

Sección de Merced a Fresno: Bifurcación en Y en el Valle Central (Central Valley Wye)

Proyecto de Informe Suplementario de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental

Preparado por la

Autoridad del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California

ACLARACIONES DEL EIR y ERRATA

1 Publicación del "Borrador del Informe Suplementario de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental" como documento de la CEQA.

La Autoridad del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California (Autoridad) anuncia la disponibilidad de un borrador de un informe suplementario de impacto ambiental de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) titulado "Sección de Merced a Fresno: Informe Suplementario de Impacto Ambiental de la Bifurcación en Y en el Valle Central/Declaración de Impacto Ambiental (a que se hace referencia en adelante como "Borrador del EIR/EIS Suplementario)". Este documento fue preparado como un suplemento al Informe Final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental Final de la Sección Merced a Fresno 2012 (Merced a Fresno Final EIR/EIS), el cual fue certificado/aprobado por la Autoridad como agencia líder de la CEQA y por la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) como agencia líder de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). El presente Borrador del EIR/EIS Suplementario contiene todo el contenido requerido por la CEQA y la NEPA, sin embargo, la FRA no ha firmado el documento para su publicación bajo la NEPA. La Autoridad como agencia líder de la CEQA, por lo tanto, está emitiendo el Borrador del EIR/EIS Suplementario de conformidad con la CEQA solo en este momento para comentarios del público y de la agencia bajo la CEQA. Por consiguiente, el contenido del Borrador del EIR/EIS Suplementario que es específico o que pertenece a la NEPA es solo para información en este momento y no debe interpretarse como la opinión o conclusión de la FRA o de cualquier otra agencia federal. Véase más abajo para obtener más información sobre los posibles pasos a seguir en el futuro en el marco de la NEPA.

El 31 de enero de 2018, el Estado de California solicitó formalmente participar en el Programa de Entrega de Proyectos de Transporte Terrestre (conocido como Asignación NEPA), de conformidad con la autoridad legal bajo 23 U.S.C. 327, donde la Autoridad asumiría las responsabilidades de revisión ambiental federal bajo la NEPA, según lo asignado por la FRA bajo un Memorando de Entendimiento (MOU). El 2 de mayo de 2018, la FRA publicó la solicitud final de Asignación de la NEPA y el borrador del MOU en el *Registro Federal* para un período de comentarios públicos que terminó el 1 de junio de 2018. A la fecha de esta publicación, el MOU no ha sido firmado y la FRA mantiene sus responsabilidades bajo la NEPA y otras leyes ambientales federales.

Con esta notificación, la Autoridad publica el borrador conjunto de EIR/EIS suplementario y comienza el período de comentarios de la CEQA de 48 días. La Autoridad está emitiendo este documento únicamente con el propósito de cumplir con la CEQA y otras leyes estatales aplicables.

En la actualidad, la Autoridad no está segura con respecto a los futuros pasos de la NEPA relacionados con la sección de Merced a Fresno de la Bifurcación en Y en el Valle Central. La Autoridad seguirá colaborando con la FRA para publicar en el futuro un Borrador de EIS Suplementario para que el público

formule observaciones de conformidad con la NEPA. Dependiendo del momento de la emisión de un EIS Suplementario y su contenido específico, la Autoridad puede optar por completar el proceso de la CEQA emitiendo un EIR Suplementario Final con respuestas a los comentarios recibidos durante este período de revisión pública de la CEQA, o alternativamente, puede optar por preparar un EIR/EIS Suplementario Final combinado con la FRA. Bajo cualquiera de estos enfoques, la Junta de la Autoridad revisará la información en el EIR o EIR/EIS Suplementario Final, incluyendo comentarios y respuestas, al considerar si aprobar o no el proyecto.

Debido a que este documento fue desarrollado para servir como un borrador conjunto de EIR/EIS suplementario, incluye el análisis de la NEPA y referencias a la "Administración Federal de Ferrocarriles", la "FRA" y el logotipo de la FRA. Estas referencias no implican que la FRA haya aprobado o emitido formalmente este documento. La Autoridad es la única responsable del contenido de este documento y lo emite con el propósito de cumplir con la ley estatal. Además, las referencias a la FRA o a los análisis específicos de la NEPA que se han mantenido en este documento no tienen un efecto sustantivo o material en el contenido, los análisis, la documentación técnica, los hallazgos o las conclusiones del documento en lo que respecta a los requisitos de la CEQA. La Autoridad ha decidido mantener el contenido exigido por la NEPA en este documento para proporcionar al público una imagen completa del análisis medioambiental realizado hasta la fecha para el proyecto.

2 Fecha del documento de la CEQA

En junio de 2018, la Autoridad determinó que el Borrador del EIR/EIS Suplementario estaba completo como documento de la CEQA. La Autoridad siguió adelante con la impresión del Borrador del EIR/EIS Suplementario para su publicación en septiembre de 2018 y firmó el documento en julio de 2018, anticipando que la FRA firmaría el documento para su publicación en el marco de la NEPA o asignaría las responsabilidades de la NEPA a la Autoridad en el marco de la asignación de la NEPA, pero aún no se ha producido ninguna.

Por consiguiente, el Borrador del EIR/EIS Suplementario muestra una fecha de septiembre de 2018, principalmente en las portadas y pies de página. Aunque la FRA no ha firmado formalmente el Borrador del EIR/EIS Suplementario para su publicación bajo la NEPA, la Autoridad, como agencia líder de la CEQA, ha decidido proceder ahora con la publicación exclusiva de los documentos y materiales de la CEQA que tienen una fecha de impresión de septiembre de 2018. La Autoridad está tomando esta acción para continuar avanzando el proyecto y buscar la opinión del público sobre el proyecto a través del proceso de la CEQA. Antes de emitir este documento, la Autoridad consideró si el paso del tiempo entre junio de 2018 y esta publicación de solo la CEQA de mayo de 2019 requería algún cambio en el texto y determinó que no se necesitaban otros cambios que no fueran los de las Enmiendas a las Directrices de la CEQA de 2018, como se discute en la siguiente sección.¹

3 Consistencia del Borrador del EIR/EIS Suplementario con las Enmiendas a las Directrices de la CEQA de 2018

El 28 de diciembre de 2018, la Oficina de Planificación e Investigación (OPR) del Gobernador publicó enmiendas a las Pautas de la CEQA del Estado (Código de Regulaciones de California, Título 14, División 6, Capítulo 3, Sección 15000 et seq.), consideradas efectivas en esa fecha. De aquí en adelante se hace referencia a ellas colectivamente como las Enmiendas a las Directrices de 2018. Las Enmiendas a las Directrices de 2018 se aplican solo de manera prospectiva. Los nuevos requisitos se aplican a los pasos en el proceso de la CEQA que aún no se han tomado en la fecha en que las agencias deben cumplir, que es a más tardar 120 días después de la fecha de entrada en vigencia o el 27 de abril de 2019 para todas las disposiciones excepto la Sección 15064.3, que las agencias deben cumplir para el 1 de julio de 2020.

¹ El Capítulo 10, Borrador de Distribución de EIR/EIS Suplementario, del Borrador del EIR/EIS Suplementario incluye una subsección 10.4, Funcionarios Electos, identificando a los funcionarios electos que recibirán notificación con respecto a la divulgación del documento. La lista de la subsección 10.4 estaba vigente hasta junio de 2018. Debido a que algunos funcionarios han cambiado, se enviará una notificación a los funcionarios a partir del 12 de abril de 2019 para cada una de las oficinas federales, estatales y locales anotadas.

Si un documento cumple con los requisitos de contenido en vigor cuando se envía al público para su revisión, el documento no tendrá que ser revisado para cumplir con ningún requisito de contenido nuevo en las enmiendas a las Directrices de la CEQA que entren en vigor antes de que el documento sea finalmente aprobado.

