滿足此需求。如 2014 年《市府環境品質審查技術手冊》*「《市府環境品質審查》停車區，2010 年 5 月」*圖 16-2 所示，由於布朗克斯場地位於第 2 分區，因此擬議專案或周邊地區無法滿足未來的停車需求將被視為停車空間不足，但由於可供選擇的替代運輸方式眾多，因此通常不會被視為重大問題。

空氣品質

在擬議專案所欲開發的供暖和熱水系統中，對二氧化氮 (NO_2) 和直徑小於 10 微米的懸浮微粒 (PM_{10}) 排放和擴散進行分析後表明，這些排放不會違反國家環境空氣品質標準 (NAAQS)。另外，擬議專案預測的 $PM_{2.5}$ 最大增量濃度將低於適用的 24 小時和年平均標準。為確保擬議專案的供暖和熱水系統排放不會產生重大不良影響，擬議專案必須採取某些限制措施。

移動源分析已確定，布朗克斯場地擬議專案所產生的一氧化碳 (CO) 和 PM_{10} 濃度不會使分析的十字路口違反國家環境空氣品質標準，且直徑小於或等於 2.5 微米的懸浮微粒 ($PM_{2.5}$) 增量濃度不會超過市府對懸浮微粒 ($PM_{2.5}$) 設定的微量原則標準。另外，在與擬議專案有關的停車設施中，一氧化碳和 $PM_{2.5}$ 的濃度不會對空氣品質造成重大不良影響。

研究區內未發現任何獲得准許的活動。在土地利用和實地調查中沒有發現其他排放源，因此，預計工業源排放不會對擬議專案產生重大影響。

噪音

分析發現，擬議的行動不會對附近的噪音受體產生任何重大不良的噪音影響。

擬納入擬議專案的休閒區將有可能產生噪音。對布朗克斯場地擬議休閒區噪音進行分析後表明，由於與周圍受體的距離，擬議的娛樂場不會對任何噪音受體產生明顯的不良影響噪音影響。

為符合 2014 年 《市府環境品質審查技術手冊》對建築物內部噪音水準的要求，該分析規定了擬議建築物的建築物衰減量高達 31 加權分貝 (dBA)，並採用另一種通風方式，以維持窗戶的封閉狀態。這些措施將包括在擬議建築物的設計要求中，將導致內部噪音水準落在擬議用途可接受的範圍內，且不會對擬議建築物產生重大不良的噪音影響。

公共衛生

擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。如本《環境影響聲明》終稿的相關分析所述，擬議專案不會對空氣品質、工作噪音、水質或危險材料等領域產生未緩解的重大不良影響。但是，正如第 2.15 節「施工 - 布朗克斯」所述，擬議專案可能會在 359 Southern Boulevard 暫時導致未緩解施工噪音的影響（如 《市府環境品質審查技術手冊》的閾值所定義）。然而，《市府環境品質審查技術手冊》所述施工噪音閾值考慮的是生活品質，而非公共衛生。生活品質框架發現影響（即顯著的不良施工噪音影響）並不表示會對分析區域的公共衛生產生影響（即顯著的不良影響公共衛生影響）。此外，施工活動通常僅限於白天一個班次，只有少數的例外情況需要向紐約市建築部提出變動申請，從而使白天其餘時間和晚上不受施工噪音的影響。此外，預測絕對噪音水準將低於使所有受體遭受聽力損失的閾值 (85 加權分貝)。因此，布朗克斯場地的擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。

鄰里特徵

擬議的拘留設施和綜合用途建築將向研究區引入新的用途和建築形式，但不會顯著地影響鄰里的任何定義性特徵，也不會對土地使用、分區和公共政策、社會經濟條件、開放空間、陰影、歷史和文化資源、城市設計和視覺資源以及噪音產生重大不良影響。雖然會對運輸造成重大不良影響，但《市府環境品質審查技術手冊》指出，即使其中 1 個促成鄰里特性的技術領域有重大不良影響，也不會自動對鄰里特性產生重大不良影響。因此，這些影響本身或與其他適中影響相結合後，並不會對鄰里特性造成影響，因為擬議變更將僅限於緊鄰場地周圍的區域。

施工

與大多數施工專案一樣，擬議專案的施工將有可能導致周邊地區的暫時干擾。如下文所述，布朗克斯場地的施工活動可能會在施工高峰時段暫時導致重大不良的運輸和噪音影響。關鍵技術領域的其他資訊總結如下。

運輸

在施工工人車輛和卡車行程次數預計達到最高峰的期間（即上午 6:00-7:00 和下午 3:00-4:00 中午高峰時段），對交通、運輸、行人和停車條件進行了評估。根據施工高峰時段的各項條件評估，預計不會對運輸或停車造成重大不良影響。

交通分析分析了專案場地周圍 18 個十字路口的狀況。在施工上午高峰時段分析的 7 個十字路口和施工中午高峰時段分析的 8 個十字路口，與施工工人車輛和卡車相關的交通已確定有可能造成重大不良的交通影響。在施工上午和中午高峰時段，在分析的十字路口已確定共有 9 個和 14 個車道群會受到影響。雖然施工活動產生的需求導致交通量增加及相關影響都是暫時的，擬議專案還是對緩解相關影響的措施進行了調查，並在下面「減緩」一節中探討了擬議措施。

施工運輸監控計劃將在專案工作區施工開始時啟動，且將涵蓋分析的交通位置以及可能因為施工而遭到短暫干擾的其他位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，交通狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。

根據施工產生行人活動的初步評估，將 7 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和施工物流的詳細計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致行人運作遭到干擾的影響程度。但是，隨著設計-建造過程的啟動，作為施工運輸監控計劃的一部分，將對行人狀況評估進行更新，而 DDC 將通過施工運輸監控計劃與 OCMC 和 DOT 協調，實施已確定的常規行人交通控制措施，以解決潛在的干擾問題。解決對行人要素（人行道、拐角和行人穿越道）造成潛在影響的措施通常包括號誌時制變化、人行道和行人穿越道加寬或街道設施和障礙物的搬遷。如果發現完全緩解這種臨時重大影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

空氣品質

雖然施工可能會對鄰近社區造成暫時干擾，但是，由於施工活動是分段進行，預計任何特定區域所遭受到的干擾都是暫時的，且在整個施工期間不會持續發生干擾。根據法律、法規和建築規範的要求，將採取措施減少施工期間污染物排放的可能性。這些措施包括粉塵抑制措施、怠速限制、使用超低硫柴油 (ULSD) 燃料和最佳可用技術 (BAT)，並在可行的範圍內使用符合美國環境保護署的四階排放標準的較新設備和電氣化設備。有了這些措施，布朗克斯場地的施工活動就不會對空氣品質造成嚴重影響。

噪音和振動

預計擬議專案的施工作業有可能導致附近受體接收到的噪音水準升高，且施工時產生的噪音有時會很明顯。然而，施工噪音將具有間歇性且持續時間有限，且噪音總水準將處於「略微可接受」或「略微不可接受」的範圍內。根據施工噪音水準增量的預測和《市府環境品質審查》篩檢閾值超標的持續時間，與擬議行動相關的施工噪音可能會對 359 Southern Boulevard 的住宅樓造成暫時性的重大不良影響。在專案區內的所有其他地方，與擬議專案施工相關的噪音都不可能產生明顯不良的噪音影響。

在振動方面，施工導致的振動水準不可能導致相鄰建築物的建築結構損壞。施工導致的振動水準將僅在有限時間內會達到引人注意或煩人的程度。因此，擬議專案產生的振動不會不良影響帶來重大影響。

緩解

運輸

在一些或所有高峰時段，擬議專案可能會對 8 個十字路口的車輛交通產生重大不良影響。下面將探討可能解決這些潛在運輸影響的緩解措施。此外，擬議專案可能不會對運輸、行人或停車產生預期的影響，因此，下面將不討論這些運輸方式。

交通

在 1 個或多個分析的高峰時段，擬議專案有可能在 8 個研究區十字路口產生重大不良的交通影響，具體而言，在平日上午高峰時段分析了 7 個十字路口的 11 個車道群，在中午高峰時段分析了 8 個十字路口的 15 個車道群，並在週六高峰時段分析了 6 個十字路口的 11 個車道群。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有預期的潛在交通影響。

這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果認為這些措施不可行或不足，將與紐約市交通局協商考慮其他可行措施。潛在措施通常包括修改信號時序、街道標記、車道配置和/或停車規定。如果不採取緩解措施，影響將繼續不減。因此，由於擬議的專案，這些潛在的重大影響將構成不可避免的重大不利交通影響（另見第 2.17 節「不可避免的不利影響 - 布朗克斯」）。

如果不採取緩解措施，影響將繼續不減。

表 S-5 顯示，假設實施了所有擬議的緩解措施，則在平日上午高峰時段分析的 2 個十字路口 2 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 2 個十字路口 2 個車道群及在週六高峰時段分析的 3 個十字路口 5 個車道群，均可充分緩解重大不良影響發生的可能性。**表 S-5** 對分析的十字路口和車道群在未採取緩解措施的情況下可能產生重大不良的交通影響提供了更加詳細的摘要。如**表 S-6** 所示，可能持續遭受影響者包括：在平日上午高峰時段分析的 6 個十字路口 9 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 8 個十字路口 13 個車道群 及在週六高峰時段分析的 4 個十字路口 6 個車道群。

表 S-5

可能遭受重大不良影響交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
平日上午	55/18	44/11	11/7	2/1	9/6
平日中午	55/18	40/10	15/8	2/0	13/8
週六	55/18	44/12	11/6	5/2	6/4

表 S-6

如果不採取緩解措施，可能遭受重大不良影響交通影響的車道群

路口	尖峰時間		
	平日上午	平日中午	週六
交通號誌管制路口			
East 141st Street 和 Jackson Avenue	WB-LTR	WB-LTR	---
East 138th Street 和 Jackson Avenue	---	SB-LTR	SB-LTR
East 141st Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	WB-LT	EB-TR，WB-LT	WB-LT
East 141st Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	EB-L，WB-T	EB-L，WB-R	---
East 140th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	---	SB-T（當地）	---
East 138th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	EB-TR，WB-LT，SB-T（要道）	EB-TR，WB-LT，SB-TR（當地）	EB-TR，WB-LT---
East 138th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	EB-L，NB-T（要道到匝道/當地）	EB-L，EB-LT，NB-T（要道到匝道/當地）	EB-L，NB-T（要道到匝道/當地）
無交通號誌管制路口			
East 140th Street 和 Jackson Avenue	EB-LTR	EB-LTR	EB-LTR
備註： NB-北行，SB-南行，EB-東行，WB-西行　L-左轉，T-通過，R-右轉			

施工運輸

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。該分析確定，在 1 個或多個分析的施工期高峰時段，與施工高峰時段活動相關的施工交通將有可能在 8 個研究區十字路口處導致重大不良的交通影響。具體而言，在施工上午高峰時段分析的 7 個十字路口 9 個車道群和在施工中午高峰時段分析的 8 個十字路口 14 個車道群都有可能受到交通影響。雖然這些影響是暫時性的，但仍考慮了解決這些臨時性影響的措施。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有暫時性的交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，暫時性影響將繼續不減。儘管如此，因為尚未起草詳細的設計圖紙，潛在的緩解措施尚未進行詳細分析，而且這些措施緩解潛在交通建設影響的程度無法量化（如果可能的話），這種重大的不利影響將構成不可避免的重大不利影響。

表 S-7 表明，如果實施了所有的擬議緩解措施，在施工上午高峰時段，在 2 個分析的十字路口 3 個車道群，施工相關車輛行程造成的潛在重大不良影響將可完全緩解。在施工中

午高峰時段，對 3 個十字路口 4 個車道群的影響將可完全緩解。**表 S-8** 對分析的十字路口和車道群在施工期間未採取緩解措施的情況下可能產生重大不良的交通影響提供了更加詳細的摘要。如**表 S-8** 所示，在施工上午高峰時段分析的 5 個十字路口 6 個車道群及在施工中午高峰時段分析的 6 個十字路口 10 個車道群，都可能持續受到重大影響。

表 S-7

可能遭受重大不良影響交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
上午高峰時間	55/18	46/11	9/7	3/2	6/5
中午高峰時間	55/18	41/10	14/8	4/2	10/6

表 S-8

如果不採取緩解措施，可能遭受重大不良影響交通影響的車道群

路口	上午高峰時間	中午高峰時間
交通號誌管制路口		
East 141st Street 和 Jackson Avenue	---	WB-LTR
East 138th Street 和 Jackson Avenue	---	SB-LTR
East 141st Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	WB-LT	---
East 141st Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	EB-L，WB-T	---
East 140th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	---	SB-T（當地）
East 138th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	WB-LT	EB-TR，WB-LT，SB-T（當地）
East 138th Street 和 Bruckner Boulevard (SB)	NB-T（要道到匝道/當地）	EB-L，EB-LT，NB-T（要道到匝道/當地）
無交通號誌管制路口		
East 140th Street 和 Jackson Avenue	EB-LTR	EB-LTR
備註： NB-北行，SB-南行，EB-東行，WB-西行　L-左轉，T-通過，R-右轉		

設計和建築部將在施工相關活動開始之前制定一份施工運輸監測計劃。該施工運輸監測計劃將包括交通運輸資料收集以及交通和行人分析。資料收集將包括交通和行人計數、工人輪班時間表、工人出發地-目的地和交通方式劃分調查資料、停車調查和卡車頻率資料。作為施工運輸監測計劃的一部分，該專案將制定一份交通管理計劃，以解決與建築相關的活動對運輸系統的影響，並核實是否需要與 DOT 協調實施本《環境影響聲明》所述與施工相關的緩解措施或其他例行交通管制措施（如有必要）。施工運輸監測計劃將

交給紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室進行審查和批准，並將持續解決施工帶來的影響。

施工運輸監控計劃將在在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。隨著設計和建造過程的進展，作為施工運輸監測計劃的一部分，專案場地周圍交通狀況的最新評估將隨之進行。透過施工運輸監測計劃，設計和建築部將與紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室協調，實施任何已確定的例行交通管制措施以解決潛在交通干擾。

除了上述標準的交通緩解措施外，市府還將繼續探索其他方案，以進一步減少布朗克斯場地附近的交通影響。可能的選擇包括：為施工工人提供遠程停車場和往返運輸服務，提供激勵措施以鼓勵使用大眾運輸系統，運用交通執法人員/施工旗手以促進交通流暢，分階段傳遞和排隊，以及錯開上班時間。

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將 7 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動導致行人運作受到干擾的影響程度。但是，有關行人狀況的評估將包括在上述施工運輸監測計劃中。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

施工噪音

擬議專案可能會對 359 Southern Boulevard 的住宅樓造成嚴重的施工噪音影響。考慮了來源或路徑控制的可行性和有效性，以降低可能受到重大不良施工噪音影響的受體可能承受的施工噪音水準。這些措施可包括，在混合器筒旋轉時，將混凝土泵和混凝土攪拌車裝入有 2 個或 3 個壁面和屋頂的工棚或隧道中，讓開口背離受體。此外，選擇更安靜的起重機、發電機、壓縮機和升降機設備機型，可能會降低上層結構和後續階段施工期間的噪音水準。如果實施這些措施，預計可緩解部分施工噪音影響，因為擬議專案有時候仍會導致這些受體的可接受噪音水準超標。因此，擬議專案的施工可能會對 359 Southern Boulevard 的住宅樓造成未緩解重大不良的噪音影響。

不可避免的不良影響

運輸

在 1 個或多個分析的高峰時段，擬議專案可能對 8 個研究區十字路口產生重大不良的交通影響。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有預期的交通影響。這些擬議的交通工程改進措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，影響將繼續不減，因此構成不可避免的重大不利交通影響。。

假設實施了所有擬議的緩解措施，在平日上午高峰時段分析的 6 個十字路口 9 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 8 個十字路口 13 個車道群及在週六高峰時段分析的 4 個十字路口 6 個車道群，都仍有可能承受未緩解的潛在重大影響。在未採取緩解措施的情況下，這些影響將不可避免地構成重大不良影響。

施工運輸

交通

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。該分析確定，在 1 個或多個分析的施工期高峰時段，與施工高峰時段活動相關的施工交通將有可能在 8 個研究區十字路口處導致重大不良的交通影響。雖然這些影響是暫時性的，但仍考慮了解決這些臨時性影響的措施。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有潛在的暫時性交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，暫時性影響將繼續不減，因此構成不可避免的重大不利交通影響。

如果實施了所有的擬議緩解措施，在施工上午高峰時段分析的 5 個十字路口 6 個車道群及在施工中午高峰時段分析的 6 個十字路口 10 個車道群，仍有可能承受未緩解的潛在重大影響。在未採取緩解措施的情況下，這些影響將不可避免地構成重大不良影響。

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將 7 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

施工噪音

施工分析的結論是，擬建專案的施工可能會對 359 Southern Boulevard 的住宅樓造成嚴重的施工噪音影響。除了第 2.15 節已經確定的來源或路徑控制之外，還考慮了其他來源或路徑控制的可行性和有效性，以降低可能受到重大不良施工噪音影響的受體可能承受的施工噪音水準。這些措施可包括，在混合器筒旋轉時，將混凝土泵和混凝土攪拌車裝入有 2 個或 3 個壁面和屋頂的工棚或隧道中，讓開口背離受體。此外，選擇更安靜的起重機、發電機、壓縮機和升降機設備機型，可能會降低上層結構和後續階段施工期間的噪音水準。如果實施這些措施，預計可緩解部分施工噪音影響，因為擬議專案有時候仍會導致這些受體的可接受噪音水準超標。因此，施工期間重大不良的噪音影響將視為部分緩解，從而不可避免地導致施工期間產生重大不良的噪音影響。

K. 布魯克林場地 - 擬議專案可能產生的影響

土地使用、分區和公共政策

擬議專案不會對土地使用、分區或公共政策造成重大不良影響。相較於不採取行動條件，擬議專案將為專案場地引入 1 個更大新拘留設施。擬議專案將支持並相容於北部現有的機構市政用途，特別是緊鄰專案場地北部的國王郡刑事法院。此外，擬議專案的規模和密度將與研究區北部和布魯克林市中心的高密度商業和住宅用途保持一致。此外，特別許可證僅適用於專案場地的拘留設施，不會對研究區內的分區產生不良影響。擬議專案也將支持公共政策，包括達到《更小、更安全、更公平》等各項目標。

