

This translation into Arabic is for convenience only. In the event of any discrepancy between the original English language document and this Arabic-language translation, the English version shall govern.

إن الترجمة للغة العربية هي بغرض الملاءمة فقط. في حالة وجود أي تعارض بين الوثيقة الأصلية باللغة الإنجليزية وهذه الترجمة باللغة العربية، فإنه يتم الأخذ بالنسخة الإنجليزية.

## الملخص التنفيذي

### نظرة عامة

يمثل مرفق السباق السابق للخيل الأصيل سقوك داونز الذي تبلغ مساحته 161 فدانًا تقريبًا ("المشروع" أو "موقع المشروع") فرصة فريدة لتحويل موقع غير مستغل إلى موقع مطور جديد متعدد الاستخدامات بدناميكية، وذلك بفضل موقعه الإستراتيجي داخل النسيج الحضري في شرق بوسطن وريفيير. تُعد شركة ماكليان هاي واي ديفيلومنت ذ.م.م. (ماكليان لتطوير الطرق السريعة) (يُشار إليها بـ "MHDC" أو "مقترح المشروع")، إحدى الشركات التابعة إلى مجموعة إنتش واي إم للاستثمار ذات المسؤولية المحدودة المالك الحالي للموقع، وتقدم مشروع إعادة تطوير سقوك داونز. قدم مقترح المشروع بشكل مُحترَم مسودة تقرير الأثر البيئي /تقرير مسودة تأثير المشروع ("DEIR/DPIR") بتاريخ 1 أكتوبر 2018 لبناء مجتمع جديد متعدد الاستخدامات مُوجه نحو النقل.

كان موقع المشروع في وقت من الأوقات مستنقعًا ساحليًا في أوائل القرن الـ 20 ثم تم تطويره ليصبح مجمعًا لسباق الخيل الأصيل في ثلاثينيات القرن العشرين (1930). واليوم، في ظل وجود موقع المشروع داخل النسيج الحضري في شرق بوسطن وريفيير، فإن أجزاء كبيرة منه ليست متاحة للعامة ومنقطعة بشكل أساسي عن الأحياء المجاورة. تتضمن خطة إعادة التطوير المفاهيمية المقترحة، أو مشروع الخطة الرئيسية، إعادة تطوير موقع المشروع غير المُستغل بالكامل الذي تبلغ مساحته 161 فدانًا، تقع 109 فدادين تقريبًا منها في شرق بوسطن و52 فدانًا تقريبًا في ريفيري.

يقع جزء بوسطن من موقع المشروع في منطقة التطوير الاقتصادي في سقوك داونز ("EDA") في منطقة حي شرق بوسطن، وتم تحديده مؤخرًا على أنه أحد مناطق النمو المستقبلي لبوسطن في خطة *Imagine Boston 2030* على مستوى المدينة. كما كانت تعتبره مدينة ريفير منذ فترة طويلة منطقة رئيسية للتطوير الاقتصادي.

يمكن العثور على مسودة تقرير الأثر البيئي /تقرير مسودة تأثير المشروع الكاملة على الرابط التالي على موقع مشروعات هيئة بوسطن للتخطيط والتطوير:

<http://www.bostonplans.org/projects/development-projects/suffolk-downs>

### الظروف الحالية

يوضح الشكلان التوضيحيان 1 و2 مكان الموقع ومحيطه، على التوالي. تشمل المرافق الموجودة في موقع المشروع النادي، المدرج، ومضمار سباق الخيل الأصيل ("مضمار السباق") مع الميدان الداخلي، ومبنى إداريًا شاغراً، ومباني الصيانة، وإسطبلات الخيول (والعديد منها متدهور ومُعَرَّض للسقوط) ومناطق انتظار سيارات سطحية واسعة. يوضح الشكل 3 ظروف الموقع الحالية.

يتقاطع سيلز كريك مع موقع المشروع ويربط أجزاءً من مستجمع مياه ريفير بمنطقة بيل آيل مارش الساحلية. يمثل سيلز كريك حد بلدية شرق بوسطن وريفيير عبر جزء كبير من موقع المشروع. تُعد سيلز كريك في المقام الأول قناة تصريف صناعية تمتد من الزاوية الشمالية الغربية لموقع المشروع تقريبًا عبر الجزء الشمالي من الميدان الداخلي لمضمار السباق وتستمر إلى شرق موقع المشروع وتتصل بمدخل بيل آيل ومستنقعات رامن.

تمتد نقاط الوصول الرئيسية إلى موقع المشروع من الطريق 11 إلى الغرب عبر طريق توماسيلو (المعروف والمُشار إليه هنا أيضًا باسم توماسيلو درايف)، وهو طريق خاص، وكذلك عبر شارع وينثروب في الطرف الشمالي من موقع

المشروع. يخدم موقع المشروع حاليًا محطتي نقل جماعي على خط بلولاين التابع لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس (MBTA) (محطتي سقوك داونز وبييتشمنت).

## وصف المشروع

يعرض الشكل 4 مخطط الموقع المفاهيمي المقترح لمشروع الخطة الرئيسية المذكور والمُحلل هنا. يقدم مشروع الخطة الرئيسية المقترح مزيجًا ديناميكيًا من الاستخدامات لموقع المشروع، ويشجع الاستخدامات التجارية والمبتكرة، وتنوع الاستخدامات السكنية، وحاضنة متاجر البيع بالتجزئة الإبداعية والأعمال التجارية/مساحة الأعمال المبتكرة، وكذلك الحدائق ومساحات التجمعات. سيُقام مشروع الخطة الرئيسية في محطتي بلولاين التابعتين لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس الحاليين، ثم سيتمند عبر موقع المشروع على طول شبكة من الشوارع الجديدة ومناطق متاجر البيع بالتجزئة في الأحياء والمساحات المفتوحة.

يتكون مشروع الخطة الرئيسية بشكل عام من تطوير مساحة تبلغ 10.52 ملايين قدم مربع ("MSF") تقريبًا في بوسطن وحوالي 5.58 ملايين قدم مربع في ريفير. راجع الجدول 1 الوارد أدناه للتعرف على برنامج التطوير المقترح الذي تتم مراجعته في مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع هذه. يتضمن مشروع الخطة الرئيسية برنامج تطوير يهدف إلى توفير المرونة بين الاستخدامات من أجل تلبية التغييرات المستقبلية في ظروف السوق ونسبة الطلب في السوق في إطار المعلومات التي ستُقدم في تقرير الأثر البيئي النهائي (FEIR) ودمجها في الموافقات على مناطق بوسطن وريفير.

### الجدول 1 مسودة تقرير الأثر البيئي لمشروع الخطة الرئيسية/برنامج تطوير تقرير مسودة تأثير المشروع

الحجم	الاستخدام/العنصر
مساحة إجمالية تصل إلى 8.0 ملايين قدم مربع	مكتب تجاري
مساحة إجمالية تصل إلى 7.15 ملايين قدم مربع	سكني
(7,200± وحدة) <sup>1</sup>	
مساحة إجمالية تبلغ 500,000 قدم مربع	مكان البيع بالتجزئة
مساحة إجمالية تبلغ 550,000 قدم مربع	فندق
(918± غرفة)	
<b>16,200,000</b>	<b>الإجمالي<sup>1</sup></b>
15,250 <sup>3</sup> ±	مواقف السيارات

مليون قدم مربع كمساحة إجمالية، على النحو المحدد في قانون التقسيم المعمول به.

