

Ampliación a seis carriles de la ruta estatal 99 en Tulare y mejoras al intercambio de Paige Avenue

En la ruta estatal 99 desde Avenue 200 hasta Prosperity Avenue

06-TUL-99-PM 25.2-30.6

EA 06- 48950/Project ID 0614000040

State Clearinghouse Number 2021040498

Informe Final de Impacto Ambiental/Evaluación ambiental y y Evaluación de la Sección 4(f) con conclusión de que no hay impacto significativo



Preparado por el
Departamento de Transporte del Estado de California

La revisión y la consulta ambiental, así como cualquier otra acción requerida de conformidad con las leyes federales sobre el medio ambiente aplicables a este proyecto, le corresponde o le ha correspondido a Caltrans en virtud del Título 23, Sección 327 del Código de los EE. UU. (23 U.S. Code 327) y el Memorandum de Entendimiento de fecha 27 de mayo de 2022, suscrito por la Administración Federal de Carreteras y Caltrans.

Diciembre 2023



Información general sobre este documento

Qué contiene este documento:

El Departamento de Transporte de California (California Department of Transportation, Caltrans), asignado por la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration), ha preparado este Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental, que examina los posibles efectos ambientales de las alternativas que se están contemplando para el proyecto propuesto en los condados de California. Caltrans es la agencia principal en virtud de la Ley de Política Ambiental Nacional (National Environmental Policy Act, NEPA), y Caltrans es la agencia principal en virtud de la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA). El documento explica por qué se propone el proyecto, las alternativas contempladas en este proyecto, el entorno existente que podría verse afectado por el proyecto, los posibles efectos de cada una de las alternativas y las medidas propuestas para evitar, minimizar y/o mitigar dichos efectos.

El Borrador Reciclado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental circuló al público durante 45 días entre el 8 de agosto de 2023 y el 22 de septiembre de 2023. Los comentarios recibidos durante este período se incluyen en el Apéndice F. En otros lugares, se ha agregado lenguaje en todo el documento para indicar cuando se haya realizado un cambio desde la circulación del borrador del documento ambiental. No se han indicado cambios editoriales ni aclaraciones menores.

Copias adicionales de este documento y los estudios técnicos relacionados están disponibles para su revisión en la oficina del Distrito 6 de Caltrans en 1352 West Olive Avenue, Fresno, California 93728, y en la biblioteca sucursal de Tulare en 475 North M Street, Tulare, California 93274. Este documento se puede descargar en el siguiente sitio web: <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-6/district-6-projects>

Asistencia de accesibilidad

Caltrans hace todo lo posible para garantizar que nuestros documentos sean accesibles. Debido a las variaciones entre las tecnologías de asistencia, es posible que haya partes de este documento a las que no se pueda acceder. Cuando los documentos no puedan ser accesibles, nos comprometemos a proporcionar acceso alternativo al contenido. Si necesita ayuda adicional, comuníquese con nosotros al número de teléfono que figura en el cuadro a continuación.

Las personas con discapacidades sensoriales pueden acceder a este documento en Braille, en formato de letra grande, en casete de audio o en disco de audio. Para obtener una copia en uno de estos formatos alternativos, llame o escriba a Caltrans a la atención de: Javier Almaguer, District 6 Environmental Division, California Department of Transportation, 2015 East Shields Avenue, Suite 100, Fresno, California 93726, 559-287-9320 (Voz), o use el Servicio de Retransmisión de California 1-800-735-2929 (Teletipo a voz), 1-800-735-2922 (Voz a Teletipo), 1-800-855-3000 (Teletipo a voz y voz a teletipo en español), 1-800-854-7784 (Repetición telefónica en español e inglés) o marque el 711.

**DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE CALIFORNIA
HALLAZGO DE NO IMPACTO SIGNIFICATIVO**

PARA

Mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue

El Departamento de Transporte de California (Caltrans) ha determinado que la alternativa de construcción no tendrá un impacto significativo en el medio ambiente humano. Este hallazgo de impacto no significativo se basa en la evaluación ambiental adjunta, que Caltrans evaluó de forma independiente y determinó que analiza de manera adecuada y precisa la necesidad, los problemas ambientales y los impactos del proyecto propuesto y las medidas de mitigación apropiadas. Proporciona evidencia y análisis suficientes para determinar que no se requiere una Declaración de Impacto Ambiental. Caltrans asume total responsabilidad por la precisión, alcance y contenido de la Evaluación Ambiental adjunta.

La revisión ambiental, la consulta y cualquier otra acción requerida por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo o han sido llevadas a cabo por Caltrans de conformidad con el Código 23 de EE. UU. 327 y el Memorando de Entendimiento del 27 de mayo de 2022, y ejecutado por la Administración Federal de Carreteras y Caltrans.

Philip Vallejo

for Diana Gomez
District Director
California Department of Transportation
NEPA and CEQA Lead Agency

12/28/2023

Date

Resumen

California participó en el “Programa piloto de entrega de proyectos de transporte terrestre” (Programa Piloto) de conformidad con el Título 23, Sección 327 del Código de los EE. UU. durante un periodo de más de cinco años, a saber desde el 1 de julio de 2007 hasta el 30 de septiembre de 2012. La Ley MAP-21 (Derecho Público 112-141), suscrita por el presidente Barack Obama el 6 de julio de 2012, enmendó el Título 23, Sección 327 del Código de los EE. UU. y estableció el Programa permanente de entrega de proyectos de transporte terrestre. Como resultado, Caltrans celebró un Memorando de Entendimiento de conformidad con el Título 23, Sección 327 del Código de los EE. UU. (Memorando de Entendimiento bajo el Proceso de Asignación NEPA) con la Administración Federal de Carreteras. El Memorando de Entendimiento bajo el Proceso de Asignación NEPA entró en vigor el 1 de octubre de 2012 y se renovó el 27 de mayo de 2022, por un período de 10 años. En resumen, Caltrans continúa asumiendo las responsabilidades de la Administración Federal de Carreteras conforme a NEPA y otras leyes federales sobre el medio ambiente de la misma manera que se le asignaron bajo el Programa Piloto, con cambios menores. Con el Proceso de Asignación NEPA, la Administración Federal de Carreteras hizo la asignación de responsabilidades y Caltrans asumió todas las responsabilidades del Secretario del Departamento de Transporte de EE. UU. (USDOT) conforme a NEPA. Esta asignación incluye proyectos del Sistema de Carreteras Estatales y proyectos de Asistencia Local al margen del Sistema de Carreteras Estatales dentro del Estado de California, excepto por ciertas exclusiones categóricas que la Administración Federal de Carreteras asignó a Caltrans bajo el Memorando de Entendimiento de Asignación de Exclusiones Categóricas de conformidad con el Título 23, Sección 327 del Código de los EE. UU., proyectos excluidos por definición y exclusiones de proyectos específicos.

Es posible que algunos impactos considerados significativos según CEQA no conduzcan a una determinación de importancia según NEPA. Debido a que la NEPA se preocupa por la importancia del proyecto en su conjunto, a menudo se prepara un documento de “nivel inferior” para la NEPA. Uno de los tipos de documentos conjuntos más comunes es el Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental.

Después de recibir comentarios del público y de las agencias de revisión, se preparó un Informe Final de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental. El Informe Final de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental respondió a los comentarios recibidos sobre el Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental e identificó la alternativa preferida. Se tomó la decisión de aprobar el proyecto, se publicará un Aviso de Determinación para el cumplimiento de la CEQA y el Departamento preparó un Hallazgo de Impacto No Significativo. Se enviará un Aviso de disponibilidad de los hallazgos sin impacto significativo a las unidades afectadas del gobierno federal, estatal y local, y a la Cámara de Compensación Estatal de conformidad con la Orden Ejecutiva 12372.

El proyecto propone ampliar la ruta estatal 99 en la ciudad de Tulare desde el sur del cruce a desnivel de Avenue 200 hasta el cruce a desnivel de Prosperity Avenue (millas 25.2-30.6). Se construiría un carril en cada dirección en la mediana de la autopista para crear una autopista de seis carriles. Se reconfiguraría el intercambio existente en Paige Avenue.

El propósito del proyecto es aliviar la congestión del tráfico a lo largo de la ruta estatal 99 desde Avenue 200 hasta Prosperity Avenue y mejorar las deficiencias operativas del tráfico en el intercambio de la Paige Avenue.

Los estudios ambientales realizados para el área del proyecto incluyen un análisis de una amplia gama de temas ambientales. Consulte el Capítulo 2, Efectos en el ambiente, consecuencias ambientales y medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos, para obtener una lista de los temas estudiados con una discusión más amplia de los temas en los que se han identificado efectos potenciales. El Capítulo 3, Evaluación de la Ley de Calidad Ambiental de California, contiene las determinaciones de importancia específicas de la Ley de Calidad Ambiental de California y una sección sobre el cambio climático.

El proceso ambiental incluye la coordinación con muchas agencias públicas que tienen jurisdicción sobre la planificación o los recursos específicos dentro del área del proyecto. Consulte el Capítulo 4, Comentarios y coordinación, para obtener más información sobre los esfuerzos de difusión de Caltrans. Consulte el Capítulo 6, Lista de distribución, para obtener una lista de las agencias a las que se les envió una copia del Aviso de preparación del informe de impacto ambiental.

Nota: se realizaron dos cambios a este proyecto desde que se distribuyó el Aviso de preparación al público el 19 de abril de 2021, con un período de comentarios de 30 días.

- El nombre original del proyecto, "Ampliación de la ciudad de Tulare", se cambió a "Mejoramiento con seis carriles del intercambio de Paige Avenue - Tulare" el 26 de agosto de 2022.
- La descripción original del proyecto incluía la rehabilitación de los carriles existentes en dirección norte y sur. El trabajo se ejecutará en el marco de un proyecto separado llamado Proyecto de Rehabilitación de la Ciudad de Tulare, cuya finalización está programada para el verano de 2026.

La siguiente tabla resume los efectos potenciales que se han identificado para las Alternativas de construcción y la Alternativa sin construcción.

Resumen de los efectos potenciales de la alternativa de construcción y la alternativa sin construcción

Efecto potencial	Alternativa de construcción	Alternativa sin construcción
Uso de la tierra: coherencia con el Plan General de la Ciudad de Tulare	El proyecto convertiría tres parcelas desarrolladas para uso comercial a un uso de transporte. Dos parcelas sin desarrollar con zonificación comercial pasarían a una zonificación de gobierno local.	Sin cambios de uso de la tierra
Carácter comunitario y cohesión	La reubicación de tres negocios dividiría potencialmente a la comunidad cercana a estas instalaciones.	Sin impacto
Crecimiento	El proyecto se adaptaría al crecimiento y no lo influenciaría.	Sin impacto
Parques e instalaciones recreativas	Durante la construcción, un lado del sendero que cruza la ruta estatal 99 permanecería abierto al público. El otro lado se seccionaría para construir el muro de seguridad. No se espera que este proyecto “use” esas instalaciones como se define en la Sección 4(f).	Sin impacto
Reubicaciones y adquisición de bienes inmuebles: desplazamiento de comercios	Tres negocios comerciales serían reubicados.	Sin traslado de negocios
Justicia ambiental	Causaría efectos desproporcionadamente altos y adversos en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos por el impacto acumulativo en la calidad del aire.	Sin impacto
Servicios públicos y de emergencia	Reubicar servicios públicos. Servicio intermitente temporal durante la construcción.	Sin impacto
Tráfico y transporte/ Instalaciones para peatones y bicicletas	Los efectos temporales de la construcción en el tráfico pueden incomodar a los viajeros.	Sin impacto
Millas inducidas recorridas por vehículos	El proyecto generaría 19.759.200 millas adicionales recorridas anualmente (excluyendo camiones grandes).	Sin impacto
Impacto visual y estética	El proyecto eliminaría aproximadamente 23,880 pies lineales de adelfa, 83 árboles y 7 acres de paisajismo.	Sin mejoras (plantas)
Calidad del agua y flujo de aguas pluviales	El proyecto generará una escorrentía adicional de aguas pluviales debido al pavimento adicional que se agregará en los carriles adicionales y las mejoras al intercambio.	Sin impacto

Efecto potencial	Alternativa de construcción	Alternativa sin construcción
Paleontología	Es posible que se descubran fósiles. Se prepararía un Plan de Mitigación Paleontológica antes de la construcción.	Sin impacto en los recursos de paleontología
Residuos y materiales tóxicos	Seis parcelas identificadas en la Lista Cortese exigirían adquisiciones parciales o completas o tendría servidumbres de construcción temporales.	Sin necesidad de recuperación por efecto de materiales peligrosos
Calidad del aire	El proyecto no genera preocupación por la calidad del aire. Cumple con los estándares de conformidad federales y estatales de emisiones al aire y el ambiente del Plan de Transporte Regional/Estrategias de Comunidades Sostenibles de 2018.	Sin mejoras en el transporte
Ruido y vibración	Aumento del ruido debido a la proximidad del tráfico a receptores sensibles.	Sin impacto
Energía	El uso de equipos de construcción y vehículos de carretera consumiría energía temporalmente durante la construcción.	No habría efectos energéticos. Es probable que la congestión y otras ineficiencias del transporte continúen y resulten en un aumento en el consumo de energía.
Humedales y otras aguas	La realineación del Canal de Tulare impactaría temporalmente alrededor de 2 acres del canal existente.	Sin impacto
Especies amenazadas y en peligro de extinción	El proyecto tiene el potencial de crear un efecto en las siguientes especies: El zorro de desierto de San Joaquín, el halcón de Swainson y el camarón de hadas de las piscinas vernaes.	Sin impacto
Impacto acumulativo	El proyecto tendría un impacto acumulativo considerable en los siguientes recursos: calidad del aire, tráfico/crecimiento, justicia ambiental y gases de efecto invernadero.	Sin impacto
Cambio climático	El proyecto crearía un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero.	Sin impacto

Contenido

Capítulo 1	Proyecto propuesto.....	1
1.1	Introducción.....	1
1.2	Propósito y necesidad.....	5
1.2.1	Propósito.....	5
1.2.2	Necesidad.....	5
1.3	Descripción del proyecto.....	14
1.4	Alternativas del proyecto.....	15
1.4.1	Alternativas de construcción.....	15
1.4.2	Alternativa sin construcción (sin tomar acción).....	27
1.4.3	Comparación de alternativas.....	27
1.5	Alternativas consideradas pero eliminadas de las discusiones posteriores.....	28
1.6	Permisos y aprobaciones necesarias.....	31
Capítulo 2	Efectos en el ambiente, consecuencias ambientales y medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos.....	33
2.1	Entorno humano.....	34
2.1.1	Uso de la tierra actual y futuro.....	34
2.1.2	Coherencia con los planes y programas estatales, regionales y locales.....	37
2.1.3	Parques e instalaciones recreativas.....	39
2.1.4	Crecimiento.....	41
2.1.5	Carácter comunitario y cohesión.....	51
2.1.6	Reubicaciones y adquisición de bienes inmuebles.....	53
2.1.7	Justicia ambiental.....	59
2.1.8	Servicios públicos y de emergencia.....	72
2.1.9	Tráfico y transporte/Instalaciones para peatones y bicicletas.....	74
2.1.10	Impacto visual y estética.....	98
2.1.11	Recursos culturales.....	108
2.2	Entorno físico.....	111
2.2.1	Calidad del agua y flujo de aguas pluviales.....	111
2.2.2	Paleontología.....	121
2.2.3	Desechos y materiales tóxicos.....	124
2.2.4	Calidad del aire.....	130
2.2.5	Ruido y vibración.....	153
2.2.6	Energía.....	171
2.3	Entorno biológico.....	175
2.3.1	Humedales y otras aguas.....	175
2.3.2	Especies amenazadas y en peligro de extinción.....	178
2.3.3	Especies invasivas.....	183
2.4	Impacto acumulativo.....	185
Capítulo 3	Evaluación bajo la Ley de Calidad Ambiental de California.....	203
3.1	Determinación de la relevancia bajo la Ley CEQA.....	203
3.2	Lista de verificación ambiental de CEQA.....	204
3.2.1	Estética.....	204
3.2.2	Recursos agrícolas y forestales.....	205
3.2.3	Calidad del aire.....	207
3.2.4	Recursos biológicos.....	208
3.2.5	Recursos culturales.....	209

3.2.6	Energía	210
3.2.7	Geología y suelos	210
3.2.8	Emisiones de gases de efecto invernadero.....	212
3.2.9	Peligros y materiales tóxicos	214
3.2.10	Hidrología y calidad del agua	216
3.2.11	Uso y planificación de la tierra.....	217
3.2.12	Recursos minerales	218
3.2.13	Ruido.....	218
3.2.14	Población y vivienda	219
3.2.15	Servicios públicos	220
3.2.16	Recreación.....	221
3.2.17	Transporte.....	221
3.2.18	Recursos culturales tribales.....	223
3.2.19	Servicios públicos y sistemas de servicio público	224
3.2.20	Incendios forestales.....	225
3.2.21	Hallazgos obligatorios de relevancia	226
3.3	Cambio climático	229
3.3.1	Marco regulatorio	230
3.3.2	Entorno ambiental.....	234
3.3.3	Análisis del proyecto	240
3.3.4	Estrategias de reducción de gases de efecto invernadero	250
3.3.5	Adaptación	253
Capítulo 4	Comentarios y coordinación	259
Capítulo 5	Lista de expertos técnicos que contribuyeron durante la preparación 269	
Capítulo 6	Lista de distribución	273
Apéndice A	Sección 4(f).....	279
Apéndice B	Declaración de la política normativa del Título VI	287
Apéndice C	Resumen de beneficios relativos a la reubicación	289
Apéndice D	Resumen de la prevención, minimización y/o mitigación	297
Apéndice E	Aviso de Preparación.....	309
Apéndice F	Conformidad con la calidad del aire de la Administración Federal de Carreteras	313
Apéndice G	Cartas de comentarios y respuestas	315

Lista de Figuras

Figura 1-1	Mapa de las inmediaciones del proyecto.....	3
Figura 1-2	Mapa de ubicación del proyecto.....	4
Figura 1-3	Configuración del intercambio de Tipo L-6.....	11
Figura 1-4	Plano de diseño 1: Inicio del segmento de construcción	18
Figura 1-5	Plano de diseño 2: Segmento Comercial Avenue.....	18
Figura 1-6	Plano de diseño 3 (intercambio de Paige Avenue): Opción 1 Configuración de cuatro rotondas con puente elevado de cruce a desnivel de Paige Avenue	19
Figura 1-7	Plano de diseño 4 (intercambio de Paige Avenue): Opción 2 Configuración de cuatro rotondas con puente de cruce subterráneo de Paige Avenue	20
Figura 1-8	Plano de diseño 5: segmento Bardsley Avenue.....	20
Figura 1-9	Plano de diseño 6: Segmento de Tulare Avenue.....	21
Figura 1-10	Plano de diseño 7: Fin del segmento de construcción.....	21
Figura 2-1	Mapa socioeconómico del área del proyecto	61
Figura 2-2	Mapa de las ubicaciones de las vistas clave.....	100
Figura 2-3	Condiciones existentes de la ruta estatal 99 en la milla 25.4, al norte del cruce a desnivel de Avenue 200	103
Figura 2-4	Condición existente en la ruta estatal 99 en la milla 25.8	104
Figura 2-5:	Condiciones existentes en la milla 27.4.....	105
Figura 2-6	Condiciones existentes en Paige Avenue en el lado este de la ruta estatal 99, mirando hacia el este	106
Figura 2-7	Condiciones existentes en la milla 28.5.....	106
Figura 2-8	Niveles de ruido de actividades comunes	155
Figura 2-9	Ubicaciones propuestas de muros acústicos	171
Figura 2-10:	Proyectos de transporte dentro o cerca del área del proyecto.....	199
Figura 3-1	Emisiones de gases de efecto invernadero de EE. UU. 2016 (Fuente: U.S. Environmental Protection Agency 2021d).....	236
Figura 3-2	Emisiones de gases de efecto invernadero de EE. UU. 2019 (Fuente: Air Resources Board 2021a)	237
Figura 3-3	Cambio en el PIB, la población y las emisiones de GEI de California desde el 2000 (Fuente: Junta de Recursos del Aire 2021a).....	238
Figura 3-3	Posible uso de estrategias en la operación de tráfico para reducir las emisiones de dióxido de carbono en carretera (Fuente: Barth y Boriboonsomsin 2010)	242

Lista de Tablas

Resumen de los efectos potenciales de la alternativa de construcción y la alternativa sin construcción.....	vii
Tabla 1.1 Nivel de servicio de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto (millas 25.4 a 30.0) Alternativa sin construcción.....	5
Tabla 1.2 Nivel de servicio de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto, Alternativa sin construcción.....	10
Tabla 2.1 Desarrollo propuesto cerca del proyecto propuesto	35
Tabla 2.2 Coherencia con los planes.....	38
Tabla 2.3 Posible reubicación de negocios.....	52
Tabla 2.4 Adquisición de derechos de paso completos estimados	55
Tabla 2.5 Adquisición de derechos de paso parciales estimados	57
Tabla 2.6 Poblaciones de justicia ambiental por tramo censal en el área de estudio socioeconómico del condado de Tulare.....	62
Tabla 2.7 Servicios de emergencia dentro de los límites del proyecto.....	73
Tabla 2.8 Volumen de tráfico en condiciones existentes.....	77
Tabla 2.9 Nivel de servicio existente de la ruta estatal 99.....	77
Tabla 2.10 Nivel de servicio existente de las rampas en dirección norte y sur de la ruta estatal 99.....	78
Tabla 2.11 Nivel de servicio existente de intersecciones del Intercambio de Paige Avenue	79
Tabla 2.12 Tasas de colisión en la ruta estatal 99 en dirección norte.....	79
Tabla 2.13 Tasas de colisión en la ruta estatal 99 en dirección sur	80
Tabla 2.14 Tabla 2: Matriz de selección del método preferido de evaluación de los viajes generados para proyectos del Sistema Estatal de Carreteras	82
Tabla 2.15 Pronóstico de tráfico diario promedio anual para la alternativa de construcción y no construcción	85
Tabla 2.16 Nivel de servicio proyectado de la autopista de la ruta estatal 99.....	86
Tabla 2.17 Nivel de servicio de las rampas de la autopista de la ruta estatal 99: dirección norte.....	87
Tabla 2.18 Nivel de servicio de las rampas de la autopista de la ruta estatal 99: dirección sur	88
Tabla 2.19 Nivel de servicio futuro en las intersecciones	89
Tabla 2.20 Resumen de datos de entrada para los cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible	90
Tabla 2.21 Resumen de datos de entrada para los cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible	92
Tabla 2.22 Resumen de millas de recorrido vehicular generadas obtenidas mediante diferentes métodos de cálculo.....	92
Tabla 2.23 Mitigación propuesta, costo y reducción anual de millas de recorrido vehicular	98
Tabla 2.24 Resumen de efectos visuales por vista clave	107
Tabla 2.25 Efectos y fuentes de contaminantes atmosféricos criterio estatales y federales.....	134
Tabla 2.26 Contaminantes criterio: estado de cumplimiento estatal y federal	136
Tabla 2.27 Concentraciones de ozono con días por encima de los estándares federales y estatales 2015-2019	137
Tabla 2.28 Concentraciones de material particulado 2.5 con número de días por encima de los estándares federales 2014-2019	138
Tabla 2.29 Concentraciones de material particulado 10 con número de días por encima de los estándares 2014-2019	139
Tabla 2.30 Comparación de las emisiones de construcción y sin construcción en el futuro en la ruta estatal 99.....	140

Tabla 2.31 Comparación de las emisiones de construcción y sin construcción en el futuro de la rotonda de Blackstone	140
Tabla 2.32 Comparación de las emisiones de construcción y sin construcción en el futuro de la rotonda de Laspina	141
Tabla 2.33 Comparación de emisiones de construcción y sin construcción en el futuro de la rotonda doble de la Opción 2 del Intercambio de Paige Avenue.....	142
Tabla 2.34 Contaminantes generados por la construcción.....	147
Tabla 2.35 Criterios de atenuación del ruido	154
Tabla 2.36 Resultados de medición de ruido a corto plazo	158
Tabla 2.37 Ruido de los equipos de construcción	166
Tabla 2.38 Consumo anual de combustibles en la construcción.....	173
Tabla 2.39 Acciones presentes a realizar y Acciones futuras razonalmente previsibles.....	188
Tabla 2.40 Recursos en el área de estudio	190
Tabla 3.1 Planes regionales y locales de reducción de gases de efecto invernadero	239
Tabla 3.2 Emisiones anuales de dióxido de carbono modeladas y millas de recorrido vehicular	245

Capítulo 1 Proyecto propuesto

1.1 Introducción

El 10 de abril de 2023, el Departamento de Transporte de California comenzó la distribución de la Versión Inicial del Informe de Impacto Ambiental, la cual cuenta con tres opciones distintas de diseño para el Intercambio de la Avenida Paige (Page Avenue) y la Alternativa de No Construcción. Las opciones de diseño incluían una configuración de tres rotondas con el puente elevado de Paige Avenue, un diseño de cuatro rotondas con el puente elevado de Paige Avenue y un diseño de cuatro rotondas con el puente inferior de Paige Avenue. Caltrans decidió no utilizar el diseño de tres rotondas; consulte la sección “Alternativas Consideradas pero Eliminadas de la Discusión” para más detalles.

Se añadió una sección de impacto acumulativo al proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental en el capítulo 2, y se revisaron las secciones de uso existente y futuro del suelo, crecimiento, calidad del aire y justicia ambiental, con el objetivo de proporcionar al público y a las agencias involucradas la información complementaria y clarificaciones sobre el proyecto y sus posibles efectos ambientales. La sección de Ruido y Vibración se actualizó para incluir la consideración de un tercer muro de sonido.

La información adicional y las eliminaciones de las respectivas opciones de diseño requieren que el Proyecto de Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental se vuelva a distribuir al público, para que Caltrans pueda tomar una decisión de forma responsable.

El Departamento de Transporte de California, según lo asignado por la Administración Federal de Carreteras, es la agencia líder bajo la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Asimismo, Caltrans es la agencia líder bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA).

Caltrans, en cooperación con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (Tulare County Association of Governments) propone ampliar la ruta estatal 99 en la ciudad de Tulare desde el sur del cruce a desnivel de Avenue 200 hasta el cruce a desnivel de Prosperity Avenue, entre las millas 25.2 y 30.6. Consulte las Figuras 1-1 y 1-2 que presentan mapas que muestran las inmediaciones y la ubicación del proyecto, respectivamente.

El proyecto se encuentra totalmente dentro de la ciudad de Tulare, condado de Tulare. La clasificación de este segmento de la ruta estatal 99 es autopista suburbana/urbana de cuatro carriles dentro de los límites del proyecto. Se construiría un carril en cada dirección en la mediana de la autopista existente para crear una autopista de seis carriles, dividida por una

barrera mediana de hormigón de aproximadamente 5.4 millas. Asimismo, se reconstruiría el intercambio existente de Paige Avenue.

La demanda por este tipo de infraestructura continua en aumento debido al crecimiento de la población regional y al desarrollo reciente en todo el núcleo urbano de la ciudad. La propuesta de una nueva expansión en el área se sumaría a las deficiencias operativas existentes. El proyecto propone aliviar la congestión a lo largo de la línea principal de la ruta estatal 99 y mejorar las operaciones de tráfico en el Intercambio de Paige Avenue.

Se están contemplando dos alternativas: una alternativa de construcción y una alternativa sin construcción. La alternativa de construcción considera dos opciones de diseño del Intercambio de Paige Avenue: una configuración de cuatro rotondas con el puente de cruce a desnivel de Paige Avenue y una configuración de cuatro rotondas con el puente de cruce subterráneo Paige Avenue. Cada opción implica una forma de realineamiento del Canal de Tulare o la instalación de alcantarillas de caja en los puntos donde la carretera cruza el canal.

Este proyecto está incluido en el Programa Federal de Mejoramiento del Transporte (Federal Transportation Improvement Program) de 2022 y 2023 y se proponen para su financiamiento fondos del Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare de 2022. Se estima que el costo total de construcción del proyecto es \$200 millones en dólares. Se espera que la construcción comience en el año 2027.

Figura 1-1 Mapa de las inmediaciones del proyecto

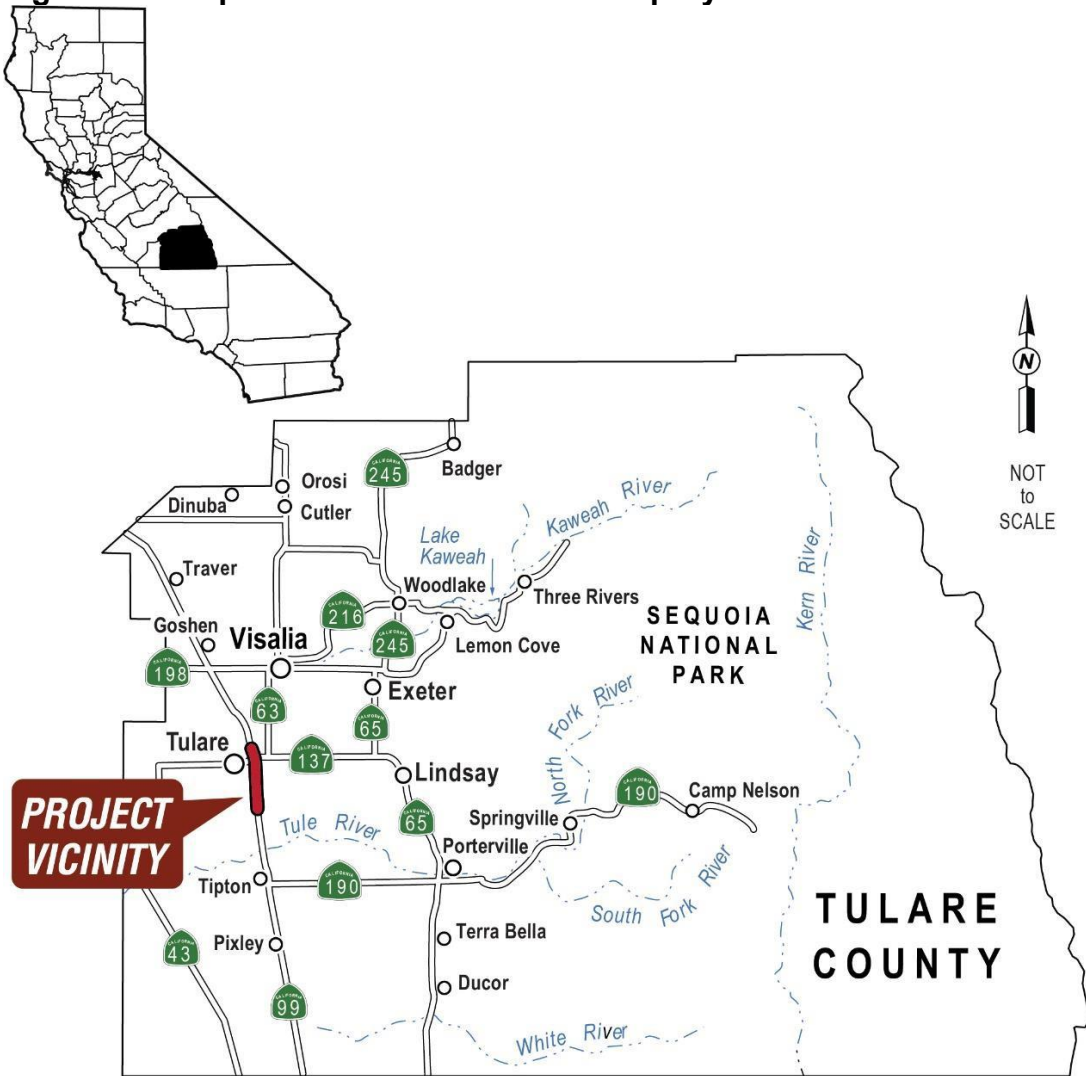
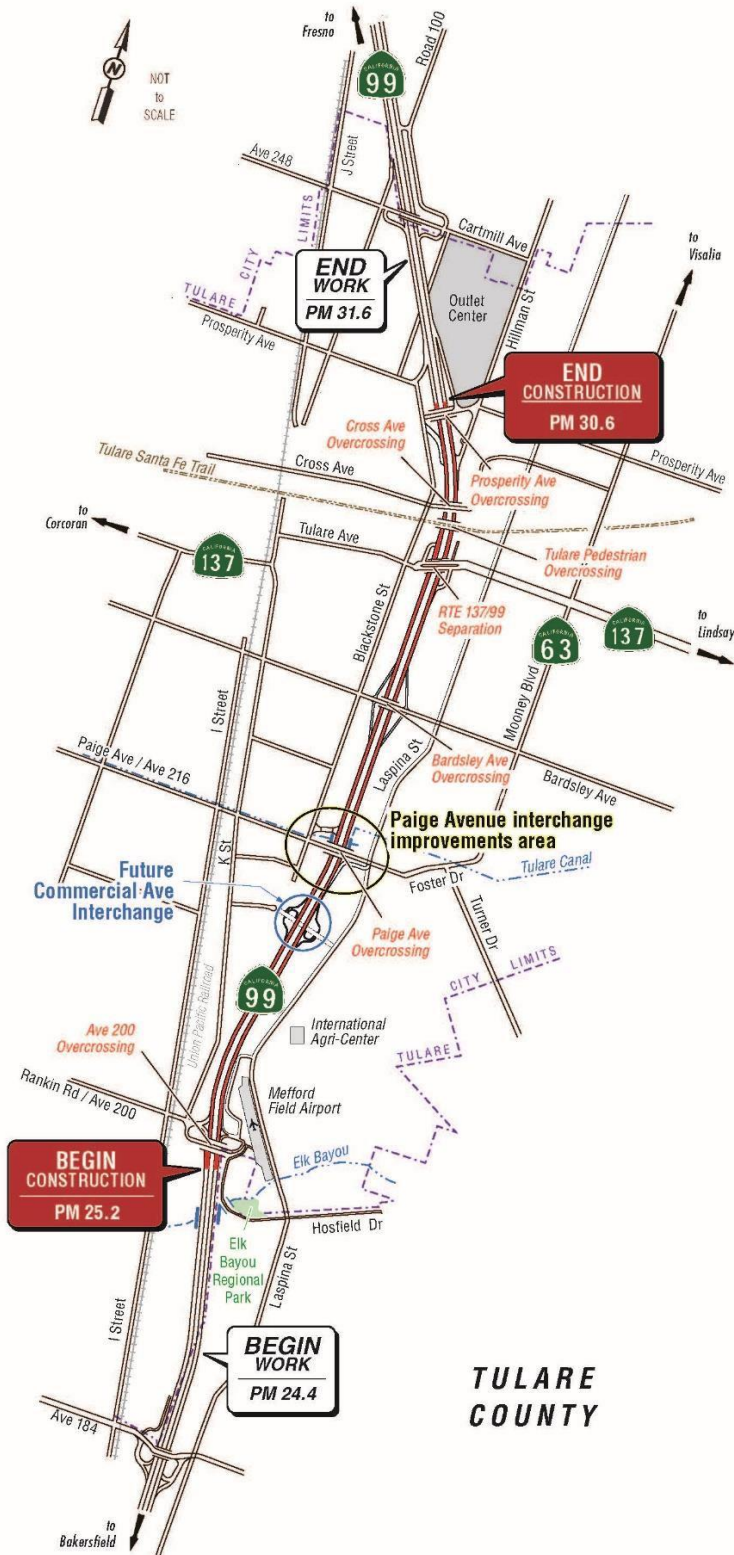


Figura 1-2 Mapa de ubicación del proyecto



1.2 Propósito y necesidad

La discusión sobre el propósito y la necesidad de este proyecto delinea el razonamiento por el cual se está considerando el proyecto. El propósito de un proyecto identifica los objetivos del proyecto, mientras que la necesidad describe las principales deficiencias de la calzada y la necesidad del proyecto. El propósito y la necesidad forman la base de comparación entre las alternativas propuestas, junto con los posibles efectos ambientales, para poder seleccionar finalmente la alternativa que se prefiere construir.

1.2.1 Propósito

- Aliviar la congestión del tráfico a lo largo de la ruta estatal 99 desde Avenue 200 hasta Prosperity Avenue
- Mejorar las deficiencias operativas del tráfico en el Intercambio de Paige Avenue y
- Mejorar el acceso a las instalaciones relacionadas con la actividad local de camiones y el área industrial de las inmediaciones.

1.2.2 Necesidad

Aliviar la congestión del tráfico

La autopista de la ruta estatal 99 ubicada dentro de los límites del proyecto actualmente opera a niveles aceptables de servicio durante las horas pico de tráfico y continuará haciéndolo hasta el año 2029 sin mejoras. Sin embargo, para el 2049, la línea principal de la autopista no tendría capacidad suficiente para acomodar la demanda de tráfico pronosticada bajo la alternativa que propone No Construir y las demoras aumentarían significativamente.

El nivel de servicio existente (2018) de los carriles en dirección norte entre las millas 25.4 y 30.6 es un nivel de servicio D. El nivel de servicio es C para los carriles que van en dirección sur. En el año 2029, el nivel de servicio sería E para los carriles en dirección norte y D para los carriles en dirección sur. Veinte años después, en el año 2049, el nivel de servicio se deterioraría a un nivel de servicio F tanto para los carriles en dirección norte como para los carriles en dirección sur si la autopista todavía tiene solo dos carriles en cada dirección (consulte la Tabla 1.1)

Tabla 1.1 Nivel de servicio de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto (millas 25.4 a 30.0) Alternativa sin construcción

En dirección norte	Existente (2018)	2029	2049
Nivel de servicio	D	E	F
En dirección sur	Existente (2018)	2029	2049
Nivel de servicio	C	D	F

Operaciones de Tráfico de Caltrans, 2019.

El tráfico diario promedio existente (2018) dentro de los límites del proyecto es aproximadamente 62,000. En el año 2029, se prevé que el tráfico diario promedio anual sea 85,000. Veinte años después, en el año 2049, se prevé que el tráfico promedio diario sea 126,000.

Mejorar el movimiento de carga

La ruta estatal 99 está designada como un sistema primario transporte de carga por carretera, parte de la red nacional de carga por carretera, desde su intersección con la carretera interestatal 5 en el condado de Kern hasta el condado de Sacramento. Los camiones más grandes que tienen permiso para circular en el sistema interestatal también pueden hacerlo en este segmento de la ruta estatal 99.

El tráfico diario promedio de camiones de 2018 es aproximadamente 15,410 camiones (27.6 por ciento de todos los vehículos); más de la mitad de estos camiones son camiones grandes de largo recorrido (con cinco o más ejes).

Cuando la cantidad promedio de camiones por carril por día supera los 2000 en una ruta (la condición existente), la congestión se caracteriza por camiones grandes de larga distancia que usan todos los carriles para trasladarse y adelantar, lo que crea problemas potenciales de seguridad y capacidad para todos los usuarios de la autopista. Esto es particularmente notable dentro de los segmentos de cuatro carriles de la ruta estatal 99 en el condado de Tulare y la ciudad de Tulare.

Como se establece en el Plan de Movilidad de Carga de California de Caltrans 2020, el transporte por camión es el modo más utilizado para el transporte de carga en California. Los camiones transportan casi todas las mercancías y servicios en algún punto de la cadena de suministro. Por esta razón, la industria del transporte por carretera es uno de los activos de carga más valiosos de California. California debe continuar desarrollando, manteniendo y operando una red de transporte de carga segura, eficiente y confiable para acomodar los volúmenes de camiones necesarios para mover carga dentro del estado.

El Plan Estratégico de Transporte Interregional de Caltrans 2015 identificó la ruta estatal 99 como una carretera interregional prioritaria. Es un corredor de carga interregional crítico de norte a sur y una carretera importante para la economía de California. Este corredor sirve como una ruta principal que une la actividad de los campos con la de los mercados para la mayoría de los productos agrícolas del Valle Central. La mayoría de los viajes comerciales y personales entre ciudades dentro del Valle de San Joaquín utilizan la ruta estatal 99. Esta ruta también sirve como la principal vía de acceso desde las ciudades a los servicios urbanos disponibles en las áreas urbanizadas más grandes.

El Estudio del Corredor para el Movimiento de Mercancías de la Interestatal 5 del Valle de San Joaquín/Ruta Estatal 99, preparado para el Consejo de Gobiernos del Valle de San Joaquín en 2016, identificó mejoras a la ruta estatal 99 y el Intercambio de Paige Avenue para lograr objetivos estratégicos de movilidad y confiabilidad. Entre los proyectos de movimiento de mercancías enumerados del condado de Tulare, la ampliación de la ruta estatal 99 a través de Tulare se encuentra en el Plan de Movilidad de Carga de California 2014. Asimismo, las mejoras de la ruta estatal 99/Intercambio Paige Avenue están contempladas en el Plan de Transporte Regional del Condado de Tulare de 2014 y 2018.

Al describir las necesidades de la región de mejorar el sistema de movimiento de mercancías, el Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (2018) destacó que la agricultura representa un gran porcentaje del movimiento de mercancías y el tráfico de camiones dentro y a través del condado de Tulare. Los productos agrícolas y lácteos son artículos que necesitan ser transportados rápidamente y enviarse de manera confiable para garantizar la rentabilidad. Otros tipos importantes de movimientos de camiones comerciales en la región incluyen distribución minorista, construcción, extracción de grava, entrega hacia y desde instalaciones industriales, movimiento de artículos para el hogar y distribución de gasolina y combustible.

El objetivo principal del Plan de Negocios de la Ruta Estatal 99 (emitido en 2005 y actualizado en 2013) era mejorar el movimiento de mercancías en todo California. Otros objetivos eran ampliar la ruta estatal 99 a un mínimo de seis carriles para facilitar el crecimiento económico. El plan determinó que era necesario corregir las brechas en el flujo, o puntos de estrangulamiento, a lo largo de esta ruta para mejorar la seguridad, reducir las horas de viaje de los vehículos, mejorar la confiabilidad del tiempo de viaje para el movimiento de mercancías y el tráfico general en el sistema de movilidad de carga, y preservar el funcionamiento aceptable de la infraestructura.

Una objetivo del Plan de Transporte Regional (2018) es proteger y mejorar el corredor de transporte de la ruta estatal 99 en el condado de Tulare, incluso a través de la ciudad de Tulare, para mejorar la conectividad interregional.

Los principios rectores establecidos en el Elemento de Transporte del Plan General de la Ciudad de Tulare 2035 (2014) incluyen mejorar la infraestructura de movimiento de mercancías y el comercio y vincular las mejoras de transporte con el desarrollo económico

Mejorar el acceso a las instalaciones relacionadas con la actividad de camiones y el área industrial

Cerca del Intercambio de Paige Avenue hay varios negocios relacionados con la actividad de camiones, como puntos de parada e instalaciones de lavado de camiones. Una parada de camiones suele ser una instalación

grande que proporciona combustible, alimentos, suministros, servicios y estacionamiento nocturno para camiones pesados.

El área industrial de la ciudad de Tulare se extiende hacia el oeste desde la autopista, hacia el sur desde Bardsley Avenue y hacia el sur a lo largo de la ruta estatal 99. El Plan General de la Ciudad de Tulare para 2035 prevé un cambio planificado hacia una industria más pesada en el futuro.

La Ciudad de Tulare y la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare solicitaron que se incluyera un mejor acceso para camiones en el Intercambio de Paige Avenue de este proyecto financiado por el Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte. Las medidas de implementación del Plan General de la Ciudad de Tulare 2035 establecen que la ciudad coordinará con Caltrans para el diseño, financiamiento y construcción de mejoras de los intercambios de autopistas.

El Intercambio existente en Paige Avenue se asemeja a una configuración Tipo L-6. Las rampas de gancho existentes hacia el sur conectan con Blackstone Street en la esquina noroeste del intercambio en una intersección a unos 150 pies al norte de la intersección de Paige Avenue/Blackstone Street. Cada una de esas intersecciones tiene semáforos. Las rampas de gancho existentes en dirección norte se conectan directamente a Paige Avenue en la esquina sureste del intercambio. La rampa de salida en dirección norte termina con un semáforo recientemente instalado en Paige Avenue. Actualmente, Paige Avenue tiene dos carriles, con carriles para girar en las intersecciones dentro del área del proyecto. La longitud de la cola del acceso en dirección este de Paige Avenue en Laspina Street es más larga que el espacio entre la intersección y la intersección de la rampa de salida en dirección norte. El espaciamiento más corto puede generar colas excesivas de tráfico en la rampa de salida en dirección norte, las cuales podrían extenderse hasta la línea principal de la autopista.

La guía de diseño de Caltrans establece que la configuración Tipo L-6 debe considerarse solo cuando todos los demás tipos de intercambio no son aceptables. Asimismo, la configuración Tipo L-6 se usa típicamente cuando el sistema de caminos paralelos no permite otro tipo de intercambio y las rampas se conectan a los caminos paralelos. La distancia entre los caminos paralelos en esta ubicación permite una configuración de intercambio preferida que acomodaría mejor los volúmenes de camiones pesados en el área.

Condiciones existentes

La ruta estatal 99 tiene una clasificación funcional de arteria principal en el estado de California. Corre en dirección norte y sur con un alto porcentaje de tráfico de camiones, ya que representa el 27.6 por ciento de todos los vehículos. Las rutas de tráfico de camiones son aquellas que transportan el 25 por ciento del tráfico total, según el sitio web de la Oficina de Estadísticas

de Transporte del Departamento de Transporte de los EE. UU. Es parte del Sistema Nacional de Carreteras como una ruta de la Red de Carreteras Estratégicas bajo el Programa de Transporte de Superficie con fondos federales. La ruta estatal 99 también es parte de la Red Nacional de Camiones bajo la Ley de Asistencia de Transporte Terrestre para camiones. Es un sistema primario de carga por carretera, parte de la red nacional de carga por carretera, desde su intersección con la carretera interestatal 5 en el condado de Kern hasta el condado de Sacramento. Los camiones más grandes que tienen permiso para circular en el sistema interestatal también pueden hacerlo en este segmento de la ruta estatal 99.

Este segmento de la ruta estatal 99 está clasificado como una autopista suburbana/urbana de cuatro carriles y corre de norte a sur dentro de la ciudad de Tulare. El límite de velocidad señalado es de 70 millas por hora, situado en terreno generalmente llano. La autopista está deprimida (por debajo del nivel), desde la milla 28.4 hasta la milla 28.86, milla 29.34 hasta la milla 30.1 y desde la milla 30.33 hasta la milla 30.78. La calzada de la línea principal consta de cuatro carriles de 12 pies, arcenes interiores de 2 a 5 pies y arcenes exteriores de 8 a 10 pies. Dentro de la mediana no pavimentada se encuentra una barrera de vigas Thrie; el ancho medio varía de 32 pies a 220 pies. Hay 19 rampas de entrada y salida de la autopista y siete puentes que transmiten calles arteriales sobre la autopista dentro de los límites del proyecto.

Volúmenes de tráfico

Ruta estatal 99 y línea principal

servicio". Se definen seis niveles, que van desde el nivel de servicio A (las mejores condiciones de funcionamiento) hasta el nivel de servicio F (las peores condiciones de funcionamiento). El objetivo de Caltrans es mantener el nivel de servicio de sus instalaciones en la transición entre el nivel de servicio C y el nivel de servicio D. Cuando el nivel real de servicio de una carretera cae por debajo de este punto, se identifica la necesidad de implementar mejoras.

Para una carretera de dos carriles, la velocidad ideal, indicada como nivel de servicio A, es superior a 55 millas por hora. El nivel de servicio B es de 50 millas por hora, el nivel de servicio C es de 45 millas por hora, el nivel de servicio D es de 40 millas por hora, el nivel de servicio E es de 35 millas por hora y el nivel de servicio F es inferior a 30 millas por hora.

La ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto actualmente opera a niveles aceptables de servicio durante las horas pico de tráfico y continuará haciéndolo hasta 2029 sin ninguna mejora. Sin embargo, para el 2049, la línea principal de la autopista no tendría capacidad suficiente para acomodar la demanda de tráfico pronosticada bajo la alternativa que propone No Construir y las demoras aumentarían significativamente.

El nivel de servicio existente (2018) de los dos carriles en dirección norte entre las millas 25.2 y 30.6 es D. Los dos carriles en dirección sur presentan un nivel de servicio C. Para 2029, el nivel de servicio sería E para los carriles en dirección norte, y D para los carriles en dirección sur. Para 2049, el nivel de servicio se deterioraría a F tanto para los carriles en dirección norte como en dirección sur si la autopista se mantiene con solo dos carriles en cada dirección (consulte la Tabla 1.2).

Tabla 1.2 Nivel de servicio de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto, Alternativa sin construcción

Nivel de servicio existente en dirección norte (2018)	Nivel de servicio en dirección norte 2029	Nivel de servicio en dirección norte 2049	Nivel de servicio existente en dirección sur (2018)	Nivel de servicio en dirección sur 2029	Nivel de servicio en dirección sur 2049
D	E	F	C	D	F

Operaciones de tráfico de Caltrans, 2019.

El tráfico diario promedio existente dentro de los límites del proyecto es de aproximadamente 62.000. En el año 2029, se prevé que el tráfico diario promedio anual sea 85,000.

Veinte años después, en el año 2049, se prevé que el tráfico promedio diario sea 126,000.

El tráfico de camiones diario promedio en 2018 es de aproximadamente 15,410 camiones (27.6 por ciento de todos los vehículos); más de la mitad de estos camiones son camiones grandes de largo recorrido (con cinco o más ejes). Cuando el número promedio de camiones por carril por día excede los 2000 en una ruta (la condición existente), la congestión se caracteriza por camiones grandes de larga distancia que usan todos los carriles para viajar y adelantar, lo cual crea problemas potenciales de seguridad y capacidad para todos los usuarios de la autopista. Esta ocurrencia es común dentro de los segmentos de cuatro carriles de la ruta estatal 99 en el condado de Tulare y la ciudad de Tulare.

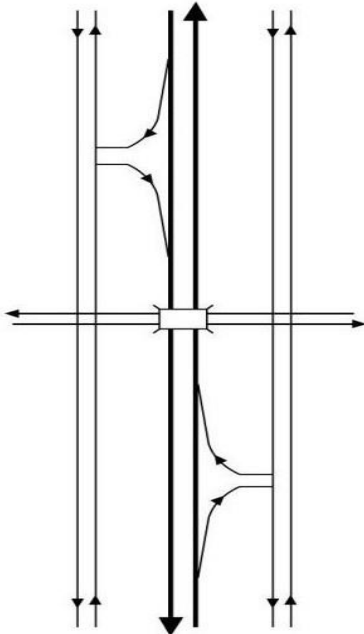
Intercambio de Paige Avenue

Las mejoras al Intercambio de Paige Avenue no se incluyeron en las alternativas propuestas para el Proyecto de Intercambio de Tulare en 2019. La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare solicitó que se agreguen esas mejoras a este proyecto, explicando que la reconstrucción del Intercambio de Paige Avenue mejoraría la circulación del tráfico cerca de Commercial Avenue. El proyecto de Commercial Avenue, que se llama oficialmente "International Agri-Center Way Interchange", se completaría en el verano de 2024. En junio de 2020, se agregó al alcance del proyecto la reconstrucción del Intercambio de Paige Avenue. El Aviso de preparación se preparó en abril de 2021 e incluía las mejoras al Intercambio de Paige Avenue.

El Intercambio existente de Paige Avenue es una modificación de una configuración Tipo L-6, como se muestra en la Figura 1-3. Las rampas de gancho existentes en dirección sur se conectan con Blackstone Street en la esquina noroeste del intercambio en una intersección a unos 150 pies al norte de la intersección de Paige Avenue y Blackstone Street. Cada una de esas intersecciones tiene semáforos. Esta configuración limita el acceso a la autopista en dirección sur al lado oeste de la ruta estatal 99.

La modificación ocurre cuando las rampas de gancho existentes en dirección norte se conectan directamente a Paige Avenue en la esquina sureste del intercambio en lugar de Laspina Street. La rampa de salida en dirección norte termina con un semáforo recientemente instalado en Paige Avenue. Esta configuración limita el acceso a la autopista en dirección norte al lado este de la ruta estatal 99.

Figura 1-3 Configuración del intercambio de Tipo L-6



Actualmente, Paige Avenue tiene dos carriles, con carriles para girar en las intersecciones dentro del área del proyecto. El espacio entre la intersección de la rampa de salida en dirección norte y la intersección de Paige Avenue y Laspina Street es demasiado corto para tener suficiente espacio de almacenamiento para el tráfico en dirección este que pasa por la intersección de Paige Avenue y Laspina Street. El tráfico se acumula en los carriles hacia el este en esta intersección, lo que provoca colas excesivas de tráfico hasta más allá de la intersección de la rampa en dirección norte debido a la falta de suficiente espacio. Los vehículos no pueden girar hacia la rampa de entrada en dirección norte y/o tienen restricciones para hacer movimientos de giro fuera de la rampa de salida en dirección norte, lo que provocaría que el tráfico se acumule en la línea principal. Asimismo, este tipo de configuración provoca un tráfico indirecto ya que los vehículos usan una vía local, como

Blackstone, para ir en dirección sur de entrada a la autopista o de salida de la autopista. Esto provoca el desgaste y una demanda excesiva en el sistema vial local, la cual no puede manejar el volumen de tráfico actual.

De acuerdo a las conclusiones de un estudio de tráfico de 2018, todas las intersecciones del Intercambio de Paige Avenue operan a un nivel aceptable de servicio D o mejor para las condiciones existentes, excepto en la intersección de Laspina Street y Paige Avenue, que opera a un nivel de servicio F durante la hora pico de la tarde. Las intersecciones señalizadas existentes mantendrían un nivel de servicio aceptable en 2027 y 2037, pero llegarán a un nivel de servicio E/F en 2047 sin no se mejora el intercambio.

La configuración de un intercambio Tipo L-6 ya no es una opción de diseño moderno de las autopistas debido a las limitaciones mencionadas y, de acuerdo con la guía de diseño de Caltrans, esta configuración debe considerarse solo cuando todos los demás tipos de intercambio no son aceptables.

Cerca del Intercambio de Paige Avenue hay numerosos negocios relacionados con la actividad camionera, como paradas de camiones e instalaciones de lavado. Una parada de camiones suele ser una instalación grande que proporciona combustible, alimentos, suministros, servicios y estacionamiento nocturno para camiones pesados. Paige Avenue, Blackstone Street y Laspina Street desde Paige Avenue en dirección sur hasta los límites de la ciudad son rutas designadas para el tránsito de camiones. En el lado este del intercambio se pueden ver viviendas unifamiliares y multiresidenciales, como es el caso del parque de casas móviles Tulare Inn Mobile Home Park situado en la esquina sureste de Laspina Street y Paige Avenue y también del área residencial justo al norte de Paige Avenue entre la carretera y Laspina Street.

La ciudad de Tulare es la sede de World Agricultural Expo, una exposición agrícola internacional que genera una cantidad considerable de tráfico en un corto período dentro de los límites del proyecto. Se sabe que es la exposición agrícola anual al aire libre más grande de los EE. UU., con más de 1450 expositores y 100,000 visitantes de unos 67 países cada año. Los participantes del evento salen de la ruta estatal 99 en el Intercambio de Paige Avenue conduciendo hacia el sur por Laspina Street, donde se encuentra el complejo de exposiciones. Esto supone una carga adicional para una red de tráfico que experimenta un alto volumen de tráfico a diario, lo que provoca colas y congestiones inusuales.

Debido a que el Plan General de la Ciudad de Tulare 2035 contempla un plan de transición hacia una industria más pesada en el futuro, la Ciudad de Tulare y la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare solicitaron un mejor acceso para los camiones en el Intercambio de Paige Avenue y un nuevo intercambio en la alineación de Commercial Avenue en la ruta estatal 99. Las medidas de implementación del Plan General de la Ciudad de Tulare

2035 establecen que la ciudad coordinará con Caltrans para el diseño, financiamiento y construcción de mejoras de los intercambios de autopistas.

Tránsito de bicicletas y peatones

El acceso de bicicletas está prohibido en la ruta principal estatal 99 dentro de los límites del proyecto porque la autopista es una instalación de acceso controlado. Una carretera de acceso controlado está diseñada para el tráfico de alta velocidad con un flujo de tráfico sin obstáculos, sin señales de tráfico, intersecciones o acceso a la propiedad. Este tipo de infraestructura está libre de cruces a nivel con otras carreteras, vías férreas o senderos para peatones, que en su lugar son facilitados por pasos elevados a desnivel y subterráneos que cruzan la carretera. En Paige Avenue, no hay aceras ni carriles para bicicletas.

El sendero Santa Fe Trail es el único sendero de uso compartido dentro del área del proyecto que permite el tránsito de peatones y bicicletas. Este sendero iluminado de 5 millas comienza en el extremo este en West Inyo Avenue, cruza la ruta estatal 99 justo al sur de East Cross Avenue y termina en Prosperity Avenue. Las comodidades que ofrece incluyen bancas para sentarse, fuentes de agua, un sendero para peatones/bicicletas, un sendero para caballos y parques cercanos a lo largo del sendero.

Terminales lógicos y utilidad independiente

Las regulaciones de la Administración Federal de Carreteras (Código 23 de las Regulaciones Federales [CFR] 771.111 [f]) exigen que la acción evaluada:

- Conecte terminales lógicos y tenga una longitud apropiada para abordar un amplio espectro de factores medioambientales.
- Tenga utilidad o relevancia independiente: debe ser utilizable y un gasto razonable, incluso si no se crean otras mejoras de transporte en el área.
- No debe restringir la consideración de alternativas para otras mejoras de transporte razonablemente previsible.

El proyecto tiene terminales lógicos y tiene la extensión suficiente para abordar las deficiencias identificadas a lo largo del segmento principal de la autopista y en los intercambios. El alcance de la revisión ambiental es suficiente para abordar todos los efectos potenciales de este proyecto sobre el medio ambiente. Los datos de tráfico muestran la demanda de mayor capacidad y las deficiencias operativas que se producirán dentro de las millas que delimitan el proyecto. Los límites norte de este proyecto en la milla 30.6 son razonables porque se conectarán con el Proyecto de ampliación a 6 carriles de Tagus. El proyecto es la ampliación de cuatro a seis carriles de la ruta estatal 99 entre las millas 30.6 y 35.2 que comenzó a construirse en 2021 y se espera que se abra al tráfico en 2023.

El límite sur está pasando el intercambio en el extremo sur (intercambio de Avenue 200) del área urbana de la ciudad de Tulare. El límite sur ocurre cerca

del límite de los límites de la ciudad en la periferia urbana, donde el uso de la tierra hace la transición a un entorno rural. Comenzar los límites del proyecto justo al sur de Avenue 200 es un punto lógico porque es el último intercambio urbano del flujo de tráfico en dirección sur y es el primer intercambio urbano del flujo de tráfico que ingresa a la ciudad en dirección norte.

Aproximadamente 25 millas de la ruta estatal 99 entre Tulare y Pixley son cuatro carriles. El proyecto de ampliación de 6 carriles de Delano a Pixley propone agregar dos carriles en el segmento de 13 millas. El proyecto de ampliación de 6 carriles de Delano a Pixley se encuentra actualmente en el proceso de revisión ambiental y aprobación del proyecto. Esto dejará una brecha de 12 millas de cuatro carriles entre los dos proyectos. Actualmente, no existe ningún proyecto activo dentro de esta brecha de 12 millas, sin embargo, Caltrans está trabajando en un plan integral de corredor multimodal para la ruta estatal 99 a través de todo el Valle de San Joaquín. El plan del corredor será consistente con la guía de planificación del corredor de Caltrans y las políticas y prioridades actuales de Caltrans.

El proyecto tiene una utilidad independiente y es un gasto razonable ya que las mejoras abordan las deficiencias identificadas, incluso si no se realizan otras mejoras de transporte. No se necesitan proyectos adicionales para abordar las deficiencias identificadas en los intercambios.

El proyecto no restringiría la consideración de alternativas para mejoras de transporte razonablemente previsibles. El Consejo de Gobiernos de la Ciudad de Tulare está trabajando en asociación con Caltrans, las jurisdicciones locales y el sector privado para identificar proyectos y corredores de transporte que brinden un sistema multimodal para el condado de Tulare.

El diseño del proyecto se ha desarrollado tomando en cuenta otros proyectos razonablemente previsibles y no entraría en conflicto ni limitaría el diseño de estos otros proyectos. A través de la coordinación regular con el condado de Tulare y la Ciudad de Tulare, este proyecto incluye características de diseño que demuestran la consideración de los otros planes.

1.3 Descripción del proyecto

Esta sección describe la acción propuesta y las alternativas desarrolladas para cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto evitando o minimizando los efectos ambientales. El proyecto propone una alternativa de construcción, con dos opciones de diseño en el Intercambio de Paige Avenue y una alternativa sin construcción.

El Departamento de Transporte de California (Caltrans) propone ampliar la ruta estatal 99 en la ciudad de Tulare justo desde el punto sur del cruce a desnivel de Avenue 200 hasta el punto norte del cruce a desnivel de Prosperity Avenue entre las millas 25.2 y 30.6. Se construiría un carril en

cada dirección en la mediana de la autopista existente para crear una autopista de seis carriles dividida por una barrera mediana de hormigón.

El Intercambio de Paige Avenue sería reconstruido en la forma de un intercambio de diamante estrecho. Las rampas de entrada y salida existentes se quitarían y se reemplazarían con rampas nuevas que habilitarían el tráfico de ida y vuelta con una sola rotonda de varios carriles o dos rotondas de varios carriles. Se agregaría una rotonda adicional en Paige Avenue en Blackstone Street y otra en Laspina Street. El cruce elevado a desnivel de Paige Avenue se reemplazaría por una estructura más amplia para agregar dos carriles adicionales (un carril en cada dirección) y un camino compartido para peatones y bicicletas.

El propósito del proyecto es aliviar la congestión del tráfico a lo largo de la ruta estatal 99 desde Avenue 200 hasta Prosperity Avenue y mejorar las deficiencias operativas del tráfico en el intercambio de la Paige Avenue. Estas mejoras acomodarán el movimiento de camiones de carga en el área industrial de la ciudad de Tulare.

1.4 Alternativas del proyecto

El proyecto propone una alternativa de construcción, con dos opciones de diseño en el Intercambio de Paige Avenue y una alternativa sin construcción.

Este proyecto contiene una serie de medidas estandarizadas que se utilizan en la mayoría, si no en todos, los proyectos de Caltrans y no se han desarrollado en respuesta a un efecto ambiental específico del proyecto propuesto.

Estas medidas se abordan con más detalle en las secciones Consecuencias ambientales que se encuentran en el Capítulo 2.

1.4.1 Alternativas de construcción

El proyecto propone ampliar la autopista de cuatro carriles existente a una autopista de seis carriles mediante la construcción de un carril en cada dirección en la mediana existente de la ruta estatal 99. También reconfiguraría el Intercambio de Paige Avenue, reemplazaría el cruce a desnivel existente y agregaría rotondas en Paige Avenue. Los planos de diseño preliminares se muestran en las Figuras 1-4 a 1-10.

Se prevé que en base a la programación actual, la construcción del proyecto comenzaría en el 2027 y se abriría al público en el 2030. El proyecto se dividiría en dos fases, la ampliación de la línea principal y las mejoras al Intercambio de Paige Avenue. Se espera que la construcción de la línea principal se complete en tres etapas. La primera etapa movería el tráfico en direcciones norte y sur hacia los arceles exteriores y construiría carriles interiores y una barrera mediana. La segunda etapa cambiaría el tráfico en los carriles interiores recién construidos y construiría carriles en dirección sur.

La tercera etapa movería el tráfico en dirección sur nuevamente hacia los carriles en dirección sur recién construidos. El mismo proceso se repetiría para los carriles en dirección norte.

El proyecto tardaría 400 días hábiles en completarse, incluidas aproximadamente 150 noches de trabajo de construcción. Las actividades incluirían repavimentar los arcenes exteriores bajo cierres temporales de carriles, la construcción de un desvío transversal a la mediana y la instalación de barreras K-rail (barreras temporales de hormigón).

Dos carriles en las direcciones norte y sur permanecerían abiertos durante el trabajo de construcción de la línea principal. Un carril se cerraría periódicamente durante las horas de la noche entre las diferentes etapas del trabajo de construcción.

Se requeriría el cierre temporal de la autopista para la construcción del puente de Paige Avenue. Las rampas alternativas estarían cerradas por un período de dos a cuatro semanas por los trabajos de construcción de rampas. La construcción del Intercambio de Paige Avenue y la rotonda requeriría el cierre de la actual Paige Avenue entre Blackstone Street y Laspina Street. El desvío propuesto sería a través del nuevo intercambio de Commercial Avenue, que se construiría entre Paige Avenue y Avenue 200 y estaría abierto al tráfico para cuando el proyecto de Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue esté en construcción.

Línea principal de la ruta estatal 99

Todas las opciones de diseño incluyen la ampliación de la línea principal de la ruta estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. Los arbustos de adelfa y la barrera mediana existente de vigas Thrie se quitarían y se reemplazarían por una barrera de hormigón Tipo 60. El carril adicional de 12 pies de ancho y el arcén interior de 8 pies de ancho se construirían con pavimento de una mezcla asfáltica en caliente en ambas direcciones.

Existen tres puntos que están deprimidos (por debajo del nivel) donde la pendiente lateral se reduciría de 2 a 15 pies para permitir la ampliación. Estos puntos se encuentran entre las millas: 28.4 a 28.86, 29.34 a 30.1 y 30.33 a 30.78. La pendiente lateral no se reduciría debajo de los cruces elevados a desnivel de Bardsley Avenue, Tulare Avenue y Prosperity Avenue. Las pendientes laterales de hormigón existentes se eliminarían debido a la ampliación de la autopista y la corrección del perfil. Se construirían nuevas pendientes laterales pavimentadas con hormigón en los mismos lugares. Los puntos a nivel donde se cortarían las pendientes laterales son los siguientes:

- Cruce elevado a desnivel de Avenue 200 (puente número 46-193) en la milla 25.43 por aproximadamente 2 pies por lado (no involucraría trabajo estructural).

- Cruce peatonal elevado a desnivel de Tulare (puente número 46-040) en la milla 29.848 por aproximadamente 5.5 pies por lado.
- Cruce peatonal elevado a desnivel de Cross Avenue (puente número 46-249) en la milla 29.893 por aproximadamente 5.5 pies por lado.

La curva no estándar de los carriles en dirección sur al oeste del aeropuerto Mefford Field Airport se corregiría para alinearla con los carriles en dirección norte. Se demolerían los carriles existentes en dirección sur y se construirían tres carriles nuevos paralelos a los carriles en dirección norte por aproximadamente 0.75 millas al norte del cruce a desnivel de Avenue 200, entre las millas 25.62 y 26.35.

Todas las barandas existentes se reemplazarían con unidades del sistema de barandas Midwest para cumplir con los estándares de seguridad actuales. Todos los letreros viales existentes serían reemplazados por letreros tipo XI de material retroreflectivo en cumplimiento con los estándares de seguridad actuales. Se mejoraría la iluminación existente dentro de los límites del proyecto.

Se instalarían nuevos elementos del Sistema de Transporte Inteligente, como un panel de mensajes variables en tiempo real y dos sistemas de detección vehicular. Los componentes existentes del Sistema de Transporte Inteligente que serían removidos y reemplazados incluyen un circuito cerrado de televisión, 19 sistemas de seguimiento del tránsito y dos sistemas de seguimiento del tránsito/estaciones de detección vehicular.

Rampas

El pavimento de las rampas de la autopista existente se rehabilitaría para lograr una vida mínima de diseño de 20 años. En los siguientes intercambios se agregaría un control de rampas: Paige Avenue (rampas de entrada en dirección norte y sur), Bardsley Avenue (rampas de entrada en dirección norte y sur) y Tulare Avenue (rampas de entrada en dirección norte).

Se construirían carriles auxiliares al final de las siguientes rampas de entrada para mejorar el acceso al tráfico de la autopista:

- Rampas de entrada en dirección sur y norte de Bardsley Avenue (carriles de 350 pies de largo).
- Rampa de entrada en dirección norte de Tulare Avenue (carril de 500 pies de largo).
- Rampa de entrada en dirección sur de Merritt Avenue (carril de 500 pies de largo).
- Rampas de entrada en dirección norte y sur de Paige Avenue (carriles de 300 pies de largo).