社會經濟條件

以下總結各個社會經濟問題領域的分析結果。如下所述，儘管社會經濟條件發生變化，擬議專案也不會對環境產生重大不良影響。

直接搬遷住宅

專案場地不包含任何住宅單元。因此，擬議專案不會導致任何住宅直接搬遷。

直接企業搬遷

擬議專案位於現有的布魯克林拘留中心這個公共拘留設施。雖然擬議專案包括拆除現有設施，但擬議專案將包括與現有和不採取行動條件相似的設施。場地沒有私營企業，因此，擬議專案不會導致任何私營企業或相關工作直接搬遷。

間接搬遷住宅

對間接住宅搬遷的擔憂是，擬議專案或行動是否會導致不動產價值增加，從而導致租金上漲，使一些研究區居民難以負擔其目前的住所。根據《市府環境品質審查技術手冊》，200 個住宅單元以下的住宅開發通常不會導致住宅間接搬遷，因此不會帶來顯著的社會經濟影響。由於擬議專案不會引入任何住宅單元或大量全新的商業開發，因此不會因間接住宅搬遷而導致任何重大不良影響。

間接企業搬遷

有關間接企業搬遷的初步評估結論是，擬議專案不會因房地產價值或租金增加造成間接企業搬遷，也不會引入可能抵消研究區內正向趨勢發展的各項用途。由於擬議專案僅取代現有的拘留設施用途，與擬議專案有關的經濟活動將與沒有擬議專案的未來經濟活動相似。擬議專案不會大幅改變社會經濟研究區內的商業條件。

對特定產業的不良影響

由於擬議專案不會導致專案場地的企業直接搬遷，且任何企業間接搬遷的可能性將受到限制，且不會集中在任何產業，因而此處不對特定產業的不良影響進行評估。

開放空間

擬議專案不會改變或消除專案場地任何公共開放空間的資源。根據陰影、空氣品質、噪音和施工分析，研究區的開放空間不會遇到與陰影、空氣品質或噪音有關的重大不良影響。因此，擬議專案不會因開放空間遭受直接影響而產生相關的重大不良影響。

擬議專案將向專案場地引入新的非居民（即工人和訪客），從而增加對各研究區內公共開放空間資源的需求。目前，研究區內非住宅用戶的被動開放空間比率低於《市府環境品質審查技術手冊》所示之市府指導原則，且在「不採取行動」和「採取行動」條件下仍將低於市府指導原則。與不採取行動條件相比，擬議專案不會導致被動開放空間比率降低 5% 以上。研究區內的資源目前不會因使用相關資源的現有人口而負擔過重，因為開

放空間有適度的利用率。在專案場地附近但在研究區外有幾個額外的開放空間資源，都將進一步抵消新的非居民所帶來的影響。此外，由於設施安全和嚴格的工作人員時間安排，擬議專案引入工人和訪客對開放空間的需求可能低於此分析的保守預測，且擬議專案還將為設施工作人員提供現場娛樂空間。因此，擬議專案不會對研究區的開放空間資源造成重大不良影響。

陰影

擬議專案將使附近 2 個廣場、1 個公園和 2 個具有採光敏感特性的歷史建築物增加陰影。除了 1 個資源之外，在所有資源中，增量陰影僅在 4 個季節中的 1 個季節中發生。在任何情況下，增量陰影都不會對任何受影響資源的使用、增值或植被造成重大不良影響。

歷史和文化資源

考古資源

根據《市府環境品質審查技術手冊》，有關擬議專案的資訊已交給紐約市地標保護委員會，以啟動其對布魯克林場地潛在考古遺址敏感性的初步評估。在 2018 年 8 月 8 日和 2018 年 11 月 28 日的評論信中，紐約市地標保護委員會確定，布魯克林場地和鄰近的 State Street 街區並無考古遺址重要性。因此，無須對布魯克林場地進行額外的考古遺址分析，且在布魯克林場地上的擬議專案不會對考古遺址資源產生重大不良影響。

建築資源

擬議專案未來將拆除現有的布魯克林拘留中心，並重新開發一所高約 395 呎的拘留設施。由於專案場地沒有建築資源，因此擬議專案不會對此類資源產生不良影響。

研究區有四種已知的建築資源和兩種潛在的建築資源。布魯克林中央法院是 1 個著名的建築資源，位於擬議專案 90 呎的範圍內。拆除專案場地現有拘留設施和建設擬議專案等施工相關的活動可能在無意間對布魯克林中央法院造成直接影響。因此，為避免對建築資源造成無意的施工相關影響，將與紐約市地標保護委員會協商制定施工保護計劃，並與註冊專業工程師協調實施。施工保護計劃將遵循《市府環境品質審查技術手冊》第 522 節所述之指導原則及*紐約市地標保護委員會與歷史地標相鄰指導原則*和*地標建築保護計劃*。施工保護計劃還將遵循紐約市建築部規定的程序，即《*技術政策和程序通知*》(*TPPN) #10/88*。

擬議專案不會對已知和潛在的建築資源產生任何間接影響。擬議專案不會影響建築資源已知或潛在具有仰賴陽光的特性，且擬議專案不會對公眾視線產生重大影響，也不會顯著地改變研究區內建築資源已知和潛在的歷史背景。

城市設計和視覺資源

擬議專案不會對城市設計造成重大不良影響。擬建拘留設施（高達 395 呎並帶有屋頂機械艙壁的附加高度）將比研究區內的現有建築物高，但將適合密集開發的布魯克林市中心。研究區的北部包含多個高度超過 200 呎的建築物，其中一些高度較高，包括位於 11 Hoyt Street 約 591 呎高的建築物，高度都比擬議專案高出許多。此外，由於現有設施已經相當高（206 呎），因此，擬議的額外高度將對現有行人體驗產生有限的額外影響。該建築物塔樓將集結於一個基礎之上，與專案場地現有的城市設計一致，並與研究區內其他近期建造的建築物設計保持一致。擬建的建築物將允許面向 Atlantic Avenue、Smith Street 和 State Street 的分區包絡線基礎高度最高 105 呎，而面向 Boerum Place 的東部街墻不需要間隔距離。全高的西面街墻將位於 Boerum Place 附近較高的建築物附近，並與研究區北部的城市設計更加一致，而這裡的開發到處都是高大的市政建築、辦公樓、酒店和公寓。沿 Atlantic Avenue、Smith Street 和 State Street 的最大分區包絡線基礎高度將提供從塔的總高度開始的高度過渡，並將反映研究區從北部較大建築物向南部較小建築物的過渡。此外，擬建拘留設施的概念設計顯示了五層的基礎，這將低於最大分區包絡線基礎高度，並將與研究區南部的低密度開發及 Atlantic Avenue 上三到七層樓的建築物相容。總的來說，擬議專案將以 1 個更高的設施（該設施也使用塔樓和基礎集結配置並可填滿該街區）取代將塔樓設置在基礎上的現有建築物。

研究區開發了樓齡、設計和包層各不相同的建築物，包括近期在 Atlantic Avenue 上建造帶有玻璃幕牆的建築物，以及以磚頭建造帶有零售店面的綜合用途建築。擬議的拘留設施將適應這種多元化的城市設計背景。擬議的拘留設施位於 Boerum Place 和 Smith Street 的潛在石質基礎將與該區域的石質市政建築物（包括位於專案場地北部的布魯克林中央法院）相容。擬議的拘留設施高大的北立面將與研究區北部較高的建築物相容。使用的建築物一樓有多個入口和用途（包括零售或社區設施）將使行人體驗更加愉悅，並能更融入繁忙的 Atlantic Avenue 街道走廊。State Street 上的服務入口搬遷將消除鏈封閉的相連隘口現有狀況，改善 Smith Street 的行人體驗。

擬議專案還將在 Boerum Place 和 Smith Street 之間拆除 State Street 的地下建築，以建造連接擬議的拘留設施和布魯克林中央法院的隧道。看到布魯克林中央法院的視野是研究區

的視覺資源和歷史資源，將保持不變。擬議專案將導致建築物北立面的「Justice Mandala」壁畫遭到拆除。一部分壁畫將得到搶救和重新安裝在新建築物內的公共場所，並附有藝術品及其歷史的描述。

有害物質

評估專案場地時審查了第 I 階段場地環境評估和環境測試報告的結果。場地環境評估揭示了專案場地公認環境條件的相關證據。在用於進行場地環境評估的 E1527-13 標準中，美國材料與試驗協會將其識別為「在物業內、物業上或物業中存在或可能存在任何有害物質或石油產品」。地下測試雖然找到了歷史填充材料的跡象，但並未發現石油洩漏或其他釋放的跡象。

測試測出了石棉材料 (例如，在地磚、絕緣材料和屋頂元件中) 和鉛基塗料，但填縫材料樣品並沒有多氯聯苯，這對於一棟建於 1957 年的建築物來說屬於正常。會遵循各種聯邦、州級和地方監管要求，以解決對相關材料的干擾和處置問題。

新建築的建造工作需要進行大量挖掘。在與施工相關的地下干擾期間，可以透過實施 2009 年 1 月的補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃來避免影響。補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃已獲得紐約市環境保護局的批准。只有在收到並批准由紐約註冊專業工程師證明補救行動計劃和施工健康與安全計劃已妥善實施的補救封閉報告後，紐約市環境保護局才能簽發新設施的佔用許可。

如果實施了與拆除相關的現有建築物石棉材料和鉛基塗料等適用法規要求和地下干擾補救行動計劃/施工健康與安全計劃要求的措施，即可避免專案場地施工可能產生的有害物質所帶來的重大不良影響。在施工之後，不會有任何與危險材料有關的重大不良影響。

供水和污水下水道基礎設施

擬議專案預計不會導致與市內供水或廢水和雨水輸送和處理基礎設施相關的重大不良影響。

供水

到 2026 年，與不採取行動條件相比，採取行動條件將產生每日 272,650 加侖的增加需水量。這意味著紐約市供水系統的需求增長了 0.02%。預計將有足夠的供水服務來滿足增加的用水需求，且不會對市內的供水產生重大的不良影響。

生活污水

到 2026 年，若未來不實施擬議專案，採取行動條件將每日增加 110,300 加侖污水。合併污水下水道系統的汙水流量增量約佔每日流入紅鉤區 (Red Hook) 污水處理廠的 0.41%。這個量不會導致紅鉤區 (Red Hook) 污水處理廠的容量超標，預計不會對紐約市的生活污水處理系統造成重大不良影響。

雨水

專案場地位於紅鉤區污水處理廠的 1 個次集水區內。與不採取行動條件相比，由於汙水流量和不透水層增加，採取行動條件將在潮濕天氣下導致流入污水處理廠的流量增加。根據紐約市的場地連接要求，採用暴雨雨水源頭控制的最佳管理規範可減少暴雨雨水流入合併污水下水道系統的峰值。因此，擬議行動預計不會對市內合併污水下水道系統或市內污水處理系統產生重大不良影響。

運輸

交通

交通狀況評估時段包括：平日上午 6:30-7:30 和下午 2:45-3:45（中午）高峰時段，以及週六下午 2:45-3:45 高峰時段。在此期間，與擬議專案相關的交通增量預計將達到最高峰，因與身穿制服的懲教署工作人員換班期間的高峰時段相吻合。交通研究區包括布魯克林區附近的 12 個十字路口（全部都是交通號誌管制路口），而擬議專案在此產生的增量車輛行程預計將超過 50 次行程 / 小時（《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值）。如表 **S-9 和 S-10** 所示，交通影響分析的結果表明，在 1 個或多個專案分析的高峰時段，10 個分析的十字路口可能產生重大不良影響。在平日上午高峰時段分析的 5 個十字路口 6 個車道群，在平日中午高峰時間分析的 10 個十字路口 16 個車道群，以及在週六高峰時段分析的 8 個十字路口 11 個車道群，發現了潛在的重大不良影響。「緩解」一節討論了擬議專案正在考慮的可行措施（如號誌時制變化），以緩解潛在重大不良的交通影響。

表 S-9

高峰時段可能遭受衝擊的十字路口和車道群數量

	尖峰時間		
	平日上午	平日中午	週六
車道群	6	16	11
路口	5	10	8

表 S-10

可能遭受重大影響的十字路口摘要

路口	控制	尖峰時間		
		平日上午	平日中午	週六
Clinton Street 和 Atlantic Avenue	訊號		X	X
布魯克林 - Queens Expressway (BQE) 出口和入口坡道和 Atlantic Avenue	訊號		X	X
Clinton Street 和 Atlantic Avenue	訊號	X	X	X
Court Street 和 Atlantic Avenue	訊號	X	X	
Boerum Place 和 Atlantic Avenue	訊號	X	X	X
Smith Street 和 Atlantic Avenue	訊號	X	X	X
State Street 和 Boerum Place	訊號		X	
State Street 和 Smith Street	訊號		X	
Boerum Place 和 Schermerhorn Street	訊號	X	X	X
Smith Street 和 Schermerhorn Street	訊號	X	X	X
本表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新				

運輸

交通運輸系統分析通常注重平日上午和下午的通勤高峰時段，因為地鐵和公車系統的總體需求量在這些期間通常最高。擬議專案預計將在平日上午、平日中午和週六中午期間（即身穿制服的懲教署工作人員換班期間）產生高峰旅行需求。因此，擬議專案的高峰運輸需求僅與平日上午期間的高峰運輸系統需求一致。在平日下午通勤的高峰時段，與擬議專案相關的交通運輸行程將減少，因為這段時間與身穿制服的懲教署工作人員換班期間不一致。

地鐵

8 個大都會運輸署紐約市捷運局地鐵站位於布魯克林場地 ¼ 英里的範圍內。其中包括：Bergen Street 站（由在 Culver 線上運行的 F 和 G 列車提供服務）；由區公所/Court Street 車站組成的 3 個車站（由在 Fourth Avenue 線的 R 號列車和在 Eastern Parkway 線的 2、3、4 和 5 號列車提供服務）；Hoyt Street - Fulton Mall 車站（由 Eastern Parkway 線的 2 號和 3 號列車提供服務）；Hoyt-Schermerhorn Street 站（由在 Eighth Avenue 線的 A 和 C 號列車以及在 Culver 線的 G 列車提供服務）；以及由 Jay Street - MetroTech 站組成的 2 個車站（由在 Eighth Avenue 線的 A 和 C 列車及在 Culver 線的 F 號列車和在 Fourth Avenue 線的 R 號列車提供服務）。

在平日上午和下午通勤的高峰時段，擬議專案將分別在專案場地附近的 8 個站點產生大約 73 和 31 次增量地鐵行程 - 少於 《市府環境品質審查技術手冊》 的分析閾值（即 200 總增量行程/小時）。因此，擬議專案預計不會對地鐵站和地鐵線運輸條件造成潛在的重大不良影響，因此無須做詳細的地鐵分析。

公車

共有 12 條紐約市捷運局當地公車路線和一條大都會運輸署公車限時停靠路線在布魯克林場地 ¼ 英里的範圍內運行，包括由紐約市捷運局營運的 B25、B26、B38、B41、B45、B52、B57、B61、B62、B63、B65 和 B67 路線，以及由大都會運輸署公車營運的 B103 限時停靠服務。B38 和 B41 路線均提供當地和限時停靠服務。

在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別在專案場地 1/4 英里內的公車路線上產生大約 19 和 14 個新的公車車次。考慮到高峰時段的行程數量，沒有一條路線在一個方向上的增量行程會達到 50 或更多次行程/小時。因此，根據《市府環境品質審查技術手冊》的指導，不太可能產生重大不良影響，因此無須進行詳細的公車分析。

行人

在平日上午、中午和下午的高峰時段以及週六的高峰時段，擬議專案將分別在布魯克林場地產生大約 16、752、389 和 468 個步行行程的淨增量。在相同時段內，往返地鐵站入口和公車站的人員將在該區域人行道和行人穿越道上分別產生 108、902、434 和 593 次與專案有關的行人行程總數。因此，平日中午、平日下午和週六時段的行人行程總數將超過《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值（200 次增量行程/小時）。這些行程將主要集中在場地附近的人行道和行人穿越道上。總共 7 個行人要素（ 3 個人行道和 4 個拐角區

域）預計會在平日中午和/或週六時段增加 200 或更多次行程，因此被選中進行詳細分析。在其他高峰時段，預計行人要素不會增加 200 或更多行程。因此，對行人要素進行的詳細分析僅注重平日中午和週六時段。根據《市府環境品質審查》標準，分析的行人要素無一會因為擬議專案而受到嚴重不良影響。

車輛和行人安全

*零事故願景布魯克林行人安全行動計劃*於 2015 年 2 月 19 日發佈。在布魯克林場地附近，將 Atlantic Avenue、Fulton Street 和 Court Street 確定為優先走廊，Atlantic Avenue 與 Court Street 的十字路口確定為優先十字路口。該場地也位於優先區域內，但不在紐約市交通局指定的老人行人專區內。

在 2014 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日（可取得各位置資料的最近期間）的三年報告期間，從紐約市交通局取得了布魯克林場地 1/4 英里內有關十字路口的車禍資料。在此期間，431 起應報告和非應報告的車禍，164 起與行人/自行車騎士相關的傷害事故和 2 起死亡事故發生在研究區的十字路口。對車禍資料進行審查後發現，5 個十字路口是車禍發生率極高的位置（定義為根據最近三年期間連續 12 個月可取得的資料發生 48 起以上應報告和非應報告的車禍或 5 起以上行人/自行車騎士傷害車禍的十字路口）。紐約市交通局已提出或在近期在這 5 個易發生車禍的位置上對其中的 4 個位置實施了改進措施。可用於增加行人/自行車騎士安全的額外措施可能包括安裝場地尚未裝設的額外高能見度行人穿越道，以及改善街道照明。