- 1 يتكون من وحدات سكنية من مختلف الأحجام والأنواع، بما في ذلك المنازل المخصصة للتملك، ودور المسنين، والوحدات ميسورة التكلفة (وفقًا لبرامج الإسكان التكميلية في بوسطن وبالتنسيق مع مدينة بوسطن).
- 2 يمثل تطويرًا لا يجوز تجاوزه/حدًا أقصى؛ حيث يجب تطويره في عدة مبانٍ ويمكن تطوير كل منها معًا أو بشكل مستقل عن المباني الأخرى ويتسلسل مختلف حسب ظروف السوق أو غيرها من العوامل، يمكن إعادة تخصيص مساحة الأرضية بين الاستخدامات المختلفة، مع الحفاظ على التوافق مع المجموعة العامة المقترحة من الاستخدامات والتحسينات على مستوى الموقع والتزامات التخفيف التي ستُفرض بموجب المادة 80 من قانون ماساتشوستس للسياسة البيئية، لمدينة بوسطن، وعمليات مراجعة التقسيم في ريفير. تُعد مرونة التسلسل أمرًا بالغ الأهمية لقدرة مشروع الخطة الرئيسية على الاستجابة لظروف السوق.
- 3 سيتم توفير مواقف للسيارات على عدة أراضٍ، وسيتم توفير معظمها في شكل مرائب منظمة مع تخصيص محدود لمواقف السيارات في الشارع لدعم استخدامات متاجر البيع بالتجزئة المواجهة للشارع.

بالنظر إلى حجم موقع المشروع، فإن مشروع الخطة الرئيسية يُعد تطويرًا طويل الأجل سيتم تنفيذه على مراحل على مدار 15-20 سنة. لذلك فإن مشروع الخطة الرئيسية مُصمَّم من خلال برنامج تطوير شامل يوفر درجة من المرونة لتحقيق التوازن بين الاستخدامات السكنية والتجارية المختلفة مع تقدم التطوير. تمت مراعاة خيارين للبرنامج لأغراض التخطيط الرئيسي، على النحو المُتناول في EENF/EPNF. تجري مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع تحليلًا كاملاً للتأثيرات البيئية والاجتماعية المُحتملة وتعرض إجراءات التخفيف والمزايا العامة لبرنامج "الاستخدامات التجارية" المُنتَج، أو البرنامج أ، والذي يحدد حجم مساحة المكاتب التجارية بحيث تُلبي متطلبات أمازون الكاملة على النحو المبين في Amazon HQ2 RFP. يتكون برنامج "الاستخدامات السكنية"، أو البرنامج ب، من مساحة مكتبية تجارية أقل (تصل إلى 5.25 ملايين قدم مربع) ومساحة سكنية أكبر (حتى 10.4 ملايين قدم مربعة، أو ما يقرب من 10,000 وحدة).

يتمثل الغرض من هذين البرنامجين في توضيح النقاط النهائية في سلسلة، ومن المرجح أن تقع المجموعة الفعلية من الاستخدامات عند اكتمال مشروع الخطة الرئيسية في مكان ما بين الاثنين. يُعد البرنامج (أ) الأكثر تأثيرًا بشكل عام لأنه يتعلّق بحركة المرور الناتجة والآثار الأخرى. لذلك، تقدم مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع تحليلات متحفظة للتأثيرات وخطط تخفيف من شأنها أن تسمح بمرونة مستقبلية استنادًا إلى تحليل السيناريو الأكثر تأثيرًا فيما يتعلّق بكل تأثير من التأثيرات المُحتملة.

### شبكة المساحات المفتوحة

تم التخطيط لمشروع الخطة الرئيسية لإعادة ربط شرق بوسطن وريفيرا بشبكة مساحة مفتوحة تبلغ 40 فدانًا متاحة للجمهور، والتي تمثل 25 بالمائة تقريبًا من إجمالي مساحة موقع المشروع. ستشمل المساحات المفتوحة الرئيسية التي يتضمنها المشروع ما يلي:

- ◀ مساحة مركزية مشتركة تُقدَّر بـ 15 فدانًا
- ◀ مسرح خارجي مُجمَل
- ◀ ساحات عامة
- ◀ مناطق ترفيهية سلبية وإيجابية
- ◀ ملاعب وأماكن للعب الكلاب والعديد من المساحات المفتوحة على مستوى الحي

كما هو موضح بشكل كامل في القسم 3.9 من الفصل 3، بعنوان *التصميم الحضري*، ستضم شبكة المساحات المفتوحة الجديدة التي تبلغ مساحتها 40 فدانًا تقريبًا ميزات الأراضي الرطبة الحالية على موقع المشروع، وستسعى إلى توفير وصلات عبر مسارات مجتمعية إلى شاطئ ريفير، ومستنقع بيل آيل، وشرق بوسطن جرينواي، ومساحات مفتوحة أخرى قريبة. ومن ثمّ فإن الأماكن المفتوحة النابضة بالحياة والساحات العامة وأماكن الترفيه المتوفرة في هذا التطوير الجديد ستجذب وتفيد المستخدمين في الموقع، وكذلك المستخدمين الموجودين في الأحياء المجاورة والمجتمع الأوسع نطاقًا.

### الاستدامة والمرونة

تقدم إعادة تطوير موقع المشروع، بالنظر إلى نطاقها، فرصة فريدة لدمج عناصر التصميم المستدام ومرونة التعامل مع تغير المناخ بطريقة شاملة/على مستوى المنطقة بأكملها بدءًا من مراحل التخطيط الأولى. تُعد الاستدامة موضوعًا رئيسيًا لمشروع الخطة الرئيسية، حيث إنه يقترح إعادة تطوير موقع حضري غير مستغل، واستخدام الأرض بكفاءة عبر زيادة الكثافة في صورة برنامج تطوير موجه عابر متنوع الاستخدامات، وتشجيع وسائل النقل الأخرى بخلاف السيارات ومنخفضة الإصدار للكربون.

يتوقع مشروع الخطة الرئيسية تجاوز متطلبات الامتثال للمادة 37 من قانون بوسطن عبر توضيح أن عناصر التصميم الأولى ستفي بمتطلبات الريادة في الطاقة والتصميم البيئي ("LEED")، الإصدار 4 من نظام تقييم المباني الصديقة للبيئة ("LEEDv4")، أو المتطلبات المماثلة اللازمة للاعتماد من نظام الريادة في الطاقة والتصميم البيئي. ستفي المباني في ريفير بمعايير الريادة في الطاقة والتصميم البيئي المماثلة. كما هو موضح في القسم 4.4 من الفصل 4، *الاستدامة/المباني الصديقة للبيئة*، التزم مقترح المشروع بأن تفي نسبة 50٪ من المباني المطورة كجزء من مشروع

الخطة الرئيسية بالحد الأدنى من متطلبات المستوى الذهبي لاعتماد الريادة في الطاقة والتصميم البيئي وتلبية 50٪ من المباني بالحد الأدنى من متطلبات المستوى الفضي لاعتماد الريادة في الطاقة والتصميم البيئي.

دعماً لهدف مدينة بوسطن لتحديد الكربون بحلول عام 2050 وأهداف مدينة ريفير المماثلة للحد من انبعاثات الغازات الدفينة المرتبطة بالتطوير، يتضمن مشروع الخطة الرئيسية نهجاً شاملاً للحفاظ على الطاقة من خلال التخطيط الفعال للمباني (أي النمذجة المبكرة للطاقة لنماذج البناء) والتصميم مع مراعاة وتقييم فرص الطاقة المتجددة في الموقع. استناداً إلى نمذجة الطاقة الأولية، بشكل عام عبر جميع أنواع المباني المقترحة، سيتجاوز مشروع الخطة الرئيسية متطلبات قانون الطاقة الممتدة الحالية لكفاءة الطاقة مع عمليات توفير استخدام الطاقة المقدرة بنسبة 19.4 بالمائة مما يؤدي إلى انخفاض بنسبة 17.5 بالمائة في مصادر الغازات الدفينة الثابتة ("انبعاثات الغازات الدفينة")<sup>2</sup>.