El Borrador del EIR/EIS Suplementario se completó e imprimió en septiembre de 2018, antes de la publicación de las Enmiendas a las Directrices de 2018. Sin embargo, el texto del Borrador del EIR/EIS Suplementario es consistente con las Enmiendas a las Directrices de 2018 para cada una de las siguientes secciones relevantes, como se detalla en las discusiones a continuación:

- Sección 15064 (b)(2) – Umbrales de importancia
- Sección 15064.3 – Millas recorridas en vehículo
- Sección 15064.4 – Determinación de la importancia de las emisiones de gases de efecto invernadero
- Sección 15064.7 – Uso de normas ambientales como umbrales de importancia
- Sección 15086 – Consulta con las agencias de tránsito cercanas
- Sección 15124 – Objetivos y beneficios del proyecto
- Sección 15125 – Entorno ambiental y línea de base.
- Sección 15126.2(a) – El EIR debe centrarse en los impactos del proyecto sobre el medio ambiente.
- Sección 15126.2(b) – Impactos energéticos
- Sección 15126.4 – Uso de normas de desempeño como mitigación
- Sección 15155 – Análisis del suministro de agua
- Sección 15370 – Se amplía la definición de "mitigación" para incluir las servidumbres ecológicas.
- Otros cambios a la lista de control del Apéndice G

3.1 Sección 15064 (b)(2) – Umbrales de importancia

La enmienda a esta sección requiere que la agencia líder explique brevemente cómo el cumplimiento de un umbral específico significa que los impactos del proyecto son menos que significativos. La Autoridad ha utilizado umbrales en cada categoría de recursos del documento ambiental basados en gran medida en el lenguaje del Apéndice G de las Directrices de la CEQA para determinar el nivel de importancia de los impactos bajo la CEQA, y los umbrales de importancia de la CEQA se presentan en cada sección de recursos, titulada "Determinación de la importancia bajo la CEQA". Adicionalmente, la discusión de cada impacto en cada uno de los temas de los recursos incluye una "Conclusión de la CEQA" para cada impacto, incluyendo aquellos que se determinó que eran menos que significativos. La sección de Conclusiones de la CEQA explica por qué los impactos serían menos que significativos basados en un umbral(es) particular(es), consistente con la enmienda.

3.2 Sección 15064.3 – Millas recorridas en vehículo

Las Enmiendas a las Directrices de 2018 agregaron esta nueva sección que trata de las métricas para evaluar los impactos del transporte del proyecto. La nueva Sección 15064.3 establece que las millas recorridas por los vehículos (VMT) son generalmente la medida más apropiada para evaluar los impactos del transporte y que se debe presumir que los proyectos que reducen las VMT causan un impacto menos que significativo. Las enmiendas a las pautas establecen que el efecto de un proyecto sobre el retraso de los automóviles (más comúnmente analizado en términos de "nivel de servicio" o LOS) no debe ser caracterizado como un impacto ambiental significativo. La enmienda a las pautas establece que una agencia líder puede elegir ser gobernada por las disposiciones inmediatamente, pero que a partir del 1 de julio de 2020, las disposiciones se aplicarán en todo el estado. A partir de abril de 2019, la Autoridad no ha decidido si se regirá por las disposiciones antes del 1 de julio de 2020. Por las razones que se exponen a continuación, sin embargo, esta falta de decisión no tiene ninguna consecuencia porque los impactos del transporte de la Bifurcación en Y en el Valle Central serían menos que significativos si se utilizara el LOS o las VMT como umbral de significación.

La discusión de los impactos del transporte en la Sección 3.2, Transporte, del Borrador del EIR/EIS Suplementario continúa discutiendo los impactos del transporte en términos de retraso de automóviles y utiliza un umbral de significación basado en el LOS que caracteriza ciertos aumentos de retraso como significativos bajo la CEQA. Sin embargo, incluso aplicando este umbral basado en el LOS, no se identifican impactos significativos de transporte en términos del LOS para la sección de Merced a

Fresno: Bifurcación en Y en el Valle Central. Esto se debe principalmente al hecho de que el área de estudio del Borrador del EIR/EIS Suplementario es principalmente rural, no incluye una estación y por lo tanto no incluye el tráfico vehicular relacionado con la estación.

Como se discutió en el documento ambiental final de la Sección del Proyecto Merced a Fresno,² se prevé que la sección del proyecto, como parte de un sistema operativo de reforma del sector salud, conducirá a reducciones sustanciales en las VMT en los condados de Merced, Madera y Fresno (EIR/EIS Final Sección de Merced a Fresno, volumen 1, págs. 3.2-36 a 37). Por consiguiente, incluso si la Autoridad aplica un umbral de VMT en lugar de un umbral de LOS, el impacto es aún menos que significativo bajo la CEQA porque la Sección de Proyectos de Merced a Fresno, incluyendo a Bifurcación en Y en el Valle Central, reduce las VMT regionales, y por lo tanto se alinea con las metas estatutarias en SB 743 (Oficina de Planeación e Investigación, Asesoría Técnica sobre la Evaluación de los Impactos del Transporte en la CEQA, Dic. 2018, p. 23). Además, la Sección de Proyectos de Merced a Fresno, como parte del sistema más amplio de la Fase 1 de la reforma del sector salud, está específicamente identificada en la Actualización del Plan de Alcance 2017 de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) como la base de un sistema de transporte sostenible que puede ayudar a lograr las reducciones de VMT en todo el estado necesarias para cumplir con las metas de cambio climático del estado para 2030 y 2050 (CARB, Plan de Alcance de Cambio Climático para el Estado de California para el año 2017, noviembre de 2017, págs. ES-8, 12-13, 75-76). Incluso si la Autoridad aplica un umbral de consistencia con la estrategia del Plan de Alcance Final 2017 de la CARB para la reducción de las VMT como indicativo de que no hay un impacto ambiental adverso significativo, la Sección de Proyectos de Merced a Fresno, incluyendo la Bifurcación en Y en el Valle Central, son totalmente consistentes, y el impacto sería menos que significativo.

3.3 Sección 15064.4 – Determinación de la importancia de las emisiones de gases de efecto invernadero

Las enmiendas a esta sección aclaran el lenguaje con respecto a la determinación de la importancia de los impactos de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), incluyendo el uso de análisis cuantitativos o cualitativos, considerando la consistencia del proyecto con las metas climáticas a largo plazo del Estado, y el uso de modelos. Las enmiendas establecen que una agencia principal debe centrarse en la contribución incremental razonablemente previsible del proyecto al determinar la importancia de las emisiones de GEI, y que una agencia principal puede considerar la coherencia de un proyecto con los objetivos o estrategias climáticos a largo plazo del Estado, siempre que haya pruebas sustanciales que respalden el análisis de la agencia de la forma en que esos objetivos o estrategias abordan la contribución incremental del proyecto al cambio climático y su conclusión de que la contribución incremental del proyecto no es acumulativamente considerable. El Borrador del EIR/EIS Suplementario discute la consistencia del proyecto con el Plan de Alcance de la CARB, que es la compilación de las metas y estrategias estatales. Como se describe en la Conclusión de la CEQA sobre el Impacto AQ#4, Impactos Directos e Indirectos Permanentes sobre el Cambio Climático Global - Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, en la Sección 3.3, Calidad del Aire y Cambio Climático Global, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, el proyecto de la HSR está incluido en el plan de alcance de la AB 32 como "Medida #T-9" y sería consistente con la meta del estado para el año 2020. Además, como se mencionó anteriormente, la Sección de Proyectos de Merced a Fresno, como parte del sistema más amplio de la Fase 1 de la reforma del sector salud, se identifica específicamente en la Actualización del Plan de Alcance 2017 de CARB como la base de un sistema de transporte sostenible que puede ayudar a lograr las reducciones de las VMT en todo el estado necesarias para cumplir con las metas de cambio climático del estado para 2030 y 2050. Además, como se describe en el Borrador del EIR/EIS Suplementario, el proyecto reduciría las emisiones de GEI en relación con las condiciones de línea de base. Por lo tanto, el Borrador del EIR/EIS Suplementario es consistente con las enmiendas a la Sección 15064.4.

² Informe Final de Impacto Ambiental/Declaración de Impacto Ambiental de la Sección de Merced a Fresno (EIR/EIS Final de Merced a Fresno)

3.4 Sección 15064.7 – Uso de normas ambientales como umbrales de importancia

Las enmiendas a esta sección aclaran el uso de las normas medioambientales como umbrales de importancia y definen el término "norma medioambiental". Cada una de las secciones de recursos en el Borrador del EIR/EIS Suplementario incluye una subsección titulada "Leyes, Regulaciones y Órdenes" que identifica las regulaciones ambientales aplicables usadas como estándares ambientales y cualquier actualización o adición aplicable al marco legal y regulatorio que haya ocurrido desde la publicación del EIR/EIS final original de Merced a Fresno. Además, cada discusión de impacto incluye una sección de Conclusión de la CEQA que explica cómo los estándares evitan los impactos específicos del proyecto. Por lo tanto, el Borrador del EIR/EIS Suplementario es consistente con las enmiendas a la Sección 15064.7.

3.5 Sección 15086 – Consulta con las agencias de tránsito cercanas

La enmienda a esta sección aclara que, durante el período de revisión pública del borrador del EIR para un proyecto de importancia a nivel estatal, regional o de área, la consulta de la agencia líder con otras agencias debe incluir a las agencias de transporte público con instalaciones dentro de media milla del proyecto propuesto. Como se documenta en el Capítulo 9, Participación del Público y de la Agencia, la Autoridad consultó con la Ciudad de Chowchilla (que opera servicios limitados de tránsito fijo y a pedido) en múltiples ocasiones, así como con la Comisión de Transporte del Condado de Madera. Además, este documento será proporcionado a aquellas agencias públicas con instalaciones dentro de media milla del proyecto propuesto para su revisión y comentarios. Por lo tanto, el Borrador del EIR/EIS Suplementario es consistente con la enmienda a la Sección 15086.