停車

停車分析記錄了在不採取和採取行動條件下在布魯克林場地 ¼ 英里範圍內停車位供應和利用率的變化。目前停車研究區內共有 19 個公共停車場和車庫。平日中午時段共有 3,308 個停車位，上午共有 3,140 個停車位（ 3 個設施將在夜間關閉）。擬議專案將為懲教署和懲教衛生服務工作人員提供 292 個現場配套停車位。除去懲教署和懲教衛生服務工作人員所有增量的停車需求後，還會有的額外可用配套停車位。由於這些空間僅供授權工作人員使用，需要在場地以外的其他地方（街道或街外）安排與非工作人員行程（場地訪客和當地零售顧客）相關的停車需求。剩餘的現場配套停車場將滿足布魯克林拘留中心現有工作人員的所有需求。將所有現有工作人員停車需求從街道或街外公共空間搬遷到擬議的現場停車場後，可供使用的公共停車位增加將完全滿足專案產生的增量需求，而這種需求將無法在專案場地獲得滿足。根據《市府環境品質審查技術手冊》標準，由於該專案可能會導致未來公共停車場的可用性淨增加，因此不存在停車嚴重不足的可能性。

空氣品質

在擬議專案將開發的供暖和熱水系統中，對二氧化氮和懸浮顆粒 (PM_{10}) 排放和擴散進行分析後表明，這些排放不會違反國家環境空氣品質標準。另外，擬議專案預測的懸浮顆粒 ($PM_{2.5}$) 最大增量濃度將低於適用的 24 小時和年平均標準。為確保擬議專案的供暖和熱水系統排放不會產生重大不良影響，擬議專案必須採取某些限制措施。

由於未超過《市府環境品質審查技術手冊》中提及的移動源篩選閾值，因此，擬建拘留設施產生的額外交通不會對空氣質量產生重大不良影響，不會超過紐約市 $PM_{2.5}$ 的最低標準。另外，在與擬議拘留設施有關的停車設施中，CO 和 $PM_{2.5}$ 的濃度不會對空氣品質造成重大不良影響。

噪音

分析發現，擬議的行動不會對附近的噪音受體產生任何重大不良的噪音影響。

擬納入擬議專案的休閒區將有可能產生噪音。根據布魯克林場地擬議休閒區的噪音分析，擬議建築物北立面沿線的任何娛樂場都將從地段界線向內凹進至少 25 呎，以避免重大不良的噪音影響。由於該專案設置間隔距離，擬議的娛樂場不會對任何噪音受體產生重大不良的噪音影響。

為符合 2014 年 《市府環境品質審查技術手冊》對建築物內部噪音水準的要求，該分析規定了擬議建築物的建築物衰減量高達 31 加權分貝，並採用另一種通風方式，以維持窗戶的封閉狀態。這些措施將包含在擬議建築物的設計要求中。將導致內部噪音水準落在擬議用途可接受的範圍內，且不會對擬議建築物產生重大不良的噪音影響。

公共衛生

擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。如本環境影響聲明的相關分析所述，擬議專案不會對空氣品質、工作噪音、水質或有害物質等產生未緩解的重大不良影響。根據《市府環境品質審查技術手冊》的定義，擬議專案可能對國王郡刑事法院和 239 State Street 的一棟住宅樓暫時導致未緩解施工噪音的影響。然而，《市府環境品質審查技術手冊》所述施工噪音閾值考慮的是生活品質，而非公共衛生。生活品質框架發現影響（即顯著的不良施工噪音影響）並不表示會對分析區域的公共衛生產生影響（即顯著的不良影響公共衛生影響）。此外，施工活動通常僅限於白天一個班次，只有少數的例外情況需要向紐約市建築部提出變動申請，從而使白天其餘時間和晚上不受施工噪音的影響。

此外，預測絕對噪音水準將低於使所有受體遭受聽力損失的閾值 (85 加權分貝)。因此，布魯克林場地的擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。

鄰里特徵

擬議的拘留設施將向研究區將引入新的建築形式，但不會顯著地影響鄰里的任何定義性特徵，也不會對土地使用、分區和公共政策、社會經濟條件、開放空間、陰影和噪音產生重大不良影響。雖然會對歷史和文化資源及交通運輸造成重大不良影響，但《市府環境品質審查技術手冊》指出，即使其中 1 個促成鄰里特性的技術領域有重大不良影響，也不會自動對鄰里特性產生重大不良影響。因此，這些影響本身或與其他適中影響相結合後，並不會對鄰里特性造成影響，因為擬議變更將僅限於緊鄰場地周圍的區域。對歷史和文化資源的影響不會對鄰里的定義性特徵產生不良影響，且低水準的車輛交通也不是鄰里的定義性特徵。

施工

與大多數施工專案一樣，擬議專案的施工將有可能導致周邊地區的暫時干擾。如下文所述，布魯克林場地的施工活動可能會在施工高峰時段暫時導致重大不良的運輸和噪音影響。關鍵技術領域的其他資訊總結如下。

運輸

在施工工人車輛和卡車行程次數預計達到最高峰的期間（即上午 6:00-7:00 和下午 3:00-4:00 中午高峰時段），對交通、運輸、行人和停車條件進行了評估。根據施工高峰時段的各項條件評估，預計不會對運輸或停車造成重大不良影響。

交通分析分析了專案場地周圍 15 個十字路口的狀況。在施工上午高峰時段的 9 個分析的十字路口和施工下午高峰時段分析的 11 個十字路口，已確定會有重大不良的交通影響。在施工上午和中午高峰時段分析的十字路口，已確定共有 10 個和 13 個車道群會受到影響。雖然施工活動產生的影響都是暫時的，還是對緩解相關影響的措施進行了調查，並在下面「減緩」一節中探討了擬議措施。

施工運輸監控計劃將在在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，交通

狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。

根據施工產生行人活動的初步評估，將 2 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和施工物流的詳細計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致行人運作遭到干擾的影響程度。但是，隨著設計-建造過程的啟動，作為施工運輸監控計劃的一部分，將對行人狀況評估進行更新，而 DDC 將通過施工運輸監控計劃與 OCMC 和 DOT 協調，實施已確定的常規行人交通控制措施，以解決潛在的干擾問題。解決對行人要素（人行道、拐角和行人穿越道）造成潛在影響的措施通常包括號誌時制變化、人行道和行人穿越道加寬或街道設施和障礙物的搬遷。如果發現完全緩解這種臨時重大影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

空氣品質

雖然施工會對鄰近社區造成暫時干擾，但是，由於施工活動是分段進行，預計任何特定區域所遭受到的干擾都是暫時的，且在整個施工期間不會持續發生干擾。根據法律、法規和建築規範的要求，將採取措施減少施工期間的污染物排放。這些措施包括粉塵抑制措施、怠速限制、使用超低硫柴油燃料和最佳可用技術，並在可行的範圍內使用符合美國環保署的四階排放標準的較新設備和電氣化設備。有了這些措施，布魯克林場地的施工活動就不會對空氣品質造成嚴重影響。

噪音和振動

預計擬議專案的施工作業有可能導致附近受體接收到的噪音水準升高，且施工時產生的噪音有時會很明顯。然而，施工噪音將具有間歇性且持續時間有限，且噪音總水準將處於「略微可接受」或「略微不可接受」的範圍內。根據施工噪音水準增量的預測和《市府環境品質審查》篩檢閾值超標的持續時間，與擬議行動相關的施工噪音可能會對 239 State Street 的南立面和西立面及國王郡刑事法院的南立面和東立面造成暫時性的重大不良影響。在專案區內的所有其他地方，與擬議專案施工相關的噪音都不可能產生明顯不良的噪音影響。

在振動方面，申請人和/或其承包商將對位於專案場地 90 呎範圍內的所有歷史建築物進行振動監測。施工期間的振動水準不允許超過歷史建築物可接受的閾值（0.50 英寸/秒）。擬議專案不會在非歷史建築物附近運轉振動設備，以免對結構造成潛在的損壞。此外，施工也不會讓周圍受體長時間感受到可感知或惱人的振動。因此，施工活動不會產生重大不良的振動影響。

緩解

歷史和文化資源

位於 120 Schermerhorn Street 符合 S/NR-資格的布魯克林中央法院（也稱為國王郡刑事法院）位於專案場地 90 呎的範圍內。為避免在擬議專案施工期間對法院大樓造成直接的實體影響，會與紐約市地標保護委員會協調制定一份施工保護計劃，並與註冊專業工程師協商實施。

運輸

擬議專案可能會對 10 個分析的十字路口的車輛交通產生重大不良影響。下面將探討可能解決這些潛在運輸影響的緩解措施。此外，擬議專案可能不會對運輸、行人或停車產生預期的影響，因此，下面將不討論這些運輸方式。

交通

在 1 個或多個進行分析的高峰時段，擬議專案有可能在 10 個研究區十字路口產生重大不良的交通影響；具體而言，在平日上午高峰時段分析了 5 個十字路口的 6 個車道群，在中午高峰時段分析 了 10 個十字路口的 16 個車道群，並在週六高峰時段分析了 7 個十字路口的 10 個車道群。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有預期的潛在交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果認為這些措施不可行或不足，將與紐約市交通局協商考慮其他可行措施。潛在措施通常包括修改信號時序、街道標記、車道配置和/或停車規定。如果不採取緩解措施，影響將繼續不減。因此，由於擬議的專案，這些潛在的重大影響將構成不可避免的重大不利交通影響。

表 S-11 顯示，假設實施了所有擬議的緩解措施，則在平日上午高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群及在週六高峰時段分析的 2 個十字路口 4 個車道群，均可充分緩解重大不良影響發生的可能性。**表 S-12** 對分析的十字路口和車道群在未採取緩解措施的情況下可能產生重大不良的交通影響提供

了更加詳細的摘要。如**表 S-12** 所示，在平日上午高峰時段分析的 2 個十字路口 13 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 8 個十字路口 14 個車道群及在週六高峰時段分析的 5 個十字路口 6 個車道群，都可能持續受到影響。

表 S-11

可能遭受重大不良影響交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
平日上午	52/12	46/7	6/5	3/3	3/2
平日中午	50/12	34/2	16/10	3/2	13/8
週六	50/12	39/4	11/8	5/3	6/5

表 S-12

如果不採取緩解措施，可能遭受重大不良影響交通影響的車道群

路口	尖峰時間		
	平日上午	平日中午	週六
Clinton Street 和 Atlantic Avenue	---	WB-L	WB-L
Clinton Street 和 Atlantic Avenue	---	EB-LT，WB-TR	EB-LT，NB-LTR
Court Street 和 Atlantic Avenue	---	WB-T	---
Boerum Place 和 Atlantic Avenue	EB-TR	EB-L，EB-TR，WB-LT，SB-R	---
Smith Street 和 Atlantic Avenue	EB-LT，WB-TR	EB-LT，NB-L	EB-LT
State Street 和 Smith Street	---	NB-TR	---
Schermerhorn Street 和 Boerum Place	---	WB-LTR	WB-LTR
Schermerhorn Street 和 Smith Street	---	NB-L，NB-TR	NB-TR
備註： NB-北行，SB-南行，EB-東行，WB-西行　L-左轉，T-通過，R-右轉			

施工運輸

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。該分析確定，在 1 個或多個分析的施工期高峰時段，與施工高峰時段活動相關的施工交通將有可能在 13 個研究區十字路口處導致重大不良的交通影響。具體而言，在施工上午高峰時段分析的 9 個十字路口 10 個車道群和在施工中午高峰時段分析的 11 個十字路口 13 個車道群都有可能受到交通影響。雖然這些影響是暫時性的，但仍考慮了解決這些臨時性影響的措施。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有暫時性的交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，暫時性影響將繼續不減。

儘管如此，因為尚未起草詳細的設計圖紙，潛在的緩解措施尚未進行詳細分析，而且這些措施緩解潛在交通建設影響的程度無法量化（如果可能的話），這種重大的不利影響將構成不可避免的重大不利影響。

表 S-13 表明，如果實施了所有的擬議緩解措施，在施工上午高峰時段，在 6 個分析的十字路口 7 個車道群，與建築相關的車輛行程造成的潛在重大不良影響將可完全緩解。在施工中午高峰時段，對 5 個十字路口的 5 個車道群的影響將可完全緩解。**表 S-14** 對分析的十字路口和車道群在施工期間未採取緩解措施的情況下可能產生重大不良的交通影響提供了更加詳細的摘要。如**表 S-14** 所示，在施工上午高峰時段的 3 個分析十字路口以及在施工中午高峰時段的 7 個分析十字路口的 8 個車道群，3 個車道群仍將有潛在影響。

表 S-13

可能遭受重大不良交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
上午高峰時間	73/15	63/6	10/9	7/6	3/3
中午高峰時間	76/15	63/4	13/11	5/4	8/7
此表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新。					

表 S-14

如果不採取緩解措施，可能遭受重大不良影響交通影響的車道群

路口	上午高峰時間	中午高峰時間
Clinton Street 和 Atlantic Avenue	---	WB-L
Clinton Street 和 Atlantic Avenue	EB-LT	WB-TR
Court 和 Atlantic Avenue	---	WB-T
Smith Street 和 Atlantic Avenue	WB-TR	---
Nevins Street 和 Atlantic Avenue	---	SB-LTR
Smith Street 和 Livingston Street	---	EB-LTR
Boerum Place 和 Livingston Street	---	EB-L，EB-TR
Adams Street 和 Livingston Street	WB-L	---
Jay Street 和 Livingston Street	---	NB-R
備註： NB-北行，SB-南行，EB-東行，WB-西行　L-左轉，T-通過，R-右轉 此表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新。		

設計和建築部將在施工相關活動開始之前制定一份施工運輸監測計劃。該施工運輸監測計劃將包括交通運輸資料收集以及交通和行人分析。資料收集將包括交通和行人計數、工人輪班時間表、工人出發地-目的地和交通方式劃分調查資料、停車調查和卡車頻率資料。作為施工運輸監測計劃的一部分，該專案將制定一份交通管理計劃，以解決與建築相關的活動對運輸系統的影響，並與紐約市交通局協調核實是否需要實施本環境影響聲明所述與施工相關的緩解措施或其他額外的例行交通管制措施（如有必要）。施工運輸監測計劃將交給紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室進行審查和批准，並將持續解決施工帶來的影響。

施工運輸監控計劃將在在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，作為施工運輸監測計劃的一部分，將對專案場地周圍的交通狀況更新評估。透過施工運輸監測計劃，設計和建築部將與紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室協調，實施任何已確定的例行交通管制措施以解決潛在交通干擾。

除了上述標準的交通緩解措施之外，市府還將繼續探索其他方案，以進一步減少布魯克林場地附近的交通影響。可能的選擇包括：為施工工人提供遠程停車場和往返運輸服務，提供激勵措施以鼓勵使用大眾運輸系統，運用交通執法人員/施工旗手以促進交通流暢，分階段傳遞和排隊，以及錯開上班時間。

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將 2 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動導致行人運作受到干擾的影響程度。但是，有關行人狀況的評估將包括在上述施工運輸監測計劃中。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

施工噪音

擬議專案的施工將有可能對 239 State Street 的南立面和西立面及國王郡刑事法院的南立面和東立面造成嚴重的施工噪音影響。考慮了來源或路徑控制的可行性和有效性，以降低可能受到重大不良施工噪音影響的受體可能承受的施工噪音水準。這些措施可包括，在

混合器筒旋轉時，將混凝土泵和混凝土攪拌車裝入有 2 個或 3 個壁面和屋頂的工棚或隧道中，讓開口背離受體。此外，選擇更安靜的起重機、發電機、壓縮機和升降機設備機型，可能會降低上層結構和後續階段施工期間的噪音水準。這取決於在預計的時間範圍內是否有完成擬議專案所需的更安靜設備。如果實施這些措施，預計可緩解部分施工噪音影響，因為擬議專案有時候仍會導致這些受體的可接受噪音水準超標。因此，擬議專案的施工將對 239 State Street 的南立面和西立面及國王郡刑事法院的南立面和東立面產生未緩解的重大不良影響。

不可避免的不良影響

歷史和文化資源

位於 120 Schermerhorn Street 符合 S/NR-資格的布魯克林中央法院位於專案場地 90 呎的範圍內。為避免在擬議專案施工期間對法院大樓造成直接的實體影響，會與紐約市地標保護委員會協調制定一份施工保護計劃，並與有註冊專業工程師協商實施。

運輸

在 1 個或多個分析的高峰時段，擬議專案可能對 10 個研究區十字路口產生重大不良的交通影響。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些預期的交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。潛在措施通常包括修改信號時序、街道標記、車道配置和/或停車規定。如果不採取緩解措施，影響將繼續不減。因此，由於擬議的專案，這些潛在的重大影響將構成不可避免的重大不利交通影響

假設實施了所有擬議的緩解措施，在平日上午高峰時段分析的 2 個十字路口 3 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 8 個十字路口 13 個車道群及在週六高峰時段分析的 5 個十字路口 6 個車道群，都可能繼續有未緩解的潛在影響。在未採取緩解措施的情況下，這些影響將不可避免地構成不良影響。

施工運輸

交通

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。該分析確定，在 1 個或多個分析的施工期高峰時段，與施工高峰時段活動相關的施工交通將有可能在 13 個研究區十字路口處導致重大不良的交通影響。雖然這些影響是暫時性的，但仍考慮了解決這些臨時

性影響的措施。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有潛在的暫時性交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，暫時性影響將繼續不減。儘管如此，因為尚未起草詳細的設計圖紙，潛在的緩解措施尚未進行詳細分析，而且這些措施緩解潛在交通建設影響的程度無法量化（如果可能的話），這種重大的不利影響將構成不可避免的重大不利影響。

如果實施了所有的擬議緩解措施，在施工上午高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群及在施工中午高峰時段分析的 7 個十字路口 8 個車道群，仍有可能承受未緩解的潛在影響。這些影響將不可避免地構成不良影響。

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將 2 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