Figura 1-4 Plano de diseño 1: Inicio del segmento de construcción

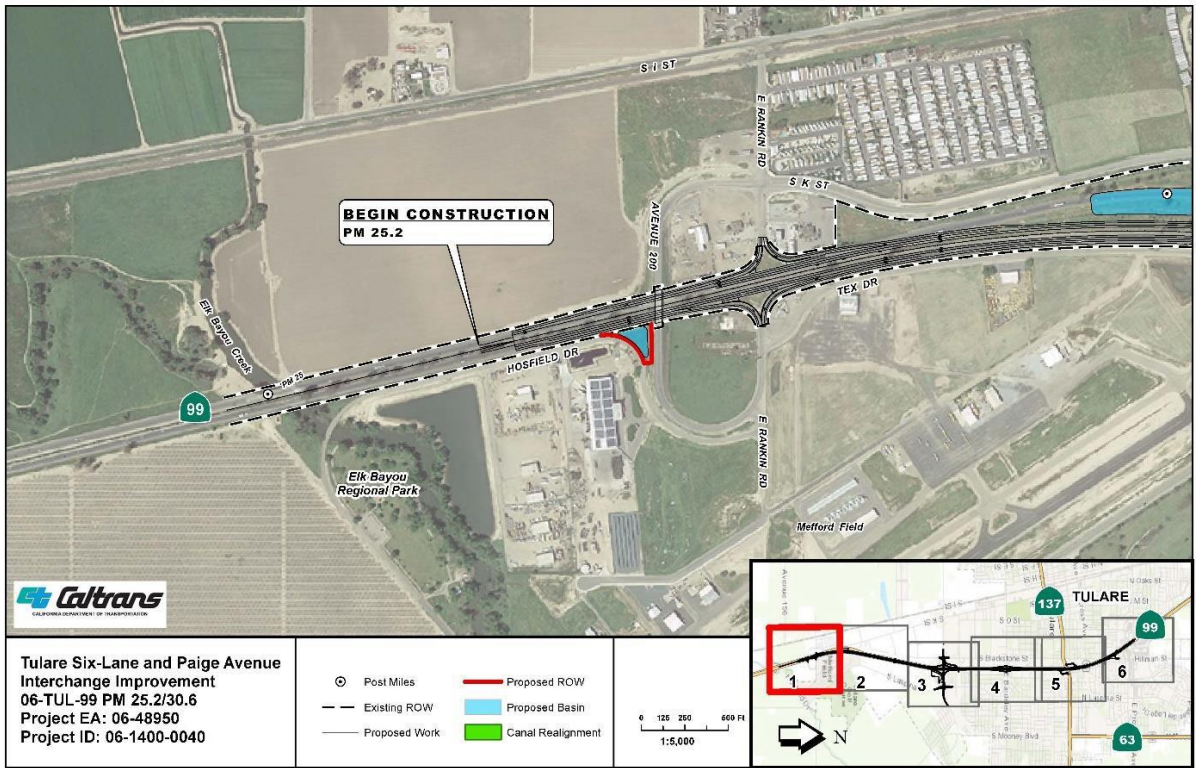


Figura 1-5 Plano de diseño 2: Segmento Comercial Avenue

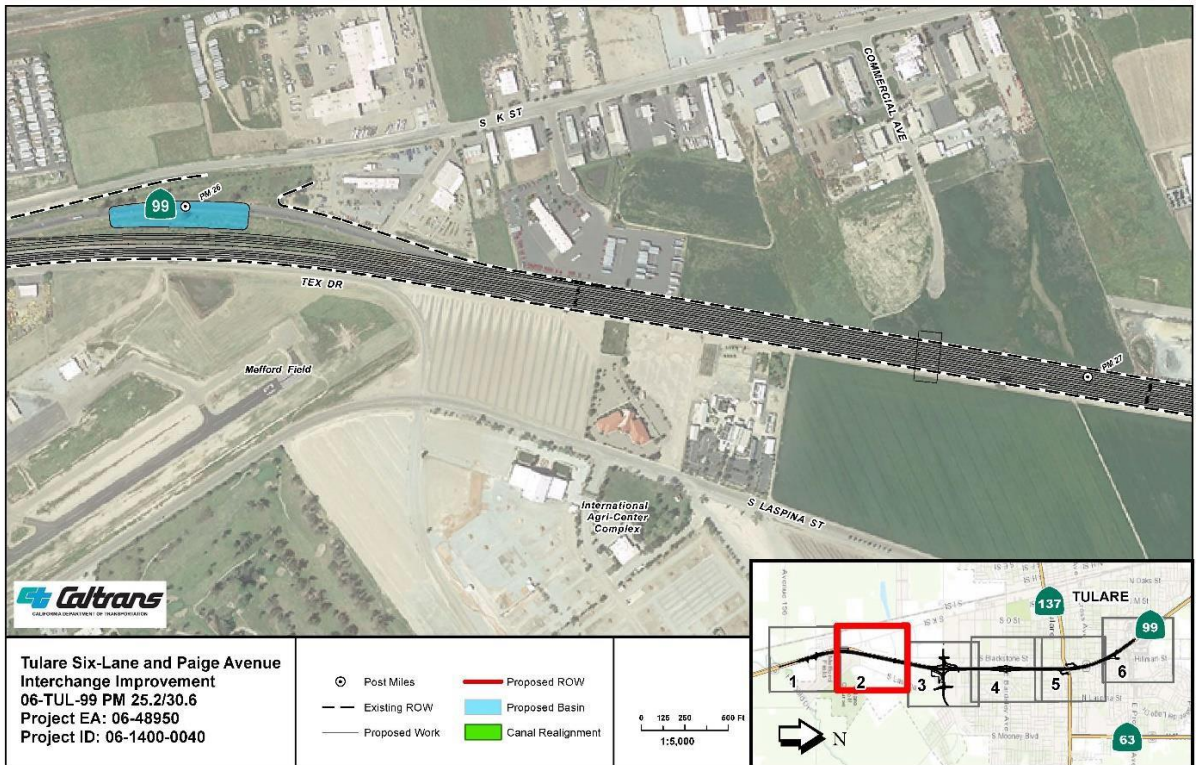


Figura 1-6 Plano de diseño 3 (intercambio de Paige Avenue): Opción 1
Configuración de cuatro rotondas con puente elevado de cruce a desnivel de Paige Avenue

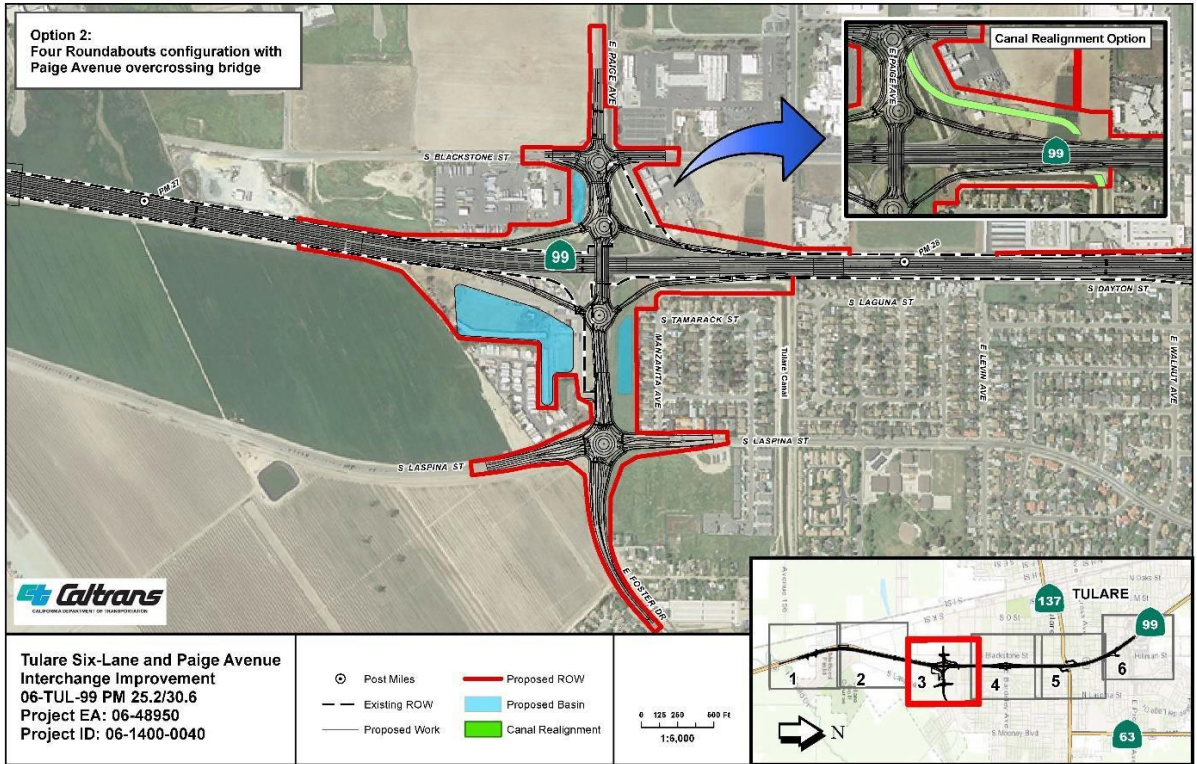


Figura 1-7 Plano de diseño 4 (intercambio de Paige Avenue): Opción 2 Configuración de cuatro rotondas con puente de cruce subterráneo de Paige Avenue

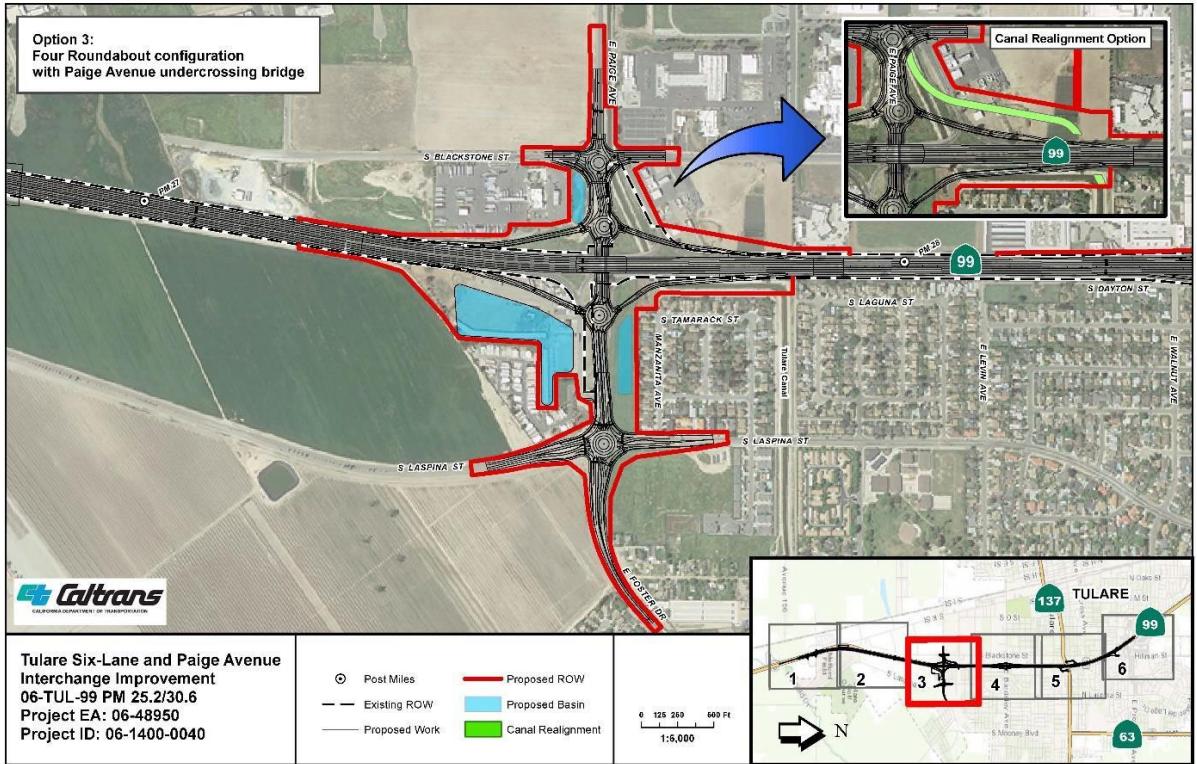


Figura 1-8 Plano de diseño 5: segmento Bardsley Avenue

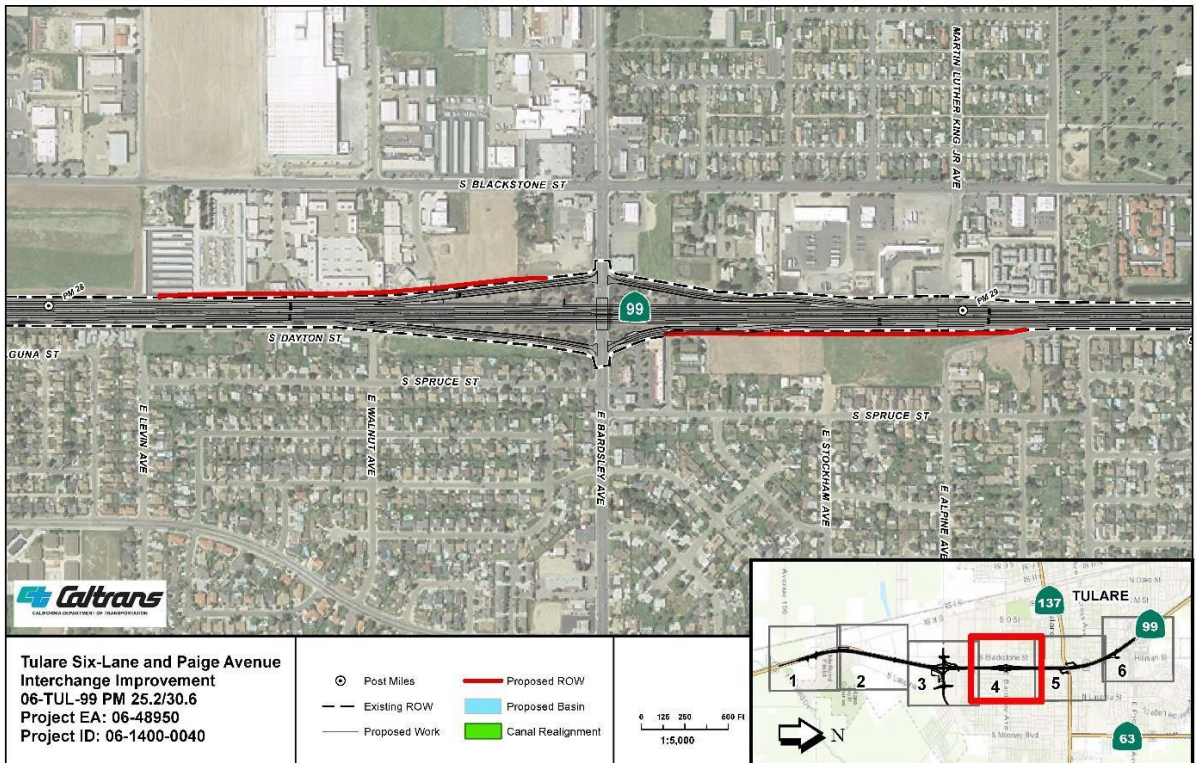


Figura 1-9 Plano de diseño 6: Segmento de Tulare Avenue

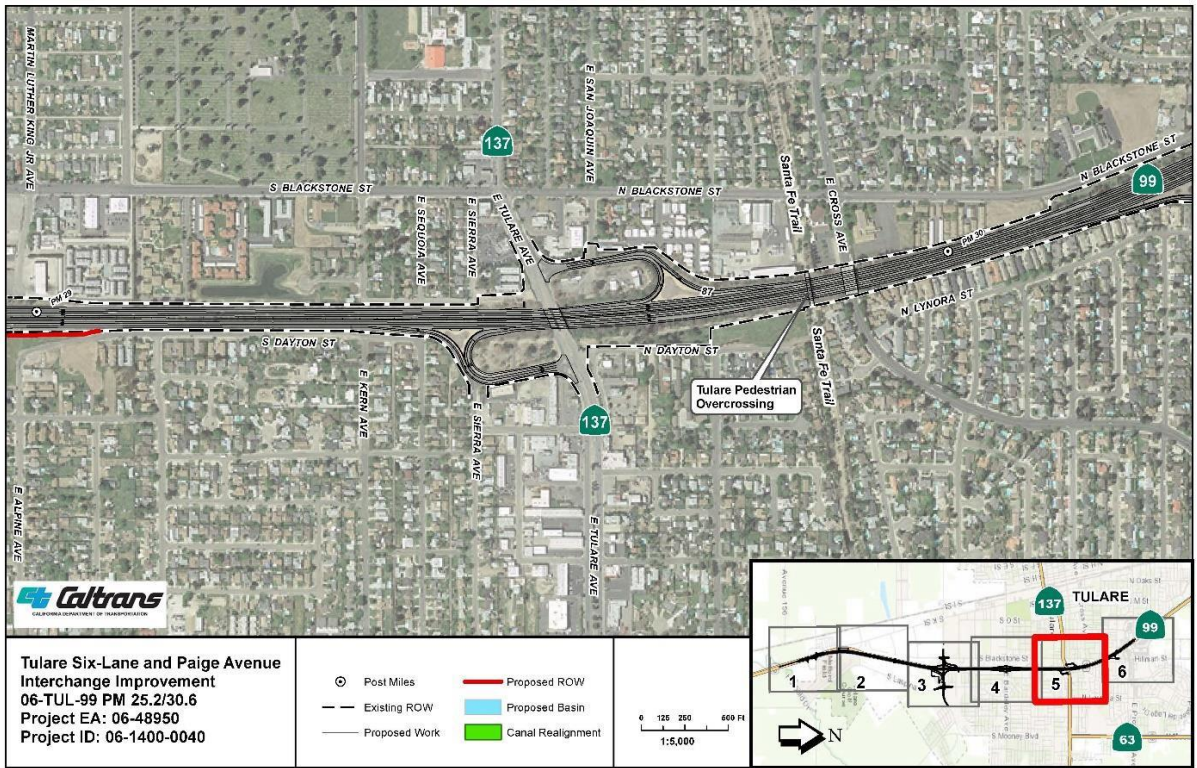
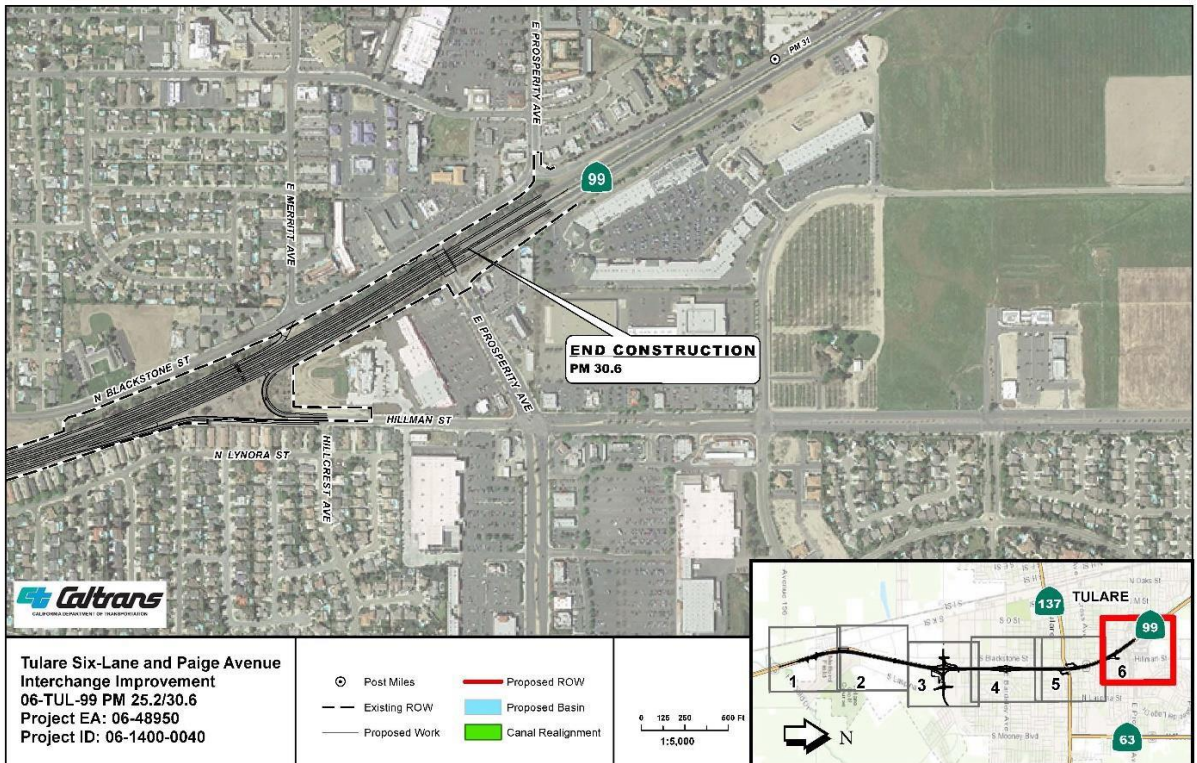


Figura 1-10 Plano de diseño 7: Fin del segmento de construcción



Se agregaría un segundo carril a las rampas de entrada de Bardsley Avenue en dirección norte y sur y Tulare Avenue en dirección norte. Se quitaría el muro de contención existente y se construiría uno nuevo de unos 550 pies de largo a unos 15 pies detrás del muro existente para la adición del carril de la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue.

Las mejoras en la rampa de entrada de Bardsley Avenue exigirían la adquisición del derecho de paso de las propiedades cercanas. La ampliación de la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue afectaría la extensión existente y futura de South Dayton Street al acortarla.

También se necesitarían servidumbres de construcción temporales y servidumbres subterráneas permanentes debajo del centro comercial que está al lado de la rampa de entrada de Bardsley Avenue en dirección norte y el área pavimentada de South Dayton Street si se construye un muro de contención tipo enclavado a lo largo de la rampa de entrada.

Muros acústicos/Cercas de seguridad

Se proponen tres muros acústicos. El primer muro acústico correría a lo largo del lado oeste (en dirección sur) de la autopista, dentro del derecho de paso de Caltrans entre Kern Avenue y Sierra Avenue. El segundo muro acústico estaría dentro del derecho de paso de Caltrans junto al Tulare Mobile Home Park. El tercer muro de sonido está ubicado a lo largo del arcén exterior de la rampa de entrada en dirección norte desde Paige Avenue.

Se instalaría una cerca de seguridad de dos metros y medio de altura dentro del derecho de paso de Caltrans. En el lado oeste de la autopista, la cerca de seguridad se extendería desde el extremo norte del muro acústico propuesto junto al parque de casas móviles Tulare Mobile Home Park hasta el cruce peatonal elevado de Tulare, entre el cruce peatonal elevado y el cruce elevado a desnivel de Cross Avenue, y en dirección norte desde Cross Avenue por 400 pies.

En el lado este de la autopista, desde el cruce elevado a desnivel de Tulare Avenue, se construiría una cerca para incluir a la cuenca de Caltrans existente, que se extendería en dirección norte a lo largo del derecho de paso de Caltrans hasta el cruce peatonal de Tulare. Los segmentos cortos de la cerca en la esquina noreste de este cruce a elevado a desnivel y el cruce a desnivel de Cross Avenue se conectarían con muros existentes de bloques de hormigón de propiedad privada.

Los tipos de muros o cercas que se están considerando son muros de paneles de hormigón o muros de bloques de hormigón similares a un muro acústico. A pedido de la División de Parques de la Ciudad de Tulare, se proponen cercas de hierro forjado en los puntos de conexión con el cruce peatonal de Tulare.

Mejoras en el sistema de drenaje

Se propone construir cinco cuencas de drenaje, como se muestra en las Figuras 1-4 a 1-8. Las alcantarillas metálicas y no reforzadas existentes (alrededor de 30), los drenajes laterales y los diques de asfalto se reemplazarían con nuevos sistemas de drenaje.

Se construirían nuevas zanjas de drenaje en las áreas donde se recortarían las pendientes laterales de la autopista y donde la autopista no presenta depresión. Los puntos aproximados se encuentran entre las millas 25.74 a 26.53, las millas 27.16 a 27.27, las millas 27.85 a 28.31, las millas 28.9 a 29.38 y las millas 30.06 a 30.38 (solo en dirección sur). Las zanjas de drenaje se dimensionarían de acuerdo con la extensión del área de superficie impermeable de los nuevos carriles y arcenes.

Se reemplazarían los tanques de almacenamiento de aguas pluviales existentes de las estaciones de bombeo de Bardsley Avenue, Tulare Avenue y Prosperity Avenue, o se aumentaría la capacidad del tanque existente para manejar el flujo adicional de aguas pluviales debido a la ampliación de la autopista y la rampa de entrada. Se construirían tres salidas para vehículos de mantenimiento para acceder a las estaciones de bombeo a lo largo del lateral de la autopista adyacente a las estaciones de bombeo existentes, lo que requeriría la construcción de muros de contención. Se construiría un retiro de vehículos de mantenimiento adicional para el acceso en Blackstone Street, cerca de la planta de bombeo de Prosperity Avenue.

La cerca del derecho de paso de Caltrans en la esquina suroeste del intercambio de Tulare Avenue (frente al final de las rampas de entrada y salida en dirección sur) se replegaría hasta la línea de derecho de paso estatal; esto proporcionaría acceso de mantenimiento a la planta de bombeo de Tulare Avenue desde Sierra Avenue.

Intercambio de Paige Avenue

El Intercambio de Paige Avenue se reconstruiría en una configuración de intercambio tipo diamante estrecho. Las rampas de entrada y salida existentes se quitarían y se reemplazarían con rampas nuevas que habilitarían el tráfico de ida y vuelta con una sola rotonda de varios carriles o dos rotondas de varios carriles. Se agregaría una rotonda adicional en Paige Avenue en Blackstone Street y otra en Laspina Street. Se eliminarían las señales existentes a lo largo de Paige Avenue en Blackstone Street, Laspina Street y en las rampas en dirección norte. El cruce elevado a desnivel de Paige Avenue se reemplazaría por una estructura más amplia para agregar dos carriles adicionales (un carril en cada dirección) y un camino compartido para peatones y bicicletas.

Se proponen dos opciones principales de diseño para el enlace de Paige Avenue. La opción 1 es un diseño de cuatro glorietas con un puente sobre la Avenida Paige (puente elevado). La opción 2 es un diseño de cuatro

rotondas con un puente bajo la Avenida Paige (puente bajo). Opción implica una forma de realineamiento del Canal de Tulare o la instalación de alcantarillas de caja en lugares donde la carretera cruza el canal. Consulte las Figuras 1-4 a 1-9 para conocer las opciones de diseño preliminar.

Características comunes de las opciones de diseño de rotonda de Paige Avenue

Todas las rampas de autopista que conectan a las rotondas tendrían dos carriles e incluirían retiros de vehículos de mantenimiento. Las rampas de entrada tendrían un control, retiros para la Patrulla de Caminos de California y carriles auxiliares de 300 pies de largo para reentrar al tráfico.

La construcción de la rampa de salida en dirección sur y la rampa de entrada y la rampa de salida en dirección norte requeriría la adquisición total de tres negocios y un lote baldío. Asimismo, sería necesario adquirir terrenos de unas 28 parcelas de tierra (consulte la Sección 2.1.5 Reubicaciones y adquisición de bienes inmuebles).

Mejoras de Paige Avenue

Paige Avenue se ampliaría de dos a cuatro carriles desde el acceso oeste a la rotonda de Blackstone Street hasta la rotonda de Laspina Street. Se reubicaría una línea de energía eléctrica de Southern California Edison que corre a lo largo del lado norte de Paige Avenue.

En la rotonda de Blackstone Street, el acceso a la calle para acceder o salir de los negocios adyacentes se limitaría a giros de entrada y salida a la derecha solamente. La rampa de entrada y salida existente en dirección sur terminaría en una calle cerrada sin salida justo después de la entrada sur de la estación de servicio Mobil. Se construiría un muro de contención de 6 pies de alto en el lado suroeste de la rotonda de Blackstone Street.

En la rotonda de Laspina Street, la rampa de entrada y salida existente hacia el norte se convertiría en una calle cerrada sin salida en la entrada de Tulare Inn Mobile Home Park. El acceso hacia y desde Paige Avenue desde Tulare Inn Mobile Home Park se cambiaría a giros de entrada y salida a la derecha solamente. Los vehículos que viajan hacia el oeste deben pasar el parque de casas móviles y dar la vuelta en la rotonda de Paige Avenue/ruta estatal 99 para girar a la derecha hacia la entrada del parque de casas móviles. El acceso hacia y desde Manzanita Street hasta Laspina Street también sería mediante giros de entrada y salida a la derecha solamente. Se eliminaría la señal existente en Paige Avenue, justo al oeste de Laspina Street.

Rotondas de Blackstone Street y Laspina Street

Ambas rotondas serían de varios carriles con una isleta central elevada bordeada por una plataforma para camiones. Los anchos de los carriles de circulación exterior e interior serían de 20 pies y 18 pies, respectivamente.

Los caminos pavimentados de diez pies de ancho para uso compartido de peatones y bicicletas rodearían cada rotonda y se extenderían hacia el este y el oeste a lo largo de Paige Avenue.

El diseño incluye rampas en las aceras que cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Una zona de amortiguamiento ajardinada de 5 pies de ancho separaría los caminos de la calzada en las rotondas y a lo largo de los carriles de entrada y salida en Paige Avenue, Blackstone Street y Laspina Street.

Estas dos rotondas tendrían carriles de desvío pero estarían configuradas de manera diferente. El tráfico desde Blackstone Street en dirección norte hasta la ruta estatal 99 en dirección sur tendría un carril de desvío que conectaría directamente con la rampa de entrada en dirección sur. De manera similar, el tráfico proveniente de la rampa de salida en dirección sur que se dirige a Blackstone Street en dirección norte tendría un carril de desvío para evitar la rotonda. En los lados sur y norte de la rotonda de Blackstone Street, la calle existente se dividiría en dos carriles en cada dirección, con un carril de giro central de una longitud de unos 300 pies.

En la rotonda de Laspina Street, el tráfico que gira a la derecha tendría carriles de desvío. Dos carriles en cada dirección se extenderían desde la rotonda por aproximadamente 1,000 pies a lo largo de Laspina Street y hacia el este en Paige Avenue antes de volver a la configuración de carril existente.

Caltrans ha estado coordinando con el Distrito de Irrigación de Tulare (Tulare Irrigation District) para mitigar los efectos en el Canal Principal de Tulare que resulten de la reconstrucción del Intercambio de Paige Avenue. Se proponen dos variaciones para resolver este conflicto para todas las opciones de diseño.

La variación 1 realinearía el canal hacia el lado oeste de la ruta estatal 99. Se construiría una nueva alcantarilla de caja de hormigón reforzado debajo de la autopista, paralela a la nueva rampa de salida en dirección sur hasta unirse al canal existente en la alcantarilla de caja debajo de Blackstone Street. Se adquiriría un camino de mantenimiento de 25 pies de ancho de acceso al segmento del canal realineado, que correría hacia el este desde Blackstone Street. Se eliminaría el segmento del canal existente que corre de norte a sur entre los carriles de la autopista en dirección norte y Tamarack Street, debajo de la autopista y hacia el oeste hasta Blackstone Street.

La variación 2 mantendría el canal en la misma alineación al enrutar el flujo de agua a través de un segmento de alcantarilla de caja de 1,900 pies de largo. El segmento de la alcantarilla de caja comenzaría donde el canal gira hacia el sur junto a la autopista de la ruta estatal 99, después gira hacia el suroeste para cruzar por debajo de la autopista y terminaría después de cruzar por debajo de Blackstone Street.

Características únicas de las opciones de diseño de la rotonda de Paige Avenue

Se están analizando y estudiando las opciones 1 y 2 para las intersecciones en rampa, y una de ellas se llevará a cabo, según los comentarios y aceptación del público y usuarios. Los impactos ambientales son los mismos para ambas opciones. Se espera una decisión después de que se distribuya el documento de la versión inicial del proyecto ambiental. Los detalles serán aclarados en la versión final del documento.

Opción 1: configuración de cuatro rotondas con el puente elevado de cruce a desnivel de Paige Avenue

Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y lado oeste de la autopista de la ruta estatal 99. Las rotondas serán de carriles múltiples y los anchos de los carriles de circulación exterior e interior serán de 20 pies y 18 pies, respectivamente. Los arcenes interior y exterior tendrían 4 pies de ancho y 8 pies de ancho, respectivamente. El riel del puente propuesto es un riel de puente tipo California ST-75, que aumentaría la distancia visual y la visibilidad del tráfico que pasa por la rotonda. Con esta opción, senderos pavimentados de 3 metros de ancho para uso compartido de peatones y ciclistas rodearían cada rotonda y se extenderían hacia el este y el oeste a lo largo de Paige Avenue. El diseño incluiría rampas para aceras, según establece la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. La estructura del cruce elevado de Paige Avenue será un puente en línea recta.

Estas dos rotondas estarían conectadas por un solo puente de cuatro carriles en el cruce de Paige Avenue sobre la autopista. La estructura existente sería demolida y reemplazada por un puente de 98 pies de ancho y 224 pies de largo. El cruce elevado a desnivel tendría una mediana elevada de 6 pies de ancho, arcenes interiores de 2 pies de ancho, dos carriles de 12 pies de ancho en cada dirección y arcenes exteriores de 2 pies de ancho. Una barrera de hormigón de 2 pies de ancho separaría el tráfico vehicular de los caminos de uso compartido de 10 pies de ancho para peatones y bicicletas.

Opción 2: configuración de cuatro rotondas con el puente de paso subterráneo de Paige Avenue

Con la Opción 2, Paige Avenue cruzaría por debajo de la ruta estatal 99 y la ruta estatal 99 pasaría por encima de Paige Avenue mediante la construcción de un nuevo puente. Con un nuevo terraplén en la ruta estatal 99 se elevaría el perfil de la autopista hacia la nueva estructura del puente. La configuración de cuatro rotondas sería similar a la opción 1, excepto que las dos rotondas adyacentes al puente de la ruta estatal 99 estarían ubicadas a nivel del suelo en lugar de utilizar terraplenes.

Caminos pavimentados de tres metros de ancho para uso compartido de peatones y ciclistas rodearían cada rotonda y se extenderían hacia el este y el oeste a lo largo de Paige Avenue. El diseño incluiría rampas para aceras conformes con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.

Los beneficios de esta opción serían el acceso a instalaciones para peatones y bicicletas cruzando la ruta estatal 99 a nivel del suelo y los niveles más bajos de emisiones de los vehículos que usan las rampas de intercambio. La opción tendría una huella de construcción menor en comparación con las opciones 1.

Carriles reversibles

Los carriles reversibles de la autopista no se consideraron como una alternativa para este proyecto porque no existe suficiente diferencia en los volúmenes de tráfico entre las direcciones norte y sur durante las horas pico de tráfico para justificar un análisis de las operaciones de tráfico.

1.4.2 Alternativa sin construcción (sin tomar acción)

No hay mejoras propuestas en la alternativa sin construcción ya que la instalación existente permanecerá sin cambios. Las condiciones actuales persistirán y empeorarán si no se realizan mejoras en el futuro. Esto dará como resultado un nivel de servicio insatisfactorio en la línea principal de la ruta estatal 99 más allá de 2027.

Sin mejoras, las operaciones de tráfico y la circulación en el Intercambio de Paige Avenue empeorarán a medida que aumenten los volúmenes de tráfico en el futuro. La alternativa sin construcción no satisfará el propósito y la necesidad del proyecto.

1.4.3 Comparación de alternativas

Cuando se evalúan las alternativas, es necesario considerar el propósito y la necesidad del proyecto y los lugares donde podrían ocurrir efectos ambientales.

La alternativa de construcción de la línea principal de la ruta estatal 99 cumpliría con el propósito del proyecto porque mejoraría el flujo de tráfico, abordaría las necesidades operativas de tráfico actuales y futuras y aliviaría la congestión. Las tres opciones de diseño propuestas para el Intercambio de Paige Avenue tendrían los mismos efectos ambientales. Las primeras dos opciones de diseño construirían el puente de cruce a desnivel de Paige Avenue con cuatro o tres rotondas en Paige Avenue. La tercera opción elevaría la ruta estatal 99 sobre Paige Avenue y construiría el puente de paso subterráneo de Paige Avenue con cuatro rotondas en Paige Avenue.

La alternativa sin construcción no cumpliría con el propósito y la necesidad del proyecto porque no abordaría los aumentos proyectados en el volumen

de tráfico a lo largo del tiempo, lo que resultaría en demoras para los automovilistas y una congestión excesiva dentro de los límites del proyecto en la ruta estatal 99. La alternativa sin construcción no resultaría en ningún efecto temporal, permanente o indirecto sobre los recursos ambientales.

1.5 Alternativas consideradas pero eliminadas de las discusiones posteriores

Al inicio de la fase ambiental del proyecto en 2019, antes de iniciar los estudios ambientales formales, se reevaluaron las tres alternativas de construcción que habían sido contempladas en el Documento de Inicio del Proyecto firmado en 2009. Se actualizó el trabajo necesario para construir el proyecto, preparar los documentos ambientales y determinar los posibles efectos ambientales, lo que resultó en nuevas estimaciones de los costos y los cronogramas de cada alternativa.

La Alternativa 1 proponía ampliar la autopista existente de cuatro carriles a una autopista de seis carriles mediante la construcción de nuevos carriles en la mediana. Se habría agregado un carril auxiliar a lo largo del carril exterior en dirección norte entre Bardsley Avenue y la rampa de salida de Hillman Street. La construcción de ese carril habría requerido la adquisición de alrededor de 100 residencias y algunos negocios. En adición, los cruces elevados a desnivel existentes en Tulare Avenue (ruta estatal 137), el cruce peatonal a desnivel de Tulare y el cruce elevado a desnivel de Cross Avenue se habrían reconstruido elevando los puentes. Se estimó que el costo sería de \$110 millones a \$130 millones.

La Alternativa 2 proponía ampliar la autopista existente de cuatro carriles a una autopista de ocho carriles mediante la construcción de dos carriles adicionales en cada dirección por fuera de los carriles existentes. Se habrían reconstruido los siete cruces a desnivel, al igual que todos los intercambios dentro de los límites del proyecto. Se habrían necesitado nuevas cuencas de drenaje en cinco lugares. Esta alternativa habría adquirido más de 200 casas y negocios a lo largo de ambos lados de la autopista. Se estimó que el del proyecto costo sería de \$300 millones a \$350 millones.

La Alternativa 3 proponía ampliar la autopista existente de cuatro carriles a una autopista de seis carriles mediante la construcción de nuevos carriles en la mediana. El ancho de los arcenes interiores y exteriores se habría ampliado. Todo el trabajo se habría llevado a cabo dentro del derecho de paso existente de Caltrans; no se anticipó la adquisición de un derecho de paso. Se estimó que el costo sería de \$70 millones a \$80 millones.

La opción de diseño de tres rotondas para el Intercambiador de Paige Avenue fue considerada e incluida en la Versión Inicial del Documento Ambiental original, la cual fue distribuida al público desde el 10 de abril de 2023 hasta el 24 de mayo de 2023. Con esta opción, todas las rampas se

habrían conectado a un puente de glorieta de mayor diámetro construido sobre la Ruta Estatal 99. Esta rotonda habría requerido un diámetro circular inscrito de 300 pies, en comparación con el diámetro de 190 pies de las otras dos rotondas de las calles Blackstone y Laspina. Esta opción habría reducido el número de rotondas que un automovilista tendría que recorrer al utilizar la avenida Paige entre las calles Blackstone y Laspina. Sin embargo, esta rotonda de mayor diámetro habría también aumentado el límite de velocidad a través de las rotondas por encima del máximo de 30 millas por hora. Por estos motivos, la opción fue descartada.

El 26 de agosto de 2019, el Equipo de Desarrollo del Proyecto, incluida la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare y representantes del Municipio de Tulare acordaron desarrollar la Alternativa 3 como la única Alternativa de Construcción para el proyecto.

Las mejoras al Intercambio de Paige Avenue se agregaron al alcance de este proyecto en 2020. Las razones por las que las Alternativas 1 y 2 no se presentaron para un análisis ambiental detallado fueron la adquisición excesiva de derechos de paso, los altos costos, la gran cantidad de personas que habrían sido desplazadas y posteriormente la necesidad de reubicarlas, y otros efectos en la comunidad, como los posibles efectos directos en las comunidades de justicia ambiental y efectos al Tulare Santa Fe Trail Park que habrían requerido un análisis y mitigación bajo la Sección 4(f).

El Equipo de Desarrollo del Proyecto discutió alternativas para reducir las millas de recorrido vehicular. Consideró destinar fondos hacia una inversión en proyectos ferroviarios dentro de la región. La inversión habría ayudado a facilitar la transferencia de carga que normalmente se movería en la ruta estatal 99 utilizando camiones grandes hacia el sistema ferroviario. El principal beneficio de esta inversión sería mejorar el movimiento de carga a lo largo de este tramo de la ruta estatal 99 y, por lo tanto, eliminar un gran porcentaje del tráfico del sistema vial. El Equipo de Desarrollo del Proyecto tuvo en cuenta varias preocupaciones con esta alternativa y se tomó la decisión de no seguir adelante con ella. Algunas de las preocupaciones se enumeran a continuación.

- Los ferrocarriles son industrias de propiedad privada; como departamento de estado, sería inapropiado invertir en sus operaciones.
- El Proyecto de Ley 743 del Senado no requiere mitigación para el tráfico de camiones y, sin embargo, el propósito y la necesidad de este proyecto es aliviar la congestión relacionada con el transporte de mercancías.

Los vehículos de carga ocupan más espacio en la calzada que otros vehículos, lo que magnifica la tasa de congestión en lugares donde los volúmenes de carga, como porcentaje del volumen total de tráfico, son altos. Se prepararía un Plan Integral del Corredor Multimodal de la Ruta Estatal 99 para el Valle Central de acuerdo con la guía de Planificación

- del Corredor de 2019 que desarrollará una visión compartida y un plan de implementación para el Corredor de la Ruta Estatal 99 que se alinea con las metas y políticas estatales al mismo tiempo que satisface las necesidades de las agencias asociadas, las partes interesadas y el público viajero.
- Un estudio de viabilidad realizado para la región del Valle Central apunta a los altos costos del transporte de mercancías por ferrocarril, lo que no proporciona un incentivo económico para hacer este cambio. California del Sur y San Diego son los principales puntos de origen y destino de los productos del Valle Central. Las dos regiones representan el 56 por ciento de la población de California, el 87 por ciento del tráfico portuario de contenedores en California y más del 30 por ciento del tráfico nacional de contenedores. Aun así, aunque hay servicios ferroviarios fuera del estado en el Valle Central, casi no hay servicios ferroviarios de carga entre el Valle Central y el Sur de California. Los productos que perecen, como los productos lácteos y las frutas y verduras frescas con destino a California del Sur y San Diego, no pueden transportarse por ferrocarril porque los tiempos de viaje aumentan significativamente en comparación con los camiones.
 - Treinta millas al noroeste de Tejon Pass, a lo largo de Sierra Nevada, se encuentra la entrada de Tehachapi Pass. El pase presenta el único corredor ferroviario que conecta el Valle Central y California del Sur. Casi todos los envíos de carga por ferrocarril en esta ruta conectan con destinos fuera del estado en el sector medio oeste del país. Si un transbordador de carga ferroviaria desde el Valle Central pudiera conectarse a este servicio a una tarifa competitiva, sería posible que se desviara la carga de camiones del Valle Central al ferrocarril. Asimismo, la habilitación temprana del segmento operativo del Proyecto de Tren de Alta Velocidad puede liberar capacidad en la línea principal del tren entre Merced y Bakersfield, brindando una oportunidad para los servicios de transporte de carga en contenedores desde Merced, con posibles paradas en las rampas de carga de contenedores en Fresno y Shafter, conectando, finalmente, con el Medio Oeste de los Estados Unidos. Sin embargo, esta estrategia ferroviaria a largo plazo no cumpliría con el propósito y la necesidad de este proyecto.

1.6 Permisos y aprobaciones necesarias

Se requieren los siguientes permisos, licencias, acuerdos y certificaciones para la construcción del proyecto:

Agencia	Permiso, licencia, acuerdo, y certificación	Estado
Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California	Acuerdo de alteración del cauce 1600	Se solicitará durante la fase de planes, especificaciones y estimaciones del proyecto.
Junta Regional de Control de Calidad del Agua del Valle Central	Tarifa obligatoria para la descarga de residuos	Se solicitará durante la fase de planes, especificaciones y estimaciones del proyecto.
Agencia de Transporte Público Regional del Condado de Tulare	Acuerdo Cooperativo	Se obtendrá antes del inicio de la construcción.
Transporte Público del Área del Condado de Tulare	Acuerdo Cooperativo	Se obtendrá antes del inicio de la construcción.

Capítulo 2 Efectos en el ambiente, consecuencias ambientales y medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Como parte del análisis ambiental y de alcance realizado para el proyecto, se consideraron los siguientes problemas ambientales, sin embargo no se identificaron efectos adversos. Por lo tanto, no continuará la discusión sobre estos temas en este documento.

- Zona costera: el proyecto propuesto no se encuentra dentro del límite de la zona costera, según lo define la Ley Costera de California de 1976 y la División 20 del Código de Recursos Públicos, Sección 30103(b), que define el límite de la zona costera.
- Ríos silvestres y escénicos: no existe ningún río silvestres y escénicos designado por el gobierno federal o estatal dentro o cerca de los límites del proyecto (sitio web de National Wild and Scenic Rivers, enero de 2022).
- Tierras de cultivo: el proyecto propone adquirir una pequeña esquina de la parcela 191-070-021, donde actualmente se siembran cultivos frutales y de huerta. Una revisión del mapa de uso de la tierra de la Ciudad de Tulare indica que toda esta parcela, que consta de 119 acres en total, está dividida en zonas C-3, Distrito comercial de ventas minoristas. De acuerdo con el Volumen 4 del Manual de referencia ambiental estándar, toda tierra de cultivo (independientemente de la calidad) que ya esté en desarrollo urbano o comprometida al desarrollo urbano es tierra de cultivo que no está sujeta a la Ley de Política de Protección de Tierras de Cultivo. Cuando el derecho de paso propuesto para un proyecto de transporte se encuentra completamente dentro de un área urbana delimitada, no es necesario completar y enviar el Formulario AD-1006 o el Formulario NRCS-CPA-106 al Servicio de Conservación de Recursos Naturales.
- Tierras forestales: no existen recursos forestales en las inmediaciones del proyecto.
- Hidrología y llanura aluvial: el proyecto no incurre en un traspaso ni usurpación longitudinal o significativos en la llanura aluvial de base como se define en la Sección 650 105q del Código de Regulaciones Federales 23 (Evaluación de la llanura aluvial, noviembre de 2021).
- Geología, suelos, sismicidad y topografía: la topografía del área del proyecto es plana, sin posibilidad de deslizamientos de tierra. La falla sísmica activa más cercana está a unas 20 millas de distancia; el potencial de fuertes sacudidas del suelo es bajo. Los estudios

geotécnicos preliminares indican que no se produciría licuefacción (sitio web del Servicio Geológico de EE. UU., enero de 2022).

2.1 Entorno humano

2.1.1 Uso de la tierra actual y futuro

Efectos en el ambiente

La ubicación del proyecto propuesto se encuentra completamente dentro de los límites de la ciudad de Tulare.

En el extremo sur del proyecto, el paisaje cerca de la autopista es rural, con cierto desarrollo comercial y una comunidad de casas prefabricadas en el lado oeste de la autopista. El aeropuerto Mefford Field Airport está frente a la comunidad de casas prefabricadas en el lado este de la autopista. Justo al norte del aeropuerto se encuentran los terrenos de la World Agricultural Expo del complejo International Agri-Center. La vecindad del Intercambio de Paige Avenue, que se encuentra aproximadamente en el medio del área del proyecto, consta de paradas de camiones y negocios asociados a la actividad camionera y un parque de casas móviles. A lo largo del lado oeste de la autopista, los negocios comerciales construidos recientemente se extienden hacia el norte hasta Bardsley Avenue. La zonificación en esta área es industrial y comercial, a excepción de los parques de casas móviles.

Yendo hacia el norte, se encuentra el resto de la ciudad adyacente a la autopista. Desde Paige Avenue en dirección norte a lo largo del lado este de la autopista existen vecindarios residenciales y centros comerciales que continúan más allá del extremo norte del proyecto, que se encuentra junto al Tulare Outlets Center. A lo largo del lado oeste de la autopista desde Bardsley Avenue hacia el norte existen vecindarios residenciales, centros comerciales y algunas instalaciones gubernamentales locales que se extienden hasta Cartmill Avenue, aproximadamente 1 milla al norte de Prosperity Avenue.

La Tabla 2.1 resume los desarrollos residenciales propuestos y los que están en construcción. Dos de los ocho proyectos enumerados en la tabla son de desarrollo comercial.

Tabla 2.1 Desarrollo propuesto cerca del proyecto propuesto

Nombre de desarrollo	Lugar	Jurisdicción	Usos propuestos	Estado
Fernjo Estates	Mooney Boulevard 0.25 mile south of Bardsley Avenue.	Ciudad de Tulare	Desarrollo de 80 unidades residenciales unifamiliares e infraestructura.	La declaración negativa mitigada se completó en junio de 2019. El solicitante ha solicitado permisos de construcción pero está esperando el registro del mapa final.
Liberty Hill	Bardsley Avenue/West Street	Ciudad de Tulare	Desarrollo de 384 viviendas unifamiliares con infraestructura en 79.5 acres. Se desarrollará en cuatro fases.	La declaración negativa mitigada se completó en junio de 2018. Se han emitido permisos de casas modelo. No hay un plazo estimado sobre cuándo se construirán las casas.
Farrar Subdivision	Tulare Avenue/Morrison Street	Ciudad de Tulare	Desarrollo de 360 viviendas unifamiliares e infraestructura.	La declaración negativa mitigada se completó en febrero de 2020. El proyecto está en construcción.
The Greens at Oak Creek	Seminole Avenue/Mooney Boulevard	Ciudad de Tulare	Desarrollo de 88 residencias unifamiliares separadas en 20 acres.	El anexo a la declaración negativa mitigada se completó en septiembre de 2020. Se prevé que el proyecto se completará en el verano de 2023.
Kensington 3 and 4	Cartmill Avenue/Mooney Boulevard	Ciudad de Tulare	Desarrollo de 111 unidades residenciales de baja densidad, parque pequeño.	La declaración negativa mitigada se completó en septiembre de 2020. Se espera que el proyecto sea completado en 2023.
Cartmill Commercial	Junto al cuadrante sureste de la ruta estatal 99/Intercambio de Cartmill Avenue	Ciudad de Tulare	Desarrollo relacionado con la carretera y otros desarrollos comerciales con infraestructura. Subdividiría la parcela de 21 acres en 10 lotes.	La propiedad está bajo garantía escrow con el desarrollador.
Cartmill Crossings	Cartmill Avenue/Akers Street/Junto al cuadrante noreste de la ruta estatal 99/Intercambio de Cartmill Avenue	Condado de Tulare (el municipio de Tulare es la agencia principal)	Desarrollo residencial y comercial de usos múltiples. Vivienda de baja, media y alta densidad y parque. Construcción en fases en 127 acres.	Se completó el Informe de Impacto Ambiental y el Aviso de Determinación en octubre de 2019. Los lotes están a la venta.
Paige Avenue Industrial Center	Lado sur de Paige Avenue, al oeste de la calle "I"	Ciudad de Tulare	Desarrollo de dos naves industriales en 76.44 acres	Se espera que el proyecto esté terminado en 2025.

El sitio del desarrollo propuesto de Fernjo Estates está a poco más de una milla de la autopista de la ruta estatal 99 a través de Paige Avenue, continuando por Foster Street hasta Mooney Boulevard o desde Bardsley Avenue hasta Mooney Boulevard. La parcela se encuentra dentro de la esfera de influencia y los límites de desarrollo urbano de la ciudad de Tulare, y la anexión está prevista como parte de la propuesta para la cual la ciudad actúa como agencia principal.

El desarrollo propuesto de Liberty Hill está a 2 millas al oeste de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue.

El desarrollo de Farrar, que está en construcción, está a 1 milla al este de la ruta estatal 99 en Tulare Avenue (ruta estatal 137).

El sitio de Greens at Oak Creek en Mooney Boulevard (Ruta estatal 63) está a poco más de 0.5 millas de la autopista a través de Tulare Avenue y aproximadamente a 1.6 millas a través de Prosperity Avenue.

El desarrollo propuesto Kensington 3 y 4 está a 2 millas de la autopista a través de Prosperity Avenue y Mooney Boulevard (State Route 63) o 2 millas al este de State Route 99 en Cartmill Avenue.

El sitio de desarrollo de Cartmill Commercial está en el lado sureste del Intercambio Cartmill Avenue/ruta estatal 99, 1 milla al norte del intercambio Prosperity Avenue, que es el extremo norte de este proyecto de ampliación de la autopista.

El sitio de desarrollo de uso mixto de Cartmill Crossings está en el lado noreste del intercambio de Cartmill. La parcela se encuentra dentro de la esfera de influencia y los límites de desarrollo urbano de la ciudad de Tulare, y la anexión está prevista como parte de la propuesta para la cual la ciudad actúa como agencia principal.

Asimismo, se propone construir un almacén industrial en la esquina suroeste de Paige Avenue y South I Street. El plan del sitio tiene alrededor de 1 millón de pies cuadrados de espacio de almacén. Se espera que el proyecto esté terminado para el año 2025.

Consecuencias ambientales

El proyecto convertiría tres parcelas desarrolladas para uso comercial a un uso de transporte. Dos parcelas sin desarrollar que están zonificadas comercialmente se convertirían para uso del gobierno local como la nueva ubicación de una cuenca de retención de la Ciudad de Tulare.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se necesitan medidas específicas para evitar, minimizar y/o mitigar efectos.

2.1.2 Coherencia con los planes y programas estatales, regionales y locales

Efectos en el ambiente

El uso de la tierra y la zonificación se rigen por planes generales y otros planes comisionados para el condado y las ciudades. Los planes generales que guían el desarrollo dentro del área son el Plan General de la Ciudad de Tulare 2035 (adoptado el 7 de octubre de 2014) y el Plan General del Condado de Tulare 2030 (adoptado el 28 de agosto de 2012).

Regional

El Plan General del Condado de Tulare, adoptado originalmente en 1964, se actualizó por última vez en agosto de 2012. Según el plan general, el transporte seguro y eficiente de las personas y las mercancías dentro del condado es de vital importancia para el bienestar de los residentes y la viabilidad económica del condado; la movilidad de las personas y las mercancías seguirá siendo uno de los temas importantes que el condado debe enfrentar en el futuro (Sección de Transporte y Circulación, Actualización del Plan General del Condado de Tulare 2030).

El Plan de Transporte Regional sirve como guía del desarrollo del sistema de transporte del condado de Tulare. Este plan es un documento de planificación de 25 años requerido por la ley estatal y federal que se actualiza exhaustivamente cada cuatro años e incluye programas para mejorar el mantenimiento, la operación y la expansión del transporte. Los planes de transporte aplicables al proyecto también se analizan en la Sección 2.1.8 Tráfico y transporte/Instalaciones para peatones y bicicletas y la Sección 3.4

Cambio climático. Estos incluyen el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2018 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, el Plan de Ciclismo del Condado de Tulare (2010) y el Plan de Transporte Activo de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (adoptado en mayo de 2016 y modificado en noviembre de 2017 y enero 2020).

Local

El Capítulo 3 del Elemento de Transporte y Circulación del Plan General de la Ciudad de Tulare analiza las formas de mejorar la capacidad de las instalaciones dentro de la ciudad que permitan una mejor movilidad en las carreteras dentro de los límites de la ciudad. El objetivo de la Ciudad de Tulare es desarrollar un sistema integrado de transporte que permita el movimiento seguro y eficiente de las personas y las mercancías.

Consecuencias ambientales

Este proyecto está incluido en el Programa Federal de Mejoramiento del Transporte de 2022 y 2023 y se proponen para su financiamiento fondos del

Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare de 2018.

La Tabla 2.2 muestra la coherencia entre las alternativas del proyecto, el Plan General de la Ciudad de Tulare y el Plan General del Condado de Tulare.

Tabla 2.2 Coherencia con los planes

Plan	Política normativa	Alternativa de construcción	Alternativa sin construcción
Plan General de la Ciudad de Tulare	COS-P2.6 Siembra de vegetación nativa. La ciudad fomentará la siembra de árboles, arbustos y pastizales nativos para preservar la integridad visual del paisaje, brindar condiciones de hábitat adecuadas para la vegetación y la vida silvestre nativas y garantizar que se mantenga la mayor cantidad y variedad posibles de plantas adaptadas al sistema local.	Coherente. Los trabajos de paisajismo después de la construcción incluirían principalmente especies de plantas nativas, como robles del valle.	No coherente. Las especies no autóctonas no serían eliminadas.
Plan General de la Ciudad de Tulare	TR-P1.1 Sistema integrado de transporte. La ciudad continuará trabajando con diferentes agencias para mantener un sistema de transporte multimodal que esté bien integrado e interconectado en términos de servicio, programación y capacidad y que se adapte de manera eficaz a los usos planificados de la tierra y las necesidades de transporte relacionadas.	Coherente. El proyecto ampliaría la ruta estatal 99 para satisfacer las futuras demandas de tráfico de la ciudad de Tulare.	No coherente. No introduciría ninguna mejora a la ruta estatal 99.
Plan General de la Ciudad de Tulare	COS-P3.1 Proteger la actividad agraria intermedia. La ciudad protegerá la viabilidad de la actividad agrícola intermedia que tiene lugar en el Límite de Desarrollo Urbano en la medida de lo posible.	Coherente. El proyecto adquiriría una franja angosta de tierras de cultivo de una parcela zonificada como zona de industria ligera a lo largo del lado oeste de la autopista y de una parcela zonificada como uso comercial cerca de la intersección de Paige Avenue y Laspina Street. Estas adquisiciones no darían como resultado parcelas remanentes no cultivables.	No coherente. Ningún cambio en el uso de la tierra existente.

Plan	Política normativa	Alternativa de construcción	Alternativa sin construcción
Plan General del Condado de Tulare	AG-2.10 Transporte regional El condado procurará mejorar los sistemas de transporte regional para apoyar el movimiento de productos agrícolas a nivel local, nacional y mundial.	Coherente- Crea una ruta más eficiente para camiones, lo cual reducirá conflictos con el tráfico de automóviles.	No coherente- No proporcionará una ruta eficiente para camiones que reduzca los conflictos con el tráfico de automóviles.
Plan General del Condado de Tulare	TC-1.9 Culminación de la carretera El condado apoyará los programas de mejora de la capacidad estatal y federal de los segmentos críticos del Sistema Estatal de Carreteras. Se dará prioridad a las mejoras a las rutas estatales 65, 99 y 198, incluidos los proyectos de ampliación e intercambio en el condado.	Coherente- Proporciona carriles adicionales y mejoras de intercambio en la ruta estatal 99.	No coherente- No realizará ninguna mejora en la ruta estatal 99.
Plan General del Condado de Tulare	TC-1.10 Intercambios urbanos El condado trabajará con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare para elevar el estándar de los intercambios de las carreteras estatales de estándares rurales a urbanos dentro de los límites del desarrollo urbano.	Coherente- Los intercambios se actualizarán a los estándares urbanos. Los intercambios urbanos contarían con rampas de varios carriles con control.	No coherente- No hay cambios en los intercambios.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se necesitan medidas para evitar, minimizar y/o mitigar efectos.

2.1.3 Parques e instalaciones recreativas

Marco regulatorio

La Ley de Preservación de Parques (Código de Recursos Públicos de California, Secciones 5400-5409) prohíbe que las agencias locales y estatales adquieran cualquier propiedad que en el momento de la adquisición se utilice como parque público, a menos que la agencia adquirente entregue suficiente compensación o tierras, o ambos, que permitan al operador del parque reemplazar el parque y cualquier instalación recreativa ubicada en ese terreno.

Efectos en el ambiente

Los parques de la Ciudad de Tulare están protegidos por la Ley de Preservación de Parques. El proyecto propuesto no prevé adquirir el derecho de paso de ningún parque. Por lo tanto, la Ley de Preservación de Parques no es aplicable. Sin embargo, los parques también están protegidos por la Sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966.

La Sección 4(f) requiere que el equipo de desarrollo del proyecto revise cómo afectaría el proyecto de transporte a los parques públicos y los terrenos de recreación, los refugios de vida silvestre y aves acuáticas y los sitios históricos. Estos lugares se conocen en la ley como “recursos bajo la Sección 4(f)”. La Sección 4(f) requiere que el equipo de desarrollo del proyecto determine si un proyecto de transporte afectaría a las actividades, características y/o atributos de un recurso bajo la Sección 4(f). La Sección 4(f) se aplica a los proyectos de transporte que recibirán fondos federales o requerirán la aprobación de una agencia del Departamento de Transporte de los EE. UU.

Dentro del área del proyecto se encuentran dos parques, Tulare Santa Fe Trail y Elk Bayou Regional Park.

Sendero Tulare Santa Fe Trail

Tulare Santa Fe Trail es una instalación recreativa de 5 millas de largo que corre de noreste a suroeste a través de la ciudad dentro del antiguo derecho de paso del Ferrocarril de Santa Fe. El sendero comienza por el este del lado este de Prosperity Avenue, adyacente al Tulare Canal, a unos 600 pies al oeste de Morrison Street. El sendero comienza por el oeste frente a la intersección del oeste de Soult's Drive con el oeste de Inyo Avenue (ruta estatal 137).

El camino pavimentado es una vía para bicicletas Clase 1 de uso compartido con los peatones. Asimismo, a lo largo de la mayor parte del parque lineal se extienden senderos ecuestres separados. Las áreas de descanso con jardines y bancas para sentarse están dispersas dentro del parque y hay iluminación a lo largo del sendero. El parque se puede reservar para eventos especiales, como caminatas y carreras para recaudar fondos.

El sendero Tulare Santa Fe cruza la autopista en el cruce peatonal elevado de Tulare (puente de Caltrans número 46-0040), una conversión del antiguo puente del ferrocarril de Santa Fe. Esta estructura la atraviesan todos los usuarios de este segmento del sendero, incluso caballos.

Parque Regional Elk Bayou

El Parque Regional Elk Bayou está situado entre la orilla sur de Elk Bayou y Hosfield Drive en 19701 South Hosfield Drive. El extremo oeste del parque está a unos 230 pies al este de la cerca del derecho de paso de la autopista que cruza Hosfield Drive. El parque ofrece instalaciones recreativas, refugios para picnic y baños; sin embargo, el parque carece de agua potable.

Consecuencias ambientales

Sendero Tulare Santa Fe Trail

El sendero Tulare Santa Fe se vería afectado temporalmente por la construcción del proyecto. Se necesitarían servidumbres de construcción

temporales para construir una cerca de seguridad de hierro forjado de 8 pies de alto con curvatura hacia abajo en la parte superior. La cerca se uniría al cruce peatonal elevado de Tulare a medida que se acerque el sendero. La cerca estaría dentro del derecho de paso de Caltrans, pero los trabajadores y el equipo pesado tendrían que acceder al lado del parque de la estructura para construirla.

Durante la construcción, un lado del sendero que cruza la ruta estatal 99 permanecería abierto al público en todo momento. El otro lado se seccionaría para construir el muro de seguridad.

La coordinación bajo la Sección 4(f) se estableció entre Caltrans y el Departamento de Parques de la Ciudad de Tulare el 14 de octubre de 2021. El municipio estuvo de acuerdo en que no se espera que el proyecto propuesto "use" esas instalaciones como se define en la Sección 4(f) ya que el sendero se usaría para la entrada y salida de equipos. Consulte Apéndice A bajo el título "Resources Evaluated Relative to the Requirements of Section 4(f)" (Recursos evaluados en relación con los requisitos de la Sección 4(f)) para obtener información adicional.

Parque Regional Elk Bayou

El Parque Regional Elk Bayou no se vería afectado por el proyecto, y no habría ningún "uso" de este recurso bajo la Sección 4(f).

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se necesitarían medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos.

2.1.4 Crecimiento

Marco regulatorio

Las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental, que establecieron los pasos necesarios para cumplir con la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) de 1969, exigen evaluar de los efectos ambientales potenciales de todas las actividades y programas federales propuestos. Esta disposición incluye el requisito de examinar los efectos indirectos, los cuales pueden ocurrir en áreas más allá de la influencia inmediata de una medida propuesta y en algún momento en el futuro. Las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental (Código 40 de Regulaciones Federales 1508.8) se refieren a estas consecuencias como efectos indirectos. Los efectos indirectos pueden incluir cambios en el uso de la tierra, la vitalidad económica y la densidad de la población, todos los cuales son elementos del desarrollo.

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) igualmente exige el análisis del potencial de un proyecto para inducir el desarrollo. Las Directrices de CEQA (Sección 15126.2[d]) exigen que los documentos ambientales "...discutan las formas en que el proyecto propuesto podría fomentar el crecimiento económico o poblacional, o la construcción de

viviendas adicionales, ya sea directa o indirectamente, en el entorno circundante...”

Efectos en el ambiente

Esta sección aborda la relación entre el proyecto propuesto y los patrones de crecimiento de la zona. Los factores que afectan a los patrones de crecimiento dependen de una serie de factores económicos, los cuales pueden tener origen local, estatal o incluso nacional.

Los distintos proyectos de transporte influirán en el crecimiento en distinta medida. Caltrans utilizó un planteamiento en dos fases para evaluar los impactos relacionados con el crecimiento. La primera fase, denominada "selección inicial", está diseñada para ayudar al planificador ambiental a determinar el efecto potencial probable del crecimiento y si es necesario un análisis más detallado de la cuestión. Este aspecto se tratará con más detalle en la sección Consecuencias medioambientales.

Para este análisis de crecimiento, el área de estudio consiste en el condado de Tulare y la ciudad de Tulare. Este análisis de impacto discute los impactos ambientales por área geográfica (a nivel de condado y ciudad) en lugar de por alternativa, ya que la mayoría de las fuentes publican datos económicos relacionados a áreas que no comparten los mismos límites geográficos y/o políticos. Si bien algunas fuentes proporcionan datos económicos (como el empleo total y la tasa de desempleo) para las ciudades, la mayoría de las fuentes de datos económicos describen la correlación entre diversos sectores económicos solo a nivel de condado. La información a nivel de condado incluye datos tanto para las partes no incorporadas del condado como para las ciudades.

La Estrategia de Comunidades Sostenibles, la cual se detalla en el Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare para 2022, establece un pronóstico actualizado de población, vivienda y empleo. La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare desarrolló una nueva previsión para la Estrategia de Comunidades Sostenibles basada en las previsiones y proyecciones regionales más completas y actualizadas disponibles. El pronóstico de crecimiento incorpora datos importantes extraídos de las proyecciones publicadas el año 2021 por el Departamento de Finanzas de California, Oficina de Investigación Demográfica. La previsión de crecimiento, basada en la proyección del Departamento de Finanzas, es mucho más baja, en comparación con la información obtenida a partir de anteriores Planes Regionales de Transporte.

La nueva proyección de población hecha el 2021 por el Departamento de Finanzas para el año 2040 (551,563) es bastante menor que la hecha previamente el año 2017 (594,348). Esta última proyección fue usada para el Plan de Transporte Regional y Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2018, la cual es a su vez significativamente menor que la proyección para el

año 2040 (722,838) utilizada para el Plan de Transporte Regional y Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2014, representando una diferencia total de 171,275 personas. Esto se debe a las tasas de natalidad más bajas consistentes con el estado en su conjunto y al hecho de que el Condado de Tulare todavía está experimentando una baja migración neta (573 personas en 2019) en comparación con el pico (4,473 personas adicionales en 2004) debido a la “Gran Recesión”.

Según la Actualización Metodológica de Pronóstico Económico a Nivel de Condado de California hecha por “The California Economic Forecast”, se estima que la población del Condado de Tulare crezca con más lentitud que la del Valle Central entre los años 2022 a 2027. La población del condado de Tulare crecerá a una tasa media anual de alrededor del 0,6 por, en contraste con la región del Valle Central de alrededor del 0,9 por ciento anual. Estas proyecciones coinciden con las cifras del Departamento de Finanzas de la Estrategia de Comunidades Sostenibles. Las previsiones económicas de California también indican que la construcción de viviendas procederá principalmente de pequeños proyectos y no de grandes comunidades planificadas.

Se espera que el área de procesamiento de alimentos continúe siendo un sector viable y en crecimiento para el condado de Tulare por un tiempo indefinido. En el condado de Tulare se encuentran importantes empresas de fabricación/alimentación, tales como International Paper, Sonoco, Green Power Bus, California Dairies, Incorporated, Saputo Cheese, Kraft Foods, Ruiz Foods, DryVit, Land O' Lakes, Incorporated, Svenhards y Kawneer. Muchas de estas instalaciones están cerca de la zona del proyecto.

Plande Transporte Regional 2022 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare

El escenario de uso del suelo previsto por el Plan de Transporte Regional 2022 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare enfatizaría el desarrollo de proyectos de relleno y de desarrollo orientado al tránsito dentro de las áreas urbanizadas existentes; y, por lo tanto, podría redistribuir los patrones de crecimiento. La ubicación de los proyectos de desarrollo de relleno y orientados al tránsito sería generalmente en propiedades que han sido identificadas como vacantes o subutilizadas dentro de las jurisdicciones locales aplicables. Los proyectos de desarrollo de relleno y orientados al tránsito no necesariamente darían lugar a un nuevo crecimiento significativo de la población dentro de estas jurisdicciones. Al contrario, el Plan de Transporte Regional 2022 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare propuesto daría cabida al crecimiento previsto y lo concentraría dentro de los núcleos urbanos existentes en lugar de en la periferia de las zonas urbanas o dentro de las zonas rurales o semirurales.

La implementación del Plan de Transporte Regional 2022 ideado por la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare crearía un crecimiento económico a corto plazo en la región a través de oportunidades de empleo relacionadas con la construcción de este. La implementación del plan también generaría nuevas oportunidades de empleo para el mantenimiento de carreteras, vehículos y paisajes y la limpieza de instalaciones de transporte. El aumento del empleo podría incrementar la demanda de servicios de apoyo y servicios públicos, lo cual generaría a su vez nuevas oportunidades de empleo secundario. Es probable que este crecimiento económico adicional aumente los ingresos de la región, a la vez que incrementa la actividad económica en el condado de Tulare.

Además, mientras que el desarrollo previsto como parte de la propuesta del Plan de Transporte Regional 2022 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare podría dar lugar a un aumento en los sectores de comercio, industria, ocio, servicios públicos e infraestructuras en toda la región, la actividad económica resultante del proyecto estaría dentro de lo previsto según el pronóstico de crecimiento regional y planes generales.

Plan General del Condado de Tulare, Componente B, Crecimiento del Condado de Tulare

El componente de *Crecimiento* del Plan General del Condado de Tulare incluye los siguientes elementos, los cuales ayudan a dar forma al uso de la tierra y al futuro económico del Condado de Tulare:

Agricultura

"Uno de los activos más identificados en el Condado de Tulare es la rica tierra agrícola en el suelo del Valle y en las estribaciones. El Plan General identifica la agricultura no solo como un activo económico para el Condado, sino también como un recurso cultural, paisajístico y medioambiental que debe ser protegido."

Uso del suelo

"Las comunidades y aldeas del Condado de Tulare continuarán creciendo y desarrollándose mientras que las tierras de recursos naturales (agricultura y espacios abiertos) serán preservadas. El crecimiento poblacional proyectado requerirá un amplio rango de opciones de vivienda, servicios de apoyo al vecindario y usos que produzcan empleo, los cuales se localizan en el centro de las comunidades. El Condado también limitará la conversión de tierras agrícolas y de otros recursos naturales a usos urbanos".

Desarrollo económico

"La economía del condado se expandirá y diversificará. La agricultura seguirá siendo el pilar de la economía del Condado, mientras que las industrias relacionadas con la agricultura y las industrias no agrícolas desempeñarán un papel cada vez más importante en la economía local. Muchos de los

principios y políticas de planificación del Plan General protegen las tierras e industrias agrícolas existentes, a la vez que proporcionan apoyo para el avance y la diversificación de las empresas o industrias relacionadas con la agricultura."

Vivienda

"El propósito del Elemento Vivienda es identificar las necesidades de vivienda del Condado, declarar las metas y objetivos del condado con respecto a la producción, rehabilitación y conservación de viviendas para satisfacer dichas necesidades, y definir las políticas y programas que el Condado aplicará para alcanzar las metas y objetivos declarados."

2022 Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, Plan de Transporte Regional, Capítulo D, Mejoras del Sistema de Movimiento de Mercancías

El transporte de materias primas y productos acabados es un elemento central en toda economía. Mientras que la industria del transporte por carretera transporta la mayor parte de la carga, el movimiento de mercancías puede producirse por distintas vías: carretera, ferrocarril, aire y/o tuberías. En todo el estado, el movimiento de mercancías por las autopistas estatales ha crecido más rápido que la capacidad de transporte y el condado de Tulare no es una excepción. La ampliación de autopistas en la región de Tulare se limita a este factor. La inversión en la ruta estatal 99 en el condado de Tulare facilitará el movimiento eficiente de mercancías y mejorará la seguridad. El proyecto es uno de los cuatro segmentos restantes de la Ruta Estatal 99 propuestos para su ampliación en el Plan de Transporte Regional, el cual ha sido diseñado con el objetivo de completar el proyecto y cerrar los huecos de cuatro carriles que quedan en el condado de Tulare.

Plan General de la Ciudad de Tulare, Elemento de Transporte y Circulación

El Elemento de Transporte y Circulación da prioridad a los siguientes elementos de transporte:

- Mejorar la seguridad y la capacidad de las instalaciones de transporte junto con la aplicación de un plan de mejora dentro de la ciudad de Tulare.
- Mejorar las infraestructuras de transporte de mercancías y el comercio para aumentar la vitalidad económica, la seguridad y la movilidad, reduciendo al mismo tiempo la congestión y los problemas de calidad del aire.
- Promover el desarrollo de un sistema de transporte multimodal.

Zonificación de la ciudad de Tulare

Según el visor de zonificación y uso del suelo de la ciudad de Tulare disponible en

(<https://maps.tulare.ca.gov/portal/apps/webappviewer/index.html?id=77881c8a35a445259d72b416d25ccd7d>), la designación de zonificación actual para la

totalidad de los terrenos próximos al área del proyecto es industrial pesada o industrial ligera.

El Plan General del Condado de Tulare identifica que el desarrollo de la tierra para usos industriales ayudará a satisfacer las necesidades presentes y futuras de los residentes del Condado de Tulare en los sectores de empleo y vitalidad económica. El Plan incluye los siguientes factores:

- El Condado fomentará una amplia gama de actividades de desarrollo industrial en ubicaciones apropiadas para promover el desarrollo económico y las oportunidades de empleo y proporcionar una base fiscal sólida.
- El Condado fomentará el desarrollo de polígonos industriales visualmente atractivos, con alrededores verdes, los cuales serán cuidadosamente planificados en zonas que cuenten con una topografía e infraestructura apropiadas.
- El Condado exigirá un ajardinamiento y un apantallamiento adecuados de las zonas de almacenamiento industrial para minimizar el impacto visual y mejorar la calidad del entorno.
- El Condado fomentará el uso completo de las zonas industriales existentes, además de garantizar que los usos industriales propuestos no provoquen impactos perjudiciales significativos en el suelo cercano.
- El Condado localizará el desarrollo industrial donde haya acceso desde carreteras colectoras o arteriales y donde el tráfico industrial/comercial pesado no se dirija a través de zonas residenciales u otras zonas con usos no compatibles con dicho tráfico.

Plan específico del polígono industrial de South I Street

En 2009, la Ciudad de Tulare aprobó el Plan Específico del Parque Industrial South I Street. El área del proyecto del Plan Específico consiste en aproximadamente 458 acres ubicados al suroeste del Intercambiador de la Ruta Estatal 99/Avenida Paige. Esta zona está delimitada por Bardsley Avenue en el norte, Union Pacific Railroad Mainline en el este, Pratt Street en el oeste, y una línea de este a oeste alrededor de 0,5 millas al sur de Paige Avenue. El Plan Específico incluye la anexión de los 458 acres del condado de Tulare a los límites de la ciudad de Tulare. Además, se modificarán la Línea de Reserva Urbana y la Línea de Desarrollo Urbano, añadiendo 265 acres adicionales. La zona propuesta se dividirá en 2 acres de industria ligera, 361 acres de industria pesada y 83 acres de residencial urbano y suburbano. Los 12 acres restantes son derecho de paso de calles y vías férreas. Tanto los distritos industriales pesados como los ligeros proporcionan ubicaciones para actividades industriales, protegen las áreas industriales de la intrusión de tipos incompatibles de usos del suelo, se adhieren a los estándares de rendimiento proporcionados para la protección de los residentes de la Ciudad de Tulare y el medio ambiente, y proporcionan

oportunidades de empleo industrial para los residentes de la Ciudad de Tulare. Los objetivos del Plan Específico del Parque Industrial de la Calle South I se enumeran a continuación.

- Proporcionar terrenos industriales adicionales para acomodar a usuarios de tamaño grande y mediano.
- Proporcionar una separación o amortiguación clara entre los usos industriales y residenciales del suelo.
- Proporcionar una circulación mejorada alrededor de la intersección de Paige Avenue - South I Street que considere un futuro cruce de separación de grado ferroviario.
- Prever el posible abandono de South I Street, al sur de Bardsley Avenue.
- Prever la prolongación de la calle South H hasta la avenida Paige.
- Proporcionar servicios de parque industrial a lo largo de la calle South H que incluyan muros de bloques y paisajismo para formar una separación entre los usos industriales y residenciales.
- Proporcionar una conexión ferroviaria.
- Establecer un patrón de uso del suelo que permita que los proyectos de separación del nivel del ferrocarril se produzcan en Bardsley Avenue y Paige Avenue de forma eficiente y económica.

Proyecto de intercambiador (enlace viario) internacional Agri-Center

Aproximadamente a 0,8 millas al sur del área del proyecto, ha comenzado la construcción de un intercambiador o enlace viario de cuatro carriles en Commercial Avenue. El proyecto construirá un intercambiador de cuatro carriles (dos carriles de paso por sentido de circulación) en Commercial Avenue, pasando por la actual Commercial Avenue desde K Street para conectar con State Route 99.

El proyecto también construirá un carril de giro a la izquierda desde K Street en dirección sur y un carril de giro a la derecha desde K Street en dirección norte para que el tráfico pueda girar hacia Commercial Avenue. La actual Commercial Avenue se ensanchará y realineará para dar cabida al nuevo enlace con la autopista. Un nuevo tramo de Commercial Avenue conectaría con Laspina Street para convertirse en una intersección en "T."

La finalidad del proyecto es mejorar el rendimiento operativo de la carretera estatal 99 dentro de los límites del proyecto, aliviar la congestión del tráfico en las carreteras locales y mejorar la accesibilidad al sistema de autopistas en esa zona. Además, las mejoras del proyecto mejorarían el movimiento este-oeste de tráfico y mercancías, apoyando el desarrollo económico.

Agri-Center Internacional

El Centro Internacional "Agri-Center" es la sede de la World Ag Expo, un evento anual que se celebra los febreros de cada año. La asistencia anual a la World Ag Expo puede superar las 100.000 personas, las cuales provienen de 70 países diferentes. La World Ag Expo es el mayor evento agrícola anual de su clase, con unos 1.500 expositores que presentan tecnología y equipos agrícolas en 2,6 millones de metros cuadrados de recinto ferial. El Centro Agri-Center se encuentra aproximadamente a 1 milla al sur del proyecto de enlace de Paige Avenue.

Consecuencias medioambientales

Las preguntas de "primera selección/preliminares" que figuran a continuación se utilizaron para determinar el efecto potencial de crecimiento probable y si es necesario seguir analizando la cuestión.

- a. ¿De qué manera modifica el proyecto potencialmente la accesibilidad?
¿La modifica en absoluto?

Respuesta:

El Intercambiador de la Ruta Estatal 99/Avenida Paige es un intercambiador Tipo L-6 con las rampas de la autopista que conectan con la Calle Blackstone y la Avenida Paige. Las rampas de enganche existentes en dirección sur se conectan con Blackstone Street en la esquina noroeste del intercambiador, en una intersección a unos 150 pies al norte de la intersección de Paige Avenue y Blackstone Street. Las rampas de acceso existentes en dirección norte conectan directamente con Paige Avenue en la esquina sureste del intercambiador.

- b. ¿Cómo influyen potencialmente en el crecimiento el tipo de proyecto, su ubicación y la presión del crecimiento? Algunos proyectos de transporte pueden tener muy poca influencia en el crecimiento futuro, mientras que otros, en cambio, pueden tener una gran influencia. Algunas ubicaciones geográficas son más propicias para influir en el crecimiento, mientras que otras están muy limitadas. Estas diferencias pueden deberse a limitaciones físicas, factores de planificación y zonificación o consideraciones políticas locales.

Respuesta:

Los distintos tipos de proyectos presentan diferentes posibilidades de influir en el crecimiento. Según la Guía para Preparadores de Análisis de Impacto Indirecto Relacionado con el Crecimiento, los proyectos que mejoran las condiciones existentes en una instalación, pero no aumentan la capacidad ni la accesibilidad, suelen tener una baja probabilidad de causar impactos relacionados con el crecimiento. Por otro lado, los proyectos que aumentan la capacidad y la accesibilidad suelen tener una alta probabilidad de causar

impactos relacionados con el crecimiento, especialmente los proyectos que crean nuevas instalaciones y nuevos accesos. El proyecto de mejora del enlace de seis carriles de Tulare y Paige Avenue añadiría capacidad a una instalación existente, pero no crearía nuevos accesos.