3.6 Sección 15124 – Objetivos y beneficios del proyecto

La enmienda a esta sección establece que una agencia líder puede incluir los beneficios del proyecto en la declaración de los objetivos buscados por el proyecto propuesto. El Capítulo 1, Introducción y Propósito, Necesidad y Objetivos, del Borrador del EIR/EIS Suplementario proporciona objetivos detallados del proyecto y describe los beneficios del proyecto, de acuerdo con la enmienda a la Sección 15124.

3.7 Sección 15125 – Entorno ambiental y línea de base

Las enmiendas a esta sección aclaran el requisito de EIR de describir el entorno ambiental existente para el proyecto y el uso de las condiciones existentes o futuras como línea de base para determinar si un impacto es significativo basándose en la jurisprudencia publicada de la CEQA. En las enmiendas se señala que una agencia principal debe, en general, determinar las condiciones existentes en el momento de la notificación de la preparación, pero también puede definir las condiciones existentes sobre la base de las condiciones históricas o las condiciones previstas cuando el proyecto entre en funcionamiento, siempre y cuando éstas estén respaldadas por pruebas sustanciales. Las enmiendas especifican que una agencia líder puede utilizar las condiciones futuras proyectadas como única base de referencia, lo que demuestra que el uso de las condiciones existentes sería engañoso o carecería de valor informativo para los responsables de la toma de decisiones y el público. El Borrador del EIR/EIS Suplementario identifica las condiciones ambientales en el momento en que se inició el análisis ambiental (es decir, 2015) para los propósitos del análisis de la CEQA. La discusión de ciertos temas (por ejemplo, transporte, calidad del aire, energía) también compara las futuras condiciones en el 2040 con y sin el proyecto, de acuerdo con la enmienda a la Sección 15125.

3.8 Sección 15126.2(a) – Los EIR se centrarán en los impactos del proyecto sobre el medio ambiente.

Las enmiendas a la Sección 15126.2(a) la revisan para reflejar la decisión de la Corte Suprema de California en *California Building Industry Association v. Bay Area Air Quality Management District* (2015) 62 Cal.4th 369. En esta decisión, la Corte Suprema sostuvo que "las agencias sujetas a la CEQA generalmente no están obligadas a analizar el impacto de las condiciones ambientales existentes en los futuros usuarios o residentes de un proyecto", sino que deben analizar las amenazas que el proyecto podría causar o arriesgar exacerbar al atraer el desarrollo y a las personas en el área afectada.

Además de proporcionar un lenguaje aclaratorio en la Sección 15126.2(a), las Enmiendas a las Directrices de 2018 incluyeron cambios a la Lista de Verificación del Apéndice G en varias áreas temáticas, tales como Geología y Suelos e Hidrología y Calidad del Agua, que ayudan a los usuarios de la lista de verificación a aclarar si un determinado proyecto tendría un impacto ambiental significativo.

Como se detalla más adelante en la revisión tema por tema de los cambios a la Lista de Verificación del Apéndice G, el Borrador del EIR/EIS Suplementario es consistente con la Sección 15126.2(a) revisada porque se enfoca en los efectos del proyecto sobre el medio ambiente, al mismo tiempo que considera el potencial para causar o exacerbar los peligros.

3.9 Sección 15126.2(b) – Impactos energéticos

Antes de las Enmiendas a las Directrices de 2018, los detalles sobre el análisis del impacto energético se incluían en el Apéndice F de las Directrices de la CEQA. Las Enmiendas a las Directrices de 2018 agregaron una sección de "Energía" a la Lista de Verificación de la CEQA del Apéndice G, que incluye las siguientes preguntas relacionadas con los posibles impactos energéticos de un proyecto:

El proyecto:

- *¿Resultaría en un impacto ambiental potencialmente significativo debido al desperdicio, ineficiencia o consumo innecesario de recursos energéticos, durante la construcción o la operación del proyecto?*
- *¿Sería un conflicto o una obstrucción de un plan estatal o local de energía renovable o de eficiencia energética?*

La Sección 3.6, Servicios Públicos y Energía, del Borrador del EIR/EIS Suplementario aborda en su totalidad las cuestiones relacionadas con la energía que se han añadido al Apéndice G. En la sección 3.6 se afirma que, si bien se gastaría energía durante la construcción, se han incorporado medidas de ahorro de energía en las alternativas que reducirían al mínimo el consumo tanto de electricidad como de combustibles fósiles. Además, la energía utilizada para la construcción sería temporal y no requeriría un aumento de la capacidad de carga máxima o de base para la electricidad y otras formas de energía o capacidad adicional a largo plazo para los combustibles fósiles o la energía eléctrica. La energía utilizada para la construcción se compensaría totalmente en un plazo aproximado de 3 años desde la puesta en marcha del proyecto. Esto se debe a que el ferrocarril de alta velocidad es un modo de transporte eficiente en el uso de la energía y proporcionaría una alternativa de viaje que consume menos energía que otros modos de transporte que se utilizan actualmente para viajar dentro del estado, como los vehículos personales y los vuelos aéreos comerciales. El Borrador del EIR/EIS Suplementario establece que las operaciones del proyecto de cualquiera de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central resultarían en ahorros de energía a largo plazo. Por consiguiente, el Borrador del EIR/EIS Suplementario concluye que tanto la construcción como las operaciones de cualquiera de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central tendrían un impacto menos que significativo en relación con el consumo de energía.

La Sección 3.6 del Borrador del EIR/EIS Suplementario establece además que la Sección de Merced a Fresno: Bifurcación en Y en el Valle Central cumpliría con el Programa Estándar de Cartera de Energía Renovable del Estado, AB 1493, Título 24, y otras regulaciones que gobiernan la energía renovable y la eficiencia energética. La sección 3.6 también señala que algunas localidades tienen políticas que fomentan la energía renovable y la eficiencia energética y que ninguna de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central entraría en conflicto con estas políticas locales. Por lo tanto, el análisis y las conclusiones de impacto de la Sección 3.6 mencionadas anteriormente se ajustan a las Enmiendas a las Directrices de 2018 relativas a los impactos energéticos.

3.10 Sección 15126.4 – Uso de normas de desempeño como mitigación

La enmienda a la Sección 15126.4 actualiza las Directrices de la CEQA con jurisprudencia publicada para permitir que los detalles específicos de una medida de mitigación se desarrollen después de la aprobación del proyecto cuando sea impracticable o inviable incluir esos detalles durante la revisión ambiental, siempre que la agencia líder: (1) se compromete con la mitigación, (2) adopta estándares de desempeño específicos que la mitigación alcanzará, y (3) identifica los tipos de acciones potenciales que

pueden lograr de manera viable ese estándar de desempeño. Cuando corresponda, el borrador del EIR/EIS suplementario incluye estos requisitos para los detalles de las medidas de mitigación que no pueden predecirse en este momento: por ejemplo, la medida de mitigación de ruido NV-MM#3, Implementar las Pautas de Mitigación de Ruido y Vibración del Proyecto Ferroviario de Alta Velocidad de California, proporciona un enfoque escalonado detallado para abordar los impactos del ruido, incluyendo el compromiso con la mitigación, los estándares de desempeño y los tipos de acciones potenciales. De manera similar, la medida de mitigación de recursos biológicos BIO-MM#3, Preparar e Implementar un Plan de Mitigación de Hábitat, proporciona un enfoque detallado para abordar los impactos a los hábitats acuáticos de múltiples especies de estatus especial, que incluye requisitos específicos, estándares de desempeño y una gama de acciones potenciales. Por lo tanto, el Borrador del EIR/EIS Suplementario es consistente con la Sección 15126.4 revisada.

3.11 Sección 15155 – Análisis del suministro de agua

La enmienda a esta sección aclara la consulta y el análisis del suministro de agua para proyectos que desencadenan análisis del suministro de agua donde las ciudades o condados sirven como agencias líderes, según lo descrito por la Corte Suprema de California en el caso *Vineyard Area Citizens for Responsible Growth v. Rancho Cordova* (2007) (40 Cal. 4th 412). Debido a que la Autoridad es una agencia estatal líder, esta sección de pautas no se aplica. Sin embargo, la Autoridad ha desarrollado una evaluación del uso del agua contenida en el Apéndice 3.6-B, para apoyar la discusión de la demanda de agua del proyecto y la disponibilidad de suministros de agua que es consistente con la celebración en *Vineyard Area Citizens for Responsible Growth* y la revisión de la Sección 15155.