施工噪音

擬議專案的施工將有可能對 239 State Street 的南立面和西立面及國王郡刑事法院的南立面和東立面造成嚴重的施工噪音影響。考慮了來源或路徑控制的可行性和有效性，以降低可能受到重大不良施工噪音影響的受體可能承受的施工噪音水準。這些措施可包括，在混合器筒旋轉時，將混凝土泵和混凝土攪拌車裝入有 2 個或 3 個壁面和屋頂的工棚或隧道中，讓開口背離受體。此外，選擇更安靜的起重機、發電機、壓縮機和升降機設備機型，可能會降低上層結構和後續階段施工期間的噪音水準。這取決於在預計的時間範圍內是否有完成擬議專案所需的更安靜設備。如果實施這些措施，預計可緩解部分施工噪音影響，因為擬議專案有時候仍會導致這些受體的可接受噪音水準超標。因此，施工期間重大不良的噪音影響將視為部分緩解，從而不可避免地導致施工期間產生重大不良的噪音影響。

L. 曼哈頓場地 - 擬議專案可能產生的影響

土地使用、分區和公共政策

擬議專案不會對土地使用、分區或公共政策造成重大不良影響。擬議專案將重新開發專案場地現有的曼哈頓拘留中心，建造一個更大的新拘留設施，包括位於建築物一樓的社區設施和/或零售空間和配套停車場。擬議專案將與周圍的機構、市政和政府用途相容並

為其提供支持，特別是在 100 Centre Street 緊鄰專案場地南部的曼哈頓刑事法院，以及專案東南部的聯邦法院大樓。擬議專案將擴大曼哈頓拘留中心的現有用途，並在研究區內持續發揮其用途。此外，特別許可證僅適用於專案場地的拘留設施，不會對研究區內的分區產生不良影響。擬議專案也將支持公共政策，包括達到《更小、更安全、更公平》等各項目標。

擬議專案的一部分位於紐約市的沿海區。按*願景 2020：紐約市綜合濱水區規劃*，將為受影響地區提供韌性措施，以支持紐約市在曼哈頓濱水區採用的韌性政策。對各擬議專案進行了審查，以核實是否符合市府的濱水區振興計劃的政策。濱水區振興計劃分析得出的結論是，曼哈頓場地的擬議專案將支持紐約市採用的韌性政策，並與相關的濱水區復興計劃政策保持一致。

社會經濟條件

以下總結各個社會經濟問題領域的分析結果。如下所述，儘管社會經濟條件發生變化，擬議專案也不會對環境產生重大不良影響。

直接搬遷住宅

專案場地不包含任何住宅單元。因此，擬議專案不會導致任何住宅直接搬遷。

直接企業搬遷

篩檢評估發現，擬議專案不會因直接企業搬遷而導致重大不良影響。作為懲教署營運的一個設施，該專案場地設有曼哈頓拘留中心，包括位於 124 White Street 的北塔和位於 125 White Street 的南塔。擬議專案將拆除和重建現有的拘留設施，並建造一個全新的現代化拘留設施。位於曼哈頓拘留中心北端建築物一樓的現有零售租戶將因新建造的拘留設施而被取代，但市府可能會為受影響的企業提供在新的拘留設施內重新租用零售空間的機會。然而，即使這些企業永久性地遷離曼哈頓場地，也不會構成重大不良的影響。潛在的就業機會損失（約 28 名工人）遠低於 100 名僱員的評估門檻。潛在的搬遷狀況不會改變鄰近社區的社會經濟狀況。此外，附近還存在多個類似的企業。

間接搬遷住宅

對間接住宅搬遷的擔憂是，擬議專案或行動是否會導致不動產價值增加，從而導致租金上漲，使一些居民難以負擔目前的住所。根據《市府環境品質審查技術手冊》，200 個住

宅單元以下的住宅開發通常不會導致住宅間接搬遷，因此不會帶來顯著的社會經濟影響。由於擬議專案不會在專案場地引入任何住宅單元，因此預計不會導致間接住宅搬遷。

間接企業搬遷

有關間接企業搬遷的初步評估結論是，擬議專案不會因房地產價值或租金增加造成間接企業搬遷，也不會引入可能抵消研究區內正向趨勢發展的各項用途。擬議專案將以新的現代化拘留設施取代現有的拘留設施（自 1838 年以來一直位於該場地），因此不會在研究區內引入新的經濟活動或大幅改變其商業條件。

對特定產業的不良影響

由於任何企業直接和間接搬遷的可能性將受到限制，且不會集中在任何產業，因而無須對特定產業的不良影響進行評估。

開放空間

擬議專案不會改變或消除專案場地任何公共開放空間的資源。根據陰影、空氣品質、噪音和施工分析，研究區的開放空間不會遇到與陰影、空氣品質或噪音有關的重大不良影響。因此，擬議專案不會因開放空間遭受直接影響而產生相關的重大不良影響。

擬議專案將向專案場地引入新的非居民（即工人和訪客），從而增加對研究區內公共開放空間資源的需求。然而，與沒有擬議專案的未來相比，這種需求的增加不會產生間接的重大不良影響，且研究區內將仍有足夠的開放空間。

陰影

擬議專案將在 Collect Pond Park、Mandarin Plaza、Forsyth Plaza、Greenstreet 和 Manhattan Bridge 橋拱上投射新的陰影。在 Collect Pond Park，在 5 月 6 日/8 月 6 日的分析日，從早上 7:55 到 8:25，增量陰影將短暫地降臨在公園西部邊界附近的一小塊區域。在 6 月 21 日的分析日，Collect Pond Park 將在上午 7:00 到 9:06 之間收到增量陰影。增量陰影也將落在位於 Canal Street、Baxter Street 和 Walker Street 交界的三角形交通中央隔離帶 Greenstreet。根據分析日所得資料，這個中央隔離帶將在春夏秋三季收到大約 2 到 3 小時的增量陰影，但在 5 月到 8 月的生長季節將得到 6 小時以上的陽光直射。在 Mandarin Plaza，在 3 月 21 日 / 9 月 21 日的分析日，增量陰影將從上午 7:36 到 9:06 通過這個廣場，並在此大約一個半小時內消除剩餘的太陽照射區域。鑑於該區域主要用於商業和市政用途，因此在早晨

時段的使用率可能會很低。Forsyth Plaza 和 Manhattan Bridge 橋拱的陰影持續時間不到 30 分鐘。經確定，這些資源的增量陰影不會因其有限的持續時間和/或程度及各項資源的具體特性和敏感性而導致重大的不良影響。

歷史和文化資源

考古資源

考古遺址資源研究區包括受地下挖掘干擾的區域，為此分析的目的，應包括位於 124 White Street（Block 198, Lot 1）、125 White Street（Block 167, Lot 1）及 White Street 街區的專案場地。在 2018 年 8 月 8 日的評論信中，紐約市地標保護委員會確定了曼哈頓場地具有潛在的考古意義，並要求進行考古文獻研究，以進一步澄清這些初步調查結果。根據紐約市地標保護委員會的要求，AKRF 公司於 2018 年 10 月制定了一項 1A 階段研究，以確定研究區的考古遺址敏感性。在準備 1A 階段研究時，曼哈頓場地僅包括 125 White Street（Block 167, Lot 1 的一部分）。AKRF 公司於 2018 年 12 月制定了一項補充性 1A 階段研究，以評估 124 White Street（Block 198, Lot 1）和 Centre Street 和 Baxter Street 之間 White Street 街區的考古遺址敏感性。雖然 1A 階段和補充性 1A 階段研究包括已從擬議專案中刪除的其他區域，但如 1A 階段研究和補充性 1A 階段研究所述，其摘要僅涉及對 124 and 125 White Street 以及 White Street 街區進行的敏感性測定。

專案場地的南部部分：125 White Street

1A 階段研究得出的結論是，由於 125 White Street 現有建築物施工作業帶來的廣泛干擾，因此接觸前或歷史時期的考古資源對此並不敏感。在 2018 年 11 月 21 日的評論信中，紐約市地標保護委員會同意了 1A 階段研究的結論和相關建議。因此，Block 167, Lot 1 的專案場地南部無須進行額外的考古分析。

專案場地的北部部分：124 White Street

補充性 1A 階段研究已確定，位於 124 White Street 現有的曼哈頓拘留中心北塔樓覆蓋區並無敏感的考古資源。然而，現有建築物覆蓋區之外專案場地西南部分可能存在未受干擾且深埋地底接觸前資源的可能性很小，因為在現有北塔建成之前，該區域可能不會因為場地建築物在 19 世紀和 20 世紀的施工作業而受到徹底的干擾。因此，已確定 Block 198, Lot 1 的西南部分對與曼哈頓接觸前佔用有關考古資源的敏感性極低。預計敏感的土壤沉積物將位於與 19 世紀和 20 世紀地下室開挖相關的干擾深度之下。預計其深度將延伸到地

表以下 10 呎或約為相對於 1988 年北美垂直基準面 (NAVD88) 4 至 5 呎的高度。泥炭沉積物的上層視為集池地面的上表面，且其相關沼澤地預計位於地表以下 20 至 40 呎的深度，或相對於 1988 年北美垂直基準面 -6 至 -26 呎的高度。

拆除區域：White Street

補充性 1A 階段研究已確定，White Street 街區未受干擾的部分對與曼哈頓接觸前佔用相關考古資源的敏感性為低至中度，且對與歷史時期相關資源的敏感性為中度。街區中未受干擾區域定義為沒有公用設施或與現有公用設施的外邊緣或下方之間存在 5 呎以上空間的位置。

建議進行額外的分析

補充性 1A 階段研究建議，作為專案規劃和設計階段的一部分，為了確定 124 White Street 和 White Street 街區西南角的干擾程度，應以新的土壤鑽探審查形式完成額外的考古分析。如果新的土壤鑽探顯示，該場地西南角不存在完整的泥炭沉積物，那麼專案場地的該部分將視為因現有建築物的施工作業而受到過干擾，此外，由於該場地不太可能具有潛在的接觸前敏感性，且歷史填充沉積物已認定受到過干擾，因此不建議在 124 White Street 進行更進一步的考古分析。

對於那些受擬議專案干擾的 White Street 考古遺址敏感性部分，將與紐約市地標保護委員會協商，完成補充 1A 階段研究所建議的 1B 階段考古測試或監測形式的額外考古分析。在開始任何額外分析之前，將制定 1B 階段的工作計劃，交給紐約市地標保護委員會進行審查和批准。在開始任何額外分析之前，將制定 1B 階段的工作計劃，交給紐約市地標保護委員會進行審查和批准。如果考古測試或監測確認，1A 階段研究及額外的 1A 階段研究中確定的考古敏感區域內存在考古資源，會與紐約市地標保護委員會協商，以進行額外的考古調查 (例如，上述的第 2 階段調查或第 3 階段資料還原) 。將透過額外的考古調查及與紐約市地標保護委員會協商，以確定任何重要考古資源的存在。在考古敏感區域內完成額外的考古調查後，如果紐約市地標保護委員會同意相關的調查結論，那麼擬議專案就不會對考古資源造成重大不良影響。

建築資源

在採取行動條件下，專案場地將重新建造一個約 450 呎高的新拘留設施。位於 125 White Street 的曼哈頓拘留中心南塔樓包含 100 Centre Street 的曼哈頓刑事法院大樓和監獄的一部

分[16]，而紐約州史蹟保護辦公室 (SHPO) 此前已確定可登載於州級/國家史蹟名錄 (S/Nr)，並由紐約市地標保護委員會確定可列為紐約市地標 (NYCL)。在一封日期為 2019 年 3 月 4 日的信中，紐約市地標保護委員會還確定，可將 125 White Street 列為紐約市地標。拆除 125 White Street 將對刑事法院大樓和監獄直接構成重大不良影響，從而使申請人必須與紐約市地標保護委員會協商，以制定適當措施來部分緩解不良影響。下面將更詳細討論相關細節。

除符合州級/國家史蹟名錄和紐約市地標資格的刑事法院大樓和監獄外，研究區還確定了其他建築資源。在擬議專案中，施工相關活動可能會對研究區內位於專案場地 90 呎範圍內的建築資源產生與施工有關的實體影響。因此，為避免無意的施工影響，會與紐約市地標保護委員會協商，制定一份施工保護計劃，並與註冊專業工程師協調實施。施工保護計劃將描述在擬議專案施工期間為保護位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓和其他受影響的建築資源而採取的各項措施。施工保護計劃將遵循《市府環境品質審查技術手冊》第 522 節所述之指導原則及*紐約市地標保護委員會與歷史地標相鄰指導原則*和*地標建築保護計劃*。此外，施工保護計劃還將遵守紐約市建築部《技術政策和程序通知》＃10/88 規定的程序。

擬議專案將拆除位於 125 White Street 的監獄大樓（曼哈頓拘留中心南塔，刑事法院大樓和監獄成為建築資源的一項要素），因此，會對位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓間接造成重大不良影響。作為緩解部分不良影響緩解措施的一部分，會與紐約市地標保護委員會協商新拘留設施的設計，以及如何透過行人天橋連接到位於 100 Centre Street 的北立面。建築資源不會受到其他間接影響。擬議專案不會影響建築資源仰賴陽光的特性，且擬議專案不會對公眾視線產生重大影響，也不會顯著地改變研究區內其他建築資源的歷史背景。下面「緩解」一節討論了緩解對史蹟和文化資源重大不良影響的潛在措施。

城市設計和視覺資源

因此，擬議專案不會對周圍的城市設計造成重大不良影響。擬建拘留設施（高達 450 呎並帶有屋頂機械艙壁的附加高度）將高於主要研究區內的建築物，包括 Canal Street 的 1 至 14 層建築、Centre Street 沿街 110 至 352 呎高的石砌市政建築，以及唐人街和小義大利

[16] 在 2009 年 11 月 17 日的資源評估中，紐約州史蹟保護辦公室將 100 Centre Street 和 125 White Street 的建築物稱為刑事法院大樓和監獄，並確定符合州級/國家史蹟名錄資格標準。為保持一致性，「刑事法院大樓和監獄」一詞一直用於歷史資源的相關討論。

社區的低密度建築。然而，拘留設施的高度和外形與緊鄰主要研究區南部 100 Centre Street 232 呎高的曼哈頓刑事法院大樓（帶 352 呎高的塔樓）相似。擬議拘留設施的高度也與專案場地 3 個街區內的較高建築相似，包括位於 26 Federal Plaza 584 呎高的 41 層樓賈維茨中心、位於 500 Pearl Street 462 呎高的美國法院大樓，以及次要研究區內其他的較高建築，如位於 290 Broadway 高約 474 呎的泰德威斯聯邦大樓，位於 7 Thomas Street 高約 533 呎的建築物，以及位於 1 Centre Street 高約 552 呎的曼哈頓市政大樓。預計將用於擬議拘留設施的現代材料將類似於鄰近的建築物， 如位於 111 Centre Street 的曼哈頓民事法院、賈維茨中心大樓和位於 9 Crosby Street 的酒店。擬議建築物沿著 Baxter Street 和 Centre Street 的主要釉面建築底層將提供與周圍建築物（包含一樓商店和餐館）類似的活躍動態底層空間，可保留研究區北部街道的城市設計特色。擬議的新拘留設施將跨越 White Street，而 White Street 將繼續作為行人通道，並將增加額外的街道設施和潛在的行人入口，以利行人進出拘留設施。

研究區包括各種建築類型和尺寸。其中包括小義大利和唐人街歷史街區的三至四層樓建築、Centre Street 帶門廊的市政建築、以及 Broadway 和 Worth Street 沿線的高層辦公樓。作為市內諸多建築之一，擬議的拘留設施可彰顯研究區的城市設計特徵。

擬議專案不會對視覺資源造成重大不良影響。擬議專案不會影響視覺資源的特性，也不會妨礙視覺資源重要的公開景觀。位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓是一座歷史建築，也是研究區的視覺資源，緊鄰專案場地的南部，並透過行人天橋和位於前 Bayard Street 街道服務入口上方的連接物連接到專案場地 125 White Street 的現有曼哈頓拘留中心南塔。擬議拘留設施將包括兩座潛在的行人天橋，將連接擬議建築的南立面和第三層樓，以及曼哈頓刑事法院大樓的頂上樓層。行人天橋將改變曼哈頓刑事法庭大樓的北立面。然而，曼哈頓刑事法院大樓的北立面並不是該建築的主要外觀，而且這個立面也位於專案場地附近，即位於 125 White Street 對面的狹窄服務入口處，因此北立面並不顯眼。曼哈頓刑事法院大樓的主要景觀來自東部和西部的 Columbus Park 和 Collect Pond Park。從 Centre Street 可以看到曼哈頓刑事法院大樓的中央塔樓，而從 Collect Pond Park 對面的 Leonard Street 和 Lafayette Street 可以看到建築主要西立面和塔樓的全部。在採取行動條件下，曼哈頓刑事法院大樓的這些景觀都不會受到影響。

有害物質

評估曼哈頓場地時審查了 I 階段場地環境評估和 II 階段場地環境評估的結果。I 階段場地環境評估揭示了專案場地公認環境條件 (REC) 的相關證據。在用於進行場地環境評估的

E1527-13 標準中，美國材料與試驗協會將其識別為「在物業內、物業上或物業中存在或可能存在任何有害物質或石油產品」。地下測試雖然找到了歷史填充材料跡象，但並未發現石油洩漏或其他釋放的跡象。

測試表明在北塔和南塔都存在石棉材料和鉛基塗料，但沒有多氯聯苯。拆除前夕或拆除期間會遵循各種聯邦、州級和地方監管要求，以解決相關材料的干擾和處置問題。

新設施的施工需要在曼哈頓場地進行大量挖掘。在與施工相關的地下干擾期間，可以透過實施 2009 年 7 月的補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃來避免影響。補救行動計劃和施工健康與安全計劃已在 2019 年 8 月 9 日的一封信中獲得紐約市環境保護局 (DEP) 的批准。只有在收到並批准由紐約註冊專業工程師證明補救行動計劃和施工健康與安全計劃已妥善實施的補救封閉報告後，紐約市環境保護局才能簽發新設施的佔用許可。

如果實施了與拆除相關的現有建築物石棉材料和鉛基塗料等適用法規要求和補救行動計劃/施工健康與安全計劃要求的措施，即可避免專案場地施工可能產生的有害物質所帶來的重大不良影響。在施工之後，不會有任何與危險材料有關的重大不良影響。