El proyecto propuesto se encuentra dentro de los límites de la ciudad de Tulare y del área de planificación de la ciudad. El uso del suelo en toda la zona del proyecto incluye una mezcla de terrenos agrícolas, usos industriales de ligeros a pesados, instalaciones comerciales comunitarias, zonas residenciales de baja a alta densidad y centros comerciales de barrio. Las inmediaciones del Intercambiador de Paige Avenue son consideradas una zona industrial de la ciudad que se extiende al oeste de la autopista, a saber, al sur de Bardsley Avenue a lo largo de la Ruta Estatal 99. En esta zona, según el Plan General de Tulare 2035 indica un cambio hacia el uso industrial pesado en el futuro.

La cantidad e intensidad del desarrollo en cada zona puede ser un indicador de los posibles impactos relacionados con el crecimiento. El hecho de que un proyecto influya o no en el crecimiento depende de varios factores, tales como el mantenimiento de las restricciones de zonificación y las designaciones de uso del suelo existentes, la aplicación de políticas de protección de las tierras agrícolas y la adhesión a los límites de crecimiento adoptados. La ciudad de Tulare y el condado de Tulare trabajan en cooperación para planificar el crecimiento y garantizar el desarrollo, tal como se refleja en el establecimiento de los límites de desarrollo urbano. La adhesión a estos límites ayuda a manejar y controlar el crecimiento, permitiendo que cantidades adecuadas de tierra estén disponibles para el desarrollo dentro del área urbana existente. En este sentido, el proyecto propuesto se encuentra completamente dentro de los límites de desarrollo urbano.

- c. Determinar si el crecimiento relacionado con el proyecto es "razonablemente previsible", según la definición "NEPA". Los impactos indirectos sólo deben evaluarse si son razonablemente previsibles, en contraposición con impactos no remotos y especulativos.

Teniendo en cuenta el tipo de proyecto, su ubicación y el crecimiento anticipado en la zona del proyecto, es razonablemente previsible que el proyecto pueda tener repercusiones relacionadas con el crecimiento, por lo que requiere un análisis más detallado.

Impactos del crecimiento para la alternativa de construcción

Como se mencionó anteriormente, el Plan Específico del Parque Industrial de South I Street fue aprobado en el año 2009 y guiará el desarrollo en todo el terreno baldío a lo largo de las zonas oeste y suroeste junto al proyecto. Es razonablemente previsible que los terrenos baldíos dentro de los límites del Plan Específico del Parque Industrial de South I Street experimenten un

crecimiento acelerado, debido a la implementación del proyecto de enlace y ampliación. Se aliviaría la congestión del tráfico dentro de la zona del intercambiador, ya que los grandes camiones que prestan servicio a las zonas industriales podrían viajar de forma más eficiente.

Asimismo, es razonablemente previsible que el proyecto de enlace del International Agri-Center mencionado anteriormente acelere el crecimiento dentro del área del proyecto. El proyecto utilizará la actual Avenida Comercial desde la Calle K para conducir el tráfico desde el lado oeste de la Ruta Estatal 99 hasta el lado este de la Ruta Estatal 99 cerca del International Agri-Center. Este proyecto de enlace ayudará a aliviar la congestión del tráfico en las zonas de Commercial Avenue y Paige Avenue al proporcionar una entrada sur para los camiones en dirección norte a las zonas industriales situadas a lo largo del lado oeste de la carretera estatal 99.

Se esperaría también un crecimiento acelerado relacionado con la industria entre I Street y la Ruta Estatal 99 a medida que mejore el acceso hacia y desde el área desde el norte en Paige Avenue y hacia el sur en Commercial Avenue. Es razonablemente previsible que el desarrollo de la infraestructura y las mejoras adicionales en las carreteras locales continúen como se indica en el Plan Específico del Parque Industrial de South I Street.

Muchos de los impactos adversos que podrían derivarse de la ejecución del proyecto propuesto son de carácter temporal, resultantes principalmente de la construcción del proyecto de transporte propuesto. Los impactos típicos relacionados con la construcción pueden implicar las siguientes cuestiones: ruido, calidad del aire, estética y erosión relacionada con la construcción e impactos asociados sobre la calidad del agua. Aunque estos materiales no se utilizarían de forma despilfarradora, toda la actividad de construcción implicaría el uso de fuentes de energía no renovables, agua potable y materiales de construcción. El uso de estos recursos durante la construcción aumentaría la demanda y afectaría a los suministros en toda la región del condado de Tulare.

Para obtener más información sobre los posibles impactos relacionados con el crecimiento asociados con el proyecto de mejora del intercambio de Tulare Six-Lane y Paige Avenue, consulte la Sección 2.4: Impactos acumulativos.

Alternativa de no construcción

La alternativa de no construcción no sería coherente con el Plan Regional de Transporte ni con los planes generales de la ciudad y el condado, ya que la carretera existente no satisface la demanda de capacidad vial prevista para el futuro. El área del proyecto se deterioraría debido a los aumentos en los volúmenes de tráfico diario promedio para evitar los segmentos más congestionados de esta sección de la Ruta Estatal 99.

Medidas de evitación, minimización y/o mitigación

No se requieren medidas de evitación, minimización y/o mitigación.

2.1.5 Carácter comunitario y cohesión

Marco regulatorio

La Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA) de 1969, y enmiendas, estableció que el gobierno federal debe utilizar todos los medios posibles para garantizar a todos los estadounidenses un entorno seguro, saludable, productivo y estética y culturalmente agradable (42 Código de EE. UU. 4331[b][2]). La Administración Federal de Carreteras, en su implementación de NEPA (Codigo de EE. UU. 23, 109[h]), ordena que las decisiones finales sobre los proyectos se tomen en el mejor interés del público general. Esto requiere tener en cuenta los efectos ambientales adversos, como la destrucción o interrupción de los recursos creados por el hombre, la cohesión de la comunidad y la disponibilidad de instalaciones y servicios públicos.

Según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), un cambio económico o social por sí mismo no debe considerarse un efecto significativo en el medio ambiente. Sin embargo, si un cambio social o económico está relacionado con un cambio físico, entonces puede considerarse el cambio social o económico para determinar si el cambio físico es significativo. Dado que este proyecto resultaría en cambio físico en el medio ambiente, es apropiado considerar cambios en el carácter y la cohesión de la comunidad al evaluar la relevancia de los efectos del proyecto.

Efectos en el ambiente

El proyecto se encuentra dentro de la Ciudad de Tulare, y una parte del trabajo se realizará en Paige Avenue, una calle local. El uso de la tierra en Paige Avenue (al este de la ruta estatal 99 hacia Blackstone Street) es industrial pesado e industrial ligero. Las cadenas y negocios regionales (establecimientos de comida rápida, minimercados y gasolineras) que atienden al público viajero se concentran cerca de la ruta estatal 99 y la Paige Avenue. Los usos comerciales residenciales y vecinales de baja densidad están ubicados al oeste de la ruta estatal 99 hacia Laspina Street.

Esta es una comunidad cohesionada con instalaciones y servicios públicos supervisados por el consejo de la ciudad y administrados por varios departamentos de la ciudad, como servicios públicos, planificación y desarrollo económico, seguridad pública y recursos humanos.

Consecuencias ambientales

Sería necesario reubicar tres negocios para construir el área de Intercambio de Paige Avenue, incluyendo el segmento que va a lo largo de los lados este y oeste de la autopista al sur de Paige Avenue. Los negocios son un motel, una

parada de camiones y un servicio de neumáticos para automóviles/camiones (ver Tabla 2.3).

Tabla 2.3 Posible reubicación de negocios

Área de ubicación	Número de parcela APN	Negocio	Uso
Rampa de entrada en dirección sur a Paige Avenue/Blackstone Street	182-110-020	Gutiérrez Auto Truck and Farm Service	Equipo agrícola, venta de llantas y servicio
Rampa de entrada en dirección norte a Paige Avenue	191-070-013	Paige Truck Stop	Parada de camiones
Rampa de entrada en dirección norte a Paige Avenue	191-070-014	Budget Inn Motel	Motel

La reubicación de los negocios posiblemente cambie el acceso de la comunidad a estas instalaciones. Paige Truck Stop está designado como zona comercial vecinal en el Plan General de la Ciudad de Tulare, y es un servicio diario de compras de conveniencia adyacente a los vecindarios residenciales. Se completó un Memorando de impacto de reubicación en noviembre de 2020, y el mercado de bienes raíces del área indica que hay, y habrá, en el futuro previsible, propiedades adecuadas para la venta o arrendamiento en el área para reubicar a los negocios mencionados.

El proyecto propone mejoras operativas que mejorarían la cohesión de la comunidad mediante la adición de un camino compartido para peatones y bicicletas en el cruce de Paige Avenue. Las ubicaciones de las rotondas propuestas en Blackstone Street y Laspina Street tendrían caminos pavimentados de 10 pies de ancho para uso compartido de peatones y bicicletas, rodearían cada rotonda y se extenderían hacia el este y el oeste a lo largo de Paige Avenue. El diseño incluye rampas en las aceras que cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Una zona de amortiguamiento ajardinada de 5 pies de ancho separaría estos caminos de la calzada en las rotondas y a lo largo de los carriles de entrada y salida en Paige Avenue, Blackstone Street y Laspina Street.

El proyecto mejoraría el acceso público con mejoras de intercambio planificadas y más instalaciones para peatones. El proyecto no impactaría ni dividiría los vecindarios porque las mejoras al proyecto se construirían en las instalaciones existentes. Ninguna de las mejoras previstas en el proyecto separaría las residencias de las instalaciones comunitarias existentes. No se anticipa que el proyecto cause ningún crecimiento en la comunidad porque el proyecto está haciendo mejoras a las instalaciones existentes y no está creando un nuevo acceso para los automovilistas. Las mejoras planificadas mejorarían la calidad de vida en el área a través de una mejor circulación del tráfico y mejores instalaciones para peatones/bicicletas.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Caltrans proporcionará pagos de asistencia para la reubicación y asesoramiento a las empresas afectadas por el proyecto de acuerdo con la Ley Uniforme y el Programa de Asistencia para la Reubicación de 1970, como se detalla en el Apéndice C.

2.1.6 Reubicaciones y adquisición de bienes inmuebles

Marco regulatorio

El Programa de Asistencia para la Reubicación del Departamento se basa en la Ley Federal Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, y enmiendas (Ley Uniforme), y el Título 49 del Código de Regulaciones Federales, Parte 24. El propósito del Programa de Asistencia para la Reubicación es garantizar que las personas desplazadas como resultado de un proyecto de transporte reciban un trato justo, coherente y equitativo para que dichas personas no sufran lesiones desproporcionadas como resultado de proyectos diseñado para el beneficio del público en general. Consulte el Apéndice C que ofrece un resumen del Programa de Asistencia para la Reubicación.

Todos los servicios y beneficios de reubicación se administran sin distinción de raza, color, origen nacional, discapacidad, religión, edad o sexo. Consulte el Apéndice B que ofrece una copia de la Declaración de la política normativa del Título VI del Departamento.

Efectos en el ambiente

Se completó un Memorando de impacto de reubicación en noviembre de 2020 y la actualización del Memorando de datos sobre el derecho de paso el 23 de agosto de 2022.

Para ejecutar la alternativa de construcción, Caltrans tendría que adquirir el derecho de paso en el área de Intercambio de Paige Avenue, incluyendo el segmento que va a lo largo de los lados este y oeste de la autopista al sur de Paige Avenue, a lo largo de Blackstone Street y Laspina Street, donde se construirían las rotondas, entre Paige Avenue y Bardsley Avenue a lo largo del lado oeste de la autopista, y a lo largo de la rampa de entrada de Bardsley Avenue en dirección norte.

Consecuencias ambientales

Se estima que el proyecto propuesto involucra 15 adquisiciones de derechos de paso completos, a saber tres negocios comerciales, dos parcelas comerciales vacantes, cuatro parcelas que se usan de diferentes maneras/ gubernamentales, dos de las cuales están operando como un canal, y seis parcelas residenciales vacantes (ver la Tabla 2.4).

La adquisición del negocio Gutierrez Auto Truck and Farm Service, ubicado en la rampa de salida en dirección sur del intercambio existente de Paige

Avenue sería una adquisición completa porque la nueva rampa de salida en dirección sur y la reubicación propuesta del Canal de Tulare cruzarían hacia esa parcela.

La construcción de la nueva rampa de salida en dirección norte en Paige Avenue y una nueva cuenca de drenaje requeriría la adquisición completa de Budget Inn Motel y Paige Truck Stop.

En el lado norte de Paige Avenue, la construcción de una rampa de entrada en dirección norte requeriría la eliminación de una cuenca de retención existente, propiedad de la Ciudad de Tulare, que drena las calles entre Paige Avenue, Tulare Main Canal, y Laspina Street. Dos parcelas comerciales vacantes en Paige Avenue se han propuesto como ubicación para la cuenca de retención de la ciudad; estas parcelas serían atravesadas por la nueva rampa de entrada en dirección norte.

Tabla 2.4 Adquisición de derechos de paso completos estimados

Área de ubicación	Número de parcela APN	Negocio	Uso
Rampa de entrada en dirección sur a Paige Avenue/Blackstone Street	182-110-020	Gutiérrez Auto Truck and Farm Service	Equipo agrícola, venta de llantas y servicio
Lado este de la ruta estatal 99, al norte de Paige Avenue	182-230-053	Ninguno; zonificado como comercial	Terreno baldío
Rampa de entrada en dirección norte a Paige Avenue	191-070-013	Paige Truck Stop	Parada de camiones
Rampa de entrada en dirección norte a Paige Avenue	191-070-014	Budget Inn Motel	Motel
Lado este de la ruta estatal 99, al norte de Paige Avenue	182-230-054	Zonificado como comercial	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99 junto a la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue	177-060-009	Zonificado como misceláneo	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99 junto a la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue	177-060-010	Zonificado como misceláneo	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99 junto a la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue	177-060-011	Zonificado como misceláneo	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99 junto a la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue	177-060-012	Zonificado como misceláneo	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99 junto a la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue	177-060-013	Zonificado como misceláneo	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99 junto a la rampa de entrada en dirección norte de Bardsley Avenue	177-060-002	Zonificado como misceláneo	Terreno baldío
Lado este de la ruta estatal 99, al sur de Paige Avenue	191-070-015	No corresponde	Propiedad de la ciudad de Tulare. Terreno utilizado como área de estacionamiento de camiones

Área de ubicación	Número de parcela APN	Negocio	Uso
Rampa de entrada propuesta de la ruta estatal 99 en dirección norte desde Paige Avenue	182-230-047	No corresponde	Cuenca de drenaje
Rampa de entrada propuesta de la ruta estatal 99 en dirección norte desde Paige Avenue	182-230-048	No corresponde	Segmento del Canal de Tulare
Rampa de entrada propuesta de la ruta estatal 99 en dirección norte desde Paige Avenue	182-190-038	No corresponde	Segmento del Canal de Tulare

Además de las adquisiciones completas, sería necesario adquirir terrenos de unas 23 parcelas junto a las calles existentes y la autopista (consulte la Tabla 2.5). La mayoría de estas propiedades están zonificadas para uso comercial o industrial. Las áreas incluyen:

- A lo largo del lado oeste de la autopista desde las rampas en dirección sur del Intercambio de Paige Avenue hacia el norte, se necesitaría la adquisición parcial de cinco parcelas para la rampa de salida realineada en dirección sur y la realineación propuesta del Canal de Tulare.
- A lo largo de la rampa de entrada en dirección sur de Bardsley Avenue, se necesitaría adquirir una estrecha franja de terreno de 10 parcelas, incluidos terrenos baldíos, negocios relacionados con servicios de automóviles y camiones y una instalación de almacenamiento en pequeña escala.

Tabla 2.5 Adquisición de derechos de paso parciales estimados

Área de ubicación	Número de parcela APN	Empresa y/o Propietario	Uso	Área del derecho de paso necesario (Acres)
Ruta estatal 99 en dirección sur, a lo largo de Blackstone Street	191-060-017	Love's Country Store	El área afectada es un terreno baldío.	5.220
Ruta estatal 99 en dirección sur, a lo largo de Blackstone Street	191-060-018	No corresponde	Estacionamiento para Love's County Store	Parcela dividida de un número APN; todavía no se ha determinado si es necesario un derecho de paso.
Ruta estatal 99 en dirección sur, a lo largo de Blackstone Street	191-060-019	No corresponde	Terreno vacante	Parcela dividida de un número APN; todavía no se ha determinado si es necesario un derecho de paso.
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 desde Paige Avenue	191-050-076	Flying J Travel Center	Parada de camiones	0.891
Rampa de entrada en dirección norte de la ruta estatal 99 a Paige Avenue	191-070-019	No corresponde	Terreno de una parcela entre un parque de casas móviles y Laspina Street	0.730
Rampa de entrada en dirección norte de la ruta estatal 99 a Paige Avenue	191-070-024	No corresponde	Terreno en esquina con huerta en Laspina Street	0.924
Rampa de entrada propuesta en dirección norte de la ruta estatal 99 desde Paige Avenue	182-340-001	No corresponde	Terreno baldío	0.674
Lado sur de la ruta estatal 99, al sur de Paige Avenue	191-330-016	Calportland Company	Planta de hormigón	0.088
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 a Paige Avenue	182-110-019	Mobil	Parada de camiones	0.508
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 a Paige Avenue	182-110-012	No corresponde	Terreno agrícola zonificado comercial	0.827

Capítulo 2 • Efectos en el ambiente, consecuencias ambientales y medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Área de ubicación	Número de parcela APN	Empresa y/o Propietario	Uso	Área del derecho de paso necesario (Acres)
Rampa de salida en dirección sur de la ruta estatal 99 a Paige Avenue	182-050-046	Krone America Sales and Service Center	Maquinaria agrícola; ventas	0.331
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-010-023	Derrel's Mini Storage, Incorporated	Almacenamiento en pequeña escala	0.21
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-020-037	Bender and Bender	Cuenca vacante	0.053
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-020-048	A Premier Towing	Grúas y reparación de automóviles y camiones	0.088
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-020-049	A and L Truck Supply	Venta de accesorios para camiones	0.023
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-020-044	3D Offroad/Spectra Chrome Powder Coating	Reparaciones, fabricación de metal/recubrimiento de metal y pintura	0.148
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-030-032	Autocom/Truck and RV Repair-Road Service and Tire	Reparación y remolque de camiones y vehículos recreativos (RV)	0.052
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-030-031	Aguilar's Mobile Lube Service /Autocom	Reparación de automóviles y maquinaria pesada	0.080
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-030-030	Wilbourn, Limited Liability Company	Terreno baldío	0.057
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-040-031	Santos	Terreno baldío	0.126
Rampa de entrada en dirección sur de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	182-040-034	C.P. Phelps, Incorporated	Planta de distribución de combustible y gasolinera	0.026
Rampa de entrada en dirección norte de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	177-060-026	Tulare Irrigation District	Tubos subterráneos	0.013

Área de ubicación	Número de parcela APN	Empresa y/o Propietario	Uso	Área del derecho de paso necesario (Acres)
Rampa de entrada en dirección norte de la ruta estatal 99 en Bardsley Avenue	177-300-026	Ciudad de Tulare	Terreno baldío	0.435

Un análisis del mercado de bienes raíces indica que hay, y habrá en un futuro previsible, propiedades adecuadas para la venta o arrendamiento en el área para reubicar a los tres negocios que requerirían adquisición total. Cualquier persona, familia, corporación o sociedad que se mude de un bien inmueble o mueva bienes muebles de un bien inmueble como resultado de la adquisición del bien inmueble o que deba mudarse como resultado de una notificación por escrito del Departamento de Transporte de California de los bienes inmuebles requeridos para un proyecto de transporte califica para recibir asistencia para la reubicación. Todas las actividades se realizarán de acuerdo con la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y las Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, y enmiendas. Los recursos de reubicación estarán disponibles para todos los desplazados sin discriminación.

Consulte el Apéndice C, Summary of Relocation Benefits (Resumen de beneficios de reubicación) para obtener una explicación de los servicios de asesoramiento y asistencia para la reubicación de Caltrans. Entre estos servicios, el Programa de asistencia para la reubicación no residencial brinda asistencia a empresas, granjas y organizaciones sin fines de lucro en la identificación de una propiedad de reemplazo adecuada y el reembolso de ciertos costos relacionados con la reubicación.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se propone ninguna mitigación.

2.1.7 Justicia ambiental

Marco regulatorio

Todos los proyectos que involucren una acción federal (financiamiento, permiso o tierras) deben cumplir con la Orden Ejecutiva 12898, *Acciones Federales para Abordar la Justicia Ambiental en Poblaciones Minoritarias y Poblaciones de Bajos Ingresos*, firmada por el presidente William J. Clinton el 11 de febrero de 1994.

Esta Orden Ejecutiva ordena a las agencias federales tomar las medidas apropiadas y necesarias para identificar y abordar los efectos adversos y desproporcionadamente altos de los proyectos federales en la salud o el medio ambiente de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en la

mayor medida posible y permitida por la ley. El concepto de bajos ingresos se define según las pautas de pobreza del Departamento de Salud y Servicios Humanos. Para 2021, esto era \$26,500 para una familia de cuatro miembros.

Todas las consideraciones contempladas bajo el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y los estatutos relacionados también se han incluido en este proyecto. El compromiso del Departamento de cumplir con los mandatos del Título VI se demuestra en su Declaración de la política normativa del Título VI, firmada por el Director, la cual se puede encontrar en el Apéndice B de este documento.

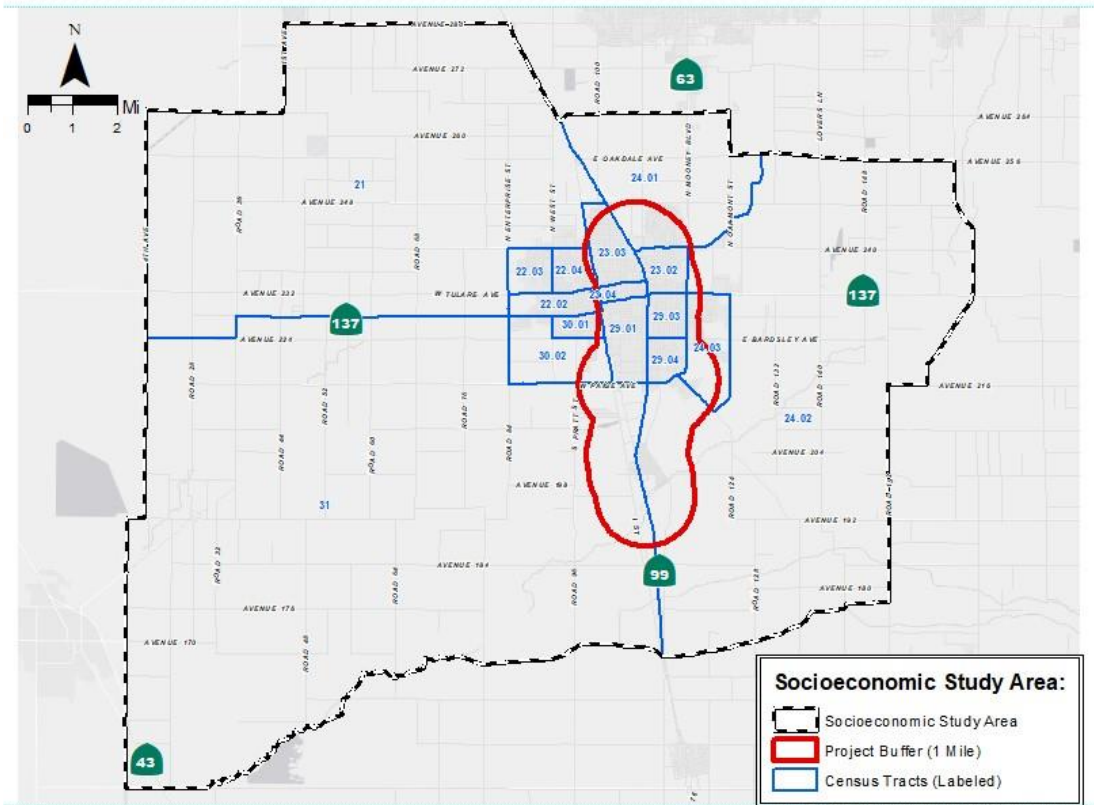
Efectos en el ambiente

El análisis de los efectos de la justicia ambiental es un proceso de dos pasos. El primer paso es determinar la presencia de poblaciones protegidas (poblaciones minoritarias o de bajos ingresos). El segundo paso es determinar si el proyecto tendría un efecto adverso desproporcionado en esas poblaciones protegidas si las poblaciones estuvieran presentes. Los efectos se consideran desproporcionados si son más severos o de mayor magnitud para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en comparación con los efectos en las poblaciones no minoritarias o de mayores ingresos. Los efectos en las poblaciones pueden ser ruido, calidad del aire, calidad del agua, desechos tóxicos, cohesión comunitaria, estética, vitalidad económica, accesibilidad, seguridad y actividades de construcción.

El área de estudio para el análisis de justicia ambiental consiste en los tramos censales y un radio de 1 milla desde el derecho de paso propuesto.

La Oficina de Censo de EE. UU. analizó datos demográficos, con el objetivo de cumplir con la Orden Ejecutiva 12898. Para este análisis, se utilizaron los datos socioeconómicos de las secciones censales 23.02, 23.03, 23.04, 24, 29.01, 29.03, 29.04 y 31.

Figura 2-1 Mapa socioeconómico del área del proyecto



Fuente: U.S. Census Bureau TIGER/Line Shapefiles.

Los datos sobre los ingresos y la composición étnica de los tramos censales se compararon con los datos de ingresos y composición étnica de la ciudad de Tulare y el condado de Tulare para determinar si el área de estudio tenía una población minoritaria o de bajos ingresos desproporcionadamente grande.

Se considera que un distrito censal contiene una población de justicia ambiental si:

- La población minoritaria total del tramo censal es más del 50 por ciento de la población total del tramo o es sustancialmente más alta que la ciudad o el condado en el que se encuentra el tramo.
- El porcentaje de la población del tramo censal está por debajo del umbral de pobreza del Departamento de Salud y Servicios Humanos o cae por debajo del umbral de la ciudad o condado en el que se encuentra el tramo.

Los tramos censales y los grupos de bloques afectados por el proyecto, que cumplen los criterios de un área desproporcionadamente alta de minorías étnicas o de hogares de bajos ingresos se denominan "poblaciones de justicia ambiental" o "comunidades de justicia ambiental" porque estos

grupos tienen ciertas protecciones de justicia ambiental bajo la Orden Ejecutiva 12898.

[Esta sección se ha actualizado desde que se distribuyó el borrador del documento ambiental] La Tabla 2.6 se corrigió para mostrar los sectores censales 24.01, 24.02, 24.03 y 29.03 como poblaciones de justicia ambiental.

Tabla 2.6 Poblaciones de justicia ambiental por tramo censal en el área de estudio socioeconómico del condado de Tulare

Área geográfica	Porcentaje agregado de minorías	Porcentaje de familias por debajo del nivel de pobreza	Ingreso familiar medio	¿Población de justicia ambiental?
Condado de Tulare	72.4	18.6	\$58,209	No corresponde
Ciudad de Tulare	66.4	12.4	\$63,668	No corresponde
Zona censal 23.02	49.8	15.3	\$59,135	Sí
Zona censal 23.03	44.6	9.9	\$70,250	No
Zona censal 23.04	62.3	17.1	\$57,813	Sí
Zona censal 24.1	60.5	6.7	\$109,893	Sí
Zona censal 24.2	52.1	11.7	\$73,700	Sí
Zona censal 24.3	64.4	6.9	\$83,661	Sí
Zona censal 29.01	95.2	25.6	\$58,750	Sí
Zona censal 29.03	64.5	5.7	\$69,000	Sí
Zona censal 29.04	60.8	16	\$52,788	Sí
Zona censal 31	79.0	12.5	\$61,154	Sí

Fuente: Oficina del Censo de EE. UU., Estimaciones de 1 año de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense de 2021

Cada tramo censal en el área de estudio socioeconómico tiene un porcentaje de minorías agregado superior al 50 por ciento, excepto el tramo 23.02, con 49.8 por ciento y el tramo 23.03 con 44.6 por ciento. Todos los tramos están

por debajo de los porcentajes de la ciudad y el condado, excepto los distritos 29.01 y 31, con 95.2 por ciento y 79 por ciento, respectivamente. El ingreso familiar medio de la ciudad, el condado y todas los tramos está muy por encima del umbral de pobreza del Departamento de Salud y Servicios Humanos de 2021 de \$26,500 para una familia de cuatro.

Dentro del radio de 1 milla del área de estudio se encuentra el tramo censal 31, que incluye el Matheny Tract, que se encuentra a unas 2 millas al oeste del intercambiador Paige Avenue/State Route 99 Interchange. El Matheny Tract es una comunidad no incorporada desfavorecida, según el Plan Matheny Tract Legacy preparado por la Agencia de Recursos y Desarrollo Económico y Planificación del Condado de Tulare.

Se ha determinado la presencia de poblaciones de justicia ambiental dentro del área de estudio se debe al alto porcentaje de poblaciones minoritarias identificadas en el área de estudio socioeconómico. Se requiere un análisis de efectos relacionados con las poblaciones de justicia ambiental sujeto a las disposiciones de la Orden Ejecutiva 12898.

Consecuencias ambientales

Los siguientes impactos se producirían en caso se opte por una Alternativa de Construcción.

Cohesión comunitaria

El proyecto requeriría la reubicación de tres negocios: Budget Inn, Paige Truck Stop, y Gutiérrez Auto Truck y Farm Service (tienda de neumáticos), cuyas instalaciones podrían ser utilizadas por las comunidades de justicia ambiental (véase la Sección 2.1.5 y 2.1.6 para obtener información adicional). Si bien la parada de camiones presta servicios diarios de compras de conveniencia, el análisis del mercado inmobiliario preparado para el proyecto indica que actualmente existen y existirán en el futuro previsible opciones adecuadas de reubicación.

Por lo tanto, una vez prestada la ayuda al realojamiento, no se producirán efectos elevados y adversos para la cohesión de la comunidad.

Cerca del intercambiador de Paige Avenue, existen tiendas de conveniencia similares, tales como el Flying J Travel Center y Love's Travel Stop, a menos de 5 minutos de la parada de camiones de Paige. La reubicación de la Parada de Camiones Paige no causaría inconvenientes para las comunidades de justicia ambiental, ya que hay tiendas en la zona que tienen servicios similares y no aumentará el tiempo de viaje adicional. Habrá una pérdida de acceso conveniente a la Gutiérrez Auto Tire Shop, la cual se ubica al lado de la Ruta Estatal 99 hacia la rampa sur de salida. En consecuencia, los residentes de justicia ambiental tendrían que viajar 1,28 millas para llegar a la tienda de neumáticos más cercana (Alfaro Tire

Services) en la calle K de Paige Avenue. Alfar Tire Services está más cerca de la comunidad de justicia ambiental de Matheny Tract.

Impactos visuales

Se espera que el impacto visual global del proyecto sea de moderado a alto. La eliminación de las adelfas dentro de la mediana y su sustitución por pavimento sería un impacto visual experimentado por todos los usuarios que circulen por la carretera estatal 99.

Los impactos moderados y elevados pueden mitigarse utilizando prácticas convencionales, como se expone en el apartado 2.1.10.

Además de los impactos visuales mencionados:

El proyecto no afectará a las vistas panorámicas.

El proyecto no afectará a los recursos paisajísticos dentro de una carretera paisajística estatal.

El proyecto tendrá un impacto menos que significativo (CEQA) en el carácter visual existente del emplazamiento y sus alrededores.

El proyecto no creará una nueva fuente de luz o deslumbramiento.

Los impactos visuales debidos a las operaciones del contratista, como la iluminación nocturna, el polvo, la estructura temporal, el acarreo de materiales, los patios del contratista o los desvíos, no se espera que sean fuera de lo común para una zona de construcción de carreteras. Se espera que los impactos visuales de la construcción temporal sean bajos. Por lo tanto, con la inclusión de medidas para disminuir los impactos visuales, no habrá efectos desproporcionadamente altos y adversos relacionados con los impactos visuales.

Impacto del ruido

Se calcula que la construcción del proyecto dure unos tres años (de febrero de 2027 a octubre de 2029). Las actividades de construcción se realizarían durante el día y la noche. El ruido de las actividades de construcción puede dominar intermitentemente el entorno acústico en la zona de construcción inmediata (véase la Sección 2.2.5 para obtener información adicional).

Se anticipan trabajos nocturnos durante el periodo de construcción. Siempre que se produzca este tipo de actividad, habrá disposiciones especiales estándar que indiquen los días y horas de tales actividades. Se espera que los equipos utilizados en la construcción generen niveles de ruido de entre 80 y 95 decibelios hasta una distancia media de 50 pies. El ruido producido por los equipos de construcción se reduciría con la distancia a razón de unos 6 decibelios por duplicación de la distancia.

El ruido de la construcción varía enormemente en función del proceso de

construcción, el tipo y el estado de los equipos utilizados y la disposición de la obra. Muchos de estos factores se dejan tradicionalmente a discreción del contratista, lo cual dificulta la estimación precisa de los niveles de ruido de la construcción. Las estimaciones del ruido de la construcción son aproximadas debido a la falta de información específica disponible en el momento de la evaluación.

El requisito de nivel de ruido aquí especificado se aplicaría al equipo en el trabajo o relacionado con el trabajo, incluyendo, pero no limitado a: camiones, hormigoneras de tránsito o equipo transitorio que puede o no ser propiedad del contratista.

La vibración debida a las actividades de construcción sería de carácter temporal, y la vibración a largo plazo sería poco probable, dado que el tráfico de la autopista generalmente no genera niveles de vibración lo suficientemente altos como para causar daños a las residencias u otras estructuras, incluso a una distancia muy cercana de la instalación.

Los futuros impactos del tráfico del proyecto propuesto se midieron en áreas de uso humano frecuente al aire libre dentro de los límites del proyecto de la autopista. El impacto futuro del ruido del tráfico en el peor de los casos en las zonas de uso humano frecuente al aire libre a lo largo de la alineación del proyecto se modeló para la alternativa de construcción con el fin de determinar las medidas de reducción. El proyecto produciría impactos sonoros que requerirían la consideración de la reducción del ruido. Se proponen tres muros acústicos para el proyecto en los distritos censales de justicia ambiental 23.04, 29.01 y 29.04

Por lo tanto, con la inclusión de medidas de minimización y pantallas acústicas, no se producirán efectos elevados y adversos relacionados con los impactos sonoros.

Calidad del aire

En el informe sobre la calidad del aire, los receptores sensibles incluyen hospitales, escuelas, guarderías, residencias de ancianos y centros de convalecencia. Para los receptores sensibles, la zona de mayor preocupación cerca de las carreteras se encuentra a 500 pies (o 150 metros), según el Manual de Calidad del Aire y Uso del Suelo de la Junta de Recursos del Aire de California (2005). Sin embargo, no se han identificado receptores sensibles a menos de 500 pies de este proyecto.

Los impactos relacionados con la construcción son de carácter temporal y pueden reducirse mediante el uso de medidas de evitación y minimización. Esto se lleva a cabo mediante el cumplimiento de la normativa vigente aplicable de la ciudad, el condado, el estado y el distrito para reducir las emisiones relacionadas con la construcción. El Reglamento 8 del Distrito de Control de la Contaminación Atmosférica del Valle de San Joaquín se aplica

a todas las obras de construcción y constituiría medidas suficientes para reducir los impactos sobre la calidad del aire. Los proyectos individuales tendrían que aplicar medidas para reducir las emisiones de la construcción según lo determinado por el respectivo análisis de la calidad del aire para los impactos de la construcción.

Todos los proyectos deben incluir medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la construcción.

Las especificaciones estándar de Caltrans relativas al control del polvo y a los requisitos paliativos del polvo son una parte obligatoria de todos los contratos de construcción y deberían reducir y controlar eficazmente los impactos de las emisiones durante la construcción. Las disposiciones de las especificaciones estándar de Caltrans, sección 14-9.02 "Control de la contaminación atmosférica" y sección 10-5 "Control del polvo", exigen que el contratista cumpla las normas, ordenanzas y reglamentos de control de la contaminación atmosférica y los estatutos que se aplican al trabajo realizado en virtud del contrato, incluidos los previstos en la sección 11017 del Código Gubernamental. Es probable que la cantidad de emisiones de Material Particulado 10 y Óxidos de Nitrógeno exceda la Regla 9510/Regla de Revisión de Fuentes Indirectas del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín). El contratista de la construcción seleccionado para este proyecto deberá cumplir esta norma y presentar un Análisis del Impacto en el Aire al Distrito de Control de la Contaminación Atmosférica del Valle de San Joaquín y pagar las tasas que sean necesarias.

La Junta de Recursos del Aire de California y el Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín exigen medidas para reducir el polvo fugitivo. El contratista de la construcción debe cumplir con las especificaciones estándar de Caltrans en la Sección 14-9 (2015) y la Sección 14-9-02, que requiere específicamente el cumplimiento por parte del contratista de todas las leyes y reglamentos aplicables relacionados con la calidad del aire, incluidos los reglamentos del distrito de control de la contaminación del aire y del distrito de gestión de la calidad del aire y las ordenanzas locales.

Se elaborará un plan de control del polvo que documente la aspersion, la pavimentación temporal, los límites de velocidad y la revegetación oportuna de las laderas alteradas, según sea necesario para minimizar los impactos de la construcción en las comunidades existentes.

Los lugares de almacenamiento de equipos y materiales se situarán lo más lejos posible de parques y usos residenciales. Las zonas de construcción se mantendrán limpias y ordenadas.

En la medida de lo posible, el tráfico de la construcción será programado y dirigido para reducir la congestión y los impactos relacionados con la calidad del aire causados por los vehículos al ralentí a lo largo de las carreteras locales durante las horas punta de viaje.

Más adelante, a medida que el proyecto se acerque a la fase de construcción, se realizará un análisis del impacto de la construcción. Se cumplirán los requisitos de control y reducción de las especificaciones estándar y las disposiciones especiales estándar de Caltrans.

Alternativa sin construcción

Bajo la Alternativa de No Construir, las carreteras del proyecto permanecerían tal como están desarrolladas actualmente. Las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en el área de estudio socioeconómico y que residen dentro de la región estarían sujetas a carreteras deterioradas, condiciones viales no estándar y mayor congestión en la ruta estatal 99 y en el intercambio de Paige Avenue. Las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos no experimentarían los efectos del proyecto, como el ruido y el polvo de la construcción; sin embargo, estas poblaciones tampoco experimentarían los efectos beneficiosos asociados con el proyecto.

Conclusión

Los impactos de la justicia ambiental son soportados principalmente por una población minoritaria y/o una población de bajos ingresos. Los impactos adversos para las poblaciones de justicia ambiental en el área de estudio socioeconómico se producirían a partir de lo siguiente: impactos acumulativos en la calidad del aire descritos en el Informe de impacto ambiental de la Estrategia de Comunidades Sostenibles/Plan de Transporte Regional de 2022, el aumento gradual del proyecto propuesto en esas emisiones sería acumulativamente considerable y contribuiría a los efectos acumulativos significativos ya identificados (consulte la Sección 2.4 Impacto acumulativo: calidad del aire para obtener más información). Por lo tanto, la alternativa de construcción causará efectos adversos y desproporcionadamente altos en cualquier población minoritaria o de bajos ingresos de acuerdo con las disposiciones de la Orden Ejecutiva 12898 y la Orden Federal de Administración de Carreteras 6640.23A.

De acuerdo con la Guía sobre justicia ambiental de la FHWA y la NEPA (2011), si hay un efecto desproporcionadamente alto y adverso en una población de justicia ambiental, después de tener en cuenta los beneficios y la mitigación, el documento de la NEPA debe evaluar si existe una medida de mitigación practicable adicional o una alternativa practicable que evitaría o reduciría los efectos desproporcionadamente altos y adversos. La acción propuesta se aprobará solo si se determina que no existen tales medidas practicables.

Beneficios potenciales de la alternativa de construcción:

- La mitigación propuesta para las millas recorridas por vehículos aumentaría la frecuencia en varias rutas de autobuses dentro de las comunidades de justicia ambiental.
- El proyecto propuesto incorporaría elementos de calle completos para las tres opciones de diseño, caminos pavimentados de diez pies de ancho, para uso compartido de peatones y bicicletas, se incluirían en cada rotonda y se extenderían hacia el este y el oeste a lo largo de Paige Avenue. Una zona de amortiguamiento ajardinada de 5 pies de ancho separaría estos caminos de la calzada en las rotondas, y también a lo largo de los carriles de entrada y salida en Paige Avenue, Blackstone Street y Laspina Street.
- Eliminar la señalización existente y reemplazarla con rotondas a lo largo de Paige Avenue en Blackstone Street, Laspina Street tendría menos demoras de vehículos e inactividad, las rotondas tienen el potencial de reducir el uso de combustible y las emisiones en algunos casos (Caltrans Greenhouse Gas Emissions and Mitigation Report, 2020).
- Las rotondas también eliminarían los puntos de conflicto y los tipos de accidentes asociados con el tráfico que se cruza. Un estudio de la Administración Federal de Carreteras ha demostrado que las rotondas pueden reducir el 35 % del total de accidentes y el 76 % de los accidentes con heridos (Administración Federal de Carreteras-SA-10-006, 2015).
- Las emisiones de dióxido de carbono disminuirán a medida que el proyecto se acerque al horizonte de 20 años. Estas mejoras en la reducción de los contaminantes del aire se atribuyen a los avances tecnológicos que se producirán en forma de motores y combustibles de combustión más eficiente, y la continuación de los vehículos híbridos y eléctricos (vehículos de cero emisiones).
- Construyendo rotondas y eliminando las rampas de gancho, se eliminarían las colas de tráfico por tráfico de paradas y arranques. La construcción del Intercambio de Paige Avenue para las opciones de diseño 1 y 2 aliviaría la congestión del tráfico al eliminar la necesidad de que los vehículos se detengan en un semáforo, ya que el tráfico fluiría constantemente a través de las rotondas.

Además, la Guía de la Administración Federal de Carreteras sobre Justicia Ambiental y la NEPA establece que si la población afectada es una población minoritaria protegida por el Título VI, la acción propuesta no se aprobará a menos que:

- 1) Existe una necesidad sustancial del proyecto, basada en el interés público general; y
- 2) Las alternativas que tendrían menos efectos adversos en las poblaciones protegidas tienen:

- a) Impactos sociales, económicos, ambientales o de salud humana adversos que sean más severos; o
- b) Implicaría un aumento de los costes de una magnitud extraordinaria

El equipo de desarrollo del proyecto ha determinado que existe una necesidad sustancial para el proyecto en función del interés general del proyecto. Este proyecto ha sido desarrollado en sociedad con múltiples agencias públicas e intereses privados en cada etapa del proceso de desarrollo del proyecto que incluye la Ciudad de Tulare y la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare.

[Esta sección se ha actualizado desde que se distribuyó el Borrador del Documento Ambiental Reciclado.] Durante el período de comentarios para el Borrador del Documento Ambiental Reciclado del 8 de agosto de 2023 al 22 de septiembre de 2023 y la reunión pública del 15 de agosto de 2023, Caltrans recibió 13 comentarios de miembros de la comunidad y funcionarios electos en apoyo del proyecto y una página de firmas con 21 firmas de miembros de la Cámara de Comercio de Tulare (consulte el Apéndice G para ver todos los comentarios recibidos durante el período de circulación pública).

No abordar las necesidades del proyecto permitiría que las deficiencias del corredor empeoraran, lo que no proporcionaría una vía segura y eficiente para el público que viaja. Si este proyecto no se completa, no habrá alivio a la congestión del tráfico a lo largo de la Ruta Estatal 99 desde la Avenida 200 hasta la Avenida Prosperity, no habrá mejoras a las deficiencias operativas del tráfico en el Intercambio de la Avenida Paige; y ninguna mejora en el acceso a las instalaciones relacionadas con camiones locales y el área industrial vecina.

El Equipo de Desarrollo del Proyecto realizó análisis para determinar si había alguna alternativa que tuviera un impacto menor en las comunidades de justicia ambiental y que no creara otros efectos ambientales severos o resultara en costos de una magnitud extraordinaria.

La Alternativa 1, descartada de consideración, ampliaría la autopista existente de cuatro carriles a una autopista de seis carriles mediante la construcción de nuevos carriles en la mediana. Se habría agregado un carril auxiliar a lo largo del carril exterior en dirección norte entre Bardsley Avenue y la rampa de salida de Hillman Street. La construcción de ese carril habría requerido la adquisición de unas 100 residencias y algunos negocios.

La alternativa 2, descartada, ampliaría la autopista de cuatro carriles existente a una autopista de ocho carriles mediante la construcción de dos carriles adicionales en cada dirección fuera de los carriles existentes. Se habrían reconstruido los siete cruces elevados, al igual que todos los intercambios dentro de los límites del proyecto. Se habrían necesitado

nuevas cuencas de drenaje en cinco lugares. Esta alternativa habría adquirido más de 200 viviendas y negocios a ambos lados de la autopista.

La coordinación con las comunidades de justicia ambiental impactadas será continua. El equipo de desarrollo de proyectos de Caltrans también continuará la correspondencia con varias organizaciones y empresas.

El proyecto incorporaría elementos de Complete Street que mejorarían el transporte dentro de la comunidad circundante:

- Agregar arcones para acomodar carriles para bicicletas en Paige Avenue.
- Caltrans utilizará equipos de construcción disponibles para reducir los principales contaminantes en las emisiones: monóxido de carbono, hidrocarburos, óxidos de nitrógeno y material particulado.
- Proporcionar cruces de peatones más seguros a lo largo de Paige Avenue en Laspina Avenue y Blackstone Avenue mediante la eliminación de seis cruces de rampa, vías peatonales mejoradas y arcones para acomodar carriles para bicicletas.
- Los cruces de peatones/bicicletas en rotondas proporcionarían un paso más seguro.
- Mejorar o agregar instalaciones para peatones, como cruces peatonales, aceras y dispositivos para calmar el tráfico (las rotondas calmarán y reducirán la velocidad del tráfico).
- Mejorar o agregar ciclovías que no existían.
- Agregar elementos de Calles Completas, como bancas en las paradas de autobús, iluminación donde no esté presente y/o marquesinas de autobús (manteniendo a los usuarios del autobús fuera de la luz solar directa o la lluvia).
- Minimizar las emisiones excesivas de combustibles fósiles que contribuyen al cambio climático debido a los camiones y vehículos grandes que permanecen en ralentí en la vía mejorada.
- La infraestructura mejorada, el paisajismo de la carretera y la estética de los muros acústicos a lo largo de la carretera mejorarán el atractivo visual para los viajeros y visitantes externos.
- Todas las cajas de paso y los recintos de servicio eléctrico estarán asegurados para reducir la ocurrencia de robo de cables.
- Las comunidades locales también podrían experimentar beneficios temporales del proyecto de construcción; esto incluye la generación de empleos en la industria de la construcción regional y los ingresos que probablemente se generarán directamente de los trabajadores de la construcción en la comunidad local. Esta generación de ingresos y empleos locales podría beneficiar a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos locales.

[Esta sección se agregó desde la circulación del borrador del documento ambiental.] Además de las mejoras en el sitio en Paige Avenue, entre Blackstone Avenue y Laspina Street, Caltrans está coordinando con las partes interesadas del proyecto para implementar aceras adicionales para reducir las brechas entre las aceras existentes y conectar desarrollos residenciales adyacentes. Ellos están localizados:

- Al este de la intersección de Paige Avenue y Laspina St, las aceras se extenderán a ambos lados de Paige Avenue para conectarse con las aceras existentes en el este por aproximadamente 900 pies.
- Al norte de la intersección de Paige Avenue y Laspina Street, una acera se conectará con la acera existente en el lado oeste de Laspina Street. En el lado este de la calle Laspina, una acera de 800 pies de largo se conectará con la acera existente. Sin embargo, esto se coordinará con la ciudad de Tulare durante la fase de Planificación, Especificaciones y Estimación del proyecto para garantizar que la acera sea consistente con el plan de desarrollo para el lote baldío existente.
- Al sur de la intersección de Paige Avenue y Laspina Street, se colocará acera a ambos lados de Laspina Street por aproximadamente 800 pies.
- En los lados norte y sur de la intersección de Blackstone Street y Paige Avenue, las aceras se conectarán con las aceras existentes.
- En el lado oeste de la intersección de Blackstone Street y Paige Avenue, la acera existente en el lado sur de Paige Avenue hasta K Street se extenderá por aproximadamente 2,500 pies. Sin embargo, esto se coordinará con la ciudad de Tulare durante la fase de Planificación, Especificaciones y Estimación del proyecto para garantizar que la acera sea consistente con el plan de desarrollo para el lote baldío existente.

El Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 (Sección 4.3 Calidad del aire) describe las medidas de mitigación y minimización que incorporará el condado de Tulare.

- Ubicar receptores sensibles a más de 500 pies de una autopista, 500 pies de caminos urbanos con 100,000 vehículos/día, o caminos rurales con 50,000 vehículos/día.
- Ubique los receptores sensibles a más de 1,000 pies de un importante servicio ferroviario de diésel o estaciones de ferrocarril. Cuando no se pueda implementar una amortiguación adecuada, implemente lo siguiente: ▫ Instale filtración de aire (como parte de los sistemas de ventilación mecánica o filtros de aire independientes) para reducir la exposición a la contaminación de los residentes y otras poblaciones sensibles en los edificios que están cerca de los proyectos de mejora de la red de transporte. Use dispositivos de filtración de aire con clasificación MERV-13 o superior.

- Plantar árboles y/o vegetación adecuada para atrapar la contaminación del aire en las carreteras y/o paredes acústicas entre los receptores sensibles y la fuente de contaminación. El amortiguador de vegetación debe ser espeso, con una cobertura total desde el suelo hasta la parte superior del dosel. Instale alumbrado exterior y de calles públicas de mayor eficacia.
- Incorporar medidas de diseño e infraestructura que promueva el uso seguro y eficiente de modos alternativos de transporte (p. ej., vehículos eléctricos vecinales, bicicletas), el acceso de peatones y el uso del transporte público. Dichas medidas pueden incluir la incorporación de estaciones de carga de vehículos eléctricos, carriles para bicicletas, intersecciones amigables para bicicletas e instalaciones de estacionamiento y almacenamiento de bicicletas.
- Incorporar medidas de diseño que promuevan los programas de viajes compartidos (p. ej., al designar un cierto porcentaje de espacios de estacionamiento para vehículos de viajes compartidos, designar áreas adecuadas para subir y bajar pasajeros y áreas de espera para vehículos de viajes compartidos, y proporcionar un sitio web o tablero de mensajes para coordinar viajes).

2.1.8 Servicios públicos y de emergencia

Efectos en el ambiente

Servicios públicos

El grupo de trabajo de ingeniería de servicios públicos de Caltrans realizó una revisión preliminar de los servicios públicos (utilities) existentes dentro de los límites del proyecto el 15 de agosto de 2019. Las siguientes son las necesidades identificadas dentro de los límites del proyecto:

- Southern California Edison: líneas eléctricas aéreas
- American Telephone and Telegraph (ATT): líneas telefónicas
- City of Tulare (municipio): líneas de agua y alcantarillado
- Southern California Gas Company: líneas de gas natural
- Tulare Irrigation District: líneas de riego
- Central Valley Independent Network: línea de telecomunicaciones

Servicios de emergencia

La estación de bomberos más cercana al proyecto es la Estación de Bomberos Número 61 de la Ciudad de Tulare, aproximadamente 0.6 millas en el lado oeste de la ruta estatal 99. La estación de policía más cercana al proyecto es la Estación de Policía de Tulare, aproximadamente 1.3 millas en el lado oeste de la ruta estatal 99. El hospital más cercano al proyecto es Adventist Health Tulare, aproximadamente a 0.5 millas del final de los límites

del proyecto. La Tabla 2.7 enumera las ubicaciones de los servicios de emergencia en el área y la distancia hasta el proyecto.

Tabla 2.7 Servicios de emergencia dentro de los límites del proyecto

Nombre	Tipo de instalación	Ubicación	Distancia (millas)
Adventist Health Tulare	Hospital	869 North Cherry Street Tulare, California 93274	0.5
Kaweah Health Tulare Clinic	Hospital	1000 North Mooney Boulevard Tulare, California 93274	3.1
City of Tulare Fire Station 61	Hospital	800 South Blackstone Street Tulare, California 93274	0.6
Tulare County Fire Station 25	Estación de bomberos	2082 East Foster Drive Tulare, California 93274	0.8
Tulare Police Department	Estación de bomberos	260 M Street Tulare, California 93274	1.3

Consecuencias ambientales

Servicios públicos (Utilities)

La construcción del Intercambio de Paige Avenue requeriría la reubicación de las instalaciones aéreas y subterráneas existentes. La cuenca de drenaje pluvial existente de la Ciudad de Tulare en la esquina noreste del Intercambio de Paige Avenue sería reubicada en coordinación con la Ciudad de Tulare. En la esquina sureste del intercambio se encuentra otra cuenca de drenaje pluvial que es propiedad de la Ciudad de Tulare y se combinaría con una cuenca propuesta de mayor tamaño para recibir las aguas pluviales del área de Intercambio de Paige Avenue.

El terraplén propuesto para la rampa de entrada en dirección norte y la rampa de salida en dirección sur de Paige Avenue cubriría el canal del Distrito de Riego de Tulare (Tulare Irrigation District).

Actualmente, se están llevando a cabo negociaciones con el Distrito de Irrigación de Tulare para reubicar la alineación del canal al lado oeste de la Ruta Estatal 99.

La construcción de muros acústicos y cercas de seguridad cerca de Tulare Avenue y la cuenca de drenaje propuesta también causaría conflictos con los servicios públicos subterráneos y aéreos existentes.

Los planes de reubicación de los servicios públicos se prepararían durante la fase de diseño. Como parte de ese esfuerzo, el equipo de diseño trabajaría con el proveedor de servicios públicos para identificar el área de reubicación que minimizaría el impacto en los diversos recursos. En general, los servicios

públicos, a excepción de las grandes torres eléctricas se reubicarían dentro del derecho de paso existente. Estas áreas ya están perturbadas, por ello no se esperan efectos adversos; asimismo, la implementación de prácticas estándar de ingeniería garantizaría que no ocurran interrupciones sustanciales del servicio público. Si la reubicación de los servicios públicos genera efectos en los recursos, se requerirá autorización ambiental adicional.

Servicios de emergencia

Dos carriles en las direcciones norte y sur permanecerían abiertos durante el trabajo de construcción de la línea principal. Un carril se cerraría periódicamente durante las horas de la noche entre las diferentes etapas del trabajo de construcción.

Se requiere el cierre temporal de la autopista para la construcción del puente de Paige Avenue. Las rampas alternativas estarían cerradas de dos a cuatro semanas para realizar los trabajos de construcción de las rampas. La construcción del Intercambio de Paige Avenue y la rotonda requeriría el cierre de la actual Paige Avenue entre Blackstone Street y Laspina Street. El desvío propuesto se haría a través del nuevo intercambio de Commercial Avenue, que se construiría entre Paige Avenue y Avenue 200 y estaría abierto al tráfico cuando el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue esté en construcción. Blackstone Street y Laspina Street estarían cerradas durante las horas de la noche para construir la rotonda.

Caltrans coordinaría con los servicios de emergencia antes de que comience la construcción y durante la construcción.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se necesitarían medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos.

2.1.9 Tráfico y transporte/Instalaciones para peatones y bicicletas

Marco regulatorio

Caltrans, según lo asignado por la Administración Federal de Carreteras, ordena dar plena consideración a las necesidades de tránsito seguro de peatones y ciclistas durante el desarrollo de proyectos de carreteras con ayuda federal (ver Código 23 de Regulaciones Federales 652). Además, ordena que las necesidades especiales de los ancianos y discapacitados deben ser consideradas en todos los proyectos de ayuda federal que incluyan instalaciones para peatones. Cuando el tráfico actual o previsto de peatones y/o bicicletas presente un conflicto potencial con el tráfico de vehículos motorizados, se debe hacer todo lo posible para minimizar los efectos perjudiciales en todos los usuarios de la carretera que comparten la instalación.

En julio de 1999, el Departamento de Transporte de EE. UU. emitió una Declaración de Política Normativa de Accesibilidad en la que prometía un sistema de transporte multimodal totalmente accesible. La accesibilidad en los programas con asistencia federal se rige por las reglamentaciones del Departamento de Transporte de EE. UU. (49 Código de Regulaciones Federales 27) que implementan la Sección 504 de la Ley de Rehabilitación (29 Código de EE. UU. 794). La Administración Federal de Carreteras ha promulgado reglamentos para la implementación de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990, tales como el compromiso de construir instalaciones de transporte que brinden igualdad de acceso para todas las personas. Estas reglamentaciones exigen la aplicación de los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades a los proyectos de ayuda federal, como actividades de mejora del transporte.

Con la aprobación del Proyecto de Ley 743 del Senado (Steinberg, 2013) codificado en la Sección 21099 del Código de Recursos Públicos, California adoptó un nuevo enfoque para analizar los efectos del transporte bajo la Ley CEQA. El análisis documentado en el presente informe se llevó a cabo para dar conformidad al Proyecto de Ley 743 del Senado y para analizar el impacto del proyecto bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) debido a un aumento en las millas de recorrido vehicular que es atribuible al proyecto. La Ley CEQA exige evaluar y divulgar los efectos ambientales resultantes de un proyecto, es decir, los efectos que no ocurrirían si no fuera por el proyecto. Por lo tanto, según la Ley CEQA, el impacto de un proyecto relativo a la capacidad vial es el aumento general en el número de millas de recorrido vehicular atribuible al proyecto, a diferencia de cualquier cambio sustancial en las millas de recorrido vehicular en respuesta a otros factores como el aumento de la población o el crecimiento económico. El efecto en las millas de recorrido vehicular es la diferencia en millas con el proyecto y sin el proyecto.

La diferencia puede ser negativa para algunos proyectos que reducen las millas de recorrido vehicular, cero para los proyectos que no tienen efecto en las millas recorridas o una diferencia positiva para los proyectos asociados con un aumento en las millas de recorrido vehicular. Generalmente, los tipos de proyectos asociados con un aumento en la cantidad total de millas recorridas son proyectos que agregan capacidad para vehículos de pasajeros y camiones livianos al Sistema Estatal de Carreteras. Muchos tipos de proyectos, incluidos los proyectos de mantenimiento y rehabilitación y la mayoría de los proyectos de seguridad, se identificarían como fuentes poco probables de generar viajes, requiriendo solo una revisión y una descripción que documente el análisis y la conclusión.

Efectos en el ambiente

Tráfico y transporte

Los memorandos de análisis de operaciones de tráfico se completaron para este proyecto el 2 de mayo de 2019, el 10 de septiembre de 2020 y el 25 de febrero de 2021. El 28 de marzo de 2019, se completó un Informe de seguridad del tráfico. En septiembre de 2021 se preparó un análisis de las millas de recorrido vehicular.

La ruta estatal 99 sirve como una ruta crítica para los viajes comerciales y personales entre las ciudades del Valle de San Joaquín. Este segmento de la ruta estatal 99 está clasificado como una autopista suburbana/urbana de cuatro carriles. Corre aproximadamente de sur a norte dentro de la ciudad de Tulare en un terreno generalmente llano. El límite de velocidad señalado es 65 millas por hora. La calzada principal consta de cuatro carriles de circulación con barreras medianas de vigas Thrie dentro de la mediana sin pavimentar. Este proyecto coincidiría con la ampliación de la autopista del Proyecto Tagus de 6 carriles al norte del proyecto y se ajustaría a los cuatro carriles existentes al sur.

Hay cuatro intercambios con puentes que cruzan sobre la autopista en los límites del proyecto ubicados en Avenue 200, Paige Avenue, Bardsley Avenue y Tulare Avenue. Otros dos cruces incluyen el cruce peatonal a desnivel de Tulare que conecta el sendero Santa Fe en la milla 29.85 y el cruce subterráneo de Cross Avenue en la milla 29.9, donde la autopista cruza por encima de una calle local.

El Intercambio de Paige Avenue consta de rampas de gancho en dirección sur que se conectan con Blackstone Street en la esquina noroeste del intercambio, a unos 150 pies al norte de la Intersección de Paige Avenue/Blackstone Street. Cada una de estas intersecciones tiene semáforos. Las rampas de gancho en dirección norte se conectan con Paige Avenue en la esquina sureste del intercambio, y la rampa de salida en dirección norte termina en un semáforo recientemente instalado en Paige Avenue.

Volúmenes de tráfico

El volumen de tráfico y la calidad del flujo de tráfico se utilizan para analizar el funcionamiento de la carretera y los problemas de congestión relacionados. Los volúmenes de tráfico se representan como conteos de tráfico diario promedio al año, que es el número promedio de vehículos que pasan por un punto determinado en un período de 24 horas.

El tráfico diario promedio al año en la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto actualmente es de aproximadamente 62,000. La Tabla 2.8 muestra este valor y las velocidades promedio en horas pico de tráfico de la mañana y la tarde en millas por hora en las condiciones existentes.

Tabla 2.8 Volumen de tráfico en condiciones existentes

Alternativa	Velocidad promedio del tráfico en hora pico por la mañana (millas por hora)	Velocidad promedio del tráfico en hora pico por la tarde (millas por hora)	Tráfico diario promedio al año
Condición existente/año de referencia 2018	65.1	61.3	62,000

Operaciones de Tráfico de Caltrans, 2021.

El tráfico promedio de camiones al día de 2018 es de además aproximadamente 15,410 camiones (27.6 por ciento de todos los vehículos); más de la mitad de estos camiones son camiones grandes de largo recorrido (con cinco o más ejes). Cuando la cantidad promedio de camiones por carril por día supera los 2000 en una ruta (la condición existente), la congestión se caracteriza por camiones grandes de larga distancia que usan todos los carriles para trasladarse y adelantar, lo que crea problemas potenciales de seguridad y capacidad para todos los usuarios de la autopista. Esto es común dentro de los segmentos de cuatro carriles de la ruta estatal 99 en el condado de Tulare y la ciudad de Tulare.

Caltrans describe las operaciones de tráfico en términos de "nivel de servicio". Se definen seis niveles, que van desde el nivel de servicio A (las mejores condiciones de funcionamiento) hasta el nivel de servicio F (las peores condiciones de funcionamiento). El objetivo de Caltrans es mantener el nivel de servicio de sus instalaciones en la transición entre el nivel de servicio C y el nivel de servicio D. Cuando el nivel real de servicio de una carretera cae por debajo de este punto, se identifica la necesidad de implementar mejoras.

La autopista de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto actualmente opera a niveles aceptables de servicio durante las horas pico de tráfico. Como se muestra en la Tabla 2.9, el nivel de servicio existente en los carriles en dirección norte entre las millas 25.2 y 30.6 es el nivel de servicio D. En los carriles en dirección sur, el nivel de servicio es C.

Tabla 2.9 Nivel de servicio existente de la ruta estatal 99

Dirección norte	Nivel de servicio en dirección norte	En dirección sur	Nivel de servicio en dirección sur
Existente (2018)	D	Existente (2018)	C

Caltrans Traffic Operations, 2019.

Los resultados del análisis de fusión y divergencia de la rampa en las condiciones existentes indican que todas las operaciones de fusión/divergencia existentes se encuentran en niveles aceptables, como se muestra en la Tabla 2.10.

Las celdas que indican "No corresponde" llevan esa anotación porque se planea construir el intercambio de Commercial para el año 2027 (proyecto International Agri-Center Way Interchange Project).

Tabla 2.10 Nivel de servicio existente de las rampas en dirección norte y sur de la ruta estatal 99

Rampas en dirección norte	Existentes año 2018	Rampas en dirección sur	Existentes año 2018
Rampa de salida en Avenue 200	C	Rampa de salida en Avenue 200	B
Rampa de entrada en Avenue 200	C	Rampa de entrada en Avenue 200	C
Rampa de salida en Commercial Avenue	No corresponde	Rampa de entrada en Commercial Avenue	No corresponde
Rampa de entrada en bucle en Commercial Avenue	No corresponde	Rampa de entrada en bucle en Commercial Avenue	No corresponde
Rampa de entrada en Paige Avenue	C	Rampa de salida en Paige Avenue	B
Rampa de salida en Paige Avenue	C	Rampa de entrada en Paige Avenue	B
Rampa de salida en Bardsley Avenue	C	Rampa de salida en Bardsley Avenue	C
Rampa de entrada en Bardsley Avenue	C	Rampa de entrada en Bardsley Avenue	C
Rampa de salida en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	D	Rampa de salida en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	C
Rampa de entrada en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	D	Rampa de entrada en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	C
Rampa de salida en Hillman Street	D	Rampa de entrada en Prosperity Avenue	C
Rampa de entrada en Hillman Street	C	No corresponde	No corresponde

Operaciones de tráfico de Caltrans, 2019 y 2021.

Las cuatro intersecciones señalizadas en el Intercambio de Paige Avenue funcionan a niveles aceptables en el período de hora pico actual (2018) de la mañana y la tarde, como se muestra en la Tabla 2.11. Estas intersecciones se controlaron con señales de alto hasta que se instalaron señales entre 2019 y 2020.

Tabla 2.11 Nivel de servicio existente de intersecciones del Intercambio de Paige Avenue

Intersección	Existente (2018) Mañana	Existente (2018) Tarde
Rampa de salida de la ruta estatal 99 en dirección sur/Blackstone Avenue	B	B
Paige Avenue/Blackstone Avenue	C	C
Rampa de salida de la ruta estatal 99 en dirección norte/Paige Avenue	C	C
Paige Avenue/Laspina Street	C	C

Fuente: D6 Operaciones de tránsito.

Análisis de colisión

Un análisis de seguridad vial preparado para el proyecto en abril de 2019 incluye el historial de colisiones para el período de estudio de tres años más reciente (1 de octubre de 2015 al 30 de septiembre de 2018) de la autopista dentro de los límites del proyecto (millas 25.2 a 30.6); también se analizaron las rampas de entrada y salida.

Las tasas de colisión de los carriles en dirección norte muestran que todas las tasas de colisión reales son más bajas que las colisiones promedio en todo el estado para carreteras similares con volúmenes de tráfico comparables. Se registraron 113 colisiones (0 fatales, 38 con lesiones y 75 con daños a la propiedad solamente). Las tasas de accidentes, expresadas como accidentes por millón de millas de recorrido vehicular, se muestran en la Tabla 2.12.

Tabla 2.12 Tasas de colisión en la ruta estatal 99 en dirección norte

Tipo	Real	Tipo	Promedio estatal
Fatal	0.000	Fatal	0.006
Fatal con lesiones	0.23	Fatal con lesiones	0.27
Total	0.68	Total	0.81

Operaciones de tráfico de Caltrans, 2019.

Las tasas de colisión de los carriles en dirección de la autopista muestran que las tasas reales de colisiones fatales (o mortales) con lesiones y el total real de colisiones son más bajas que el promedio estatal. Sin embargo, la tasa real de colisiones fatales es más alta que la tasa promedio de colisiones fatales en todo el estado en los carriles en dirección sur. Se registraron 79 colisiones (2 fatales, 16 con lesiones y 61 con daños a la propiedad solamente). Una de las colisiones fatales fue causada por un conductor ebrio en la noche. El otro choque fatal ocurrió cuando un peatón cruzaba los carriles de la autopista por la noche y fue atropellado por un vehículo que viajaba en el carril exterior. Las tasas de colisión, expresadas como

colisiones por millón de millas de recorrido vehicular, se muestran en la Tabla 2.13.

Tabla 2.13 Tasas de colisión en la ruta estatal 99 en dirección sur

Tipo	Real	Tipo	Promedio estatal
Fatal	0.012	Fatal	0.006
Fatal y lesiones	0.11	Fatal y lesiones	0.27
Total	0.47	Total	0.81

Operaciones de tráfico de Caltrans, 2019.

Dadas las diversas ubicaciones, factores y tipos de colisiones a lo largo de este segmento de la ruta estatal 99, no parece haber concentraciones de colisiones que indiquen que existe una situación causante de colisión corregible.

Transporte Público

El sistema de transporte público de la Ciudad de Tulare, (conocido como Tulare InterModal Express), no tiene ninguna ruta que utilice la autopista de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto. La ruta 7 cruza la autopista a través del cruce elevado a desnivel de Tulare Avenue (ruta estatal 137). La ruta 4 cruza la autopista en el cruce elevado a desnivel de Prosperity Avenue. La ruta 2 cruza la autopista en el cruce elevado a desnivel de Bardsley Avenue y continúa hacia el este hasta Mooney Boulevard, luego hacia el sur hasta donde termina y se encuentra con Foster Drive, luego continúa hacia el oeste hasta Laspina Street, donde gira hacia el norte para completar un bucle en Bardsley Avenue.

La ruta sur del sistema de transporte público del área del condado de Tulare (Ruta 20) se origina en la estación central Tulare Transit Center. La estación central está entre las calles K Street y L Street en el lado sur del sendero Tulare Santa Fe Trail. A lo largo de la ruta estatal 99, hay paradas en Tipton, Pixley, Teviston, Earlimart y Delano. La ruta sigue la ruta estatal 155 hacia el este hasta la carretera Famoso-Porterville, que corre hacia el norte hasta Richgrove en el condado de Tulare.

Una nueva estación de autobuses Greyhound está en 407 North K Street. Seis autobuses al día brindan servicio a Fresno, Los Ángeles y San Francisco a través de la ruta estatal 99.

Peatones y bicicletas

No se permiten bicicletas ni peatones a lo largo de este segmento de la ruta estatal 99 debido al derecho de paso de acceso controlado, que prohíbe vehículos no motorizados y peatones a lo largo de una autopista.

El sendero Santa Fe Trail es una vía para bicicletas Clase 1 de 5 millas de largo que cruza la ciudad de noreste a oeste. Este sendero iluminado comienza en el acceso este en West Inyo Avenue, cruza la ruta estatal 99

justo al sur de East Cross Avenue y termina en Prosperity Avenue. Las comodidades que ofrece incluyen bancas para sentarse, fuentes de agua, un sendero para peatones/bicicletas, un sendero para caballos y parques cercanos a lo largo del sendero. Este camino de uso compartido atraviesa la autopista en lo que ahora se llama el cruce peatonal de Tulare.

Las únicas aceras existentes en Paige Avenue dentro del área del proyecto son una acera angosta a lo largo del lado sur del cruce de Paige Avenue, en la intersección con Blackstone Street, y por una corta distancia al norte y al sur en Blackstone Street. En Laspina Street, al norte de Paige Avenue, hay aceras a lo largo del lado oeste de la calle; sin embargo, la acera no se extiende al sur del vecindario residencial hasta Paige Avenue.

No hay carriles para bicicletas ni letreros que indiquen una ruta para bicicletas en el área del proyecto de Paige Avenue. Sin embargo, la red de ciclovías planificada para toda la ciudad de Tulare incluye una ciclovía Clase 1 a lo largo de Paige Avenue dentro del área del proyecto que se extiende hacia el oeste hasta la carretera alternativa 84. El camino planificado se extendería hacia el este a lo largo de Foster Drive hasta Mooney Boulevard. Una instalación para bicicletas de Clase 1 (vía de usos múltiples) proporciona un derecho de paso completamente separado para el uso exclusivo de bicicletas y peatones, donde se minimiza el tráfico cruzado de automovilistas.

El Plan Regional de Transporte de Bicicletas del Condado de Tulare de 2010 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare tiene metas y políticas para identificar futuras mejoras a las instalaciones para bicicletas dentro del condado. Estas incluyen al menos tres vías de Clase 1, cuatro vías de Clase 2 y una vía de Clase 3 que cruzaría o comenzaría cerca de la autopista dentro de los límites del proyecto.

Millas de recorrido vehicular

Se considera que este proyecto mejoraría la capacidad y, por lo tanto, corresponde al grupo de proyectos que requieren un análisis de las millas de recorrido vehicular y una evaluación de posibles medidas de mitigación.

En general, existen dos enfoques para la evaluación de los viajes generados. El primero es el enfoque empírico, que aplica las elasticidades de los estudios empíricos que cuantifican el efecto de los viajes generados. Los cálculos de los viajes generados obtenidos por el Centro Nacional para el Transporte Sostenible de la Universidad de California, Davis se basan en este enfoque. El otro es el enfoque que se basa en el modelo de demanda de viajes. Estos enfoques son las herramientas preferidas de evaluación de los viajes generados para los proyectos del Sistema Estatal de Carreteras. El enfoque utilizado para calcular las millas de recorrido vehicular para la evaluación de la calidad del aire utilizó como entradas los datos del tráfico diario anual promedio real dentro de los límites del proyecto, la longitud del proyecto en millas y el número de días en un año. Por lo tanto, la proyección

de las millas de recorrido vehicular al año es notablemente diferente de las estimaciones que utilizan los enfoques de los que se habla en esta sección.

La ubicación del proyecto califica como "Condado de otra área estadística metropolitana" y el tipo de proyecto es "Adición de carril a rutas estatales de Clase 2 y Clase 3", como se muestra en la Tabla 2.14. Los dos métodos para la evaluación de los viajes generados son la aplicación de los cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible por condado directo o el modelo de demanda de viajes correspondiente en comparación con dichos cálculos.

Tabla 2.14 Tabla 2: Matriz de selección del método preferido de evaluación de los viajes generados para proyectos del Sistema Estatal de Carreteras

Ubicación o tipo de proyecto	Adición de carril para vehículos de propósito general o de alta ocupación a la autopista interestatal	Adición de carril para vehículos de propósito general o de alta ocupación a rutas estatales de Clase 2 o Clase 3	Otros proyectos y alternativas generadores de millas de recorrido vehicular
Condado en el área estadística metropolitana con instalaciones de clase 1	Se aplican cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible por Área Estadística Metropolitana y/o el Modelo de Demanda de Viajes en comparación con los cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible.	Se aplican cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible por condado y/o el Modelo de Demanda de Viajes en comparación con los cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible	Se aplica el modelo de demanda de viajes u otros métodos cuantitativos
Condado de otra área estadística metropolitana	Se aplica el modelo de demanda de viajes u otros métodos cuantitativos	Se aplican cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible por condado y/o el Modelo de Demanda de Viajes en comparación con los cálculos del Centro Nacional para el Transporte Sostenible	Se aplica el modelo de demanda de viajes u otros métodos cuantitativos
Condado rural	Se aplica el modelo de demanda de viajes u otros métodos cuantitativos	Se aplica el modelo de demanda de viajes u otros métodos cuantitativos	Se aplica el modelo de demanda de viajes u otros métodos cuantitativos

Fuente: Departamento de Transporte de California, *Transportation Analysis Framework* (marco de análisis del transporte), primera edición, Departamento de Transporte de California, 2020.

Notas: Si los métodos preferidos no están disponibles, se acepta una evaluación cualitativa, como se muestra en la Figura 5 del *Marco de análisis*

del transporte, primera edición. Los Modelos de Demanda de Viajes deben analizarse para verificar su aplicabilidad como se describe en las Secciones 4.4 y 4.5 del *Marco de análisis del transporte*, primera edición.

Ambos enfoques, es decir la aplicación de los cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible y los métodos de evaluación basados en modelos de demanda de viajes, se seleccionaron para evaluar los viajes generados por este proyecto. Se incluyó el enfoque basado en modelos, a pesar de satisfacer solo cuatro de las cinco casillas de verificación de la lista de que utiliza el Marco de análisis de transporte para la verificación de la adecuación, a fin de proporcionar una base de comparación con el enfoque que se basa en cálculos.