3.12 Sección 15370 – Se amplía la definición de "mitigación" para incluir las servidumbres ecológicas.

La enmienda a esta sección aclara que la compensación puede servir como mitigación e incluye un ejemplo de establecimiento de una servidumbre ecológica. El borrador del EIR/EIS identifica las servidumbres ecológicas como una forma de mitigación compensatoria en el Capítulo 3.7, Recursos Biológicos y Humedales, y en el Capítulo 3.14, Tierras Agrícolas, en concordancia con la definición de la enmienda.

3.13 Revisiones al Apéndice G de la Lista de control ambiental

El Borrador del EIR/EIS Suplementario utiliza las preguntas de la lista de verificación ambiental del Apéndice G como umbrales para determinar la importancia de los impactos. Las Enmiendas a las Directrices de 2018 hicieron numerosos cambios en el texto de la lista de verificación dentro del Apéndice G de las Directrices de la CEQA. La mayoría de estos cambios en el texto son aclaraciones para abordar la interpretación judicial de los estatutos de la CEQA que han ocurrido con el tiempo. La Autoridad revisó todos estos cambios en el texto de la lista de verificación ambiental del Apéndice G y determinó que las aclaraciones de lenguaje no cambiarían el análisis y las conclusiones del Borrador del EIR/EIS Suplementario. A continuación se presentan las preguntas de la lista de verificación que se modificaron como resultado de las Enmiendas a las Directrices de 2018; las supresiones se muestran en negrita y las adiciones en negrita en subrayado. Para abreviar, solo se incluyen las preguntas revisadas de la lista de verificación del Apéndice G. Después de cada resumen de los cambios en el texto hay una discusión de la consistencia del Borrador del EIR/EIS Suplementario con la revisión.

I. ESTÉTICA

Con excepción de lo dispuesto en la Sección 21099 del Código de Recursos Públicos, el proyecto:

c) **¿Degradaría sustancialmente el carácter visual existente o la calidad de las *vistas públicas del sitio y sus alrededores?* (Las vistas públicas son aquellas que se experimentan desde un punto de vista de acceso público). Si el proyecto está en un área urbanizada, ¿controlaría el proyecto con la zonificación aplicable y otras regulaciones que rigen la calidad escénica?**

Este cambio aclaró que la evaluación del carácter o la calidad visual debe centrarse en los puntos de vista del público y que el análisis en las áreas urbanizadas también debe evaluar los conflictos con la zonificación y otras regulaciones relativas a la calidad escénica.

La Sección 3.16, Estética y Recursos Visuales, del Borrador del EIR/EIS Suplementario considera el potencial para que el proyecto resulte en impactos visuales temporales y permanentes. El análisis se basó en una metodología ampliamente aceptada para evaluar los impactos visuales establecida por la Administración Federal de Carreteras. El análisis identificó puntos de vista clave (KVP) como representativos de los diferentes tipos de paisajes presentes dentro del área de recursos visuales, y compara las condiciones existentes y simuladas con las condiciones del proyecto. Cada uno de los KVP son de áreas públicas, es decir, carreteras y autopistas locales en las inmediaciones del proyecto, donde se proponen elementos relacionados con el proyecto para ser agregados con una o más de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central. Las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central están ubicadas en áreas no urbanizadas, por lo que la otra parte de la enmienda no es relevante.

Debido a que los KVP examinaron exclusivamente las opiniones del público, el análisis y las conclusiones de impacto de la Sección 3.16 se ajustan al lenguaje revisado del Apéndice G con respecto a la estética y los recursos visuales.

II. CALIDAD DEL AIRE

*Cuando sea posible, los criterios de importancia establecidos por el **distrito** de gestión de la calidad del aire o el distrito de control de la contaminación del aire aplicables pueden servir de base para tomar las siguientes determinaciones.*

El proyecto:

~~b) ¿Violaría alguna norma de calidad del aire o contribuir sustancialmente a una violación de la calidad del aire existente o proyectada?~~

~~c) ¿Daría lugar a un aumento neto acumulativo considerable de cualquier contaminante que no se haya cumplido en la región del proyecto de acuerdo con una norma federal o estatal de calidad del aire ambiente (incluida la liberación de emisiones que superen los umbrales cuantitativos para los precursores del ozono)?~~

~~c d) ¿Expondría los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes?~~

~~d e) Crearía un resultado objetable ¿Resultaría en otras emisiones (como las que producen olores o polvo) que afectan negativamente a un número considerable de personas?~~

La eliminación del lenguaje anterior en el subpárrafo (b) fue para eliminar la duplicación con el subpárrafo (a), que ya pregunta si el proyecto entraría en conflicto u obstaculizaría la implementación del plan de calidad del aire aplicable. El lenguaje sobre el olor se revisó para centrarse en el potencial de un proyecto para causar impactos adversos a un número sustancial de personas, en lugar de en el potencial para que el proyecto cause un olor subjetivo "objetable".

La Sección 3.3, Calidad del Aire y Cambio Climático Global, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, considera los impactos a la calidad del aire y el potencial para entrar en conflicto u obstruir la implementación de los planes de calidad del aire, incluyendo la violación de los estándares de calidad del aire o que resulten en un aumento neto acumulativamente considerable de los contaminantes de los criterios. La ligera revisión de las preguntas de la lista de verificación del Apéndice G para estos temas no cambia el análisis.

El Borrador del EIR/EIS Suplementario no incluye un análisis detallado de los olores de las operaciones de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central porque el potencial para ese tipo de impacto no ha cambiado de lo que fue descrito en el EIR/EIS Final de Merced a Fresno (Autoridad y FRA 2012: página 3.3-71). Ese análisis consideró el tema de los olores en términos generales en términos de los usos sensibles de la tierra cercanos, y la revisión de la lista de verificación del Apéndice G no cambiaría ese análisis previo. Por lo tanto, el análisis y las conclusiones de la Sección 3.3 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G para la calidad del aire.

VI. RECURSOS BIOLÓGICOS

El proyecto:

c) *¿Tendría un efecto adverso sustancial en humedales **estatales o** protegidos federalmente **según lo definido por la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia** (incluyendo, pero no limitado a, pantanos, piscinas veraniegas, zonas costeras, etc.) a través de remoción directa, relleno, interrupción hidrológica, u otros medios?*

El único cambio en estas preguntas de la lista de verificación fue añadir que el análisis debe considerar los posibles impactos en los humedales protegidos tanto por el estado como por el gobierno federal. La Sección 3.7, Recursos Biológicos y Humedales, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, considera tanto las aguas de los humedales protegidos por el estado como los federales en la página 3.7-25 bajo la sección sobre Delineación de Recursos Acuáticos y el Método de Evaluación Rápida de California para Humedales y Áreas Ribereñas. Por lo tanto, el análisis y las conclusiones de la Sección 3.7 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G para los recursos biológicos.

V. RECURSOS CULTURALES

El proyecto:

a) *¿Causaría un cambio adverso sustancial en el significado de un recurso histórico **de acuerdo con lo definido en** § 15064.5?*

~~c) *¿Destruiría directa o indirectamente un recurso o sitio paleontológico único o un rasgo geológico único?*~~

~~C d) *¿Perturbaría restos humanos, incluidos los enterrados fuera de los cementerios dedicados?*~~

Estos cambios aclararon que la Sección 15064.5 de las Directrices hace más que proporcionar una definición de los recursos históricos, pero también proporciona criterios detallados para utilizar al considerar si un proyecto podría causar un cambio adverso sustancial en dicho recurso. La Sección 3.17, Recursos Culturales, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, específicamente la subsección 3.17.5.4, Determinación de la Significación Bajo la CEQA, traza definiciones de recursos históricos, criterios de impacto y evaluación de la significación de toda la Sección 15064.5 de las Directrices de la CEQA, que no fue modificada por las Enmiendas a las Directrices de 2018.

Además, estos cambios reubicaron la consideración de los impactos potenciales sobre los recursos paleontológicos de la rúbrica "Recursos culturales" a "Geología y suelos". De acuerdo con la versión actual de las *Directrices de Metodología Ambiental* de la Autoridad (adoptadas por primera vez en 2007, con actualizaciones importantes en 2009, 2010 y 2014), los impactos de los recursos paleontológicos se consideran parte del análisis de Geología y Suelos, en consonancia con las Enmiendas a las Directrices de 2018. Basándose en lo anterior, el análisis y las conclusiones de la Sección 3.17 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre recursos culturales.

VI. ENERGÍA

Como se señaló en la discusión anterior sobre los cambios a las Directrices, la Sección 15126.2(b), Sección 3.6, Servicios Públicos y Energía, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, aborda en su totalidad las nuevas preguntas agregadas a la lista de verificación del Apéndice G como resultado de las Enmiendas a las Directrices de 2018.