供水和污水下水道基礎設施

擬議專案預計不會導致與市內供水或廢水和雨水輸送和處理基礎設施相關的重大不良影響。

供水

到 2026 年，與不採取行動條件相比，採取行動條件將產生每日 247,950 加侖的增加需水量。這意味著紐約市供水系統的需求增長了 0.02%。預計將有足夠的供水服務來滿足增加的用水需求，且不會對市內的供水產生重大的不良影響。

生活污水

到 2026 年，若未來不實施擬議專案，採取行動條件將每日增加 116,200 加侖污水。合併污水下水道系統的汙水流量增量約佔每日流入新城溪 (Newtown Creek) 污水處理廠的 0.05%。這個量不會導致新城溪污水處理廠的容量超標，預計不會對市內生活污水處理系統造成重大不良影響。

雨水

專案場地位於新城溪污水處理廠的一個次集水區內。與不採取行動條件相比，由於不透水層增加，採取行動條件將在潮濕天氣下導致流入污水處理廠的暴雨雨水增加。根據紐約市環境保護局的場地連接要求，採用暴雨雨水源頭控制的最佳管理規範 可減少暴雨雨水流入合併污水下水道系統的峰值。因此，擬議專案預計不會對市內合併污水下水道系統或市內污水處理系統產生重大不良影響。

運輸

交通

交通狀況評估時段包括：平日上午 6:30-7:30 和下午 2:45-3:45（中午）高峰時段，以及週六下午 2:45-3:45 高峰時段。在此期間，與擬議專案相關的交通增量預計將達到最高峰，因與身穿制服的懲教署工作人員換班期間的高峰時段相吻合。交通研究區包括靠近曼哈頓場地的 2 個十字路口（1 個交通號誌管制路口和一個停車標誌路口）。如表 **S-15 和 S-16** 所示，交通影響分析的結果表明，在平日中午高峰時段分析的 1 個十字路口可能產生重大不良影響。在平日中午期間進行的分析已確定，Centre Street 和 Walker Street 十字路口的 1 個車道群會受到重大不良影響。在平日上午和週六高峰時段的分析表明，任何十字路口都沒有確定重大不良影響。下面「緩解」一節探討緩解這種重大不良交通影響的可行措施。

表 S-15

高峰時段可能遭受衝擊的十字路口和車道群數量

	尖峰時間		
	平日上午	平日中午	週六
車道群	0	1	0
路口	0	1	0

表 S-16

可能遭受重大影響的十字路口摘要

路口	控制	尖峰時間		
		平日上午	平日中午	週六
Centre Street 和 Walker	訊號		X	
Baxter Street 和 Walker Street	雙向停車			
此表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新。				

運輸

交通運輸系統分析通常注重平日上午和下午的通勤高峰時段，因為地鐵和公車系統的總體需求量在這些期間通常最高。擬議專案預計將在平日上午和中午及週六期間（即身穿制服的懲教署工作人員換班期間）產生高峰旅行需求。因此，擬議專案的高峰運輸需求僅與平日上午期間的高峰運輸系統需求一致。在平日下午通勤的高峰時段，交通運輸行程將減少，因為這段時間將與懲教署工作人員換班期間錯開。

地鐵

8 個大都會運輸署紐約市捷運局地鐵站位於曼哈頓場地的附近。該場地的北面包含 3 個車站，包括 Canal Street 站樓，提供服務的列車有：Broadway 線的 N 號和 Q 號快車及 R 和 W 當地列車、Lexington Avenue 線的 4 號 和 5 號快車及 6 號當地列車，以及在 Nassau Street 線的 J 快車和 Z 號快車（提供高峰方向和高峰時段服務）。在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別產生約 99 和 32 次新增地鐵行程，低於《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值（200 次增量行程/小時）。因此，擬議專案預計不會對地鐵站和地鐵線運輸條件造成重大不良影響，因此無須做詳細的地鐵分析。

公車

六條紐約市捷運局當地公車路線在曼哈頓場地 ¼ 英里的範圍內或其附近運行，包括 M9、M15、M22、M55 和 M103 路線以及 M15 精選公車服務 (SBS) 路線。此外，約有 10 條紐約市捷運局快速公車路線在距離場地 1/4 英里的範圍內提供服務，包括 SIM1、SIM1c、SIM2、SIM3c、SIM4/4x、SIM4c、SIM32 和 SIM34 史泰登島服務，以及 X27 和 X28 布魯克林服務。新澤西捷運局 (NJ Transit) 路線的 120 輛公車也在該場地附近的 Broadway 停靠。

在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別產生約 22 和 17 次新增公車行程。由於這些行程次數將少於《市府環境品質審查技術手冊》詳細公車分析的分析閾值（50 次/小時），因此不太可能產生重大的不良影響，因此無須進行詳細的公車分析。

行人

在平日上午、中午和下午的高峰時段以及週六的高峰時段，擬議專案將分別產生約 3、359、188 和 223 個步行行程的淨增量。在相同時段內，往返地鐵站入口和公車站的人員將在該區域人行道和行人穿越道上分別產生 124、546、237 和 377 次與專案有關的行人行程總數。因此，平日中午、平日下午和週六時段的行人行程總數將超過《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值（200 次增量行程/小時）。然而，這些行程將分佈在沿著 3 個專案場地正面的多個入口之間，且將迅速擴散到地鐵站入口、公車站以及該場地北、南、東和西的其他起點/目的地。因此，在平日中午高峰時段，任一個行人要素（人行道、拐角區域或行人穿越道）都不太可能經歷 200 次以上的行程，從而無須對行人狀況進行詳細分析。

車輛和行人安全

*零事故願景曼哈頓行人安全行動計劃*於 2015 年 2 月 18 日發佈。在曼哈頓場地附近，將 Canal Street 確定為優先走廊，並將 Bowery、Canal Street 和 Manhattan Bridge 的十字路口確定為優先十字路口。該場地也位於優先區域和指定的唐人街老人行人專區內。

在 2014 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日（可取得各位置資料的最近期間）的三年報告期間，從紐約市交通局取得了專案場地 1/4 英里內有關十字路口的車禍資料。在此期間，455 起應報告和非應報告的車禍、186 起與行人/自行車騎士相關的傷害車禍和 1 起死亡事故發生在研究區的十字路口。對車禍資料進行審查後，將 6 個十字路口確定為高車禍發生率位置（定義為根據最近三年期間連續 12 個月可取得的資料發生 48 起以上應報告和非應報告車禍或 5 起以上行人/自行車騎士傷害事故的十字路口）。紐約市交通局已提出或在近期在這 5 個易發生車禍的位置上對其中的 4 個位置實施了改進措施。可用於增加行人/自行車騎士安全的額外措施可能包括安裝場地尚未裝設的額外高能見度行人穿越道，以及改善街道照明。

停車

停車分析記錄了在不採取和採取行動條件下在曼哈頓場地 ¼ 英里範圍內停車位供應和利用率的變化。目前停車研究區內共有 12 個活躍的公共停車場和車庫，平日和週六中午時段共有 1,808 個停車位，上午共有 1,720 個停車位（2 個設施將在夜間關閉）。

作為擬議專案的一部分，將為懲教署和懲教衛生服務工作人員提供 125 個現場配套停車位。在考慮了這種新的配套能力後、現有曼哈頓拘留中心工作人員的現有搬遷空間及曼哈頓拘留中心工作人員產生的一些現有公共停車需求的搬遷之後，與不採取行動條件相比，預計專案在街道外公共設施和街道上產生的增量停車需求在平日正午時間總共約 4 個空位。在平日上午早些時候和週六中午時段，預計專案將來會增加總可用停車位。原因是曼哈頓拘留中心工作人員的一些現有停車需求將從現有的街道外公共設施和街道上停車位搬到擬建的現場附屬車庫。雖然在平日中午期間無法完全滿足需求，但根據《市府環境品質審查》標準，此種不足依據《市府環境品質審查技術手冊》將不會被認為可能產生重大不良影響，因為預計駕車者需利用替代出行方式來應對停車位不足的問題。

空氣品質

在擬議專案將開發的供暖和熱水系統中，對二氧化氮和懸浮顆粒 (PM_{10}) 排放和擴散進行分析後表明，這些排放不會違反國家環境空氣品質標準。另外，擬議專案預測的 $PM_{2.5}$ 最大增量濃度將低於適用的 24 小時和年平均標準。為確保擬議專案的供暖和熱水系統排放不會產生重大不良影響，擬議專案必須採取某些限制措施。

作為曼哈頓場地擬議專案的一部分，對要開發的停車設施進行分析後發現，一氧化碳和懸浮微粒排放不會對空氣品質產生任何重大不良影響。

噪音

分析發現，擬議的行動不會對附近的噪音受體產生任何重大不良的噪音影響。

擬納入擬議專案的休閒區將有可能產生噪音。根據曼哈頓場地擬議休閒區的噪音分析，擬議拘留設施北立面沿線任何高度不超過 145 呎的娛樂場都將從地段界線向內凹進至少 34 呎，以避免重大不良的噪音影響。此外，擬議拘留設施南立面沿線任何高度不超過 240 呎的娛樂場都將從擬議的分區包絡線南邊界向內凹進至少 5 呎。有了這些間隔距離，擬議的娛樂場不會對任何噪音受體產生重大不良的噪音影響。

為符合《市府環境品質審查技術手冊》對建築物內部噪音水準的要求，該分析規定了擬議建築物的衰減量高達 28 加權分貝，並採用另一種通風方式，以維持窗戶的封閉狀態。這些措施將包含在擬議建築物的設計要求中。將導致內部噪音水準落在擬議用途可接受的範圍內，且不會對擬議建築物產生重大不良的噪音影響。

公共衛生

如本環境影響聲明的相關分析所述，曼哈頓場地的擬議專案不會對與公共衛生（危險材料、水質、空氣品質或噪音）相關的任何技術領域產生未緩解的重大不良影響。分析結果結論道，擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。

鄰里特徵

擬議的拘留設施將向研究區將引入新的建築形式，但不會顯著地影響鄰里的任何定義性特徵，不會對土地使用、分區和公共政策、社會經濟條件、開放空間、陰影、城市設計和噪音產生重大不良影響。雖然會對歷史和文化資源及交通運輸造成重大不良影響，但《市府環境品質審查技術手冊》指出，即使其中 1 個促成鄰里特性的技術領域有重大不良影響，也不會自動對鄰里特性產生重大不良影響。因此，這些影響本身或與其他中度影響相結合後，並不會對鄰里特性造成影響。擬議專案將導致 125 White Street 的曼哈頓拘留中心南塔遭到拆除，然而，這不會對鄰里特性產生重大不良影響，因為這是附近諸多市政機構建築之一，將由另一種性質類似的機構用途（擬議的拘留設施）取代。此外，低水準的車輛交通並非鄰里的定義性特徵。因此，擬議專案造成的交通變化不會對鄰里特徵造成重大不良影響。

施工

與大多數施工專案一樣，擬議專案的施工將有可能導致周邊地區的暫時干擾。如下所述，曼哈頓場地的施工活動將對建築資源造成重大不良影響。關鍵技術領域的其他資訊總結如下。

運輸

在施工工人車輛和卡車行程次數預計達到最高峰的期間（即上午 6:00-7:00 和下午 3:00-4:00 中午高峰時段），對交通、運輸、行人和停車條件進行了評估。根據施工高峰時段的各項條件評估，預計不會對運輸或停車造成重大不良影響。此外，與施工工人車輛和卡車有關的交通運輸預計不會對交通本身造成重大不良的影響。施工運輸監控計劃將在

在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，交通狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。

根據施工產生行人活動的初步評估，將五個行人要素確定為潛在的影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和施工物流的詳細計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致行人運作遭到干擾的影響程度。但是，設計和建造過程啟動後，交通狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。解決對行人要素（人行道、拐角和行人穿越道）造成潛在影響的緩解措施通常包括號誌時制變化、人行道和行人穿越道加寬或街道設施和障礙物的搬遷。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，已識別的行人要素就有可能發生不可緩解的重大不良影響。

空氣品質

雖然施工會對鄰近社區造成暫時干擾，但是，由於施工活動是分段進行，預計任何特定區域所遭受到的干擾都是暫時的，且在整個施工期間不會持續發生干擾。根據法律、法規和建築規範的要求，將採取措施減少施工期間的污染物排放。這些措施包括粉塵抑制措施、怠速限制、使用超低硫柴油燃料和最佳可用技術，並在可行的範圍內使用符合美國環保署的四階排放標準的較新設備和電氣化設備。有了這些措施，曼哈頓場地的施工活動就不會對空氣品質造成嚴重影響。

噪音和振動

預計擬議專案的施工作業有可能導致附近受體接收到的噪音水準升高，且施工時產生的噪音有時會很明顯。然而，施工噪音將具有間歇性且持續時間有限，且噪音總水準將處於「略微可接受」或「略微不可接受」的範圍內。因此，與擬議專案施工有關的噪音不可能產生重大不良的噪音影響。至於振動方面，擬議專案施工導致的振動水準不可能導

致相鄰建築物的建築結構損壞。此外，施工導致的振動水準將僅在有限時間內會達到引人注意或煩人的程度。因此，擬議專案不會產生有關振動的重大不良影響。

歷史和文化資源

擬議專案在 125 White Street 的拆除作業將對位於 100 Centre Street 的曼哈頓刑事法院大樓和監獄直接構成重大不良影響。申請人將需要與紐約市地標保護委員會協商制定適當措施，以緩解部分不良影響。

此外，由於擬議專案將拆除位於 125 White Street 的監獄大樓（曼哈頓拘留中心南塔，刑事法院大樓和監獄成為建築資源的一項要素），因此，會對對位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓間接產生重大不良影響。作為緩解部分不良影響緩解措施的一部分，會與紐約市地標保護委員會協商新拘留設施的設計，以及如何透過行人天橋連接到位於 100 Centre Street 的北立面。

緩解

歷史和文化資源

考古資源

考古資源的研究區包括受地下挖掘干擾的那些區域，因此包括專案場地（包括曼哈頓拘留中心北塔和南塔）以及擬議拆除的區域（位於 Centre Street 和 Baxter Street 之間的 White Street 地上和地下部分）。

補充性 1A 階段研究建議，在 White Street 街區內以及 Block 198, Lot 1 的西南角進行額外的考古分析。補充性 1A 階段研究建議，作為專案規劃和設計階段的一部分，為了確定 124 White Street 和 White Street 街區西南角的干擾程度，應以新的土壤鑽探審查形式完成額外的考古分析。如果新的土壤鑽探顯示，該場地西南角不存在完整的泥炭沉積物，那麼專案場地的該部分將視為因現有建築物的施工作業而受到過干擾，此外，由於該場地不太可能具有潛在的接觸前敏感性，且歷史填充沉積物已認定受到過干擾，因此不建議在 124 White Street 進行更進一步的考古分析。如果發現其他完整的泥炭沉積物，則需要與紐約市地標保護委員會協商進行額外的考古遺址分析。在考古敏感區域內完成額外的考古調查後，如果紐約市地標保護委員會同意相關的調查結論，那麼擬議專案就不會對考古資源造成潛在的重大不良影響。

對於那些受擬議專案干擾的 White Street 考古遺址敏感性部分，將與紐約市地標保護委員會協商，完成補充 1A 階段研究所建議的 1B 階段考古測試或監測形式的額外考古分析。將透過額外的考古調查及與紐約市地標保護委員會協商，以確定任何重要考古資源的存在。在考古敏感區域內完成額外的考古調查後，如果紐約市地標保護委員會同意相關的調查結論，那麼擬議專案就不會對考古資源造成潛在的重大不良影響。

建築資源

如前所述，在採取行動條件下，將在 125 White Street 的曼哈頓拘留中心南塔重新建造一個約 420 呎高的新拘留設施。專案場地的監獄大樓是位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓一部分，且符合州級/國家史蹟名錄標準。因此，拆除 125 White Street 的建築物將對建築資源構成潛在的重大不良影響。申請人將與紐約市地標保護委員會協商制定和實施適當的緩解措施，以部分緩解可能產生的重大不良影響。預計緩解措施將包括對建築資源進行美國歷史建築調查 (HABS) 的文件紀錄，包括位於 100 Centre Street 與其相連建築物的充分資訊。此外，同樣作為緩解拆除 125 White Street 建築物帶來不良影響的緩解措施一部分，會與紐約市地標保護委員會協商新拘留設施的設計，以及如何透過行人天橋將其連接到位於 100 Centre Street 的北立面。

為避免在擬議專案施工期間對附近歷史建築物造成直接的實體影響，會與紐約市地標保護委員會協調制定一份施工保護計劃，並與註冊專業工程師協商實施。施工保護計劃將描述在擬議專案施工期間為保護位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓和其他受影響的建築資源而採取的各項措施。此外，擬議專案還將在專案場地和位於 100 Centre Street 符合州級/國家史蹟名錄資格的刑事法院大樓之間建造兩座新的行人天橋。因此，施工保護計劃將包括位於專案場地 90 呎內和/或將直接受到影響的不動產，包括位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓及州級/國家史蹟名錄列出的唐人街和小義大利歷史街區內的建築物。

運輸

因此，擬議專案可能會對 1 個分析的十字路口車輛交通產生重大不良影響。下面將探討可以解決潛在運輸影響的緩解措施。此外，擬議專案可能不會對公車運輸、行人產生預期的影響，因此，下面將不討論這些運輸方式。

交通

在分析的中午高峰時段，擬議專案可能會在一個研究區的十字路口產生重大不良的交通影響，具體而言是是在 Centre Street 和 Walker Street 交界處的北行共用直通車道群。在分

析的平日上午和週六高峰時段，預計不會產生潛在的重大不良影響。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有預期的潛在交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果認為這些措施不可行或不足，將與紐約市交通局協商考慮其他可行措施。潛在措施通常包括修改信號時序、街道標記、車道配置和/或停車規定。如果不採取緩解措施，影響將繼續不減。因此，由於擬議的專案，這些潛在的重大影響將構成不可避免的重大不利交通影響

如**表 S-17** 所示，如果實施了擬議的緩解措施，即可充分緩解預期在分析的平日高峰時段出現重大不良影響的可能性。

表 S-17

可能遭受重大不良交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
平日上午	4/2	4/2	0/0	0/0	0/0
平日中午	4/2	3/2	1/1	1/1	0/0
週六	4/2	4/2	0/0	0/0	0/0