كجزء من مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع، قام مقترح المشروع بعملية نمذجة مكررة تراعي التأثير المحتمل لنهج التدرج المقترح وإدارة مياه الأمطار على كل من مياه الأمطار في الموقع وخارج الموقع في ظل ظروف تغيير المناخ الحالية والمستقبلية المتوقعة. تطور نطاق النموذج من خلال التعاون مع قانون ماساتشوستس للسياسة البيئية وإدارة مناطق ماساتشوستس وإدارة الخدمات والترفيه وإدارة ماساتشوستس لحماية البيئة بما يتجاوز متطلبات شهادة قانون ماساتشوستس للسياسة البيئية وتحديد نطاق وكالة التطوير والتخطيط في بوسطن على نموذج الإخطار البيئي الموسع/نموذج إخطار المشروع الموسع.

توضح الدراسة، التي يمكن استخدامها كأداة تخطيط إقليمية لمدينة ريفير وإدارة الخدمات والترفيه لفهم آثار تغيير المناخ على نظام مستجمعات المياه لسيلز كريك، أنه بدون المشروع، سيكون موقع المشروع والمناطق المجاورة عرضة للفيضانات بسبب الزيادات المتوقعة في هطول الأمطار وارتفاع مستوى سطح البحر. ولكن مع المشروع وتصنيف الموقع المرتبط به، وإدارة مياه الأمطار، وتصميم المساحات المفتوحة، بالإضافة إلى تدابير المرونة المُقترحة، تقل نسبة الغمر بالمياه. راجع الفصل 8، بعنوان المرونة والصمود أمام تغيير المناخ، للاطلاع على مزيد من التفاصيل حول دراسة المرونة ونتائج النمذجة، بالإضافة إلى التدابير المفيدة للمرونة المحتملة المقترحة.

## تصميم المجتمع الصحي

سيشمل مشروع الخطة الرئيسية شبكة درجات ومشاة ترحيبية وجيدة التصميم، بما في ذلك مسارات الدراجات والمسارات المجتمعية، لتشجيع وسائل النقل المستدامة، وتعزيز الصحة والعافية، وتعزيز التفاعلات الاجتماعية ومشاركة الأفكار داخل المجتمع متنوع الاستخدامات. ستُدجّ عدة محطات عامة لركوب الدراجات في جميع أنحاء موقع المشروع، وذلك لربط راكبي الدراجات بالوجهات داخل الموقع وخارجه.

من خلال إتاحة المناطق المفتوحة بسهولة، فإن الهدف الرئيسي من تصميم الخطة الرئيسية يتمثل في تشجيع أفراد المجتمع على اتباع أنماط حياة نشطة وصحية مع إشراكهم أيضاً في البيئة المفتوحة الكبيرة. ستربط حلقتان للمشبي وركوب الدراجات متاحان للعامة في الموقع، ويبلغ طول كل منهما ميلاً واحداً، شبكة المساحات المفتوحة، وستعزز فرصاً فريدة للصحة والعافية. بالإضافة إلى ذلك، في محاولة لاحتضان نمط الحياة النشط والصحي لمدينة بوسطن الكبرى، ستشمل شبكة المساحات المفتوحة المقترحة مرافق للياقة البدنية وصلالات رياضية متخصصة (مثل تسلق الصخور وركوب الدراجات). يسعى التصميم إلى إنتاج فرص فريدة للبيع بالتجزئة على مستوى الحي، بما في ذلك الشركات المحلية والصغيرة، بالإضافة إلى الشركات الناشئة وحاضنات الأعمال.

## الوصول إلى الموقع/الانتشار في الموقع

من خلال محطتين مهمتين للبيع بالتجزئة في سفوك داونز ومحطتي بينشمونت لخط بلو لاين التابعتين لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس المعروفتين باسم بيل آيل سكوير وبيتشمونت سكوير، على التوالي، سيصبح من السهل وصول المشاة إلى المحطات ذات الاستخدامات النشطة للبيع بالتجزئة، وفرص النقل متعدد الوسائل، بما في ذلك محطات الدراجات التي تشجع استخدام النقل العام من موقع المشروع وإليه.

<sup>2</sup> لا تمثل التخفيضات مواقف السيارات المنظمة.

سيوفر مشروع الخطة الرئيسية خلال تطويره تحسينات كبيرة لنقاط الوصول الرئيسية للمركبات. سيستمر توفير وصول المركبات الأساسي إلى موقع المشروع من خلال توماسيلو درايف، وهو طريق مملوك للقطاع الخاص يمر عبر الموقع به وصلات إلى الطريق 1أ وشارع وينثروب (الطريق 145/ريفير بيتش باركواي). سيتم أيضًا تنفيذ توسعة الطريق 1أ من 2 إلى 3 مسارات في كل اتجاه كجزء من تحسينات الخطة الرئيسية.

وسيتم تحويل الطريق توماسيلو في الطريق 145 (ريفير بيتش باركواي/شارع وينثروب في ريفير) إلى جهة الشرق وستتم ترفيقته لتحسين إمكانية الوصول وتدفق حركة المرور على طول شارع ريفير بيتش. ومن ناحية الشرق لمدخل طريق توماسيلو/شارع وينثروب، يُقترح إنشاء مسار طريق منعطف إلى اليمين للدخول/منعطف إلى اليمين للخروج لتوفير إمكانية الوصول إلى الطرف الشمالي لموقع المشروع. ويُقترح من جهة الشرق لمسار الطريق المنعطف إلى اليمين للدخول/المنعطف إلى اليمين للخروج إنشاء مسار طريق بإشارات مرور وإمكانية وصول كاملة، مما يسهل إمكانية الوصول إلى ممر متاجر البيع بالتجزئة وإلى "الطريق الرئيسي" الذي يتجه شمالاً/جنوباً في موقع المشروع. وإمكانية لتوفير طريق دخول فرعي، سيصبح طريق فورلونج، وهو الطريق العام من الطريق 1أ إلى المتاجر في سفوك داونز، مزودًا بإشارات مرور بالكامل، وسيتم توفير مسار توصيل بين الطريق 1أ وطريق توماسيلو عبر طريق متاح للجمهور من خلال ساحة متاجر التسوق.

### ساحات الانتظار

توفر طبيعة الاستخدام المختلط لمشروع الخطة الرئيسية، بما في ذلك محطتي بلولاين التابعة لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس (بمنطقة سفوك داونز وبيتشمونت) القريبة من موقع المشروع، الفرصة لدعم التطوير المستدام والمتعدد الوسائط حيث يتطلب أماكن لساحات الانتظار خارج الشارع أقل من تلك الأماكن المطلوبة للتطبيقات شبه الحضرية والحضرية "التقليدية". يمثل شرط ساحات الانتظار المخفضة مبدأ التطوير الموجه العابر الحضري ذا الفاعلية العالية ويتمشى مع خصائص وضع المشاركة المستقبلية والمتوقع في مشروع الخطة الرئيسية. وبالإشارة إلى القسم 6.8.2 في الفصل السادس "6"، *النقل*؛ فيما يتعلق بمناقشة إمدادات ساحات الانتظار المقترحة ونهج ساحات الانتظار المشتركة التي تهدف إلى دعم مطالب ساحات الانتظار المؤجرة وبالتوجيه التسويقي التي تقلل عدد الأماكن المتوفرة في الموقع وتكاليف التشييد المرتبطة والآثار البيئية إلى الحد الأدنى (مثل رحلات المركبات ذات الإشغال الفردي وانبعاثات الهواء المصاحبة).

### ملخص لمنافع المشروع

توفر إعادة التطوير لموقع المشروع فرصة فريدة لإنشاء تطوير للمساكن والتحفيز الاقتصادي وتحسين مسارات التوصيل بين العديد من الأحياء المتجاورة. تقترح MHDC مشروع الخطة الرئيسية الذي يتضمن مختلف التحسينات والمنافع للمنطقة ومدينة بوسطن ومدينة ريفير، على النحو الموجز أدناه.