VI. GEOLOGÍA Y SUELOS

El proyecto:

a) ~~**Exponer a las personas o estructuras a**~~ **¿Causaría directa o indirectamente** efectos adversos sustanciales potenciales, incluyendo el riesgo de pérdida, lesión o muerte que involucra...?:

i) *¿Ruptura de una falla sísmica conocida, según se indica en el mapa de zonificación de fallas sísmicas más reciente de Alquist-Priolo publicado por el geólogo estatal para la zona o basado en otras pruebas sustanciales de una falla conocida? Véase la publicación especial 42 de la División de Minas y Geología.*

ii) *¿Fuerte sacudida sísmica del suelo?*

iii) *¿Falla de tierra relacionada con el seísmo, incluida la licuefacción?*

iv) *¿Deslizamientos de tierra?*

d) *¿Estaría ubicado en un suelo expansivo, tal como se define en la Tabla 18-1-B del Código Uniforme de Construcción (1994), creando riesgos sustanciales **directos o indirectos** para la vida o la propiedad?*

f) ¿Destruiría directa o indirectamente un recurso o sitio paleontológico único o un rasgo geológico único?

Los cambios a estas preguntas de la lista de verificación tenían la intención de reflejar que las agencias deben considerar los impactos directos e indirectos en la geología y los recursos del suelo, y ayudar a las agencias líderes a enfocar mejor sus análisis en si un proyecto dado causaría o empeoraría los riesgos sísmicos (en oposición a los impactos de la geología y los suelos existentes en el proyecto). Además, la evaluación de los impactos de los recursos paleontológicos se trasladó de la sección de recursos culturales a la sección de Geología y Suelos.

Como se establece en la Sección 3.9, Geología, Suelos, Sismicidad y Recursos Paleontológicos, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, la metodología considerada en el análisis toma en cuenta los impactos sísmicos primarios y secundarios al evaluar los impactos del proyecto y por lo tanto considera los impactos directos e indirectos asociados con los impactos del proyecto relacionados con la geología, los suelos y la sismicidad.

La Sección 3.9 del Borrador del EIR/EIS Suplementario analiza la exposición potencial de los pasajeros, empleados y estructuras de la HSR a los peligros geológicos y de suelo existentes, lo cual es técnicamente un análisis del impacto del medio ambiente en el proyecto. Si bien tales preguntas sobre el impacto del medio ambiente en el proyecto fueron eliminadas del Apéndice G por el fallo de *CBIA v. BAAQMD* de la Corte Suprema de California, el documento concluye que el proyecto no resultaría en impactos significativos para los pasajeros, empleados o estructuras de la reforma del sector salud debido a los riesgos de los peligros geológicos o del suelo existentes y, por lo tanto, el documento no identifica ningún impacto de la CEQA debidos a los impactos del medio ambiente en el proyecto y, por lo tanto, es consistente con el cambio en el Apéndice G.

La Sección 3.9 también incluye análisis y conclusiones relativas a los impactos potenciales del proyecto sobre los recursos paleontológicos, de acuerdo con la pregunta de la lista de verificación que había sido reubicada dentro del Apéndice G de la subsección de Recursos Culturales. Con base en lo anterior, el análisis y las conclusiones de la Sección 3.9 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre geología y suelos.

IX. PELIGROS Y MATERIALES PELIGROSOS

El proyecto:

e) *En el caso de un proyecto situado dentro de un plan de uso de la tierra de un aeropuerto o, en caso de que no se haya adoptado un plan de este tipo, a menos de dos millas de un aeropuerto público o aeropuerto de uso público, ¿supondría el proyecto un riesgo para la seguridad **o un ruido excesivo** para las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto?*

~~f) *En el caso de un proyecto en las proximidades de una pista de aterrizaje privada, ¿supondría el proyecto un riesgo para la seguridad de las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto?*~~

g) *¿Disminuiría la implementación o interferiría físicamente con un plan de respuesta de emergencia o plan de evacuación de emergencia adoptado?*

~~h g) *¿Expondría a personas o estructuras, **ya sea directa o indirectamente**, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte por incendios forestales, **incluso cuando las tierras silvestres están adyacentes a áreas urbanizadas o cuando las residencias están entremezcladas con las tierras silvestres?***~~

Los cambios anteriores a algunas de las preguntas sobre peligros en la lista de verificación del Apéndice G aclaran que la proximidad de un proyecto a un aeropuerto puede crear un impacto relacionado con el

ruido excesivo, eliminan la pregunta anterior sobre los peligros de seguridad cerca de pistas de aterrizaje privadas y eliminan el lenguaje en relación con los peligros de incendios forestales.

La Sección 3.11, Seguridad y Protección, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, identifica varios aeropuertos y pistas de aterrizaje dentro de dos millas de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central. Además, la Sección 3.4, Ruido y Vibración, evalúa la posibilidad de que el proyecto cause impactos de ruido o vibración. El análisis en la Sección 3.4 toma en cuenta los niveles de ruido existentes y con proyecto en el área de estudio de los recursos, que incluiría el ruido asociado con los aeropuertos y pistas de aterrizaje existentes, entre otras fuentes de ruido, tales como carreteras, operaciones ferroviarias existentes y operaciones agrícolas existentes. Por lo tanto, las conclusiones de la Sección 3.4 tienen plenamente en cuenta los efectos potenciales de ruido y vibración de la construcción y las operaciones de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central. Además, las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central no añadirían nuevos receptores sensibles al ruido y, por lo tanto, no tendrían potencial para aumentar el número de personas cerca de los aeropuertos o las pistas de aterrizaje que podrían estar expuestas a un ruido excesivo debido a las operaciones de los aeropuertos o las pistas de aterrizaje.

Con respecto a los peligros de seguridad y pistas de aterrizaje privadas, la Sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS Suplementario analiza la seguridad potencial en las cercanías de pistas de aterrizaje privadas y concluye que las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central no resultarían en ninguno de estos impactos.

Con respecto a los cambios relativos a la posible exposición directa o indirecta de personas o estructuras a los incendios forestales, otros cambios en las preguntas de la lista de control del Apéndice G incluyeron la adición de una nueva subsección XX titulada "Incendios forestales". Por favor vea la discusión bajo la subsección XX, Incendios Forestales a continuación, la cual proporciona más detalles sobre cómo el documento abordó los riesgos potenciales de incendios forestales dentro de la Sección 3.11. La Sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS suplementario documenta que el proyecto está fuera de cualquier zona de muy alto o alto riesgo de incendio y que sería construido y operado en un área definida por tierra activamente cultivada, limitando aún más la exposición al riesgo de incendio. Sobre la base de lo anterior, el análisis y las conclusiones de las Secciones 3.4 y 3.11 son coherentes con el texto revisado del Apéndice G sobre peligros.

X. HIDROLOGÍA Y CALIDAD DEL AGUA

El proyecto:

a) *¿Violaría alguna norma de calidad del agua o requisitos de vertido de residuos **o degradaría sustancialmente la calidad de las aguas superficiales o subterráneas**?*

b) *¿**Agotaría/Disminuiría** sustancialmente las reservas de agua subterránea o interfieren sustancialmente con la recarga de agua subterránea de tal manera que el proyecto puede impedir el manejo sostenible de las aguas subterráneas de la cuenca ~~que habría un déficit neto en el volumen del acuífero o una disminución del nivel de la capa freática local (por ejemplo, la tasa de producción de pozos cercanos preexistentes descendería a un nivel que no apoyaría los usos de la tierra existentes o los usos planificados para los cuales se han otorgado permisos)~~?*

c) *¿Alteraría sustancialmente el patrón de drenaje existente del sitio o área, incluso mediante la alteración del curso de un arroyo o río **o mediante la adición de superficies impermeables**, de una manera que sí lo hiciera...?:*

(i) ¿provocaría una erosión o sedimentación sustancial dentro o fuera del emplazamiento?;

(ii) ¿aumentaría sustancialmente el ritmo o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzca una inundación dentro o fuera del emplazamiento?;

(iii) ¿crearía o contribuiría con agua de escorrentía que exceda la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados, o proporcionar fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada?; o

(iv) ¿impediría o reorientaría los caudales de las crecidas?

d) En zonas de peligro de inundación, tsunami o seiche, ¿riesgo de liberación de contaminantes debido a la inundación del proyecto?

e) ¿Sería un conflicto u obstrucción de la implementación de un plan de control de calidad del agua o de un plan de manejo sostenible de las aguas subterráneas?

d) ¿Alteraría sustancialmente el patrón de drenaje existente del sitio o área, incluso mediante la alteración del curso de un arroyo o río, o aumentar sustancialmente el ritmo o la cantidad de escorrentía superficial de manera que se produzca una inundación dentro o fuera del sitio?

e) ¿Crearía o contribuiría con aguas de escorrentía que excedan la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados o que proporcionen fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada?

f) ¿Deterioraría de otra manera sustancialmente la calidad del agua?

g) ¿Pondría viviendas dentro de un área de peligro de inundación de 100 años como se indica en un mapa federal de límites de peligro de inundación o en un mapa de tasas de seguro de inundación u otro mapa de delineación de peligros de inundación?

h) ¿Colocaría dentro de un área de peligro de inundación de 100 años estructuras que impidan o redirijan los caudales de inundación?

i) ¿Expondría a las personas o a las estructuras a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte por inundación, incluyendo la inundación como resultado de la falla de un dique o presa?

j) ¿Inundación por seiche, tsunami, o corriente de lodo?