施工運輸

交通

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。相關分析已確定，與施工高峰時段活動相關的交通運輸不會導致重大不良的交通影響。

設計和建築部將在施工相關活動開始之前制定一份施工運輸監測計劃。該施工運輸監測計劃將包括交通運輸資料收集以及交通和行人分析。資料收集將包括交通和行人計數、工人輪班時間表、工人出發地-目的地和交通方式劃分調查資料、停車調查和卡車頻率資料。作為施工運輸監測計劃的一部分，該專案將制定一份交通管理計劃，以解決與建築相關的活動對運輸系統的影響，並與紐約市交通局協調核實是否需要實施本環境影響聲明所述與施工相關的緩解措施或其他額外的例行交通管制措施（如有必要）。施工運輸監測計劃將交給紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室進行審查和批准，並將持續解決施工帶來的影響。

施工運輸監控計劃將在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施

工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，作為施工運輸監測計劃的一部分，將對專案場地周圍的交通狀況更新評估。透過施工運輸監測計劃，設計和建築部將與紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室協調，實施任何已確定的例行交通管制措施以解決潛在交通干擾。

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將五個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動導致行人運作受到干擾的影響程度。但是，有關行人狀況的評估將包括在上述施工運輸監測計劃中。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

不可避免的不良影響

歷史和文化資源

位於 125 White Street 的曼哈頓拘留中心南塔（監獄大樓）將重新建造一個新的拘留設施。專案場地的監獄大樓是位於 100 Centre Street 的刑事法院大樓一部分，且符合州級/國家史蹟名錄標準。因此，拆除位於 125 White Street 的建築物將對建築資源造成重大不良影響。申請人將與紐約市地標保護委員會協商制定並實施適當的緩解措施，以緩解部分重大不良的影響。預計緩解措施將包括建築資源的美國歷史建築調查文件紀錄，包括其與 100 Centre Street 連接的充分資訊，還將與紐約市地標保護委員會協商新拘留設施的設計，及其如何透過行人天橋連接到 100 Centre Street 北立面。

即使採取了相關措施，此種影響仍不會完全消除。因此，擬議專案若拆除位於 125 White Street 的建築物，將不可避免地對這個歷史資源構成重大不良影響。

運輸

如第 4.9 節所述，在分析的中午高峰時段，擬議專案可能會在 1 個研究區十字路口產生重大不良的交通影響，特別是在 Centre Street 和 Walker Street 十字路口的北行共用直通車道群。正在提議實施號誌時制變更，以緩解預期的交通影響。這些擬議的交通工程改進措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，潛在影響將繼續不減。

施工運輸

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將五個行人要素確定為潛在的影響位置。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

M. 皇后區場地 - 擬議專案可能產生的影響

土地使用、分區和公共政策

擬議專案不會對土地使用、分區或公共政策造成重大不良影響。擬議專案將重新將拘留設施引入專案場地。皇后區場地現有的拘留設施於 2002 年停止運作，現在約有 500 個床位。擬議的拘留設施將比現有的空置設施更大，以容納更多的在押人員。擬議專案還將以新的公共停車庫取代專案場地的現有地面停車場，以便為擬議設施和周圍的市政中心提供服務。擬議專案將支持當地機構和市政用途並與之相容，特別是在現有市政中心內直接位於專案場地南部和西部的皇后郡刑事法院大樓。擬議設施的規模和更大密度將透過西面的 Queens Boulevard、東面的 Van Wyck Expressway、北面的 Jackie Robinson Parkway 和南面的 Maple Grove 公墓為周圍居民區提供緩衝。此外，位於一樓的擬議社區設施用途將與 Queens Boulevard 沿線建築物一樓的其他用途一致並為其提供支持。此外，特別許可證僅適用於專案場地的拘留設施，不會對研究區內的分區產生不良影響。擬議專案也將支持公共政策，包括達到《更小、更安全、更公平》等各項目標。

社會經濟條件

以下總結各個社會經濟問題領域的分析結果。如下所述，儘管社會經濟條件發生變化，擬議專案也不會對環境產生重大不良影響。

直接搬遷住宅

專案場地不包含任何住宅單元。因此，擬議專案不會導致任何住宅直接搬遷。

直接企業搬遷

擬議專案位於現有的皇后區拘留中心，該公共拘留設施現已廢棄。該場地沒有私營企業，因此，擬議專案不會導致任何私營企業或工作直接搬遷。

間接搬遷住宅

對間接住宅搬遷的擔憂是，擬議專案或行動是否會導致不動產價值增加，從而導致租金上漲，使一些居民難以負擔目前的住所。根據《市府環境品質審查技術手冊》，200 個住宅單元以下的住宅開發通常不會導致住宅間接搬遷，因此不會帶來顯著的社會經濟影響。由於擬議專案不會引入任何住宅單元或新的商業開發，因此不會因間接住宅搬遷而導致任何重大不良影響。

間接企業搬遷

有關間接企業搬遷的初步評估發現，擬議專案不會因房地產價值或租金增加而造成企業間接搬遷，也不會引入可能抵消研究區內正向發展趨勢的各項用途。擬議專案將取代自 2002 年以來關閉至今的前拘留設施用途，並將支持研究區內的其他經濟活動，特別是在 Queens Boulevard 沿線。擬議專案產生的經濟活動類似於皇后郡刑事法院產生的經濟活動，且專業工作人員和政府僱員之類的擬議專案訪客（如律師和案件工作者）將與在刑事法院執行業務者類似。因此，擬議專案不會大幅改變社會經濟研究區內的商業條件。

對特定產業的不良影響

由於擬議專案不會導致專案場地的直接企業搬遷，任何可能的間接企業搬遷都將有限，且不會集中在任何產業，因而無須對特定產業的不良影響進行評估。

開放空間

擬議專案不會改變或消除專案場地任何公共開放空間的資源。根據陰影、空氣品質、噪音和施工分析，研究區的開放空間不會遇到與陰影、空氣品質或噪音有關的重大不良影響。因此，擬議專案不會因開放空間遭受直接影響而產生相關的重大不良影響。

擬議專案將向專案場地引入新的非居民（即工人和訪客），從而增加對研究區內公共開放空間資源的需求。然而，與沒有擬議專案的未來相比，這種需求的增加不會產生間接的重大不良影響，且研究區內將仍有足夠的開放空間。

陰影

擬議專案將在全年上午在皇后區公所的部分地區以及某些季節在其他幾個陽光敏感資源上增加陰影，包括 Willow Lake Preserve 的部分地區、Union Turnpike 和 78th Crescent 之間的 Flushing Meadows-Corona Park 、Queens Boulevard 購物中心、Newcombe Square 和

Hoover-Manton Playgrounds。分析得出的結論是，這些資源的增量陰影不會因其有限的持續時間和/或程度以及各項資源的具體特性和敏感性而導致重大的不良影響。

歷史和文化資源

考古資源

根據《市府環境品質審查技術手冊》，有關擬議專案的資訊已交給紐約市地標保護委員會，以啟動其對皇后區場地潛在考古敏感性的初步評估。在 2018 年 8 月 8 日的評論信中，紐約市地標保護委員會確定，皇后區場地並無考古重要性。因此，無須對皇后區場地進行額外的考古分析，且在皇后區場地上擬議專案的施工不會對考古資源產生重大不良影響。

建築資源

擬議專案未來將拆除前皇后區拘留中心和相鄰的停車場，並重新建造一個約 270 呎高的拘留設施。由於專案場地沒有建築資源，因此擬議專案不會對此類資源產生不良影響。

研究區內沒有已知的建築資源。研究區內有一個潛在的建築資源，即皇后區公所。由於距離擬議專案 90 多呎，因此施工相關影響不會影響到這個潛在的建築資源。此外，擬議專案不會對潛在的建築資源產生任何間接影響。潛在建築資源沒有仰賴陽光的特性會受到擬議專案影響，且擬議專案不會對公眾觀賞皇后區公所的視線產生重大影響，也不會顯著地改變其歷史背景。

城市設計和視覺資源

因此，擬議專案不會對城市設計造成重大不良影響。擬議專案將透過橫跨研究區的寬闊交通走廊為周圍居民區提供緩衝，包括 Van Wyck Expressway、Queens Boulevard、Jackie Robinson 和 Grand Central Parkways。

作為市內諸多建築之一，擬議的拘留設施可彰顯研究區的城市設計特徵，並可活化專案場地周圍人行道 x 尚未獲得充分利用的行人環境。擬議的車庫將與研究區的用途和研究區內建築物的高度一致，且還將位於停車場和繁忙的交通走廊附近。

擬議高度不超過 270 呎的拘留設施（帶有屋頂機械艙壁的附加高度）將高於其周圍建築物，儘管其高度與次要研究區的較高建築物相當，包括位於 125-10 Queens Boulevard 約 228 呎高的公寓大樓和位於 123-133 83rd Avenue 約 288 呎高的 32 層公寓大樓。擬議拘留

設施也將擁有很大的覆蓋面，但將與研究區內的其他機構建築相容，包括附近的皇后區公所和皇后郡刑事法院大樓。

擬議拘留設施將從 Queens Boulevard 的主要步行走廊靠後，略微降低其從 Queens Boulevard 現有行人環境的可見度。擬議專案將透過橫跨研究區的寬闊交通走廊為周圍居民區提供緩衝，包括 Van Wyck Expressway、Queens Boulevard、Jackie Robinson 和 Grand Central Parkways。此外，擬建設施將因鄰近皇后郡刑事法院大樓而受益。

研究區包括各種建築類型和大小，包括 Kew Gardens 社區的獨立單戶住宅、Queens Boulevard 的混合用途建築及 Briarwood 社區的磚砌公寓大樓。作為市內諸多建築之一，擬議的拘留設施可彰顯研究區的城市設計特徵，並可活化專案場地周圍人行道 x 尚未獲得充分利用的行人環境。

擬議專案不會對視覺資源造成重大不良影響。擬議專案不會影響視覺資源的特性，也不會妨礙視覺資源重要的公開景觀。皇后區公所是一個視覺資源，距離專案場地約 290 呎。皇后區公所及其設有門廊的主要入口朝西南方正對 Queens Boulevard，後面有停車場和景觀區域及現有街道（即 82nd Avenue 和 126th Street），將皇后區公所與位於其後面東北方向的專案場地隔開。Queens Boulevard 至皇后區公所主要外觀的景觀不會改變。此外，還可以從與專案場地南部和東部接壤的 82nd Avenue 和 126th Street 繼續觀看皇后區公所後面較不重要的外觀。現有街道與其停車場和景觀美化會繼續在視覺上將皇后區公所與專案場地分開。因此，擬議專案不會消除或屏蔽皇后區公所任何重要的公共景觀。此外，擬議專案不會在主要和次要研究區內阻礙其他視覺資源景觀，包括 Maple Grove Park 和 Maple Grove Cemetery。因此，擬議專案不會改變視覺資源的背景或行人對該資源的體驗。

有害物質

評估專案場地時審查了第 I 階段場地環境評估和環境測試結果。場地環境評估揭示了專案場地公認環境條件的相關證據。在用於進行場地環境評估的 E1527-13 標準中，美國材料與試驗協會將其識別為「在物業內、物業上或物業中存在或可能存在任何有害物質或石油產品」。地下測試雖然找到了歷史填充材料的跡象，但並未發現石油洩漏或其他釋放的跡象。

在這棟建於 1960 年的建築物果不其然地發現了石棉材料（例如，在地板磚、絕緣材料和屋頂元件中）、鉛基塗料和多氯聯苯（例如填縫料）。拆除前夕或拆除期間會遵循各種聯邦、州級和地方監管要求，以解決對相關材料的干擾和處置問題。

新建築的施工需要進行大量挖掘。在與施工相關的地下干擾期間，將實施補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃來避免影響。補救行動計劃和相關的施工健康與安全計劃需由紐約市環境保護局批准。只有在收到並批准由紐約註冊專業工程師證明補救行動計劃和施工健康與安全計劃已妥善實施的補救封閉報告後，紐約市環境保護局才能簽發新設施的佔用許可。

如果實施拆除現有建築物相關的石棉材料、鉛基塗料和多氯聯苯等適用法規要求和地下干擾補救行動計劃/施工健康與安全計劃要求的措施，即可避免專案場地施工可能產生的有害物質所帶來的重大不良影響。在施工之後，不會有任何與危險材料有關的重大不良影響。

供水和污水下水道基礎設施

擬議專案預計不會導致與市內供水或廢水和雨水輸送和處理基礎設施相關的重大不良影響。

供水

到 2026 年，與不採取行動條件相比，採取行動條件將產生每日 390,280 加侖的增加需水量。這意味著紐約市供水系統的需求增長了 0.04%。預計將有足夠的供水服務來滿足增加的用水需求，且不會對市內的供水產生重大的不良影響。

生活污水

到 2026 年，若未來不實施擬議專案，採取行動條件將每日增加 198,520 加侖污水。合併污水下水道系統的汙水流量增量約佔每日流入鮑厄里海灣 (Bowery Bay) 污水處理廠的 0.20%。這個量不會導致鮑厄里海灣污水處理廠的容量超標，預計不會對市內生活污水處理系統造成重大不良影響。

雨水

專案場地位於鮑厄里海灣污水處理廠的一個次集水區內。與不採取行動條件相比，由於汙水流量和不透水層增加，採取行動條件將在潮濕天氣下導致流入污水處理廠的流量增加。根據紐約市的場地連接要求，採用暴雨雨水源頭控制的最佳管理規範可減少暴雨雨水流入合併污水下水道系統的峰值。因此，擬議行動預計不會對市內合併污水下水道系統或市內污水處理系統產生重大不良影響。

運輸

交通

交通狀況評估時段包括：平日上午 6:30-7:30 和下午 2:45-3:45（中午）高峰時段，以及週六下午 2:45-3:45 高峰時段。在此期間，與擬議專案相關的交通增量預計將達到最高峰，因其與身穿制服的懲教署工作人員換班期間的高峰時段相吻合。交通研究區包括皇后區附近分析的 7 個十字路口（3 個交通號誌管制路口和 4 個停車標誌路口），此處擬議專案產生的增量車輛行程預計將超過 50 次行程/小時*（《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值）*。如**表 S-18 和 S-19** 所示，交通影響分析的結果表明，在 1 個或多個分析的高峰時段，4 個分析的十字路口（3 個交通號誌管制路口和 1 個停車標誌路口）可能產生重大不良影響。在平日上午高峰時段分析的 4 個十字路口 7 個車道群，在平日中午高峰時間分析的 3 個十字路口 3 個車道群，以及在週六高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群，確定了潛在的重大不良影響 。「第 5.15 節：緩解」討論了正在考慮的可行措施（如號誌時制變化），以緩解潛在重大不良的交通影響。下面「緩解」一節討論了正在考慮的可行措施（如號誌時制變化），以緩解潛在重大不良的交通影響。

表 S-18

高峰時段可能遭受衝擊的十字路口和車道群數量

	尖峰時間		
	平日上午	平日中午	週六
車道群	7	3	3
路口	4	3	3

表 S-19

可能遭受較大衝擊的十字路口摘要

路口	控制	尖峰時間		
		平日上午	平日中午	週六
Queens Boulevard 和 78th Avenue	訊號	X	X	X
Queens Boulevard 和 Union Turnpike	訊號	X	X	X
Queens Boulevard 和 Hoover Avenue/83rd Avenue	訊號	X	X	X
134th Street 和 Union Turnpike	雙向停車	X		

運輸

交通運輸系統分析通常注重平日上午和下午的通勤高峰時段，因為地鐵和公車系統的總體需求量在這些期間通常最高。擬議專案預計將在平日上午、平日中午和週六期間（即身穿制服的懲教署工作人員換班期間）產生高峰旅行需求。因此，擬議專案的高峰運輸需求僅與平日上午期間的高峰運輸系統需求一致。在平日下午通勤的高峰時段，交通運輸行程將減少，因為這段時間將與懲教署工作人員換班期間錯開。

地鐵

1 個大都會運輸署紐約市捷運局地鐵站位於皇后區場地附近，即 Union Turnpike/Kew Gardens 車站，這裡總有 E 號和 F 號列車提供服務。在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別產生約 71 和 41 次新增地鐵行程，低於《市府環境品質審查技術手冊》分析閾值（200 次增量行程/小時）。因此，擬議專案預計不會對地鐵站和地鐵線運輸條件造成重大不良影響，因此無須做詳細的地鐵分析。

公車

9 條公車線路在皇后區場地的 ¼ 英里範圍內運行，包括由大都會運輸署公車營運的 Q10、Q37 和 Q60 當地路線和僅於平日提供服務的 QM18 和 QM21 平日快車服務，以及由紐約市捷運局營運的 Q46 當地路線以及僅於平日提供服務的 X63、X64 和 X68 平日快車服務。在平日上午和下午的通勤高峰時段，擬議專案將分別產生約 30 和 19 次新增公車行程。由於這些行程次數將少於《市府環境品質審查技術手冊》進行詳細公車分析的分析閾值（50 次/小時），因此不太可能產生重大的不良影響，因此無須進行詳細的公車分析。

行人

在平日上午、中午和下午的高峰時段以及週六的高峰時段，擬議專案將分別產生約 57、106、58 和 66 個步行行程的淨增量。在相同時段內，往返地鐵站入口和公車站的人員將在該區域人行道和行人穿越道上分別產生 158、241、118 和 183 次與專案有關的行人行程總數。雖然在平日中午高峰時段行程次數會超過《市府環境品質審查技術手冊》的分析閾值（200 次增量行程/小時），無須對行人狀況進行更詳細的分析，因為沒有任何拐角、行人穿越道或街道人行道會吸引 200 次以上的增量行程。

車輛和行人安全

*零事故願景皇后區行人安全行動計劃*於 2015 年 2 月 19 日發佈。在皇后區場地附近，將 Queens Boulevard 確定為優先走廊，並將 Queens Boulevard、80th Road 和 Kew Gardens 路的十字路口確定為優先十字路口。該場地不在優先區域附近，也不在指定的老人行人專區附近。