### المنافع المجتمعية

- ◀ تطوير حي جديدة بمزيج نشط وحيوي وملئم من المنافع، ومتصل ومدعوم بمنطقة مفتوحة جديدة متاحة للجمهور، وأماكن للبيع بالتجزئة ومساحات مدنية؛
- ◀ تحويل موقع حضري غير مستغل إلى حي ديناميكي جديد متعدد الاستخدامات يركز على نظام النقل العام بجودة عالية ومنطقة مفتوحة تلبى الاستخدامات المحيطة.
- ◀ تعزيز نطاق فرص العمل والتطوير الاقتصادي من خلال دمج الاستخدامات التجارية، بما في ذلك استخدامات مراكز الابتكار والمكاتب والمعامل ومتاجر البيع بالتجزئة والفنادق.
- ◀ زيادة الوحدات الإسكانية بصورة جوهرية في هذه المنطقة، بما في ذلك زيادة وحدات المباني السكنية والشقق والعمارات ووحدة الإسكان بأسعار المعقولة في الموقع ودور المسنين، حيث أن هذه الأولوية الأساسية في الجزء من مدينة بوسطن في موقع المشروع، على النحو المذكور في خطة *Imagine Boston 2030* وخطة *Housing a Changing City Boston 2030*.<sup>3</sup>

- توفير مجموعة متنوعة من أنواع المنازل (أي، بأحجام مختلفة) التي تخدم العديد من أنواع السكان (مثل، الأسر التي تركها الأبناء وكبار السن والعائلات)، بما في ذلك المئات من وحدات دور المسنين الجديدة والوحدات السكنية الجديدة بالأسعار المعقولة بما يتوافق مع برامج الإسكان الشاملة الخاصة بمدينة بوسطن.
- توفير شبكة ممتدة لمنطقة مفتوحة متاحة للجمهور بمساحة 40 فداناً تقريباً، مصممة لإنشاء مسارات توصيل إلى الأحياء المجاورة في شرق بوسطن وريفير وإلى الممتلكات الإقليمية المحيطة مثل طريق "إيست بوسطن جرينواي" و"بيل آيل مارش" و"شاطئ كونستيتيوشن" و"شاطئ ريفير بيتش". تمثل شبكة المنطقة المفتوحة نسبة 25 بالمئة تقريباً من منطقة موقع المشروع الإجمالية.
- متوفرة للأنشطة والبرامج المجتمعية المستقبلية التي تهدف إلى توفير المنافع إلى الأحياء المجاورة لكل من شرق بوسطن وريفير، مثل إعداد برامج الساحة (مثل، الحفلات وسوق المزارعين)، وإعداد برامج المنطقة المفتوحة (مثل، الأنشطة الترفيهية) وإعداد برامج مركز الابتكار (مثل، الاجتماعات الخاصة بالمجتمع والندوات وتدريبات قوى العمل للأطراف الثالثة)، وإعداد برامج وتصميم منتزه جديد لحي فالديمار، وتحسينات النطاق العام/البنية التحتية، ومكان للبيع بالتجزئة بنسبة 10 بالمئة بما يوفر معايير تأجير مرنة للأعمال المحلية، حيث أنه من المتوقع أن يتم التطوير بالتنسيق مع الجهات المجتمعية وأصحاب المصلحة الرئيسيين الآخرين.

### الاستخدام العام والاستمتاع بالنطاق العام والمنطقة المفتوحة

- استثمار ما يزيد عن 60 مليون دولار في نظام منطقة مفتوحة متاحة للجمهور على مستوى نطاق الموقع بمساحة 40 فداناً، والذي سيتضمن ساحتين كبيرتين تقع بالقرب من محطتي بلولان التابعة لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس (MBTA) بمنطقة سفوك داونز ومنطقة بيتشمونت، ومسرح في مكان خارجي والعديد من مناطق الترفيه الإيجابي والسليبي المتنوعة، وخصائص المناطق الرطبة الموجودة؛
- توفير شبكة شاملة للسير والركض والدراجات في أنحاء موقع المشروع، خاصة الممر الطولي النشط "أكثيف لينيار كوريدور" المقترح (المشار إليه سابقاً بـ "الطريق الرياضي الرئيسي") بالإضافة إلى خيارات أنواع متنوعة لإجراء التمارين والأنشطة الترفيهية الإيجابية والسلبية المبتكرة التي تحدث في مركز موقع المشروع بما يربط منتزه الحي الخاص بأحياء أورينت هابيتس - حيث تدعم جميعها الحياة الصحية.
- تقديم شبكة قوية جديدة للمشاة والدراجات في جميع أنحاء موقع المشروع، وتوفير فرصة لوسائل الربط مع الأنظمة الإقليمية خارج الموقع، بما في ذلك طريق "إيست بوسطن جرينواي" وريفير بيتش باركواي وبيل آيل مارش.
- توفير تسهيلات مجتمعية أساسية في كافة أنحاء موقع المشروع لتنشيط النطاق العام، بما في ذلك مناطق البيع بالتجزئة للأحياء المختلفة ومسرح خارجي ذا مناظر طبيعية ومناطق للترفيه الإيجابي والسليبي (بما في ذلك الأماكن المفتوحة المتاحة للكلاب والملاعب).
- توفير تسهيلات على مستوى الطابق الأرضي مزودة بمطاعم محلية ومتاجر للبيع بالتجزئة بتشجيع على انتشارها على الأرصفة المجاورة ومناطق المساحات المفتوحة. ونظرًا إلى أن التطوير سيوفر عدد سكان جديد، بما في ذلك الموظفين في الأعمال النهارية والزائرين وكذلك السكان الدائمين، فإنه من المتوقع أن تكمل متاجر البيع بالتجزئة الجديدة المتاجر والمطاعم الموجودة في الأحياء المحيطة وتدعمها.
- دعم وتعزيز مراحل التطوير الأولى بأماكن حضرية عامة جديدة—بيل آيل سكوير وساحة بيتشمونت—والمراحل اللاحقة بإنشاء ممر لمتاجر البيع بالتجزئة في الشارع الرئيسي.
- تقديم مزيج ديناميكي من الاستخدامات التي تهدف إلى تشجيع الأعمال التجارية والابتكارية لمجموعة متنوعة من أنواع المنازل ومتاجر البيع بالتجزئة المواجهة للشارع في الأحياء، جميعها داخل شبكة شاملة منطقة مفتوحة متاحة للجمهور.
- توفير مجموعة متنوعة من أنماط المعيشة لأنواع السكان المختلفة، بما في ذلك العائلات والأسر التي تركها الأبناء وكبار السن والشباب العاملون والمتخرجون حديثاً من خلال إنشاء العديد من الأحياء المصممة لتتضمن مزيج من المباني للإيجار والتمليك المتوفرة للسكان المهتمين بالمباني بأسعار السوق وبالأسعار المقبولة.

- ﴿ توفير مباني بارتفاعات وأحجام مناسبة بما يراعي نطاق الأحياء المجاورة للارتفاعات في موقع المشروع من خلال المسافات الفاصلة للمباني والتراجع التصاعدي لأحجام المباني الأكبر لإنشاء تطوير بنطاق وتدرج مناسب وتحقيق أقصى قدر من المناظر لجميع المباني مع توفير الخصوصية.
- ﴿ مراعاة مناطق المستنقعات والمناطق الرطبة الموجودة، بما يحمي تلك المناطق ويعززها من خلال توفير غطاء نباتي أصلي حيث يمكن زراعة مختلف النباتات المتنوعة ودمجها.