Estos cambios tenían por objeto consolidar y aclarar las cuestiones relativas a la lista de control del Apéndice G sobre la calidad del agua y el potencial de que los elementos del proyecto, incluidas las superficies impermeables, tuvieran efectos relacionados con la hidrología. Los cambios también aclaran que la evaluación del impacto de las aguas subterráneas debe tener en cuenta la gestión sostenible de las cuencas de aguas subterráneas. Además, los cambios eliminan varias preguntas anteriores que se referían a los impactos del medio ambiente en un proyecto, que se determinó que ya no eran impactos de la CEQA según el fallo de la Corte Suprema de California en el caso *CBIA vs. BAAQMD*.

Como se establece en la Sección 3.8, Hidrología y Recursos Hídricos, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, el análisis investiga la posibilidad de que el proyecto viole las normas de calidad del agua, viole los requisitos de descarga de desechos o degrade sustancialmente la calidad del agua de otra manera. La Sección 3.8 hace referencia a la Ley de Manejo Sustentable de Aguas Subterráneas de 2014 (2014 Sustainable Groundwater Management Act) y además establece que las cuencas de aguas subterráneas en el área han estado en un estado de sobregiro crítico. La sección 3.8 concluye que la construcción y las operaciones de cualquiera de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central tendrían un impacto menos que significativo en los recursos de agua subterránea porque las alternativas tendrían una interferencia mínima con la recarga de agua subterránea, extraerían agua subterránea solo para la construcción, y resultarían en que algunas tierras fueran retiradas del uso agrícola y, por lo tanto, reducirían las extracciones de recursos de agua subterránea locales durante las operaciones. Además, el análisis en la Sección 3.8 considera el potencial de nuevas superficies impermeables como resultado de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central para contribuir a los efectos relacionados con la hidrología y la calidad del agua.

La Sección 3.8 del Borrador del EIR/EIS Suplementario analiza la exposición potencial de los pasajeros, empleados y estructuras de la reforma del sector salud a las inundaciones y riesgos relacionados, lo cual es técnicamente un análisis del impacto del medio ambiente en el proyecto. Aunque tales preguntas sobre el impacto del medio ambiente en el proyecto fueron eliminadas del Apéndice G por el fallo de *CBIA v. BAAQMD* de la Corte Suprema de California, el documento concluye que el proyecto no resultaría en impactos significativos para los pasajeros, empleados o estructuras de la reforma del sector salud debido a inundaciones o riesgos relacionados y, por lo tanto, el documento no identifica ningún impacto de la CEQA debido a los impactos del medio ambiente en el proyecto y, por lo tanto, no es

inconsistente con el cambio en el Apéndice G. Sobre la base de lo anterior, el análisis y las conclusiones de la Sección 3.8 son coherentes con el texto revisado del Apéndice G sobre hidrología.

XI. USO DE LA TIERRA Y PLANIFICACIÓN

El proyecto:

b) ¿Causaría un impacto ambiental significativo debido a un conflicto con cualquier plan, política o reglamento de uso de la tierra aplicable de una agencia con jurisdicción sobre el proyecto (incluyendo, pero no limitado al plan general, plan específico, programa costero local u ordenanza de zonificación) adoptado con el propósito de evitar o mitigar un efecto ambiental?

c) ¿Tendría un conflicto con cualquier plan de conservación de hábitat o plan de conservación de la comunidad natural aplicable?

Los cambios anteriores aclaran que un mero conflicto con un plan o política pertinente no es en sí mismo un impacto ambiental significativo y que una evaluación de la CEQA debe determinar si alguno de estos conflictos causaría un impacto ambiental significativo. Además, los cambios eliminaron la pregunta anterior sobre HCP y NCCP como redundante a una pregunta en la sección de Recursos Biológicos.

La Sección 3.13, Uso de la Tierra y Planificación, del Borrador del EIR/EIS Suplementario señala la revisión de todas las leyes federales y estatales pertinentes, así como de los planes y políticas locales. El documento señala que el proyecto sería coherente con todas las leyes federales y estatales. Aunque la Autoridad como agencia estatal no está obligada a cumplir con los planes y políticas locales, la Sección 3.13 incluye una revisión de dichos planes y políticas. En la sección 3.13 se señala que las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central serían incompatibles con varias políticas de las ciudades y condados relativas a la posible conversión de tierras agrícolas para usos no agrícolas. La Sección 3.14, Tierras agrícolas, analiza a fondo el potencial de que las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central resulten en efectos ambientales significativos para las tierras agrícolas porque las alternativas convertirían las tierras agrícolas a un uso de transporte.

Debido a que las Secciones 3.13 y 3.14 abordan colectivamente los conflictos de políticas y los efectos ambientales significativos resultantes, el análisis y las conclusiones de las Secciones 3.13 y 3.14 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre el uso de la tierra.

XIII. RUIDO

¿El proyecto resultaría en....?

a) Exposición de personas a o g ¿Generación de un aumento sustancial, temporal o permanente, de los niveles de ruido ambiental en las cercanías del proyecto que supere las normas establecidas en el plan general local o en la ordenanza sobre ruido, o las normas aplicables de otras agencias?

b) Exposición de personas a o g ¿Generación de vibraciones en el suelo o niveles de ruido en el suelo excesivos?

c) ¿Un aumento sustancial y permanente de los niveles de ruido ambiental en las inmediaciones del proyecto por encima de los niveles existentes sin el proyecto?

d) Un aumento sustancial, temporal o periódico, de los niveles de ruido ambiental en las inmediaciones del proyecto por encima de los niveles existentes sin el proyecto?

e) En el caso de un proyecto situado en las proximidades de una pista de aterrizaje privada o de un plan de uso del suelo de un aeropuerto o, en caso de que no se haya adoptado dicho plan, a menos de dos millas de un aeropuerto público o de un aeropuerto de uso público, ¿expondría el proyecto a las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto a niveles de ruido excesivos?

f) En el caso de un proyecto en las proximidades de una pista de aterrizaje privada, ¿expondría el proyecto a las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto a niveles de ruido excesivos?

Los cambios anteriores tienen por objeto ayudar a las agencias principales a centrar sus análisis en la posibilidad de que un proyecto determinado genere nuevas fuentes de ruido. Los cambios eliminaron dos preguntas de la lista de comprobación que consideraban si un proyecto podía dar lugar a un aumento sustancial, permanente o temporal, de los niveles de ruido ambiental. Los cambios consolidaron dos preguntas de la lista de verificación relativas a los aeropuertos y las pistas de aterrizaje, lo que permitió una mayor eficiencia en la elaboración de las respuestas de la lista de verificación. Además, los cambios eliminan varias preguntas anteriores que se referían a los impactos del medio ambiente en un proyecto, que se determinó que ya no eran impactos de la CEQA según el fallo de la Corte Suprema de California en el caso *CBIA v. BAAQMD*.

La Sección 3.4, Ruido y Vibración, del Borrador del EIR/EIS Suplementario contiene un análisis de los impactos del ruido y la vibración del proyecto basado en metodologías apropiadas para un proyecto a gran escala como la construcción y operación del ferrocarril de pasajeros de alta velocidad. Mientras que el Borrador del EIR/EIS Suplementario identifica la versión anterior de las preguntas de la lista de verificación como la base para determinar la importancia de la CEQA, la naturaleza del proyecto del tren de alta velocidad, así como las metodologías elegidas, enfocan el análisis en el potencial de cada una de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central para generar ruido y vibración durante las fases de construcción y operación, lo cual es consistente con las enmiendas a las Directrices de 2018. Ninguna de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central añadiría personas o edificios; por lo tanto, el análisis en la Sección 3.4 no se centró en si el proyecto expondría a **nuevas** personas al ruido y la vibración existentes (lo cual sería un problema no relacionado con la CEQA sobre el impacto del medio ambiente en el proyecto), sino en el potencial de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central para generar nuevas fuentes de ruido y vibración que expondrían potencialmente a las personas y los edificios **existentes** a incrementos significativos en el ruido y la vibración (lo cual sigue siendo un problema de la CEQA).

Mientras que las Enmiendas a las Directrices de 2018 consolidaron dos cuestiones relacionadas con las operaciones aéreas bajo el epígrafe de ruido, las enmiendas mantienen una cuestión similar bajo el epígrafe de peligros y materiales peligrosos (véase la discusión de "Peligros y Materiales Peligrosos" más arriba y la discusión de la consideración de los impactos potenciales relacionados con la proximidad a aeropuertos y pistas de aterrizaje). El Borrador del EIR/EIS Suplementario consolida todas las cuestiones relacionadas con aeropuertos y pistas de aterrizaje dentro de la Sección 3.11, Seguridad y Protección. Basándose en lo anterior, el análisis y las conclusiones de las Secciones 3.4 y 3.11 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre ruido.