Los cálculos de los viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible utilizan tres entradas sustanciales: el cambio porcentual en millas por carril, millas existentes por vehículo y una de dos elasticidades, para estimar las millas de recorrido vehicular anual generadas atribuibles al proyecto.

El modelo regional de demanda de viajes de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare es un modelo de pronóstico convencional de la demanda de viajes que tiene una estructura similar a la mayoría de los otros modelos utilizados en el área para el pronóstico de tráfico en el Valle de San Joaquín. Utiliza datos socioeconómicos, uso de la tierra y de la red de carreteras para estimar los patrones de viaje, los volúmenes de tráfico de las carreteras y las medidas de rendimiento.

Si bien el modelo de demanda de viajes es mucho más sofisticado que la herramienta basada en cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible, este modelo no incluye un mecanismo de retroalimentación para medir los viajes generados por aumentos en la capacidad de las carreteras y, por lo tanto, no pasa la Verificación 1 de la lista de verificación de la adecuación incluida en el Marco de análisis del transporte. Sin embargo, puede tener en cuenta la longitud del viaje, cambios de modalidad, de ruta y los viajes generados recientemente debido a cambios en el uso de la tierra proporcionados por el usuario. No obstante, debido a que la cobertura del modelo solo abarca el condado de Tulare, las millas de recorrido vehicular atribuibles a los viajes hacia el condado y desde el condado no se capturan por completo. En consecuencia, el uso de los cálculos de los viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible es el método obligatorio para el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue.

Consecuencias ambientales

Tráfico y transporte

El análisis de las operaciones de tráfico del año 2029 y el año 2049 asumió que las mejoras que se construirán para el proyecto International Agri-Center Way Interchange (EA 06-0U880) se habrán completado para el año 2027. Ese proyecto construirá un nuevo intercambio en la ruta estatal 99 en Commercial Avenue y agregará un carril auxiliar en la autopista en ambas direcciones entre el nuevo intercambio y el Intercambio de Paige Avenue.

El proyecto propone ampliar la autopista existente de cuatro carriles a una autopista de seis carriles mediante la construcción de un carril en cada dirección en la mediana existente de la ruta estatal 99. Tres carriles de 12 pies de ancho transportarían el tráfico en cada dirección, separados por un arcén interior de 8 pies de ancho a cada lado de una barrera de hormigón Tipo 60 que forma el divisor central. Donde los arcenes exteriores existentes ahora tienen 8 pies de ancho, se ensancharían para hacer un arcén estándar uniforme de 10 pies de ancho.

Se agregaría un control de rampa en las rampas de entrada de Paige Avenue, Bardsley Avenue y Tulare Avenue (ruta estatal 137) en dirección norte. Se agregaría un segundo carril a las rampas de entrada de Bardsley Avenue en dirección norte y sur y a la rampa de entrada en dirección norte de Tulare Avenue para evitar la posibilidad de que se apilen filas de vehículos desde la rampa de entrada a la calle local cuando los controles de rampa funcionen durante las horas pico de tráfico.

A lo largo de la autopista se agregarían elementos de control de tráfico del Sistema de Transporte Inteligente y algunos componentes existentes se quitarían y reemplazarían. Estos incluyen un circuito cerrado de televisión, un nuevo panel de mensajes variables en tiempo real, 19 sistemas de seguimiento del tránsito existentes, dos sistemas de seguimiento del tránsito/estaciones de detección vehicular existentes y dos sistemas de detección vehicular propuestos.

Volúmenes de tráfico

Se pronostica que el tráfico diario promedio por año será de 85,000 para el 2029, y 126,000 para el 2049. La Tabla 2.15 muestra este valor y las velocidades promedio en horas pico de tráfico de la mañana y la tarde en millas por hora en esos dos años.

Tabla 2.15 Pronóstico de tráfico diario promedio anual para la alternativa de construcción y no construcción

Alternativa	Velocidad promedio del tráfico en hora pico por la mañana (millas por hora)	Velocidad promedio del tráfico en hora pico por la tarde (millas por hora)	Tráfico promedio diario al año
Alternativa sin construcción 2029	59.2	51.5	85,000
Alternativa sin construcción 2049	35 o menos	35 o menos	126,000
Año de apertura al público de alternativa de construcción 2029	64.7	64.3	85,800
Diseño de 20 años de alternativa de construcción 2049	58.2	58.3	126,000

Operaciones de tráfico de Caltrans, 2021.

La autopista de la ruta estatal 99 ubicada dentro de los límites del proyecto actualmente opera a niveles aceptables de servicio durante las horas pico de tráfico y continuará haciéndolo hasta el año 2029 sin mejoras. Sin embargo, para el 2049, la línea principal de la autopista no tendría capacidad suficiente para acomodar la demanda de tráfico pronosticada bajo la alternativa que propone No Construir y las demoras aumentarían significativamente.

Como se muestra en la Tabla 2.16, para 2029, el nivel de servicio sería E para los dos carriles en dirección norte y D para los dos carriles en dirección sur en la alternativa sin construcción. El nivel de servicio se deterioraría al nivel de servicio F si la autopista no se ampliara a seis carriles 20 años después, en 2049. La autopista dentro de los límites del proyecto operaría en el nivel de servicio C cuando la Alternativa de construcción se complete en 2029 (año de apertura) y todavía estaría en un nivel de servicio aceptable, nivel de servicio D, 20 años después en 2049 (diseño).

Tabla 2.16 Nivel de servicio proyectado de la autopista de la ruta estatal 99

Nivel de servicio en dirección norte sin construir 2029	Nivel de servicio en dirección norte sin construir 2049	Nivel de servicio en dirección sur sin construir 2029	Nivel de servicio en dirección sur sin construir 2049	Nivel de servicio en dirección norte con construcción 2029	Nivel de servicio en dirección norte con construcción 2049	Nivel de servicio en dirección sur con construcción 2029	Nivel de servicio en dirección sur con construcción 2049
E	F	D	F	C	D	C	D

Operaciones de Tráfico de Caltrans, 2019.

Rampas

Los resultados del análisis de fusión y divergencia de la rampa para la alternativa sin construir indican que todas las operaciones de fusión/divergencia existentes están en niveles aceptables. Sin embargo, en 2029, se pronostica que las rampas de entrada y salida en dirección norte en Bardsley Avenue y Tulare Avenue, la rampa de salida en dirección sur en Tulare Avenue y la rampa de salida en dirección norte en Hillman Street operarán en el nivel de servicio E. En 2049, las condiciones del tráfico se degradarían aún más en todas las ubicaciones a un nivel inaceptable F durante las horas pico de tráfico.

Los resultados del análisis de convergencia/divergencia de las rampas de la autopista con las mejoras propuestas ya construidas se muestran en la Tabla 2.17 y la Tabla 2.18. Se proyecta que las operaciones de fusión/divergencia operen a niveles aceptables tanto en 2029 como en 2049, excepto que la rampa de salida de Hillman Street se degradaría al nivel de servicio E en 2049. El informe de operaciones de tráfico recomienda que se agregue un carril auxiliar y un carril adicional a esta rampa de salida en el futuro para evitar este nivel de servicio inaceptable en 2049.

Tabla 2.17 Nivel de servicio de las rampas de la autopista de la ruta estatal 99: dirección norte

Rampas en dirección norte	Año 2029- s/constr.	Año 2049- s/constr.	Apertura año 2029- Constr.	Año de diseño 2049 constr.
Rampa de salida en Avenue 200	D	F	B	C
Rampa de entrada en Avenue 200	D	F	B	C
Rampa de salida en Commercial Avenue	D	F	B	D
Rampa de entrada en bucle en Commercial Avenue	D	E	C	D
Rampa de entrada en Paige Avenue	D	F	C	D
Rampa de salida en Bardsley Avenue	E	F	C	D
Rampa de entrada en Bardsley Avenue	E	F	C	D
Rampa de salida en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	E	F	C	D
Rampa de entrada en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	E	F	C	D
Rampa de salida en Hillman Street	E	F	D	E
Rampa de entrada en Hillman Street	D	F	C	C

Operaciones de tráfico de Caltrans, 2019 y 2021.

Tabla 2.18 Nivel de servicio de las rampas de la autopista de la ruta estatal 99: dirección sur

Rampas en dirección sur	Año 2029 sin construir	Año 2049 sin construcción	Apertura 2029 construcción	Año de diseño 2049 Construcción
Rampa de entrada en Prosperity Avenue	D	F	C	D
Rampa de salida en Tulare Avenue ruta estatal 137)	E	F	C	D
Rampa de entrada en Tulare Avenue (ruta estatal 137)	D	F	C	D
Rampa de salida en Bardsley Avenue	D	F	C	D
Rampa de entrada en Bardsley Avenue	D	F	C	D
Rampa de salida en Paige Avenue	D	F	C	D
Rampa de entrada en bucle en Commercial Avenue	D	F	B	D
Rampa de entrada en Commercial Avenue	C	F	B	D
Rampa de salida en Avenue 200	C	F	B	C
Rampa de entrada en Avenue 200	D	F	B	D

Operaciones de Tráfico de Caltrans, 2019 y 2021.

La Tabla 2.19 resume el nivel de servicio de la intersección durante las condiciones de hora pico de la mañana y la tarde de la Alternativa de construcción y la Alternativa sin construcción para el año de apertura (2029) y el año de diseño (2049). Los resultados muestran que todas las intersecciones operarían a un nivel aceptable de servicio de la Alternativa de construcción entre 2029 y 2049 en todas las condiciones. Sin mejoras, las intersecciones se deteriorarán a un nivel inaceptable de servicio F para 2049.

Tabla 2.19 Nivel de servicio futuro en las intersecciones

Intersección	2029 sin construcción mañana/tarde	2049 sin construcción mañana/tarde	2029 Construcción mañana/tarde	2049 Construcción mañana/tarde
Rampas de la ruta estatal 99/Paige Avenue en dirección norte	C/F	F/F	A/A	B/B
Rampas de ruta estatal 99/Blackstone Avenue en dirección sur	B/B	F/F	A/A	B/A
Rampas de la ruta estatal 99 en Paige Avenue (corresponde solo a la opción de tres rotondas)	No corresponde	No corresponde	A/A	B/B
Blackstone Street/Paige Avenue	D/D	F/F	A/A	D/D
Laspina Street/Paige Avenue	D/E	F/F	A/A	C/B

Fuente: Operaciones de Tráfico del Distrito 6

Los efectos de la construcción en el tráfico y el transporte no serían sustanciales. El acceso y la salida de la ruta estatal 99 se mantendrían disponibles durante la construcción y la carretera permanecería abierta al tráfico durante la construcción. Todas las rampas en los límites del proyecto alternarían los cierres para minimizar los efectos en el tráfico.

Bicicletas y peatones

Se colocaría una vía pavimentada de 10 pies de ancho que podrán compartir peatones y bicicletas alrededor de todas las rotondas y a ambos lados de Paige Avenue entre Blackstone Avenue y Laspina Street. Se colocaría una zona de amortiguamiento ajardinada de 5 pies de ancho entre los carriles de circulación y la vía de uso compartido alrededor de las rotondas. El diseño incluye rampas en las aceras y cruces peatonales que cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Esta instalación está catalogada como ciclovía Clase 1.

Habrán equipos de construcción que ingresarán al sendero Santa Fe Trail para construir el muro de seguridad, lo que requeriría cerrar un carril del sendero que cruza la ruta estatal 99. El otro lado del sendero permanecería abierto al público en todo momento.

Millas de recorrido vehicular

De acuerdo con la narrativa de la Sección 15064.3 de las directrices de la Ley CEQA, Caltrans está de acuerdo en que el uso de las millas de recorrido vehicular es la medida más adecuada para evaluar los efectos del transporte. La determinación de la relevancia del efecto de las millas de recorrido vehicular requerirá también el análisis de los viajes generados para proyectos

de transporte que aumenten la capacidad del Sistema Estatal de Carreteras cuando Caltrans sea la agencia principal o cuando otra entidad actúe como agencia principal. Caltrans ha desarrollado los documentos *Marco de análisis del transporte y Análisis del Transporte de conformidad con la Ley CEQA* para guiar el análisis de impacto del transporte bajo CEQA para los proyectos del Sistema Estatal de Carreteras. Caltrans ha preparado estos documentos para guiar la implementación del Proyecto de Ley 743 del Senado (Steinberg, 2013). El Marco de Análisis del Transporte y el Análisis del Transporte de conformidad con la Ley CEQA establecen los lineamientos de Caltrans para el análisis de los viajes generados relacionados con los proyectos de transporte y determinar la relevancia del impacto bajo CEQA, respectivamente. La Tabla 1 de la Sección 4.2.2, *Guidance for Selecting Analysis Approach* (Guía para seleccionar el enfoque de análisis) del Marco del Análisis del Transporte proporciona una matriz de selección que se utilizará para identificar los métodos preferidos de evaluación de las millas de recorrido vehicular en función de la ubicación y el tipo de proyecto. La aplicación de los cálculos de los viajes generados desarrollados por el Centro Nacional para el Transporte Sostenible y el modelo de demanda de viajes se describen en las Secciones 4.3 y 4.4 del Marco de Análisis de Transporte, respectivamente. Como se muestra en la Tabla 2.22 siguiente, el método basado en el modelo de demanda de viajes produjo resultados marcadamente diferentes sobre las millas de recorrido vehicular generadas en comparación con los resultados obtenidos bajo el método de cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible. Las estimaciones de las millas de recorrido vehicular generadas que se obtienen utilizando el modelo de demanda de viajes se basan en un modelo calibrado según los patrones de viaje locales/regionales y el comportamiento de viaje. Sin embargo, el modelo de demanda de viajes satisface solo cuatro de las cinco verificaciones incluidas en la lista de verificación que se encuentra en la Tabla 4 de la Sección 4.5. *Lista de verificación para evaluar la adecuación del modelo*. Por lo tanto, el uso de los cálculos de los viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible es el método recomendado para el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue. Las tablas 2.20 y 2.22 resumen las selecciones y los datos de entrada utilizados en los cálculos de los viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible y los resultados obtenidos sobre las millas de recorrido vehicular generadas al año.

Tabla 2.20 Resumen de datos de entrada para los cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible

Métrica	Valor
Tipo de instalación	Clases 2 y 3
Condado	Tulare
Total de millas por carril añadidas por el proyecto	11.1

Fuente: Análisis de las millas de recorrido vehicular generadas por el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue, septiembre 2021.

Los resultados de los cálculos sobre los viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible para el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue indicaron que los viajes generados por el proyecto serían 24 millones de millas vehiculares adicionales por año. En el análisis de las millas de recorrido vehicular de septiembre de 2021, el total de millas por carril de 10.8 se ingresó en el cálculo de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible, que incluía solo los carriles de uso general agregados a la ruta estatal 99.

La ampliación de Paige Avenue entre Laspina Street y Blackstone Street de 1,900 pies elevó el total de millas por carril a 11.1. Paige Avenue figura como una arteria en el Plan General del Condado de Tulare y está incluida en el cálculo de millas de recorrido vehicular.

La guía del Marco de Análisis del Transporte incluye la siguiente declaración con respecto a las millas de recorrido vehicular: "el análisis del impacto del transporte que cumpla con CEQA, puede considerar la evaluación de las millas de recorrido vehicular (automóviles y camiones ligeros)". Según los volúmenes de camiones que actualmente se estiman (alrededor del 27.6 por ciento) en este corredor, es razonable que este proyecto incluya una reducción en el cálculo de la demanda generada y proporcione un cálculo basado en las millas de recorrido vehicular generadas de automóviles de pasajeros y camiones livianos. El Plan Estratégico de Transporte Interregional 2021 de Caltrans identifica a la ruta estatal 99 como una ruta interregional importante de camiones dentro del Corredor del Área de la Bahía de San José/San Francisco-Valle Central-Los Ángeles. El Plan Estratégico de Transporte Interregional establece además que se espera que el aumento previsto en los viajes de carga sea significativamente mayor que la tasa de viajes en automóvil. Los camiones de dos ejes representan el 36 por ciento del porcentaje total de camiones dentro del 27.6 por ciento. Si se resta el 36 por ciento de los camiones ligeros del porcentaje total restante de camiones, sería 17.67 por ciento.

Bajo el supuesto conservador de que el porcentaje de camiones asociado al cálculo de las millas de recorrido vehicular fuera el mismo que el porcentaje existente de camiones en la carretera, podría reducirse la cantidad de las millas de recorrido vehicular que deberían mitigarse en un 17.67 por ciento. La conclusión sería que las millas de recorrido vehicular generadas según los cálculos de los viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible son el 82.33 por ciento del total, o 19,759,200.

Tabla 2.21 Resumen de datos de entrada para los cálculos de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible

Métrica	Valor
Millas por carril (clases 2 y 3)	712
Millas de recorrido vehicular al año	1,962,000 millones

Fuente: Análisis de millas de recorrido vehicular generadas del proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue, septiembre 2021.

Tabla 2.22 Resumen de millas de recorrido vehicular generadas obtenidas mediante diferentes métodos de cálculo

Método de cálculo	Millas de recorrido vehicular generadas (en millones)
Calculadora de viajes generados del Centro Nacional para el Transporte Sostenible (NCST) con reducción de camiones	19.76
Modelo de demanda de viajes 2042 (Construcción-Sin construcción)	8.0
Diferencia con respecto a la Calculadora NCST	Negativo 63 por ciento

Fuente: Análisis de las millas de recorrido vehicular generadas por el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue, septiembre 2021.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Tráfico y transporte/tránsito

No se requerirían medidas para mitigar los efectos en el tráfico y el transporte. Durante la construcción, dos carriles para las direcciones norte y sur permanecerían abiertos durante el trabajo de la línea principal. Un carril se cerraría periódicamente durante las horas de la noche entre las diferentes etapas del trabajo de construcción. Se requeriría el cierre temporal de la autopista para la construcción del puente de Paige Avenue. Las rampas alternativas estarían cerradas de dos a cuatro semanas para realizar los trabajos de construcción de las rampas. La construcción del Intercambio de Paige Avenue y la rotonda requeriría el cierre de la actual Paige Avenue entre Blackstone Street y Laspina Street. El desvío propuesto sería a través del nuevo intercambio de Commercial Avenue, que se construiría entre Paige Avenue y Avenue 200 y estaría abierto al tráfico para cuando el proyecto de Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue esté en construcción.

Se desarrollaría un Plan de manejo del transporte para el proyecto y se presentaría durante la fase de planes, especificaciones y estimaciones. El plan incluiría información pública, información para automovilistas, gestión de incidentes, construcción, gestión de la demanda y rutas alternativas o desvíos.

Bicicletas y peatones

No se proponen medidas para evitar, minimizar y/o mitigar efectos.

Millas de recorrido vehicular

Con base en el análisis de las millas de recorrido vehicular, el proyecto las aumentaría en 19,759,200 después de las deducciones de camiones mencionadas anteriormente, y se deberán considerar medidas de mitigación. La mitigación de las millas de recorrido vehicular se puede lograr mediante modificaciones en el proyecto para reducir la cantidad de millas de recorrido vehicular generadas o proporcionando mejoras de transporte dentro o fuera del sistema.

La mitigación dentro del sistema consiste en medidas que se pueden implementar dentro del derecho de paso de Caltrans. Puede incluir la mitigación dentro o fuera de los límites iniciales del proyecto de cualquier proyecto que aumente la capacidad.

Caltrans, como propietario y operador del Sistema Estatal de Carreteras y del derecho de paso correspondiente, ejerce una autoridad más directa sobre las medidas dentro del sistema que sobre las medidas fuera del sistema. Sin embargo, la mitigación en sitio puede ser muy limitada en la cantidad de reducción de millas de recorrido vehicular. Por ejemplo, el alcance del proyecto podría agregar carriles para bicicletas o senderos para caminar, sin embargo el beneficio sobre la reducción de millas de recorrido vehicular puede ser casi nulo a nivel del proyecto.

La mitigación fuera del sistema, fuera del derecho de paso de Caltrans, requiere la cooperación con las jurisdicciones que tienen influencia sobre el uso de la tierra y los sistemas de transporte fuera del control directo de Caltrans. La División de Planificación de Transporte de Caltrans completó recientemente una revisión de documentos y una evaluación de las estrategias de reducción de millas de recorrido vehicular y descubrió que las medidas que resultaron en las mayores disminuciones en las millas de recorrido vehicular generalmente están fuera del sistema y no están bajo el control directo de Caltrans. De manera similar, las medidas más rentables identificadas en la revisión de documentos también tuvieron como tendencia el estar fuera del control directo de Caltrans (p. ej., proyecto relativo al tránsito, gestión de la demanda de transporte).

Las siguientes son las estrategias de mitigación propuestas. Después de los comentarios del público y durante la ingeniería final, las estrategias de mitigación se incorporarían al proyecto mediante acuerdos de cooperación con socios locales. Los acuerdos de cooperación se finalizarían antes de la construcción del proyecto.

Programa de transporte compartido (vanpool) de la Agencia Regional de Tránsito del Condado de Tulare

Caltrans proporcionaría \$432,000 en fondos para subsidiar el programa de transporte compartido (vanpool) a través de la Agencia Regional de Tránsito

del Condado de Tulare durante cinco años. Los fondos de Caltrans subvencionarían la adición de 30 unidades de transporte compartido al programa existente en el primer año y 15 unidades de transporte compartido en el segundo año. Las suposiciones incluyen que seis pasajeros (sin incluir al conductor) usarían las unidades de transporte compartido y cada unidad produciría un promedio de 220,504 millas de recorrido vehicular. Las agencias de tránsito reportan datos sobre el tránsito a la base de datos nacional y al controlador del estado de California. Los números se utilizan en los cálculos de prorrateo anual. Este es un ciclo de dos años, lo que significa que los datos reportados en 2022 se utilizarán para calcular los prorrateos anuales de 2024. Cuando crecen las recaudaciones y las millas de pasajeros, aumentan los prorrateos anuales; esto permitiría que las agencias de tránsito continúen los servicios.

Mayor frecuencia de la Ruta 20 de tránsito en el área del condado de Tulare

Caltrans proporcionaría cinco años de financiamiento por un monto de \$1,500,000 para subsidiar el servicio de autobús de ida y vuelta de la Ruta 20 de tránsito en el área del condado de Tulare. Actualmente, la Ruta 20 opera servicios de autobús cada dos horas entre Tulare y Delano los días de semana y los fines de semana. Al agregar 10 viajes por día con una distancia en una dirección de 32 millas y el aumento supuesto de aproximadamente 10 pasajeros más por viaje daría como resultado una reducción anual de millas de recorrido vehicular de 2,252,800. El uso del multiplicador de mejoras al servicio de tránsito permitido por el procedimiento de mitigación de millas de recorrido vehicular aumentaría la reducción de millas de recorrido vehicular a 4,505,600.

Mayor frecuencia de la Ruta 40 de tránsito en el área del condado de Tulare

Caltrans proporcionaría cinco años de financiamiento por un monto de \$1,500,000 para subsidiar el servicio de autobús de ida y vuelta de la Ruta 40 de tránsito en el área del condado de Tulare. Actualmente, la Ruta 40 brinda servicios de autobús cada hora entre Porterville y Visalia. Al aumentar ocho viajes por día con una distancia en una dirección de 30 millas y el aumento supuesto de aproximadamente 10 pasajeros más por viaje daría como resultado una reducción anual de millas de recorrido vehicular de 1,689,600. El uso del multiplicador de mejoras al servicio de tránsito permitido por el procedimiento de mitigación de millas de recorrido vehicular aumentaría la reducción de millas de recorrido vehicular a 3,379,200.

Mayor frecuencia de la Ruta 11x de tránsito en el área del condado de Tulare

Caltrans proporcionaría cinco años de financiamiento de \$1,250,000 para subsidiar el servicio de autobús de ida y vuelta de la Ruta 11x de tránsito en el área del condado de Tulare. Actualmente, la Ruta 11x brinda servicios de autobús cada hora entre Tulare y Visalia.

Al agregar 14 viajes por día con una distancia en una dirección de 15 millas y el aumento supuesto de aproximadamente 10 pasajeros más por viaje daría como resultado una reducción anual de millas de recorrido vehicular de 1,478,400. El uso del multiplicador de mejoras al servicio de tránsito permitido por el procedimiento de mitigación de millas de recorrido vehicular aumentaría la reducción de millas de recorrido vehicular a 2,956,800.

El transporte público opera en función de las necesidades y la demanda del público. La financiación de cinco años permitiría a Caltrans generar demanda para cumplir con las medidas de rendimiento de la ruta. El operador de tránsito analiza los datos de las rutas todos los años para determinar si están operando de manera eficaz y eficiente y si cumplen con las medidas de rendimiento establecidas. Cada tres años, la Organización de Planificación Metropolitana auditaría la capacidad de la agencia de tránsito para cumplir con las medidas de rendimiento establecidas y determinaría si es necesario modificar las medidas de rendimiento.

Por lo general, las rutas nuevas o las expansiones están exentas de cumplir con estas medidas de desempeño durante los primeros dos años de operación.

Plan Integral de Gestión del Corredor

[Esta sección se ha actualizado desde que se distribuyó el Borrador del Documento Ambiental Reciclado.] Como se analizó en el Capítulo 1, los Distritos 6, 10 y 3 de Caltrans colaborarán con agencias locales en el Valle de San Joaquín para preparar un Plan Integral de Corredor Multimodal para la Ruta Estatal. 99 por el Valle. El Plan Integral del Corredor Multimodal priorizará la identificación de oportunidades de cambio de modo y carriles administrados en el corredor que conducirán a una reducción de las millas recorridas por vehículos. La implementación de una estrategia de reducción de las millas recorridas por vehículos a través del corredor (o partes del corredor que incluyen este proyecto) podría eliminar aproximadamente el 80 por ciento de las preocupaciones sobre las millas recorridas por vehículos del proyecto porque el único aumento de capacidad relevante resultará de la eliminación de camiones de los dos carriles de uso general. Desde el Borrador del Documento Ambiental, la estrategia de reducción de las millas recorridas por vehículos ha sido identificada como la estrategia preferida para reducir los impactos significativos de las millas recorridas por vehículos. Se programará un proyecto para establecer un sistema de reducción de las millas recorridas por vehículos antes del cierre de la construcción del proyecto en 2026.

Antes del inicio del contrato de Investigación y Planificación Estatal, el Distrito 6 de Caltrans había realizado un trabajo preliminar para la investigación e implementación de un carril administrado en las cercanías del proyecto. El trabajo preliminar incluye:

- Revisión del Código de Vehículos de California con respecto a la conversión de carriles de uso general existentes a carriles administrados, como carriles exclusivos para camiones.
- Coordinación con la administración del distrito para identificar y preparar un cronograma de entrega del proyecto para un proyecto del Programa de Protección y Operación de Carreteras Estatales que se iniciará para un proyecto de reducción de carriles administrados por millas recorridas por vehículos.

El Código de Vehículos de California no impide la reasignación de un carril de uso general a un carril administrado mediante cambios en la señalización y las franjas. El Código de Vehículos 21655 otorga al Departamento de Transporte la autoridad para designar carriles preferenciales en las carreteras, permite al Departamento de Transporte brindar instrucciones a los automovilistas sobre el uso de esos carriles y establece que un conductor no puede conducir en esos carriles a menos que siga las instrucciones del Departamento de Transporte. instrucciones. Las reglas permiten al Departamento de Transporte marcar carriles para vehículos como carriles para camiones. Se debe utilizar el Manual de California sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico (Sección 2B.31) como guía de señales, y es posible que se necesiten cambios en el Código de Vehículos de California para su cumplimiento.

A continuación se muestra un cronograma propuesto para un proyecto de reducción de millas recorridas por vehículos. Se han hecho dos suposiciones en el desarrollo del cronograma propuesto y se enumeran a continuación.

- 1) El proyecto consistirá principalmente en señalización y delimitación para la conversión de carriles.
- 2) Se otorgará aprobación para modificar el proyecto en el Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales de 2024.

El cronograma propuesto es el siguiente:

- Las millas recorridas por vehículos que reducen la estrategia de carriles administrados se proporcionarán a Asset Management en junio de 2024.
- Asset Management agregará el proyecto de mitigación al Libro de proyectos de 10 años en julio de 2024.
- K-phase will open for a vehicle miles traveled reducing managed lane project, and work will start on the Project Initiation Document in November 2024.
- The Project Initiation Document will be completed in May 2025.
- El proyecto se modificará en el Programa de Protección y Operación de Carreteras Estatales 2024 en agosto de 2025.

- The Project Approval and Environmental Document phase will begin in September 2025.
- Vehicle miles traveled reducing managed lane project will be ready to list for advertisement in the 2026/2027 or 2027/2028 fiscal year and will be funded in the 2024 State Highway Operation and Protection Program.

Se realizó un análisis operativo de tráfico preliminar para un segmento de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto de mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue. El análisis mostró que la instalación operaría a un nivel de servicio aceptable con la implementación de un carril exclusivo para camiones. El análisis asumió una condición existente que incluía las mejoras del proyecto de mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue que se completará para 2029. El proyecto propone ampliar la autopista de 4 carriles existente a una instalación de 6 carriles en la ruta estatal 99 desde publicar la milla 25.2 hasta publicar la milla 30.6 en el condado de Tulare.

Para este análisis preliminar se seleccionó el segmento del proyecto de mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue con los mayores volúmenes previstos. Se utilizó el análisis del nivel de servicio para describir las condiciones operativas y se utilizaron los volúmenes de tráfico previstos en las horas pico de los días laborables para las condiciones del año 2047. Se utilizó el Software de Capacidad de Carreteras para analizar el Nivel de Servicio de los tramos de autopistas. Los resultados indican que antes de la implementación de carriles exclusivos para camiones, el Nivel de Servicio con tres carriles de flujo mixto sería 'C'. Después de la implementación de un carril exclusivo para camiones, el nivel de servicio en los dos carriles de flujo mixto y en el carril único exclusivo para camiones sería "C" y "D," respectivamente.

El Modelo de Demanda de Viajes del Estado de California se utilizará como herramienta en la evaluación de operaciones y estrategias de reducción de millas recorridas por vehículos a nivel interregional y estatal. Se ha realizado un trabajo preliminar para modificar la red de transporte utilizada por el Modelo de Demanda de Viajes del Estado de California. La red del Modelo de Demanda de Viajes base 2050 se utilizó para crear una red con carriles administrados en la Ruta Estatal 99 a través del Distrito 6. Esta red actualizada incluye segmentos paralelos a todos los segmentos en todo el distrito con codificación que refleja un carril administrado. Los segmentos paralelos se conectan a todos los nodos de la red 2050 existente. Este trabajo se ha realizado en colaboración con la Subdivisión de Modelado Estatal del Departamento de Transporte de California en la División de Planificación del Transporte, Oficina de Servicios de Análisis de Datos.

La Tabla 2.23 resume el financiamiento propuesto y las reducciones subsiguientes de las millas de recorrido vehicular resultantes de las medidas de mitigación enumeradas anteriormente.

Tabla 2.23 Mitigación propuesta, costo y reducción anual de millas de recorrido vehicular

Mitigación propuesta	Monto de financiación propuesto	Reducción anual de millas de recorrido vehicular
TCRTA, Tulare County Regional Transit Agency, programa de transporte compartido (vanpool), 5 años de financiación	\$432,000	9,922,680
Mayor frecuencia de Ruta 20 de tránsito en el área del condado de Tulare. 5 años de financiación.	\$1,500,000	4,505,600
Mayor frecuencia de Ruta 40 de tránsito en el condado de Tulare. 5 años de financiación.	\$1,500,000	3,379,200
Mayor frecuencia de Ruta 11x de tránsito en el condado de Tulare. 5 años de financiación.	\$1,250,000	2,956,800
Financiamiento y total de reducción anual de millas de recorrido vehicular para las medidas de mitigación enumeradas anteriormente.	\$4,682,000	20,767,880

2.1.10 Impacto visual y estética

Marco regulatorio

La Ley de Política Ambiental Nacional de 1969, y enmiendas, establece que el gobierno federal debe utilizar todos los medios posibles para garantizar a todos los estadounidenses un entorno seguro, saludable, productivo y *estética* y culturalmente agradable (42 Código de EE. UU. 4331[b][2]). Para enfatizar en mayor profundidad este punto, la Administración Federal de Carreteras, en su implementación de la Ley de Política Ambiental Nacional (23 U.S. Code 109[h]) ordena que las decisiones finales sobre los proyectos se tomen en el mejor interés público en general, teniendo en cuenta los efectos ambientales adversos, como por ejemplo, entre otros, la destrucción o la alteración de los valores estéticos.

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) establece que es política del estado tomar todas las medidas necesarias para garantizar a los pobladores del estado la capacidad de poder "...disfrutar de cualidades *estéticas*, ambientales naturales, escénicas e históricas" (Código de Recursos Públicos de California, Sección 21001[b]).

La Sección 92.3 del Código de Calles y Carreteras de California ordena a Caltrans utilizar jardines resistentes a la sequía y agua reciclada cuando sea factible e incorporar flores silvestres nativas y vegetación nativa y apropiada para el clima en el diseño de elementos como jardines y el uso de plantas cuando corresponda.

Efectos en el ambiente

Se completó una evaluación del impacto visual del proyecto en agosto de 2021. La evaluación del impacto visual se preparó de acuerdo con las pautas de la Evaluación de impacto visual para proyectos de carreteras de la Administración Federal de Carreteras (Administración Federal de Carreteras, 2015).

Entorno visual

El proyecto se ubica en el Valle de San Joaquín de California Central. El paisaje es plano y por ello es posible observar amplias vistas de la Sierra Nevada hacia el este y la costa hacia el oeste. Las cadenas montañosas proporcionan la única variación natural en la topografía. El extremo sur del corredor del proyecto está cubierto principalmente con cultivos agrícolas y estructuras asociadas. Hacia el norte, el uso de las tierras se vuelve más residencial y comercial. Dentro del derecho de paso de Caltrans hay plantaciones históricas de árboles de eucalipto y arbustos de adelfa.

Recursos visuales existentes

La cobertura terrestre en el corredor del proyecto es principalmente de cultivos agrícolas, usos comerciales y residenciales. La vegetación a lo largo de la autopista presenta grandes adelfas maduras en la mediana y árboles grandes de eucalipto maduros en los arcones exteriores.

Las adelfas de la mediana agregan un sentido vibrante de color y textura durante todo el año, pero son memorables cuando florecen en la primavera y en el otoño. La proximidad de la vegetación a la autopista de tránsito le permite dominar las vistas en la mayoría de los lugares. La sección de la carretera ubicada entre la milla 28.33 y la milla 30.06 es una autopista paisajista clasificada debido a la vegetación ornamental que cumple con los criterios establecidos por el Código de Regulaciones de California, Regulaciones de Publicidad Exterior, Título 4, División 6.

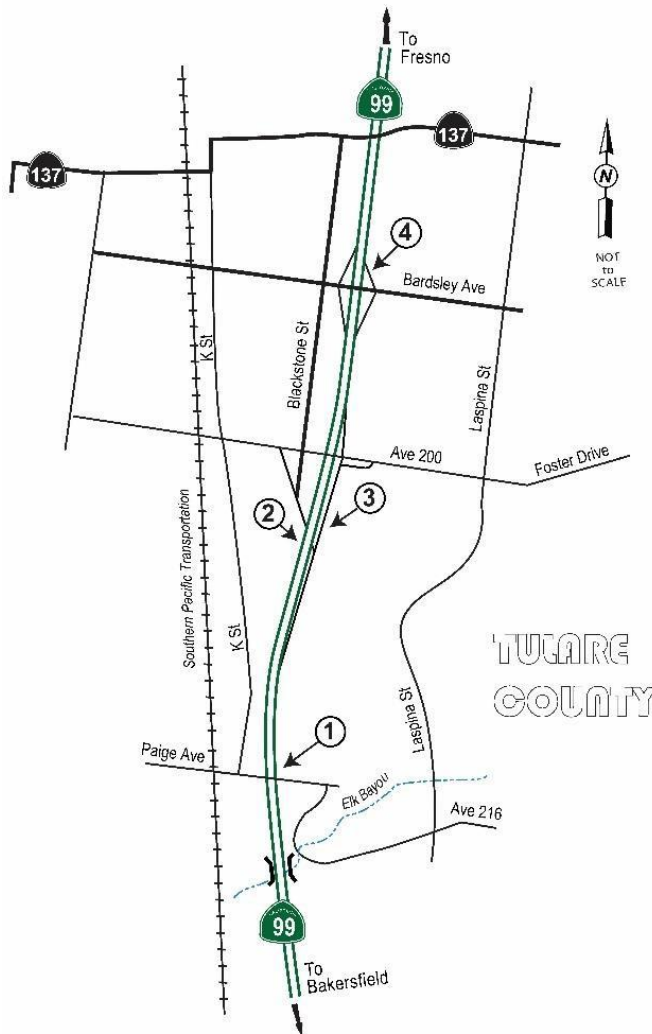
Evaluación visual y puntos clave

El corredor del proyecto se divide en una serie de "salas al aire libre" o unidades de evaluación visual. Cada unidad de evaluación visual tiene su propio carácter visual y calidad visual. Debido a que este proyecto carece de diversidad visual, sólo se ha identificado una unidad de evaluación visual y sus principales vistas asociadas (vistas clave). En la Figura 2-2 se muestra un mapa de las principales vistas identificadas (vistas clave).

- Vista clave 1: árbol de eucalipto en la mediana en la milla 25.4. Este es un ejemplo característico de la ruta estatal 99 y demuestra el efecto que puede tener un solo árbol en el paisaje.
- Vista clave 2: mediana amplia entre la milla 25.7 y la milla 26.2. Esta vista es de un segmento de 0.5 millas donde la geometría de la mediana es diferente al resto del segmento del corredor en estudio. El proyecto

- propone ajustar el ancho del segmento más amplio al ancho del resto de la mediana del proyecto.
- Vista clave 3: adelfas en la mediana y eucaliptos con puente elevado de cruce a desnivel. La vista clave 3A dentro de esta ubicación se encuentra en Paige Avenue, donde el proyecto propone un nuevo intercambio y rotondas asociadas.
 - Vista clave 4: calzada por debajo del nivel, autopista ajardinada, adelfas en la mediana y un puente en la milla 28.5.

Figura 2-2 Mapa de las ubicaciones de las vistas clave



Recursos visuales y cambio de recursos

El cambio de recursos se mide evaluando el carácter visual y la calidad visual de los recursos visuales que componen el corredor del proyecto antes y después de la construcción del proyecto. El cambio de recursos es una de

las dos variables principales en la ecuación que determina los efectos visuales, siendo la otra variable la respuesta del espectador.

El carácter visual incluye atributos, como forma, línea, color y textura, y se usa para describir, no para evaluar; es decir, estos atributos no se consideran ni buenos ni malos. Los cambios en el carácter visual se pueden identificar según el nivel de compatibilidad visual de un proyecto propuesto con la condición existente mediante el uso de atributos de carácter visual como un indicador. Para este proyecto se consideraron los siguientes atributos:

Línea: bordes o definición lineal

Textura: aspereza de la superficie

Predominancia: posición, tamaño o contraste

Continuidad: flujo ininterrumpido de forma, línea, color o patrón de textura.

La calidad visual se evalúa identificando la intensidad, integridad y unidad presentes en el corredor del proyecto. Las actitudes del público validan el nivel evaluado de calidad visual y predicen cómo los cambios en el corredor del proyecto pueden afectar estas actitudes. Este proceso ayuda a identificar métodos específicos para abordar cada impacto visual que pueda ocurrir debido al proyecto. Los tres criterios para evaluar la calidad visual se definen a continuación:

Intensidad es la medida en que el paisaje es memorable y se asocia con elementos visuales distintivos, contrastantes y diversos.

Integridad de las características visuales del paisaje y la medida en que el paisaje existente está libre de intrusiones visuales atípicas.

Unidad es la medida en que todos los elementos visuales se combinan para formar un patrón visual coherente y armonioso.

Espectadores y respuesta de los espectadores

La población afectada por el proyecto está compuesta por espectadores. Los espectadores son personas para quienes las vistas del paisaje pueden verse alteradas por el proyecto propuesto, ya sea porque el paisaje en sí ha cambiado o porque su percepción del paisaje ha cambiado. Los espectadores, o más específicamente, la respuesta que tienen los espectadores a los cambios en su entorno visual, son una de las dos variables que determinan el alcance de los efectos visuales que causará la construcción y operación del proyecto.

Exposición del espectador y sensibilidad del espectador

La exposición del espectador es una medida de la capacidad del espectador para ver un objeto en particular. Tiene tres atributos:

Ubicación se relaciona con la posición del espectador en relación con el objeto que está viendo. Cuanto más cerca está el espectador del objeto, más exposición.

Cantidad se refiere a cuántas personas ven el objeto. Cuanta más gente pueda ver un objeto o cuanto mayor sea la frecuencia con la que se ve un objeto, más exposición tendrá el objeto para los espectadores.

Duración se refiere a cuánto tiempo un espectador puede mantener un objeto a la vista. Cuanto más tiempo se pueda mantener un objeto a la vista, mayor será la exposición. La alta exposición de los espectadores ayuda a predecir que los espectadores tendrán una respuesta a un cambio visual.

La sensibilidad del espectador es una medida del reconocimiento del espectador de un objeto específico. Tiene tres atributos:

Actividad se relaciona con la preocupación de los espectadores. ¿Están preocupados, pensando en otra cosa, o están realmente concentrados en observar su entorno? Cuanto más observen su entorno, más sensibilidad tendrán los espectadores a los cambios en los recursos visuales.

Conciencia se relaciona con el enfoque de la vista. ¿El enfoque es amplio y la vista general, o el enfoque es cerrado y la vista específica? Cuanto más específica es la conciencia, más sensible es el espectador al cambio.

Valores locales y las actitudes también afectan la sensibilidad del espectador. Si el grupo de espectadores valora la estética en general o si un recurso visual específico ha sido protegido por una designación local, estatal o nacional, es probable que los espectadores sean más sensibles a los cambios visibles. La alta sensibilidad del espectador ayuda a predecir si los espectadores estarán muy preocupados por cualquier cambio visual.

Definición de los niveles de efecto visual

- **Bajo:** nivel bajo de cambio negativo en los recursos visuales existentes y baja respuesta del espectador a ese cambio. Puede o no requerir mitigación.
- **Moderadamente bajo:** nivel bajo de cambio negativo en los recursos visuales con una respuesta moderada del espectador, o cambio negativo moderado en los recursos con baja respuesta del espectador. El efecto se puede mitigar utilizando prácticas convencionales.

- **Moderado:** cambio negativo moderado en los recursos visuales con respuesta moderada del espectador. El efecto se puede mitigar en cinco años utilizando prácticas convencionales.
- **Moderadamente alto:** cambio negativo moderado en los recursos visuales con respuesta alta del espectador o cambio negativo alto en los recursos visuales con respuesta moderada del espectador. Es posible que se requieran prácticas de mitigación extraordinarias. El tratamiento del paisaje en general tomará más de cinco años para alcanzar la mitigación.
- **Alto:** nivel alto de cambio negativo en los recursos o nivel alto de respuesta del espectador ante el cambio visual, de modo que un diseño arquitectónico y un tratamiento extraordinarios quizás no mitiguen los efectos por debajo del nivel alto. Es posible que se requiera un diseño de proyecto alternativo para evitar efectos negativos elevados.

Consecuencias ambientales

Los recursos visuales se verían afectados por la construcción del proyecto. La siguiente es una descripción de los cambios y la respuesta esperada del espectador a estos cambios para cada vista clave.

Figura 2-3 Condiciones existentes de la ruta estatal 99 en la milla 25.4, al norte del cruce a desnivel de Avenue 200



Vista clave 1

La vista clave 1 está en la milla 25.4, al norte del cruce a desnivel de Avenue 200. La alternativa de construcción propuesta eliminaría los árboles, arbustos y barandas de la mediana y los reemplazaría con un tercer carril en cada

dirección separado por una barrera de hormigón. Con la remoción de los árboles viene la pérdida de un elemento distintivo y característico de la ruta estatal 99. El nivel de cambio de recursos se caracterizaría como alto. La exposición del espectador puede clasificarse como alta.

Los espectadores están cerca de la vista, la calzada es una ruta muy transitada y la cantidad de tiempo que un espectador puede ver la vista es de moderada a alta. La sensibilidad del espectador en este segmento sería alta.

Figura 2-4 Condición existente en la ruta estatal 99 en la milla 25.8



Vista clave 2

La segunda vista clave se encuentra en la milla 25.8 y es parte del segmento de 0.5 millas donde la geometría de la mediana es diferente al resto del segmento del corredor que se está estudiando. La alternativa de construcción propuesta realinearía la calzada para eliminar la curva y ajustar la mediana al estándar actual. Los árboles medianos serían removidos y reemplazados por nuevos carriles y una barrera de hormigón. Esto resultaría en la pérdida de diversidad de colores, texturas y patrones en este segmento de la ruta. La vista tendría bordes más toscos y estaría menos equilibrada. El nivel de cambio de recursos se caracterizaría como alto. La exposición del espectador puede clasificarse como alta. Los espectadores están cerca de la vista, la calzada es una ruta muy transitada y la cantidad de tiempo que un espectador puede ver la vista es de moderada a alta. La sensibilidad del espectador en este segmento sería alta.

Figura 2-5: Condiciones existentes en la milla 27.4



Vista clave 3

La tercera vista clave es una de dos ubicaciones, la primera está en la milla 27.4, con adelfas en la mediana, eucaliptos y un puente a desnivel en la distancia. La alternativa de construcción propuesta eliminaría las adelfas de la mediana y agregaría un tercer carril en cada dirección, separado por una barrera de hormigón. El nivel de cambio de recursos se caracterizaría como moderado.

La exposición del espectador puede clasificarse como alta. Los espectadores están cerca de la vista, la calzada es una ruta muy transitada y la cantidad de tiempo que un espectador puede ver la vista es de moderada a alta. La sensibilidad del espectador es baja.

Figura 2-6 Condiciones existentes en Paige Avenue en el lado este de la ruta estatal 99, mirando hacia el este



Vista clave 3A

La segunda ubicación de la vista clave 3 está etiquetada como vista clave 3A y está en el este de Paige Avenue en el lado este de la ruta estatal 99. El proyecto propuesto agregaría una rotonda en este lugar, con nuevas rampas de entrada y salida a ambos lados de la ruta estatal 99. La rotonda, con sus elementos de diseño y paisaje, agregaría elementos de interés a la vista. También se propone una cuenca de aguas pluviales para el lado norte de Paige Avenue. El nivel de cambio de recursos se caracterizaría como moderado-alto. La exposición del espectador se puede calificar como alta y la sensibilidad del espectador es baja porque no se perderían elementos visuales con la construcción del proyecto.

Figura 2-7 Condiciones existentes en la milla 28.5



Vista clave 4

La cuarta vista clave se encuentra en la milla 25.5, donde el segmento es una autopista paisajística clasificada, la calzada está por debajo del nivel del suelo, adelfas en la mediana y un cruce a desnivel. La alternativa de construcción propuesta eliminaría las adelfas de la mediana y agregaría un tercer carril en cada dirección, separado por una barrera de hormigón. Las pendientes laterales se reducirían entre 2 a 15 pies para permitir el ensanchamiento, excepto debajo de los puentes que cruzan desde las millas 28.4 a 28.8, 29.3 a 30.1 y 30.3 a 30.7. Se eliminaría el paisaje existente en el exterior y se volvería a nivelar la pendiente para que fuera más empinada que las condiciones existentes. El nivel de cambio de recursos se caracterizaría como alto. La exposición del espectador puede clasificarse como alta. Los espectadores están cerca de la vista, la calzada es una ruta muy transitada y la cantidad de tiempo que un espectador puede ver la vista es de moderada a alta. La sensibilidad del espectador es baja.

La Tabla 2.24 siguiente resume y compara las calificaciones narrativas para el cambio de recursos visuales, la respuesta del espectador y los impactos visuales de cada alternativa por cada vista clave.

Tabla 2.24 Resumen de efectos visuales por vista clave

Resumen de vista clave	Cambio de recursos	Respuesta del espectador	Impacto visual
Vista clave 1	Alto	Alto	Alto
Vista clave 2	Alto	Alto	Alto
Vista clave 3 y 3A	Alto	Moderado	Moderadamente alto
Vista clave 4	Alto	Moderado	Moderado

Pueden ocurrir impactos visuales temporales durante la construcción del proyecto. El equipo y los materiales tendrían que almacenarse durante la construcción. Puede haber un aumento temporal en los niveles de luz y resplandor cuando sea necesario realizar trabajo nocturno. Se espera que los efectos visuales temporales sean temporales.

Los efectos acumulativos son los que resultan de acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles, combinados con los posibles efectos visuales de este proyecto. Para este proyecto, se ha determinado que pueden ocurrir los siguientes impactos visuales acumulativos. Este proyecto requeriría la remoción de árboles y vegetación de la mediana y el borde de la carretera. Otros proyectos de mejora del transporte han eliminado árboles y otra vegetación recientemente. Los proyectos adicionales continuarían eliminando árboles y arbustos. La eliminación de árboles, especialmente cuando son viejos y/o grandes, es un impacto visual sustancial, al igual que la eliminación de los arbustos de adelfa típicos de la mediana. Cuando los árboles se quitan del borde de la carretera, los árboles

se pueden reemplazar bajo un derecho de paso adecuado. En este caso, el impacto acumulativo se reduce con el reemplazo de la vegetación.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Se pueden incorporar al proyecto las siguientes medidas para evitar o minimizar los efectos visuales:

- Minimizar la eliminación de vegetación al quitar solo árboles y arbustos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de la calzada. Evitar quitar árboles y arbustos en los puntos de uso temporal, como las áreas de preparación para la construcción o sistemas temporales de conducción de aguas pluviales.

Las siguientes medidas de mitigación para compensar los efectos visuales se incorporarían al proyecto.

- [La siguiente sección ha sido actualizada desde la circulación del borrador del documento ambiental]. La siembra de reemplazo se produciría en una proporción mínima de 1:1. Se prevé que la plantación de reemplazo ascenderá a aproximadamente entre 730 y 800 árboles nuevos. Las ubicaciones de la plantación pueden ocurrir en los sitios propuestos para las cuencas de aguas pluviales y en el área donde se realineará la Ruta Estatal 99 en la milla 25.8 posterior. La mayor parte de la nueva plantación estaría formada por nativos de California que son tolerantes a la sequía y utilizan cantidades de agua bajas o muy bajas. Además, entre estas nuevas plantaciones estarían plantas que atraigan especies polinizadoras.

2.1.11 Recursos culturales

Marco regulatorio

El término “recursos culturales”, de conformidad con el sentido que se le asigna en este documento, se refiere al “entorno construido” (ej., estructuras, puentes, vías férreas, sistemas de conducción de agua, etc.), lugares de importancia tradicional o cultural y sitios arqueológicos (prehistóricos e históricos), independientemente de su relevancia. Según las leyes federales y estatales, los recursos culturales que cumplen con ciertos criterios de relevancia pueden denominarse de diferentes maneras, entre ellas “propiedades históricas”, “sitios históricos”, “recursos históricos” y “recursos culturales tribales”. Las leyes y los reglamentos que corresponde aplicar en el caso de los recursos culturales se enumeran a continuación.

La Ley Nacional de Preservación Histórica de 1966, y enmiendas, establece la política normativa y los procedimientos nacionales para las propiedades históricas, definidas como distritos, sitios, edificios, estructuras y objetos incluidos o que pueden ser incluidos en el Registro Nacional de Lugares Históricos. La sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica exige que las agencias federales tengan en cuenta los efectos de sus

actividades sobre las propiedades históricas y permitan que el Consejo Asesor sobre Preservación Histórica tenga la oportunidad de comentar sobre estas actividades, siguiendo las regulaciones emitidas por el Consejo Asesor sobre Preservación Histórica. (36 Código de Regulaciones Federales 800). El 1 de enero de 2014, entró en vigencia el Acuerdo Programático de Primera Enmienda de la Sección 106 suscrito entre la Administración Federal de Carreteras, el Consejo Asesor sobre Preservación Histórica, el Funcionario Oficial de Preservación Histórica del Estado de California y Caltrans en lo referente a los proyectos de Caltrans, tanto estatales como locales, con la participación de la Administración Federal de Carreteras. El Acuerdo Programático implementa las regulaciones del Código 36 de Regulaciones Federales 800, del Consejo Asesor sobre Preservación Histórica, agilizando el proceso de la Sección 106 y delegando ciertas responsabilidades a Caltrans. Las responsabilidades de la Administración Federal de Carreteras bajo el Acuerdo Programático han sido asignadas a Caltrans como parte del Programa de Entrega de Proyectos de Transporte Terrestre (23 Código de EE. UU. 327).

La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) requiere la consideración de los recursos culturales que son recursos históricos y recursos culturales tribales, así como también recursos arqueológicos "únicos". La Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos de California estableció el Registro de Recursos Históricos de California y describió los criterios necesarios para que un recurso cultural se considere elegible para ser incluido en el Registro de Recursos Históricos de California y, por lo tanto, para que se considere un recurso histórico. Los recursos históricos se definen en la Sección 5020.1(j) del Código de Recursos Públicos. En 2014, el Proyecto de Ley 52 de la Asamblea agregó el término "recursos culturales tribales" a la CEQA, y se hace referencia comúnmente al Proyecto de Ley 52 de la Asamblea en lugar de CEQA cuando se analiza el proceso para identificar los recursos culturales tribales (así como la identificación de medidas para evitar, preservar o mitigar posibles efectos en ellos). Según lo definido en Sección 21074(a) del Código de Recursos Públicos, un recurso cultural tribal es un sitio, elemento, lugar, paisaje cultural u objeto elegible para ser registrado en el Registro de Recursos Históricos de California o en un registro local, el cual representa un valor cultural para una tribu nativa norteamericana de California. Los recursos culturales tribales también deben cumplir con la definición de un recurso histórico. Los recursos arqueológicos únicos se mencionan en la Sección 21083.2 del Código de Recursos Públicos.

La Sección 5024 del Código de Recursos Públicos exige que las agencias estatales identifiquen y protejan los recursos históricos de propiedad estatal que cumplan con los criterios de inclusión en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Asimismo, exige que Caltrans incluya un inventario de las estructuras estatales en sus derechos de paso.

Efectos en el ambiente

El 16 de noviembre de 2020 se completó un Informe de Inventario de la Propiedad Histórica para el proyecto, que incluía un Informe de Inventario Arqueológico y un Informe de Evaluación de Recursos Históricos. Debido a la expansión de la huella del proyecto, el 17 de junio de 2021 se completó un Informe de Inventario de la Propiedad Histórica Complementario, que incluía un Informe de Inventario Arqueológico complementario y un Informe de Evaluación de Recursos Históricos complementario.

El Área de Efectos Potenciales en los recursos culturales se caracterizó por áreas que se verían afectadas directa o indirectamente por las actividades del proyecto e incluyen el derecho de paso existente, las servidumbres de construcción temporales propuestas y las parcelas propuestas para adquisición parcial o total. El Área de Efectos Potenciales vertical se basa en la profundidad de la excavación anticipada en relación con las actividades de construcción.

Se identificaron tres recursos históricos dentro del Área de Efectos Potenciales y se evaluaron para este proyecto: Gutierrez Auto Truck and Farm Service, una residencia unifamiliar ubicada en 1282 East Sequoia Avenue y Tulare Mobile Home Park.

No existen recursos arqueológicos registrados previamente dentro del Área de Efectos Potenciales como recursos culturales.

Consecuencias ambientales

Caltrans ha determinado que la conclusión de la no existencia de propiedades históricas afectadas es apropiada ya que no existen propiedades históricas dentro del Área de Efectos Potenciales.

La propiedad Gutierrez Auto Truck and Farm Service se evaluó en octubre de 2020. El 23 de diciembre de 2020, el Oficial de Preservación Histórica del Estado estuvo de acuerdo con la determinación de Caltrans de que la propiedad Gutierrez Auto Truck and Farm Service no es elegible de inscripción en el Registro Nacional de Lugares Históricos. El 26 de agosto de 2021, el Oficial de Preservación Histórica del Estado estuvo de acuerdo con la determinación de Caltrans de que la residencia ubicada en 1282 East Sequoia Avenue y Tulare Mobile Home Park no son elegibles de inscripción en el Registro Nacional de Lugares Históricos.

Se inició el proceso de consulta a las tribu nativas norteamericanas a través de cartas dirigidas a los representantes tribales el 1 de agosto de 2019; se envió una carta de notificación complementaria del proyecto a los representantes tribales y a la Comisión del Patrimonio Nativo Norteamericano el 7 de febrero de 2021. No se recibieron comentarios.

Existe un bajo potencial de que se puedan encontrar depósitos arqueológicos enterrados durante la construcción del proyecto.

Si se descubren materiales culturales durante la construcción, toda la actividad de movimiento de tierras dentro y alrededor del área de descubrimiento inmediata se redirigirá hasta que un arqueólogo calificado pueda evaluar la naturaleza y la relevancia del hallazgo.

La Sección 7050.5 del Código de Salud y Seguridad de California establece que si se descubren restos humanos se detendrán todas las alteraciones y actividades en cualquier área o área cercana donde se sospeche de la existencia de restos y se contactará al médico forense del condado. Si en opinión del médico forense, los restos son de una persona o personas nativas norteamericanas, el forense notificará a la Comisión del Patrimonio Nativo Norteamericano, quien, de conformidad con la Sección 5097.98 del Código de Recursos Públicos, notificará al descendiente más probable. En ese momento, la persona que descubra los restos se comunicará con Christina Gaddis, especialista cultural, Distrito 6 para que pueda coordinar con el descendiente más probable en el tratamiento respetuoso y la disposición de los restos. Otras disposiciones bajo la Sección 5097.98 del Código de Recursos Públicos deben seguirse según corresponda.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se necesitarían medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos.

2.2 Entorno físico

2.2.1 Calidad del agua y flujo de aguas pluviales

Marco regulatorio

Requisitos federales: Ley de Agua Limpia

En 1972, el Congreso enmendó la Ley Federal de Control de la Contaminación del Agua, declarando ilegal la adición de contaminantes a las aguas de los EE. UU. desde cualquier punto de origen, a menos que la descarga cumpliera con un permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes. [Un punto de origen es cualquier medio de transporte discreto, como una tubería o una zanja hecha por el hombre.] Esta ley y sus enmiendas se conocen hoy como la Ley de Agua Limpia. El Congreso ha enmendado la ley varias veces. En las enmiendas de 1987, el Congreso ordenó que los descargadores de aguas pluviales en puntos de origen municipales e industriales/de construcción cumplieran con el esquema de permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes. Las siguientes son secciones importantes:

- Las secciones 303 y 304 exigen que los estados emitan normas, criterios y directrices sobre la calidad del agua.

- La Sección 401 exige que el solicitante de una licencia o permiso federal para realizar cualquier actividad que pueda resultar en una descarga en aguas de los EE. UU. obtenga una certificación del estado de que la descarga cumplirá con otras disposiciones de la ley. Esto se exige con mayor frecuencia junto con una solicitud de permiso bajo la Sección 404 (vea abajo).

La Sección 402 establece el Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes, un sistema de permisos para las descargas (excepto material de dragado o relleno) de cualquier contaminante en aguas de los Estados Unidos. Las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua administran este programa de permisos en California. La sección 402(p) requiere permisos para las descargas de aguas pluviales industriales/de construcción y los sistemas municipales de alcantarillado pluvial separados (MS4s).

- La Sección 404 establece un programa de permisos para la descarga de material dragado o de relleno en aguas de los EE. UU. Este programa de permisos es administrado por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU.

El objetivo de la Ley de Agua Limpia es “restaurar y mantener la integridad química, física y biológica de las aguas de la Nación.”

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. emite dos tipos de permisos 404: generales e individuales. Existen dos tipos de permisos generales: regionales y nacionales. Los permisos regionales se otorgan para una categoría general de actividades cuando son de naturaleza similar y causan efectos ambientales mínimos.

Los permisos a nivel nacional se emiten para autorizar una variedad de actividades de proyectos menores con efectos mínimos.

Por lo general, los proyectos que no cumplen con los criterios de los permisos regionales o nacionales pueden recibir autorización bajo uno de los permisos individuales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Existen dos tipos de permisos individuales: Permisos estándar y cartas de permiso. En el caso de los permisos individuales, la decisión de aprobación del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. se basa en el cumplimiento de las Directrices de la Sección 404 (b)(1) de la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. (EPA de EE. UU.), 40 Código de Regulaciones Federales, Parte 230 y si la aprobación del permiso favorece el interés público. Directrices de la Sección 404 (b)(1) fueron desarrolladas por la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. en conjunto con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. y permiten la descarga de material dragado o de relleno en el sistema acuático de los EE. UU. (Aguas de los EE. UU.) solamente si no existe una alternativa factible que tendría menos efectos adversos. Las pautas establecen que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. no puede emitir un permiso si existe una

alternativa practicable menos nociva para el medio ambiente a la descarga propuesta que tendría efectos menores en las aguas de los EE. UU. y no tendría otras consecuencias ambientales adversas significativas. De acuerdo con las directrices, se necesita documentación de que se ha seguido una secuencia de medidas para evitar, minimizar y compensar, en ese orden.

Las directrices también restringen las actividades de los permisos que violan la calidad del agua o estándares de efluentes tóxicos, ponen en peligro la existencia continua de las especies incluidas en la lista de extinción, violan las protecciones de los santuarios marinos o causan una "degradación significativa" en las aguas de los EE. UU. [La Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. define "efluente" como "aguas residuales, tratadas o sin tratar, que fluyen fuera de una planta de tratamiento, alcantarillado o desembocadura industrial".] Asimismo, cada permiso del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU., incluso si no está sujeto a las Directrices de la Sección 404(b)(1), debe cumplir con los requisitos generales. Ver Código 33 de Regulaciones Federales 320.4. En la sección Humedales y otras aguas se incluye una discusión sobre la determinación alternativa factible menos nociva para el medio ambiente, si la hubiera.

Requisitos estatales: Ley Porter-Cologne de control de la calidad del agua

La Ley Porter-Cologne de California, promulgada en 1969, proporciona la base legal para la regulación de la calidad del agua en California. Esta ley exige la presentación de un "Informe de descarga de desechos" para cualquier descarga de desechos (líquidos, sólidos o gaseosos) en la tierra o las aguas superficiales que puedan afectar los usos beneficiosos de las aguas superficiales y/o subterráneas del estado. Esta ley es anterior a la Ley de Agua Limpia y regula las descargas en las aguas del estado. Las aguas del estado incluyen más que solo aguas de los EE. UU., ya que las aguas subterráneas y superficiales no se consideran aguas de.

Los EE. UU. Además, prohíbe las descargas de "desechos" en su definición, y esta definición es más amplia que la definición de "contaminante" de la Ley de Agua Limpia. Las descargas en virtud de la Ley Porter-Cologne pueden autorizarse bajo los Requisitos de Descarga de Desechos y pueden ser necesarias incluso cuando la descarga ya está permitida o exenta en virtud de la Ley de Agua Limpia.

La Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos y las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua son responsables de establecer los estándares de calidad del agua (objetivos y usos beneficiosos) requeridos por la Ley de Agua Limpia y regular las descargas para garantizar el cumplimiento de los estándares de calidad del agua. Los detalles sobre los estándares de calidad del agua en un área de proyecto se incluyen en el Plan de Cuencas de las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua correspondiente. En

California, las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua designan usos beneficiosos para todos los segmentos de cuerpos de agua en sus jurisdicciones y luego establecen los criterios necesarios para proteger esos usos. Como resultado, los estándares de calidad del agua desarrollados para segmentos de agua particulares se basan en el uso designado y varían según ese uso. Asimismo, La Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos identifica las aguas que no cumplen con los estándares sobre contaminantes específicos. Estas aguas luego se incluyen en la lista estatal de acuerdo con la Sección 303(d) de la Ley de Agua Limpia. Si un estado determina que las aguas están deterioradas por uno o más constituyentes y los estándares no pueden cumplirse a través de controles de los puntos de origen o sin puntos de origen (permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes o Requisitos de Descarga de Desechos), la Ley de Agua Limpia requiere el establecimiento de un sistema de Cargas Diarias Máximas Totales. Las cargas diarias máximas totales especifican las cargas contaminantes permisibles de todas las fuentes (de un punto origen, sin punto de origen y naturales) para una cuenca determinada.

Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos y Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua

La Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos administra los derechos de agua, establece la política de control de la contaminación del agua, emite órdenes de la junta de agua sobre asuntos de aplicación en todo el estado y supervisa las funciones de calidad del agua en todo el estado mediante la aprobación de Planes de Cuencas, cargas máximas diarias totales y los permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes. Las Juntas Regionales de Control de la Calidad del Agua son responsables de proteger los usos beneficiosos de los recursos hídricos dentro de su jurisdicción regional utilizando las autoridades de planificación, autorización de permisos y ejecución para cumplir con esta responsabilidad.

- Programa del sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes
- Sistemas de alcantarillado pluvial separados municipales

La sección 402(p) de la Ley de Agua Limpia requiere la emisión de permisos bajo el Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes para cinco categorías de descargas de aguas pluviales, incluidos los sistemas municipales de alcantarillado pluvial separados (MS4s). Un sistema municipal de alcantarillado pluvial separado se define como “cualquier medio o sistema de transferencia (carreteras con sistemas de drenaje, calles municipales, sumideros, bordillos, cunetas, zanjas, canales artificiales y drenajes pluviales) de propiedad u operado por un estado, ciudad, pueblo, condado u otro organismo público que tenga jurisdicción sobre las aguas pluviales, que esté diseñado o se utilice para recolectar o transportar aguas pluviales”. La Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos ha identificado a

Caltrans como propietario/operador del sistema municipal de alcantarillado pluvial separado según las normas federales. El permiso bajo el sistema municipal de alcantarillado pluvial separado de Caltrans cubre todos los derechos de paso, propiedades, instalaciones y actividades del Departamento en el estado. La Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos o la Junta Regional de Control de Calidad del Agua emite los permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes por cinco años, y los requisitos de los permisos permanecen activos hasta que se adopta un nuevo permiso.

El permiso del sistema municipal de Alcantarillado pluvial separado de Caltrans, con Numero de Orden 2012-0011-DWQ (adoptado el 19 de septiembre de 2012 y en vigencia el 1 de julio de 2013), y sus enmiendas con Número de Orden 2014-0006-EXEC (en vigencia el 17 de enero de 2014), Número de Orden 2014-0077-DWQ (en vigencia el 20 de mayo de 2014) y Número de Orden 2015-0036-EXEC (conforme y en vigencia el 7 de abril de 2015), tiene tres requisitos básicos:

1. Caltrans debe cumplir con los requisitos del Permiso General de Construcción (puede ver a continuación)
2. Caltrans debe implementar un programa durante todo el año en todas partes del estado para controlar eficazmente las descargas de aguas pluviales y no pluviales
3. Las descargas de aguas pluviales de Caltrans deben cumplir con los estándares de calidad del agua mediante la implementación de Mejores Prácticas de Administración permanentes y temporales (construcción), en la mayor medida posible, y otras medidas que la Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos determine que son necesarias para cumplir con los estándares de calidad del agua.

Para cumplir con el permiso, Caltrans desarrolló el Plan estatal de gestión de aguas pluviales para abordar los controles de contaminación de aguas pluviales relacionados con las actividades de planificación, diseño, construcción y mantenimiento de carreteras en todo California. El Programa de Manejo de Aguas Pluviales asigna responsabilidades dentro Caltrans para implementar procedimientos y prácticas de manejo de aguas pluviales así como capacitación, educación y participación pública, monitoreo e investigación, evaluación de programas y actividades de reporte. Asimismo, el Programa describe los procedimientos y prácticas mínimos que utiliza Caltrans para reducir los contaminantes en las descargas de aguas pluviales y no pluviales. Describe los procedimientos y responsabilidades para proteger la calidad del agua, incluida la selección e implementación de las mejores prácticas de gestión. El proyecto propuesto se programará en función de las pautas y los procedimientos descritos en el Programa de Manejo de Aguas Pluviales más reciente para abordar las escorrentías de aguas pluviales.

Permiso General de Construcción

Permiso General de Construcción, Número de Orden 2009-0009-DWQ (adoptado el 2 de septiembre de 2009 y en vigencia el 1 de julio de 2010), modificado por el Número de Orden 2010-0014-DWQ (en vigencia el 14 de febrero de 2011) y Número de Orden 2012- 0006-DWQ (en vigencia el 17 de julio de 2012). El permiso regula las descargas de aguas pluviales de los sitios de construcción que resultan en un Área de Suelo Perturbado (DSA) de 1 acre o más, y/o son sitios más pequeños como parte de un plan de desarrollo común más grande. Por ley, todas las descargas de aguas pluviales asociadas con la actividad de construcción donde la limpieza, nivelación y excavación resultan en la alteración del suelo en por lo menos 1 acre deben cumplir con las disposiciones del Permiso General de Construcción. La actividad de construcción que resulte en alteraciones del suelo de menos de 1 acre está sujeta a este Permiso General de Construcción si existe la posibilidad de un deterioro significativo de la calidad del agua como resultado de la actividad según lo determine la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua. Los operadores de sitios de construcción regulados deben desarrollar Planes de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales, implementar medidas de control de prevención de sedimentos, erosión y contaminación, obtener cobertura bajo el Permiso General de Construcción.

El Permiso General de Construcción separa los proyectos en Niveles de Riesgo 1, 2 o 3. Los niveles de riesgo se determinan durante las fases de planificación y diseño y se basan en la erosión potencial y el transporte a las aguas receptoras. Los requisitos se aplican de acuerdo al Nivel de Riesgo determinado. Por ejemplo, un proyecto de nivel de riesgo 3 (riesgo más alto) requeriría un seguimiento obligatorio de la escorrentía de aguas pluviales, potencial de hidrógeno (pH) y turbidez, y antes de la construcción y después de la construcción evaluaciones bioacuáticas durante las ventanas estacionales específicas. Para todos los proyectos sujetos al permiso, los solicitantes deben desarrollar e implementar un Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales eficaz. De acuerdo con el Programa y los estándares de manejo de las aguas pluviales de Caltrans, es necesario implementar un programa de control de la contaminación del agua para los proyectos con un área de suelo perturbado (DSA) de menos de 1 acre.

Permisos bajo la sección 401

Bajo la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia, cualquier proyecto que requiera una licencia o permiso federal que pueda resultar en una descarga en aguas de los EE. UU. debe obtener una Certificación 401, que certifica que el proyecto cumplirá con los estándares estatales de calidad del agua. Los permisos federales más comunes que activan la Certificación 401 son los permisos de la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia emitidos por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU. Las certificaciones del permiso 401 se obtienen de la Junta Regional de Control de Calidad del Agua

correspondiente, según la ubicación del proyecto, y se requieren antes de que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU. emita un permiso 404.

En algunos casos, la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua puede tener preocupaciones específicas sobre las descargas asociadas con un proyecto. Como resultado, la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua puede emitir un conjunto de requisitos conocidos como Requisitos de Descarga de Desechos conforme al Código Estatal de Aguas (Ley Porter-Cologne) que definen las actividades, como la inclusión de elementos específicos, las limitaciones de efluentes monitoreo y la presentación de los planes que se implementarán para proteger o beneficiar la calidad del agua. Se pueden emitir permisos del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas de Contaminantes para abordar las descargas permanentes y temporales de un proyecto.

Efectos en el ambiente

El 25 de Julio de 2021, se completó un Informe de Evaluación de la Calidad del Agua.

El área del proyecto es parte de la Unidad Hidrológica del Fondo del Valle Sur, dentro de la cuenca del Área Hidrológica Delta Kaweah. La corriente Elk Bayou es el drenaje natural principal cerca del área del proyecto. Esta vía fluvial es un afluente del río Kaweah que recibe aguas de Outside Creek en su extremo este y se une al río Tule al suroeste del área del proyecto.

Aunque no hay una vía fluvial natural de gran cauce cerca de la ciudad de Tulare, los campos agrícolas dentro y alrededor de la ciudad se riegan a través de un sistema de canales operado por el Distrito de Riego de Tulare.

El Canal de Tulare (también conocido como Canal Principal o Canal Principal de Tulare) transporta agua superficial a las tierras agrícolas en las cercanías de Tagus y al noroeste de la Ciudad de Tulare dentro del Distrito de Irrigación de Tulare. Este canal fue construido originalmente en 1873. La cabecera del canal está en el lado sur del río Kaweah. Desde ese punto, el canal tiene un curso hacia el suroeste, tiene una longitud de aproximadamente 15 millas y un ancho de lecho de 16 pies. El segmento del Canal de Tulare que atraviesa el área del proyecto no está revestido.

La autopista de la ruta estatal 99 cruza el Canal de Tulare justo al norte del cruce a desnivel de Paige Avenue. En el lado este de la autopista, el canal está se orienta al este/oeste desde el este de Laspina Street hasta que hace un giro de 90 grados cerca de la autopista. Desde ese punto, el canal fluye hacia el sur, junto a los carriles en dirección norte durante aproximadamente una cuadra, antes de girar en ángulo para cruzar por debajo de la autopista a través de alcantarillas de caja. En el lado oeste de la autopista, el canal continúa hacia el suroeste y luego fluye hacia el oeste a lo largo del lado norte de Paige Avenue.

El área del proyecto es principalmente plana con una falta de grado de superficie inclinada significativa y corrientes o arroyos naturales. Debido a la falta de pendiente significativa, el método predominante de eliminación de escorrentía a lo largo de la ruta estatal 99 es el uso de zanjas y depósitos de detención excavados por debajo del nivel del suelo.

Consecuencias ambientales

Las mejoras al proyecto que podrían afectar a la hidrología del sitio y la calidad del agua incluyen: reubicar la alcantarilla existente del canal principal de Tulare debajo de la ruta estatal 99 más al norte, realinear el canal y extender la alcantarilla de caja debajo de Blackstone Street, nivelación, pavimentación, trazado de líneas, almacenamiento de material y almacenamiento en las áreas de preparación, y la instalación de nuevas entradas y zanjas de drenaje. Las actividades de construcción de terraplenes y dentro del agua (es decir, extensión de alcantarillas, limpieza de vegetación y cepillado) asociadas con la reubicación del Canal de Tulare podrían provocar el desplazamiento de sedimentos y dar como resultado un aumento de los niveles de turbidez en el canal durante un período breve.

Los contaminantes que podrían encontrarse en la escorrentía de las carreteras incluirían sedimentos, aceites, grasa y metales pesados. Las posibles fuentes de contaminación del agua se originarían en los sedimentos liberados en las operaciones de excavación y nivelación, el petróleo y los productos de desgaste de las operaciones de los vehículos motorizados, derrames accidentales de materiales tóxicos y los derrames accidentales durante la operación normal de la carretera. En general, no se espera que el derrame posterior a la construcción de aceites, grasa y contaminantes químicos perjudique la calidad del agua en comparación con las condiciones existentes.