### وسائل النقل

- ﴿ تحسين وسائل الربط وإمكانية وصول وسائل النقل من خلال شبكة متماسكة من الشوارع الحضرية الجديدة ومسارات المشي ومسارات الربط للدارجات داخل وخارج الموقع.
- ﴿ إنشاء مجتمع حقيقي للتطوير الموجه العابر من خلال تحديد مزيج كبير من الاستخدامات المباشرة لمحطتي نقل عام مجاورة والتأكيد على توفير خدمات المشاة والدراجات لتقليل أكبر للأثار البيئية الإجمالية الناتجة عن مشروع الخطة الرئيسية والمصاحبة لرحلات المركبات ذات الإشغال الفردي وانبعاثات الهواء عن مصدر متحرك.
- ﴿ إنشاء ساحات لمتاجر البيع بالتجزئة بالقرب من محطتي بلولاين التابعة لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس (MBTA) بمنطقة سفوك داونز ومنطقة بيتشومنت مع توفير فرص النقل متعدد الوسائل، بما في ذلك محطات الدراجات "بلو بايكس"، بما يشجع على استخدام أنظمة وسائل النقل البديلة للوصول إلى موقع المشروع.
- ﴿ تعزيز إمكانية الوصول إلى النقل العام من خلال الاستثمار في محطة جديدة ومحطة على طريق توماسيلو تابعة لهيئة النقل في خليج ماساتشوستس (MBTA) طريق الحافلات رقم 119 (التدابير الأولية المطبقة حاليًا) والاستمرار في العمل مع هيئة النقل في خليج ماساتشوستس (MBTA) لاستكشاف الطرق ومحطات التوقف المحتملة المستقبلية للحافلات في موقع المشروع حسبما يقتضي الطلب من مشروع الخطة الرئيسية.
- ﴿ توفير نظام حافلات نقل مكوكي بتشغيل خاص من خلال طريقين داخليين إلى موقع المشروع، بما يقترح المزيد من التشجيع على استخدام النقل العام.
- ﴿ إنشاء خدمات نقل مكوكي جديدة بتشغيل خاص بما يوفر وسائل ربط للنقل المباشر بين موقع المشروع وركاب السكك الحديدية في المحطة الشمالية والمحطة الجنوبية ومحطة تشيلسي (أقرب محطة سكك حديدية لموقع المشروع، تخدم خط نيويورك/رورتل/خط روكويرت لاين)، وكذلك منطقة الميناء لتشجيع أنماط وسائل النقل البديلة وتقليل الاعتماد على المركبات الآلية.
- ﴿ معالجة الطرق المحلية والإقليمية الموجودة سابقًا والمشاكل المتعلقة بالسلامة وكذلك التأثيرات المحتملة المرتبطة بالمشروع في محيط موقع المشروع من خلال 50 مليون دولار تقريبًا في التحسينات خارج الموقع لـ 23 موقعًا، يتضمن بعضها العديد من التقاطعات. تتضمن التحسينات الرئيسية للأهمية الإقليمية، والتي تمت مناقشتها بصورة أكثر تفصيلاً في الفصل السادس "6"، النقل؛ ما يلي:

- تحسينات البنية التحتية للطريق 1أ من الجهة الجنوبية لشارع بوردمان وشارع وينثروب؛
- مسارات توصيل منحدره جديدة إلى تقاطع الطريق 1/الطريق 16؛
- تحسينات هامة في بيل سيركل؛
- تحسينات ممر شارع وينثروب من الطريق 16/شارع هاريس إلى ريفير بيتش باركواي؛ وأيضًا
- التحسينات في ساحة داي سكوير.

- ﴿ سيقال تنفيذ خطة قوية لإدارة الطلب على وسائل النقل (TDM) من تشغيل المركبات ذات الإشغال الفردي وسيشجع على استخدام أنماط بديلة لجميع أنواع الركاب والمستخدمين وتحفيز تلك الأنماط.
- ﴿ توفير مرافق انتظار أكثر تنظيمًا بالإضافة إلى ساحات انتظار تقتصر فقط على الموجودة في الشارع متاحة لدعم استخدامات متاجر البيع بالتجزئة المواجهة للشارع.
- ﴿ الاستفادة من أسلوب ساحات الانتظار المشتركة داخل ساحات الانتظار التجارية لاستيعاب احتياجات ساحات الانتظار للمستخدمين الآخرين (في الوحدات السكنية والفنادق ومتاجر البيع بالتجزئة) لاستخدام ساحات الانتظار بطريقة أكثر فاعلية وتقليل مساحة مرانب ساحات الانتظار الموجودة داخل الموقع.

## المرونة والصمود أمام تغير المناخ

- ◁ وضع خطة استباقية لمعالجة الآثار المستقبلية لتغير المناخ فيما يتعلق بالزيادات المتوقعة في ارتفاع مستوى مياه البحر والعواصف الشديدة وهطول الأمطار ودرجات الحرارة الشديدة.
- ◁ تنفيذ استراتيجيات تصميم الموقع التي تقلل تأثيرات هطول الأمطار المتزايد والفيضانات الساحلية الناتجة عن العواصف عبر موقع المشروع والأحياء خارج المشروع والبنية التحتية القريبة، بما يتضمن التالي:
  - خطة رئيسية تضم نظام منطقة شاملة مفتوحة تغطي نسبة أكثر من 25 بالمئة (ما يزيد عن 40 فدانًا) من موقع المشروع؛
  - شبكة من المناطق المفتوحة المصممة بشكل استراتيجي لاستيعاب تأثيرات الفيضان المحتملة المرتبطة بارتفاع مستوى مياه البحر؛
  - خطة لتحديد درجة الموقع وللصرف بما يزيد الأجزاء الرئيسية لموقع المشروع للحماية من الفيضانات مع تحسين سعة تخزين مياه الفيضان إلى الحد الأمثل، بما في ذلك نظام لإدارة مياه الأمطار مُصمم لمعالجة الزيادات المحتملة في شدة العواصف نظرًا إلى تغير المناخ بما يتفق مع التوجيه الأخير من لجنة المياه والصرف الصحي ببوسطن (BWSC) (أي، الأحداث المتوقعة خلال فترة ما بين 10 سنوات وحتى 100 سنة)؛
  - تشييد مرائب لإيقاف السيارات التي يمكن استخدامها كمناطق تخزين أثناء الفيضانات لنظام مجمعات المياه لسيلز كريك في ظل ظروف الفيضانات الشديدة؛
  - استهداف المباني ذات ارتفاعات الطوابق الأولى حسب اقتراحات التصميم من وكالة بوسطن للتخطيط والتنمية؛
  - محطة ضخ شارع بينينجتون التي تمت ترقيتها وتحسينها إلى الحد الأمثل؛
  - بوابة مدّ إضافية في الجدول عند الحدود الشرقية للممتلكات؛ وأيضًا
  - مظلة أشجار قوية داخل منطقة "سنترال كومون" وطرق لامتصاص مياه الأمطار المتزايدة.
- ◁ استهداف استراتيجية إنشاء مأوى في المكان للإقامة المستقبلية حتى عام 2070 لمعظم مساحة موقع المشروع، حيثما كان ذلك معقولاً وممكنًا. سيتم تحقيق ذلك من خلال رفع أجزاء من موقع المشروع لتوفير شبكة طرق تتضمن ممرات قابلة للسير أثناء أحداث العواصف الشديدة بما يوفر إمكانية وصول إلى الموقع ويمكن معظم المباني بأن تكون فوق ارتفاعات الفيضانات المتوقعة.