XIV. POBLACIÓN Y VIVIENDA

El proyecto:

- a) *¿Induciría un crecimiento demográfico sustancial **no planificado** en una zona, ya sea directamente (por ejemplo, proponiendo nuevos hogares y empresas) o indirectamente (por ejemplo, mediante la ampliación de carreteras u otras infraestructuras)?*
- b) *¿Desplazaría a un número considerable de **personas o** viviendas existentes, lo que requiere la construcción de viviendas de reemplazo en otro lugar?*
- c) *¿**Desplazaría a un número considerable de personas, lo que requiere la construcción de viviendas de reemplazo en otro lugar?***

Los cambios anteriores tienen por objeto ayudar a las agencias principales a centrar sus análisis en las posibilidades de que los proyectos den lugar a un crecimiento que no se había tenido en cuenta anteriormente, por ejemplo, en un plan general aprobado o en un plan específico o en un documento aprobado similar. Los cambios anteriores también consolidaron las dos preguntas de la lista de verificación relativas al desplazamiento en una sola pregunta.

La Sección 3.18, Crecimiento Regional, del Borrador del EIR/EIS Suplementario considera el potencial de crecimiento inducido de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central. Debido a que las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central consideradas en el Borrador del EIR/EIS Suplementario no incluyen ninguna interfaz con el público (tales como estaciones) o una instalación de mantenimiento que pudiera generar empleo permanente, el análisis en la Sección 3.18 se refiere al

contexto de crecimiento regional y las conclusiones del EIR/EIS Final de Merced a Fresno, a partir del cual se inició la necesidad de un análisis suplementario de la Bifurcación en Y en el Valle Central. Tanto el EIR/EIS Final de Merced a Fresno como el Borrador del EIR/EIS Suplementario examinan las tendencias históricas de población y empleo, así como las proyecciones futuras para cada uno de ellos basadas en datos estatales, regionales y locales. Tanto el EIR/EIS Final de Merced a Fresno como el Borrador del EIR/EIS Suplementario para las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central establecen conclusiones sobre el potencial de varias alternativas para inducir un crecimiento superior a lo que se planea o se proyecta para la región.

La Sección 3.12, Socioeconomía y Comunidades, del Borrador del EIR/EIS Suplementario proporciona un análisis completo del potencial de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central para desplazar residencias (personas), así como negocios comerciales e industriales, operaciones agrícolas e instalaciones comunitarias/públicas. Debido a que las Secciones 3.12 y 3.18 abordan colectivamente el potencial de los incentivos al crecimiento no planificados, así como los desplazamientos de personas y viviendas, el análisis y las conclusiones de las Secciones 3.12 y 3.18 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre el crecimiento de la población.

XVII. TRANSPORTE/TRÁFICO

El proyecto:

a) ~~¿Tendría un conflicto con un plan **de programa**, ordenanza o política **aplicable que establezca medidas de efectividad para el desempeño del que trate** el sistema de circulación, **incluyendo el tránsito, la calzada, las instalaciones para ciclistas y peatones?** **teniendo en cuenta todos los modos de transporte, incluido el transporte público y los viajes no motorizados, y los componentes pertinentes del sistema de circulación, incluidos, entre otros, los cruces, las calles, las autopistas y autopistas, los carriles para peatones y para bicicletas y el transporte público?**~~

b) ~~¿**El proyecto estaría en conflicto o sería inconsistente con las Directrices de la CEQA sección 15064.3, subdivisión (b)?** **¿Tendría un conflicto con un programa aplicable de manejo de la congestión, incluyendo, pero no limitado a, estándares de servicio y medidas de demanda de viajes, u otros estándares establecidos por la agencia de manejo de la congestión del condado para carreteras o autopistas designadas?**~~

c) ~~¿**Darían lugar a un cambio en los patrones de tráfico aéreo, incluido un aumento de los niveles de tráfico o un cambio de ubicación que entrañe riesgos sustanciales para la seguridad?**~~

d) ~~¿Incrementaría sustancialmente los peligros debido a una característica de diseño **geométrico** (por ejemplo, curvas cerradas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles (por ejemplo, equipo agrícola)?~~

e-d) ~~¿Darían lugar a un acceso de emergencia inadecuado?~~

f) ~~¿**Tendría un conflicto con las políticas, planes o programas adoptados en relación con el transporte público, las bicicletas o las instalaciones peatonales, o que disminuyan el desempeño o la seguridad de dichas instalaciones?**~~

Los cambios a estas preguntas de la lista de verificación están asociados en gran medida con la adición de la Sección 15064.3 de las Directrices de la CEQA como parte de las Enmiendas a las Directrices de 2018. Esta nueva sección establece que las VMT son generalmente la medida más apropiada para evaluar los impactos del transporte y que se debe presumir que los proyectos que reducen las VMT causan un impacto menos que significativo. Las Enmiendas a las Directrices de 2018 establecen que el efecto de un proyecto sobre el retraso de los automóviles (más comúnmente analizado en términos de "nivel de servicio" o LOS) no debe caracterizarse como un impacto ambiental significativo. La enmienda a las pautas establece que una agencia líder puede elegir ser gobernada por las disposiciones inmediatamente, pero que a partir del 1 de julio de 2020, las disposiciones se aplicarán en todo el estado. Por favor vea la discusión anterior sobre la adición de la Sección 15064.3, la cual señala que las

alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central (como parte del sistema estatal de la HSR) reducirían sustancialmente las VMT y por lo tanto son consistentes con esta enmienda a las Pautas.

Los cambios anteriores en la lista de verificación también reflejan la aclaración de que la evaluación del diseño de un proyecto para aumentar los peligros del transporte se centra mejor en el potencial de ese proyecto para introducir elementos geométricos peligrosos. La Sección 3.11, Seguridad y Protección, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, incluye un análisis del potencial de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central para causar peligros temporales (es decir, período de construcción) y permanentes (operaciones) a los conductores, peatones y ciclistas, tales como los que podrían resultar de la realineación de la carretera relacionada con el proyecto, puentes y estructuras, y otros elementos. Además, como se indica en la Sección 3.2, Transporte, cada una de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central estaría completamente separada por grados y, por lo tanto, no tendría ningún efecto en ninguna otra forma de transporte una vez que esté operativa.

Debido a que las Secciones 3.2 y 3.11 demuestran consistencia con la reducción de las VMT y con otros cambios en las preguntas de la lista de verificación de transporte, el análisis y las conclusiones de las Secciones 3.2 y 3.11 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre transporte.

XIX. SISTEMAS DE UTILIDADES Y SERVICIOS

El proyecto:

a) ~~¿Excedería los requisitos de tratamiento de aguas residuales de la Junta Regional de Control de Calidad del Agua aplicable?~~

b) ~~¿Requeriría o resultaría en la reubicación o construcción de agua nueva o expandida, o tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural, o instalaciones de telecomunicaciones o expansión de instalaciones existentes, cuya construcción o reubicación podría causar efectos ambientales significativos?~~

c) ~~¿Requeriría o resultaría en la construcción de nuevas instalaciones de drenaje de aguas pluviales o en la expansión de instalaciones existentes, cuya construcción podría causar efectos ambientales significativos?~~

b d) ~~¿Dispondría de suficientes suministros de agua para el proyecto y para su desarrollo futuro razonablemente previsible durante los años normales, secos y múltiples años secos a partir de los derechos y recursos existentes, o se necesitan derechos nuevos o ampliados?~~

c-e) ~~¿Resultaría en una determinación por parte del proveedor de tratamiento de aguas residuales que atiende o puede atender el proyecto de que tiene la capacidad adecuada para atender la demanda proyectada del proyecto, además de los compromisos existentes del proveedor?~~

d-f) ~~¿Generaría desechos sólidos en exceso de los estándares estatales o locales, o en exceso de la capacidad de la infraestructura local, o de otra manera perjudicar el logro de las metas de reducción de desechos sólidos? ~~¿Sería servido por un vertedero con suficiente capacidad permitida para acomodar las necesidades de disposición de desechos sólidos del proyecto?~~~~

e-g) ~~¿Cumpliría con los estatutos y reglamentos federales, estatales y locales de gestión y reducción de residuos sólidos?~~

Las Enmiendas a las Directrices de 2018 proporcionaron muchos cambios aclaratorios a las preguntas de la lista de verificación de servicios públicos del Apéndice G. En lo que respecta a las aguas residuales, los cambios consolidaron preguntas previamente duplicadas relativas a la evaluación de la calidad del agua, que pasaron de dos secciones de la lista de verificación (Servicios públicos e hidrología y calidad del agua) a una (Hidrología y calidad del agua). Como se establece en la Sección 3.8, Hidrología y Recursos Hídricos, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, el análisis investigó la posibilidad de que el proyecto violara las normas de calidad del agua, violara los requisitos de descarga de desechos o degradara sustancialmente la calidad del agua.