Las actividades de perturbación de la tierra, como la nivelación y la excavación durante la construcción, aflojarían el suelo y eliminarían la cubierta protectora de vegetación, lo que reduciría la resistencia natural del suelo a la erosión por impacto de la lluvia. El uso de cercas de limo y pacas de heno son algunas de las Mejores Prácticas de Manejo temporales que se pueden utilizar para minimizar la turbidez de aguas en el Canal de Tulare durante la construcción.

Las áreas pavimentadas y superficies duras existentes dentro de la huella del proyecto ascienden a 97.5 acres de superficie impermeable. El proyecto agregaría 34.4 acres de superficie impermeable. El aumento del área de superficie impermeable debido a la ampliación de la ruta estatal 99 tiene el potencial de aumentar la velocidad, el volumen y la posible carga de sedimentos de las aguas pluviales que se transportan a áreas de menor elevación a través de alcantarillas y zanjas. Estos efectos potenciales de las nuevas áreas de pavimento y otras superficies duras se minimizarían mediante la implementación de mejores prácticas de gestión del tratamiento

de aguas pluviales que promuevan la infiltración y la dispersión de la escorrentía.

Se proponen nuevos sistemas de entrada de drenaje a lo largo de la autopista para capturar la escorrentía de la carretera. El sistema de drenaje propuesto sería similar al existente, con alcantarillas que dirigen la escorrentía hacia zanjas al costado del camino. El uso de dispositivos en los extremos de las alcantarillas de drenaje, como secciones ensanchadas en los extremos, accesorios T y protección de pendientes rocosas disipará y dispersará la fuerza de la escorrentía a medida que fluye fuera de las alcantarillas hacia las zanjas.

Se proponen cinco nuevos depósitos de detención para aumentar la capacidad de almacenamiento y recolectar el volumen de escorrentía adicional que se infiltraría en el suelo.

No se espera que la escorrentía se descargue directamente en los cuerpos de agua cercanos. Para abordar el aumento de escorrentía de las superficies impermeables adicionales y garantizar que no se excedan las condiciones de flujo existentes, el proyecto adoptaría las mejores prácticas de gestión de escorrentía de aguas pluviales para recolectar y retener los flujos adicionales dentro del derecho de paso de Caltrans, según lo exige el Permiso Caltrans MS4 y Plan Estatal de Manejo de Aguas Pluviales de Caltrans.

La implementación de las siguientes medidas reduciría los efectos en la calidad del agua debido a la escorrentía de aguas pluviales. Caltrans implementaría las siguientes medidas para evitar y minimizar los efectos:

Mejores prácticas de gestión de aguas pluviales

Para prevenir o reducir los efectos, se implementarán las mejores prácticas de gestión del sitio de construcción temporal para el control de sedimentos y la gestión de materiales. Estos podrían incluir cobertura, protección de entradas de drenaje, rollo de fibra, cercas de cieno, mantillo hidráulico, lavado de concreto y barrido de calles.

Las Mejores Prácticas de Manejo del Sitio de Construcción Temporal se implementan durante las actividades de construcción para evitar y minimizar las cargas contaminantes en las descargas de aguas pluviales y no pluviales. Las estrategias para implementar las mejores prácticas de manejo del sitio de construcción para este proyecto pueden incluir:

- Estabilización de suelos: programación, conservación de la vegetación existente, protección de laderas, dispositivos bloqueadores de taludes y canalización de caudales.
- Control perimetral: cercas de limo y barreras contra sedimentos.

- Controles de seguimiento: entradas y salidas estabilizadas y barrido de calles.
- Controles de erosión eólica: coberturas temporales.
- Gestión de aguas no pluviales: operaciones de vehículos y equipos (abastecimiento de combustible, limpieza y mantenimiento) y uso de materiales y equipos.
- Gestión de desechos y control de la contaminación de materiales: lavado de concreto, entrega y almacenamiento de materiales, uso de materiales, gestión de existencias, prevención y control de derrames, gestión de residuos del suelo, gestión de desechos tóxicos y/o suelos contaminados, gestión de residuos líquidos y reducción y contención de plomo.

Las mejores prácticas de manejo de tratamiento permanente son medidas de control de calidad posteriores a la construcción que se utilizan para eliminar los contaminantes de la escorrentía de aguas pluviales antes de que se descarguen del derecho de paso de Caltrans. No se anticipan descargas directas e indirectas a los cuerpos de agua superficiales porque se construirán tres nuevos estanques de detención para capturar el volumen adicional de la nueva escorrentía superficial impermeable.

Plan de prevención de la contaminación de aguas pluviales

Antes del inicio de las actividades de construcción, el contratista preparará un Plan de prevención de la contaminación de aguas pluviales, el cual debe ser aprobado por Caltrans. El Plan de prevención de la contaminación de aguas pluviales especificará y exigirá la implementación de Mejores Prácticas de Manejo con la intención de evitar que todo producto de la erosión se mueva fuera del sitio y entre en las aguas receptoras durante la construcción. Los requisitos del Plan de prevención de la contaminación de aguas pluviales se incorporarán en las especificaciones de diseño y los contratos de construcción.

Las mejores prácticas de manejo recomendadas para la fase de construcción incluirían, entre otras, las siguientes:

- Apilar y desechar adecuadamente los escombros de demolición, hormigón y suelos
- Proteger las entradas pluviales de drenaje existentes y estabilizar las áreas alteradas
- Implementar controles de erosión
- Manejo adecuado de los materiales de construcción.
- Manejo de desechos, control agresivo de desechos e implementación de controles de sedimentos.
- Presentar una Certificación 401 ante la Junta Regional de Control de Calidad del Agua del Valle Central para garantizar el cumplimiento de las

- limitaciones de efluentes federales y estatales y los estándares de calidad del agua.
- Presentar un Acuerdo de Alteración de Cauce bajo la Sección 1600 ante el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California.

Cumplir con otros requisitos locales (Condado de Tulare, Municipio de Tulare y Distrito de Irrigación de Tulare) según corresponda.

Sería necesario implementar medidas de calidad del agua para abordar los efectos en la calidad del agua relacionados con el proyecto durante la construcción, operación y mantenimiento del proyecto construido. No se necesitarían medidas adicionales para evitar y minimizar los efectos y proteger la calidad del agua y los recursos hídricos.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se necesitarían medidas adicionales.

2.2.2 Paleontología

Marco regulatorio

La paleontología es una ciencia natural centrada en el estudio de la vida animal y vegetal milenaria que logra conservarse en el registro geológico en la forma de fósiles.

Varios estatutos federales abordan específicamente los recursos paleontológicos, su tratamiento y el financiamiento para la mitigación como parte de los proyectos autorizados por el gobierno federal.

Bajo las secciones 461-467 del Código 16 de los EE. UU. se estableció el Programa Nacional de Monumentos Naturales. Bajo este programa, los propietarios acuerdan proteger los recursos biológicos y geológicos, como por ejemplo los restos paleontológicos. Las agencias federales y sus agentes deben considerar la existencia y ubicación de monumentos naturales designados y áreas que cumplan con los criterios de relevancia nacional al evaluar los efectos de sus actividades en el medio ambiente conforme a la Ley NEPA.

El Código 23 de los EE. UU., Sección 1.9(a) exige que el uso de fondos federales se ajuste y satisfaga todas las leyes federales y estatales.

El Código 23 de los EE. UU., Secciones 305 autoriza la apropiación y el uso de fondos federales del programa de carreteras para la recuperación y el rescate de recursos paleontológicos, según sea necesario, por parte del departamento de carreteras de cualquier estado, de conformidad con el Código 16 de los EE. UU., Secciones 431-433 señalado anteriormente y la ley estatal.

Bajo la ley de California, los recursos paleontológicos están protegidos por la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA).

Asimismo, el Plan General del Condado de Tulare (2012) ha establecido políticas de mitigación y medidas de implementación para proteger y preservar los recursos paleontológicos.

Efectos en el ambiente

Caltrans completó un Informe de identificación paleontológica para el proyecto en octubre de 2019 y un Informe de evaluación paleontológica/Medidas preliminares de mitigación en julio de 2021. Los informes incluyeron información obtenida mediante búsquedas en bases de datos paleontológicas, una revisión de revistas publicadas y hallazgos de proyectos de mitigación paleontológica anteriores de Caltrans que involucraron excavaciones en materiales geológicos similares dentro del área del proyecto.

El personal de Caltrans realizó un reconocimiento paleontológico en el área del proyecto el 22 de septiembre de 2020. El estudio consistió en inspecciones visuales desde un coche y un estudio sistemático realizado al pie de un terreno abierto donde fuera accesible.

Las áreas observadas se encontraron predominantemente cubiertas de vegetación y con pavimento y/o escombros. Los sedimentos observados consistieron en arenas de grano fino limoso grisáceo-tostado y arcilla y limo finos de color natural. Estas observaciones son coherentes con las descripciones de la formación Modesto reportadas por estudios regionales anteriores.

Las unidades geológicas que se prevé que subyacen al área del proyecto son la formación Modesto y la formación Riverbank. Según la clasificación basada en las pautas de Caltrans, las formaciones Modesto y Riverbank se identifican como formaciones con "alto potencial" de contener recursos paleontológicos no renovables científicamente significativos.

Durante la construcción del Proyecto de Autopista Plainsburg/Arboleda en el condado de Merced, se descubrieron cientos de fósiles de vertebrados en localidades atribuidas a la formación Modesto. El descubrimiento proporcionó información valiosa relacionada con la correlación estratigráfica, la determinación de la edad geológica relativa, la diversidad de plantas y animales y la paleoclimatología. Los fósiles recuperados de la formación Modesto pertenecen a las categorías mamut colombino, caballo, camello, lobo 'dire wolf', perezoso terrestre, gato dientes de sable, bisonte, llama, conejo, ardilla, rata canguro, gofer de bolsillo, ganso, codorniz, serpiente, entre otras especies. Los fósiles del Proyecto de Autopista Plainsburg/Arboleda se incorporaron (registro de la adición de (un nuevo

elemento) a una biblioteca, museo u otra colección) a una institución académica y museo con fines educativos y de investigación.

Con base en la mitigación paleontológica realizada durante la construcción del proyecto Intercambio Betty Drive, ubicado a unas 12 millas al norte de Tulare en la ruta estatal 99, se observó la formación Riverbank del Pleistoceno subyacente a la formación Modesto. Debido a la presencia generalizada de estas formaciones en todo el Valle de San Joaquín, se espera que la formación Riverbank pueda observarse subyacente al área del proyecto propuesto. Además, se descubrieron numerosos fósiles de vertebrados durante la construcción del Arco Arena en el condado de Sacramento. Los fósiles recuperados consistían en especies de mamut, perezoso, caballo y otros vertebrados. Las localidades de fósiles del sitio se correlacionaron con la formación Riverbank.

Se completó una búsqueda de registros paleontológicos utilizando las bases de datos disponibles, revistas revisadas por pares publicadas e informes de monitoreo paleontológico de proyectos anteriores de Caltrans que involucraron excavaciones en partes previamente no perturbadas de las formaciones Modesto y Riverbank.

Consecuencias ambientales

La nivelación, excavación y otras actividades de perturbación del suelo dentro del área del proyecto tienen el potencial de crear un efecto en los fósiles no renovables científicamente significativos. Las excavaciones aplicables se definen como actividades de perturbación del suelo que se extienden hacia partes previamente no perturbadas de las formaciones Modesto y Riverbank (sin materiales previamente rellenados) hasta profundidades superiores a 3 pies por debajo del nivel original o 2 pies por debajo del nivel previamente rebajado. Estas áreas incluyen, entre otras, la construcción de carriles nuevos en la mediana, la reconstrucción de carriles existentes, la excavación de pendientes laterales en áreas deprimidas, la reconfiguración del Intercambio de Paige Avenue, incluidos nuevos los cruces a desnivel y rotondas, la reubicación del canal principal de Tulare, la excavación de nuevas cuencas de retención, nuevas estaciones de bombeo y excavación para muros acústicos, muros de contención y muros de derecho de paso o cercas.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Debido al potencial de afectar a los recursos paleontológicos no renovables científicamente significativos, sería necesaria la mitigación. Antes de la construcción, un consultor asignado por Caltrans prepararía un Plan de Mitigación Paleontológica. El plan recomendaría las medidas necesarias para minimizar los efectos potenciales sobre los recursos paleontológicos. Las medidas de mitigación incluirían:

- Identificar y reconocer los protocolos de seguridad en la obra.
- Llevar a cabo capacitaciones de concientización ambiental y paleontológica para los trabajadores y todo el personal y supervisores involucrados en el movimiento de tierras.
- Llevar a cabo el monitoreo de campo de la excavación en sedimentos no perturbados de las formaciones Modesto y Riverbank. Las excavaciones de 1 a 3 pies por debajo de la superficie del suelo estarían sujetas a revisiones al azar. Se requeriría un monitoreo continuo o de tiempo completo para las excavaciones de más de 3 pies de profundidad.
- Establecer una zona de amortiguamiento de seguridad de 25 pies de radio alrededor de los lugares de descubrimiento de fósiles.
- Notificación del ingeniero residente sobre el descubrimiento de fósiles.
- Procesamiento de muestras de suelo a granel para la identificación de microfósiles.
- Uso de yeso para estabilizar y conservar macrofósiles.
- Preparación del material recuperado para su identificación al nivel taxonómico más preciso.
- Conservación de fósiles recuperados en un museo receptor o institución académica.
- Elaborar un Informe de Mitigación Paleontológica tras la finalización de todas las actividades de seguimiento paleontológico, documentando el cumplimiento de todas las medidas de mitigación.

2.2.3 Desechos y materiales tóxicos

Marco regulatorio

Los materiales tóxicos, como desechos y sustancias tóxicas, están sujetos a muchas leyes estatales y federales. Existen estatutos que rigen la generación, el tratamiento, el almacenamiento y la eliminación de materiales, desechos y sustancias tóxicas y también la investigación y la mitigación de las emisiones de desechos, la calidad del aire y el agua, la salud humana y el uso de la tierra.

Las principales leyes federales que regulan el manejo de desechos/materiales tóxicos son la Ley de Responsabilidad, Compensación y Respuesta Ambiental Integral de 1980 y la Ley de Conservación y Recuperación de Recursos de 1976. El propósito de la Ley de Responsabilidad, Compensación y Respuesta Ambiental Integral, a menudo denominada "Superfondo", es identificar y limpiar sitios contaminados abandonados para que la salud y el bienestar públicos no se vean comprometidos. La Ley de Conservación y Recuperación de Recursos prevé la regulación a lo largo de los ciclos de vida de los desechos tóxicos generados por las entidades operativas. Otras leyes federales:

- Ley de Facilitación de Respuesta Ambiental Comunitaria de 1992
- Ley de Agua Limpia
- Ley de Aire Limpio
- Ley de Agua Potable Segura
- Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo
- Ley de Energía Atómica
- Ley de Control de Sustancias Tóxicas
- Ley Federal de Insecticidas, Fungicidas y Rodenticidas

Además de las leyes enumeradas anteriormente, la Orden Ejecutiva 12088, *Cumplimiento Federal de los Estándares de Control de la Contaminación*, ordena que se tomen las medidas necesarias para prevenir y controlar la contaminación ambiental cuando se trate de actividades o instalaciones federales.

California regula los materiales, desechos y sustancias tóxicas bajo la autoridad del Código de Salud y Seguridad de California y también está autorizada por el gobierno federal para implementar la Ley de Conservación y Recuperación de la Recursos en el estado. La ley de California también aborda el manejo, el almacenamiento, el transporte, la eliminación, el tratamiento, la reducción, la limpieza y la planificación de emergencia específicamente de los desechos tóxicos. La Ley Porter-Cologne sobre el control de la calidad del agua igualmente restringe la eliminación de desechos y exige la limpieza de los desechos que están por debajo de las concentraciones de desechos tóxicos pero que podrían afectar la calidad del agua superficial y subterránea. Las regulaciones de California que abordan el manejo de desechos y la prevención y eliminación de contaminación incluyen el Título 22, División 4.5 de las Normas de salud ambiental para el manejo de desechos tóxicos, el Título 23, Aguas y el Título 27, Protección ambiental.

La salud y la seguridad de los trabajadores y del público son aspectos clave cuando se abordan materiales tóxicos que pueden afectar la salud humana y el medio ambiente. La eliminación y el manejo adecuados de los materiales tóxicos son vitales si se encuentran, alteran o generan durante la construcción del proyecto.

Efectos en el ambiente

La lista de Cortese es una compilación de sitios contaminados y potencialmente contaminados. La lista de Cortese se revisó como parte de la evaluación inicial de este proyecto. Esta lista, o la presencia de una propiedad en la lista, influye en el proceso de obtención de permisos local y en el cumplimiento de la Ley de Calidad Ambiental de California. El proyecto exigiría adquisiciones parciales o completas de parcelas o necesitaría

servidumbres de construcción temporales. Estas propiedades, si están en la Lista Cortese, pueden requerir una evaluación adicional.

- La estación gasolinera Roche Oil, Incorporated/Mobil ubicada en 1120 East Paige Avenue y la estación gasolinera Mobil ubicada en 2200 South Blackstone Street (APN 182-110-019 and APN 182-110-018). Se propone la adquisición parcial y servidumbres temporales de construcción. La propiedad de la gasolinera existente incluye tanques de almacenamiento sobre el suelo y maneja y almacena materiales y desechos tóxicos. La propiedad es un sitio de almacenamiento en tanque subterráneo con fugas clausurado (2011).
- Paige Truck Stop ubicada en 1297 East Paige Avenue (APN 191-070-013). Se propone la adquisición total de esta gasolinera existente. La construcción del proyecto afectaría los tanques y las tuberías. La parcela se clausuró (2018) por fugas en el sitio del tanque de almacenamiento subterráneo, con contaminación del suelo y del agua subterránea. Se requeriría una evaluación completa del sitio antes de la adquisición. La remoción de tanques y/o tuberías sería responsabilidad del dueño de la propiedad, según los requisitos locales.
- Love's Travel Stop ubicada en 2700 South Blackstone Street (APN 191-060-011). Se propone una adquisición parcial de esta gasolinera existente. El área a adquirir contiene elementos de asfalto, hormigón y paisajismo.
- Flying J Travel Center ubicada en 979 East Paige Avenue (APN 191-050-076). Se propone una adquisición parcial de esta nueva gasolinera; el área a adquirir señalización y paisajismo.
- Tulare Joint Union High School District, Administration Office and Bus Maintenance ubicado en 426 North Blackstone Street. Se proponen servidumbres temporales de construcción en base a APN 171-090-031, APN 171-090-032 y APN 171-090-038. El distrito escolar posee y opera un tanque de almacenamiento subterráneo y maneja y almacena otros materiales y desechos tóxicos; es probable que se manche ligeramente la superficie. El área de la servidumbre de construcción es de asfalto y hormigón. Las parcelas APN 171-090-029, APN 171-090-032 y APN 171-090-038 se clausuraron (1998) por fugas en el sitio del tanque de almacenamiento subterráneo.
- C. P. Phelps, Incorporated ubicada en 1010 South Blackstone Street (APN 182-040-034). Se propone una adquisición parcial de esta parcela de gasolinera existente. El área a adquirir está sucia y desocupada. La propiedad se clausuró (2013) por fugas en el sitio del tanque de almacenamiento subterráneo.

Estos sitios, aunque no figuran en las bases de datos de desechos tóxicos mencionadas anteriormente, son lugares donde se almacenan materiales y/o

donde se manipulan y almacenan desechos tóxicos; las parcelas podrían incluir tanques de almacenamiento subterráneos no documentados.

- Gutierrez Auto Truck and Farm Service, ubicado en 1132 East Paige Avenue (APN 182-110-020), sería una adquisición completa. Este negocio maneja y almacena materiales y desechos tóxicos, como llantas, tiene un elevador hidráulico y realiza reparaciones de automóviles y camiones. Esta parcela puede ser el sitio de una antigua gasolinera.
- Lote baldío propiedad de la Ciudad de Tulare ubicado en 1285 East Paige Avenue (APN 191-070-015). Esta parcela, que se utiliza como estacionamiento de la parada de camiones, sería una adquisición completa. Hay efectos menores de hidrocarburos superficiales y subterráneos debido a derrames y manchas en el estacionamiento de camiones.
- A Premier Towing ubicada en 1125 East Batavia Court (APN 182-020-048). Se propone una adquisición parcial de esta parcela. Este negocio repara automóviles y camiones; hay presencia de neumáticos y almacenamiento misceláneo. Hay manchas superficiales menores en el lugar. El área a adquirir es de asfalto y hormigón.
- A and L Truck Supply ubicado en 1128 East Batavia Court (APN 182-020-049). Se propone una adquisición parcial de esta parcela. Hay presencia de accesorios y suministros para camiones. El área a adquirir está sucia y desocupada.
- 3D Offroad ubicado en 1442/1454 South Blackstone Street (APN 182-020-044). Se propone una adquisición parcial de esta parcela ubicada en una franja comercial con actividad industria ligera. Este negocio hace reparación, fabricación de metal y tiene accesorios para camiones. También están presentes piezas y metales oxidados, y hay manchas superficiales menores en el sitio; se observó un drenaje pluvial. El área a adquirir es de asfalto y hormigón.
- Spectra Chrome Powder Coating ubicado en 1442/1454 South Blackstone Street (APN 182-020-044). Se propone una adquisición parcial de esta parcela ubicada en una franja comercial con actividad industria ligera. Este negocio realiza revestimiento y granallado de metal y tiene una cabina de pintura y limpieza con arenado. Hay piezas misceláneas, metal y almacenamiento de equipos en el sitio. El área a adquirir es de asfalto y hormigón.
- Autocom/Truck and RV Repair-Road Service and Tire ubicado en 1159 Security Court (APN 182-030-032). Se propone una adquisición parcial de esta parcela, que es un taller de reparación de automóviles y camiones. En el lugar se encuentran un elevador hidráulico, llantas, un limpiador a vapor y almacenamiento misceláneo. El área a adquirir es de asfalto y hormigón.

- Aguilar's Mobile Lube Service/AutoCom ubicado en 1175 Security Court (APN 182-030-031). Se propone una adquisición parcial de esta parcela. Esta empresa se dedica a la reparación de automóviles y maquinaria pesada. En el lugar hay grandes tanques de almacenamiento sobre el suelo.

Consecuencias ambientales

Las investigaciones preliminares de los sitios se realizaron en mayo de 2022 y junio de 2022 en Gutierrez Auto Truck and Farm Service, Mobil/Roche Oil, Incorporated y Paige Truck Stop. Se requieren investigaciones preliminares del sitio dentro del área de adquisición del derecho de paso propuesto para determinar si se ha producido alguna contaminación por hidrocarburos de petróleo y compuestos orgánicos volátiles antes de la adquisición. Los resultados mostraron que los sitios no se vieron afectados significativamente por hidrocarburos de petróleo, compuestos orgánicos volátiles, aceite y grasa o metales pesados. El riesgo de detectar desechos tóxicos asociados con estos sitios es bajo.

Niveles de plomo depositado por vía aérea

A lo largo de las carreteras de California existe plomo depositado por vía aérea por el uso de gasolina con plomo en el pasado. Es probable que existan suelos con concentraciones elevadas de plomo debido al plomo depositado en el aire en el derecho de paso del Sistema Estatal de Carreteras dentro de los límites de las alternativas del proyecto. El suelo donde se identifique una contaminación por concentraciones de plomo que excedan los umbrales estipulados debe manejarse según el acuerdo adoptado el 1 de julio de 2016 entre Caltrans y el Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California. Este acuerdo permite que dichos suelos se reutilicen de manera segura dentro de los límites del proyecto siempre que se cumplan todos los requisitos del acuerdo adoptado para el control de residuos de plomo depositado por vía aérea.

El proyecto requeriría trabajar en el pavimento existente y el exceso de suelo generado durante la construcción tendría que ser cedido o eliminado. En diciembre de 2017, se llevó a cabo una investigación preliminar previa que se enfocó en la identificación de residuos de plomo depositado por vía aérea desde la milla 26.3 hasta la milla 27.7. Se realizó una investigación preliminar del sitio en mayo de 2022 y junio de 2022 en las millas restantes que no se estudiaron previamente (desde la milla 25.4 hasta la milla 26.3 y desde la milla 27.7 hasta milla 30). Los resultados indicaron que el suelo excavado desde la superficie hasta una profundidad de 3 pies en el arcén hacia el sur de la ruta estatal 99 se consideraría material no regulado. El suelo puede ser eliminado o cedido sin restricciones. El suelo excavado desde el arcén hacia el norte desde la superficie hasta una profundidad de 1 pie se clasificaría como material regulado y podría usarse solo dentro del derecho de paso de Caltrans o en otra propiedad comercial según el Acuerdo del Departamento de Control de Sustancias Tóxicas sobre los depósitos de plomo por vía aérea.

Pintura a base de plomo

No se recolectó pintura a base de plomo de las alcantarillas de caja de hormigón porque no se vio pintura en las superficies. Se recolectaron siete muestras de cáscaras de pintura de los edificios exteriores dentro del área del proyecto. Se inspeccionó la pintura interior y se encontró que estaba en buenas condiciones. La pintura en la moldura exterior sur y el voladizo sureste de los edificios existentes dentro del área del proyecto se clasificaría como desecho peligroso estatal y federal.

Materiales que contienen asbesto

En 2017, se completó una encuesta de materiales que contienen asbesto para el cruce elevado a desnivel de Paige Avenue y no detectó la presencia de asbesto. Una investigación preliminar del sitio realizada en mayo de 2022 y junio de 2022 no detectó la presencia de asbesto en las alcantarillas de caja de hormigón.

Otras sustancias o desechos tóxicos

Dentro de los límites del proyecto se encuentran algunas tierras agrícolas. No es probable que se encuentren pesticidas organoclorados residuales en suelos poco profundos que serían motivo de preocupación o superarían los umbrales reglamentarios de detección contra la salud para tierras de uso comercial/industrial.

De acuerdo con el mapeo del Departamento de Conservación, no se espera encontrar asbesto natural u otros minerales tóxicos en el área del proyecto. No existen actividades u operaciones mineras activas o abandonadas en las inmediaciones del proyecto.

Otras posibles sustancias peligrosas o problemas asociados con la presencia de desechos tóxicos que exigen un manejo y eliminación adecuados incluyen los desechos de madera tratada en las señales y barandas de las carreteras y la pintura, rayas y marcas del pavimento. Se ha descubierto que la pintura, las rayas y las marcas amarillas y blancas del pavimento contienen altos niveles de plomo.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Las medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos del proyecto incluirían:

- Se requerirá que el contratista prepare un plan de cumplimiento de los límites de plomo y un plan de cumplimiento de las medidas de control de asbestos antes del inicio de la construcción.
- El contrato de construcción incluiría disposiciones especiales específicas al proyecto y/o disposiciones especiales no estándar que aborden el manejo y la eliminación adecuados de los desechos tóxicos y para minimizar la exposición a los peligros potenciales.

2.2.4 Calidad del aire

Marco regulatorio

La Ley Federal de Aire Limpio, y enmiendas, es la principal ley federal que rige la calidad del aire, mientras que la Ley de Aire Limpio de California es la ley estatal complementaria. Estas leyes y los reglamentos relacionados de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. y la Junta de Recursos del Aire de California establecen estándares sobre la concentración de contaminantes en el aire. A nivel federal, estos estándares se denominan Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental. Se han establecido los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental, e igualmente estándares estatales, en relación con seis contaminantes criterio asociados a posibles problemas de salud: monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, ozono, material particulado, que se descompone con fines normativos en partículas de 10 micrómetros o menores (material particulado 10) y partículas de 2.5 micrómetros o menores (material particulado 2.5), plomo y dióxido de azufre. Asimismo, existen estándares estatales en relación con las partículas que reducen la visibilidad, sulfatos, sulfuro de hidrógeno y cloruro de vinilo. Los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental y los estándares estatales se establecen en niveles que protegen la salud pública con un margen de seguridad y están sujetos a revisiones periódicas y actualizaciones. Los esquemas regulatorios tanto estatales como federales también cubren los contaminantes tóxicos del aire (agentes tóxicos atmosféricos); algunos contaminantes criterio también son contaminantes tóxicos del aire o pueden incluir ciertos contaminantes tóxicos del aire en su definición general.

Los estándares y regulaciones federales de calidad del aire plantean el esquema básico para el análisis de la calidad del aire a nivel de proyecto bajo la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Además de este análisis ambiental, también se aplica un requisito de "conformidad" paralelo bajo la Ley Federal de Aire Limpio.

Conformidad

El requisito de conformidad se basa en la Sección 176(c) de la Ley Federal de Aire Limpio que prohíbe que el Departamento de Transporte de EE. UU. y otras agencias federales financien, autoricen o aprueben planes, programas o proyectos que no se ajustan al Plan de Implementación del Estado sobre el cumplimiento de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental. La "conformidad del transporte" se aplica a proyectos de carreteras y transporte público y tiene lugar en dos niveles: el nivel regional (o de planificación y programación) y a nivel de proyecto. El proyecto propuesto debe cumplir los requisitos en ambos niveles para ser aprobado.

Los requisitos de conformidad se aplican solo en áreas de no cumplimiento y "mantenimiento" (antes 'de no cumplimiento') de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental, y solo en relación con los estándares nacionales

específicos que se están infringiendo o se infringieron. Las regulaciones de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. contempladas en el Código 40 de las Regulaciones Federales 93 rigen el proceso de conformidad. Los requisitos de conformidad no se aplican en áreas no clasificables/áreas de no cumplimiento de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental y no se aplican en absoluto en relación con los estándares estatales, independientemente del estado del área.

La conformidad regional se refiere a qué tan bien el sistema de transporte regional respalda los planes para cumplir con los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental sobre los niveles de monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, ozono, material particulado (material particulado 10 y 2.5), en algunas áreas (pero no en California), dióxido de azufre. California tiene áreas de no cumplimiento o de mantenimiento para todos estos "contaminantes criterio" relacionados con el transporte, excepto dióxido de azufre. Asimismo, California tiene un área de no cumplimiento de niveles de plomo; sin embargo, actualmente la Ley Federal de Aire Limpio no exige que el plomo se incluya en el análisis de conformidad del transporte. La conformidad regional se basa en el análisis de emisiones de los Planes de Transporte Regional y los Programas Federales de Mejoramiento del Transporte que incluyen todos los proyectos de transporte planificados para una región durante un período de al menos 20 años (para el Plan de Transporte Regional) y cuatro años (para los Programas Federales de Mejoramiento del Transporte). Plan de Transporte Regional y Plan de Transporte Federal.

La conformidad con los Programas de Mejora utiliza la demanda de viajes y los modelos de emisiones para determinar si la implementación de esos proyectos se ajustaría o no a los presupuestos de emisiones u otras pruebas en el curso de varios años de análisis que muestren el cumplimiento de los requisitos de la Ley Federal de Aire Limpio y el Plan de Implementación Estatal. Si el análisis de conformidad tiene éxito, la Organización de Planificación Metropolitana, la Administración Federal de Carreteras y la Administración Federal de Transporte Público determinan que los Planes de Transporte Regional y los Programas Federales de Mejoramiento del Transporte están en conformidad con el plan de implementación de la calidad del aire del Estado para lograr los objetivos de la Ley Federal de Aire Limpio. En caso contrario, los proyectos de los Planes de Transporte Regional y/o Programas Federales de Mejoramiento del Transporte deberán modificarse hasta lograr la conformidad. Si el concepto del diseño y el alcance y el cronograma de "apertura al tráfico" de un proyecto de transporte propuesto son los mismos que se describen en los Planes de Transporte Regional y Programas Federales de Mejoramiento del Transporte, entonces el proyecto propuesto cumple con los requisitos de conformidad regional para fines de análisis a nivel de proyecto.

La conformidad a nivel de proyecto se logra demostrando que el proyecto proviene de un Plan Regional de Transporte y un Programa Federal de Mejora del Transporte que satisfacen los criterios de conformidad. El proyecto tiene un concepto de diseño y alcance que no ha cambiado significativamente del concepto de diseño y alcance descritos en los Planes de Transporte Regional y Programa de Mejoramiento del Transporte; los análisis del proyecto han utilizado los supuestos de planificación más recientes y los modelos de emisiones aprobados por la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. En cuanto a las áreas de material particulado, el proyecto debe cumplir con las medidas de control del plan de la calidad del aire del Estado. “Concepto de diseño” significa el tipo de instalación que se propone, como una autopista o carretera principal (arteria). El “alcance del diseño” se refiere a aquellos aspectos del proyecto que claramente afectarían la capacidad y por lo tanto cualquier análisis de emisiones regional, como el número de carriles y la duración del proyecto. Asimismo, es posible que se requieran análisis adicionales (conocidos como análisis de zonas con mayor probabilidad de toxicidad o «hot spots») para los proyectos ubicados en áreas de no cumplimiento o de mantenimiento de monóxido de carbono y material particulado para examinar los efectos localizados en la calidad del aire.

Efectos en el ambiente

Caltrans completó un Informe de calidad del aire para el proyecto en septiembre de 2021. El sitio del proyecto se encuentra en la ciudad de Tulare en el condado de Tulare, que se encuentra dentro de la cuenca de aire del valle de San Joaquín. El Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín tiene jurisdicción sobre la Cuenca del Aire del Valle de San Joaquín.

Condiciones climáticas

En la región, el flujo de aire es canalizado por cadenas montañosas, donde la dirección predominante del viento sigue el eje norte del valle en una dirección. El segundo flujo más frecuente es viento que también sigue este patrón pero en la dirección opuesta. Las cadenas montañosas costeras de California limitan la entrada de aire marítimo al interior de California. Debido a la inversión térmica (ver a continuación), el flujo de aire marino sobre las montañas se sofoca y se limita a los puntos de rupturas o puntos bajos de la cordillera costera. La mayor parte del aire marítimo llega al Valle Central a través de una gran ruptura en las cadenas costeras, el Estrecho de Carquinez de la Bahía de San Francisco.

Durante el día, las emisiones precursoras del Área de la Bahía y la cuenca de aire del Valle de San Joaquín al norte se mueven a favor del viento hacia el interior del Valle de San Joaquín, acumulándose en una región que se extiende desde Stockton hasta Bakersfield. El flujo de aire limitado permite un escape de algo de aire sobre las montañas Tehachapi hacia el desierto de

Mojave. Por la noche, el patrón del viento es muy similar. Sin embargo, los vientos de drenaje más fríos en las montañas Tehachapi fuerzan el aire hacia el norte en un patrón de aire circular conocido como el remolino de Fresno. Los contaminantes se arremolinan en sentido antihorario y devuelven el aire a las áreas urbanas contaminadas, donde se agregan más precursores al día siguiente. Los vientos nocturnos son causados por una corriente de aire en chorro que se mueve rápidamente a unos 1,000 pies sobre el suelo del valle, hasta 30 millas por hora. Los contaminantes transportados a mayores altitudes debido al calentamiento diurno se asientan hacia abajo debido a los vientos de drenaje.

Una vez que el aire marino fluye hacia la cuenca, queda relativamente atrapado. La cuenca de aire del Valle de San Joaquín es una cuenca esencialmente cerrada rodeada por las cordilleras costeras al oeste, las montañas Tehachapi al sur y la cordillera Sierra Nevada al este. Estas condiciones dan como resultado un movimiento horizontal deficiente de los contaminantes; mientras tanto, la alta presión dificulta el movimiento de los contaminantes verticales, por lo que los contaminantes se asientan y se acumulan.

Contaminantes criterio

Los gobiernos federal y estatales han establecido estándares de calidad del aire ambiental para definir el aire limpio y proteger la salud humana y el medio ambiente. Un estándar de calidad del aire define la cantidad máxima de un contaminante promediado durante un período específico que puede estar presente en el aire exterior sin efectos nocivos para la salud humana o el medio ambiente.

A nivel federal, existen seis contaminantes criterio para los cuales se han establecido los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental: monóxido de carbono, plomo, dióxido de nitrógeno, ozono, partículas finas y respirables de material particulado (material particulado 10 y material particulado 2.5) y dióxido de azufre. La Tabla 2.25 resume los efectos sobre la salud y las fuentes de los seis contaminantes criterio y otros contaminantes regulados en el estado de California.

Tabla 2.25 Efectos y fuentes de contaminantes atmosféricos criterio estatales y federales

Contaminante	Principales efectos atmosféricos/salud	Fuentes típicas
Ozono	En altas concentraciones, irrita los pulmones. La exposición a largo plazo puede causar daño al tejido pulmonar y cáncer. La exposición a largo plazo daña los productos vegetales y reduce la productividad de los cultivos. Los compuestos orgánicos precursores incluyen muchos contaminantes atmosféricos tóxicos conocidos. Los compuestos orgánicos volátiles biogénicos también pueden contribuir.	El ozono de baja altitud se forma casi en su totalidad a partir de gases orgánicos reactivos o compuestos orgánicos volátiles y óxido de nitrógeno en presencia de la luz solar y el calor. Los emisores de precursores comunes incluyen vehículos motorizados y otros motores de combustión interna, evaporación de solventes, calderas, hornos y procesos industriales.
Monóxido de carbono	El monóxido de carbono interfiere con la transferencia de oxígeno a la sangre y priva de oxígeno a los tejidos sensibles. También es un precursor menor del ozono fotoquímico. Incoloro, inodoro.	Fuentes de combustión, especialmente motores a gasolina y vehículos motorizados. El monóxido de carbono es el contaminante característico tradicional de las fuentes móviles en carretera a escala local y vecinal.
Material particulado respirable (Material particulado 10)	Irrita los ojos y las vías respiratorias. Disminuye la capacidad pulmonar. Asociado con un aumento del riesgo de cáncer y la mortalidad. Contribuye a la neblina y menor visibilidad. Incluye algunos contaminantes tóxicos del aire. Muchos tóxicos y otros compuestos pulverizados y sólidos forman parte del material particulado respirable 10.	Operaciones industriales y agrícolas que producen polvo y humo; humo de combustión y escape de vehículos; reacciones químicas atmosféricas; construcción y otras actividades generadoras de polvo; polvo de caminos sin pavimentar y reinsertión de polvo en caminos pavimentados; fuentes naturales.
Material particulado fino (Material particulado 2.5)	Contribuye al aumento de enfermedades respiratorias, daño pulmonar, cáncer y muerte prematura. Reduce la visibilidad y produce suciedad de superficies. La mayoría de las partículas de diésel (un contaminante tóxico del aire) se encuentran en el rango de partículas de 2.5 en tamaño. Muchos tóxicos y otros compuestos sólidos y pulverizados forman parte del material particulado 2.5.	Combustión, incluidos vehículos motorizados, otras fuentes móviles y actividades industriales; quema residencial y agrícola; también se forma a través de reacciones químicas y fotoquímicas atmosféricas que involucran otros contaminantes, como óxido de nítrico, óxido de azufre, amoníaco y gas orgánicos reactivos.
Dióxido de nitrógeno	Irritante de ojos y vías respiratorias. La atmósfera adquiere color rojizo marrón. Contribuye a la lluvia ácida y la contaminación por nitratos de las aguas pluviales. Parte del grupo de precursores del ozono «óxido de nítrico».	Vehículos motorizados y otros motores móviles o portátiles, especialmente diésel; refinерías; operaciones industriales.

Contaminante	Principales efectos atmosféricos/salud	Fuentes típicas
Dióxido de azufre	Irrita las vías respiratorias; daña el tejido pulmonar. Puede amarillear las hojas de las plantas. Destructivo para el mármol, el hierro y el acero. Contribuye a la lluvia ácida. Limita la visibilidad.	Combustión de carburantes, especialmente carbón y petróleo con alto contenido de azufre, plantas químicas, plantas de recuperación de azufre, procesamiento de metales y algunas fuentes naturales como volcanes activos. Es posible que los vehículos diésel de servicio pesado también contribuyan levemente si no se usa combustible con contenido ultra bajo de azufre.
Plomo	Altera el sistema gastrointestinal. Causa anemia, enfermedad renal y disfunción neuromuscular y neurológica. Asimismo, es contaminante tóxico del aire y del agua.	Procesos industriales basados en plomo como la producción de baterías y fundiciones. Pintura con plomo, gasolina con plomo. El plomo depositado en el aire por el uso de gasolina antigua puede permanecer en los suelos a lo largo de las principales vías.
Sulfatos	Mortalidad prematura y efectos respiratorios. Contribuye a la lluvia ácida. Algunos contaminantes tóxicos del aire se adhieren a las partículas de aerosol de sulfato.	Procesos industriales, refinerías, yacimientos petrolíferos, minas, fuentes naturales como áreas volcánicas, lagos secos cubiertos de sal y grandes áreas de roca sulfurosa.
Sulfuro de hidrógeno	Incoloro, inflamable, venenoso. Irritante respiratorio. Daño neurológico y muerte prematura. Dolor de cabeza, náuseas. Olor fuerte.	Procesos industriales, como refinerías y campos petroleros, plantas de asfalto, operaciones ganaderas, plantas de tratamiento de aguas residuales y minas. Algunas fuentes naturales como áreas volcánicas y aguas termales.
Partículas reductoras de visibilidad	Reducen la visibilidad. Producen neblina. NOTA: no están directamente relacionadas con el Programa Regional de Neblinas bajo la Ley Federal de Aire Limpio, que está orientado principalmente hacia problemas de visibilidad en los Parques Nacionales y otras áreas de "Clase 1". Sin embargo, algunos problemas y métodos de medición son similares.	Ver arriba: material particulado. Pueden estar más relacionadas con partículas pulverizadas que sólidas.
Cloruro de vinilo	Efectos neurológicos, daño hepático, cáncer. También se considera un contaminante tóxico del aire.	Procesos industriales

Fuente: Informe de calidad del aire, septiembre de 2022.

El estado de cumplimiento estatal y federal de todos los contaminantes del aire regulados en la cuenca de aire del Valle de San Joaquín, donde se ubica el proyecto, se muestra en la Tabla 2.26. El condado de Tulare está designado como un área de no cumplimiento en relación con los siguientes contaminantes:

- Estatal: Estándares de ozono de 1 hora y 8 horas, material particulado respirable y material particulado fino.
- Federal: Estándares de material particulado fino y ozono de 8 horas.

La cuenca cumple con los estándares federales de material particulado respirable y monóxido de carbono.

Tabla 2.26 Contaminantes criterio: estado de cumplimiento estatal y federal

Contaminante	Cumplimiento estatal	Cumplimiento federal
Ozono 1 hora	No cumplimiento/Severo	No corresponde
Ozono 8 horas	No cumplimiento	No cumplimiento/Extremo
Material particulado respirable (Material particulado 10)	No cumplimiento	Cumplimiento
Material particulado fino (Material particulado 2.5)	No cumplimiento	No cumplimiento
Monóxido de carbono	Cumplimiento/No clasificado	Cumplimiento/No clasificado
Dióxido de nitrógeno	Cumplimiento	Cumplimiento/No clasificado
Dióxido sulfúrico	Cumplimiento	No cumplimiento/No clasificado
Plomo	Cumplimiento	Sin Designación/Clasificación
Partículas reductoras de visibilidad	No clasificado	No corresponde
Sulfatos	Cumplimiento	No corresponde
Sulfuro de hidrógeno	Desclasificado	No corresponde
Cloruro de vinilo	Cumplimiento	No corresponde

Fuente: Informe de Calidad del Aire, septiembre 2022.

El Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín y el programa de monitoreo de la calidad del aire de la Junta de Recursos del Aire de California recopilan mediciones precisas en tiempo real de los contaminantes a nivel ambiental en 38 sitios en el Valle de San Joaquín. Los contaminantes monitoreados incluyen ozono, material particulado fino y respirable, monóxido de carbono, óxido de nitrógeno, óxido de azufre e hidrocarburos. Los datos generados se utilizan para definir la naturaleza y la gravedad de la contaminación, determinar qué áreas están en cumplimiento o en estado de no cumplimiento, identificar las tendencias de contaminación en el estado, informar las previsiones de quema agrícola y desarrollar modelos de aire e inventarios de emisiones.

La estación de monitoreo de la calidad del aire más cercana al proyecto propuesto se encuentra en la ciudad de Visalia en 310 North Church Street. La estación de monitoreo de Church Street está a unas 12 millas al noreste del proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al

Intercambio de Paige Avenue. En las Tablas 2.27 a 2.29 se incluye un resumen de los datos de monitoreo de 2015-2019 de esta estación. Las tablas muestran el número de días en que se excedieron los estándares federales y los estándares de California con relación a los niveles de ozono, material particulado fino y respirable en el período de cinco años. Los datos de las concentraciones ambientales de dióxido de nitrógeno y dióxido de azufre no están disponibles porque la estación no monitorea estos contaminantes.

El siguiente párrafo corresponde a la tercera columna de la Tabla 2.27, que indica: “Número de días que superan el estándar federal de 0.12 partes por millón.”

El estándar federal de ozono de una hora fue revocado en 2005; sin embargo, según las disposiciones contra la reincidencia de la Ley federal de Aire Limpio, las áreas como el Valle de San Joaquín que no cumplían con el estándar en el momento de la revocación debían, no obstante, hacer una demostración de cumplimiento con el estándar.

Tabla 2.27 Concentraciones de ozono con días por encima de los estándares federales y estatales 2015-2019

Datos de ozono	2015	2016	2017	2018	2019
Concentración máxima medida en una hora (partes por millón)	0.110	0.098	0.109	0.112	0.093
Número de días que superan el estándar estatal de 0.09 partes por millón estándar estatal	9	1	9	8	0
Número de días que superan el estándar federal de 0.12 partes por millón	0	0	0	0	0
Concentración promedio más alta medida en 8 horas (partes por millón)	0.091	0.083	0.092	0.095	0.082
Número de días que superan el estándar estatal de 0.070 partes por millón	52	19	65	58	26
Concentración promedio federal medida de 8 horas más alta (partes por millón) (federal 0.070 partes por millón)	0.090	0.083	0.091	0.094	0.082
Número de días que exceden el estándar estatal de 0.070 partes por millón estándar estatal	49	18	61	53	22

Fuente: Junta de Recursos del Aire de California.

Tabla 2.28 Concentraciones de material particulado 2.5 con número de días por encima de los estándares federales 2014-2019

Datos de material particulado 2.5	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Concentración promedio federal medida de 24 horas más alta (microgramos por metro cúbico)	81.3	86.3	48.0	86.1	86.8	47.2
Número de días que superan el estándar federal de 24 horas (35 microgramos por metro cúbico)	35.5	17.9	21.3	26.7	42.3	19.9
Concentración promedio estatal anual medida (microgramos por metro cúbico) (el estándar estatal equivale a 12.0 microgramos por metro cúbico)	17.8	Insuficientes datos	15.5	16.8	17.4	12.2
Concentración promedio federal anual medida (microgramos por metro cúbico) (el estándar federal equivale a 12.0 microgramos por metro cúbico)	17.8	16.1	14.6	16.2	17.3	12.9

Fuente: Junta de Recursos del Aire de California

Tabla 2.29 Concentraciones de material particulado 10 con número de días por encima de los estándares 2014-2019

Datos de material particulado 10	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Concentración estatal medida de 24 horas más alta	104.2	140.3	132.5	145.7	159.6	418.5
Concentración federal medida de 24 horas más alta	102.4	67.3	137.1	144.8	153.4	411.1
Número de días que superan el estándar estatal de 24 horas (50 microgramos por metro cúbico)	Insuficientes datos	Insuficientes datos	Insuficientes datos	135.9	164.4	115.8
Número de días que superan el estándar federal de 24 horas (150 microgramos por metro cúbico)	0	Insuficientes datos	0	0	0	5.0
Promedio anual medido, metodología estatal (estándar equivale a 20 microgramos por metro cúbico)	Insuficientes datos	Insuficientes datos	Insuficientes datos	46.9	52.0	46.3
Promedio anual medido, metodología federal (sin estándar)	45.4	28.9	43.3	47.4	52.5	45.7

Fuente de los datos: Junta de Recursos del Aire de California

Consecuencias ambientales

Las tablas 2.30 a 2.33 comparan las emisiones de las alternativas de la línea principal y todas las rotondas.

Tabla 2.30 Comparación de las emisiones de construcción y sin construcción en el futuro en la ruta estatal 99

Análisis	Máximo (pico) de material particulado fino (libras por día)	Máximo (pico) de material particulado respirable (libras por día)	Pico de monóxido de carbono (toneladas por año)
Existentes año 2018	84	268	279
Sin construcción 2029	87	346	125
Construcción 2029	84	343	129
Sin construcción 2049	112	486	168
Construcción 2049	120	494	122

Al comparar No Build 2029 con Build 2029, las emisiones de material particulado 2.5 y material particulado 10 Total (AM más PM) disminuyeron, mientras que las emisiones de monóxido de carbono aumentaron. Sin embargo, para el año de diseño 2049, las diferencias entre los patrones de emisiones No-Build 2049 y Build 2049 se invierten. La construcción del proyecto aumentaría las cantidades de material particulado 2.5 y material particulado 10 mientras que las emisiones de monóxido de carbono disminuirían.

En el futuro, se espera que las emisiones de monóxido de carbono disminuyan debido a una combinación de innovaciones en motores y combustibles que siguen mejorando la eficiencia. Las emisiones de dióxido de carbono disminuirán a medida que más automovilistas recurran a motores híbridos eléctricos/de combustión y totalmente eléctricos. Al mismo tiempo, las partículas seguirán siendo proporcionales al número de automóviles en circulación y aumentarán con los vehículos adicionales previstos para 2049; esto se debe en parte a que el polvo de la carretera y el desgaste de neumáticos y frenos son los principales contribuyentes de partículas. Caltrans continúa financiando investigaciones y trabajando con universidades y agencias reguladoras para desarrollar medidas aceptables para reducir las partículas que no provienen de los tubos de escape; sin embargo, actualmente no hay medidas formalmente aprobadas.

Tabla 2.31 Comparación de las emisiones de construcción y sin construcción en el futuro de la rotonda de Blackstone

Rotonda de Blackstone	Máximo (pico) de material particulado fino (libras por día)	Máximo (pico) de material particulado respirable (libras por día)	Pico de monóxido de carbono (toneladas por año)
Existentes año 2018	7	32	25
Sin construcción 2029	11	53	18
Construcción 2029	8	41	14
Sin construcción 2049	22	106	25
Construcción 2049	15	74	18

Rotonda de Blackstone

Las emisiones de material particulado 2.5 en 2029 serán de 11 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones de partículas 2,5 serán de 8 libras por día, 3 libras menos que en la alternativa de no construir.

Las emisiones de material particulado 2.5 en 2049 serán de 22 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones serán de 15 libras por día, 7 libras menos que la alternativa de no construir.

Las emisiones de material particulado 10 en 2029 serán de 53 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones de partículas 10 serán de 41 libras por día, 12 libras menos que la alternativa de no construir.

Las emisiones de material particulado 10 en 2049 serán de 106 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones de partículas 10 serán de 74 libras por día, 32 libras menos que en la alternativa de no construir.

Las emisiones de monóxido de carbono en 2029 serán de 18 toneladas diarias. Si se construye el proyecto, las emisiones de monóxido de carbono serán de 14 toneladas por día, 4 toneladas menos que la alternativa de no construir.

Las emisiones de monóxido de carbono en 2049 serán de 25 toneladas diarias. Si se construye el proyecto, las emisiones de monóxido de carbono serán de 18 toneladas por día, 7 toneladas menos que la alternativa de no construir.

Tabla 2.32 Comparación de las emisiones de construcción y sin construcción en el futuro de la rotonda de Laspina

Rotonda de Laspina	Máximo (pico) de material particulado fino (libras por día)	Máximo (pico) de material particulado respirable (libras por día)	Pico de monóxido de carbono (toneladas por año)
Existentes año 2018	7	27	24
Sin construcción 2029	11	52	17
Construcción 2029	9	44	14
Sin construcción 2049	21	107	25
Construcción 2049	18	89	21

Glorieta de Laspina

Las emisiones de material particulado 2.5 en 2029 serán de 11 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones de partículas 2,5 serán de 9 libras por día, 2 libras menos que en la alternativa de no construir.

Las emisiones de material particulado 2.5 en 2049 serán de 21 libras por día.

Si se construye el proyecto, las emisiones serán de 18 libras por día, 3 libras menos que la alternativa de no construir.

Las emisiones de material particulado 10 en 2029 serán de 52 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones de partículas 10 serán de 44 libras por día, 8 libras menos que en la alternativa de no construir.

Las emisiones de material particulado 2.5 en 2049 serán de 107 libras por día. Si se construye el proyecto, las emisiones de partículas 10 serán de 89 libras por día, 18 libras menos que en la alternativa de no construcción.

Las emisiones de monóxido de carbono en 2029 serán de 17 toneladas diarias. Si se construye el proyecto, las emisiones de monóxido de carbono serán de 14 toneladas por día, 3 toneladas menos que la alternativa de no construir.

Las emisiones de monóxido de carbono en 2049 serán de 25 toneladas diarias. Si se construye el proyecto, las emisiones de monóxido de carbono serán de 21 toneladas diarias, 4 toneladas menos que en la alternativa de no construir.

Tabla 2.33 Comparación de emisiones de construcción y sin construcción en el futuro de la rotonda doble de la Opción 2 del Intercambio de Paige Avenue

Opción 2 de Paige Avenue: Rampas dobles	Máximo (pico) de material particulado fino (libras por día)	Máximo (pico) de material particulado respirable (libras por día)	Pico de monóxido de carbono (toneladas por año)
Existentes año 2018	7	25	21
Sin construcción 2029	9	47	16
Construcción 2029	11	62	21
Sin construcción 2049	19	96	23
Construcción 2049	23	114	27

Las emisiones existentes de partículas 2,5 son de 7 libras al día, las emisiones existentes de partículas 10 son de 25 libras al día y las emisiones existentes de monóxido de carbono son de 21 toneladas al año.

Las emisiones de Partículas en suspensión 2,5 de la construcción de 2029 serán de 11 libras al día, 4 libras más que las emisiones de Partículas en suspensión 2,5 existentes.

Las emisiones de Partículas en suspensión 2,5 del proyecto de construcción de 2049 serán de 23 libras al día, 16 libras más que las emisiones de Partículas en suspensión 2,5 existentes.

Las emisiones de material particulado 10 de la construcción de 2029 serán de 62 libras por día, 37 libras más que las emisiones de material particulado 10 existentes.

Las emisiones de materia particulada 10 de la construcción de 2049 serán de 114 libras por día, 89 libras más que las emisiones de materia particulada 10 existentes.

Las emisiones de monóxido de carbono de la construcción de 2029 serán de 21 toneladas al año, las mismas que las emisiones de monóxido de carbono existentes.

Las emisiones de monóxido de carbono construidas en 2049 serán de 27 toneladas al año, 6 toneladas más que las emisiones de monóxido de carbono existentes.

Esta sección describe los resultados de los análisis de calidad del aire realizados, según requerimiento del proyecto. Los análisis realizados aplicaron una metodología y unos supuestos coherentes con los requisitos federales y estatales en materia de calidad del aire. Los análisis también utilizaron directrices y procedimientos proporcionados en los protocolos de análisis de calidad del aire aplicables, tales como el Protocolo de Monóxido de Carbono a Nivel de Proyecto de Transporte (Protocolo CO) (Garza et al., 1997), Guía de Conformidad de Transporte para Análisis Cuantitativos de Puntos Calientes en Áreas de No Cumplimiento y Mantenimiento de Partículas 2.5 y Partículas 10 (Agencia de Protección Ambiental de EE.UU., 2015), y la Guía Provisional Actualizada de la Administración Federal de Carreteras sobre el Análisis Tóxico del Aire en Documentos NEPA (Administración Federal de Carreteras, 2016).

- Conformidad Regional de la Calidad del Aire-El proyecto está incluido en el Plan Federal de Implementación de Transporte 2023 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare y el Plan Regional de Transporte 2022/Estrategia de Comunidades Sostenibles y el correspondiente Análisis de Conformidad.
- Monóxido de carbono-El proyecto, individualmente, cumple las normas del protocolo sobre monóxido de carbono a un nivel satisfactorio, por lo que no fue necesario ningún análisis adicional. En 1997, la Agencia de Protección del Medio Ambiente designó la cuenca atmosférica del valle de San Joaquín como área de mantenimiento para el monóxido de carbono, y se obligó al valle a adherirse a un plan de mantenimiento de 20 años para reducir los niveles de monóxido de carbono a niveles aceptables. Este objetivo se alcanzó el 30 de noviembre de 2017.
- Ozono-Aunque el proyecto se encuentra en una zona de no cumplimiento de los niveles federales y estatales de ozono en 8 horas, cuando los proyectos figuran en un Plan Regional de Transporte aprobado con el

- correspondiente análisis de conformidad de emisiones, se considera que los proyectos se ajustan al Plan Estatal de Aplicación para el ozono.
- Análisis de puntos calientes de materia particulada 10-El proyecto se sometió a consulta interinstitucional el 7 de enero de 2022. Los socios de la consulta interinstitucional consideraron que no se trataba de un "proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire" y, por lo tanto, no requería un análisis de puntos calientes de partículas en suspensión 10. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras aprobaron que el proyecto no era de interés para la calidad del aire.
 - Partículas tóxicas atmosféricas provenientes de fuentes móviles - El análisis realizado para el proyecto, de acuerdo con las directrices de la Administración Federal de Carreteras para evaluar los tóxicos atmosféricos de fuentes móviles, determinó que el proyecto se considera un "Proyecto sin efectos potenciales significativos de los tóxicos atmosféricos de fuentes móviles" y entra mejor en la categoría de "Efectos potenciales bajos de los tóxicos atmosféricos de fuentes móviles". La alternativa de construcción propuesta no aumentaría las emisiones sustancialmente por encima del escenario de no construcción. Según el análisis de la Agencia de Protección Ambiental, es probable que las emisiones de sustancias tóxicas en el aire procedentes de fuentes móviles en la zona de estudio sean menores en el futuro, en todos los casos, debido a la mejora de la tecnología.
 - Según la página web del Distrito de Control de la Contaminación Atmosférica del Valle de San Joaquín, la Ley de la Asamblea 617 exige a la Junta de Recursos Atmosféricos de California y a los distritos de aire que elaboren y apliquen informes adicionales sobre emisiones, control, planes de reducción y medidas para reducir la exposición a la contaminación atmosférica en las comunidades desfavorecidas. En la zona del proyecto no hay comunidades identificadas en la Ley de la Asamblea 617.
 - Conformidad de la construcción: Se prevé que las emisiones de los equipos de construcción incluyan monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles, partículas emitidas directamente (partículas 10 y partículas 2,5) y contaminantes tóxicos del aire, como las partículas de escape diésel. Sin embargo, con la aplicación de las especificaciones estándar de Caltrans en la sección 14 y otras medidas incluidas en el proyecto, no habría impactos sustantivos del proyecto.
 - Dióxido de carbono-El dióxido de carbono es un gas de efecto invernadero y se analiza en el capítulo 3, sección 3.3, Cambio climático, de este documento.
 - El Proyecto de Ley 617 de la Asamblea requiere que la Junta de Recursos del Aire de California y los distritos de aire desarrollen e

implementen informes de emisiones, monitoreo, planes de reducción y medidas adicionales para reducir la exposición a la contaminación del aire en comunidades desfavorecidas, según la página web del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín. No hay comunidades identificadas del Proyecto de Ley 617 de la Asamblea en el área del proyecto.

Conformidad regional

El proyecto propuesto está incluido en el Plan de Transporte Regional con restricciones financieras de 2022 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, el cual fue encontrado conforme por la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare el 15 de agosto de 2022.

[Esta sección se ha actualizado desde que se distribuyó el borrador del documento ambiental] La determinación final de conformidad regional incluye la coordinación con la Administración Federal de Carreteras para garantizar que cualquier enmienda formal futura al Plan de Transporte Regional/Programa Federal de Mejora del Transporte enumere el proyecto correctamente (consulte el Apéndice F).

Conformidad a nivel de proyecto

El documento ambiental preparado para este proyecto es una Evaluación Ambiental conforme a regulación NEPA y es considerado un proyecto regionalmente significativo. Un proyecto regionalmente significativo es un proyecto de transporte no exento que da servicio a las necesidades regionales de transporte, a los principales centros de actividad de la región, a las principales urbanizaciones planificadas o a las terminales de transporte, y a la mayoría de las terminales propiamente dichas.

El proyecto se encuentra dentro de la cuenca atmosférica del valle de San Joaquín y está bajo la jurisdicción del distrito de control de la contaminación atmosférica del valle de San Joaquín. El condado de Tulare se encuentra en situación de incumplimiento según las regulaciones de ozono en 8 horas y partículas 2,5, pero en situación de cumplimiento según regulaciones federales de partículas 10 y monóxido de carbono.

Para la conformidad a nivel de proyecto, un proyecto no puede contribuir a ninguna nueva violación localizada de monóxido de carbono, material particulado fino y/o respirable ni retrasar el logro oportuno de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental o cualquier reducción de emisiones provisional requerida u otros hitos durante el marco de tiempo del plan de transporte (o análisis de emisiones regionales).

No se aplican requisitos de conformidad a nivel de proyecto al ozono porque este se considera un contaminante regional. El proyecto propuesto no interferiría en la aplicación de ninguna medida de control del transporte.

Consulta interinstitucional

El proyecto Mejora de Intercambio de Seis Carriles de Tulare y Paige Avenue fue sometido a Consulta Interinstitucional el 7 de enero de 2022. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras consideraron que no se trataba de un "proyecto de interés para la calidad del aire".

La Administración Federal de Carreteras y la Agencia de Protección del Medio Ambiente coincidieron en que el proyecto no causará ni contribuirá a ninguna nueva infracción localizada, de partículas finas y/o respirables, ni retrasará la consecución oportuna de ninguna Norma Nacional de Calidad del Aire Ambiente ni de ninguna reducción provisional de emisiones requerida u otros hitos durante el plazo del plan de transporte (o análisis regional de emisiones).

Efectos a corto plazo (emisiones de la construcción)

Durante la construcción, el proyecto propuesto generará contaminantes atmosféricos. Los gases de escape de los equipos de construcción contienen hidrocarburos, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, partículas en suspensión y olores. Sin embargo, el mayor porcentaje de contaminantes sería el polvo arrastrado por el viento generado durante la excavación, nivelación, acarreo y otras actividades diversas. El impacto de estas actividades variará cada día a medida que avance la construcción.

Equipos de construcción, congestión del tráfico y polvo fugitivo

Las emisiones de gases de efecto invernadero de la construcción para el proyecto se calculan utilizando la Herramienta de Emisiones de la Construcción de Caltrans.

Se prevé que la construcción del proyecto genere unas 6.062 toneladas de dióxido de carbono durante 400 días laborables (menos de los 264 días laborables por 1 año) de duración. Ver Tabla 2.34 para las actividades de construcción y los totales relacionados de contaminantes generados por la construcción para Material Particulado 10, Material Particulado 2.5, monóxido de carbono, óxido de nitrógeno y dióxido de carbono.

Tabla 2.34 Contaminantes generados por la construcción

Actividad (Libras por día)	Partículas en suspensión 10	Partículas 2,5	Monóxido de carbono	Óxido de nitrógeno	Dióxido de carbono
Desbroce del terreno	0.358	0.074	0.577	0.608	160
Excavación y retirada de calzadas	0.721	0.431	5.23	5.315	1,261.00
Excavación y retirada de estructuras	0.332	0.049	0.171	0.276	86
Base/Subbase/Préstamo importado	0.715	0.425	5.472	5.093	1187
Estructura Hormigón	0.096	0.094	1.094	1.554	396
Pavimentación	0.218	0.214	1.356	2.965	625
Drenaje/Medio ambiente/Paisajismo	0.162	0.158	1.066	2.102	448
Señalización del tráfico/Señalización/Franqueo/Pintura	0.12	0.118	1.683	2.023	970
Otra operación	0	0	0	0	0
Total del proyecto	2.722	1.563	16.649	19.936	5,133

Efectos a largo plazo (emisiones operativas)

Las emisiones operativas tienen en cuenta los cambios a largo plazo en las emisiones debidos al proyecto (excluida la fase de construcción). El análisis de las emisiones operativas compara las emisiones previstas para las alternativas existente/de referencia, futura sin construcción y futura con construcción.

Análisis de puntos calientes

En las zonas de no cumplimiento o de mantenimiento en materia de partículas, si se determina que un proyecto es un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire, es necesario realizar un análisis de puntos calientes en virtud del requisito de conformidad. La guía de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU. para el análisis de puntos calientes de partículas, junto con la consulta interinstitucional requerida, se utiliza para determinar si un proyecto es un proyecto de interés para la calidad del aire.

En noviembre de 2015, la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos publicó una versión actualizada de la Guía de Conformidad de Transporte para Análisis Cuantitativos de Puntos Calientes en Áreas de No Cumplimiento y Mantenimiento de Material Particulado Fino y Respirable (guía) para cuantificar los impactos locales en la calidad del aire de los proyectos de transporte y compararlos con los Estándares Nacionales de

Calidad del Aire Ambiente de material particulado (Registro Federal 75, Sección 79370). La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos publicó originalmente la orientación cuantitativa en diciembre de 2010 y publicó una versión revisada en noviembre de 2013 para reflejar la aprobación del modelo del Factor de Emisión 2011 y la norma final de 2012 de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiente para Material Particulado. La versión de noviembre de 2015 refleja el modelo del Simulador de Emisiones de Vehículos de Motor de 2014 y sus revisiones menores posteriores, como el modelo del Simulador de Emisiones de Vehículos de Motor 2014a, para revisar los cálculos del valor de diseño para que sean más coherentes con otros programas de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos y para reflejar la implementación de la orientación y la experiencia en el campo. Tenga en cuenta que el modelo de Factor de Emisión, no el modelo de Simulador de Emisiones de Vehículos de Motor se debe utilizar para el análisis de puntos calientes del proyecto en California.

Las directrices exigen la realización de un análisis de puntos conflictivos en relación con un proyecto de interés para la calidad del aire. La normativa final del Código 40 de Regulaciones Federales, Sección 93.123(b)(1) define un proyecto de interés para la calidad del aire como:

- i. Proyectos de autopistas nuevas o ampliadas que tengan un número o aumento significativos de vehículos diésel;
- ii. Proyectos que afectan a intersecciones que se encuentran en un nivel de servicio D, E o F con un número significativo de vehículos diésel, o aquellas que cambiarán a un nivel de servicio D, E o F debido al aumento de los volúmenes de tráfico de un número significativo de vehículos diésel relacionados con el proyecto;
- iii. Nuevas terminales de autobús y ferrocarril y puntos de transbordo que reúnan un número significativo de vehículos diésel en un mismo lugar;

Ampliación de las terminales de autobús y ferrocarril y de los puntos de transbordo que aumentan significativamente el número de vehículos diésel que se congregan en un mismo lugar; y

- iv. Proyectos en o que afecten a lugares, zonas o categorías de lugares que estén identificados en el plan de aplicación aplicable a las partículas finas y respirables o en la presentación del plan de aplicación, según proceda, como lugares de infracción o posible infracción.

Caltrans, como patrocinador del proyecto, ha determinado que este proyecto cumple estos criterios para no ser un "Proyecto preocupante para la calidad del aire."

- El promedio anual de tráfico diario en la línea principal y el promedio anual de tráfico diario de camiones para el proyecto son los mismos para

los años existente, abierto al tráfico y de diseño. No se espera que los volúmenes de tráfico/camiones aumenten significativamente durante la vida del proyecto.

- Las mejoras operativas de la autopista y de Paige Avenue no inducirán tráfico de fuera de la zona a las inmediaciones. El aumento de la capacidad de la línea principal permitirá una mayor fluidez del tráfico y reducirá la posibilidad de saturación de carriles y atascos. Las mejoras operativas de Paige Avenue mejorarán la seguridad del tráfico local y regional. La circulación de camiones será más eficaz si se ejecuta el proyecto.
- Se realizarían mejoras significativas para aumentar la seguridad a lo largo de este segmento de la Ruta Estatal 99. Se eliminarían los elementos peligrosos que impiden la línea de visión, incluida la realineación de una curva no estándar en la calzada.
- Los retrasos debidos a las esperas en las intersecciones controladas por semáforos o paradas se reducirían si se sustituyeran por rotondas. Los camiones que circulen por las intersecciones de Paige Avenue no tendrían que detenerse completamente, mientras que el tráfico circundante podría circular libremente por los carriles de la rotonda.

La construcción del proyecto reduciría las emisiones nocivas. El tiempo de viaje podría acortarse debido a la mayor capacidad de la autopista. La sustitución de las intersecciones por rotondas eliminaría la necesidad de que los vehículos se detuvieran por completo, pararan y volvieran a acelerar.

Impactos generales de la construcción para la alternativa de construcción

Durante la construcción, puede producirse una degradación a corto plazo de la calidad del aire debido a la liberación de emisiones de partículas (polvo en suspensión) generadas por la excavación, nivelación, acarreo y otras actividades relacionadas con la construcción. Las emisiones procedentes de los equipos de construcción incluirían monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles, partículas emitidas directamente (partículas 10 y partículas 2,5) y contaminantes tóxicos del aire, como las partículas de escape diésel. El ozono es un contaminante regional que procede de óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles en presencia de luz solar y calor. Para más detalles sobre las emisiones de la construcción de este proyecto, véase el Apéndice C del Informe sobre la calidad del aire del Volumen 2, Estudios técnicos, que puede enviarse previa solicitud.

La preparación del terreno y la construcción de carreteras suelen implicar actividades de desmonte, desmonte y terraplenado, nivelación, eliminación o mejora de las carreteras existentes, construcción de puentes y pavimentación de las superficies de las carreteras. Los efectos relacionados con la construcción sobre la calidad del aire de la mayoría de los proyectos de

carreteras serían mayores durante la fase de preparación del emplazamiento, ya que la mayoría de las emisiones de los motores están asociadas a la excavación, manipulación y transporte de los suelos hacia y desde el emplazamiento. Estas actividades podrían generar temporalmente suficiente material particulado 10, material particulado 2,5 y pequeñas cantidades de monóxido de carbono, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles como para ser motivo de preocupación.

Las fuentes de polvo fugitivo incluirían los suelos removidos en la obra y los camiones que transportan cargas de tierra sin cubrir. A menos que se controlen adecuadamente, los vehículos que abandonen la obra podrían depositar barro en las calles locales, lo que podría ser una fuente añadida de polvo en suspensión en el aire después de que se seque. Las emisiones de materia particulada 10 variarían de un día para otro, dependiendo de la naturaleza y magnitud de la actividad de construcción y de las condiciones meteorológicas locales. Las emisiones de materia particulada 10 dependerían de la humedad del suelo, del contenido de limo del suelo, de la velocidad del viento y de la cantidad de equipos en funcionamiento. Las partículas de polvo más grandes se depositarían cerca de la fuente, mientras que las partículas finas se dispersarían a mayores distancias de la obra.

La Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE. UU. calcula que las actividades de construcción de grandes proyectos de desarrollo añaden 1,2 toneladas de polvo fugitivo por acre de suelo removido y mes de actividad. Si se utiliza agua u otros estabilizadores del suelo para controlar el polvo, las emisiones pueden reducirse hasta en un 50%. Además de las emisiones de partículas 10 relacionadas con el polvo, los camiones pesados y los equipos de construcción propulsados por motores de gasolina y diésel generarían monóxido de carbono, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles y algunas partículas de hollín (partículas 10 y partículas 2,5) en las emisiones de escape. Análisis de puntos calientes

Las actividades de construcción no durarían más de cinco años en una ubicación general, por lo que no es necesario incluir las emisiones relacionadas con la construcción en el análisis de conformidad regional y la conformidad a nivel de proyecto (Código 40 de Regulaciones Federales 93.123(c)(5)). Durante la construcción, puede ocurrir una degradación a corto plazo de la calidad del aire debido a la liberación de emisiones de partículas (polvo en suspensión) generadas por la excavación, nivelación, transporte y otras actividades relacionadas con la construcción. Se esperan emisiones de los equipos de construcción como monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, compuestos orgánicos volátiles, material particulado emitido directamente (Material particulado 10 y Material particulado 2.5) y contaminantes tóxicos atmosféricos, como material particulado diésel.

El ozono es un contaminante regional que proviene de los óxidos de nitrógeno y compuestos orgánicos volátiles en presencia de la luz solar y el calor.

Si las actividades de construcción aumentaran la congestión del tráfico en el área, el monóxido de carbono y otras emisiones del tráfico aumentarían ligeramente mientras esos vehículos se retrasan. Estas emisiones serían temporales y se limitarían al área inmediata que rodea el sitio de construcción.

El dióxido de azufre se genera por oxidación durante la combustión de compuestos orgánicos de azufre contenidos en el combustible diésel. De conformidad con las leyes de California y las regulaciones de la Junta de Recursos del Aire, el combustible diésel para uso fuera de carretera que se usa en California debe cumplir con los mismos estándares de azufre y otros estándares que el combustible diésel para carretera (no más de 15 partes por millón de azufre), por lo que los problemas relacionados con el dióxido de azufre debido al escape de diésel sería mínimo.

Algunas fases de la construcción, particularmente la pavimentación de asfalto, pueden generar olores a corto plazo en el área inmediata de cada sitio de pavimentación. Dichos olores se dispersarían rápidamente por debajo de los niveles detectables a medida que aumenta la distancia desde el sitio.

La implementación de las siguientes medidas estandarizadas, algunas de las cuales también pueden ser necesarias para otros fines, como el control de la contaminación de las aguas pluviales, reduciría cualquier impacto en la calidad del aire que resulte de las actividades de construcción:

El contratista a cargo de la construcción debe cumplir con la Sección 14 de las Especificaciones Estándar de Caltrans. La Sección 14 exige específicamente que el contratista cumpla con todas las leyes y reglamentaciones aplicables relacionadas con la calidad del aire, incluidas las reglamentaciones del distrito a cargo del control de la contaminación del aire y del distrito a cargo de la gestión de la calidad del aire y las ordenanzas locales. La Sección 14 regula las tareas de control del polvo. Si se van a utilizar materiales paliativos contra el polvo que no sean agua, las especificaciones de los materiales se describen en la Sección 18.

- Se aplicará agua o paliativos contra el polvo al sitio y al equipo con la frecuencia necesaria para controlar las emisiones fugitivas de polvo. Las emisiones fugitivas y las medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos generalmente deben cumplir con el criterio de "polvo no visible" ya sea en el punto de emisión o en la línea del derecho de paso, según las reglamentaciones locales.

- Material aglutinante de suelos se esparcirá en los caminos sin pavimentar utilizados para fines de construcción y en todas las áreas de estacionamiento de la construcción del proyecto.
- El equipo de construcción y los vehículos recibirán servicios de ajuste y mantenimiento adecuados. Todo el equipo de construcción utilizará combustible con bajo contenido de azufre según lo exige el Código de Regulaciones de California, Título 17, Sección 93114.
- Se desarrollará un plan de control del polvo que documente la aspersion, la pavimentación temporal, los límites de velocidad y la revegetación oportuna de las pendientes alteradas según sea necesario para minimizar los efectos de la construcción en las comunidades existentes.
- Se utilizarán medidas para reducir la tracción o el arrastre de residuos fuera el sitio, como plataformas de grava en los puntos de acceso al proyecto para minimizar los depósitos de polvo y lodo en las carreteras afectadas por el tráfico de la construcción.
- Todas las cargas de suelos y materiales húmedos transportados se cubrirán antes del transporte, o se proporcionará un francobordo adecuado (espacio entre la parte superior del material y la parte superior del camión) para minimizar la emisión de polvo (material particulado durante el transporte).
- El polvo y el lodo que se depositen en las vías públicas pavimentadas debido a la actividad de construcción y el tráfico se eliminarán de manera rápida y regular para disminuir las emisiones de material particulado.
- En la medida de lo posible, el tráfico de la construcción se programará y enrutará con el objetivo de reducir la congestión y los efectos relacionados con la calidad del aire causados por los vehículos inactivos a lo largo de las vías locales durante las horas pico de viaje.
- Se instalará mantillo o se plantará vegetación tan pronto como sea posible después de la nivelación para reducir el arrastre de partículas por el viento en el área.