## البيئة/الاستدامة

### تصميم المباني الصديقة للبيئة

- ◁ تحقيق قدر أكبر من المتطلبات الضرورية للامتثال إلى المادة 37 من قانون بوسطن، بما في ذلك تصميم المباني لتلبية الإصدار 4 من معايير نظام "الريادة في تصميمات الطاقة والبيئة" (LEED) بموجب نظام تقييم المباني الصديقة للبيئة بالنسبة لتصنيف المباني المحددة. وسيتم تصميم المباني المستقبلية في ريفير وفقًا لمعايير نظام "الريادة في تصميمات الطاقة والبيئة" (LEED) مثل المباني الموجودة في بوسطن.
- ◁ الالتزام بأن نفي نسبة 50٪ من المباني المطورة كجزء من مشروع الخطة الرئيسية بالحد الأدنى من متطلبات المستوى الذهبي لمعايير نظام "الريادة في تصميمات الطاقة والبيئة" (LEED) وأن نفي نسبة 50٪ من المباني بالحد الأدنى من متطلبات المستوى الفضي لمعايير نظام "الريادة في تصميمات الطاقة والبيئة" (LEED).
- ◁ المساهمة في تحقيق هدف مدينة بوسطن لتحقيق الحياد الكربوني بحلول عام 2050 من خلال خطة استدامة طويلة المدى منظمّة حول ثلاثة (3) مصادر أساسية لانبعاثات الغازات الدفيئة: المباني ووسائل النقل والنفايات، والتي تتوافق مع قدمته مدينة بوسطن في التقرير بشأن انبعاثات الغازات الدفيئة. وكما ذكر، وسيتم تصميم المباني المستقبلية في ريفير وفقًا لمعايير نظام "الريادة في تصميمات الطاقة والبيئة" (LEED) مثل المباني الموجودة في بوسطن.
- ◁ تصميم مشروع الخطة الرئيسية ليكون متوافقًا مع هدف العديد من الاعتمادات والاستراتيجيات المحددة في الإصدار 4 لمعايير نظام "الريادة في تصميمات الطاقة والبيئة" (LEED) الخاصة بنظام تقييم خطة تطوير الأحياء، وبالتالي، يُتوقع أن ينتج عن هذه الخطة منطقة لأحياء أفضل في تحقيق الاستدامة وذات مسارات توصيل جيدة.



### الحفاظ على الطاقة/خفض انبعاثات الغازات الدفيئة

- ◀ تصميم أنواع المباني وكذلك مشروع الخطة الرئيسية المجمع، لتحقيق قدر أكبر من متطلبات قانون الطاقة الممتدة بنسبة 10 بالمئة من كفاءة الطاقة أكثر من المطلوب بموجب القانون:
- وضع نموذج الطاقة الأولى لثمانية (8) أنواع من المباني المختلفة يشير إلى أن نسبة 19.4 بالمئة من وفورات استخدام الطاقة (باستثناء ساحات الانتظار) ونسبة 17.5 بالمئة من لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة من المصادر الثابتة في مشروع الخطة الرئيسية. (من خلال تضمين مواقف السيارات، تزيد وفورات استخدام الطاقة إلى 20.9 بالمائة ووفورات انبعاثات الغازات الدفيئة إلى 19.6 بالمائة).<sup>4</sup>
- ◀ دمج تدابير الحفاظ على الطاقة لأنواع بناء مشروع الخطة الرئيسية (المكاتب، المساكن متعددة العائلات، والفنادق، ومتاجر البيع بالتجزئة) والتي تهدف إلى تلبية متطلبات قانون الطاقة الممتدة لكفاءة الطاقة إلى أقصى حد وينتج عنها انخفاض انبعاثات الغازات الدفيئة من المصادر الثابتة.

### جودة المياه/إدارة مياه الأمطار

- ◀ توفير أنظمة معالجة جديدة لإدارة مياه الأمطار في الموقع، والتي ستحسن الجودة الإجمالية لجريان مياه الأمطار إلى حد كبير، وتتحكم في معدلات الجريان السطحي القصى مقارنة بالظروف الحالية.
- ◀ دمج أفضل الممارسات الإدارية (BMPs) في نظام إدارة مياه الأمطار وتصميم المناظر الطبيعية لزيادة المساحة المفتوحة القابلة للاستخدام بواسطة العامة خلال ظروف الطقس الجاف.
- ◀ مراعاة تضمين ميزات إضافية لتحسين جودة مياه الأمطار والفرص المتاحة لتضمين تقنيات التطوير منخفض الأثر ("LID")، مثل حدائق الأمطار/والترشيح البيولوجي، ومرشحات الأشجار، والأسطح الخضراء، وذلك كامتداد لإرشادات "شوارع بوسطن الكاملة".
- ◀ كشف مسار الجزء المغطى من جدول سيلز كريك للهواء الطلق لتوفير فائدة بيئية وزيادة سعة تخزين مياه الأمطار لنظام سيلز كريك.
- ◀ إنهاء عمليات تغذية الحيوانات المركزة ("CAFO") المرتبطة بمضمار سباق الخيول الأصيلة الحالي. سيكون لإنهاء عمليات إيواء الخيول تأثير إيجابي على جودة المياه في الجداول والأراضي الرطبة المحيطة.

### الموارد الطبيعية

- ◀ إعادة تطوير موقع سبق تطويره من قبل ومتعرض لأضرار كبيرة والذي قد تم تقديم طلب بشأنه في أوائل القرن الـ 20 من أجل تطوير مشروع سكني مقترح آنذاك ولكن تم استخدامه بدلاً من ذلك كمرفق سباق للخيول الأصيلة منذ الثلاثينيات (1930).
- ◀ الحفاظ على مناطق الموارد والمجاري المائية وتعزيزها في الموقع، بما في ذلك كشف مسار الجزء المغطى من جدول سيلز كريك للهواء الطلق وتحسينات ضفاف بركة هورسشو.
- ◀ دمج الموارد الطبيعية في شبكة المساحات المفتوحة المتاحة للجمهور بمساحة 40 فدناً كأصل إيجابي لموقع المشروع الذي سيعزز المساحة المفتوحة والطابع العام للتطوير.
- ◀ الامتثال للأحكام التنظيمية المعمول بها للعمل داخل الأراضي الرطبة والمجاري المائية؛ حيث سيتم التخطيط للعمل ضمن هذه المناطق بعناية لتجنب الآثار والحد منها.
- ◀ إدارة الأنواع الدخيلة في الموقع.
- ◀ دمج المناظر الطبيعية المحلية في جميع أنحاء موقع المشروع، وخاصة داخل الأراضي الرطبة والمناطق العازلة.
- ◀ تحسين الوظيفة البيئية لمناطق الموارد في الموقع، بما في ذلك ترميم بعض المناطق المضطربة أو المتدهورة حالياً، والتي تُعد الأكثر قرباً إلى الأراضي الرطبة النباتية المجاورة ("BVW") والصفة، وإزالة المنطقة غير الأمانة داخل منطقة ريفرفرونت.

<sup>4</sup> تستثنى مواقف السيارات من حسابات إجمالي انبعاثات الغازات الدفيئة من المصادر الثابتة ووفورات الطاقة في مشروع الخطة الرئيسية لأنها منخفضة في استخدام الطاقة وتتضمن تحسينات كبيرة للإضاءة تؤدي إلى زيادة بالغة في التخفيضات الإجمالية للمشروع.

- ◁ التحسين الملموس للجودة الإجمالية لمصارف مياه الأمطار من موقع المشروع، والتي تتضمن حالياً القليل من التدابير الهادفة إلى منع تلوث مياه الأمطار أو لا تتضمن على الإطلاق، من خلال التخفيف من معدلات الجريان السطحي القصوى (أحداث العواصف التي تحدث مرة كل 100 عام)، وتوفير المعالجة لأول بوصة من الأمطار لضمان استمرار الأراضي الرطبة الحالية في الموقع في الحفاظ على التدفقات والوظائف المعتادة، ودمج إدارة مياه العواصف في شبكة المساحات المفتوحة.
- ◁ الاستمرار في تقييم وتجنب/تخفيف الآثار على مناطق موارد الأراضي الرطبة في الموقع مع تقدم مراحل التطوير، وكذلك الآثار على الأراضي الرطبة خارج الموقع الناتجة عن التحسينات المتعلقة بحركة المرور و/أو تحسينات البنية التحتية مع تقدم تصميم هذه التحسينات.