Los cambios también aclararon que una revisión ambiental debe considerar la posibilidad de que la reubicación de la empresa de servicios públicos dé lugar a impactos ambientales significativos, de

manera similar a la evaluación de los servicios públicos nuevos o ampliados. Mientras que la Sección 3.6, Servicios Públicos y Energía, fue redactada originalmente con la pregunta de la lista de verificación de la CEQA previamente establecida con respecto a los servicios públicos, los conflictos potenciales de los servicios públicos y la necesidad de reubicación de dichos servicios públicos están incluidos en el diseño de todas las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central. Por lo tanto, el análisis de impacto en todas las secciones de recursos en el Borrador del EIR/EIS Suplementario evalúa completamente los impactos potenciales de las reubicaciones de servicios públicos asociadas con la construcción y las operaciones de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central.

Los cambios también actualizaron la pregunta de la lista de verificación con respecto a la evaluación del suministro de agua para hacer referencia a la metodología para la evaluación del suministro de agua que evolucionó de la decisión de 2007 en *Vineyard Area Citizens for Responsible Growth v. Rancho Cordova* (40 Cal. 4th 412). Esta metodología enfatiza la consideración de los suministros de agua a largo plazo a la luz de la bien documentada propensión del estado a tener altos grados de variación anual en el agua potable disponible.

Debido a que las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central no incluyen ninguna instalación o estación de mantenimiento, el uso del agua se requeriría solo para la construcción, no para el mantenimiento o las operaciones. Mientras que no se necesitaría un suministro de agua a largo plazo para las operaciones de cualquiera de las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central, el EIR/EIS final de la sección de Merced a Fresno consideró las necesidades de suministro de agua asociadas con las operaciones a largo plazo de la estación y de las instalaciones de mantenimiento de una manera consistente con los requisitos aplicables en ese momento. La Sección 3.6 del Borrador del EIR/EIS Suplementario examina la disponibilidad de agua para la construcción, pero con un año de horizonte apropiado para el inicio y la duración esperados de la construcción; no se necesita un suministro de agua a largo plazo.

Finalmente, los cambios actualizaron dos preguntas de la lista de verificación relacionadas con los desechos sólidos, incluyendo el reconocimiento del extenso cuerpo de regulaciones estatales y locales adoptadas en las últimas dos décadas con respecto al manejo de los desechos sólidos, la reducción de desechos y el reciclaje. Los cambios ayudan a las agencias principales a centrar sus análisis en la reducción de residuos y no en la mera evaluación de la capacidad de los vertederos locales y regionales. La Sección 3.6 del Borrador del EIR/EIS Suplementario reconoció las leyes estatales (tales como la AB 939) y las políticas locales (incluidas en el Plan General del Condado de Merced 2030) con respecto a los desechos sólidos. Debido a que las alternativas de la Bifurcación en Y en el Valle Central no incluyen ninguna instalación de mantenimiento, estaciones o otras instalaciones que pudieran resultar en nuevas fuentes de generación de desechos, ninguna de las alternativas generaría directamente desechos sólidos que requieran eliminación. En el análisis de la sección 3.6 se estimaron las cantidades de desechos de construcción y se tomó nota de la práctica habitual de la Autoridad de tratar de desviar lo más posible cualquier residuo sólido de construcción/demolición de los vertederos mediante su reutilización y/o reciclado.

Debido a que las Secciones 3.6 y 3.8 demuestran consistencia con los cambios relacionados con las aguas residuales, el suministro de agua, los servicios públicos y los residuos sólidos, el análisis y las conclusiones de las Secciones 3.6 y 3.8 son consistentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre servicios públicos.

XX. INCENDIO SILVESTRE

Si se ubica en o cerca de áreas de responsabilidad estatal o tierras clasificadas como zonas de muy alto riesgo de incendio, el proyecto:

a) ¿Deterioraría sustancialmente un plan de respuesta de emergencia adoptado o de un plan de evacuación de emergencia?

b) Debido a la pendiente, los vientos dominantes y otros factores, ¿exacerbaría los riesgos de incendios forestales y, por lo tanto, exponer a los ocupantes del proyecto a las concentraciones de contaminantes de un incendio forestal o a la propagación incontrolada de un incendio forestal?

c) ¿Exigiría la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada (como carreteras, cortes de combustible, fuentes de agua de emergencia, líneas eléctricas o otros servicios públicos) que pueda exacerbar el riesgo de incendio o que pueda tener como resultado impactos temporales o continuos en el medio ambiente?

d) ¿Expondría a las personas o a las estructuras a riesgos significativos, incluyendo inundaciones o derrumbes de aguas abajo, como resultado de la escorrentía, inestabilidad de la pendiente después del incendio o cambios en el drenaje?

Las Enmiendas a las Directrices de 2018 añadieron una nueva sección de "Incendios forestales" al Apéndice G. Las nuevas preguntas de la lista de verificación añadidas piden a la agencia líder que determine si un proyecto se ubicaría en o cerca de áreas de responsabilidad del estado o de zonas de muy alta severidad de riesgo de incendio y por lo tanto potencialmente impactaría negativamente los planes de respuesta de emergencia adoptados, exacerbarían los riesgos de incendios forestales, requerirían la instalación de nueva infraestructura que podría exacerbar el riesgo de incendios forestales o resultar en impactos al medio ambiente, o exponer a las personas/estructuras a un riesgo significativo de inundaciones, deslizamientos de tierra o cambios en el drenaje.

La Sección 3.11, Seguridad y Protección, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, aborda completamente estos criterios relacionados con los incendios forestales, ya que presenta evidencia de que el área de estudio de recursos para el proyecto está fuera de cualquier área de responsabilidad estatal o de zonas de muy alto riesgo de incendio. En la misma sección también se demuestra que el proyecto se desarrolla en gran medida en zonas agrícolas que, por lo general, carecen de combustibles y que no entrarían en conflicto con un plan de emergencia adoptado.

Debido a que la Sección 3.11 aborda las nuevas cuestiones relativas al potencial de incendios forestales, el análisis y las conclusiones de la Sección 3.11 son coherentes con el lenguaje revisado del Apéndice G sobre incendios forestales.

XXIX. CONCLUSIONES OBLIGATORIAS DE IMPORTANCIA

*a) ¿Tiene el proyecto el potencial de degradar **sustancialmente** la calidad del medio ambiente, reducir sustancialmente el hábitat de un pez o de una especie silvestre, hacer que una población de peces o de vida silvestre descienda por debajo de los niveles de autosuficiencia, amenazar con eliminar una comunidad de plantas o animales, reducir **sustancialmente** el número o restringir el área de distribución de una planta o un animal raro o en peligro de extinción, o eliminar ejemplos importantes de los períodos más importantes de la historia o la prehistoria de California?*

Este cambio a la pregunta de la lista de verificación de la CEQA agregó el término aclarador "sustancialmente" para ayudar a las agencias líderes a hacer conclusiones de significado más apropiadas para todos los impactos ambientales físicos potenciales. La redacción anterior de la pregunta dejó abierta una ambigüedad que puede haber llevado a las agencias principales a la conclusión de que se produjo un impacto significativo en caso de que se encontrara una degradación mensurable, aunque fuera extremadamente insignificante. El análisis y las conclusiones de las secciones 3.7, Recursos biológicos y humedales, y 3.17, Recursos culturales, del Borrador del EIR/EIS Suplementario se basan cada una en una metodología detallada que atribuye conclusiones de impacto significativas a cambios adversos sustanciales. Como tal, las conclusiones de esas secciones son coherentes con el nuevo lenguaje.

3.14 Resumen de los cambios de la Lista de verificación del Apéndice G

Como se mencionó anteriormente, las Enmiendas a las Directrices de 2018 hicieron numerosos cambios al texto de la lista de verificación dentro del Apéndice G de las Directrices de la CEQA, y la mayoría de estos cambios en el texto son aclaraciones que se refieren a los cambios en la interpretación de los estatutos de la CEQA que han ocurrido a lo largo del tiempo debido a las decisiones de los tribunales. La Autoridad revisó todos estos cambios en el texto y encontró que el análisis y las conclusiones del Borrador del EIR/EIS Suplementario son consistentes con las Enmiendas a las Directrices de 2018 y que los ajustes a la lista de verificación del Apéndice G no cambian ninguna de las conclusiones de importancia en el Borrador del EIR/EIS Suplementario por las razones descritas en las secciones anteriores.



Brian P. Kelly
Director General
Autoridad del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de California



Fecha