El proyecto contiene medidas estandarizadas que se utilizan en la mayoría, si no en todos, los proyectos de Caltrans y que no se desarrollaron en respuesta a ningún impacto ambiental específico que resulte del proyecto propuesto.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se requeriría mitigación.

Cambio climático

Ni la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. ni la Administración Federal de Carreteras han emitido guías o métodos explícitos para realizar el análisis de gases de efecto invernadero a nivel de proyecto. La Administración Federal de Carreteras enfatiza los conceptos de resiliencia y

sustentabilidad en la planificación, el desarrollo de proyectos, el diseño, las operaciones y el mantenimiento de carreteras. Debido a que se han establecido requisitos en órdenes ejecutivas y la legislación de California sobre el cambio climático, el tema se aborda en el capítulo Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) de este documento. El análisis de CEQA puede usarse para informar la determinación bajo la Ley de Política Ambiental NEPA sobre el proyecto.

2.2.5 Ruido y vibración

Marco regulatorio

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) de 1969 y la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) brindan una base amplia para analizar y reducir los efectos del ruido del tráfico en las carreteras. Estas leyes tienen la intención de promover el bienestar general y fomentar un ambiente saludable. Sin embargo, los requisitos para el análisis de ruido y la consideración de la atenuación y/o mitigación del ruido difieren entre NEPA y CEQA.

Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

Ley CEQA exige estrictamente un análisis de línea de base versus la construcción para evaluar si un proyecto propuesto tendrá un efecto de ruido. Si se determina que un proyecto propuesto tiene un impacto de ruido significativo bajo CEQA, entonces CEQA dicta que se deben incorporar medidas de mitigación en el proyecto a menos que esas medidas no sean factibles. El resto de esta sección se centrará en el análisis de ruidos bajo el Título 23 de la Ley NEPA, Parte 772 del Código de Regulaciones Federales, Sección 772. Consulte el Capítulo 3 de este documento para obtener más información sobre el análisis de ruidos según CEQA.

Ley de Política Ambiental Nacional y Código 23 CFR 772

Para los proyectos de transporte por carretera con la participación de la Administración Federal de Carreteras (y Caltrans, según lo asignado), la Ley de Carreteras con Ayuda Federal de 1970 y sus reglamentos de implementación (Título 23 del Código de Regulaciones Federales, 772) rigen el análisis y la reducción de los efectos del ruido del tráfico. Los reglamentos exigen que se identifiquen los efectos potenciales del ruido en áreas de uso humano frecuente durante la planificación y el diseño de un proyecto de carretera. Los reglamentos incluyen criterios de atenuación del ruido que se utilizan para determinar cuándo ocurrirían efectos del ruido. Los criterios de atenuación del ruido difieren según el tipo de uso del suelo bajo análisis. Por ejemplo, los criterios de atenuación del ruido para residencias (67 decibelios ponderados A) son más bajos que los criterios de atenuación del ruido para áreas comerciales. La siguiente Tabla 2.35 enumera los criterios de atenuación del ruido que se usan en el análisis bajo NEPA/23 CFR 772.

Las columnas B y C de la Tabla 2.35 incluyen terrenos sin desarrollar permitidos para la categoría de la actividad.

Tabla 2.35 Criterios de atenuación del ruido

Categoría de la actividad	Criterios de atenuación del ruido, nivel de ruido ponderado A por hora, Leq(h)	Descripción de la categoría de actividad
A	57 (Exterior)	Terrenos en los que la serenidad y la tranquilidad son de extraordinaria relevancia y satisfacen una necesidad pública importante y donde la preservación de esas cualidades es esencial para que el área continúe sirviendo al propósito previsto.
B	67 (Exterior)	Residencial.
C	67 (Exterior)	Áreas deportivas activas, anfiteatros, auditorios, campamentos, cementerios, guarderías, hospitales, bibliotecas, instalaciones médicas, parques, áreas de picnic, lugares de culto, áreas de juego, salas de reuniones públicas, estructuras institucionales públicas o sin fines de lucro, estudios de radio, estudios de grabación, áreas de recreación, sitios de la Sección 4(f), escuelas, estudios de televisión, senderos y cruces de senderos.
D	52 (Interiores)	Auditorios, guarderías, hospitales, bibliotecas, instalaciones médicas, lugares de culto, salas de reuniones públicas, estructuras institucionales públicas o sin fines de lucro, estudios de radio, estudios de grabación, escuelas y estudios de televisión.
E	72 (Exterior)	Hoteles, moteles, oficinas, restaurantes/bares y otros terrenos urbanizados, propiedades o actividades no incluidas en A-D o F.
F	Sin criterios para la reducción de ruido: solo informe	Agricultura, aeropuertos, patios de autobuses, servicios de emergencia, industriales, madereras, instalaciones de mantenimiento, fabricación, minería, patios ferroviarios, instalaciones minoristas, astilleros, servicios públicos (recursos hídricos, tratamiento de agua, electricidad, etc.) y almacenamiento.
G	Sin criterios para la reducción de ruido: solo informes	Tierras no urbanizadas sin permiso.

La Figura 2-8 siguiente enumera los niveles de ruido de las actividades comunes para ayudar a los lectores a comparar los niveles de ruido reales y pronosticados de la carretera discutidos en esta sección con los ruidos de las actividades comunes.

Figura 2-8 Niveles de ruido de actividades comunes

Common Outdoor Activities	Noise Level (dBA)	Common Indoor Activities
Jet Fly-over at 300m (1000 ft)	110	Rock Band
Gas Lawn Mower at 1 m (3 ft)	100	
Diesel Truck at 15 m (50 ft), at 80 km (50 mph)	90	Food Blender at 1 m (3 ft)
Noisy Urban Area, Daytime	80	Garbage Disposal at 1 m (3 ft)
Gas Lawn Mower, 30 m (100 ft)	70	Vacuum Cleaner at 3 m (10 ft)
Commercial Area		Normal Speech at 1 m (3 ft)
Heavy Traffic at 90 m (300 ft)	60	Large Business Office
Quiet Urban Daytime	50	Dishwasher Next Room
Quiet Urban Nighttime	40	Theater, Large Conference Room (Background)
Quiet Suburban Nighttime	30	Library
Quiet Rural Nighttime	20	Bedroom at Night, Concert Hall (Background)
	10	Broadcast/Recording Studio
Lowest Threshold of Human Hearing	0	Lowest Threshold of Human Hearing

De acuerdo con el protocolo de análisis de ruidos del tráfico del Caltrans para proyectos de reconstrucción y construcción de carreteras nuevas de mayo de 2011, existe un efecto cuando el nivel de ruido del proyecto pronosticado a futuro excede sustancialmente el nivel de ruido existente (definido como 12 dBA o más) o cuando el nivel de ruido del proyecto a futuro se acerca o excede los Criterios de Atenuación del Ruido (NAC). Se considera que un nivel de ruido se aproxima a los criterios de atenuación si está dentro de 1 decibelio ponderado A de los criterios de atenuación del ruido.

Si se determina que el proyecto tendrá efectos de ruido, entonces se deben considerar posibles medidas de atenuación. Las medidas de atenuación del ruido que se determinen razonables y factibles en el momento del diseño final se incorporan a los planes y especificaciones del proyecto. Este documento analiza las medidas de atenuación del ruido que probablemente se incorporarían al proyecto.

El *Protocolo de análisis de ruidos del tráfico de Caltrans* establece los criterios para determinar cuándo una medida de atenuación es razonable y factible. La viabilidad de la atenuación del ruido es una cuestión de ingeniería. Se debe predecir una atenuación que reducirá los niveles de ruido en al menos 5 decibelios en un receptor afectado para que se considere factible desde una perspectiva acústica. También debe ser posible diseñar y construir la medida de atenuación de ruido para que se considere factible. Los factores que afectan el diseño y la capacidad de construcción de la medida de reducción del ruido incluyen, entre otros, la seguridad, la altura de la barrera, la topografía, el drenaje, los requisitos de acceso para las entradas de vehículos, la presencia de cruces de calles locales, los servicios públicos subterráneos, otras fuentes de ruido del área y el mantenimiento de la medida de atenuación. La razonabilidad general de la atenuación del ruido se determina en base a los siguientes tres factores: 1) el objetivo del diseño de atenuación del ruido de 7 dB en uno o más receptores afectados, 2) el costo de la atenuación del ruido, y 3) los puntos de vista de los beneficiarios (incluidos propietarios y residentes de los receptores beneficiados).

Efectos en el ambiente

Se completó un informe de estudio de ruidos para el proyecto el 22 de octubre de 2020 y se actualizó el 8 de noviembre de 2021.

Se realizaron investigaciones de campo el 13 de septiembre de 2020 y el 4 de octubre de 2020 para identificar los usos de la tierra que podrían estar sujetos a los efectos del ruido del tráfico del proyecto propuesto. Los usos del suelo dentro de los límites del proyecto y sus receptores representativos se dividen en segmentos y se describen en detalle en la siguiente sección con base en la topografía de la carretera con respecto a los receptores identificados.

Segmento 1 entre la milla 25.2 y Paige Avenue

La ruta estatal 99 se encuentra en terreno plano en este tramo con respecto a los receptores representados. Los usos de la tierra dentro de este segmento en ambos lados de la ruta estatal 99 consisten en dos comunidades de casas móviles, industrias ligeras, instalaciones de fabricación y paradas de camiones.

Segmento 2 entre Paige Avenue y Bardsley Avenue

La ruta estatal 99 se encuentra en terreno plano en este tramo con respecto a los receptores representados. Los usos de la tierra dentro de este segmento consisten en residencias unifamiliares en el lado este de la ruta estatal 99 y pequeños negocios y almacenes en el lado oeste de la ruta estatal 99.

Segmento 3 entre Bardsley Avenue y Cross Avenue

La ruta estatal 99 muestra depresión en algunos lugares dentro de este segmento con respecto a los receptores representativos. Los usos de la tierra dentro de este segmento en ambos lados de la ruta estatal 99 consisten en residencias unifamiliares y residencias multifamiliares, una comunidad de casas móviles y oficinas.

Segmento 4 entre Cross Avenue y milla 30.4 (aproximadamente 350 pies al sur de Prosperity Avenue)

La ruta estatal 99 muestra depresión en algunos lugares dentro de este segmento con respecto a los receptores representativos. Los usos del suelo a ambos lados de la ruta estatal 99 dentro de este segmento consisten en residencias multifamiliares y dúplex sin puntos expuestos al aire libre para reuniones al aire libre. Tulare Church of Christ y First Church of God no tienen lugares al aire libre para reuniones.

Consecuencias ambientales

Este proyecto es un proyecto Tipo 1 según lo define la Administración Federal de Carreteras porque aumentaría la cantidad de carriles de tráfico directo, aumentaría potencialmente el volumen o la velocidad del tráfico y acercaría el tráfico a un receptor.

El proyecto tendría efectos de ruido que requieren la consideración de la reducción del ruido. Para el proyecto, se han propuesto de dos muros acústicos o muros de sonido.

Se realizó una investigación de estudio de ruidos el 13 de septiembre de 2020 y el 4 de octubre de 2020. Se realizaron mediciones de ruido a corto plazo (10 minutos) en nueve sitios para evaluar el entorno de ruido existente. La mayoría de las residencias visitadas durante el trabajo de campo tienen perros que ladran y otros equipos que generan ruido, como cortadoras de césped y equipos agrícolas que contaminarían una medición del ruido. Por lo tanto, se recopilaron nueve mediciones de campo a corto plazo para representar un total de 43 ubicaciones de receptores potencialmente afectadas. La Tabla 2.36 muestra los resultados de las mediciones de ruido a corto plazo del Informe de estudio de los ruidos.

Tabla 2.36 Resultados de medición de ruido a corto plazo

Número de receptor	Lugar	Uso de la tierra	Distancia del medidor del nivel de ruido Desde el Derecho de paso en pies	Medida equivalente, decibeles ponderados A
Receptor 1	900 East Rankin Avenue	Residencial	36	56
Receptor 2	Campo agrícola	Agricultura	100	60
Receptor 3	1678 South Dayton Street	Residencial	39	70
Receptor 4	1442 South Blackstone	Comercial	64	68
Receptor 5	1216 East Sequoia Avenue	Residencial	54	61
Receptor 6	320 North Blackstone Street	Residencial	41	69
Receptor 7	1225 East Hillman Street	Motel	152	61
Receptor 8	500 North Blackstone Street	Iglesia	101	61
Receptor 9	833 North Blackstone Street	Iglesia	425	53

Los niveles del ruido proveniente del tráfico previstos para el año de diseño con la construcción del proyecto se comparan con las condiciones existentes y las condiciones sin construcción del año de diseño. La comparación con las condiciones existentes se incluye en el análisis para identificar los efectos del ruido del tráfico según la ley federal.

La reducción del ruido se considera para las áreas de uso humano frecuente que se beneficiarían de un nivel de ruido más bajo. El análisis de impacto del informe del estudio de ruidos se centró principalmente en las ubicaciones con áreas definidas de uso al aire libre, como patios traseros residenciales, áreas de uso común en residencias multifamiliares, parques y áreas de piscinas de hoteles/moteles.

Los 43 receptores y los efectos se describen a continuación:

Segmento 1 entre la milla 25.0 y Paige Avenue

Los niveles de ruido del tráfico previstos para el año de diseño con las condiciones del proyecto no se acercan ni superan los criterios de reducción de ruidos para cinco receptores; por lo tanto, no se propone la reducción del ruido en este segmento:

Receptor 1: Hay un muro acústico existente de 11 pies de altura en esta comunidad de parques de casas móviles. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 1 es de 62 decibelios con ponderación A. Este nivel de ruido no se acercaría ni superaría el umbral de los criterios federales de reducción de ruidos de 67 decibelios ponderados A para el uso de la tierra designado, y los niveles de ruido del año de diseño en el Receptor 1 no superarían sustancialmente el nivel de ruido existente.

Receptor 2: El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño es de 75 decibelios con ponderación A. No se han establecido criterios de impacto acústico para los campos agrícolas.

Receptor 41: Este receptor representa la fila más occidental de casas móviles en Tulare Inn Mobile Home Park ubicado en 1401 East Paige Avenue, al este de la ruta estatal 99, y al sur de dos de las rotondas propuestas en el Intercambio de Paige Avenue. Este receptor está replegado unos 600 pies desde el borde existente de la calzada de la autopista. Además, existe un muro en la parte superior del relleno que rodea el parque de casas móviles que también brinda cierta protección contra el ruido. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 41 es de 62 decibeles ponderados A, que está por debajo de los criterios de reducción de ruidos para este uso del suelo. Por lo tanto, no se consideró la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 42: Este receptor representa la primera fila de casas móviles que dan a Laspina Street y está ubicado en la esquina noreste del Tulare Inn Mobile Home Park amurallado. El receptor está replegado 85 pies desde el borde de la calzada del tráfico hacia el sur en Laspina Street. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 42 es de 62 decibeles ponderados A, que está por debajo de los criterios de reducción de ruidos para este uso del suelo.

Por lo tanto, no se consideró la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 43: Este receptor también representa la primera fila de casas móviles que dan a Laspina Avenue en Tulare Inn Mobile Home Park y está ubicado al sur del receptor 42. Este receptor está replegado unos 125 pies desde el borde de la calzada del tráfico hacia el sur en Laspina Street. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en este receptor es de 61 decibeles ponderados A, que está por debajo de los criterios de reducción de ruido para este uso del suelo. Por esa razón, no se consideró la reducción del ruido para esta ubicación.

Segmento 2 entre Paige Avenue y Bardsley Avenue

Receptor 3: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 1678 South Dayton Street y representa la primera fila de cinco casas en el lado este de la ruta estatal 99 entre East Levin Avenue y East Walnut Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 3 es de 74 decibeles con ponderación A. Los niveles de ruido de la construcción del año de diseño en este receptor exceden el umbral establecido según los criterios de atenuación de 67 decibelios ponderados A para este uso de la tierra.

Sin embargo, una visita de campo a este sitio no reveló lugares al aire libre para reuniones frecuentes en estos hogares que se beneficiarían de un muro acústico como medida de reducción. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 4: Este receptor es para un sitio industrial (Elements Design Center) ubicado en el lado oeste de la ruta estatal 99 y replegado a unos 200 pies de la autopista. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 4 es de 76 decibelios. No se han establecido criterios de impacto acústico para los usos de suelo industrial.

Receptor 11: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 1173 South Spruce Street y representa la primera fila de 17 casas en el lado este de la ruta estatal 99 entre East Bardsley Avenue y East Walnut Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 11 es de 61 decibelios con ponderación A. El nivel de ruido del año de diseño en este receptor está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 17: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 1703 South Spruce Street y representa la primera fila de 19 casas en el lado este de la ruta estatal 99 entre East Levin Avenue y East Walnut Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 17 es de 65 decibeles con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda reducción para esta ubicación.

Receptor 18: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 1875 South Laguna Street y representa la primera fila de 13 residencias unifamiliares y tres residencias multifamiliares ubicadas en el lado este de la ruta estatal 99 entre East Levin Avenue y el canal de Tulare. Existe un muro de unos 10 a 12 pies de altura entre las residencias y la ruta estatal 99 en dirección norte.

99. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 18 es de 64 decibeles con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 19: Este receptor es para una residencia unifamiliar en 2259 South Tamarack Street y representa la primera fila de 12 residencias unifamiliares ubicadas en el lado este de la ruta estatal 99 entre el canal Tulare y Paige Avenue. Todas las residencias tienen patios traseros que enfrentan el ruido del tráfico en la ruta estatal 99. Se preparó una adición al informe del estudio de ruido de 2021 para discutir la viabilidad de construir una reducción de ruido en forma de muro de sonido para estos hogares para brindar protección contra el ruido del tráfico en la ruta estatal. 99. El receptor 19 tendría decibelios ponderados de 70 A para el año de diseño 2047, lo que excedería la categoría de reducción de ruido de 67 decibelios. Por lo tanto, se debe considerar una reducción del ruido en este lugar.

Segmento 3 entre Bardsley Avenue y Cross Avenue

Receptor 5: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 1216 East Sequoia Avenue y representa la primera fila de cinco residencias en el lado oeste de la ruta estatal 99 justo al sur de Sierra Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 5 es de 70 decibelios con ponderación A, que está por encima del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A.

Por lo tanto, se debe considerar la reducción del ruido en estas ubicaciones de receptores.

Receptor 6, Receptores 29-37: Estos receptores están en Tulare Mobile Home Park, 320 North Blackstone Street, ubicado en el lado oeste de la ruta estatal 99. Las ubicaciones de los receptores representan la primera fila de nueve casas móviles y una piscina. Las casas móviles en la primera fila están replegadas a varias distancias que van desde aproximadamente 130 pies a 350 pies desde el borde del arcén de la ruta estatal 99 en dirección sur. El Apéndice G muestra que los niveles de ruido de construcción del año de diseño para el Receptor 6 y el Receptor 30 superan los criterios de reducción de ruidos de 67 decibeles con ponderación A. Por lo tanto, se debe considerar la reducción del ruido en las ubicaciones de estos receptores.

Receptor 12: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 757 South Spruce Street y representa la primera fila de 11 residencias en el lado este de la ruta estatal 99 al norte de Bardsley Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 12 es de 62 decibelios con ponderación A, que es inferior al umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibeles con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 13: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 468 South Dayton Street, ubicada en el lado este de la ruta estatal 99, y representa la primera fila de 13 residencias unifamiliares y 13 unidades multifamiliares entre East Alpine Avenue e East Kern Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 13 es de 72 decibeles con ponderación A. Aunque el nivel de ruido del año de diseño en este receptor está por encima del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios ponderados A, no hay lugares para reuniones frecuentes al aire libre que estén frente a la ruta estatal 99 en estas residencias que se beneficiarían de la reducción de ruido. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 20: Este receptor es para una residencia multifamiliar ubicada en el lado oeste de la ruta estatal 99 en 498 South Blackstone Street y representa la primera fila de ocho unidades. Estas unidades multifamiliares no tienen ubicaciones para actividades de reunión al aire libre, por lo que el receptor se colocó fuera de la unidad para medir el nivel de ruido exterior.

Además, hay un muro existente de 7 pies que rodea las unidades. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 20 es de 70 decibeles con ponderación A. El nivel de ruido interior resultante para este receptor con las ventanas cerradas será de 45 decibeles ponderados A (25 decibelios con ponderación A por debajo del nivel de ruido exterior). Por lo tanto, el nivel de ruido del año de diseño interior en este receptor está por debajo del umbral de 52 decibeles con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 21: Este receptor es para una unidad de edificio de apartamentos ubicado en 1100 Martin Luther King Junior Avenue y representa la primera fila de ocho unidades en el primer piso. Las unidades dan a la carretera y tienen balcones altos de pared sólida que dan a los estacionamientos. Asimismo, existe un muro de 8 pies entre los apartamentos y la ruta estatal 99. El receptor se colocó en el campo de deportes (un lugar común de reunión de los apartamentos) y se replegó a unos 250 pies del borde sur de la vía de circulación de la ruta estatal 99.

El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 21 es de 63 decibelios con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 22: Este receptor es para un sitio industrial/comercial ubicado en 976 South Blackstone Street, en el lado oeste de la ruta estatal 99, justo al norte de Bardsley Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 22 es de 70 decibeles con ponderación A. Sin embargo, no existen criterios sobre el impacto del ruido para usos industriales y comerciales del suelo.

Receptor 23: Este receptor es para una unidad cuádruplex ubicada en 908 South Dayton Street, ubicada en el lado este de la ruta estatal 99 al norte de Bardsley Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 23 es 64 decibelios con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 24: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 877 South Spruce Street y representa la primera fila de seis residencias en el lado este de la ruta estatal 99 entre Stockham Avenue y Alpine Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 24 es de 60 decibelios con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 27: Este receptor es para una residencia unifamiliar ubicada en 1282 East Sequoia Avenue, en el lado este de la ruta estatal 99, y representa

la primera fila de tres residencias unifamiliares entre East Kern Avenue y East Sierra Avenue. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 27 es de 75 decibelios con ponderación A, que está por encima del umbral NAC de 67 decibelios con ponderación A. Dado que el nivel de ruido en el Receptor 27 excede el umbral del criterio de reducción de ruidos, se debe considerar la reducción del ruido en esta ubicación.

Receptor 28: Este receptor es para una unidad multifamiliar ubicada en 400 South Blackstone Street y representa la primera fila de 20 unidades del primer piso ubicadas en el lado oeste de la ruta estatal 99. Las ventanas de las unidades no dan precisamente a la ruta estatal 99. Existe un muro de 7 pies entre las primeras unidades y la autopista. El receptor se colocó en la piscina (un área de reunión común para actividades) y se retiró hasta unos 300 pies del borde sur del arcén de la ruta estatal 99. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 28 es de 61 decibelios con ponderación A. La atenuación del ruido que aporta el muro se puede aumentar elevando la altura del muro si así se deseara proceder. No se recomienda reducir el ruido para esta ubicación.

Segmento 4 entre Cross Avenue y milla 30.4 (aproximadamente 350 pies al sur de Prosperity Avenue)

Receptor 7: Este receptor representa la piscina (un lugar de reunión frecuente) del Fairfield Inn and Suites ubicado en 1225 Hillman Street; se encuentra retrasado a unos 220 pies desde el borde del arcén de la ruta estatal 99 en dirección norte. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 7 es de 70 decibelios con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 72 decibelios con ponderación A designado para este uso del suelo. Por lo tanto, no se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 8: Este receptor se encuentra en el lado oeste de la ruta estatal 99 en 500 North Blackstone Street (Tulare Church of Christ). Aunque no hay lugares al aire libre para reuniones de actividades frecuentes, el receptor se colocó fuera del edificio de la iglesia para registrar el nivel de ruido exterior. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 8 es de 68 decibelios con ponderación A. Sin embargo, el nivel de ruido interior en la iglesia con las ventanas cerradas sería mucho más bajo a 43 decibelios con ponderación A (25 decibelios con ponderación A menos que la lectura del nivel de ruido captada en el exterior). Este nivel de ruido está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos para el nivel de ruido interior de 52 decibelios con ponderación A designado para este uso de la tierra. Dado que no hay lugares fuera del edificio de la iglesia para reuniones frecuentes que se beneficiarían de una reducción del ruido, no se recomienda la reducción en este lugar.

Receptor 9: Este receptor se encuentra en el lado oeste de la ruta estatal 99 en 833 North Blackstone Street (First Church of God). El receptor se colocó fuera del edificio de la iglesia en un lugar de reunión, según lo recomendado por el ministro de la iglesia. La ubicación del receptor se encuentra a unos 425 pies de la cerca de tela metálica adyacente a los carriles de la ruta estatal 99 en dirección sur. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 9 es de 60 decibelios con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 67 decibelios con ponderación A. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 14: Este receptor es para una residencia multifamiliar ubicada en el lado este de la ruta estatal 99 en 731 North Lynora Street y representa 32 unidades residenciales multifamiliares ubicadas a lo largo del lado este de la ruta estatal 99 en dirección norte. El Receptor 14 se encuentra replegado aproximadamente 60 pies desde el borde del arcén de la ruta estatal 99 en dirección norte. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 14 es de 67 decibeles con ponderación A. Actualmente existe un muro de 7 pies que protege las residencias del ruido del tráfico de la carretera, proporcionando una reducción del ruido de 5 decibeles con ponderación A (el nivel de ruido en el Receptor 14 sin el muro de atenuación es de 72 decibeles con ponderación A). La atenuación del ruido que aporta el muro se puede aumentar elevando la altura del muro si así se deseara proceder. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 15: Este receptor representa las oficinas ubicadas en el lado oeste de la ruta estatal 99 en 947 North Blackstone Street; el receptor se replegó unos 185 pies desde el borde de la vía de circulación de la ruta estatal 99 en dirección sur. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 15 es de 71 decibeles con ponderación A. El nivel de ruido del año de diseño en este receptor se acerca al criterio de reducción de ruidos designado de 72 decibelios con ponderación A para este uso de la tierra; sin embargo, no hay lugares al aire libre establecidos para reuniones frecuentes que se beneficiarían de la reducción del ruido. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 16: Este receptor representa la piscina (lugar de reuniones frecuentes) del hotel Quality Inn ubicado en 1010 East Prosperity Avenue. El Receptor 14 se replegó aproximadamente 60 pies desde el borde del arcén de la ruta estatal 99 en dirección norte. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 16 es de 67 decibelios con ponderación A, que está por debajo del umbral del criterio de reducción de ruidos de 72 decibelios con ponderación A designado para este uso del suelo. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Receptor 38: Este receptor es para una residencia multifamiliar ubicada en el lado oeste de la ruta estatal 99 en 600 North Blackstone Street y representa ocho unidades residenciales multifamiliares ubicadas a lo largo del lado oeste de la ruta estatal 99 en dirección sur. El Receptor 38 se encuentra replegado aproximadamente 60 pies desde el borde del arcén de la ruta estatal 99 en dirección sur. El nivel de ruido para la alternativa de construcción del año de diseño en el Receptor 38 es de 67 decibeles con ponderación A. Actualmente existe un muro de 7 pies que protege las residencias del ruido del tráfico de la carretera y proporciona una reducción de ruido de 6 decibelios con ponderación A (el nivel de ruido en el Receptor 38 sin el muro de atenuación de ruidos es de 73 decibeles con ponderación A). La atenuación del ruido que aporta el muro se puede aumentar elevando la altura del muro si así se deseara proceder. No se recomienda la reducción del ruido para esta ubicación.

Ruido de construcción

Los efectos temporales del ruido de la construcción serían inevitables en las áreas que están justo al lado de la alineación del proyecto propuesto. El ruido de las actividades de construcción puede dominar intermitentemente el entorno en el área inmediata a la construcción.

Se prevé que el tiempo de construcción de este proyecto será 400 días. Se prevén aproximadamente 150 noches de trabajo.

El ruido de la construcción varía mucho según el proceso de construcción, el tipo y condición del equipo utilizado y el diseño del sitio de construcción. Muchos de estos factores se dejan tradicionalmente a discreción del contratista, lo que dificulta estimar con precisión los niveles de ruido de la construcción.

Las estimaciones del ruido de la construcción son aproximadas debido a la falta de información específica disponible al momento de la evaluación. Los efectos temporales del ruido de la construcción serían inevitables en las áreas que están justo al lado de la alineación del proyecto propuesto.

La tabla 2.37 enumera el tipo de equipo de construcción que normalmente se usa para proyectos similares. Como se indicó, se espera que el equipo involucrado en la construcción genere niveles de ruido que oscilan entre 80 y 95 decibelios ponderados A, a una distancia de 50 pies. El ruido producido por los equipos de construcción se reduciría a lo largo de la distancia a una tasa de unos 6 decibelios con ponderación A al duplicar de la distancia.

Tabla 2.37 Ruido de los equipos de construcción

Fuente de ruido	Nivel de ruido máximo a 50 pies en decibeles con ponderación A
Compresor de aire (portátil)	89
Compresor de aire (estacionario)	89
Barrena, equipo de perforación	89
Retroexcavadora	90
Sierra de cadena	88
Compactador	85
Mezclador de hormigón (remolque pequeño)	68
Camión mezclador de hormigón	89
Remolque de bomba de hormigón	84
Vibrador de hormigón	81
Grúa, torre de perforación	90
Grúa, móvil	85
Topadora (Bulldozer)	90
Excavador	92
Máquina elevadora	86
Cargador frontal	90
Generador	87
Nivelador	89
Triturador	82
Llave de impacto	85
Martillo neumático	88
Extendedora	92
Picador de pavimento	85
Herramienta neumática	88
Bomba	80
Rodillo	83
Dispositivo de chorro de arena	87
Sierra eléctrica	80
Raspador	91
Pala	90
Sellador	88
Tractor	90
Camiones (bajo carga)	95
Camión de agua	94

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Se evaluaron cuatro muros acústicos para este proyecto en los puntos donde los niveles de ruido causados por la construcción del año de diseño superan los criterios de reducción de ruidos. Se encontró que solo dos muros acústicos eran razonables y viables. Los muros acústicos se analizan a continuación. La Figura 2-9 ofrece una vista aérea de las ubicaciones de los dos muros acústicos.

Muro acústico 1

Se propone este muro acústico de 815 pies de largo para atenuar el ruido que enfrentan las cinco residencias representadas por el receptor 5 a lo largo del lado oeste de la ruta estatal 99 entre Kern Avenue y Sierra Avenue. El

muro se extendería unos 220 pies al sur de Kern Avenue para cubrir la casa representada por el Receptor 10 ubicada en 1229 East Kern Avenue. El muro de mampostería estaría ubicado a unos 4 pies dentro del derecho de paso de Caltrans.

De acuerdo con el informe del estudio de ruidos, el muro acústico 1 tendría que tener al menos 10 pies de altura para proporcionar la atenuación de ruido requerida de 5 decibelios y para cumplir con el objetivo de diseño requerido para la atenuación de ruidos de 7 decibelios. La altura recomendada del muro acústico propuesto es de 12 pies para romper la línea de visión de una chimenea de escape de camión de 11.5 pies de alto.

La asignación de costo estándar para la reducción del ruido es de \$107,000 por residencia beneficiada; la asignación total para esta estructura es de \$535,000. El costo estimado de construcción del ingeniero del proyecto para un muro acústico uniforme de 12 pies de alto es \$677,000, que es superior a la asignación razonable. Por lo tanto, se consideró un muro acústico de altura variable para esta ubicación, ya que el perfil de la calzada es más bajo que el perfil del suelo existente en el muro acústico. Con base en la diferencia de perfil, se determinó que un muro acústico de altura variable, de 8 a 12 pies de alto, brindaría la misma cobertura que un muro acústico de 12 pies de alto y cumpliría con el objetivo de diseño requerido para la atenuación de ruidos de 7 decibelios en esta ubicación. El costo total estimado de construcción de este muro es de \$552,000, que es aproximadamente un 3 por ciento más que la asignación razonable total. Se recomienda la construcción de este diseño de muro acústico.

Muro acústico 2

Este muro acústico de 775 pies de largo se propone a lo largo del derecho de paso junto a Tulare Mobile Home Park en el lado oeste de la ruta estatal 99, junto a la rampa de salida de Tulare Avenue en dirección sur. El muro de mampostería estaría ubicado a unos 4 pies dentro del derecho de paso de Caltrans. Este muro acústico proporcionaría una atenuación de ruidos para cinco residencias representadas por el Receptor 6 y la ubicación de la piscina (Receptor 29).

El muro acústico 2 tendría que tener al menos 12 pies de altura para proporcionar la atenuación de ruido requerida de 5 decibelios y para cumplir con el objetivo de diseño requerido para la atenuación de ruidos de 7 decibelios. La altura recomendada del muro acústico propuesto es de 12 pies para romper la línea de visión de una chimenea de escape de camión de 11.5 pies de alto.

La asignación de costo total para el muro de 12 pies de alto es de \$535,000. El costo estimado de construcción del ingeniero del proyecto para un muro acústico uniforme de 12 pies de alto es \$646,000, que es superior a la asignación razonable. Por lo tanto, se consideró un muro acústico de altura

variable en este lugar porque el perfil de la calzada es más bajo que el perfil del suelo existente en el muro acústico. Con base en la diferencia de perfil, se determinó que un muro acústico de altura variable, de 8 a 14 pies de alto, brindaría la misma cobertura que un muro acústico de 12 pies de alto y cumpliría con el objetivo de diseño requerido de atenuación de ruido de 7 decibeles en esta ubicación. El muro acústico comenzaría en San Joaquin Avenue, comenzando con la sección de 14 pies de alto del muro que tendría 150 pies de largo, al lado del área de la piscina. La siguiente sección del muro tendría 12 pies de altura y 100 pies de largo. La tercera sección del muro tendría 10 pies de alto y 100 pies de largo. La sección final del muro acústico tendría 8 pies de alto y se extendería por 425 pies, pasando la esquina del parque de casas móviles. El costo total estimado para la construcción de este muro acústico de altura variable es de \$545,000, que es aproximadamente un 2 por ciento más que la asignación razonable total. Se recomienda la construcción de este diseño de muro acústico.

Muro acústico 3

Este muro acústico de 635 pies de largo se propuso en el borde del arcén de la rampa de salida en dirección norte hacia Tulare Avenue, al sur de Sierra Avenue. Este muro acústico proporcionaría atenuación de ruidos para dos residencias representadas por el Receptor 27 y el Receptor 39 a lo largo de la rampa de salida y entre Sierra Avenue y Kern Avenue.

El muro acústico 3 tendría que tener al menos 12 pies de altura para proporcionar la atenuación de ruidos requerida de 5 decibelios y cumplir con el objetivo de diseño requerido de atenuación de ruidos de 7 decibelios. También se recomienda la altura de 12 pies para romper la línea de visión de una chimenea de escape de camión de 11.5 pies de altura.

La asignación razonable total para este muro acústico, que beneficiaría a las dos residencias, es de \$214,000 (\$107,000 por residencia). El costo estimado de construcción del ingeniero para un muro acústico uniforme de 12 pies de altura es de \$499,000, que es más alto que la asignación razonable. Con base en la diferencia de perfil, se determinó que un muro acústico de altura variable, de 8 a 14 pies de alto, brindaría la misma cobertura que un muro acústico de 12 pies de alto y cumpliría con el objetivo de diseño requerido de atenuación de ruidos de 7 decibeles en esta ubicación. Sin embargo, se espera que la construcción del muro acústico de altura variable requiera una combinación de cimientos extendidos y cimientos de pilotes moldeados en agujeros perforados; el costo total estimado sería de \$421,000, que es aproximadamente un 97 por ciento más que la asignación razonable total. Por lo tanto, no se recomienda la construcción del muro acústico 3.

Muro acústico 4

Este muro de sonido se propone en el borde del arcén de la rampa de entrada desde Paige Avenue hasta la ruta estatal 99 en dirección norte para reducir el ruido de las 12 residencias representadas por el receptor 19. El muro de sonido comenzaría aproximadamente desde el comienzo de la rampa de entrada en dirección norte de Paige Avenue y se extendería a lo largo del borde de la rampa de entrada del arcén para una longitud total de 1,240 pies. Muro acústico 4 tendría que tener al menos 12 pies para proporcionar la atenuación requerida de 5 decibelios y cumplir con la atenuación requerida del objetivo de diseño de 7 decibeles.

La asignación razonable total para este muro acústico, que beneficiaría a las 12 residencias, es de \$1,284,000 (107,000 por residencia). El costo estimado de construcción del ingeniero para un muro acústico uniforme de 12 pies de altura es de \$1,035,500, que es inferior a la asignación razonable. Se recomienda la construcción de este diseño de muro acústico.

Según los estudios completados hasta la fecha, Caltrans tiene la intención de incorporar la reducción del ruido en forma de tres barreras descritas anteriormente como muro acústico 1, muro acústico 2 y muro acústico 4. Estas medidas pueden cambiar según los comentarios recibidos del público. Si las condiciones han cambiado sustancialmente durante el diseño final, la decisión preliminar de reducción de ruido puede cambiarse o eliminarse del diseño final del proyecto. La decisión final sobre la reducción del ruido se tomará una vez finalizado el diseño del proyecto.

Ruido de construcción

Las siguientes son posibles medidas de control que se pueden implementar para minimizar las molestias por ruido en áreas sensibles durante la construcción.

- Todos los equipos deberán tener dispositivos de control acústico con eficacia igual o mejor que los dispositivos provistos en el equipo original.
- Cada motor de combustión interna utilizado para cualquier propósito de la obra o relacionado con la obra deberá estar equipado con un silenciador del tipo recomendado por el fabricante. Ningún motor de combustión interna debe funcionar en el lugar de trabajo sin un silenciador adecuado.
- Se deben utilizar métodos o equipos de construcción que proporcionen el nivel más bajo de impacto acústico.
- Todo equipo en espera o inactivo deberá estar apagado.
- Las operaciones de carga, descarga y transporte de camiones se restringirán para que el ruido y la vibración se mantengan al mínimo en los vecindarios residenciales en la mayor medida posible.

El contratista deberá cumplir con las siguientes medidas administrativas para el control de ruidos:

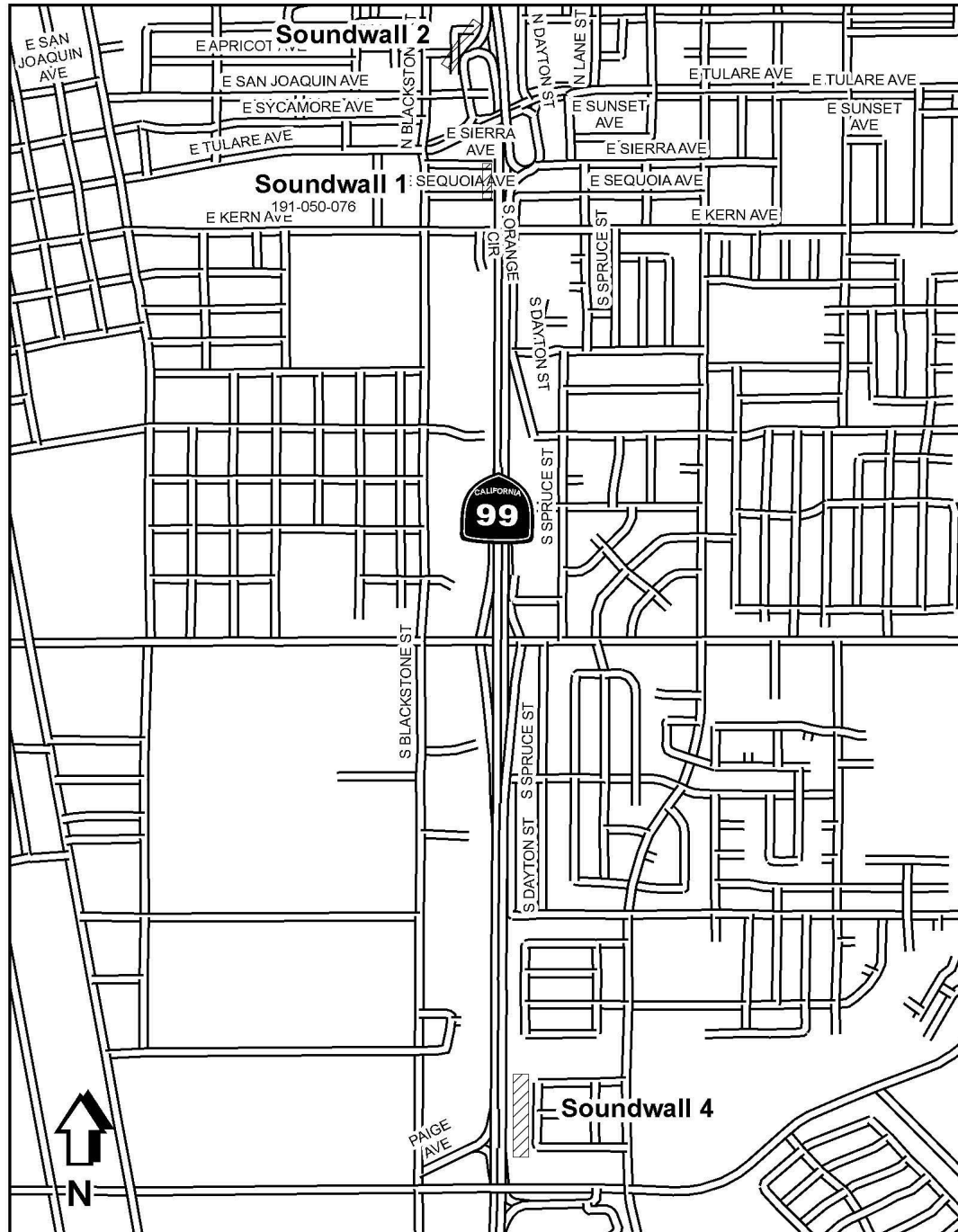
- Una vez definidas las actividades de construcción, el contratista coordinará con las autoridades locales para desarrollar un enfoque aceptable para minimizar la interferencia en las comunidades comerciales y residenciales, las interrupciones del tráfico y la duración total de la construcción.
- Se mantendrán buenas relaciones públicas con la comunidad para minimizar las objeciones a los efectos inevitables de la construcción. Se proporcionarán actualizaciones frecuentes sobre todas las actividades de construcción. Se implementará un programa de monitoreo del ruido de construcción que haga seguimiento a los niveles de sonido y permita limitar los efectos.
- En caso de recibir quejas del público por el ruido de la construcción, el ingeniero residente coordinará con el director de obra, y la actividad específica que produce ruido podrá ser modificada, alterada o suspendida temporalmente, si es necesario.

Ciertas actividades de construcción podrían causar problemas localizados intermitentes debido a la vibración en el área del proyecto. Durante ciertas fases de la construcción, ciertos procesos, como el movimiento de tierras con excavadoras, el uso de rodillos compactadores vibratorios, las demoliciones o el frenado en el pavimento, pueden causar efectos de vibración relacionados con la construcción, como molestias a las personas o, en algunos casos, daños a la edificación. Los siguientes son procedimientos que se usarían para minimizar los efectos potenciales de la vibración de la construcción:

- Restringir las horas de uso de equipos o actividades con vibraciones intensas, como rodillos vibratorios, de modo que los efectos en los residentes sean mínimos (por ejemplo, los días de semana durante el día solo cuando la mayor cantidad posible de residentes esté fuera de casa).
- El propietario de un edificio lo suficientemente cerca de una fuente de vibración por la construcción que posiblemente podría dañar su estructura debido a la vibración tendría derecho a una inspección del edificio previa a la construcción para documentar la condición previa a la construcción de esa estructura.

Llevar a cabo el seguimiento de las vibraciones durante actividades de vibración intensa.

Figura 2-9 Ubicaciones propuestas de muros acústicos



2.2.6 Energía

Marco regulatorio

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) (Código 42 de los EE. UU., [USC] 4332) exige la identificación de todos los efectos ambientales potencialmente significativos, incluidos los efectos energéticos.

La Sección 15126.2(b) de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y la sección sobre Conservación de Energía, exigen un análisis del uso de energía de un proyecto para determinar si el proyecto puede tener efectos ambientales significativos debido al uso derrochador, ineficiente o innecesario de energía, o el uso derrochador de los recursos energéticos.

Efectos en el ambiente

Los camiones representan aproximadamente el 20.2 por ciento del tráfico diario promedio anual dentro de este corredor en comparación con el promedio estatal del tráfico de camiones del 9 por ciento. La actividad de los altos volúmenes de tráfico de los camiones que transitan dentro del área del proyecto provocan el estrés del pavimento existente. Las grietas de la superficie y los agujeros más grandes en el pavimento son frecuentes en toda el área del proyecto. El estado actual del pavimento contribuye a un mayor consumo de energía, es decir, intervalos más cortos entre mantenimientos.

La gestión de los sistemas de transporte dentro del área del proyecto consiste en estaciones de conteo de tráfico, sistemas de detección de vehículos, letreros con mensajes cambiables o de advertencia temporal y una estación de radio de aviso vial. La iluminación de las carreteras dentro de los límites del proyecto es muy escasa y se limita principalmente a los postes de luz situados cerca de las rampas de entrada y salida de la ruta estatal 99; la mayoría de los postes de luz están equipados con luces LED.

Consecuencias ambientales

Las actividades que consumen energía también contribuyen a otros efectos relacionados. Las emisiones de gases de efecto invernadero, por ejemplo, están vinculadas al consumo de energía. En el transporte, el dióxido de carbono es el principal contaminante de gases de efecto invernadero debido a su abundancia en comparación con otros gases de efecto invernadero emitidos por vehículo, incluidos el metano, el óxido nitroso, los hidrofluorocarbonos y el carbono negro.

Por lo tanto, el consumo directo de energía se puede cuantificar utilizando una versión aprobada de la herramienta de modelado de emisiones CT-EMission FACTor o Emission FACTor. El consumo de energía de la construcción se puede estimar utilizando la Herramienta de Emisiones de Construcción de Caltrans, el Modelo de Emisiones de Construcción de Carreteras del Distrito Metropolitano de Gestión de la Calidad del Aire de Sacramento o el modelo de estimación de emisiones de California. Si el consumo de energía no se cuantifica en la herramienta de modelado de emisiones utilizada, el consumo de gasolina y diésel se puede estimar a partir del dióxido de carbono utilizando las fórmulas de equivalencias de gases de efecto invernadero de la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. para diésel y gasolina.

Tabla 2.38 Consumo anual de combustibles en la construcción

Escenario/ Año de análisis	Consumo de energía: Gasolina (Galones)	Consumo de energía: Diésel (Galones)	Consumo de energía: Electricidad (kilovatio hora)	Consumo total de energía (en 100,000 unidades térmicas británicas)	Cambio desde el año de referencia (en 100.000 unidades térmicas británicas)	Cambio según opción Sin construcción (en 100,000 unidades térmicas británicas)
2018 Existente	11,363	7,951	720,746	24,592	No corresponde	No corresponde
2029 Sin construcción	10,700	10,053	781,998	26,682	2,090	No corresponde
2029 Construcción	10,799	10,147	789,284	26,930	2,339	249
2049 Sin construcción	12,520	11,931	921,767	31,451	6,859	No corresponde
2049 Construcción	12,520	11,931	921,767	31,451	6,859	0

Al comparar el consumo de energía futuro de las opciones Sin construcción/Construcción de 2029 y 2049 con el consumo de energía existente en 2018, se ve un aumento debido al tráfico adicional en la línea principal de la ruta estatal 99. El aumento del tráfico puede ser atribuido al crecimiento de la población en el valle. Al comparar el consumo de energía futuro sin construcción de 2029 y 2049 con el consumo de energía futuro de la opción que contempla la construcción de 2029 y 2049, hay poca o ninguna diferencia. No se espera que las mejoras al proyecto aumenten el consumo de energía operativa y no induzcan volúmenes de tráfico dentro de los límites del proyecto.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Según las mejores prácticas de gestión de Caltrans, durante la construcción se utilizarían equipos más nuevos o bien mantenidos que son más eficientes energéticamente. La cantidad de energía utilizada por la construcción durante el proyecto sería temporal. Las siguientes son las mejores prácticas de gestión que se utilizarían para minimizar el uso de energía y se incorporarían a las especificaciones del contrato:

- El contratista consolidaría la entrega de materiales siempre que fuera posible para promover el uso eficiente de vehículos y energía. El contratista programaría las entregas de materiales fuera de las horas pico para minimizar la pérdida de combustible durante la congestión del tráfico.
- El contratista mantendría el equipo y la maquinaria en buenas condiciones de funcionamiento y los inspeccionaría periódicamente. El contratista también mantendría registros de inspección.
- Los operadores evitarían dejar el equipo y los vehículos 'en espera' cuando estén estacionados o no estén en uso.
- El equipo que se encuentre operando en el proyecto que no haya sido inspeccionado o tenga fugas de aceite sería cancelado y sujeto a citación.
- El contratista implementaría, en la medida de lo posible, las siguientes medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los equipos de construcción:
 - Usar vehículos/equipos de construcción de combustible alternativo (p. ej., biodiésel y electricidad), representando al menos el 15 por ciento de la flota.
 - Utilizar al menos un 10 por ciento de materiales de construcción locales durante la construcción.
 - Reciclar al menos el 50 por ciento de los desechos de construcción o materiales de demolición.

2.3 Entorno biológico

2.3.1 Humedales y otras aguas

Marco regulatorio

Los humedales y otras aguas están protegidos por una serie de leyes y reglamentos. A nivel federal, la Ley Federal de Control de la Contaminación del Agua, más comúnmente conocida como Ley de Agua Limpia (Código 33 de los EE. UU., 1344), es la ley principal que regula los humedales y las aguas de superficie. Uno de los propósitos de la Ley de Agua Limpia es regular la descarga de material dragado o de relleno en las aguas de los EE. UU., incluidos los humedales. Las aguas de los EE. UU. incluyen aguas navegables, aguas interestatales, mares territoriales y otras aguas que pueden utilizarse en el comercio interestatal o internacional. Los límites laterales de jurisdicción sobre los cuerpos de agua sin mareas se extienden hasta la marca ordinaria de la marea alta en ausencia de humedales adyacentes. Cuando hay humedales adyacentes, la jurisdicción de la Ley de Agua Limpia se extiende más allá de la marca ordinaria de la marea alta hasta los límites de los humedales adyacentes. Para clasificar los humedales en virtud de la Ley de Agua Limpia, se utiliza un enfoque de tres parámetros que incluye la presencia de vegetación hidrófila (amante del agua), la hidrología de los humedales y los suelos hídricos (suelos formados durante la saturación/inundación). Los tres parámetros deben estar presentes, en circunstancias normales, para que un área sea designada como humedal jurisdiccional bajo la Ley de Agua Limpia.

La Sección 404 de la Ley de Agua Limpia establece un programa regulador que determina que no se puede permitir la descarga de material dragado o de relleno si existe una alternativa viable que sea menos dañina para el medio ambiente acuático o si las aguas de la nación se degradarían significativamente. El programa de permisos de la Sección 404 está a cargo del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. con la supervisión de la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU.

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. emite dos tipos de permisos 404: generales e individuales. Existen dos tipos de permisos generales: regionales y nacionales. Los permisos regionales se otorgan para una categoría general de actividades cuando son de naturaleza similar y causan efectos ambientales mínimos.

Los permisos a nivel nacional se emiten para autorizar una variedad de actividades de proyectos menores con efectos mínimos.

Por lo general, los proyectos que no cumplen con los criterios de los permisos regionales o nacionales pueden recibir autorización bajo uno de los permisos individuales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. Existen dos tipos de permisos individuales: Permisos estándar y cartas de

permiso. En el caso de los permisos individuales, la decisión de aprobación del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. se basa en el cumplimiento de las Directrices de la Sección 404 (b)(1) de la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. (Código 40 de Regulaciones Federales, Parte 230) y si la aprobación del permiso favorece el interés público. Las Directrices de la Sección 404 (b)(1) fueron desarrolladas por la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. en conjunto con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. y permiten la descarga de material dragado o de relleno en el sistema acuático de los EE. UU. (Aguas de los EE. UU.) solamente si no existe una alternativa factible que tendría menos efectos adversos. Las directrices establecen que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. no puede emitir un permiso si existe una "alternativa factible menos dañina para el medio ambiente" a la descarga propuesta que tendría menos efectos en las aguas de los EE. UU. y no tendría otras consecuencias ambientales adversas significativas.

La orden ejecutiva para la Protección de los Humedales (Orden Ejecutiva 11990) también regula las actividades de las agencias federales con respecto a los humedales.

Esencialmente, la Orden Ejecutiva 11990 establece que una agencia federal, como la Administración Federal de Carreteras y/o Caltrans, según se asigne, no puede emprender ni brindar asistencia para nuevas construcciones ubicadas en humedales a menos que el director de la agencia determine: (1) que no existe una alternativa factible a la construcción, y (2) el proyecto propuesto incluye todas las medidas factibles para minimizar el daño. Se debe realizar un dictamen de única alternativa factible.

A nivel estatal, los humedales y las aguas están regulados principalmente por la Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos, las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua y el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California. En ciertas circunstancias, la Comisión Costera (o la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía o la Agencia de Planificación Regional de Tahoe) también puede estar involucrada. Las secciones 1600-1607 del Código de Caza y Pesca de California exigen que cualquier agencia que proponga un proyecto que desviará u obstruirá sustancialmente el flujo natural o cambiará sustancialmente el lecho o la orilla de un río, arroyo o lago debe notificar al Departamento de Pesca de California y Vida Silvestre antes de comenzar la construcción. Si el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California determina que el proyecto puede afectar sustancialmente y de manera adversa a los recursos de pesca o vida silvestre, se requerirá un Acuerdo de Alteración del Cauce o Lago. Los límites jurisdiccionales del Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California generalmente se definen por la parte más alta de las orillas de los arroyos o lagos, o el borde exterior de la vegetación ribereña, lo que sea más ancho. Los humedales bajo la jurisdicción del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EE. UU. pueden o no estar incluidos en el área cubierta por un Acuerdo de Alteración

del Cauce obtenido del Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California.

Las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua se establecieron bajo la Ley Porter-Cologne de Control de Calidad del Agua para supervisar la calidad del agua.

Las descargas en virtud de la Ley Porter-Cologne pueden autorizarse bajo los Requisitos de Descarga de Desechos y pueden ser necesarias incluso cuando la descarga ya está permitida o exenta en virtud de la Ley de Agua Limpia. De conformidad con la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia, las Juntas Regionales de Control de Calidad del Agua también emiten certificaciones de calidad del agua para actividades que pueden resultar en una descarga a las aguas de los EE. UU. Esto se requiere con mayor frecuencia junto con una solicitud de permiso de la Sección 404. Consulte la sección Calidad del agua para obtener más información.

Efectos en el ambiente

Se completó un Estudio Ambiental Natural para el proyecto el 28 de mayo de 2021. El área de acción biológica estudiada para el proyecto consiste en la huella del proyecto más una zona de amortiguamiento de 250 pies de ancho. El canal principal de Tulare, un distribuidor canalizado y sin revestimiento del río Kaweah, cruza el área del proyecto. No hay aguas de los EE. UU. presentes dentro de la huella del proyecto.

No hay humedales dentro de la huella del proyecto. Elk Slough está fuera de los límites del área de acción.

Consecuencias ambientales

La realineación del Canal de Tulare impactaría temporalmente alrededor de 2 acres del canal existente. La construcción no afectaría permanentemente el flujo, el volumen o la capacidad del canal. El segmento realineado del canal coincidiría en apariencia con el canal existente.

Debido a la naturaleza canalizada y sin vegetación de la estructura del canal, no se espera detectar especies o hábitats de estatus especial o que experimenten efectos como resultado de la realineación del canal.

El Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California requeriría un Acuerdo de Alteración del Cauce 1600 debido a la realineación del Canal de Tulare, el cual es parte de las aguas del estado. Asimismo, se pagaría una tarifa de Requisito de Descarga de Desechos a la Junta Regional de Control de Calidad del Agua del Valle Central.

Las alcantarillas que serían reemplazadas por el proyecto se limitan a la escorrentía de la carretera y los medios de transferencia de los cruces los cuales no se conectan a ningún humedal o vía fluvial.

Elk Slough está fuera de los límites del área de acción y la huella del proyecto, y no se espera que ocurran efectos en esta vía fluvial.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No es necesaria la mitigación.

2.3.2 Especies amenazadas y en peligro de extinción

Marco regulatorio

La principal ley federal que protege a las especies amenazadas y en peligro de extinción es la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción: Código 16 de los EE. UU., Sección 1531, et seq. Consulte también el Código 50 de Regulaciones Federales, Parte 402. Esta ley y enmiendas posteriores prevén la conservación de las especies amenazadas y en peligro de extinción y los ecosistemas de los que dependen. Bajo la Sección 7 de esta ley, las agencias federales, como la Administración Federal de Carreteras (y Caltrans, según se le asigne), deben consultar con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. y el Servicio Nacional de Pesca Marina de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica para garantizar que no están emprendiendo, financiando, permitiendo o autorizando acciones que puedan poner en peligro la existencia continua de las especies incluidas en la lista o destruir o modificar adversamente el hábitat crítico designado.

El hábitat crítico se define como las ubicaciones geográficas críticas para la existencia de una especie amenazada o en peligro de extinción. El resultado de la consulta en virtud de la Sección 7 puede incluir una Opinión biológica con una Declaración de captura incidental o una Carta de conformidad. La Sección 3 de la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción define una captura como "acosar, dañar, perseguir, cazar, disparar, herir, matar, atrapar, capturar o encerrar o cualquier intento de tal conducta."

California ha promulgado una ley similar a nivel estatal, la Ley de Especies en Peligro de Extinción de California, Sección 2050 del Código de Caza y Pesca de California, et seq. La Ley de Especies en Peligro de Extinción de California enfatiza la consulta temprana para evitar efectos potenciales contra especies raras, en peligro de extinción y amenazadas y para desarrollar una planificación adecuada para compensar las pérdidas causadas por el proyecto de las poblaciones de especies incluidas en la lista y sus hábitats esenciales. El Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California es la agencia responsable de implementar la Ley de Especies en Peligro de Extinción de California. La sección 2080 del Código de Caza y Pesca de California prohíbe la "captura" de cualquier especie que se determine que está en peligro de extinción o amenazada. Captura se define en la Sección 86 del Código de Caza y Pesca de California como "cazar, perseguir, atrapar, capturar o matar, o intentar cazar, perseguir, atrapar, capturar o matar". La Ley de Especies en Peligro de Extinción de California permite la captura incidental en el caso de proyectos de desarrollo que en otras circunstancias

serían lícitos; para estas acciones, el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California emite un permiso de captura incidental. Para las especies enumeradas bajo la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción y la Ley de Especies en Peligro de Extinción de California que requieren una Opinión Biológica bajo la Sección 7 de la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción, el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California también puede autorizar ciertos efectos a las especies de la Ley de Especies en Peligro de Extinción de California emitiendo una Determinación de Consistencia bajo Sección 2080.1 del Código de Caza y Pesca de California.

Otra ley federal establecida para fines de protección es la Ley de Manejo y Conservación de la Pesca Magnuson-Stevens de 1976. Su objetivo es conservar y administrar los recursos pesqueros que se encuentran frente a la costa, así como las especies anádromas y los recursos pesqueros de la plataforma continental de los EE. UU., mediante el ejercicio de (A) derechos soberanos con el fin de explorar, explotar, conservar y administrar todos los peces dentro de la zona económica exclusiva establecida por la Proclamación Presidencial 5030, de fecha 10 de marzo de 1983, y (B) la autoridad exclusiva de administración pesquera más allá de la zona económica exclusiva sobre dichas especies anádromas, los recursos pesqueros de la Plataforma Continental y los recursos pesqueros en zonas especiales.

Efectos en el ambiente

Se completó un estudio del entorno natural para el proyecto el 8 de noviembre de 2021. El área de acción biológica estudiada para el proyecto consiste en la huella del proyecto más una zona de amortiguamiento de 250 pies de ancho.

El 1 de noviembre de 2022, se solicitó al Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. una lista de especies amenazadas o en peligro de extinción a nivel federal y hábitats críticos que pueden verse afectados por el proyecto propuesto. Las Determinaciones de la Ley Federal de Especies en Peligro de Caltrans se enumeran en el Apéndice. Según la investigación administrativa (Sociedad de Plantas Nativas de California, el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.) y los estudios de campo, los biólogos de Caltrans determinaron que existía un hábitat potencialmente adecuado para el camarón de hadas de las piscinas vernaes, el zorro de desierto de San Joaquín y el halcón de Swainson que son las especies que pueden estar presentes dentro de la huella del proyecto.

Camarón de hadas de las piscinas vernaes

El camarón de hadas de las piscinas vernaes está catalogado como una especie amenazada a nivel federal por el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. Este crustáceo de agua dulce se encuentra en piscinas vernaes o en hábitats similares a estanques primaverales. Estas depresiones se

llenen de agua de lluvia en invierno y se secan en verano, por lo que estos invertebrados tienen un ciclo de vida tan corto. Los camarones de hadas nacen, maduran y se reproducen en unas pocas semanas.

Producen huevos especializados que maduran como quistes, que permanecen latentes en el suelo durante la estación seca. Cuando vuelve la lluvia de invierno, la piscina se llena de agua. Algunos de los quistes eclosionan y otros continúan latentes en condiciones secas durante años.

El camarón de hadas de piscinas vernaes se encuentra en hábitats adecuados en California y el sur de Oregón. El camarón de hadas se alimenta de algas, bacterias, protozoos y detritus. Debido a que estos crustáceos no tienen defensas, son presa fácil para otras especies, como la salamandra tigre de California y el sapo de espuelas occidental. Las aves acuáticas pueden dispersar a los camarones de hadas hacia otros estanques primaverales durante la migración. El camarón de hadas de las piscinas vernaes varía en tamaño de 0.12 a 1.5 pulgadas de largo y generalmente tiene apariencia semitransparente o de color blanco grisáceo con delicados cuerpos alargados, grandes ojos compuestos acechados y 11 pares de patas para nadar. El camarón de hadas de las piscinas vernaes se distingue de otros camarones de hadas por la presencia y el tamaño del montículo en la segunda antena del macho y por la bolsa de cría corta en forma de pera de la hembra.

Zorro de desierto de San Joaquín

El zorro de desierto de San Joaquín está catalogado a nivel federal como una especie en peligro de extinción y está catalogado como amenazado por el estado.

El zorro de desierto de San Joaquín es un zorro pequeño que es nativo solo del Valle de San Joaquín. Su rango histórico abarcaba la mayor parte del valle desde el condado de San Joaquín hacia el sur hasta el sur del condado de Kern. En la actualidad, los zorros de desierto de San Joaquín se encuentran en las comunidades de matorrales de arbustos salados y pastizales nativos del valle y al pie de las colinas del fondo del valle y al pie de las colinas circundantes desde el sur del condado de Kern hacia el norte hasta el condado de Merced. Los zorros de desierto de San Joaquín usan madrigueras para protección, regulación de la temperatura y refugio del clima. Pueden cavar sus propias guaridas, utilizar madrigueras construidas por otros animales o utilizar estructuras artificiales (alcantarillas, tuberías abandonadas o bancos en sumideros). Las hembras son capaces de reproducirse dos o más veces al año.

El zorro de desierto de San Joaquín se mantiene activo todo el año, vive en pastizales, matorrales, bosques de robles, matorrales de sumideros alcalinos y comunidades de praderas alcalinas y estanques primaverales, pero también se sabe que se encuentra en hábitats muy modificados, como campos petrolíferos e instalaciones de turbinas eólicas. Los zorros de

desierto de San Joaquín están presentes aunque son menos comunes en los cultivos agrícolas en hileras, pastos irrigados, huertos y viñedos.

Halcón de Swainson

El halcón de Swainson está catalogado como una especie amenazada por el estado por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California. Asimismo, está protegido por la Ley del Tratado de Aves Migratorias y la Sección 3503 del Código de Caza y Pesca de California. El halcón de Swainson migran en verano a California, pasa el invierno en América del Sur y se reproduce en el oeste de América del Norte. Este halcón prefiere anidar en árboles grandes rodeados de áreas abiertas y bosques de ribera; se alimenta en pastizales cercanos o en algunos campos agrícolas y pastos. Anteriormente abundante en California, las poblaciones han disminuido debido a la pérdida del hábitat de anidación, la mortalidad por migración y las bajas tasas de fertilidad.

Los nidos están hechos de palos, cortezas y hojas frescas construidos en un árbol o arbusto de 4 pies a 100 pies sobre el suelo.

No hay ocurrencias de halcones de Swainson registradas dentro del área de acción; sin embargo, se han informado múltiples ocurrencias dentro de 1 milla. El proyecto se encuentra dentro del rango conocido de la especie, y el hábitat potencial de anidación está presente, principalmente en arbustos y árboles del paisaje, incluidos aquellos dentro del derecho de paso existente.

Se han registrado cuatro avistamientos de halcones de Swainson y nidos dentro del área de Tulare, más recientemente en 2011. La observación más cercana fue en 2007, a unos 1500 pies del área de trabajo anticipada, a lo largo de Elk Slough.

Durante los estudios en el área del proyecto, se vieron halcones de Swainson volando por encima. Los campos adyacentes a la huella del proyecto contienen especies ruderales de bajo crecimiento que brindan un hábitat potencial de alimentación.

No se conocen nidos de árboles dentro del área de acción, y no se detectaron nidos de halcones de Swainson durante los estudios de campo.

Consecuencias ambientales

Camarón de hadas de las piscinas vernaes

A fines de marzo, se vio una especie de camarón de hadas al borde de la carretera y en un área de estanques en las cercanías de Paige Avenue/Laspina Street y Paige Avenue/Blackstone Street, así como en charcos de asfalto cubiertos de sedimentos en el estacionamiento de Love's Travel Stop. Debido a las lluvias significativamente por debajo del promedio del invierno y la primavera de 2020 y 2021 que pueden haber impedido la eclosión de los quistes, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.

consideró que la temporada no era una temporada de muestreo para los camarones de hadas. Debido a la imposibilidad de tomar muestras, no se pudo confirmar la identidad exacta de la especie del camarón de hadas encontrado. Sin embargo, con base en las observaciones visuales y la calidad extremadamente pobre del hábitat, se determinó que la especie que se encuentra en el área del proyecto es muy probablemente el camarón de hadas versátil, una especie más común que no tiene una designación de estatus especial.

Las ocurrencias más recientes del camarón de hadas de las piscinas vernaes en el área de Tulare se registraron a más de 10 millas del área del proyecto en un hábitat de calidad significativamente mayor. No se espera que el camarón de hadas de las piscinas vernaes se encuentre dentro del área del proyecto y, por lo tanto, no se vería afectado por el proyecto propuesto. El hábitat potencial para la especie dentro del área de acción es extremadamente pobre, y los estudios de reconocimiento indicaron que es probable que esté presente una especie común de camarón de hadas. Por lo tanto, el área no es compatible con la especie. No se prevén efectos directos, indirectos o futuros en el camarón de hadas de las piscinas vernaes como resultado del proyecto propuesto.

Zorro de desierto de San Joaquín

No se espera que haya zorros de desierto de San Joaquín dentro del área del proyecto y, por lo tanto, no se verían afectados por el proyecto propuesto. El hábitat potencial de la especie dentro del área de acción es pobre y los estudios de reconocimiento encontraron muy pocas presas disponibles. El área de acción no es compatible con esta especie. No se prevén efectos directos, indirectos o futuros en los zorros de desierto de San Joaquín como resultado del proyecto propuesto. Por lo tanto, el proyecto no tendrá ningún efecto sobre el zorro de desierto de San Joaquín.

Halcón de Swainson

Si bien el área de acción contiene árboles de anidación adecuados, no se observaron halcones de Swainson anidando dentro de los límites del proyecto. Se espera que se eliminen alrededor de 128 arbustos y árboles para completar el proyecto propuesto.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Camarón de hadas de las piscinas vernaes

Los estudios sobre los camarones de hadas se realizarán durante la fase final de diseño del proyecto en un año de estudio bajo el protocolo del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. para confirmar que las especies observadas visualmente no son especies incluidas en la lista, sino camarones de hadas versátiles, presentes en áreas de estancamiento temporal. Si los estudios detectan camarones de hadas de piscina vernal en el área de acción, se requerirá una Opinión biológica y medidas de

prevención, minimización y/o mitigación antes de completar la acción de la fase de diseño del proyecto.

Zorro de desierto de San Joaquín

Se realizarán estudios previos a la construcción dentro del área de acción dentro de los 30 días posteriores al inicio del trabajo en el proyecto para garantizar que no haya especies incluidas en la lista, entre ellas el zorro de desierto de San Joaquín. La capacitación en Concientización Ambiental de los trabajadores también se incluirá en las disposiciones especiales del contrato.

Halcón de Swainson

Con la implementación de medidas para evitar y minimizar los efectos, no se prevén efectos contra el Halcón de Swainson:

- Una serie de estudios previos a la construcción de conformidad con la Metodología y calendario recomendados para los censos de anidación del gavián de Swainson en la zona del Valle Central de California (mayo de 2000) serían conducidos por biólogos calificados dentro de 500 pies de la huella del proyecto durante la temporada de anidación (del 1 de febrero al 30 de septiembre) antes de las ejecutar las actividades de construcción.
- Si se descubren halcones de Swainson anidando dentro de 500 pies de la huella del proyecto, el sitio del nido se designaría como un área ambientalmente sensible y se establecería una zona de amortiguamiento de 500 pies (zona de exclusión) hasta que un biólogo calificado haya determinado que el nido ya no está activo.
- Un biólogo calificado monitorearía el nido activo durante las actividades de construcción dentro de la zona de amortiguamiento.
- La remoción de cualquier árbol dentro del área del proyecto debe hacerse fuera de la temporada de anidación; sin embargo, si es necesario eliminar árboles dentro del área del proyecto durante la temporada de anidación, un biólogo calificado inspeccionará los árboles antes de eliminarlos para asegurarse de que no haya nidos presentes.

2.3.3 Especies invasivas

Marco regulatorio

El 3 de febrero de 1999, el presidente William J. Clinton firmó la Orden Ejecutiva 13112 que exige a las agencias federales combatir la introducción o propagación de especies invasoras en los EE. UU. La orden define especies invasoras como “cualquier especie, incluidas sus semillas, huevos, esporas u otro material biológico capaz de propagar esa especie, que no es nativo del ecosistema donde su introducción provoca o es probable que provoque daño económico o ambiental o daño contra la salud humana”. La guía de la Administración Federal de Carreteras emitida el 10 de agosto de 1999 dirige

el uso de la lista de especies invasoras del estado, mantenida por el Consejo de Especies Invasoras de California para definir las especies invasoras que deben considerarse como parte del análisis de NEPA para un proyecto propuesto.

Efectos en el ambiente

Se completó un estudio del entorno natural para el proyecto el 8 de noviembre de 2021.

En el área de acción se encontraron varias especies de plantas incluidas en la lista del Consejo de Plantas Invasoras de California. Todas estas especies observadas tienen una amplia distribución en todo el Valle Central y son características de muchos sitios perturbados en toda la región. Las plantas invasoras dominantes incluyen cardo ruso, varias especies de mostaza, cardos estrella, bromus diandrus y rabanito silvestre.

Estas malezas invasoras crecen a lo largo de los arcenes de las carreteras sin pavimentar, las medianas de carreteras con vegetación y áreas cubiertas de malezas alrededor y entre campos agrícolas y otras estructuras.

Consecuencias ambientales

Para evitar la introducción y propagación de especies invasoras, Caltrans ha emitido los lineamientos de políticas, que brindan un marco para abordar los problemas de manejo de la vegetación adyacente a las carreteras para las actividades de construcción y los programas de mantenimiento. Estas medidas pueden incluir la inspección y limpieza de los equipos del proyecto, compromisos para asegurar el uso de mantillos, capas superiores del suelo y mezclas de semillas nativas o libres de elementos invasores y estrategias de erradicación para la remoción y disposición adecuada de las poblaciones existentes o que pudieran ocurrir en el futuro.

De conformidad con la Orden Ejecutiva sobre Especies Invasoras, la Orden Ejecutiva 13112 y la orientación de la Administración Federal de Carreteras, el control de la erosión y el paisajismo del proyecto no utilizará especies catalogadas como invasoras. Caltrans no utiliza ninguna de las especies de la lista de especies invasoras de California para el control de la erosión o para crear paisajismo en el Valle de San Joaquín. Todos los equipos y materiales serán inspeccionados para bloquear la presencia de especies invasoras y limpiados si es necesario.

Medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

No se requerirían medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos.

2.4 Impacto acumulativo

Marco regulatorio

Los impactos acumulativos son los que resultan de acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles combinadas con los impactos potenciales del proyecto propuesto. Una evaluación de efectos acumulativos examina los impactos colectivos planteados por planes y proyectos individuales de uso del suelo. Los impactos acumulativos pueden ser el resultado de impactos individualmente menores, pero colectivamente sustanciales que tienen lugar a lo largo de un período de tiempo.

Los impactos acumulativos sobre los recursos de la zona del proyecto pueden derivarse del desarrollo residencial, comercial, industrial y de carreteras, así como del desarrollo agrícola y de la conversión a cultivos agrícolas más intensivos. Estas actividades de uso del suelo pueden degradar el hábitat y la diversidad de especies a través de consecuencias como el desplazamiento y la fragmentación de hábitats y poblaciones, la alteración de la hidrología, la contaminación, la erosión, la sedimentación, la interrupción de los corredores de migración, los cambios en la calidad del agua y la introducción o fomento de depredadores. También pueden contribuir a los impactos potenciales en la comunidad identificados para el proyecto, como cambios en el carácter de la comunidad, patrones de tráfico, disponibilidad de vivienda y empleo.

La sección 15130 de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California describe cuándo es necesario un análisis de los impactos acumulativos y qué elementos son necesarios para una discusión adecuada de los impactos acumulativos. La definición de impacto acumulativo con arreglo a la Ley de Calidad Ambiental de California figura en la sección 15355 de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California. La definición de impactos acumulativos con arreglo a la Ley nacional de política ambiental figura en la sección 1508.7 del Código 40 de Regulaciones Federales.

Efecto en el entorno

Los impactos acumulativos identificados para el proyecto de Mejora del Intercambiador de Seis Carriles de Tulare y la Avenida Paige son aquellos impactos que resultan de acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles que ocurren en el área del proyecto. El área de estudio para cada uno de los recursos potencialmente afectados por los proyectos acumulativos se discute aquí. El medio ambiente afectado para cada uno de estos recursos se ha discutido previamente en sus respectivas partes del Capítulo 2.