在 2014 年 1 月 1 日至 2016 年 12 月 31 日（可取得各位置資料的最近期間）的三年報告期間，從紐約市交通局取得了專案場地 1/4 英里內有關十字路口的車禍資料。在此期間，共有 202 起應報告和非應報告的車禍，37 起與行人/自行車騎士相關的傷害車禍和 0 起死亡事故發生在研究區的十字路口。對車禍資料進行審查後發現，沒有任何十字路口是車禍發生率極高的位置（定義為根據最近三年期間連續 12 個月可取得的資料發生 48 起以上應報告和非應報告的車禍或 5 起以上行人/自行車騎士傷害車禍的十字路口）。

停車

擬議專案的實施將取代專案場地（皇后區公所市營停車場）現有公共停車設施的 302 個停車位以及總數約 224 個路邊停車位，包括專案場地內 82nd Avenue 一部分沿線的 69 個停車位、132nd Street 沿線的 110 個停車位及 126th Street 沿線的 45 個停車位。據估計，擬議專案的拘留設施和社區設施用途將產生約 385 個停車位的高峰需求（包括 323 名工作人員和 62 名訪客）。需求將在平日中午達到高峰，並在平日上午和週六中午時段降低。為了滿足這一需求，擬議專案將包括專案場地新的地上停車場約 676 個公共停車位，以及擬議拘留設施地下設施中約 605 個配套停車位。新的現場停車容量足以滿足擬議專案的拘留設施和社區設施（以及現有現場停車設施和 82nd Avenue、132nd Street 和 126th Street 沿線的街上停車位搬遷後）所產生的新需求。因此，不大可能對停車產生重大的不良影響。

空氣品質

在擬議拘留設施的供暖和熱水系統中，對二氧化氮和懸浮微粒 (PM_{10}) 排放和擴散進行分析後表明，這些排放不會違反國家環境空氣品質標準。另外，擬議專案預測的 $PM_{2.5}$ 最大增量濃度將低於適用的 24 小時和年平均標準。為確保擬議專案的供暖和熱水系統排放不會產生重大不良影響，擬議專案必須採取某些限制措施。

移動源分析已確定，皇后區場地擬議專案所產生的一氧化碳和懸浮微粒 (PM_{10}) 濃度不會使分析的十字路口違反國家環境空氣品質標準，且 $PM_{2.5}$ 的增量濃度不會超過市府對

$PM_{2.5}$ 設定的微量原則標準。另外，在與擬議拘留設施有關的停車設施中，CO 和 $PM_{2.5}$ 的濃度不會對空氣品質造成重大不良影響。

噪音

分析發現，擬議專案不會對附近的噪音受體產生任何重大不良的噪音影響。

擬納入擬議專案的休閒區將有可能產生噪音。對皇后區場地擬議休閒區進行噪音分析後確定，由於與周圍受體的距離，擬議的娛樂場不會對任何噪音受體產生重大不良的噪音影響。

為符合 2014 年 《市府環境品質審查技術手冊》對建築物內部噪音水準的要求，該分析規定了擬議建築物的建築物衰減量高達 33 加權分貝 (dBA)，並採用另一種通風方式，以維持窗戶的封閉狀態。這些措施將包含在擬議建築物的設計要求中。將導致內部噪音水準落在擬議用途可接受的範圍內，且不會對擬議建築物產生重大不良的噪音影響。

公共衛生

擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。如本環境影響聲明的相關分析所述，擬議專案不會對空氣品質、工作噪音、水質或有害物質等產生未緩解的重大不良影響。但是，正如「施工」一節所述，擬議專案可能會在皇后區刑事法院暫時導致未緩解施工噪音的影響（如《市府環境品質審查技術手冊》 的閾值所示）。然而，《市府環境品質審查技術手冊》所述施工噪音閾值考慮的是生活品質，而非公共衛生。生活品質框架發現影響（即顯著的不良施工噪音影響）並不表示會對分析區域的公共衛生產生影響（即顯著的不良影響公共衛生影響）。此外，施工活動通常僅限於白天一個班次，只有少數的例外情況需要向紐約市建築部提出變動申請，從而使白天其餘時間和晚上不受施工噪音的影響。此外，預測絕對噪音水準將低於使所有受體遭受聽力損失的閾值 (85 加權分貝)。因此，皇后區場地的擬議專案不會對公共衛生產生重大不良影響。

鄰里特徵

擬議的拘留設施和公共停車場將向研究區引入新的建築形式，但不會顯著地影響鄰里的任何定義性特徵，但不會對土地使用、分區和公共政策、社會經濟條件、開放空間、歷史和文化資源、城市設計、陰影及噪音產生重大不良影響。雖然會對運輸造成重大不良影響，但《市府環境品質審查技術手冊》指出，即使其中 1 個促成鄰里特性的技術領域有重大不良影響，也不會自動對鄰里特性產生重大不良影響。因此，這些影響本身或與

其他中度影響相結合後，並不會對鄰里特性造成重大不良的影響。此外，低水準的車輛交通也不是定義性鄰里特徵。

施工

皇后區場地的施工活動可能會在施工高峰期間暫時導致重大不良的運輸和噪音影響。關鍵技術領域的其他資訊總結如下。

運輸

在施工工人車輛和卡車行程次數預計達到最高峰的期間（即在上午 6:00-7:00 和下午 3:00-4:00 中午高峰時段），對交通、運輸、行人和停車條件進行了評估。根據施工高峰時段的各項條件評估，預計不會對運輸或停車造成重大不良影響。

交通分析分析了專案場地周圍 8 個十字路口的狀況。在施工上午高峰時段分析的 5 個十字路口和施工中午高峰時段分析的 2 個十字路口，與施工工人車輛和卡車相關的交通已確定有可能造成重大不良的交通影響。在施工上午和中午高峰時段，在分析的十字路口已確定分別共有 9 個和 2 個車道群會受到影響。雖然施工活動產生的影響都是暫時的，還是對緩解相關影響的措施進行了調查，並在下面「減緩」一節中探討了擬議措施。

施工運輸監控計劃將在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，交通狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。

根據施工產生行人活動的初步評估，將 4 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和施工物流的詳細計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致行人運作遭到干擾的影響程度。但是，設計和建造過程啟動後，交通狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。解決對行人要素（人行道、

拐角和行人穿越道）造成潛在影響的措施通常包括號誌時制變化、人行道和行人穿越道加寬或街道設施和障礙物的搬遷。如果發現完全緩解這種臨時重大影響的措施不可行或不足，已識別的行人要素就有可能發生不可緩解的重大不良影響。

空氣品質

雖然施工會對鄰近社區造成暫時干擾，但是，由於施工活動是分段進行，預計任何特定區域所遭受到的干擾都是暫時的，且在整個施工期間不會持續發生干擾。根據法律、法規和建築規範的要求，將採取措施減少施工期間的污染物排放。這些措施包括粉塵抑制措施、怠速限制、使用超低硫柴油燃料和最佳可用技術，並在可行的範圍內使用符合美國環保署的四階排放標準的較新設備和電氣化設備。有了這些措施，皇后區場地的施工活動就不會對空氣品質造成重大不良影響。

噪音和振動

預計擬議專案的施工作業有可能導致附近受體接收到的噪音水準升高，且施工時產生的噪音有時會很明顯。然而，施工噪音將具有間歇性且持續時間有限，且噪音總水準將處於「略微可接受」或「略微不可接受」的範圍內。與擬議專案施工相關的噪音都不可能產生明顯不良的噪音影響。至於振動方面，擬議專案施工導致的振動水準不可能導致相鄰建築物的建築結構損壞。此外，施工導致的振動水準將僅在有限時間內會達到引人注意或煩人的程度。因此，擬議專案不會產生有關振動的重大不良影響。

緩解

運輸

因此，擬議專案可能會對 4 個十字路口的車輛交通產生重大不良影響。下面將探討可能解決這些潛在運輸影響的緩解措施。擬議專案可能不會對公車運輸、行人或停車產生預期的影響，因此，下面將不討論各該運輸方式。

交通

在 1 個或多個分析的高峰時段，擬議專案有可能在 4 個研究區的十字路口（3 個交通號誌管制路口和 1 個停車標誌路口）產生重大不良的交通影響，具體而言包括：在平日上午高峰時段分析的 4 個十字路口 7 個車道群，在中午高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群，以及在週六高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群。正在提議實施號誌時制變更，

以緩解一些但並非所有潛在的交通影響。這些擬議的交通工程改進措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果認為這些措施不可行或不足，將與紐約市交通局協商考慮其他可行措施。如果不採取緩解措施，潛在影響將繼續不減。潛在措施通常包括修改信號時序、街道標記、車道配置和/或停車規定。如果不採取緩解措施，影響將繼續不減。因此，由於擬議的專案，這些潛在的重大影響將構成不可避免的重大不利交通影響。

表 S-20 顯示，如果實施了所有的擬議緩解措施，則在平日上午高峰時段分析的 1 個十字路口 2 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 1 個十字路口 1 個車道群及在週六高峰時段分析的十字路口的 0 個車道群，均可充分緩解重大不良影響發生的可能性。**表 S-21** 對分析的十字路口和車道群在未採取緩解措施的情況下可能產生重大不良的交通影響提供了更加詳細的摘要。在平日上午高峰時段分析的 4 個十字路口 5 個車道群都可能持續受到影響。在平日中午高峰時段分析的 2 個十字路口 2 個車道群都可能持續受到重大影響。在週六高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群都可能持續受到影響。

表 S-20

可能遭受重大不良影響交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
平日上午	27/7	20/3	7/4	2/0	5/4
平日中午	27/7	24/4	3/3	1/1	2/2
週六	27/7	24/4	3/3	0/0	3/3

表 S-21

如果不採取緩解措施，可能遭受重大不良影響交通影響的車道群

路口	尖峰時間		
	平日上午	平日中午	週六
交通號誌管制路口			
Queens Boulevard 和 78th Avenue	WB-L	WB-L	WB-L
Queens Boulevard 和 Union Turnpike	SB-L（要道）	---	SB-L（要道）
Queens Boulevard 和 Hoover Avenue/83rd Avenue	NB-TR，WB-LTR	WB-LTR	WB-LTR
無交通號誌管制路口			
134th Street 和 Union Turnpike	NB-R	---	---
備註： NB-北行，SB-南行，EB-東行，WB-西行　L-左轉，T-通過，R-右轉			

施工運輸

交通

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。該分析已確定，在 1 個或多個分析的施工期高峰時段，與施工高峰時段活動相關的施工交通將有可能在 5 個研究區十字路口導致重大不良的交通影響。具體而言，在施工上午高峰時段分析的 5 個十字路口 9 個車道群和在施工中午高峰時段分析的 2 個十字路口 2 個車道群都有可能受到交通影響。雖然這些影響是暫時性的，但仍考慮了解決這些臨時性影響的措施。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有潛在的暫時性交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，暫時性影響將繼續不減。儘管如此，因為尚未起草詳細的設計圖紙，潛在的緩解措施尚未進行詳細分析，而且這些措施緩解潛在交通建設影響的程度無法量化（如果可能的話），這種重大的不利影響將構成不可避免的重大不利影響。

設計和建築部將在施工相關活動開始之前制定一份施工運輸監測計劃。該施工運輸監測計劃將包括交通運輸資料收集以及交通和行人分析。資料收集將包括交通和行人計數、工人輪班時間表、工人出發地-目的地和交通方式劃分調查資料、停車調查和卡車頻率資料。作為施工運輸監測計劃的一部分，該專案將制定一份交通管理計劃，以解決與建築相關的活動對運輸系統的影響，並與紐約市交通局協調核實是否需要實施本環境影響聲明所述與施工相關的緩解措施或其他額外的例行交通管制措施（如有必要）。施工運輸監測計劃將交給紐約市交通局和紐約市建築減災和協調辦公室進行審查和批准，並將持續解決施工帶來的影響。

施工運輸監控計劃將在專案工作區施工開始時啟動。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動（與施工工人相關且為了施工方便而設置便利設施以進出公共基礎設施）導致街道網路暫時無法通行及交通運作受到干擾的影響程度。設計和建造過程啟動後，交通狀況評估將作為施工運輸監控計劃的一部分進行更新。紐約市設計和建設部 (DDC) 將通過施工運輸監控計劃與紐約市建築減災和協調辦公室（OCMC 和 DOT）協調，實施任何已確定的常規交通管制措施，以解決潛在的干擾。

除了上述標準的交通緩解措施之外，市府還將繼續探索其他方案，以進一步減少皇后區場地附近的交通影響。可能的選擇包括：為施工工人提供遠程停車場和往返運輸服務，

提供激勵措施以鼓勵使用大眾運輸系統，運用交通執法人員/施工旗手以促進交通流暢，分階段傳遞和排隊，以及錯開上班時間。

表 S-22 表明，如果實施了所有的擬議緩解措施，在施工上午高峰時段，在 2 個分析的十字路口 3 個車道群，以及在施工中午高峰時段，在 1 個分析的十字路口 1 個車道群，與施工相關的車輛行程造成的潛在重大不良影響將可完全緩解。**表 S-23** 對分析的十字路口和車道群在施工期間未採取緩解措施的情況下可能產生重大不良的交通影響提供了更加詳細的摘要。如**表 S-23** 所示，在施工上午高峰時段分析的 4 個十字路口 6 個車道群都可能持續受到重大影響。在中午高峰時段，1 個分析的十字路口的 1 個車道群仍可能持續受到影響。

表 S-22

可能遭受重大不良影響交通影響的車道群/十字路口摘要

淨增量	分析的車道群/十字路口	車道群/沒有重大影響的十字路口	具有重大影響的車道群/十字路口	採取緩解措施的車道群/十字路口	未採取緩解措施的車道群/十字路口
上午高峰時間	35/8	26/3	9/5	3/1	6/4
中午高峰時間	35/8	33/6	2/2	1/1	1/1
此表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新。					

表 S-23

如果不採取緩解措施，可能遭受重大不良影響交通影響的車道群

路口	上午高峰時間	中午高峰時間
交通號誌管制路口		
Queens Boulevard 和 78th Avenue	WB - L，NB-T（要道）	---
Queens Boulevard 和 Union Turnpike	SB-L（要道）	---
Queens Boulevard 和 Hoover Avenue/83rd Avenue	WB-LTR，NB-TR	WB-LTR
無交通號誌管制路口		
134th Street 和 Union Turnpike	NB-R	---
此表已為《環境影響聲明》終稿進行了更新。		

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將 6 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。由於目前尚不清楚擬議的拘留設施和詳細的施工物流計劃（包括任何必要的街道或人行道關閉），因此，無法具體量化施工活動導致行人運作受到干擾的影響程度。但是，有關行

人狀況的評估將包括在上述施工運輸監測計劃中。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

不可避免的不良影響

運輸

在 1 個或多個分析的高峰時段，擬議專案可能對 4 個研究區十字路口（3 個交通號誌管制路口和 1 個停車標誌路口）產生重大不良的交通影響。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有預期的交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，潛在影響將繼續不減，因此構成不可避免的重大不利影響。

如果實施了所有的擬議緩解措施，在平日上午高峰時段分析的 4 個十字路口 5 個車道群、在平日中午高峰時段分析的 2 個十字路口 2 個車道群以及在週六高峰時段分析的 3 個十字路口 3 個車道群，仍有可能受到未緩解的重大不良交通影響。在未採取緩解措施的情況下，這些影響將不可避免地構成重大不良影響。

施工運輸

交通

評估了施工相關交通流量預計達到最高峰時的交通狀況。該分析已確定，在 1 個或多個分析的施工期高峰時段，與施工高峰時段活動相關的施工交通將有可能在 5 個研究區十字路口導致重大不良的交通影響。雖然這些影響是暫時性的，但仍考慮了解決這些臨時性影響的措施。正在提議實施號誌時制變更，以緩解一些但並非所有潛在的暫時性交通影響。這些擬議的交通工程措施需要經過紐約市交通局的審查和批准。如果不採取緩解措施，潛在暫時性影響將繼續不減，因此構成不可避免的重大不利交通影響。

如果實施了所有的擬議緩解措施，在施工上午高峰時段分析的 4 個十字路口 6 個車道群及在施工中午高峰時段分析的 1 個十字路口 1 個車道群，都仍有可能受到未緩解的影響。在未採取緩解措施的情況下，這些影響將不可避免地構成重大不良影響。

行人

根據施工產生行人活動的初步評估，將 4 個行人要素確定為潛在的重大影響位置。如果發現完全緩解這種臨時影響的措施不可行或不足，那麼已確定的行人要素即有可能發生無法緩解的重大不良影響。

N. 溫室氣體 (GHG) 和氣候變化

溫室氣體排放

與擬議專案場地相關的建築能源使用和車輛使用將於每年產生約 32 至 33 千公噸的二氧化碳當量 (CO_2e)。

《市府環境品質審查技術手冊》定義了 5 個目標，用以評估專案與市府減排目標的一致性：(1) 高效建築；(2) 清潔電力；(3) 可持續運輸；(4) 施工作業排放； 及 (5) 建築材料碳強度。

已評估了可實施的最低要求具體能效措施和設計要素，以達到「紐約市建築規範」的能效要求。此外，作為擬議專案可實施設計要素的一部分也將使能源需求最少減少至此要求以下 44%。因此，擬議專案將支持《市府環境品質審查技術手冊》確立的建造高效建築目標。

各個專案場地都在考慮納入容量達 200 至 400 噸的地源供暖及冷卻系統（設計方案 1）。該系統將使用地源熱泵 (GSHP) 在地面孔洞傳遞熱量，以減少現場供暖所需的天然氣消耗。此外，將使用電熱鍋爐補充供暖，以消除對現場天然氣消耗的需求。設計方案 1 的實施可以減少建築能源溫室氣體淨排放約 6.2%，約佔擬議專案潛在溫室氣體排放總量的 3.3%。

此外，各個專案場地都在考慮納入熱電聯產系統（設計方案 2）。如果納入熱電聯產系統，該系統將在現場發電，同時將供暖作為副產品提供，並在現場燃燒天然氣的同時減少對電網的電力需求。所產生的熱量將抵消供暖和熱水所需的部分或全部天然氣。設計方案 2 的實施可以減少建築能源溫室氣體淨排放約 2.2%，約佔擬議專案潛在溫室氣體排放總量的 1.2%。