### المياه ومياه الصرف الصحي

- ◁ دمج تجهيزات السباكة منخفضة التدفق وغيرها من تقنيات الحفاظ على المياه وإعادة استخدامها للحد من الاستهلاك العام للمياه وإنتاج مياه الصرف الصحي.
- ◁ تقليل الطلب على استخدام المياه لاحتياجات الري من خلال الجمع بين التصميم الفعال للنظام وإعادة استخدام المياه وزراعة النباتات التي تتحمل الجفاف.
- ◁ إعادة استخدام المصارف السطحية لمياه العواصف لري المناطق الطبيعية من أجل تقليل الطلب على مياه الشرب، وخصوصاً في منطقة المركز المشترك "سنترال كومون" والمناطق الأخرى، حيثما كان ذلك ممكناً.
- ◁ تنفيذ تخفيف التدفق الداخلي/الارتشاح ("I/I")، محسوباً بنسبة 4:1 في بوسطن و10:1 في ريفير من حيث نسبة جالونات التدفق الداخلي/الارتشاح التي تم تخفيفها أو إزالتها من نظام الصرف الصحي الحالي مقابل جالونات مياه الصرف الصحي المضافة للتخفيف من مشكلات السعة المحتملة في النظام الإقليمي لجمع مياه الصرف الصحي.
- ◁ توفير خط مرور مياه الصرف الصحي المخصص، والذي سيربط مباشرة بنظام هيئة موارد مياه ماساتشوستس (MWRA) بعد محطة ضخ كاروسو للسماح لبوسطن وريفير بالحفاظ على القدرات الموجودة في أنظمتهم المحلية من أجل مشاريع التطوير الأخرى ولنظام هيئة موارد مياه ماساتشوستس بالحفاظ على قدرة الضخ الحالية في محطة ضخ كاروسو.

### المرافق الأخرى

- ◁ دمج تقنيات المرافق الذكية في مشروع الخطة الرئيسية والاستمرار في استكشاف التقنيات الجديدة طوال تصميم وتنفيذ مشروع الخطة الرئيسية عند ظهورها.
- ◁ تطوير نظام اتصالات عريضة النطاق يخدم احتياجات الاتصال الحالية والمستقبلية لسكان مشروع الخطة الرئيسية والشركات والمستخدمين الآخرين.

### المزايا الاقتصادية غير العادية

- ◁ توفير ما يقرب من 14,000 وظيفة جديدة في مجال الإنشاءات وعدد يتراوح بين 25,000 و50,000 وظيفة دائمة جديدة على مدار فترة تطوير مشروع الخطة الرئيسية.
- ◁ توفير فائدة مالية صافية عامة في شكل عائدات ضريبية عقارية سنوية جديدة لكل من بوسطن وريفير، بالإضافة إلى مبيعات الولاية وإيرادات الضرائب التجارية للكومنولث.
- تحقيق ما يقرب من 56.8 مليون دولار سنوياً من صافي الإيرادات الضريبية الجديدة لبوسطن وحوالي 30.1 مليون دولار من صافي الإيرادات الضريبية الجديدة لريفير عند اكتمال تطوير مشروع الخطة الرئيسية.

7, 6.5

<sup>5</sup> تعتمد قيم العقارات المقدرة للتطوير المستقبلي على المعدلات الحالية وليس التوقعات.

<sup>6</sup> لا تشمل الآثار المالية الضرائب العقارية الحالية المرتبطة بممتلكات سوفوك داوونز وصافي تكاليف البلدية المقدرة المرتبطة بمشروع الخطة الرئيسية، بما في ذلك الشرطة/خدمة الإطفاء، والأعمال العامة، والتعليم. لذلك يُرجَّح أن تكون الفوائد المالية الصافية أعلى على مدار عمر مشروع الخطة الرئيسية إذا زادت قيم العقارات أكثر من تكاليف البلدية.

<sup>7</sup> يرتبط الفرق بحجم الأراضي القابلة للتطوير داخل كل بلدية وتفاوت قيم/معدلات العقارات المقدرة.



- 〈 إنتاج صافي تأثير مالي سنوي إيجابي قريب المدى يُقدر بـ 5.4 ملايين دولار بالنسبة لبوسطن (المرحلة 1-ب) و5.3 ملايين دولار بالنسبة لريفيير (المرحلة 1-ر).<sup>8</sup>
- 〈 ينتج عن الآثار المالية الإيجابية بشكل عام عند اكتمال التطوير، بعد احتساب التكاليف المُقدرة لخدمات البلدية التي قد تكون مطلوبة نتيجة للمشروع.

## بدائل المشروع

تم تقييم بدائل المشروع التالية في مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع:

- 〈 بديل بدون بناء، والذي يمثل الظروف الحالية؛
- 〈 بديل البرنامج أ لنموذج الإخطار البيئي الموسع/نموذج إخطار المشروع الموسع؛
- 〈 البديل المُفضل/تخفيض البناء، والذي يمثل مشروع الخطة الرئيسية.
- مقارنةً بالبديل "البرنامج أ"، يتألف البديل المُفضل/تخفيض البناء من برنامج تطوير مُخفض (مساحة إجمالية أقل بمقدار 300,000 قدم مربع و300 وحدة سكنية أقل) ويكون له التأثيرات المُخفضة التالية:
- 〈 إنشاء حركة مرور السيارات: -1,270 (صافي متوسط حركة المرور اليومية)
- 〈 مواقف السيارات: -940 مساحة
- 〈 استخدام المياه: -111,000 غالون في اليوم
- 〈 إنتاج مياه الصرف الصحي: -134,000 غالون في اليوم

في البديل المُفضل/تخفيض البناء، تم تعديل مستويات الموقع أيضًا بهدف رفع مستوى موقع المشروع في المواقع الرئيسية للاحتفاظ بشبكة من الطرق والبنية التحتية الرئيسية ورفع مستوى البناء (بما يتوافق مع توصيات تصميم هيئة بوسطن للتخطيط والتطوير) بحيث يتم ضمان أنها ستكون جافة أثناء العواصف الساحلية الكبرى خلال فترة تصميم المشروع. بالإضافة إلى ذلك، تم تخفيض مستوى الموقع في مناطق محددة، وتم توفير سعة تخزين إضافية للفيضانات، كما أُضيفت تدابير تخفيف أخرى لتحسين إدارة مياه الأمطار، ومعالجة مشكلة ارتفاع مستوى سطح البحر، والحد بشكل كبير من تأثيرات الفيضانات المُحتملة خارج الموقع.

## السياق التنظيمي

قام مقدم الاقتراح بتجميع قائمة أولية بالترخيص والموافقات التي حصل عليها من جهات فيدرالية ومحلية وتابعة للولاية لمشروع الخطة الرئيسية. وسواصل مقدم الاقتراح الاجتماع مع الوكالات المحلية والخاصة بالولاية والأطراف المعنية الأخرى، حسب الحاجة، على مدار عملية مراجعة قانون ماساتشوستس للسياسة البيئية/بوسطن/ريفيير المشتركة. للاطلاع على القائمة الأولية للوكالات والتصاريح، يُرجى الرجوع إلى الفصل 2، بعنوان *السياق التنظيمي*، من مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع.

## التوعية المجتمعية

يلتزم مقدم الاقتراح بوجود حوار مفتوح دائم مع جميع الأطراف المعنية. تم عقد العديد من اجتماعات التوعية العامة والمجتمعية بعد تقديم نموذج الإخطار البيئي الموسع/نموذج إخطار المشروع الموسع في 30 نوفمبر 2017. وفقاً للمادة 80 من قانون تقسيم بوسطن، عُقدت جلسة تحديد النطاق، وتم عقد اجتماعات عامة في 19 ديسمبر 2017 و30 يناير 2018. كما عُقدت اجتماعات المجموعة الاستشارية العامة للتأثير ("IAG") بتاريخ 13 ديسمبر 2017 و3 يناير و10 يناير و24 يناير 2018. بالإضافة إلى ذلك، عُقد اجتماعين إضافيين عموميين للمجموعة الاستشارية العامة للتأثير بتاريخ 12 يونيو 2018 و11 سبتمبر 2018 كعمانة لملء مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع.

<sup>8</sup> تتشابه المرحلتان 1-ب و1-ر في برنامج البناء العام الذي يمثل حوالي 1.4 مليون قدم مربع من التطوير.