Los impactos acumulativos sobre los recursos de la zona del proyecto pueden deberse al desarrollo residencial, comercial, industrial y de

carreteras. Estas actividades de uso del suelo pueden degradar el hábitat y las poblaciones, alterar la hidrología, contaminar, erosionar, sedimentar, interrumpir los corredores migratorios, cambiar la calidad del agua e introducir o promover depredadores. También pueden contribuir a los impactos potenciales en la comunidad identificados para el proyecto, como cambios en el carácter de la comunidad, patrones de tráfico, disponibilidad de vivienda y empleo.

Para definir el área de estudio de recursos de un sistema de transporte, el análisis de impacto acumulativo debe considerar los impactos de las áreas de recursos en las que existen impactos significativos. El proyecto no impactaría las siguientes áreas de recursos.

Recursos no afectados sustancialmente por impactos acumulativos

Se estudiaron los siguientes recursos y se determinó que no presentaban un estado de salud deficiente o en declive o que el proyecto propuesto no contribuiría a impactos considerables acumulativos. Los impactos a la salud, estado o condición de estos recursos como resultado de impactos pasados, presentes y razonablemente previsibles no ocurrirían como resultado de este proyecto.

Sección: 2.1.1 Uso actual y futuro del suelo

Sección: 2.1.2 Coherencia con los planes estatales, regionales y locales

Sección: 2.1.3 Parques e instalaciones recreativas

Sección: 2.1.5 Carácter comunitario y cohesión

Sección: 2.1.6 Traslado y adquisición de bienes inmuebles

Sección: 2.1.8 Servicios públicos y de emergencia

Sección: 2.1.11 Recursos culturales

Sección 2.2.1 Calidad del agua y escorrentía de aguas pluviales

Sección 2.2.2: Paleontología

Sección 2.2.3 Residuos y materiales peligrosos

Sección 2.2.6 Energía

Sección: 2.3.1 Humedales y otras aguas

Sección 2.3.2 Especies amenazadas y en peligro de extinción

Sección 2.3.3 Especies invasoras

El análisis de impacto acumulativo se basa en proyectos conocidos que están actualmente propuestos, aprobados o en construcción con Caltrans, el Condado de Tulare y la Ciudad de Tulare.

El análisis concluyó que puede haber impactos acumulativos en varios recursos:

- Calidad del aire
- Justicia ambiental
- Visual/Estética
- Ruido y vibraciones
- Tráfico/Crecimiento
- Gases de efecto invernadero

A continuación, se presenta un análisis de los impactos acumulativos de estos recursos. El medio ambiente afectado para cada uno de estos recursos se ha discutido previamente en su parte respectiva en el Capítulo 2; el análisis se centra en los impactos acumulativos de las alternativas de construcción en esta sección.

Esta sección describe las características sociales y demográficas del área del proyecto. Los datos se obtuvieron del Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare de 2022 y del Plan General de la Ciudad de Tulare de 2014.

Esta sección es la evaluación de referencia del análisis acumulativo, con la identificación de las áreas de estudio de recursos, la salud o el estado de los recursos y la contribución del proyecto a los efectos acumulativos, basándose en las evaluaciones individuales proporcionadas y resumidas en la Tabla 2.48. Las áreas de estudio de los recursos se sitúan generalmente en los límites naturales del recurso afectado y no en los límites jurisdiccionales. El ámbito geográfico (o área dentro de la cual los proyectos pueden contribuir a un efecto acumulativo específico) del análisis de impacto acumulativo varía en función del área temática medioambiental específica que se esté analizando.

Consecuencias medioambientales

La lista de proyectos razonablemente previsibles se basa en proyectos conocidos identificados por Caltrans y la ciudad de Tulare. La tabla 2.39 muestra los proyectos razonablemente previsibles considerados en el análisis de impacto acumulativo para este proyecto.

Tabla 2.39 Acciones presentes a realizar y Acciones futuras razonalmente previsibles.

Nombre del proyecto o solicitante	Ubicación del proyecto	Descripción del proyecto	Usos del proyecto	Impacto medioambiental	Estado del proyecto
Intercambiador Internacional Agri-Center Way	Ciudad de Tulare; 0,8 millas al sur del paso elevado de Paige Avenue.	Este proyecto propone construir un nuevo intercambiador utilizando la actual Avenida Comercial desde la Calle K para conectar con la Ruta Estatal 99.	El proyecto mejorará el rendimiento operativo de la Ruta Estatal 99 dentro de los límites del proyecto, aliviará la congestión del tráfico en las carreteras locales y mejorará la accesibilidad en el sistema de autopistas de esa zona.	Había que adquirir un total de 19 acres de tierras de labranza y una empresa.	Inicio de la construcción Verano de 2023
Mejoras operativas en el intercambiador de Bardsley	En la ciudad de Tulare, entre el punto kilométrico 28,20 y el punto kilométrico 28,90.	Este proyecto propone señalar las intersecciones de la Ruta Estatal 99 en dirección norte y sur en Bardsley Avenue. Las rampas en dirección norte y sur se ampliarían para dar cabida a un carril de giro a la izquierda y otro a la derecha.	El proyecto mejoraría el funcionamiento de las intersecciones en rampa en el intercambiador de Bardsley Avenue y optimizaría el flujo de tráfico para vehículos, peatones y ciclistas.	El proyecto se encuentra en las primeras fases de desarrollo. Se prevé que los estudios medioambientales comiencen en febrero de 2024, lo que permitiría determinar con mayor precisión las repercusiones medioambientales.	Se prevé que el proyecto comience los estudios medioambientales en febrero de 2024.
Tajo Seis Carriles	En el condado de Tulare, en la ruta estatal 99 entre Prosperity Avenue y al norte de North Goshen Overhead.	Este proyecto ampliará la carretera estatal 99 de cuatro a seis carriles.	El proyecto mejorará las operaciones al cumplir las normas de diseño actuales y añadir carriles de incorporación.	En total se adquirieron 26 acres de tierras de labranza y un aparcamiento de un negocio.	El proyecto está actualmente en construcción.

Capítulo 2 • Efectos en el ambiente, consecuencias ambientales y medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos

Nombre del proyecto o solicitante	Ubicación del proyecto	Descripción del proyecto	Usos del proyecto	Impacto medioambiental	Estado del proyecto
Delano a Pixley 6 carriles con rehabilitación del pavimento	En la ruta estatal 99, desde el puesto millas 56,4 a 57,6 en el condado de Kern y desde el puesto millas 0,0 a 13,5 en el condado de Tulare.	Este proyecto ampliará la carretera estatal 99 de cuatro a seis carriles.	El proyecto mejorará las deficiencias operativas, mejorará el movimiento de mercancías, preverá el crecimiento futuro y reparará y ampliará la vida útil del pavimento existente a lo largo de este segmento.	El proyecto aumentará los kilómetros recorridos por los vehículos.	El proyecto de Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Medioambiental ha sido finalizado y distribuido.
Centro industrial de Paige Avenue	Lado sur de Paige Avenue, al oeste de I Street.	Desarrollo de dos edificios industriales en 76,44 acres.	El proyecto construirá un centro de distribución que traerá cientos de puestos de trabajo a la ciudad de Tulare.	Un total de 76,44 acres de terreno están divididos en zonas industriales.	Se prevé que el proyecto esté terminado en 2025.

Tabla 2.40 Recursos en el área de estudio

Zonas de estudio de recursos y evaluaciones de recursos Cuestiones medioambientales	Ámbito geográfico del área de estudio de los recursos	Salud/estado de los recursos	Contribución del proyecto a los impactos acumulativos
Calidad del aire	Entorno del proyecto	En declive	Considerable
Justicia ambiental	Corredor del proyecto propuesto	En declive	Considerable
Visual/Estética	Corredor del proyecto propuesto	Estable	No Considerable
Ruido y vibraciones	Corredor del proyecto propuesto	En declive	No Considerable
Circulación del tráfico/crecimiento	Corredor del proyecto propuesto	En declive	No Considerable
Gases de efecto invernadero	Entorno del proyecto	En declive	Considerable

Calidad del aire

Área de estudio de recursos y condición acumulativa actual

Dentro de la cuenca atmosférica del valle de San Joaquín, el condado de Tulare es una zona designada de no cumplimiento para el ozono y las partículas y debe considerar medidas de control del transporte para reducir las emisiones a fin de demostrar la conformidad con el Plan Estatal de Aplicación de la calidad del aire para satisfacer los requisitos federales. Los Informes de Impacto Ambiental de la Estrategia de Comunidades Sostenibles/Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare de 2022 (Borrador de mayo de 2022; Final de agosto de 2022), que incluye el proyecto propuesto como parte de su alternativa de construcción, evaluó los impactos acumulativos del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles. Esos documentos, que incluyen, entre otros, el análisis de impacto acumulativo contenido en la Sección 4.3, se incorporan por referencia a esta Evaluación ambiental/Informe de impacto ambiental; se pueden encontrar en el sitio web de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare en:

Los Informes de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare de 2022 analizaron y determinaron lo siguiente que es relevante para la condición acumulativa y las conclusiones para el proyecto de Mejoramiento del Intercambio de Tulare Six-Lane y Paige Avenue:

1. Las actividades de construcción asociadas con las mejoras de transporte y el proyecto de uso de la tierra darían como resultado un aumento neto acumulativo considerable en los contaminantes de criterio para los cuales la región del proyecto no cumple con el estándar federal o estatal aplicable de calidad del aire ambiental. Este impacto sería significativo e inevitable.
2. La operación de las mejoras de transporte propuestas y los proyectos de uso de la tierra previstos por el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 daría como resultado un aumento neto acumulativo considerable de contaminantes criterio para los cuales el proyecto no se está alcanzando según el estándar federal o estatal aplicable de calidad del aire ambiental. Este impacto sería significativo e inevitable.

El análisis acumulativo del Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 establece:

Las emisiones de gases orgánicos reactivos, óxidos de nitrógeno, material particulado 2.5 y material particulado 10 bajo el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables propuesto para 2022 disminuirían en comparación con la referencia de 2021 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare a pesar de un aumento proyectado en las millas recorridas por vehículos. Esta disminución en las emisiones es consistente con la tendencia a la baja de estos contaminantes en todo el estado como resultado de las reglas de la Junta de Recursos del Aire de California diseñadas para las emisiones de automóviles y camiones. Las mejoras en el transporte y el uso futuro de la tierra previstos por el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles fomentan una mejor circulación y un desarrollo de mayor densidad a lo largo de los corredores de transporte, lo que reduciría aún más las emisiones móviles en carretera.

El Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles propuesto para 2022 tiene como objetivo aumentar la capacidad de uso de la tierra residencial y comercial dentro de los corredores de tránsito existentes, trasladando una mayor parte del crecimiento futuro a estos corredores y, en última instancia, aumentando la densidad, mejorando la circulación y las conexiones multimodales, y conduciendo a menos millas recorridas por vehículo per cápita, lo que tendría un efecto beneficioso en la calidad del aire. Las condiciones bajo el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles propuestas para 2022 se compararon con las condiciones de “Sin proyecto” de 2046 con fines informativos. El Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles propuesto para 2022 daría como resultado una disminución neta en las millas recorridas

por vehículos en comparación con el escenario "Sin proyecto" de 2046 debido a las mejoras de transporte y los patrones de uso de la tierra identificados en el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles propuesto para 2022. Como tal, las emisiones de los vehículos en carretera también se reducirían según las condiciones propuestas del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 en comparación con el escenario "Sin proyecto". Como se señaló anteriormente, el condado de Tulare actualmente no cumple con los estándares federales y estatales de material particulado 2.5 y ozono y los estándares estatales de material particulado 10.

Como se muestra en la Tabla 4.3-5, en los escenarios "Sin proyecto" y "Plan de transporte regional propuesto para 2022/Estrategia de comunidades sustentables", se pronostica que los niveles de emisiones de precursores de ozono disminuirán a pesar del crecimiento futuro proyectado. Las emisiones de óxidos de nitrógeno son generadas principalmente por los camiones y se espera que disminuyan con el tiempo debido en parte al impacto de las normas de la Junta de Recursos del Aire de California diseñadas para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno de los camiones y autobuses diésel. Las emisiones de gases orgánicos reactivos se deben principalmente a los vehículos de gasolina y son menores debido a las mejoras en las tasas de emisión de los vehículos. Las emisiones de material particulado 10 también son generalmente consistentes con las tendencias estatales.

También tenga en cuenta que las emisiones de contaminantes del aire que se muestran en la Tabla 4.3-5 son emisiones modeladas en función de las millas recorridas por el vehículo. Los resultados no tienen en cuenta algunas estrategias propuestas de reducción de millas recorridas por vehículos, como un plan de gestión de la demanda de transporte, teletrabajo y mejoras en el servicio de tránsito, porque estas estrategias son reducciones fuera del modelo que no se pueden incluir en EMFAC. Se espera que las emisiones de contaminantes atmosféricos móviles del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables propuestos para 2022 disminuyan con la inclusión de estas estrategias de reducción de millas recorridas por vehículos, de modo que el análisis en este documento representa el peor escenario razonable para las emisiones de contaminantes atmosféricos. Por lo tanto, los impactos operativos a largo plazo serían menos que significativos.

Sin embargo, con la inclusión de otras emisiones del uso de la tierra, se determinó que los impactos acumulativos tanto del transporte como de otras emisiones del uso de la tierra serían acumulativamente considerables y darían como resultado un impacto acumulativo significativo e inevitable.

3. Las mejoras de transporte propuestas y los proyectos de uso de la tierra previstos por el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables 2022 pondrían a los

receptores sensibles a concentraciones sustanciales de partículas contaminantes. Sin embargo, debido a que el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles propuesto para 2022 reduciría la exposición en comparación con la línea de base, los impactos serían menos que significativos.

El análisis acumulativo del Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 establece:

El polvo reincorporado se refiere al polvo de la carretera que se "levanta" al mover los vehículos en las carreteras pavimentadas y sin pavimentar. Este tipo de polvo sería generado por la actividad vial bajo el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sustentables propuesto para 2022. Además, el polvo de la actividad de construcción se sumaría a los niveles regionales de polvo. Los efectos sinérgicos del polvo de la carretera (normalmente medido como materia particulada 10) con el ozono y los componentes peligrosos del propio polvo de la carretera que se reincorpora (carcinógenos, irritantes, patógenos) pueden afectar la salud humana al contribuir a enfermedades respiratorias como el asma y las alergias.

Aunque los avances en el control de las emisiones de los vehículos motorizados han permitido que las emisiones de algunos contaminantes del tubo de escape de los vehículos disminuyan en los últimos 20 años, la cantidad de vehículos en uso y la cantidad de actividad de los vehículos ha seguido aumentando. Esto sugeriría que el polvo de la carretera reincorporado también ha aumentado, ya que la cantidad de polvo reincorporado está relacionada con la cantidad de vehículos en una vía.

Las emisiones totales de partículas serían más bajas con la implementación del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables propuesto para 2022 en comparación con las condiciones de referencia de 2021. A pesar de un aumento en las millas recorridas por vehículos dentro de la región de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, las emisiones de partículas serían más bajas bajo las condiciones propuestas del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 en comparación con las condiciones existentes, en gran parte debido a los avances en el control de emisiones. Por lo tanto, el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables propuesto para 2022 no expondría a los receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes asociadas con el polvo de la carretera que se reincorpora, y los impactos serían menos que significativos.

4. Las mejoras de transporte y los proyectos de uso de la tierra previstos por el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables 2022 propuestos expondrían a los receptores sensibles a

concentraciones sustanciales de contaminantes tóxicos en el aire. Los impactos serían significativos e inevitables.

El análisis acumulativo del Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 establece:

Si bien las concentraciones generales de contaminantes tóxicos en el aire y los riesgos para la salud asociados dentro de cualquier distancia dada de las fuentes móviles en la región generalmente disminuirían con la implementación del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2022 propuesto en comparación con los niveles existentes (2021) (consulte la Tabla 4.3-7), la exposición se basa principalmente en parámetros locales como el tráfico diario promedio en los segmentos de carreteras locales o la dirección del viento en relación con la fuente y el receptor. Como tal, los riesgos para la salud adyacentes a las carreteras y las instalaciones de transporte con mucho tráfico (por ejemplo, las rutas estatales 99 y 198) seguirían siendo más altos que los promedios regionales. Consulte la Sección 4.14, Transporte, para obtener un resumen del tráfico diario promedio en carreteras con mucho tráfico en la región de la Asociación de Gobierno del Condado de Tulare.

Es importante tener en cuenta que una variedad de otros factores contribuyen a la disminución de las emisiones contaminantes en comparación con las condiciones existentes, incluida la tecnología de los vehículos, los combustibles más limpios y la renovación de la flota. Sin embargo, para lograr las mayores reducciones de millas recorridas por vehículos a partir de una red de circulación eficiente, el desarrollo también debe necesariamente estar relativamente cerca del transporte público y los principales corredores viales. Aunque la ubicación precisa y la densidad de dicho desarrollo no se conocen en este momento, el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables propuesto para 2022 podría dar lugar a nuevos receptores sensibles ubicados cerca de las fuentes de contaminantes tóxicos del aire nuevas y existentes de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare 2022 Plan Regional de Transporte y Estrategia de Comunidades Sostenibles 4.3-32, lo que podría resultar en la exposición de receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes tóxicos en el aire. Por lo tanto, los impactos relacionados con las emisiones de contaminantes tóxicos del aire serían potencialmente significativos. La ubicación de nuevos receptores sensibles estaría sujeta a los procesos de aprobación del uso de la tierra de una jurisdicción individual y se analizaría sobre la base de un proyecto individual y estaría sujeta a las medidas de mitigación que se identifican a continuación. Las siguientes medidas de mitigación reducirían este impacto.

Impactos indirectos y directos del proyecto (contribución)

Como se discutió en la Sección 2.2.4 de este documento, el proyecto propuesto resultaría en un aumento en las emisiones de algunos contaminantes criterio en comparación con las condiciones existentes; también aumentaría las emisiones de algunos contaminantes criterio al comparar la construcción futura con la no construcción futura.

Proyectos pasados y futuros previsibles

Los futuros proyectos de transporte planificados, como Delano a Pixley 6-Lane with Pavement Rehabilitation, Tagus Six-Lane, International Agri-Center Interchange y Paige Avenue Industrial Park, se encuentran dentro de las inmediaciones del proyecto. Estos proyectos podrían contribuir a los impactos acumulativos a corto plazo en la calidad del aire si los cronogramas de construcción de estos proyectos se superponen. No se espera que se produzca este escenario debido a que no se espera que la construcción de los diversos proyectos presentes y futuros razonablemente previsibles sea simultánea.

Con base en el análisis de la calidad del aire documentado en la Sección 4.3 del Borrador del Informe de Impacto Ambiental, el Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare de 2022 se ajusta a los planes aplicables del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (Plan de Ozono de 2016, Plan de Mantenimiento de Partículas 10 de 2007 y Partículas de Materia 2.5 de 2012) y demuestra progreso hacia el logro de los estándares estatales de calidad del aire ambiental para partículas finas y respirables y ozono.

Impactos acumulativos potenciales

Las actividades de construcción causan impactos en la calidad del aire a corto plazo, que se consideran inevitables. Los impactos a largo plazo en la calidad del aire se deben al aumento del viaje en vehículos del proyecto debido al crecimiento en el área. El proyecto mejorará la seguridad y la eficiencia operativa en el intercambio de Paige Avenue y mejorará el flujo de tráfico local dentro y fuera de la ruta estatal 99. La construcción de la alternativa de construcción mejoraría los viajes a lo largo de la ruta estatal, maximizaría la eficiencia operativa y minimizaría la exposición de los automovilistas a peligros que pueden contribuir a colisiones vehiculares.

Si bien los aumentos del proyecto propuesto en las emisiones de contaminantes atmosféricos que se detallan en la Sección 2.2.4 no se considerarían individualmente sustanciales según NEPA/significativos según CEQA, dadas las condiciones acumulativas existentes y futuras descritas en el Informe de impacto ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sustentables de 2022, el aumento gradual del proyecto propuesto en esas emisiones sería acumulativamente considerable y contribuiría a los efectos acumulativos significativos ya identificados.

Justicia Ambiental

Los impactos de la justicia ambiental son soportados principalmente por una población minoritaria y/o una población de bajos ingresos. Los impactos adversos para las poblaciones de justicia ambiental en el área de estudio socioeconómico ocurrirían a partir de lo siguiente: impactos acumulativos en la calidad del aire descritos en el Informe de impacto ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022, el aumento incremental del proyecto propuesto en esas emisiones sería cumulativamente considerable y contribuiría a los efectos acumulativos significativos ya identificados (consulte la Sección 2.4 Impacto acumulativo: calidad del aire para obtener más información y la Sección 2.1.7 sobre Justicia ambiental).

Visual/Estética

Área de estudio de recursos

La ocupación del suelo en el corredor del proyecto es principalmente agrícola, comercial y residencial. La vegetación a lo largo de la autopista tiene grandes adelfas maduras en la mediana y grandes eucaliptos maduros en los arcenes exteriores. Las adelfas de la mediana aportan una vibrante sensación de color y textura durante todo el año, pero son memorables cuando florecen en primavera y hasta el otoño. La proximidad de la vegetación a la calzada le permite dominar las vistas en la mayoría de los lugares. El tramo de la autopista comprendido entre el punto kilométrico 28,33 y el 30,06 es una Autopista Paisajística Clasificada debido a la plantación de vegetación ornamental que cumple los criterios establecidos por el Código de Reglamentos de California, Reglamento de Publicidad Exterior, Título 4, División 6.

Impactos directos e indirectos del proyecto

La eliminación de árboles y otra vegetación para este proyecto, especialmente los de gran tamaño o de larga tradición, supone un impacto visual de moderado a alto, al igual que la eliminación de los característicos arbustos de adelfas de la mediana. Cuando se retiran árboles de los márgenes de la carretera, éstos deben ser sustituidos, preferiblemente en la zona de impacto paisajístico o visual de donde fueron retirados cuando se dispone de una servidumbre de paso adecuada. En el caso de este proyecto, el impacto acumulativo se reducirá con las plantaciones de reemplazo, todas las cuales deberían poder acomodarse dentro de los límites del proyecto. Los anteriores proyectos de mejora del transporte y las actividades de mantenimiento han eliminado recientemente árboles y otra vegetación, y la actividad de mantenimiento en curso puede dar lugar a la eliminación adicional de árboles y arbustos. Este proyecto incluye la replantación, lo que reducirá los impactos de este proyecto y, por lo tanto, su contribución a la condición visual acumulativa.

Proyectos pasados y futuros

Se puede considerar que tres proyectos planificados o actualmente en construcción contribuyen a los recursos visuales del corredor: Delano a Pixley de 6 carriles con rehabilitación del pavimento, Tagus de seis carriles, y el Intercambiador Internacional Agri-Center. Todos los proyectos contribuirían a los cambios visuales del corredor; sin embargo, con medidas para disminuir los impactos visuales, no alterarían significativamente el paisaje visual, no degradarían la calidad visual del área del proyecto y no afectarían negativamente a los usuarios y vecinos de la autopista. Por lo tanto, los efectos acumulativos del proyecto no serían considerables.

Ruido y vibraciones

Área de estudio de recursos

Las investigaciones de campo se llevaron a cabo el 13 de septiembre de 2020 y el 4 de octubre de 2020, para identificar los usos del suelo que podrían estar sujetos a los impactos del ruido del tráfico del proyecto propuesto. Los usos del suelo dentro de los límites del proyecto y sus receptores representativos se dividen en segmentos y se describen en detalle en la siguiente sección en función de la topografía de la carretera con respecto a los receptores identificados.

Impactos directos e indirectos del proyecto

Este proyecto es un proyecto de Tipo 1 según la definición de la Administración Federal de Carreteras porque aumentaría el número de carriles de circulación, incrementaría potencialmente el volumen o la velocidad del tráfico y acercaría el tráfico a un receptor. Los impactos sonoros temporales de la construcción serían inevitables en las zonas inmediatamente próximas a la alineación del proyecto propuesto. El ruido de las actividades de construcción puede dominar intermitentemente el entorno acústico en la zona de construcción inmediata.

Proyectos pasados y futuros previsibles

Los futuros proyectos de transporte planificados, como el de Delano a Pixley de 6 carriles con rehabilitación del pavimento, el del Tajo de seis carriles y el del Intercambiador Internacional Agri-Center, se encuentran en las inmediaciones del proyecto. Estos proyectos podrían contribuir a los impactos acumulativos de ruido a corto plazo si los calendarios de construcción de estos proyectos se superponen. Este escenario no se espera que ocurra porque la construcción de los diversos presentes y razonable no se espera que sea simultánea. Además, cada proyecto sería responsable de seguir las ordenanzas de ruido aplicables durante la construcción, reduciendo así el impacto del ruido. Como resultado, el proyecto propuesto no contribuiría a un impacto acumulativo de la calidad del ruido.

Impactos acumulativos potenciales

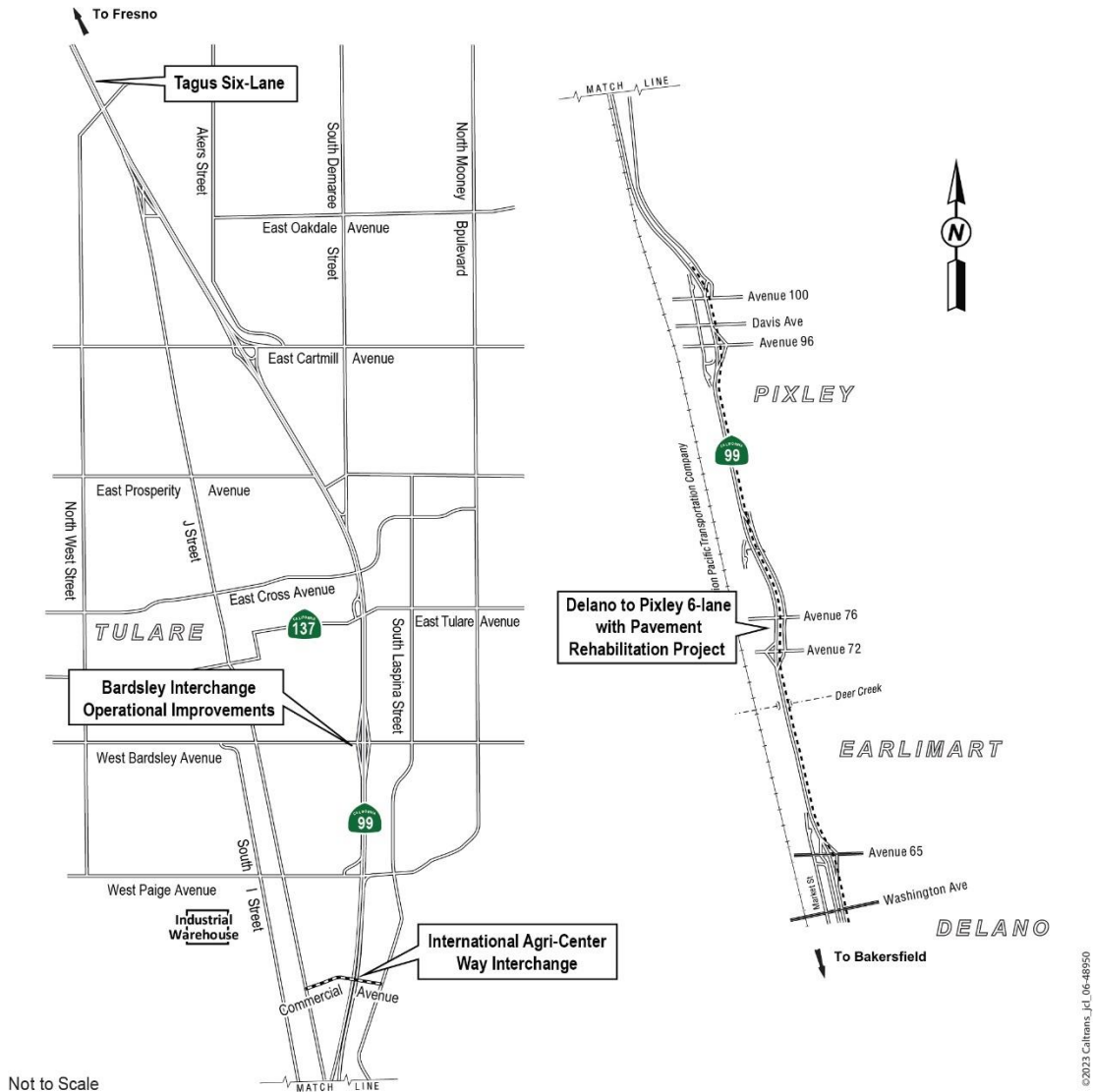
Caltrans tiene la intención de incorporar la reducción del ruido en forma de tres barreras descritas anteriormente como muro de contención acústica 1, muro de contención acústica 2 y muro de contención acústica 4. Estas medidas pueden cambiar en función de las aportaciones recibidas del público. Estas medidas pueden cambiar en función de la información recibida del público. Si las condiciones han cambiado sustancialmente durante el diseño final, es posible que no se construya la reducción del ruido. La decisión final sobre la reducción del ruido se tomará una vez finalizado el diseño del proyecto. Con la reducción, el proyecto propuesto no tendría un impacto acústico acumulativo considerable.

Tráfico/Crecimiento

Área de recursos

El proyecto propuesto se encuentra dentro de los límites de la ciudad de Tulare y del área de planificación de la ciudad. El uso del suelo en los límites del proyecto es una mezcla de terrenos agrícolas, usos industriales de ligeros a pesados, instalaciones comerciales comunitarias, zonas residenciales de baja a alta densidad y centros comerciales de barrio. Las inmediaciones en el Intercambiador de Paige Avenue se considera una zona industrial de la ciudad que se extiende al oeste de la autopista, al sur de Bardsley Avenue a lo largo de la Ruta Estatal 99. En esta zona, el Plan General de Tulare 2035 indica un cambio hacia el uso industrial pesado en el futuro. Consulte la Figura 2.10 para ver los proyectos de transporte relevantes para el área del proyecto.

Figura 2-10: Proyectos de transporte dentro o cerca del área del proyecto



Impactos directos e indirectos del proyecto

Bajo la condición acumulativa, se espera que continúe el desarrollo urbano en curso dentro de la zona de estudio. Los proyectos de transporte locales y regionales tienen por objeto dar cabida al aumento previsto del tráfico relacionado con el desarrollo de la región. Sin embargo, si las obras de varios proyectos se solaparan con las del proyecto propuesto durante la construcción, podrían producirse impactos acumulativos significativos relacionados con los retrasos y desvíos de tráfico para los desplazamientos en la región.

Proyectos pasados y futuros

La ciudad de Tulare aprobó el Centro Industrial Paige Avenue en West Paige Avenue y I Street en 74,66 acres de terreno designado en el Plan General de la ciudad de Tulare como industrial. El proyecto está en consonancia con el Informe Final de Impacto Ambiental de 2009 para el Plan Específico del Parque Industrial de South I Street y prevé que el año de apertura sea 2025. La zona del proyecto del Plan Específico consta de unos 458 acres, y el terreno se dividió en 2 acres de industria ligera, 361 acres de industria pesada y 83 acres de zona residencial urbana y suburbana. Los 12 acres restantes se destinan a calles y vías férreas. El plan específico esboza varios objetivos, uno de ellos proporcionar suelo industrial adicional para dar cabida a usuarios de mayor y mediano tamaño. Por lo tanto, los desarrollos actuales y futuros se habrían producido con o sin las mejoras del enlace de Paige Avenue. El proyecto de mejora del enlace de seis carriles de Tulare y la avenida Paige no induciría un crecimiento sustancialmente superior al previsto en los planes generales de la ciudad y el condado.

Los proyectos de autopistas planificados, como los proyectos de Delano a Pixley de 6 carriles con rehabilitación del pavimento y de ampliación de seis carriles de Tagus en el corredor de la Ruta Estatal 99, podrían requerir reducciones temporales en el ancho de los carriles y en los límites de velocidad a lo largo de la Ruta Estatal 99, lo que podría contribuir a impactos acumulativos sustanciales en la circulación del tráfico y la congestión en las zonas de construcción. Aunque podría producirse algún nivel de interrupción del tráfico si los proyectos de desarrollo y mejora del transporte planificados se solaparan, los impactos acumulativos de la construcción serían temporales y los proyectos individuales contendrían medidas para evitar retrasos importantes en el tráfico. Por lo tanto, no se prevé que los efectos temporales de la construcción de múltiples proyectos se combinen para dar lugar a impactos acumulativos sustanciales, y el proyecto propuesto no tendría una contribución acumulativamente considerable.

Impactos acumulativos potenciales

A largo plazo, se espera que las mejoras de transporte previstas en las principales carreteras de la zona de estudio beneficien a la autopista existente State Route 99 y a los intercambiadores de Paige Avenue mejorando la seguridad y reduciendo la congestión. En conjunto, estos proyectos de transporte proporcionarían un beneficio regional acumulativo para el transporte y mejorarían la circulación y el acceso en la región. Por lo tanto, los impactos del tráfico no serían considerables acumulativamente.

Gases de efecto invernadero

El análisis de los gases de efecto invernadero es, por naturaleza, acumulativo. Ningún proyecto individual tiene la envergadura suficiente para ser la única causa del cambio climático. Por el contrario, el cambio climático es el resultado de millones de actividades que emiten gases de efecto

invernadero. El análisis de las emisiones de gases de efecto invernadero del proyecto propuesto se inscribe en el contexto de los esfuerzos realizados a escala estatal para minimizar los impactos del cambio climático. Véase la Sección 3.3., Cambio Climático, para la discusión de los impactos acumulativos y las medidas de mitigación.

Capítulo 3 Evaluación bajo la Ley de Calidad Ambiental de California

3.1 Determinación de la relevancia bajo la Ley CEQA

El proyecto propuesto es un proyecto conjunto del Departamento de Transporte de California (Caltrans) y la Administración Federal de Carreteras y está sujeto a requisitos de revisión ambiental estatales y federales. La documentación del proyecto, por lo tanto, se preparó de conformidad con la Ley de calidad ambiental de California (NEPA [California Environmental Quality Act]) y la Ley de política ambiental nacional (CEQA [California Environmental calidad del Act]). La responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) relativa a la revisión ambiental, la consulta y cualquier otra acción requerida de conformidad con las leyes federales sobre el medio ambiente aplicables a este proyecto le corresponde, o le ha correspondido, a Caltrans de conformidad con el Título 23, Sección 327 del Código 23 de los EE. UU. y el Memorándum de Entendimiento de fecha 23 de diciembre de 2016 acordado por la FHWA de Carreteras y Caltrans. Caltrans es la agencia principal bajo las leyes NEPA y CEQA.

Una de las principales diferencias entre NEPA y CEQA es la forma en que se determina la relevancia. Bajo NEPA, la relevancia se usa para determinar si se requerirá una Declaración de Impacto Ambiental o un nivel más minuciosa de documentación. NEPA exige preparar una Declaración de impacto ambiental cuando la acción federal propuesta (proyecto) en su conjunto tiene el potencial de “afectar significativamente a la calidad del medio ambiente humano”. La determinación de la relevancia se basa en el contexto y la intensidad. Algunos efectos que bajo CEQA tienen relevancia, pueden no ser de suficiente magnitud para determinar su relevancia bajo NEPA. Según NEPA, una vez que se toma una decisión con respecto a la necesidad de una Declaración de impacto ambiental, lo que se evalúa es la magnitud del impacto y no se considera importante para el texto ningún juicio sobre su relevancia individual. NEPA no requiere que se establezca una determinación de impactos significativos en los documentos ambientales.

CEQA, por otro lado, requiere que Caltrans identifique cada "efecto significativo en el medio ambiente" que resulte del proyecto y las formas de mitigar cada efecto significativo. Si el proyecto puede tener un efecto significativo sobre algún recurso ambiental, entonces se debe preparar un Informe de Impacto Ambiental. Todos y cada uno de los efectos significativos sobre el medio ambiente deben ser divulgados en el Informe de Impacto Ambiental y mitigados si es factible. Asimismo, las Directrices de CEQA enumeran una serie de “hallazgos significativos obligatorios”, que también

requieren la preparación de un Informe de impacto ambiental. No existen tipos de acciones bajo NEPA que sean paralelos a los hallazgos de relevancia obligatoria de CEQA. Este capítulo analiza los efectos de este proyecto y la relevancia bajo CEQA.

3.2 Lista de verificación ambiental de CEQA

Esta lista de verificación identifica los factores físicos, biológicos, sociales y económicos que podrían verse afectados por el proyecto propuesto. Las determinaciones del efecto potencial incluyen efecto significativo e inevitable, efecto menos que significativo con mitigación incorporada, efecto menos que significativo y ningún impacto. En muchos casos, los estudios de antecedentes realizados en relación con un proyecto indicarán que no hay efectos en un recurso en particular. Una respuesta Sin efecto refleja esta determinación. Los términos "significativo" y "relevancia" que se utilizan en la siguiente lista de verificación están relacionadas con los efectos bajo la Ley CEQA y no la Ley NEPA. Las preguntas de esta lista de verificación pretenden alentar la evaluación cuidadosa de los efectos y no representan umbrales de relevancia.

Las características del proyecto, que pueden incluir tanto elementos de diseño del proyecto como medidas estandarizadas que se aplican a todos o la mayoría de los proyectos de Caltrans, como las Mejores Prácticas de Administración y las medidas incluidas en los Planes y Especificaciones Estándar o como Disposiciones Especiales Estándar, se consideran una parte integral del proyecto y han sido considerados antes de cualquier determinación de relevancia documentada a continuación; vea los Capítulos 1 y 2 para una discusión detallada de estas características. Las anotaciones a esta lista de verificación son resúmenes de la información contenida en el Capítulo 2 como sustento de la justificación de las determinaciones de relevancia; para una discusión más detallada de la naturaleza y el alcance de los efectos, consulte el Capítulo 2. Esta lista de verificación incorpora por referencia la información contenida en los Capítulos 1 y 2.

3.2.1 Estética

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre cuestiones de estética

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

a. ¿Tiene un efecto adverso sustancial en una vista escénica?

Sin efecto—El proyecto no tendría un efecto adverso sustancial en una vista escénica porque el área del proyecto no incluye ninguna vista escénica.

b. ¿Daña sustancialmente los recursos escénicos, incluidos, entre otros, árboles, afloramientos rocosos y edificios históricos dentro de una carretera escénica estatal?

Sin efecto—El proyecto no dañaría sustancialmente los recursos escénicos dentro de una carretera escénica estatal porque el área del proyecto no incluye vistas escénicas.

c. En áreas no urbanizadas, ¿degrada 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, ¿el proyecto entraría en conflicto con la zonificación aplicable y otras regulaciones que rigen la calidad escénica?

Impacto menos que significativo con mitigación incorporada—Como se discutió en el Capítulo 2 en la sección Visual/Estética, el proyecto tendría un efecto en el carácter visual existente del sitio y sus alrededores. El proyecto eliminaría aproximadamente 23,880 pies lineales de adelfa, 543 árboles y 7 acres de paisajismo (en espera de las últimas elecciones de diseño para el Intercambio de Paige Avenue). Reemplazo de vegetación en una proporción de 1:1 para toda la vegetación eliminada. Se estima que más de mil árboles serían reemplazados o replantados. Los puntos de plantación pueden ocurrir en los sitios propuestos de la cuenca de aguas pluviales y el área donde se realinearía la ruta estatal 99 en la milla 25.8.

d. ¿Crea una nueva fuente sustancial de luz o resplandor que afectaría adversamente las vistas diurnas o nocturnas en el área?

Sin efecto—El proyecto no crearía una nueva fuente de luz o resplandor sustancial que afectaría adversamente las vistas diurnas o nocturnas en el área.

3.2.2 Recursos agrícolas y forestales

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los recursos agrícolas y forestales

Para determinar si los efectos en los recursos agrícolas son efectos ambientales significativos, las agencias líderes pueden consultar el Modelo de Evaluación de Tierras Agrícolas y Evaluación de Sitios de California (1997) preparado por el Departamento de Conservación de California como un modelo opcional para usar en la evaluación de los efectos en la agricultura y las tierras agrícolas. Para determinar si los efectos en los recursos forestales, incluidos los bosques madereros, son efectos ambientales significativos, las agencias principales pueden consultar la información compilada por el Departamento Forestal y de Protección contra Incendios de California con respecto al inventario estatal de terrenos forestales, como el Proyecto de Evaluación de Bosques y Pastizales y el Proyecto de Evaluación de Bosques y el Proyecto de Evaluación del Legado, así como la metodología de medición del carbono forestal contemplada en los Protocolos Forestales adoptados por la Junta de Recursos del Aire de California.

El proyecto:

a. ¿Convertiría tierras de cultivo de primera calidad, tierras de cultivo únicas o tierras de cultivo de relevancia estatal (tierras de cultivo), como se muestra en los mapas preparados de conformidad con el Programa de monitoreo y mapeo de tierras de cultivo de la Agencia de Recursos de California, para uso no agrícola?

Sin efecto—El proyecto propone adquirir un pequeño rincón de la parcela 191-070-021, donde actualmente se siembran cultivos de huerta. Una revisión del mapa de uso de suelo de la ciudad de Tulare indica que toda esta parcela, que consta de 119 acres en total, está dividida en zonas C-3, Distrito Comercial Minorista. De acuerdo con el Volumen 4 del Manual de referencia ambiental estándar, cualquier tierra de cultivo (independientemente de la calidad) que ya esté en desarrollo o comprometida con el desarrollo urbano no está sujeta a la Ley de política de protección de tierras de cultivo.

b. ¿Entraría en conflicto con la zonificación existente para uso agrícola o un contrato de la Ley Williamson?

Sin efecto—El proyecto no entraría en conflicto con la zonificación existente para uso agrícola o un contrato de la Ley Williamson porque el proyecto no adquiriría terrenos que se adquirirían en virtud del contrato de la Ley Williamson.

c. ¿Entraría en conflicto con la zonificación existente o causa la rezonificación de terrenos forestales (según se define en la Sección 12220(g) del Código de Recursos Públicos), terrenos madereros (según se define en el Artículo 4526 del Código de Recursos Públicos) o terrenos madereros zonificados Producción de terrenos madereros (tal como se define en la Sección 51104(g) del Código del Gobierno)?

No existen tierras de cultivo ni forestales dentro del área del proyecto.

d. ¿Tiene como resultado la pérdida de tierras forestales o la conversión de tierras forestales a usos no forestales?

No existen tierras de cultivo ni forestales dentro del área del proyecto.

e. ¿Involucra otros cambios en el entorno existente que, debido a su ubicación o naturaleza, podrían dar lugar a la conversión de tierras agrícolas a usos no agrícolas dar lugar o a la conversión de tierras forestales a usos no forestales?

Sin efecto—No se anticipan otros cambios en las tierras agrícolas y no existen tierras forestales en el área del proyecto.

3.2.3 Calidad del aire

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre la calidad del aire

Toda vez que estén disponibles, se puede confiar en los criterios de relevancia establecidos por el distrito encargado de la gestión de la calidad del aire o el distrito encargado del control de la contaminación del aire correspondientes para tomar las siguientes determinaciones.

El proyecto:

a. ¿Entraría en conflicto u obstruiría la implementación del plan correspondiente sobre la calidad del aire?

Sin efecto—El proyecto está incluido en el Programa Federal de Mejoramiento del Transporte 2023 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare y el Plan de Transporte Regional 2022 con el análisis de conformidad del aire correspondiente.

b. ¿Resultará en un aumento neto acumulado considerable de cualquier contaminante criterio para el cual la región del proyecto no cumpla con el estándar de calidad del aire ambiental federal o estatal correspondiente?

Sin efecto—El proyecto se encuentra dentro de la Cuenca Atmosférica del Valle de San Joaquín y está bajo la jurisdicción del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín. El condado de Tulare está clasificado como un área de no cumplimiento de los estándares federales de ozono de 8 horas y material particulado fino, y se encuentra en cumplimiento de los estándares federales de material particulado respirable y monóxido de carbono. El condado de Tulare debe considerar medidas de control del transporte para reducir las emisiones y demostrar conformidad con el Plan de Implementación Estatal de la calidad del aire a fin de satisfacer los requisitos federales. El proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue se presentó para consulta interinstitucional el 7 de enero de 2022. La Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. consideró que el proyecto no era un "Proyecto de preocupación en cuanto a la calidad del aire" el 24 de enero de 2022. La Administración Federal de Carreteras lo hizo el 27 de enero de 2022. El proyecto no causará ni contribuirá a nuevas infracciones localizadas, de material particulado fino y/o respirable, ni retrasará el logro oportuno de los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental o las reducciones provisionales de emisiones requeridas u otros hitos durante el marco del plan de transporte (o análisis de emisiones regionales).

c. ¿Expondría a receptores sensibles a concentraciones de contaminantes sustanciales?

Sin efecto— Los receptores sensibles incluyen hospitales, escuelas, guarderías, viviendas para ancianos e instalaciones para convalecientes. Para los receptores sensibles, la zona de mayor preocupación cerca de las

carreteras se encuentra dentro de los 500 pies (o 150 metros), según el Manual de Calidad del Aire y Uso de la Tierra de la Junta de Recursos del Aire de California (2005). Sin embargo, no se han identificado receptores sensibles dentro de los 500 pies de este proyecto.

¿Resultaría en otras emisiones (como las que generan olores) que afecten negativamente a un número considerable de personas?

Sin efecto—El proyecto no generará otras emisiones, como olores, que afecten negativamente a un número considerable de personas. El proyecto se encuentra en un corredor de transporte dentro de una carretera importante y no hay receptores sensibles en el área inmediata.

3.2.4 Recursos biológicos

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los recursos biológicos

El proyecto:

a. ¿Tendría un efecto adverso sustancial, ya sea directamente o a través de modificaciones del hábitat, en cualquier especie identificada como una especie candidata, sensible o en estado especial en los planes, políticas o reglamentos locales o regionales o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.?

Impacto menos que significativo—El proyecto tendría un impacto menos que significativo en el zorro de desierto de San Joaquín y el halcón de Swainson con la incorporación de medidas para evitar y minimizar los efectos, como se analiza en el Capítulo 2 en Entorno biológico.

Se llevarán a cabo estudios y censos de camarones de hadas durante la fase final de diseño del proyecto. Si los estudios detectan camarones de hadas en las piscinas vernaes en el área de acción, se requerirá una Opinión biológica y medidas adicionales de prevención, minimización y/o mitigación de efectos.

b. ¿Tendría un efecto adverso sustancial en cualquier hábitat ribereño u otra comunidad natural sensible identificada en los planes, políticas o regulaciones locales o regionales, o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU.?

Sin efecto—Una consulta de la base de datos de diversidad natural de California no identificó ningún hábitat ribereño u otras comunidades naturales sensibles de especial preocupación dentro del área del proyecto. No se prevén efectos potenciales en los hábitats ribereños o comunidades naturales de especial preocupación.

c. ¿Tendría un efecto adverso sustancial en los humedales protegidos por el estado o por el gobierno federal (incluidos, entre otros, pantanos, estanques

primaverales, costeros, etc.) mediante la eliminación directa, el relleno, la interrupción hidrológica u otros medios?

Sin efecto—No existen humedales dentro de la huella del proyecto. Elk Slough está fuera de los límites del área de acción. La realineación del Canal de Tulare impactaría temporalmente alrededor de 2 acres del canal existente. La construcción no afectaría permanentemente el flujo, el volumen o la capacidad del canal. El segmento realineado del canal coincidiría en apariencia con el canal existente.

d. ¿Interferiría sustancialmente con el movimiento de cualquier especie nativa residente o migratoria de peces o de vida silvestre o con los corredores establecidos de vida silvestre nativa residente o migratoria, o impediría el uso de los criaderos de vida silvestre nativa?

Sin efecto—El proyecto no interferiría con el movimiento de peces o especies de vida silvestre. Para garantizar esto, se realizarían estudios previos a la construcción de aves migratorias durante la temporada de anidación.

e. ¿Estaría en conflicto con alguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos, como una política u ordenanza de conservación de árboles?

Sin efecto—No habría conflictos con ninguna política u ordenanza local que proteja los recursos biológicos.

f. ¿Estaría en conflicto con las disposiciones adoptadas mediante un Plan de Conservación de Hábitat, un Plan de Conservación de la Comunidad Natural u otro plan de conservación de hábitat local, regional o estatal aprobado?

Sin efecto—El proyecto no entraría en conflicto con las disposiciones adoptadas de un Plan de Conservación de Hábitat, un Plan de Conservación de la Comunidad Natural u otro plan de conservación de hábitat local, regional o estatal aprobado.

3.2.5 Recursos culturales

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los recursos culturales

¿El proyecto:

a. ¿Causaría un cambio adverso sustancial en la relevancia de un recurso histórico de conformidad con la Sección 15064.5?

Sin efecto—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Recursos Culturales, no existen recursos históricos dentro del área del proyecto.

b. ¿Causaría un cambio adverso sustancial en la relevancia de un recurso arqueológico de conformidad con la Sección 15064.5?

Sin efecto—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Recursos Culturales, no existen recursos arqueológicos previamente registrados dentro del Área de Efectos Potenciales. No se encontraron indicios superficiales de sitios arqueológicos históricos o prehistóricos como resultado de los estudios arqueológicos.

c. ¿Perturbaría restos humanos, por ejemplo restos humanos enterrados fuera de cementerios dedicados?

Sin efecto—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Recursos Culturales, no se descubrieron sitios arqueológicos. Si en algún momento se descubriera material cultural enterrado durante la construcción, es política de Caltrans detener el trabajo en esa área hasta que un arqueólogo calificado pueda evaluar la naturaleza y la relevancia del hallazgo.

3.2.6 Energía

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre la energía

El proyecto:

a. ¿Provocaría efectos ambientales potencialmente significativos debido al derroche, ineficacia o consumo innecesario de recursos energéticos durante la construcción u operación del proyecto?

Sin efecto—De conformidad con las mejores prácticas de administración de Caltrans, durante la construcción se utilizarían equipos más nuevos o bien mantenidos que son más eficientes energéticamente. La cantidad de energía utilizada por la construcción durante el proyecto propuesto sería temporal. El consumo de combustible proyectado para la alternativa de construcción se compensará con las eficiencias experimentadas por la nueva alineación de la autopista y la reducción de la congestión en las carreteras locales.

b. ¿Estaría en conflicto u obstruiría un plan estatal o local de energía renovable o eficiencia energética?

Sin efecto—El proyecto no entraría en conflicto ni obstruiría un plan estatal o local de energía renovable o eficiencia energética.

3.2.7 Geología y suelos

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre geología y suelos

El proyecto:

a. ¿Causaría directa o indirectamente posibles efectos adversos sustanciales, como el riesgo de pérdida, lesión o muerte en condiciones como las siguientes?

i) Ruptura de una falla sísmica conocida, como se delinea en el Mapa de zonificación de fallas sísmicas de Alquist-Priolo más reciente, emitido por el geólogo estatal para el área o basado en otra evidencia sustancial de una

falla conocida. Consulte la Publicación especial 42 de la División de Minas y Geología.

Sin efecto—No se espera la ruptura de una falla sísmica conocida ya que el proyecto no se encuentra en un área donde se conoce la existencia de una falla sísmica (California Geological Survey, Seismic Hazard Zones y Alquist-Priolo Earthquake Fault Zone Interactive Map, consultado en enero 2022).

ii) Fuerte movimiento sísmico del suelo

Sin efecto—No se esperan fuertes movimientos sísmicos del suelo ya que el proyecto no se encuentra en un área donde se conoce la existencia de una falla sísmica (U.S. Geological Survey U.S. Quaternary Faults Interactive Map, consultado en enero de 2022).

iii) Falla sísmica de la tierra, como licuefacción

Sin efecto—El proyecto se encuentra en un área con bajo potencial de exposición a una falla sísmica de la tierra, como la licuefacción, porque el área del proyecto no contiene suelo que sea propenso a la licuefacción u otras fallas sísmicas de la tierra (US Geological Survey US Quaternary Faults Interactive Map, consultado en enero 2022).

iv) Deslizamientos

Sin efecto—El área del proyecto no estaría sujeta a deslizamientos de la tierra debido a la topografía generalmente plana y porque el proyecto no implicaría grandes cortes y rellenos ni excavaciones empinadas.

b. ¿Resultará en una erosión sustancial del suelo o en la pérdida de la capa superior del suelo?

Sin efecto—La construcción del proyecto no daría lugar a una erosión sustancial o pérdida de la capa superior del suelo porque el proyecto aplicaría las mejores prácticas de administración para evitar la erosión sustancial del suelo o la pérdida de la capa superior del suelo.

c. ¿Estaría ubicado en una unidad geológica o suelo que es inestable o que se volvería inestable como resultado del proyecto y podría resultar en deslizamientos de tierra dentro o fuera del sitio, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso?

Sin efecto—La construcción del proyecto no haría que el área del proyecto se volviera inestable ni provocara deslizamientos de tierra, expansión lateral, hundimiento o colapso.

El suelo en el área del proyecto no está sujeto a licuefacción.

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

Sin efecto—El proyecto no se encuentra en un suelo expansivo y no crearía riesgos directos o indirectos sustanciales para la vida o la propiedad.

e. ¿Tiene suelos incapaces de soportar adecuadamente el uso de fosas sépticas o sistemas alternativos de eliminación de aguas residuales donde no se dispone de alcantarillas para la eliminación de aguas residuales?

Sin efecto—El proyecto no incluiría tanques sépticos o sistemas alternativos de eliminación de aguas residuales; por lo tanto, no habría impacto.

f. ¿Destruiría directa o indirectamente un recurso o sitio paleontológico único o una característica geológica única?

Impacto menos que significativo con mitigación incorporada—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Paleontología, las unidades geológicas que se prevé subyacen al área del proyecto son la formación Modesto y la formación Riverbank, las cuales tienen un alto potencial de contener recursos paleontológicos. Antes de la construcción, un consultor asignado por Caltrans prepararía un Plan de Mitigación Paleontológica. El plan recomendaría las medidas necesarias para minimizar los efectos potenciales sobre los recursos paleontológicos.

3.2.8 Emisiones de gases de efecto invernadero

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre las emisiones de gases de efecto invernadero

El proyecto:

a. ¿Generaría emisiones de gases de efecto invernadero, ya sea directa o indirectamente, que pueden tener un efecto significativo en el medio ambiente?

[En la Sección de Cambio Climático bajo la Conclusión de la CEQA, Caltrans reveló que los impactos del proyecto por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero son significativos e inevitables. Esta sección fue actualizada y hecha consistente con esa determinación.]

Significativo e inevitable — El análisis encontró que las emisiones de dióxido de carbono aumentarían, independientemente de si se aplica el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos. Sin embargo, la diferencia entre las emisiones de dióxido de carbono bajo el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos, y las emisiones de referencia es mucho mayor que las emisiones medidas sin el multiplicador del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos.

La comparación de las emisiones de dióxido de carbono de las alternativas Sin construcción/Construcción de 2029 y 2049 no es excesiva. Sin embargo, la imposición del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos es progresiva, aumentando cada año, como se muestra en la Tabla 3.2. La aplicación del multiplicador del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos muestra un aumento en las emisiones de dióxido de carbono a lo largo del proyecto.

Asimismo, el multiplicador del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos no se aplica a los proyectos anteriores al año 2021, por lo que hay una mayor diferencia en las emisiones de dióxido de carbono al comparar el año existente 2018 con el año abierto al tráfico 2029 y el año de diseño 2049.

El aumento en las emisiones provendría principalmente del crecimiento de la población en el condado junto con la implementación del desarrollo planificado en el área.

La mejora del Intercambio existente de Paige Avenue proporcionaría un acceso más directo y redistribuiría el tráfico futuro que, de lo contrario, usaría rutas tortuosas en las carreteras locales y los intercambios cercanos que viajan hacia y desde el área del proyecto.

Los requisitos emergentes de modelar y medir la mitigación para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero responden a una definición estrecha y limitada. Los requisitos limitan los proyectos a cero aumento de las emisiones existentes para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de California. Los resultados del modelo se enfocan solo en la carretera estatal y no consideran el sistema de calles locales. No existen métodos reglamentarios o establecidos en toda la industria para medir con precisión si las características y medidas del proyecto reducirían las emisiones lo suficiente como para mitigar los efectos del proyecto.

De conformidad con todas las normas reglamentarias, como se informa en la Sección 2.2.3 Calidad del aire de este documento, este proyecto cumple con todos los requisitos reglamentarios sobre la conformidad regional de la calidad del aire, monóxido de carbono, ozono, material particulado 2.5 y 10, sustancias tóxicas del aire de fuentes móviles, emisiones durante la construcción y el reporte de los niveles de dióxido de carbono.

Caltrans y las agencias asociadas regionales han determinado que el proyecto es necesario. Las mejoras a las carreteras locales y la construcción de intercambios completos reducirían el tráfico intermitente y brindarían un acceso más directo hacia y desde la carretera. Reduciría el tráfico en rutas indirectas a través de las vías locales. Como lo han documentado los estudios de aire, las emisiones vehiculares más altas ocurren con el tráfico

intermitente, mientras que el tráfico fluido produce la menor cantidad de emisiones vehiculares, independientemente del contaminante criterio.

El proyecto incluye características y medidas que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero, como elementos de Calles Completas con paisajismo para promover el uso de bicicletas y la circulación peatonal y fomentar el transporte activo versus el transporte vehicular. La instalación de elementos del Sistema de Transporte Inteligente está diseñada para mejorar la eficiencia del tráfico y reducir la congestión en las carreteras, reduciendo así las emisiones de los vehículos. Asimismo, las rotondas propuestas en Blackstone Street y Laspina Street a lo largo de Paige Avenue contribuirían a una circulación de tráfico más fluida y eficiente, lo que resultaría en menos viajes con una serie de paradas y por lo tanto menores emisiones vehiculares. Caltrans aplica una gran lista de medidas estándar en la mayoría, si no en todos, los proyectos durante la construcción que requieren prácticas y equipos restringidos que reducen el polvo y las emisiones de los equipos.

El proyecto aumentaría las emisiones de gases de efecto invernadero y, por lo tanto, entraría en conflicto con los planes actuales de calidad del aire que exigen la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Sin métodos reglamentarios establecidos en toda la industria para medir con precisión si las características y medidas del proyecto reducirían las emisiones lo suficiente como para mitigar los efectos del proyecto, Caltrans debe determinar que los efectos del proyecto por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero sean significativos e inevitables.

b. ¿Estaría en conflicto con un plan, política o reglamento aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero?

Significativo e inevitable — Ver respuesta anterior (a).

3.2.9 Peligros y materiales tóxicos

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los peligros y materiales tóxicos

El proyecto:

a. ¿Crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente a través del transporte, el uso o la eliminación de materiales tóxicos?

Impacto menos que significativo—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Desechos tóxicos, se aplicarían las Disposiciones especiales estándar correspondientes y/o las Disposiciones especiales no estándar de Caltrans que abordan el manejo y la eliminación adecuados del plomo depositado en el aire, materiales que contienen asbesto, pintura a base de plomo y desechos de madera tratada al contrato de construcción para proteger en el personal de construcción y al público.

b. ¿Crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente a través de condiciones de alteración y accidentes razonablemente previsibles que impliquen la liberación de materiales tóxicos en el medio ambiente?

Sin efecto—La construcción del proyecto no crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente a través de condiciones de alteración y accidentes razonablemente previsibles que impliquen la liberación de materiales tóxicos en el medio ambiente.

c. ¿Emitiría emisiones tóxicas o manejaría materiales, sustancias o desechos tóxicos o extremadamente peligrosos dentro de 0.25 millas de una escuela existente o propuesta?

Sin efecto—No existen escuelas públicas dentro de 0.25 millas del proyecto.

d. ¿Estaría ubicado en un sitio incluido en una lista de sitios de materiales tóxicos compilada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno y, como resultado, crearía un peligro significativo para el público o el medio ambiente?

Impacto menos que significativo—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Desechos y materiales tóxicos, seis parcelas que Caltrans propone adquirir dentro de su derecho de vía están incluidas en la lista de Cortese. Durante la investigación preliminar del sitio, se descubrió poca o ninguna contaminación y/o el bajo riesgo se puede minimizar mediante cláusulas especiales en el contrato de construcción.

e. ¿Cuando un proyecto esté ubicado dentro de un plan de uso de la tierra como aeropuerto o, si no se ha adoptado dicho plan, cuando la ubicación del proyecto esté dentro de 2 millas de un aeropuerto público o un aeropuerto de uso público, el proyecto resultaría en un peligro para la seguridad o un ruido excesivo para las personas que residen o trabajan en el área del proyecto?

Sin efecto—El proyecto no se encuentra dentro de un plan de uso de la tierra como aeropuerto o dentro de 2 millas de un aeropuerto público o privado por lo que el proyecto podría resultar en un peligro para la seguridad o un ruido excesivo para las personas que residen o trabajan en el área del proyecto.

f. ¿Perjudicaría la implementación o interferiría físicamente con un plan de respuesta de emergencia adoptado o un plan de evacuación de emergencia?

Sin efecto—El proyecto no afectaría temporalmente la implementación ni interferiría físicamente con un plan de respuesta de emergencia adoptado o un plan de evacuación de emergencia durante la construcción. La ruta estatal 99 permanecería abierta y/o se abrirían desvíos durante cualquier cierre obligatorio.

g. ¿Expondría a personas o estructuras, ya sea directa o indirectamente, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte por incendios forestales?

Sin efecto—El proyecto no expondría a las personas o estructuras a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte por incendios forestales. No se considera que el proyecto se encuentre en un área identificada como vulnerable a incendios forestales.

3.2.10 Hidrología y calidad del agua

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre la hidrología y la calidad del agua

El proyecto:

a. ¿Infringiría los estándares de calidad del agua o los requisitos establecidos para la descarga de desechos o degradaría sustancialmente la calidad del agua superficial o subterránea?

Sin efecto—Con la implementación de las mejores prácticas de administración y las especificaciones estándar de Caltrans, el proyecto no infringiría ningún estándar de calidad del agua ni los requisitos de la descarga de desechos ni degradaría sustancialmente la calidad del agua superficial o subterránea.

b. ¿Reduciría sustancialmente los suministros de agua subterránea o interferiría sustancialmente con la recarga de agua subterránea de modo que el proyecto pueda impedir el manejo sostenible del agua subterránea de la cuenca?

Sin efecto—La construcción u operación del proyecto no impediría el manejo sostenible de las aguas subterráneas de las cuencas. Se instalarían nuevas entradas de drenaje, zanjas de drenaje, alcantarillas y depósitos de retención para capturar la escorrentía adicional y promover la recarga o filtración de aguas subterráneas.

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 manera que provocaría alguna de las condiciones siguientes?

i) ¿Resultaría en una erosión sustancial o sedimentación en el sitio o fuera del sitio?

Sin efecto—La construcción del proyecto no daría lugar a una erosión o sedimentación sustancial del suelo porque el proyecto aplicaría las mejores prácticas de administración para evitar la erosión y la sedimentación del suelo.

ii) ¿Aumentaría sustancialmente la tasa o la cantidad de escorrentía de la superficie a tal punto que provocaría inundaciones en el sitio o fuera del sitio?

Impacto menos que significativo—El proyecto propuesto aumentaría la cantidad de escorrentía de la superficie pero la capturaría mediante la construcción de cinco nuevas cuencas de drenaje.

d. ¿Crearía o contribuiría con agua de escorrentía por encima de la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados o proporcionaría fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada?

Impacto menos que significativo—El proyecto propuesto construiría cinco nuevos estanques de detención para captar la escorrentía adicional.

e. ¿Impediría o redirigiría flujos de inundación?

Impacto menos que significativo—El proyecto no impediría ni redirigiría los flujos de inundación. Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Calidad del agua, la alternativa de construcción propone cinco nuevos estanques de detención para aumentar la capacidad de almacenamiento y recolectar el volumen de escorrentía adicional.

iii) ¿En zonas de riesgo de inundación, tsunami u onda estacionaria (seiche), existe el riesgo de liberación de contaminantes debido a la inundación del proyecto?

Sin efecto—El proyecto no se encuentra en una zona de riesgo de inundación, tsunami u onda estacionaria (seiche).

iv) ¿Estaría en conflicto u obstruiría la implementación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de manejo sostenible de las aguas subterráneas?

Sin efecto—El proyecto no entraría en conflicto ni obstruiría la implementación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de manejo sostenible de las aguas subterráneas.

3.2.11 Uso y planificación de la tierra

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre el uso y la planificación de la tierra

El proyecto:

a. ¿Dividiría físicamente una comunidad ya establecida?

Impacto menos que significativo—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Carácter y Cohesión de la Comunidad, se necesitaría reubicar tres negocios para construir el Intercambio de Paige Avenue. Se completó un Memorando de impacto de reubicación en noviembre de 2020, y el análisis del mercado de bienes raíces indica que hay, y habrá en un futuro previsible, propiedades

adecuadas para la venta o arrendamiento en el área para reubicar a los negocios.

El proyecto propone mejoras operativas que mejorarían la cohesión de la comunidad al agregar un camino compartido para peatones y bicicletas en el cruce a desnivel de Paige Avenue.

b. ¿Causaría un efecto ambiental significativo debido a un conflicto con un plan, política o reglamento sobre el uso de la tierra adoptado con el propósito de evitar o mitigar un efecto ambiental?

Sin efecto—El proyecto no causaría un efecto ambiental significativo debido a un conflicto con un plan, política o reglamento sobre el uso de la tierra adoptado con el propósito de evitar o mitigar un efecto ambiental.

3.2.12 Recursos minerales

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los recursos minerales

El proyecto:

a. ¿Resultaría en la pérdida de disponibilidad de un recurso mineral conocido que sería de valor para la región y los residentes del estado?

Sin efecto—No existen recursos minerales conocidos dentro o cerca de la Ciudad de Tulare.

b. ¿Resultará en la pérdida de disponibilidad de un sitio de recuperación de recursos minerales localmente importante delineado en un plan general local, un plan específico u otro plan sobre el uso de la tierra?

Sin efecto—No se han identificado áreas delineadas de recursos minerales dentro o cerca de la Ciudad de Tulare (Zonas de Recursos Minerales del Condado de Tulare, Figura 8-B, Plan General del Condado de Tulare, 2012).

3.2.13 Ruido

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre el ruido

El proyecto:

a. ¿Generaría un aumento sustancial temporal o permanente en los niveles de ruido ambiental en la vecindad del proyecto por encima de los estándares establecidos en el plan general local o la ordenanza o estándares correspondientes de otras agencias?

Impacto menos que significativo—Como se discutió en el Capítulo 2 bajo Ruido y vibración, la Alternativa de Construcción movería el tráfico futuro más cerca de los receptores identificados en la ruta estatal 99.

De acuerdo con el Protocolo de Análisis de Ruidos del Tráfico de Caltrans para proyectos de reconstrucción y construcción de carreteras nuevas de

mayo de 2011, existe un efecto de ruido cuando el nivel de ruido del proyecto pronosticado a futuro excede sustancialmente el nivel de ruido existente (definido como 12 decibelios con ponderación A o más) o cuando el nivel de ruido del proyecto a futuro se acerca o excede a los Criterios e Atenuación de Ruidos (67 decibeles, en este caso) Acercarse al criterio de reducción de ruidos se define como acercarse a 1 decibelio del criterio. Por lo tanto, se deben considerar posibles medidas de reducción.

Según los estudios completados hasta la fecha, Caltrans tiene la intención de incorporar la reducción del ruido en la forma de tres barreras descritas como muro acústico 1 y muro acústico 2. Estas medidas pueden cambiar según los comentarios recibidos del público. Si las condiciones han cambiado sustancialmente durante el diseño final, es posible que no se incorpore la reducción del ruido. La decisión final sobre la reducción del ruido se tomará una vez finalizado el diseño del proyecto.

b. ¿Generaría niveles excesivos de vibración o ruido transmitidos por el suelo?

Impacto menos que significativo—Pueden ocurrir vibraciones transmitidas por el suelo durante la construcción del proyecto; sin embargo, se implementarían medidas administrativas y de control del ruido de los equipos. La aplicación de estas medidas reduciría los efectos de los ruidos relacionados con la construcción; sin embargo, aún puede ocurrir un aumento temporal del ruido y la vibración. Estas medidas se detallan en el Capítulo 2.

c. ¿Cuando un proyecto esté ubicado en las inmediaciones de una pista de aterrizaje privada con un plan de uso de la tierra como aeropuerto o, si no se ha adoptado dicho plan, cuando la ubicación del proyecto esté dentro de 2 millas de un aeropuerto público o un aeropuerto de uso público, el proyecto resultaría en un peligro para la seguridad o un ruido excesivo para las personas que residen o trabajan en el área del proyecto?

Sin efecto—El proyecto no se encuentra dentro de las inmediaciones de una pista de aterrizaje privada o un plan de uso de la tierra del aeropuerto y no se encuentra dentro de las 2 millas de un aeropuerto público o un aeropuerto de uso público.

3.2.14 Población y vivienda

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre la población y vivienda

El proyecto:

a. ¿Induciría un crecimiento demográfico sustancial no planificado en un área, ya sea directamente (por ejemplo, proponiendo nuevas viviendas y negocios) o indirectamente (por ejemplo, mediante la ampliación de carreteras u otra infraestructura)?

Sin efecto—El proyecto no induciría un crecimiento demográfico sustancial no planificado en el área. Debido a que las obras del proyecto mejorarían la carretera existente y el Intercambio de Paige Avenue, el proyecto no implicaría la extensión de nuevas carreteras o infraestructura. Además, el proyecto no propondría nuevas casas o negocios en el área. Las mejoras al intercambio podrían conducir indirectamente al crecimiento en el área después de que se realicen las mejoras, pero no aumentarían sustancialmente el crecimiento de la población.

b. ¿Desplazaría a un número sustancial de personas o viviendas existentes, lo que requiere la construcción de viviendas de reemplazo en otro lugar?

Sin efecto—El proyecto no desplazaría a un número sustancial de personas o viviendas existentes.

3.2.15 Servicios públicos

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los servicios públicos

a. ¿Resultaría el proyecto en efectos físicos adversos sustanciales asociados con la provisión de instalaciones gubernamentales nuevas o modificadas físicamente, la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o modificadas físicamente, cuya construcción podría causar efectos ambientales significativos, para mantener índices de servicio aceptables, tiempos de respuesta u otros objetivos de desempeño de los servicios públicos como los siguientes?

¿Protección contra incendios? ¿Protección policial?

Impacto menos que significativo—El proyecto tendría un efecto temporal en la protección contra incendios y la protección policial. Dos carriles en las direcciones norte y sur permanecerían abiertos durante el trabajo de construcción de la línea principal. Un carril estaría cerrado periódicamente durante las horas de la noche durante las diferentes etapas de los trabajos de construcción. Se requeriría el cierre temporal de la autopista para la construcción del puente de Paige Avenue. Las rampas alternativas estarían cerradas de dos a cuatro semanas para realizar los trabajos de construcción de las rampas. La construcción del Intercambio de Paige Avenue y la rotonda requeriría el cierre de la Paige Avenue actual entre Blackstone Street y Laspina Street.

Se abrirían desvíos durante los cierres de carretera. Caltrans coordinará con los servicios de emergencia antes del inicio de la construcción y durante la construcción.

Escuelas

Sin efecto—El proyecto no resultaría en un impacto en las escuelas porque no hay escuelas dentro del área del proyecto.

Parques

Sin efecto—El parque del sendero Tulare Santa Fe Trail se vería afectado temporalmente por la construcción del proyecto. Durante la construcción, un lado del sendero que cruza la ruta estatal 99 permanecería abierto al público. El otro lado se seccionaría para construir el muro de seguridad.

Otras instalaciones públicas

Sin efecto—El proyecto no resultaría en un impacto en las instalaciones públicas porque no hay instalaciones públicas dentro del área del proyecto.

3.2.16 Recreación

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre la recreación

a. ¿El proyecto aumentaría el uso de los parques vecinales y regionales existentes u otras instalaciones recreativas de tal manera que ocurriría o se aceleraría un deterioro físico sustancial de la instalación?

Sin efecto—El parque del sendero Tulare Santa Fe Trail se vería afectado temporalmente por la construcción del proyecto. Durante la construcción, un lado del sendero que cruza la ruta estatal 99 permanecería abierto al público. El otro lado se seccionaría para construir el muro de seguridad. No se espera que este proyecto “use” esas instalaciones como se define en la Sección 4(f).

b. ¿El proyecto incluye instalaciones recreativas o requiere la construcción o expansión de instalaciones recreativas que podrían tener un efecto físico adverso sobre el medio ambiente?

Sin efecto—El proyecto no propone ninguna instalación recreativa ni requiere la construcción o ampliación de instalaciones recreativas.

3.2.17 Transporte

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre el transporte

El proyecto:

a. ¿Estaría en conflicto con un plan de programa, una ordenanza o una política que aborde el sistema de circulación, como las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones?

Sin efecto—El proyecto no entraría en conflicto con ningún plan de programa, ordenanza o política aplicable que aborde el sistema de circulación, como las instalaciones de transporte público, carreteras, bicicletas y peatones. El proyecto garantizaría la operación segura del sistema de carreteras para automovilistas, ciclistas y socorristas.

b. ¿Estaría en conflicto o sería incoherente con las Directrices de CEQA, Sección 15064.3, subdivisión (b)?

Significativo e inevitable—Según CEQA, se debe suponer que los proyectos de transporte que reducen o no tienen impacto en las millas de recorrido vehicular tienen un efecto menos que significativo. En proyectos que afectan a la capacidad vial, como el proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue, las agencias tienen la discreción de determinar la medida apropiada del impacto del transporte coherente con CEQA y otros requisitos aplicables. Una agencia líder tiene la discreción de elegir la metodología más apropiada para evaluar las millas de recorrido vehicular de un proyecto, incluso si expresa el cambio en términos absolutos, per cápita, por hogar o en cualquier otra medida.

En septiembre de 2021 se completó un análisis de las millas de recorrido vehicular generadas por el proyecto. El análisis encontró que las millas de recorrido vehicular anuales generadas por el proyecto propuesto aumentarían en alrededor de 19,759,200 después de las deducciones por las millas de recorrido vehicular de camiones como se analiza en el Capítulo 2, Sección 2.1.9 Transporte/Instalaciones para peatones y bicicletas. El aumento en las millas de recorrido vehicular resultaría de la adición de un carril de circulación hacia el norte y un carril de circulación hacia el sur y la ampliación de Paige Avenue entre Laspina Street y Blackstone Street por 1,900 pies.

Medidas de atenuación

Las medidas de mitigación se usarían para disminuir los efectos permanentes del proyecto en las millas de recorrido vehicular, como se analiza en el Capítulo 2, Sección 2.1.9 Transporte/Instalaciones para peatones y bicicletas. Como se discutió en el Capítulo 1, Sección 1.2.2 Necesidad, el Plan integral del corredor multimodal destacará la identificación de oportunidades de implementar estrategias de control del tránsito en los carriles y cambios de modos de transporte en el corredor, lo cual conducirá a una reducción de las millas de recorrido vehicular. La implementación de estrategias de carriles administrados para reducir las millas de recorrido vehicular, como carriles exclusivos para camiones y/o carriles de peaje, a través del corredor (o partes del corredor que incluyen este proyecto) podría eliminar alrededor del 80 por ciento de las millas de recorrido vehicular son una preocupación del proyecto, ya que el único aumento de capacidad relevante resultaría de la eliminación de los camiones de los dos carriles de uso general. Las millas de recorrido vehicular que reducen los resultados a través de la implementación de carriles administrados pueden identificarse en el desarrollo del Plan Integral del Corredor Multimodal e incluirse en el Documento Ambiental Final. Otras medidas de mitigación propuestas adicionales mitigarían completamente los impactos anuales de millas de recorrido vehicular en 20,767,880.