此外，由於靠近公共交通工具、依賴天然氣、對施工空氣品質控制的承諾，以及紐約市建築使用再生鋼材和水泥替代材料的要求，擬議專案還將支持其他溫室氣體目標。所有這些要素都表明，擬議專案將支持溫室氣體減排目標。

因此，因其能效承諾及地理位置和施工性質，擬議專案將全面符合《市府環境品質審查技術手冊》定義的市府減排目標。

對氣候變化的適應力

布朗克斯區、布魯克林區和皇后區預計不在未來的洪水災害區域內，因此未評估氣候變化適應力。

曼哈頓場地位於沿海區的邊界內，且位於紐約市潛在的洪水災害區內。[17]

根據概念性計劃，預計曼哈頓場地擬議專案的底層高度約為 18 呎 (NAVD88)，將高於紐約市氣候變化專門委員會 (NPCC) 為 2100 年制定的基準洪水「高」程 (BFE)，即 16.25 呎。此外，在可行範圍內，曼哈頓場地建築的未來設計開發將考慮未來的洪水水準，並將關鍵的機械裝置（如供暖、製冷、電氣和電信）置於紐約市氣候變化專門委員會為 2080 年代制定的基準洪水「高」程（14.25 呎）或為 2100 年制定的基準洪水「高」程（16.25 呎）之上。這些關鍵裝置的設置地點必須高於基準洪水「高」程（例如：供水/污水服務以及可能在地下輸送到建築物地窖的其他裝置），可以從建築物開始建造時即做好乾燥防洪措施，或設置在 2080 年代以後適用的基準洪水「高」程。到了 2080 年代或 2100 年，容易受損的關鍵裝置（建築物最低樓層上方拘留設施之類的可居住空間）也同樣需要設置在未來的基準洪水「高」程之上。此外，擬議的拘留設施將配備應急發電機和燃料儲存裝置，以便為停電數天提供電力，並提供 7 天的食品供應。如此一來，擬議設施在停電時仍可全面保持正常運作。

O. 替代方案

替代方案分析的結論是，不採取行動的替代方案和無未緩解重大不良影響替代方案都將無法實質性地實現擬議專案的目標。每種替代方案都在下面做了摘要總結，並在以下各節進行了更詳細的分析。

不採取行動的替代方案

不採取行動的替代方案假定，擬議專案未能實施，且每個擬議專案場地將保持其目前狀態。因此，在不採取行動條件下，現有的曼哈頓拘留中心行政區設施將不會重建或關閉，並將假定維持目前的約 2,500 人在押人員容量。假設市府將繼續實施策略，將入獄人數減

[17] 紐約市。*紐約市洪水危害資訊地圖 (NYC Flood Hazard Mapper)*。存取時間： 2018 年 6 月 13 日。

少到 4,000 人，但會使用目前的設施。在布朗克斯場地，這個替代方案可避免擬議專案產生與交通、施工期間交通和施工期間噪音有關的重大不良影響。在布魯克林場地，這個替代方案可避免擬議專案產生與歷史和文化資源、交通、施工期間交通和施工期間噪音有關的重大不良影響。在曼哈頓場地，這個替代方案可避免擬議專案產生與歷史和文化資源和交通有關的重大不良影響。在皇后區場地，這個替代方案可避免擬議專案產生與交通、施工期間交通和施工期間噪音有關的重大不良影響。

不採取行動的替代方案不會產生新的拘留容量，也不會創造新的人道拘留設施。雖然市府正在實施策略，以最終將每日平均獄中人數減少到 4,000 人，但除了雷克斯島之外，現有設施只能容納約 2,500 人，因此，這個替代方案讓市府無法關閉雷克斯島上的監獄。此外，這個替代方案無法實現擬議專案的目標，即做不到以下幾點：改善治療方案自然採光和空間的使用，提供優質的娛樂、健康、教育、探訪和住房設施，加強與家人和社區的聯絡，或提升身穿制服的工作人員和文職人員的福祉。

總的來說，不採取行動方案將無法滿足擬議專案的主要目標。

無未緩解重大不良影響

無未緩解重大不良影響替代方案考慮了對擬議專案的若干修改，以消除產生與歷史和文化資源、交通、施工期間交通和施工期間噪音有關的重大不良影響。為了消除這些未緩解重大不良影響，不得不將擬議專案修改到其主要目標無法實現的程度。

P. 擬議專案的促進增長要素

所謂的「促進增長要素」通常是指擬議專案可能在專案場地以外的地區促成額外開發，而沒有擬議專案則不會有此類開發。根據《市府環境品質審查技術手冊》，當一個擬議專案大量增加新的土地用途、新居民或新的就業機會，可能促進類似類型或支持用途的額外開發（例如成立零售企業以服務新的住宅用途）和/或引入或大幅擴展基礎設施容量時，就應分析該擬議專案的促進增長要素。

擬議專案將僅限於 4 個專案場地，且不會在專案場地之外促進額外增長。以下各節將評估擬議專案為各個場地帶來的促進增長要素。

布朗克斯場地

擬議專案會將布朗克斯場地的土地用途從目前的停車用途改為機構、社區設施、住宅和零售用途。擬議專案將與研究區北部、南部和東部的主要工業用途相容，並將透過專案場地西部擬議的混合用途建築物為相鄰住宅用途提供緩衝。總體而言，擬議專案將與周圍的土地用途一致。雖然擬議專案將包括 1 個擬議綜合用途住宅建築物，而與研究區現有的家庭相比，這有可能帶來一群家庭平均收入較高的新人口，但在研究區內，租金受到監管的住房高度集中，且市場租金上漲趨勢已然明顯。根據 2012 - 2016 年美國社區調查，自 2010 年以來，研究區的總租金中位數一直在上升。擬議專案預計不會加速這些趨勢，因為中低收入居民都能負擔得起所有擬議的住宅單元，並有助於在研究區內維持家庭收入更多元化的人口結構。

擬議專案將導致公共設施、經濟住宅和零售商店的混合，所有這些目前都位於研究區內。擬議專案也將成為該地區成立的第 1 個司法懲戒設施，因此不會造成類似設施的過度集中。最後，擬議專案將開發新的領先能源與環境設計 (LEED) 典範社區和零售設施，以促進研究區內的正向趨勢。因此，擬議專案不會大幅改變研究區內的社會經濟和商業條件。

布朗克斯場地的擬議專案不會引入或擴大基礎設施容量 (例如，污水下水道和中央供水等) ，以免引起間接開發。擬議專案將涉及布朗克斯場地現有污水管道的搬遷，但任何此類基礎設施的改進措施都將用於支持擬議專案的開發。

布魯克林場地

因為仍將留作拘留設施使用，擬議專案不會改變布魯克林場地的土地用途。擬議專案將與研究區北面和布魯克林市中心主要密度較高的機構和綜合用途建築相容，並將為 Atlantic Avenue 南面的相鄰住宅用途提供緩衝。總體而言，擬議專案將與周圍的土地用途一致。雖然擬議專案包括拆除布魯克林現有的拘留中心，但擬議專案將包括與現有和不採取行動條件相似的設施。場地上沒有私營企業，因此，擬議專案不會導致任何私營企業或相關工作直接搬遷。由於擬議專案僅取代現有的拘留設施用途，與擬議專案有關的經濟活動將與沒有擬議專案的未來經濟活動類似。擬議專案不會大幅改變社會經濟研究區內的商業條件。

布魯克林的擬議專案不會引入或擴大基礎設施容量，以免引起間接開發。任何擬議的基礎設施改進措施都將用於支持擬議專案的開發工作。

曼哈頓場地

擬議專案將導致曼哈頓場地現有拘留設施的使用擴大和密度增加。擬議專案將與該場地周圍的主要機構和法院用途相容。該設施還將為東面唐人街的相鄰住宅用途提供緩衝。總體而言，擬議專案將與周圍的土地用途一致。由於擬議專案僅取代現有的拘留設施用途，與擬議專案有關的經濟活動將與沒有擬議專案的未來經濟活動類似。擬議專案不會大幅改變社會經濟研究區內的商業條件。

曼哈頓場地的擬議專案不會引入或擴大基礎設施容量，以免引起間接開發。任何擬議的基礎設施改進措施都將用於支持擬議專案的開發工作。

皇后區場地

因為仍將留作拘留設施使用，擬議專案不會改變皇后區場地的土地用途。擬議專案將與皇后郡刑事法院大樓內場地四周的主要機構用途一致。該設施還將透過 Queens Boulevard 為西面的相鄰住宅用途提供緩衝，並透過 Van Wyck Expressway 為東面的住宅用途提供緩衝。其密度與 Queens Boulevard 沿線的更高密度混合用途建築物一致。總體而言，擬議專案將與周圍的土地用途一致。

擬議專案位於現有的皇后區拘留中心，該公共拘留設施現已廢棄。場地上沒有私營企業。由於擬議專案僅取代現有的廢棄拘留設施用途，與擬議專案有關的經濟活動將與沒有擬議專案的未來經濟活動類似。擬議專案不會大幅改變社會經濟研究區內的商業條件。

皇后區場地的擬議專案不會引入或擴大基礎設施容量，以免引起間接開發。擬議專案將涉及皇后區場地兩條供水管道的搬遷，但任何此類基礎設施的改進措施都將用於支持擬議專案的開發。

Q. 不可逆轉和不可挽回的資源使用

自然和建築資源都將用於擬議專案的建造和營運。這些資源將無法挽回地用於擬議專案，因為除了擬議專案之外，極不可能用於其他目的。擬議專案場地的土地資源使用於既不可逆轉，也不可挽回，因而將土地用於其他目的是不可行的，至少在近期內是如此。

權衡了需用的土地資源和各項材料與擬議專案能帶來的益處。擬議專案將建立 1 個由 4 個新的現代化行政區拘留設施組成的系統，以容納 4,000 名總在押人員，而無需再使用雷克斯島的監獄。布朗克斯、布魯克林、曼哈頓和皇后區將各有 1 個設施。每個擬議設施都將為在押人員提供約 1,150 張床位，同時為人口相關的住房需求 (如與安全、保障、身心

健康等要素有關的需求和監獄人口波動）提供空間。新建築將融入各自鄰里，與法院和服務提供商建立聯繫，並給社區帶來益處。擬議專案將讓在押人員靠近親人和社區其他人，以此加強他們之間的關係，從而使在押人員能夠更容易與律師、社會服務提供者和社區支持打交道，以便他們在出獄後能夠更好地生活，更不可能重新入獄。擬議專案的拘留設施將為有效和量身定制的規劃提供足夠的空間，並為有醫療、行為健康和心理健康需求的在押人員提供適當的住房，從而使其有機會更穩定地重返社區。每個場地的社區設施和/或零售空間都將提供有用的社區設施，如社區設施規劃或街道上的零售空間。

表 24

潛在重大不良影響和緩解措施摘要表

環境分析區	布朗克斯	布魯克林	曼哈頓	皇后區
土地使用、分區和公共政策	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
社會經濟條件	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
社區設施	沒有重大不良影響	無須進行分析 - 無住宅用途	無須進行分析 - 無住宅用途	無須進行分析 - 無住宅用途
開放空間	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
陰影	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
歷史和文化資源	沒有重大不良影響	**緩解**：施工保護計劃	**影響**：拆除位於 125 White Street 符合州級/國家歷史古蹟名錄資格的建築物 **影響**：對場地 90 呎內歷史資源產生的潛在施工影響 **影響**：124 White Street 和 White Street 街區的潛在考古遺址敏感性。 **緩解**：美國歷史建築調查記錄、額外的考古調查（例如，土壤鑽孔的審查、第 1B 階段等）、施工保護計劃、與紐約市地標保護委員會協商設計和行人天橋	沒有重大不良影響
城市設計和視覺資源	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響

表 24

潛在重大不良影響和緩解措施摘要表

有害物質	標準補救（即實施紐約市環境保護局批准的補救行動計劃/施工健康與安全計劃）	標準補救（即實施紐約市環境保護局批准的補救行動計劃/施工健康與安全計劃）	標準補救（即實施紐約市環境保護局批准的補救行動計劃/施工健康與安全計劃）	標準補救（即實施紐約市環境保護局批准的補救行動計劃/施工健康與安全計劃）
供水和污水下水道基礎設施	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響

表 24 -續

潛在重大不良影響和緩解措施摘要表

環境分析區	布朗克斯	布魯克林	曼哈頓	皇后區
交通	**影響**：在 1 個或多個高峰時段對分析的 18 個十字路口中 8 個的 1 個或多個車道群產生的影響 **緩解**：號誌時制變化	**影響**：在 1 個或多個高峰時段對分析的 12 個十字路口中 10 個的 1 個或多個車道群產生的影響 **緩解**：號誌時制變化	**影響**：在中午高峰時段對分析的 2 個十字路口中 1 個產生的影響 **緩解**：號誌時制變化	**影響**：在 1 個或多個高峰時段對分析的 7 個十字路口中 4 個的 1 個或多個車道群產生的影響 **緩解**：號誌時制變化
運輸	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
行人	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
停車	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
空氣品質	**固定來源** 無重大不良影響及對供暖和熱水系統的排放的限制 **移動源** 沒有重大不良影響	**固定來源** 無重大不良影響及對供暖和熱水系統的排放的限制 **移動源** 沒有重大不良影響	**固定來源** 無重大不良影響及對供暖和熱水系統的排放的限制 **移動源** 沒有重大不良影響	**固定來源** 無重大不良影響及對供暖和熱水系統的排放的限制 **移動源** 沒有重大不良影響
噪音	沒有重大不良影響 用隔音窗和隔音牆減少噪音，以滿足室內的噪音水準要求	沒有重大不良影響 北部地段界線與娛樂場之間的間隔距離 用隔音窗和隔音牆減少噪音，以滿足室內的噪音水準要求	沒有重大不良影響 北部地段界線與娛樂場之間的間隔距離 用隔音窗和隔音牆減少噪音，以滿足室內的噪音水準要求	沒有重大不良影響 用隔音窗和隔音牆減少噪音，以滿足室內的噪音水準要求
公共衛生	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響
鄰里特徵	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響

表 24 -續

潛在重大不良影響和緩解措施摘要表

環境分析區	布朗克斯	布魯克林	曼哈頓	皇后區
施工	無重大不良空氣品質影響 **影響：**對 359 Southern Blvd 住宅的噪音影響 **影響：**在 1 個或多個施工期高峰時段對 18 個十字路口中 8 個產生的影響；潛在的行人影響 **噪音極小化/緩解：**符合紐約市噪音控制規範；使用比該規範要求更高的更安靜設備；在嘈雜設備上使用屏蔽/屏障/隔音罩 **空氣汙染極小化：**防塵計劃、怠速限制、使用超低硫柴油、使用最佳可用的尾氣排放減少技術（符合該規範和《地方法律》(Local Law) 第 77 條的要求），以及使用符合美國環保署第 4 級排放標準和電氣化的設備	無重大不良空氣品質影響 **影響：**對 239 State Street 住宅南立面和西立面及 120 Schermerhorn Street/國王郡刑事法院南立面和東立面的的噪音影響 **影響：**在 1 個或多個施工期高峰時段對 15 個十字路口中 13 個產生的影響；潛在的行人影響 **噪音極小化/緩解：**符合紐約市噪音控制規範；使用比該規範要求更高的更安靜設備；在嘈雜設備上使用屏蔽/屏障/隔音罩 **空氣汙染極小化：**防塵計劃、怠速限制、使用超低硫柴油、使用最佳可用的尾氣排放減少技術（符合該規範和《地方法律》(Local Law) 第 77 條的要求），以及使用符合美國環保署第 4 級排放標準和電氣化的設備	無重大不良空氣品質或噪音影響 **影響：**潛在的行人影響 **噪音極小化：**符合紐約市噪音控制規範；使用比該規範要求更高的更安靜設備；在嘈雜設備上使用屏蔽/屏障/隔音罩 **空氣汙染極小化：**防塵計劃、怠速限制、使用超低硫柴油、使用最佳可用的尾氣排放減少技術（符合該規範和《地方法律》(Local Law) 第 77 條的要求），以及使用符合美國環保署第 4 級排放標準和電氣化的設備	無重大不良空氣品質或噪音影響 **影響：**在 1 個或多個施工期高峰時段對 11 個十字路口中 5 個產生的影響；潛在的行人影響 **噪音極小化：**符合紐約市噪音控制規範；使用比該規範要求更高的更安靜設備；在嘈雜設備上使用屏蔽/屏障/隔音罩 **空氣汙染極小化：**防塵計劃、怠速限制、使用超低硫柴油、使用最佳可用的尾氣排放減少技術（符合該規範和《地方法律》(Local Law) 第 77 條的要求），以及使用符合美國環保署第 4 級排放標準和電氣化的設備

表 24 -續

潛在重大不良影響和緩解措施摘要表

施工	**交通運輸緩解：**施工運輸監控計劃，號誌時制變化 **減少交通影響的其他選擇：**遠程停車場和往返運輸服務，提供獎勵以鼓勵使用交通運輸系統，運用旗手促進交通流通，分階段傳遞，錯開上班時間。	**交通運輸緩解：**施工運輸監控計劃，號誌時制變化 **減少交通影響的其他選擇：**遠程停車場和往返運輸服務，提供獎勵以鼓勵使用交通運輸系統，運用旗手促進交通流通，分階段傳遞，錯開上班時間。	**交通運輸緩解：**施工運輸監測計劃 **減少交通影響的其他選擇：**遠程停車場和往返運輸服務，提供獎勵以鼓勵使用交通運輸系統，運用旗手促進交通流通，分階段傳遞，錯開上班時間。	**交通運輸緩解：**施工運輸監控計劃，號誌時制變化 **減少交通影響的其他選擇：**遠程停車場和往返運輸服務，提供獎勵以鼓勵使用交通運輸系統，運用旗手促進交通流通，分階段傳遞，錯開上班時間。
溫室氣體排放與氣候變化	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響	沒有重大不良影響

✷