كما أُجريت سلسلة مكثفة من الاجتماعات العامة مع مجموعة مشروعات ريفير الاستشارية - وهي مجموعة من المسؤولين المنتخبين وقادة الأعمال وممثلي المجتمع المعينين من قبل عمدة ريفير بموجب لوائح تقسيم مناطق سفوك داونز - للتحضير لعملية التصريح الخاص لمدينة ريفير.

ستستمر المراجعة العامة والمشاركة في مشروع الخطة الرئيسية كجزء من عملية المراجعة المشتركة لقانون ماساتشوستس للسياسة البيئية/المادة 80، بالإضافة إلى عملية التصريح الخاص لتطوير الوحدات المخطط (PUD) لمدينة ريفير، والمُنتظرة في خريف 2018. بالإضافة إلى ذلك، ستستمر المجموعة الاستشارية العامة للتأثير التي أسستها هيئة بوسطن للتخطيط والتطوير في إتاحة الفرصة لتقديم مدخلات نيابةً عن المجتمع أثناء عملية مراجعة المشروع الكبير للمادة 80-ب لمشروع الخطة الرئيسية، بالإضافة إلى المراجعة المستقبلية لمراحل التطوير الفردية و/أو المباني أثناء تقدمها، حسب الضرورة.

## محتويات مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع

تستجيب مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع إلى تحديدات نطاق هيئة بوسطن للتخطيط والتطوير وقانون ماساتشوستس للسياسة البيئية حيث تقوم بالمزيد من فحص و/أو معالجة القضايا المتعلقة بالمشروع، مثل التصميم الحضري والمعماري، وتصميم المباني الصديقة للبيئة والمستدامة، والنقل، والآثار البيئية المحتملة، بما في ذلك الرياح وجودة الهواء والضوضاء.

**الفصل 1: وصف المشروع والبدائل** يقدم نظرة عامة على "الخطة الرئيسية المقترحة"، ووصفًا لتاريخ المراجعة والخلفية العامة، وسياق الموقع والظروف الحالية، ووصفًا تفصيليًا للمشروع، وملخصًا للمزايا العامة، ووصفًا لأنشطة التوعية المجتمعية، ومقارنة بدائل المشروع.

**الفصل 2: السياق التنظيمي ومواد عامة** تتضمن المعلومات قائمة بالتراخيص والموافقات المُتوقعة، ووصفًا لمبادرات التخطيط ذات الصلة، ومعلومات عن "مقترح المشروع" وفريق التطوير.

**الفصل 3: التصميم الحضري** يحدد التغييرات المُجرأة في مشروع "الخطة الرئيسية" منذ التقديم السابق؛ ويصف السياق الحضري للمشروع؛ ويقدم مبادئ التخطيط وأهداف التصميم للمشروع؛ ويصف الإطار المادي للخطة الرئيسية؛ ويذكر تفاصيل الاستخدامات المقترحة؛ ويصور الروابط الحضرية والانتشار الحضري؛ ويظهر ارتفاع وحجم مباني الخطة الرئيسية؛ ويناقش مفاهيم المساحات المفتوحة والمناظر الطبيعية.

**الفصل 4: الاستدامة/البناء الصديق للبيئة** يقدم خطة الاستدامة طويلة المدى لمشروع الخطة الرئيسية ونهج تصميم المباني الصديقة للبيئة، ونظام ريادة في الطاقة والتصميم البيئي (LEED) لتقييم تطوير الحي.

**الفصل 5: الأراضي الرطبة والمسارات المائية** يحدد مناطق موارد الأراضي الرطبة في الموقع والتأثيرات المُحتملة، بالإضافة إلى التخفيف المقترح والامثال التنظيمي، ويناقش التحسينات المُحتملة خارج الموقع.

**الفصل 6: وسائل النقل** يدرس الظروف الحالية والمستقبلية في موقع المشروع ويعرض التحليلات الفنية المطلوبة لتحديد تدابير التخفيف اللازمة.

**الفصل 7: تقييم الغازات الدفيئة** يقدم تقييمًا لانبعاثات الغازات الدفيئة من المصادر الثابتة باستخدام نموذج طاقة للمباني يعتمد على التصنيف؛ وتقييمات التدابير الثابتة المفيدة لخفض انبعاثات الغازات الدفيئة؛ وتقييم الطاقة النظيفة/المتجددة؛ ومناقشة برامج المساعدة في كفاءة الطاقة؛ وتحليل انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري من المصادر المتحركة؛ ومناقشة تدابير التخفيف المُقترحة.

**الفصل 8: المرونة والتكيف أمام تغير المناخ** يصف توقعات تغير المناخ التي تمت مراعاتها لتقييم الظروف المُتوقع أن تكون موجودة خلال فترة تصميم المشروع؛ ويصف ظروف الموقع الحالية ذات الصلة بالفيضانات الحالية والمستقبلية؛ ويقدم تفاصيل نهج النمذجة الهيدرولوجية والهيدروليكية المُستخدم لتطوير مشروع الخطة الرئيسية وتقييمه؛ ويذكر نتائج النمذجة المُطبقة لكل من الظروف داخل الموقع وخارجه؛ ويصف نهج مرونة وصمود المشروع وتدابير التكيف الإضافية.

**الفصل 9: الحماية البيئية** يفحص الآثار المُحتملة للمشروع على ظروف الرياح والظل وجودة الهواء، وكذلك تأثيرات فترة الإنشاء، ويحدد تدابير التخفيف.

**الفصل 10: البنية التحتية** يدرس الشروط الحالية والمقترحة المتعلقة بإدارة مياه الأمطار، والصرف الصحي، وإمدادات المياه، والحماية من الحرائق. كما يناقش أيضاً نهج المشروع للمرافق الذكية.

**الفصل 11: الموارد التاريخية** يقيم التأثيرات المحتملة على الموارد التاريخية الموجودة في محيط موقع المشروع ويقترح تدابير التخفيف لتقليل التأثيرات المحتملة.

**الفصل 12: ملخص نتائج مسودة القسم 61/التخفيف** تقديم نظرة عامة على الإجراءات المقترحة لمشروع الخطة الرئيسية لتجنب الآثار البيئية المرتبطة بتطويره أو التقليل منها أو تخفيفها، كما يوفر التزامات واضحة لتنفيذ تلك الإجراءات.

**الفصل 13: الرد على التعليقات** يتضمن نسخة من كل خطاب تعليقات، ويظهر بعد كل خطاب تعليقات قسم يوفر نسخة من كل خطاب تعليق تم استلامه خلال فترة المراجعة العامة لنموذج الإخطار البيئي الموسع/نموذج إخطار المشروع الموسع (EENF/EPNF). يتم تحديد تعليق كل فرد برمز وتوفير إجابة مقابلة له.

يتضمن مسودة تقرير الأثر البيئي/تقرير مسودة تأثير المشروع أيضاً وثائق الدعم الفني في الملاحق من أ إلى ط.

### الخطوات التالية

تبدأ فترة التعليقات العامة بموجب قانون ماساتشوستس للسياسة البيئية لمدة 30 يوماً على مسودة تقرير الأثر البيئي/مسودة تقرير تأثير المشروع مع الإشعار المنشور في *الرصد البيئي* في قانون ماساتشوستس للسياسة البيئية في 10 أكتوبر 2018 وتنتهي في 9 نوفمبر، 2018. سوف تستمر فترة التعليقات العامة بموجب المادة 80 لمدة 75 يوماً من تاريخ الإشعار بها، طبقاً للقسم 80-3 من قانون تقسيم المناطق. يجب تقديم التعليقات العامة على مسودة تقرير الأثر البيئي/مسودة تقرير تأثير المشروع إلى وكالة بوسطن للتخطيط والتنمية بحلول يوم 17 ديسمبر 2018.

وفقاً لقانون ماساتشوستس للسياسة البيئية وتقرير وكالة بوسطن للتخطيط والتنمية، فقد يُطلب من مقدم الاقتراح إعداد وثيقة لاحقة تتضمن ردوداً على التعليقات على مسودة تقرير الأثر البيئي/مسودة تقرير تأثير المشروع.