Con la mitigación propuesta, los impactos de las millas recorridas por vehículos inducidas

parecen ser menos que significativos. Sin embargo, existe la posibilidad de un evento imprevisto que impediría que se complete la mitigación; por lo tanto, Caltrans procederá con una Declaración de consideración primordial para impactos no mitigados. Esta sección fue agregada desde la circulación del Proyecto de Documento Ambiental. Millas recorridas por vehículo, sin mitigación medida, sería un impacto significativo según la Ley Ambiental de California. Ley de Calidad pero no significativo según la Ley de Política Ambiental Nacional. La Ley de Política Ambiental Nacional no da importancia determinaciones sobre los recursos individuales (transporte), sino más bien importancia de la acción en su conjunto.

¿Aumentaría sustancialmente los peligros debido a una característica del diseño geométrico (p. ej., curvas pronunciadas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles (p. ej., maquinaria agrícola)?

Sin efecto—El proyecto no aumentaría los peligros debido a una característica del diseño geométrico.

c. ¿Resultaría en un acceso inadecuado en casos de emergencia?

Sin efecto—El proyecto no daría lugar a un acceso inadecuado. Durante la construcción, se requerirá el cierre temporal de la autopista para la construcción del puente de Paige Avenue. Las rampas alternativas estarán cerradas de dos a cuatro semanas por trabajos de construcción de rampas. La construcción del Intercambio de Paige Avenue y la rotonda requeriría el cierre de la actual Paige Avenue entre Blackstone Street y Laspina Street.

Caltrans coordinaría con los servicios de emergencia antes del inicio de la construcción y durante la construcción. Se abrirían desvíos durante los cierres de carretera.

3.2.18 Recursos culturales tribales

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los recursos culturales tribales

¿El proyecto causaría un cambio adverso sustancial en la relevancia de un recurso cultural tribal, definido en la Sección 21074 del Código de Recursos Públicos como un sitio, un monumento, un lugar o un paisaje cultural que se define geográficamente en términos del tamaño y el alcance del paisaje, lugar sagrado u objeto con valor cultural para una tribu nativa norteamericana de California incluido en una de las siguientes categorías?

a. Incluido o elegible para ser incluido en el Registro de Recursos Históricos de California, o en un registro local de recursos históricos como se define en la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos, o

Sin efecto—Ningún recurso del área del proyecto propuesto está incluido o es elegible para incluirse en el Registro de Recursos Históricos de California

o en un registro local de recursos históricos como se define en la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos.

b. Un recurso que ha recibido una clasificación de la agencia principal, a su discreción y respaldado con pruebas sustanciales, como recurso significativo conforme a los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos. Al aplicar los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos, la agencia principal deberá considerar la relevancia del recurso para una tribu nativa norteamericana de California.

Sin efecto—No hay recursos culturales tribales en el área del proyecto propuesto que sean significativos para una tribu nativa norteamericana de California de conformidad con los criterios establecidos en la subdivisión (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos.

3.2.19 Servicios públicos y sistemas de servicio público

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los servicios públicos y sistemas de servicio

El proyecto:

a. ¿Requeriría o resultaría en la reubicación o construcción de instalaciones nuevas o ampliadas de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, cuya construcción o reubicación podría causar efectos ambientales significativos?

Impacto menos que significativo—El proyecto requerirá la reubicación de las instalaciones existentes de drenaje pluvial, energía eléctrica y telecomunicaciones. Estas instalaciones serán reubicadas según sea necesario dentro del área del proyecto, lo que no causará efectos ambientales significativos.

Los planes de reubicación de los servicios públicos se prepararían durante la fase de diseño. Como parte de ese esfuerzo, el equipo de diseño coordinaría con el proveedor de servicios públicos para identificar un área de reubicación que minimizaría el efecto en los diversos recursos. En general, los servicios públicos, a excepción de las grandes torres eléctricas se reubicarían dentro del derecho de paso existente. Estas áreas ya están perturbadas, por ello no se esperan efectos adversos; asimismo, la implementación de prácticas estándar de ingeniería garantizaría que no ocurran interrupciones sustanciales del servicio público.

b. ¿Tendría suficientes suministros de agua disponibles para atender el proyecto y el desarrollo futuro razonablemente previsible durante años normales, secos y sequía de varios años?

Sin efecto—El proyecto tendrá suficientes suministros de agua para la construcción y no requerirá suministros de agua adicionales en años futuros.

c. ¿Daría como resultado una determinación por parte del proveedor del tratamiento de aguas residuales que sirve o puede servir al proyecto de que tiene la capacidad adecuada para atender la demanda proyectada del proyecto además de los compromisos existentes del proveedor?

Sin efecto—El proyecto no generará cantidades significativas de aguas residuales ni requerirá capacidad para el tratamiento de aguas residuales en el futuro.

d. ¿Generaría residuos sólidos por encima de los estándares estatales o locales, o por encima de la capacidad de la infraestructura local, o de otro modo perjudicaría el logro de las metas de reducción de residuos sólidos?

Sin efecto—El proyecto no generará desechos sólidos por encima de los estándares estatales o locales, o en exceso de la capacidad de la infraestructura local, ni perjudicará de otro modo el logro de las metas de reducción de desechos sólidos.

e. ¿Cumpliría con los estatutos y reglamentos federales, estatales y locales de gestión y reducción relacionados con los desechos sólidos?

Sin efecto—El contratista de la construcción será responsable de controlar/eliminar los desechos sólidos de acuerdo con los estatutos y reglamentos federales, estatales y locales.

3.2.20 Incendios forestales

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los incendios forestales

Si se ubica dentro o cerca de áreas de responsabilidad estatal o terrenos clasificados como zonas de muy alto riesgo de incendio, el proyecto:

a. ¿Perjudicaría sustancialmente un plan de respuesta de emergencia adoptado o un plan de evacuación de emergencia?

Sin efecto—El proyecto no se encuentra dentro o cerca de áreas de responsabilidad estatal o terrenos clasificados como zonas de muy alto riesgo de incendio.

b. ¿Debido a la pendiente, los vientos predominantes y otros factores, exacerbaría los riesgos de incendio forestal y, por lo tanto, expondría a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes de un incendio forestal o promovería la propagación descontrolada de un incendio forestal?

Sin efecto—El proyecto no exacerbaría los riesgos de incendio forestal, no expondría a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes de un incendio forestal ni promovería la propagación descontrolada de un incendio forestal. El proyecto no se encuentra dentro de una zona con un nivel severo de riesgo de incendio.

c. ¿Requeriría la instalación o el mantenimiento de la infraestructura asociada (como carreteras, cortafuegos, fuentes de agua de emergencia, líneas eléctricas u otros servicios públicos) que pueden exacerbar el riesgo de incendio o que pueden resultar en efectos temporales o continuos en el medio ambiente?

Sin efecto—El proyecto no requeriría la instalación o el mantenimiento de la infraestructura asociada (como caminos, cortafuegos, fuentes de agua de emergencia, líneas eléctricas u otros servicios públicos) que puedan generar efectos temporales o continuos en el medio ambiente. El proyecto no se encuentra dentro de una zona con un nivel severo de riesgo de incendio.

d. ¿Expondría a las personas o estructuras a riesgos significativos, como inundaciones o deslizamientos de tierra cuesta abajo o río abajo, como resultado de la escorrentía, la inestabilidad de la pendiente después de un incendio o cambios en el drenaje?

Sin efecto—El proyecto no expondría a las personas ni a las estructuras a riesgos significativos, como inundaciones o deslizamientos de tierra cuesta abajo o río abajo, como resultado de la escorrentía, la inestabilidad de la pendiente después de un incendio o cambios en el drenaje. El proyecto no se encuentra dentro de una zona con un nivel severo de riesgo de incendio.

3.2.21 Hallazgos obligatorios de relevancia

Determinaciones de relevancia bajo CEQA sobre los hallazgos obligatorios de relevancia

a. ¿Tiene el proyecto el potencial de degradar sustancialmente la calidad del medio ambiente, reducir sustancialmente el hábitat de una especie de peces o vida silvestre, hacer que una población de peces o vida silvestre caiga por debajo de los niveles autosostenibles, amenazar con eliminar una comunidad de plantas o animales, reducir sustancialmente el número o restringir el rango de una planta o animal raro o en peligro de extinción o eliminar huellas importantes de los principales períodos de la historia o prehistoria de California?

Sin efecto—Los estudios ambientales realizados para este proyecto encontraron que el proyecto no degradaría sustancialmente la calidad del medio ambiente. El proyecto no reduciría el hábitat de los peces o la vida silvestre, no provocaría una disminución de la población de peces o vida silvestre, no amenazaría con eliminar comunidades de plantas o animales, no reduciría el número ni restringiría el rango de especies de plantas o animales raras o en peligro de extinción, ni eliminaría huellas importantes de la historia o prehistoria de California.

Los estudios biológicos y culturales realizados en 2020 y 2021 utilizando la investigación de datos y revisiones de campo de las especies, el hábitat y los recursos históricos no encontraron evidencia de la presencia de especies con

una clasificación especial y/o recursos históricos en el área del proyecto. El área está muy perturbada principalmente por el desarrollo agrícola y no se encuentran especies de plantas nativas. Existe la posibilidad de que en el área del proyecto se encuentren el camarón de hadas de piscinas vernaes y el halcón de Swainson. Caltrans cuenta con las mejores prácticas de administración para evitar y minimizar los efectos en los nidos existentes de conformidad con los requisitos reglamentarios.

Se realizarían encuestas previas a la construcción para identificar a los recién llegados y protegerlos si aparecen. El Informe de Inventario de la Propiedad Histórica de Caltrans (junio de 2021) determinó que el proyecto no afectaría a ningún recurso histórico o prehistórico vulnerable. No se requeriría mitigación.

b. ¿El proyecto tiene efectos limitados individualmente pero tiene efectos considerables de forma agregada? (“efectos considerables de forma agregada” significa que los efectos incrementales de un proyecto son considerables cuando se los considera en relación con los efectos de proyectos anteriores, los efectos de otros proyectos actuales y los posibles efectos de proyectos futuros).

Significativo e inevitable — El proyecto ha sido evaluado por impactos acumulativos como se describe en la Sección 2.4.

Impactos acumulativos potenciales: Si bien los aumentos en las emisiones de contaminantes atmosféricos del proyecto propuesto que se detallan en la Sección 2.2.4 no se considerarían individualmente significativos según la CEQA, dadas las condiciones acumulativas existentes y futuras descritas en el Informe de impacto ambiental de la estrategia de comunidades sostenibles/plan de transporte regional de 2022 (ver la Sección 2.4), el aumento incremental del proyecto propuesto en esas emisiones sería cumulativamente considerable y contribuiría a los efectos acumulativos significativos ya identificados. Los impactos adversos para las poblaciones de justicia ambiental en el área de estudio socioeconómico ocurrirían a partir de lo siguiente: impactos acumulativos en la calidad del aire descritos en el Informe de impacto ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022, el aumento incremental del proyecto propuesto en esas emisiones sería cumulativamente considerable y contribuiría a efectos acumulativos significativos ya identificados

El Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022 (Sección 4.3 Calidad del aire) describe las medidas de mitigación y minimización que incorporará el condado de Tulare.

- Ubicar receptores sensibles a más de 500 pies de una autopista, 500 pies de caminos urbanos con 100,000 vehículos/día, o caminos rurales con 50,000 vehículos/día.

- Ubique los receptores sensibles a más de 1,000 pies de un importante servicio de trenes diésel o estaciones de trenes. Cuando no se pueda implementar una amortiguación adecuada, implemente lo siguiente: ▫ Instale filtración de aire (como parte de los sistemas de ventilación mecánica o filtros de aire independientes) para reducir la exposición a la contaminación en interiores para los residentes y otras poblaciones sensibles en edificios que están cerca de proyectos de mejora de la red de transporte. . Use dispositivos de filtración de aire con clasificación MERV-13 o superior.
- Plantar árboles y/o vegetación adecuada para atrapar la contaminación del aire en las carreteras y/o paredes acústicas entre los receptores sensibles y la fuente de contaminación. El amortiguador de vegetación debe ser espeso, con una cobertura total desde el suelo hasta la parte superior del dosel. Instale alumbrado exterior y de calles públicas de mayor eficacia.
- Incorporar medidas de diseño e infraestructura que promueva el uso seguro y eficiente de modos alternativos de transporte (p. ej., vehículos eléctricos del vecindario, bicicletas), el acceso de peatones y el uso del transporte público. Dichas medidas pueden incluir la incorporación de estaciones de carga de vehículos eléctricos, carriles para bicicletas, intersecciones amigables para bicicletas e instalaciones de estacionamiento y almacenamiento de bicicletas.
- Incorporar medidas de diseño que promuevan los programas de viajes compartidos (p. ej., al designar un cierto porcentaje de espacios de estacionamiento para vehículos de viajes compartidos, designar áreas adecuadas para subir y bajar pasajeros y áreas de espera para vehículos de viajes compartidos, y proporcionar un sitio web o tablero de mensajes para coordinar viajes.
- El análisis de Gases de Efecto Invernadero es, por su naturaleza, acumulativo. Ningún proyecto individual tiene el tamaño suficiente para ser la única razón del cambio climático. En cambio, el cambio climático es el resultado de millones de actividades que emiten gases de efecto invernadero.

c. ¿Tendría el proyecto efectos ambientales que causarían efectos adversos sustanciales en los seres humanos, ya sea directa o indirectamente?

Impacto menos que significativo—El proyecto aumentaría la capacidad mediante la construcción de un carril adicional a cada lado de la ruta estatal 99, lo que aumentaría las millas de recorrido vehicular. Con base en el análisis de millas de recorrido vehicular, el proyecto inducirá 19,759,200 millas de recorrido vehicular adicionales por año después de la deducción por millas de recorrido vehicular de camiones. Las mejoras propuestas del proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue abordan principalmente el crecimiento

anticipado en el tráfico de carga. Los camiones representan aproximadamente el 20.2 por ciento del tráfico diario promedio anual dentro de este corredor en comparación con el promedio estatal del 9 por ciento del tráfico de camiones. Cuando la cantidad promedio de camiones por carril por día supera los 2000 en una ruta (la condición existente), la congestión se caracteriza por camiones grandes de larga distancia que usan todos los carriles para trasladarse y adelantar, lo que crea problemas potenciales de seguridad y capacidad para todos los usuarios de la autopista. Esto es particularmente notable dentro de los segmentos de cuatro carriles de la ruta estatal 99 en el condado de Tulare y la ciudad de Tulare.

Si bien las proyecciones del estudio de tráfico muestran que el tráfico aumentará en el área del proyecto, lo que se correlaciona con el aumento previsto en las millas de recorrido vehicular, esto se debe principalmente al aumento previsto del crecimiento de la población y la implementación de desarrollos locales planificados aprobados y no del proyecto. Los efectos del proyecto individual no son considerables de forma agregada. No se requeriría mitigación de los efectos agregados.

3.3 Cambio climático

El cambio climático se refiere a los cambios a largo plazo en la temperatura, las precipitaciones, los patrones del viento y otros elementos del sistema climático del planeta. El Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático, establecido por las Naciones Unidas y la Organización Meteorológica Mundial en 1988, se dedica a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la investigación y las políticas normativas sobre el cambio climático. El cambio climático en el pasado generalmente ha ocurrido gradualmente durante milenios, o más repentinamente en respuesta a perturbaciones naturales cataclísmicas. Sin embargo, las investigaciones del Panel Intergubernamental y otros científicos en las últimas décadas ha atribuido inequívocamente una tasa acelerada de cambios climatológicos en los últimos 150 años a las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por la producción y el uso de combustibles fósiles.

Las actividades humanas generan gases de efecto invernadero que consisten principalmente en dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), tetrafluorometano, hexafluoroetano, hexafluoruro de azufre (SF₆) y varios hidrofluorocarbonos (HFC). El dióxido de carbono es el gas de efecto invernadero más abundante. Si bien es un componente natural y necesario de la atmósfera terrestre, la combustión de combustibles fósiles es la fuente principal de dióxido de carbono adicional generado por el hombre, que es el principal impulsor del cambio climático. En los EE. UU. y en California, el transporte es la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente dióxido de carbono.

Los efectos del cambio climático ya se están observando en forma de aumento del nivel del mar, sequías, temporadas de incendios prolongadas y severas e inundaciones históricas debido a cambios en los patrones de tormentas. La estrategia más importante para abordar el cambio climático es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Se necesitan estrategias adicionales para mitigar y adaptarse a estos efectos. En el contexto del cambio climático, la “mitigación” implica acciones para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que reduzcan los efectos adversos que probablemente ocurran. La “adaptación” es planificar y responder a los efectos para reducir la vulnerabilidad a los daños, por ejemplo, ajustando los estándares de diseño del transporte para soportar tormentas más intensas, calor y niveles del mar más altos. Este análisis incluirá una discusión de estos dos principios en el contexto de este proyecto de transporte.

3.3.1 Marco regulatorio

Esta sección describe los esfuerzos federales y estatales para reducir de manera integral las emisiones de gases de efecto invernadero de las fuentes de transporte.

Federal

Hasta la fecha, no se han establecido estándares nacionales sobre los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero de fuentes móviles, ni se han promulgado reglamentos o leyes específicamente para abordar el cambio climático y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel de proyecto.

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) (Código 42 de los EE. UU, Parte 4332) exige a las agencias federales evaluar los efectos ambientales de sus acciones propuestas antes de tomar una decisión sobre la acción o el proyecto.

La Administración Federal de Carreteras reconoce las amenazas que el clima extremo, el cambio del nivel del mar y otros cambios en las condiciones ambientales representan para la valiosa infraestructura de transporte y para quienes dependen de ella. La Administración Federal de Carreteras, por lo tanto, apoya un enfoque de sostenibilidad que evalúe la vulnerabilidad a los riesgos climáticos e incorpore la resiliencia y capacidad de respuesta en la planificación, la gestión de activos, el desarrollo y diseño de proyectos y las prácticas de operación y mantenimiento (Administración Federal de Carreteras 2019). Este enfoque fomenta la planificación de carreteras sostenibles al abordar los riesgos climáticos y al mismo tiempo equilibrar los valores ambientales, económicos y sociales: "el triple resultado final de la sostenibilidad" (Administración Federal de Carreteras, sin fecha). Los elementos de los programas y los proyectos que fomentan la sostenibilidad y la resiliencia también respaldan la vitalidad económica y la eficiencia global,

mejoran la seguridad y la movilidad, mejoran el medio ambiente, promueven la conservación de energía y mejoran la calidad de vida.

El gobierno federal ha tomado medidas para mejorar la economía de combustibles y la eficiencia energética para abordar el cambio climático y sus efectos asociados. La más importante de ellas fue la Ley de Conservación y Política Energética de 1975 (Código 42 de los Estados Unidos, Sección 6201) modificada por la Ley de Seguridad e Independencia Energética de 2007 y Estándares Corporativos Promedio de la Economía de Combustibles. Esta ley estableció estándares sobre la economía de combustibles para los vehículos motorizados de carretera vendidos en los Estados Unidos. La Administración Nacional de Tráfico y Seguridad en las Carreteras del Departamento de Transporte de EE. UU. establece y hace cumplir los estándares corporativos promedio de la economía de combustibles en función de la economía de combustible promedio de cada fabricante sobre la porción de vehículos producidos por sus corporaciones para la venta en los Estados Unidos. La Agencia de Protección Ambiental calcula los niveles promedio de economía de combustible para los fabricantes y también establece estándares relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero en virtud de la Ley de Aire Limpio. Elevar los estándares corporativos promedio de la economía de combustibles lleva a los fabricantes de automóviles a crear una flota más eficiente en cuanto al uso de combustibles, lo que mejora la seguridad energética de nuestra nación, ahorra dinero a los consumidores y reduce las emisiones de gases de efecto invernadero (Departamento de Transporte de EE. UU. 2014).

La Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. publicó una norma final el 30 de diciembre de 2021, que elevó los estándares federales de emisiones de gases de efecto invernadero para los automóviles de pasajeros y camiones ligeros de los modelos de los años 2023 a 2026, aumentando en rigor cada año. Esta reglamentación modificó las emisiones estándares más bajas que se habían establecido previamente, para los modelos de los años 2021 a 2026 mediante la Norma de Vehículos Más Seguros y Económicos, Segunda Parte en junio de 2020. Los estándares actualizados permitirán evitar más de 3 mil millones de toneladas de emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2050 (Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. 2021a).

Estatal

California ha adoptado un enfoque innovador y proactivo al abordar las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio climático con la aprobación de múltiples proyectos de ley y órdenes ejecutivas del Senado y la Asamblea, que incluyen, entre otros, los siguientes:

Orden Ejecutiva S-3-05 (1 de junio de 2005): El objetivo de esta Orden Ejecutiva es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de California a: (1) niveles del año 2000 para el 2010, (2) niveles del año 1990 para el 2020, y (3) 80 por ciento por debajo de los niveles del año 1990 para

el 2050. Este objetivo se reforzó aún más con la aprobación del Proyecto de Ley 32 de la Asamblea en 2006 y el Proyecto de Ley 32 del Senado en 2016.

Proyecto de Ley de la Asamblea 32, Capítulo 488, 2006, Núñez y Pavley, Ley de Soluciones al Calentamiento Global de 2006: El Proyecto de Ley 32 de la Asamblea codificó las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2020 descritas en la Orden ejecutiva S-3-05, al tiempo que exige que la Junta de Recursos del Aire de California elabore un plan de estudio conceptual e implemente reglas para lograr “reducciones reales, cuantificables y rentables de emisiones de gases de efecto invernadero”. La legislatura también tenía el propósito de que el límite estatal de emisiones de gases de efecto invernadero continuara existiendo y se usara para mantener y continuar las reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero más allá de 2020 (Sección 38551(b) del Código de Salud y Seguridad). La ley exige que la Junta de Recursos del Aire adopte normas y reglamentos en un proceso público abierto para lograr las máximas reducciones de gases de efecto invernadero tecnológicamente viables y rentables.

Orden Ejecutiva S-01-07 (18 de enero de 2007): Esta orden establece el estándar de combustibles bajos en carbono de California. Según esta Orden Ejecutiva, la intensidad de carbono de los combustibles de transporte de California se reducirá en 10 por ciento como mínimo para el año 2020. La Junta de Recursos del Aire volvió a adoptar la regulación estándar del combustible bajo en carbono en septiembre de 2015 y los cambios entraron en vigor el 1 de enero de 2016. El programa establece un marco sólido para promover la adopción de combustibles bajos en carbono necesarios para lograr los objetivos del gobernador sobre la reducción de los gases de efecto invernadero para 2030 y 2050.

Proyecto de Ley del Senado 375, Capítulo 728, 2008, Comunidades Sustentables y Protección del Clima: Este proyecto de ley requiere que la Junta de Recursos del Aire establezca objetivos regionales para la reducción de emisiones de los vehículos de pasajeros. La Organización de Planificación Metropolitana de cada región debe entonces desarrollar una “Estrategia de Comunidades Sostenibles” que integre las políticas de transporte, uso del suelo y vivienda para planificar cómo logrará el objetivo de emisiones de su región.

Proyecto de Ley del Senado 391, Capítulo 585, 2009, Plan de Transporte de California: Este proyecto de ley requiere que el plan de transporte a largo plazo del estado identifique estrategias para abordar los objetivos de cambio climático de California bajo el Proyecto de Ley 32 de la Asamblea.

La Orden Ejecutiva B-16-12 (marzo de 2012) ordena a las entidades estatales bajo la dirección del gobernador, incluida la Junta de Recursos del Aire, la Comisión de Energía de California y la Comisión de Servicios Públicos, que apoyen la rápida comercialización de vehículos de cero

emisiones. Dirige a estas entidades para lograr varios puntos de referencia relacionados con los vehículos de cero emisiones.

La Orden Ejecutiva B-30-15 (abril de 2015) establece un objetivo provisional de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en todo el estado del 40 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030 para garantizar que California cumpla su objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 80 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2050. Asimismo, ordena a todas las agencias estatales con jurisdicción sobre las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero que implementen medidas, de conformidad con la autoridad legal, para lograr reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y 2050. También ordena a la Junta de Recursos del Aire que actualice el Plan de Estudio Conceptual del Cambio Climático para expresar el objetivo de 2030 en términos de millones de toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente. [Los gases de efecto invernadero difieren en la cantidad de calor que cada uno atrapa en la atmósfera (potencial de calentamiento global). El dióxido de carbono es el gas de efecto invernadero más importante, por lo que las cantidades de otros gases se expresan en relación con el dióxido de carbono, utilizando una métrica llamada "equivalente de dióxido de carbono". Al potencial de calentamiento global del dióxido de carbono se le asigna un valor de 1, y el potencial de calentamiento global de otros gases se evalúa como múltiplos de dióxido de carbono.] Finalmente, requiere que la Agencia de Recursos Naturales actualice la estrategia de adaptación climática del estado, 'Safeguarding California' (Plan de Salvaguarda de California), cada 3 años y que se asegure de que sus disposiciones se implementen plenamente.

El Proyecto de Ley del Senado 32, Capítulo 249, 2016, codifica los objetivos de la reducción de gases de efecto invernadero establecidos en la Orden Ejecutiva B-30-15 para lograr una meta de rango medio de 40 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030.

El Proyecto de Ley del Senado 1386, Capítulo 545, 2016, declaró "ser política normativa del estado que la protección y el manejo de las tierras naturales y de trabajo... es una estrategia importante para cumplir con los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero del estado, y requeriría que todas las agencias estatales, departamentos, juntas y comisiones tomen en cuenta esta política al revisar, adoptar o establecer políticas normativas, reglamentos, gastos o criterios de concesión relacionados con la protección y el manejo de las tierras naturales y de trabajo."

El Proyecto de Ley 134 de la Asamblea, Capítulo 254, 2017, asigna Fondos para la Reducción de Gases de Efecto Invernadero y otras fuentes a varios programas de vehículos limpios, proyectos de demostración/piloto,

reembolsos y programas de apoyo a la adquisición de vehículos limpios y otros programas de reducción de emisiones en todo el estado.

Proyecto de Ley del Senado 743, Capítulo 386 (septiembre de 2013): Este proyecto de ley cambia la métrica de consideración de los efectos del transporte conforme a CEQA de un enfoque en la demora de los automóviles a métodos alternativos enfocados en las millas de recorrido vehicular para promover los objetivos estatales de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire relacionada con el tráfico y promover el transporte multimodal mientras se equilibra el necesidades de gestión de la congestión y seguridad.

Proyecto de Ley del Senado 150, Capítulo 150, 2017, Planes de Transporte Regional: Este proyecto de ley requiere que la Junta de Recursos del Aire prepare un informe que evalúe el progreso realizado por cada organización de planificación metropolitana en el cumplimiento de sus objetivos regionales establecidos para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La Orden Ejecutiva B-55-18 (septiembre de 2018) establece una nueva meta estatal para lograr y mantener la neutralidad de carbono a más tardar en 2045. Este objetivo se suma a los objetivos estatales existentes de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La Orden Ejecutiva N-19-19 (septiembre de 2019) promueve los objetivos climáticos de California en parte al ordenar a la Agencia de Transporte del Estado de California que aproveche el gasto anual en transporte para revertir la tendencia de mayor consumo de combustible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte. Ordena un enfoque en las inversiones de transporte cerca de viviendas, la gestión de la congestión y el fomento de alternativas al uso de vehículos motorizados. Esta orden ejecutiva también ordena a la Junta de Recursos del Aire que aliente a los fabricantes de automóviles a producir más vehículos limpios, formule formas de ayudar a los californianos a comprarlos y proponga estrategias para aumentar la demanda de vehículos de cero emisiones.

3.3.2 Entorno ambiental

La ruta estatal 99, actualmente una autopista de cuatro carriles dentro de los límites del proyecto atraviesa una pequeña ciudad rodeada por la vasta zona agrícola rural del Valle de San Joaquín. El proyecto está completamente dentro de los límites de la ciudad de Tulare.

En el extremo sur del proyecto, el paisaje cerca de la autopista es rural, con cierto desarrollo comercial pero sin residencias excepto por una comunidad de casas móviles ubicada en el lado oeste de la autopista. El aeropuerto Mefford Field está enfrente, en el lado este de la autopista. Justo al norte del aeropuerto se encuentran los terrenos de la World Ag Expo del complejo International Agri-Center. Aproximadamente en el medio del proyecto se

encuentra el área del Intercambio de Paige Avenue, que consta de paradas de camiones, negocios asociados y un parque de casas móviles. Los negocios comerciales construidos recientemente se extienden hacia el norte hasta Bardsley Avenue a lo largo del lado oeste de la autopista. La zonificación en esta área es industrial y comercial, a excepción de los parques de casas móviles.

Yendo hacia el norte, se encuentra el resto de la ciudad adyacente a la autopista. Desde Paige Avenue hacia el norte a lo largo del lado este de la autopista hay barrios residenciales y centros comerciales que continúan pasando el extremo norte del proyecto, que se encuentra junto a Tulare Outlets. A lo largo del lado oeste de la autopista desde Bardsley Avenue hacia el norte existen vecindarios residenciales, centros comerciales y algunas instalaciones gubernamentales locales que se extienden hasta Cartmill Avenue, aproximadamente 1 milla al norte de Prosperity Avenue.

El Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2018 de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare guía el desarrollo del transporte en el área. Este documento, junto con los Planes de Acción Climática incorporados en los Planes Generales del Condado de Tulare y la Ciudad de Tulare, aborda los gases de efecto invernadero en el área del proyecto.

Inventarios de invernadero

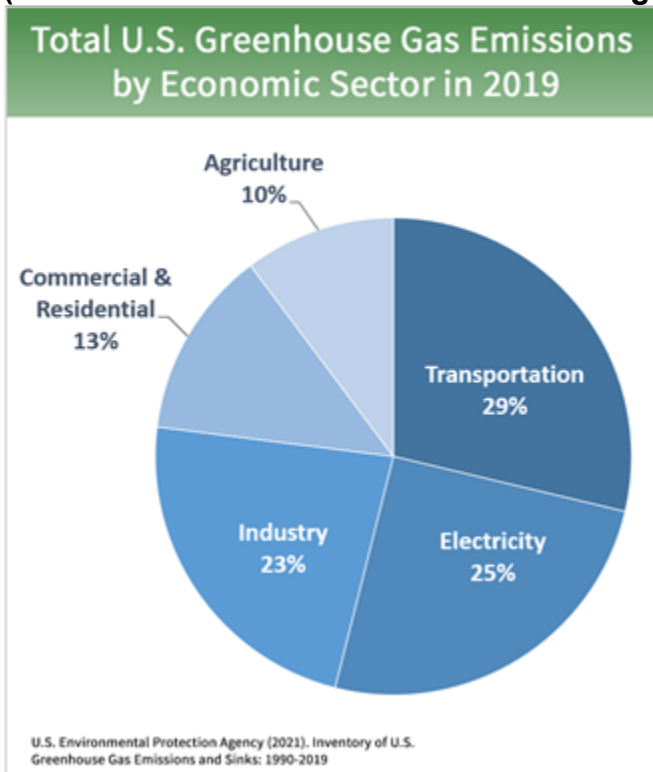
Un inventario de emisiones de gases de efecto invernadero estima la cantidad de gases de efecto invernadero descargados a la atmósfera por fuentes específicas durante un período de tiempo, como un año calendario. El seguimiento de las emisiones anuales de gases de efecto invernadero permite a los países, estados y jurisdicciones más pequeñas comprender cómo están cambiando las emisiones y qué acciones pueden ser necesarias para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones. La Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. es responsable de documentar las emisiones de gases de efecto invernadero en todo el país, y la Junta de Recursos del Aire lo hace para el estado, según lo exige la Sección 39607.4 del Código de Salud y Seguridad. Las ciudades y otras jurisdicciones locales también pueden realizar inventarios locales para informar sus planes de acción climática o de reducción de gases de efecto invernadero.

Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero

El inventario anual de gases de efecto invernadero presentado por la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. a las Naciones Unidas proporciona una contabilidad completa de todas las fuentes de gases de efecto invernadero producidas por humanos en los Estados Unidos. El inventario de 1990-2019 encontró que las emisiones generales de gases de efecto invernadero fueron de 6558 millones de toneladas métricas en 2019, 1.7 % menos que en 2018 pero 1.8 % más que los niveles de 1990. De estos, el 80 por ciento eran

dióxido de carbono, el 10 por ciento eran metano y el 7 por ciento eran óxido nítrico. El resto consistía en gases fluorados. Las emisiones de dióxido de carbono en 2019 fueron 2.2 % menos que en 2018, pero 2.8 % más que en 1990. Como se muestra en la Figura 3.1, el sector del transporte representó el 29 por ciento de las Emisiones de gases de efecto invernadero de EE. UU. en 2019 (Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. 2021b, 2021c).

Figura 3-1 Emisiones de gases de efecto invernadero de EE. UU. 2016 (Fuente: U.S. Environmental Protection Agency 2021d)



Inventario estatal de gases de efecto invernadero

La Junta de Recursos del Aire recopila datos de las emisiones de gases de efecto invernadero para los sectores de transporte, electricidad, comercial/residencial, industrial, agrícola y de gestión de residuos cada año. Luego resume y destaca los principales cambios y tendencias anuales para demostrar el progreso del estado en el cumplimiento de sus objetivos de reducción de gases de efecto invernadero. La edición de 2021 del inventario de emisiones de gases de efecto invernadero informó las tendencias de emisiones de 2000 a 2019. Encontró que las emisiones totales de California fueron 418.2 toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente en 2019, una reducción de 7.2 toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente desde 2018 y casi 13 toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente por debajo del límite estatal de 2020 de 431 toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente. El sector del transporte (incluida la aviación intraestatal y fuentes todoterreno) fue responsable de aproximadamente el 40 % de las emisiones directas de

gases de efecto invernadero, una disminución de 3.5 toneladas métricas de dióxido de carbono equivalente desde 2018 (Figura 3-2).

Las emisiones generales de gases de efecto invernadero en todo el estado disminuyeron del 2000 al 2019 a pesar del crecimiento de la población y la producción económica estatal (Figura 3-3) (Junta de Recursos del Aire 2021a).

Figura 3-2 Emisiones de gases de efecto invernadero de EE. UU. 2019 (Fuente: Air Resources Board 2021a)

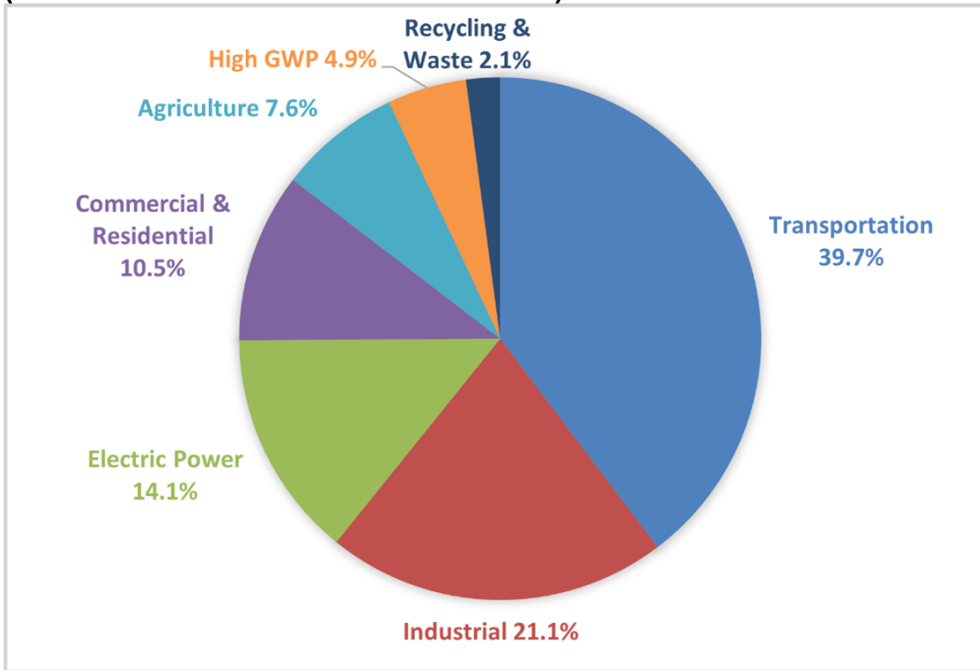
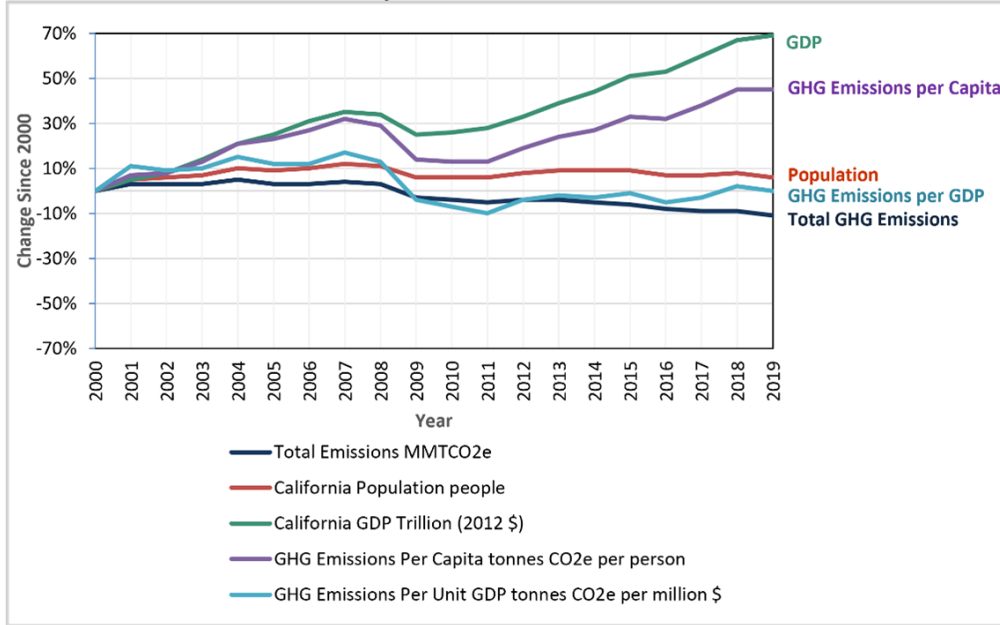


Figura 3-3 Cambio en el PIB, la población y las emisiones de GEI de California desde el 2000 (Fuente: Junta de Recursos del Aire 2021a)



El Proyecto de Ley 32 de la Asamblea exigió que la Junta de Recursos del Aire desarrollara un Plan de Alcance que describiera el enfoque que adoptará California para lograr el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a los niveles de 1990 para 2020 y actualizarlo cada 5 años. La Junta de Recursos del Aire adoptó el primer plan de estudio conceptual en 2008. El segundo plan actualizado, el Plan de Estudio Conceptual del Cambio Climático 2017 de California, adoptado el 14 de diciembre de 2017, refleja el objetivo para 2030 establecido en la Orden Ejecutiva B-30-15 y el Proyecto de Ley del Senado 32. El Plan de Estudio Conceptual del Proyecto de Ley 32 de la Asamblea y las actualizaciones posteriores contienen las principales estrategias que California utilizará para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Planes regionales

La Junta de Recursos del Aire establece objetivos regionales para que las 18 Organizaciones de Planificación Metropolitana de California los utilicen en su Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles para planificar proyectos futuros que lograrán de forma acumulativa los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero. Los objetivos se establecen en una reducción porcentual de las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos de pasajeros por persona a partir de los niveles de 2005. El proyecto propuesto está incluido en el Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2018 emitido por la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare. El objetivo de reducción regional del condado de Tulare es del 13 por ciento para el año 2020 y del 16 por ciento para el año 2035 (Junta de Recursos del Aire 2019c).

La siguiente Tabla 3.1 Planes regionales y locales de reducción de gases de efecto invernadero, enumera las políticas, las estrategias y los objetivos incluidos en el Plan de transporte regional y en los planes de acción climática del condado de Tulare y la ciudad de Tulare, los cuales son pertinentes a la reducción de los gases de efecto invernadero en lo relativo al sector transporte.

Tabla 3.1 Planes regionales y locales de reducción de gases de efecto invernadero

Plan	Políticas o estrategias de reducción de gases de efecto invernadero
Plan Regional de Transporte 2018/Estrategia de Comunidades Sostenibles del Consejo de Gobiernos de Condado de Tulare	Reducir las millas de recorrido vehicular. Reducir las emisiones atmosféricas criterio. Reducir los tiempos de viaje. Mejorar la confiabilidad del sistema vial. Aumentar el uso de modos de transporte activos. Ampliar el uso del transporte público.
Actualización del Plan de Acción Climática del Condado de Tulare 2018 (enumera las medidas del Plan General del Condado de Tulare 2030 [Adoptado en 2012])	Plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Infraestructura vehicular de combustible alternativo. Compra de vehículos de bajas emisiones/combustibles alternativos. Programas de manejo de la demanda de transporte. Viajes compartidos. Brindar una amplia variedad de opciones de transporte público que reduzcan los viajes y las millas de recorrido vehicular, como el servicio de transporte de buses y servicio ferroviario. Patrones nodales del uso de la tierra que apoyan el transporte público. Considerar modos no motorizados en la planificación y el desarrollo. Disposiciones para el uso de bicicletas. Sistema vial para bicicletas y peatones.

Plan	Políticas o estrategias de reducción de gases de efecto invernadero
<p>Plan de Acción Climática de la Ciudad de Tulare 2011 (Incluido en el Plan General de la Ciudad de Tulare 2035 [Adoptado en 2014])</p>	<p>Cambiar de viajes de una sola persona a modos alternativos: Aumentar los viajes en bicicleta relacionados con el transporte para reducir las millas de recorrido vehicular. Mejorar la movilidad mediante la implementación de una ordenanza y un programa de Calles Completas en toda la ciudad. Ampliar las rutas de transporte público y proporcionar opciones de transporte ferroviario ligero. Reducir las millas de recorrido vehicular relacionados con el trabajo a través del apoyo de los programas de gestión de la demanda de transporte. Apoyar los programas regionales de manejo del transporte para cambiar los viajes en vehículos de una sola persona a otros modos. Reducir las emisiones de los vehículos: Reducir las emisiones de fuentes de vehículos en carretera. Reducir las emisiones de las fuentes de transporte comercial e industrial en carretera mediante la reducción del número de vehículos parados inactivos y el flujo eficiente de vehículos.</p>

3.3.3 Análisis del proyecto

Las emisiones de gases de efecto invernadero de los proyectos de transporte se pueden dividir en las emisiones producidas durante la operación del sistema estatal de carreteras y las emisiones producidas durante la construcción. Los principales gases de efecto invernadero producidos por el sector del transporte son el dióxido de carbono, el metano, el óxido nitroso y los hidrofluorocarbonos. Las emisiones de dióxido de carbono son producto de la combustión de productos derivados del petróleo, como la gasolina, en motores de combustión interna.

Durante la combustión se emiten cantidades relativamente pequeñas de metano y óxido nitroso. Asimismo, una pequeña cantidad de emisiones de hidrofluorocarbonos también ocurren en el sector del transporte.

Las Directrices de CEQA generalmente abordan las emisiones de gases de efecto invernadero como un efecto acumulativo debido a la naturaleza global del cambio climático (Código de Recursos Públicos, Sección 21083(b)(2)). Como explicó la Corte Suprema de California, “debido a la escala global del cambio climático, es poco probable que la contribución de cualquier proyecto sea significativa por sí misma.” (Cleveland National Forest Foundation versus San Diego Association of Governments (2017) 3 Cal.5th 497, 512.) Al evaluar los efectos acumulativos, se debe determinar si el efecto incremental de un proyecto es “acumulativamente considerable” (Directrices de la CEQA, secciones 15064(h)(1) y 15130).

Para hacer esta determinación, los efectos incrementales del proyecto deben compararse con los efectos de proyectos pasados, actuales y futuros probables.

Aunque el cambio climático es, en última instancia, un efecto acumulativo, no todos los proyectos individuales que emiten gases de efecto invernadero necesariamente contribuyen a un efecto acumulativo significativo en el medio ambiente.

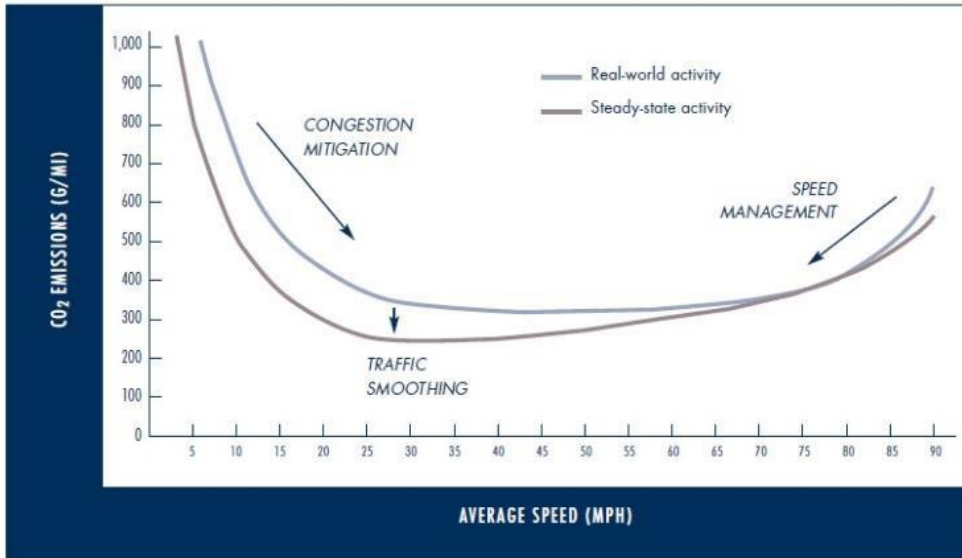
Emisiones operativas

Casi el 29 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero de EE. UU. en 2019 provinieron del sector del transporte. Las emisiones de dióxido de carbono por la quema de combustibles fósiles representaron el 74.1 % de todas las emisiones de gases de efecto invernadero, y las actividades de transporte representaron alrededor del 37.5 % de las emisiones de dióxido de carbono por la quema de combustibles fósiles en 2019. La mayoría de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte provienen de automóviles de pasajeros (40.5 %), camiones de carga (23.6 %) y camiones ligeros (17.2 %). El resto de las emisiones de gases de efecto invernadero proviene de otros modos de transporte, incluidos aviones, barcos, barcos y trenes, así como de tuberías y lubricantes (Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. 2021b, 2021c). Debido a que las emisiones de dióxido de carbono representan el mayor porcentaje de las emisiones de gases de efecto invernadero, se ha seleccionado como un indicador dentro del siguiente análisis de los posibles efectos del cambio climático.

Los niveles más altos de dióxido de carbono de fuentes móviles, como los automóviles, ocurren a velocidades intermitentes (0 a 25 millas por hora) y velocidades superiores a 55 millas por hora. Las emisiones más severas ocurren de 0 a 25 millas por hora (vea la Figura 3-3). En la medida en que un proyecto mejore la eficiencia operativa y mejore los tiempos de viaje en los corredores de viaje de alta congestión, las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular el dióxido de carbono, pueden reducirse, siempre que la mejora de los tiempos de viaje no genere millas de recorrido vehicular adicionales.

Cuatro estrategias principales pueden reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por las fuentes de transporte: (1) mejorar el sistema de transporte y las eficiencias operativas, (2) reducir la actividad de viajes, (3) hacer la transición a combustibles con menos emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y (4) mejorar las tecnologías y la eficiencia de los vehículos. Para ser más eficaces, las cuatro estrategias deben aplicarse al mismo tiempo.

Figura 3-3 Posible uso de estrategias en la operación de tráfico para reducir las emisiones de dióxido de carbono en carretera (Fuente: Barth y Boriboonsomsin 2010)



El proyecto propuesto se ha incluido en el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2018 emitido por la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare. El proyecto cumple con todas las medidas de desempeño de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare sobre la inclusión de un proyecto que aumenta la capacidad en el Plan Regional de Transporte. El proyecto es coherente con los objetivos del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles de mejorar el movimiento de mercancías a lo largo de un corredor de transporte tan importante para la región como lo es de la ruta estatal 99. La ubicación del proyecto se define como un corredor congestionado que necesita mejoras operativas en la autopista existente para mejorar el nivel de servicio y la calidad del aire.

El proyecto Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras al Intercambio de Paige Avenue reduciría la congestión al agregar un carril en cada dirección de la autopista de la ruta estatal 99 en la ciudad de Tulare. El proyecto incluiría elementos de control de rampa y elementos de monitoreo del tráfico del Sistema de Transporte Inteligente. Asimismo, el Intercambio de Paige Avenue se reconfiguraría con nuevas rampas, un cruce elevado a desnivel más amplio con un carril adicional en cada dirección y cuatro rotondas de varios carriles. El diseño para esta área de intercambio incluye vías de uso compartido de 10 pies de ancho (una ciclovía Clase 2), lo que alentaría el uso del transporte activo.

El Plan de Transporte Activo de 2016, que forma parte del Plan de Transporte Regional de 2018, muestra que el plan incluye una ciclovía Clase 1 a lo largo de Paige Avenue dentro del área del proyecto. Los objetivos del

Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sustentables incluyen proteger y mejorar los principales corredores de transporte específicos, como el corredor de la ruta estatal 99 (y la línea ferroviaria Union Pacific) en todo el condado de Tulare. El plan enumera la ampliación de la ruta estatal 99 a través de Tulare como una estrategia de planificación para la conectividad interregional.

Durante las etapas de planificación de este proyecto (que ocurrieron antes de 2010), no se consideraron como alternativas otros modos de transporte aparte del transporte vehicular.

Análisis cuantitativo

La Junta de Recursos del Aire desarrolló el modelo EMISSION FACTORS para facilitar la preparación de inventarios de las emisiones de fuentes móviles a nivel estatal y regional. El modelo genera índices de emisiones que se pueden multiplicar por los datos de actividad vehicular de todos los vehículos motorizados, como los automóviles de pasajeros y los camiones pesados, que operan en carreteras, autopistas y vías locales en California. EMISSION FACTOR tiene una base científica rigurosa, ha sido aprobado por la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. y examinado a través de múltiples revisiones de partes interesadas. Caltrans desarrolló CT-EMISSION FACTOR para aplicar factores específicos del proyecto al modelo de la Junta de Recursos del Aire.

Las tasas de emisión de gases de efecto invernadero de EMISSION FACTOR se basan en datos de pruebas de emisiones de tubo de escape; el modelo no tiene en cuenta factores como la tasa de aceleración y la aerodinámica del vehículo, que influyen en la cantidad de emisiones generadas por un vehículo. Las emisiones de gases de efecto invernadero cuantificadas mediante CT-EMISSION FACTORS son, por lo tanto, estimaciones y es posible que no reflejen las emisiones reales de los movimientos en carretera. Sin embargo, el modelo no tiene en cuenta los viajes generados. No obstante, la modelización de estimaciones de gases de efecto invernadero con EMISSION FACTORS o CT-EMISSION FACTORS sigue siendo el medio más preciso para estimar las futuras emisiones. Si bien CT-EMISSION FACTORS es actualmente la mejor herramienta disponible para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de fuentes móviles, es importante señalar que los resultados de los gases de efecto invernadero solo son útiles para la comparación de alternativas.

La Norma de Vehículos Más Seguros y Económicos-Primera Parte, que entró en vigencia en noviembre de 2019, revocó la autoridad de California para establecer sus propios estándares de emisiones de gases de efecto invernadero. La Segunda Parte, vigente desde junio de 2020, estableció nuevos estándares corporativos promedio de la economía de combustibles y emisiones de dióxido de carbono de tubo de escape para los automóviles de pasajeros y

camiones ligeros que cubren los modelos de los años 2021 a 2026 (Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras 2020).

Por lo tanto, la Junta de Recursos del Aire proporcionó factores de ajuste de las emisiones de gases de efecto invernadero para EMISSION FACTOR 2017 con base en la Norma de Vehículos Más Seguros y Económicos. Desde entonces, se ha lanzado EMISSION FACTOR 2021, que toma en cuenta la Norma de Vehículos Más Seguros y Económicos y no requiere factores de ajuste. Los estándares corporativos promedio de la economía de combustibles y de las emisiones de gases de efecto invernadero están evolucionando y los modelos se actualizarán para tomar en cuenta los cambios normativos más actualizados.

Los datos de la cuarta columna en la Tabla 3.2 representan factores de ajuste externos al modelo de las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos livianos a gasolina de EMISSION FACTOR 2014 y EMISSION FACTOR 2017.

Los valores anuales de millas de recorrido vehicular en la quinta columna de la Tabla 3.2 se derivaron de los valores diarios de millas de recorrido vehicular multiplicados por 347. La Tabla 3.2 tiene en cuenta tanto la Opción 1 como la Opción 2 para el Intercambio de Paige Avenue.

Tabla 3.2 Emisiones anuales de dióxido de carbono modeladas y millas de recorrido vehicular

Alternativa	Emisiones de dióxido de carbono (toneladas métricas/año)	Factor vehículos más seguros y económicos	Emisiones de dióxido de carbono de vehículos más seguros y económicos (toneladas métricas/año)	Millas de recorrido vehicular (anual)
Condición existente/año de referencia 2018	140,298	Año más antiguo: 2021	No corresponde	117,676,000
Alternativa sin construcción 2029	141,728	1.0629	150,642,691	161,330,000
Abierto al público 2029 Alternativa de construcción	183,371	1.0629	194,905,036	239,148,000
Alternativa sin construcción 2049	158,335	1.1268	178,411,878	162,848,400
Horizonte de 20 años/Año de diseño 2049 Alternativa de construcción	201,371	1.1268	226,904,843	239,148,000

Fuente: Air Quality Report CT Emission FAcTtor (2017) model.

Las emisiones de dióxido de carbono generadas en el año de referencia 2018 son 140,298 toneladas por año. Debido a que el año más antiguo para el cual se desarrollaron factores de eficiencia de vehículos más seguros y económicos fue 2021, este factor no se pudo incorporar en el modelo de las condiciones existentes de 2018 (línea de referencia).

En el año 2029, si el proyecto no se construye, las emisiones de dióxido de carbono modeladas son 141,728 toneladas métricas por año, que son 1430 toneladas métricas más de emisiones de dióxido de carbono que en el año de referencia. Con la aplicación del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos, las emisiones de dióxido de carbono de la alternativa sin construir de 2029 serían 150,643 toneladas métricas por año, un valor que refleja 10,345 toneladas más que en el año de referencia.

Suponiendo que el proyecto propuesto esté abierto al tráfico en 2029 Alternativa de construcción, el modelo EMISSION FACTOR 2017 calculó las emisiones de dióxido de carbono en 183,371 toneladas métricas por año, lo que representa un aumento de 43,073 toneladas métricas de emisiones de dióxido de carbono con respecto al año de referencia. Si se aplica el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos, las emisiones de dióxido de carbono para el año de apertura serían 194,905 toneladas métricas por año, lo que representa 54,607 toneladas métricas más que las del año de referencia.

Las emisiones de dióxido de carbono modeladas para la alternativa sin construcción para el año de diseño 2049 son 158,335 toneladas por año, que son 18,037 toneladas más por año que el año de referencia. Al incorporar el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos en el modelo, estas emisiones serían de 178,411,878 toneladas métricas por año, lo que representa 38,114 toneladas métricas más de dióxido de carbono que el año de referencia de 2018.

Para la Alternativa de Construcción para el año de diseño 2049, las emisiones de dióxido de carbono serían de 201,329 toneladas por año, que son 61,031 toneladas métricas más de emisiones de dióxido de carbono que el año de referencia. Al aplicar el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos, las emisiones de dióxido de carbono se modelaron en 226,904,843 toneladas métricas, lo que representa aproximadamente 86,607 toneladas métricas más de emisiones de dióxido de carbono que el año de referencia 2018.

La Tabla 2.23 también muestra un aumento en las millas de recorrido vehicular a lo largo del tiempo bajo las condiciones de referencia. Las millas de recorrido vehicular anual dentro de los límites del proyecto fueron 117.676.000. En el año 2029, se proyecta que este número aumente a 161,330,000 si el proyecto no se construye. Si el proyecto se construye y se abre al tráfico en 2029, como se planeó, las millas de recorrido vehicular aumentarían a 239,148,000 ese año. En el año 2049, si no se amplía la

autopista dentro de los límites del proyecto, las millas de recorrido vehicular anuales serían 162,848,400.

Veinte años después de la construcción del proyecto, las millas de recorrido vehicular para el año de diseño serían 239,148,000.

Si bien CT-Emission FACTor tiene una base científica rigurosa y ha sido examinado a través de múltiples revisiones de partes interesadas, sus tasas de la emisión de gases de efecto invernadero se basan en los datos de las pruebas de emisiones de tubos de escape. Asimismo, el modelo no tiene en cuenta factores como la tasa de aceleración y la aerodinámica del vehículo, que influyen en la cantidad de emisiones generadas por un vehículo. Las emisiones de gases de efecto invernadero cuantificadas mediante CT-Emission FACTor son, por lo tanto, estimaciones y es posible que no reflejen las emisiones físicas reales.

Aunque CT-Emission FACTor es actualmente la mejor herramienta disponible para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero de fuentes móviles, es importante señalar que los resultados de los gases de efecto invernadero son útiles solo para la comparación de alternativas.

Emisiones de la construcción

Las emisiones de gases de efecto invernadero de la construcción serían el resultado del procesamiento de materiales, el equipo de construcción en el sitio y las demoras en el tráfico debido a la construcción. Estas emisiones se producirán en diferentes niveles a lo largo de la fase de construcción; su frecuencia y ocurrencia pueden reducirse mediante innovaciones en los planes y especificaciones y mediante la implementación de una mejor administración del tráfico durante las fases de construcción.

Con innovaciones, como una vida útil más prolongada del pavimento, planes mejorados de administración y control del tráfico y cambios en los materiales, las emisiones de gases de efecto invernadero producidas durante la construcción pueden compensarse hasta cierto punto con intervalos más largos entre las actividades de mantenimiento y rehabilitación.

Todos los contratos de construcción incluyen especificaciones estándar de Caltrans relacionadas con la calidad del aire. Las Secciones 7-1.02A y 7-1.02C, Reducción de Emisiones, exigen que los contratistas cumplan con todas las leyes aplicables al proyecto y certifiquen que conocen y cumplirán con todas las regulaciones de reducción de emisiones de la Junta de Recursos del Aire. La Sección 14-9.02, Control de la Contaminación del Aire, requiere que los contratistas cumplan con todas las reglas, reglamentos, ordenanzas y estatutos de control de la contaminación del aire. Ciertas reglamentaciones comunes, como las restricciones al tiempo de marcha lenta de los equipos, que reducen las emisiones de los vehículos de construcción también contribuyen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Las siguientes medidas se incorporarían al proyecto y ayudarían a reducir las emisiones relacionadas con la construcción:

- El tiempo de marcha lenta de los camiones y equipos se limita a cinco minutos para los camiones de reparto y volquetes y otros equipos que funcionan con diésel (con algunas excepciones).
- Programar el movimiento de camiones en horas que no son las horas pico de viaje al trabajo por la mañana y por la noche.
- Fomentar una mayor eficiencia de uso de combustible de los equipos de construcción manteniendo los equipos en condiciones de trabajo adecuadas, utilizando equipos del tamaño adecuado para el trabajo y utilizando equipos con nuevas tecnologías.
- Usar agua reciclada para la construcción.

Conclusión CEQA

El análisis encontró que las emisiones de dióxido de carbono aumentarían, independientemente de si se aplica el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos. Sin embargo, la diferencia entre las emisiones de dióxido de carbono bajo el factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos, y las emisiones de referencia es mucho mayor que las emisiones medidas sin el multiplicador del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos.

La comparación de las emisiones de dióxido de carbono de las alternativas Sin construcción/Construcción de 2029 y 2049 no es excesiva. Sin embargo, la imposición del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos es progresiva, aumentando cada año, como se muestra en la Tabla 3.2. La aplicación del multiplicador del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos muestra un aumento en las emisiones de dióxido de carbono a lo largo del proyecto.

Asimismo, el multiplicador del factor de eficiencia de vehículos más seguros y económicos no se aplica a los proyectos anteriores al año 2021, por lo que hay una mayor diferencia en las emisiones de dióxido de carbono al comparar el año existente 2018 con el año abierto al tráfico 2029 y el año de diseño 2049.

El aumento en las emisiones provendría principalmente del crecimiento de la población en el condado junto con la implementación del desarrollo planificado en el área.

La mejora del Intercambio existente de Paige Avenue proporcionaría un acceso más directo y redistribuiría el tráfico futuro que, de lo contrario, usaría rutas tortuosas en las carreteras locales y los intercambios cercanos que viajan hacia y desde el área del proyecto.

Los requisitos emergentes de modelar y medir la mitigación para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero responden a una definición estrecha y limitada. Los requisitos limitan los proyectos a cero aumento de las emisiones existentes para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de California. Los resultados del modelo se enfocan solo en la carretera estatal y no consideran el sistema de calles locales. No existen métodos reglamentarios o establecidos en toda la industria para medir con precisión si las características y medidas del proyecto reducirían las emisiones lo suficiente como para mitigar los efectos del proyecto.

De conformidad con todas las normas reglamentarias, como se informa en la Sección 2.2.3 Calidad del aire de este documento, este proyecto cumple con todos los requisitos reglamentarios sobre la conformidad regional de la calidad del aire, monóxido de carbono, ozono, material particulado 2.5 y 10, sustancias tóxicas del aire de fuentes móviles, emisiones durante la construcción y el reporte de los niveles de dióxido de carbono.

Caltrans y las agencias asociadas regionales han determinado que el proyecto es necesario. Las mejoras a las carreteras locales y la construcción de intercambios completos reducirían el tráfico intermitente y brindarían un acceso más directo hacia y desde la carretera. Reduciría el tráfico en rutas indirectas a través de las vías locales. Como lo han documentado los estudios de aire, las emisiones vehiculares más altas ocurren con el tráfico intermitente, mientras que el tráfico fluido produce la menor cantidad de emisiones vehiculares, independientemente del contaminante criterio.

El proyecto incluye características y medidas que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero, como elementos de Calles Completas con paisajismo para promover el uso de bicicletas y la circulación peatonal y fomentar el transporte activo versus el transporte vehicular. La instalación de elementos del Sistema de Transporte Inteligente está diseñada para mejorar la eficiencia del tráfico y reducir la congestión en las carreteras, reduciendo así las emisiones de los vehículos. Asimismo, las rotondas propuestas en Blackstone Street y Laspina Street a lo largo de Paige Avenue contribuirían a una circulación de tráfico más fluida y eficiente, lo que resultaría en menos viajes con una serie de paradas y por lo tanto menores emisiones vehiculares. Caltrans aplica una gran lista de medidas estándar en la mayoría, si no en todos, los proyectos durante la construcción que requieren prácticas y equipos restringidos que reducen el polvo y las emisiones de los equipos.

El proyecto aumentaría las emisiones de gases de efecto invernadero y, por lo tanto, entraría en conflicto con los planes actuales de calidad del aire que exigen la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Sin métodos reglamentarios establecidos en toda la industria para medir con precisión si las características y medidas del proyecto reducirían las emisiones lo suficiente como para mitigar los efectos del proyecto, Caltrans

debe determinar que los efectos del proyecto por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero sean significativos e inevitables.

3.3.4 Estrategias de reducción de gases de efecto invernadero

Esfuerzos estatales

En respuesta al Proyecto de Ley 32 de la Asamblea, California está implementando medidas para lograr la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que provocan el cambio climático. Los programas de cambio climático de California están reduciendo eficazmente las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores de la economía. Estos programas incluyen regulaciones, programas de mercado e incentivos que transformarán el transporte, la industria, los combustibles y otros sectores, para llevar a California a un futuro más limpio, sostenible y bajo en carbono, mientras se mantiene una economía sólida (Junta de Recursos del Aire 2022).

Los principales sectores de la economía de California, incluido el transporte, deberán reducir las emisiones para cumplir con los objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 y 2050. La Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador identificó cinco pilares de sostenibilidad en un informe de 2015: (1) Aumentar la adopción de la energía renovable en la combinación energética del Estado a por lo menos un 50 por ciento para 2030 (2) Reducir el uso de petróleo hasta en un 50 por ciento para 2030 (3) Aumentar la eficiencia energética de los edificios existentes en un 50 por ciento para 2030 (4) Reducir las emisiones de contaminantes climáticos de vida corta y (5) Administrar los recursos naturales, incluidos los bosques, las tierras de trabajo y los humedales, para garantizar que puedan almacenar carbono, ser resistentes y mejorar otros beneficios ambientales (Oficina de Planificación e Investigación 2015).

El sector del transporte es parte integral de la gente y la economía de California. Para lograr los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, es fundamental que el estado se base en los éxitos anteriores en la reducción de los contaminantes atmosféricos tóxicos y de criterio del transporte y el movimiento de mercancías. Las reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero provendrán de tecnologías de vehículos más limpias, combustibles con menos carbono y la reducción de las millas de recorrido vehicular. Reducir el uso actual de petróleo en automóviles y camiones es un objetivo estatal clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 (Agencia de Protección Ambiental de California 2015).

Asimismo, el Proyecto de Ley 1386 del Senado (Wolk 2016) estableció como política estatal la protección y administración de tierras naturales y subsistencia económica y requiere que las agencias estatales consideren esa política en su propia toma de decisiones. Los árboles y la vegetación de los bosques, pastizales, granjas y humedales retiran el dióxido de carbono de la

atmósfera a través de procesos biológicos y secuestran el carbono en la materia superficial y subterránea.

Posteriormente, el gobernador Gavin Newsom emitió la Orden Ejecutiva N-82-20 para combatir las crisis del cambio climático y la biodiversidad. Esta orden instruye a las agencias estatales a utilizar las autoridades y los recursos existentes para identificar e implementar acciones a corto y largo plazo para acelerar la eliminación natural de carbono y desarrollar la resiliencia climática en nuestros bosques, humedales, espacios verdes urbanos, suelos agrícolas y actividades de conservación de la tierra de manera que sirvan a todas las comunidades y, en particular, a las comunidades de bajos ingresos, desfavorecidas y vulnerables. En respaldo de esta orden, la Agencia de Recursos Naturales de California publicó el *documento preliminar de la Estrategia Climática Inteligente* para tierras naturales y de subsistencia económica para comentario público en octubre de 2021.

Actividades de Caltrans

Caltrans continúa participando en el Equipo de Acción Climática del gobernador mientras la Junta de Recursos del Aire de California trabaja para implementar las Órdenes Ejecutivas S-3-05 y S-01-07 y ayudar a lograr los objetivos establecidos en el Proyecto de Ley 32 de la Asamblea. La Orden Ejecutiva B-30-15, emitida en abril de 2015, y el Proyecto de Ley 32 del Senado (2016) establecieron un objetivo provisional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a un 40 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030. Las siguientes iniciativas importantes están en marcha en Caltrans para ayudar a cumplir estos objetivos.

Plan de acción climática para inversiones en transporte

El Plan de Acción de California para la Infraestructura del Transporte se basa en las órdenes ejecutivas firmadas por el gobernador Newsom en 2019 y 2020 destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte, que representan más del 40 por ciento de todas las emisiones contaminantes, y alcanzar los objetivos de adaptación climática del estado.

Bajo el Plan de Acción de California para la Infraestructura del Transporte, cuando sea factible y dentro de las estructuras del programa de financiamiento existente, el estado invertirá fondos de transporte discrecionales en proyectos de infraestructura sostenible que se alineen con sus objetivos climáticos, de salud y de equidad social (Agencia de Transporte del Estado de California 2021).

Plan de Transporte de California

El Plan de Transporte de California es un plan de transporte a largo plazo en todo el estado para satisfacer nuestras futuras necesidades de movilidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Sirve como un documento general para todos los demás documentos de planificación de

transporte en todo el estado. El Plan de Transporte de California 2050 presenta una visión de un sistema de transporte seguro, resistente y universalmente accesible que apoya a comunidades dinámicas, promueve la justicia racial y económica y mejora la salud pública y ambiental. El objetivo climático del plan es lograr los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en todo el estado y aumentar la resiliencia al cambio climático. Demuestra cómo se pueden reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte a través de avances en las tecnologías que utilizan combustibles limpios; adopción continua de modos de traslado activo (caminata, bicicleta, etc.) transporte público y movilidad compartida; prácticas más eficientes de desarrollo y uso de las tierras y adopción continua del trabajo remoto (Caltrans 2021a).

Plan Estratégico de Caltrans

El *Plan Estratégico de Caltrans 2020–2024* incluye objetivos de administración, acción climática y equidad. Las estrategias de acción climática incluyen el desarrollo e implementación de un Plan de Acción Climática de Caltrans; un programa sólido de educación, capacitación y divulgación sobre la acción climática; asociación y colaboración; un programa de monitoreo y reducción de millas de recorrido vehicular; y comprometerse con las comunidades más vulnerables en el desarrollo e implementación de las actividades de acción climática de Caltrans (Caltrans 2021b).

Directivas de políticas normativas de Caltrans y otras iniciativas

La Política 30 Cambio Climático del Director de Caltrans (22 de junio de 2012) estableció una política normativa del Departamento que garantice esfuerzos coordinados para incorporar el cambio climático en las decisiones y actividades del Departamento. El *Informe de Mitigación y Emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Caltrans* (Caltrans 2020) brinda una descripción completa de las emisiones de Caltrans. El informe documenta y evalúa los procedimientos y actividades actuales de Caltrans que rastrean y reducen las emisiones de gases de efecto invernadero e identifica oportunidades adicionales para reducir aún más las emisiones de fuentes de emisión controladas por el Departamento, en apoyo de las metas departamentales y estatales.

Estrategias de reducción de gases de efecto invernadero a nivel de proyecto

Las siguientes medidas también se implementarán en el proyecto para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los posibles efectos del cambio climático del proyecto.

- El tiempo de marcha lenta de los camiones y equipos se limita a cinco minutos para los camiones de reparto y volquetes y otros equipos que funcionan con diésel (con algunas excepciones).
- Programar el movimiento de camiones en horas que no son las horas pico de viaje al trabajo por la mañana y por la noche.

- Fomentar una mayor eficiencia de uso de combustible de los equipos de construcción manteniendo los equipos en condiciones de trabajo adecuadas, utilizando equipos del tamaño adecuado para el trabajo y utilizando equipos con nuevas tecnologías.
- Utilizar agua reciclada para la construcción.

3.3.5 Adaptación

La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero es solo una parte de un enfoque para abordar el cambio climático. Caltrans debe planificar los efectos del cambio climático en la infraestructura de transporte del estado y fortalecer o proteger las instalaciones contra daños. Se espera que el cambio climático produzca una mayor variabilidad en las precipitaciones, aumento de las temperaturas, aumento del nivel del mar, variabilidad en las marejadas ciclónicas y su intensidad, y la frecuencia e intensidad de los incendios forestales. Las inundaciones y la erosión pueden dañar o arrasar las carreteras; los períodos más prolongados de calor intenso pueden deformar el pavimento y las vías del tren; las marejadas ciclónicas combinadas con el aumento del nivel del mar pueden inundar las carreteras. Los incendios forestales pueden quemar directamente las instalaciones e indirectamente causar daños cuando la lluvia cae sobre las laderas desnudas que se derrumban después de un incendio. Los efectos variarán según la ubicación y, en los casos más extremos, pueden requerir que una instalación sea reubicada o rediseñada. En consecuencia, Caltrans debe considerar estos tipos de factores estresantes climáticos en la forma en que se planifican, diseñan, construyen, operan y mantienen las carreteras.

Esfuerzos federales

Según el proceso de designaciones NEPA, Caltrans tiene la obligación de cumplir con todas las leyes ambientales federales aplicables y las reglamentaciones, políticas normativas y directrices bajo NEPA de la Administración Federal de Carreteras.

El Programa de Investigación de Cambio Global de EE. UU. entrega un informe al Congreso y al presidente cada cuatro años, de acuerdo con la Ley de Investigación de Cambio Global de 1990 (Código 15 de EE. UU., Capítulo 56A, Sección 2921 y siguientes). La Cuarta Evaluación Nacional del Clima, publicada en 2018, presenta los principios científicos y los "elementos ambientales, sociales y de bienestar humano del cambio climático y la variabilidad para 10 regiones y 18 temas nacionales, con especial atención a los riesgos observados y proyectados, efectos, consideración de la reducción de riesgos e implicaciones bajo diferentes vías de mitigación". El Capítulo 12, "Transporte", presenta una discusión clave de las evaluaciones de la vulnerabilidad. Señala que "los propietarios y operadores de activos han realizado cada vez más estudios más centrados en activos particulares que consideran múltiples peligros climáticos y escenarios en el contexto de la

información específica de los activos, como la vida útil del diseño" (Programa de Investigación de Cambio Global de EE. UU. 2018).

La Declaración de la política normativa sobre la adaptación climática del Departamento de Transporte de EE. UU. de junio de 2011 comprometió al Departamento de Transporte federal a "integrar la consideración de los efectos del cambio climático y la adaptación en la planificación, operaciones, políticas normativas y programas del Departamento de Transporte de EE. UU. para garantizar que los recursos de los contribuyentes se inviertan conscientemente y que la infraestructura, los servicios y las operaciones de transporte sigan siendo eficaces en las condiciones climáticas actuales y futuras" (Departamento de Transporte de EE. UU. 2011).

La Orden 5520 de la Administración Federal de Carreteras (Preparación y resiliencia del sistema de transporte ante el cambio climático y los fenómenos meteorológicos extremos, 15 de diciembre de 2014) estableció la política normativa de la Administración Federal de Carreteras para esforzarse por identificar los riesgos del cambio climático y los fenómenos meteorológicos extremos de los sistemas de transporte actuales y planificados. La Administración Federal de Carreteras ha desarrollado una guía y herramientas para la planificación del transporte que fomentan la resiliencia a los efectos climáticos y la sostenibilidad a nivel federal, estatal y local (Administración Federal de Carreteras 2019).

Esfuerzos estatales

La adaptación al cambio climático de la infraestructura de transporte implica la planificación a largo plazo y la administración y control de riesgos para abordar las vulnerabilidades del sistema de transporte. Se han desarrollado una serie de políticas normativas y herramientas estatales para guiar los esfuerzos de adaptación.

La Cuarta Evaluación del Cambio Climático de California (2018) es el esfuerzo del estado para "traducir el estado de la ciencia del clima en información útil para la acción". Brinda información que ayudará a los encargados de la toma de decisiones de todos los sectores y a escala estatal, regional y local a proteger y desarrollar la resiliencia de las personas, la infraestructura, los sistemas naturales, las tierras de subsistencia económica y las aguas del estado. El enfoque del Estado reconoce que las consecuencias del cambio climático ocurren en las intersecciones de personas, naturaleza e infraestructura. La Cuarta Evaluación informa que si no se toman medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para 2021 o antes, se prevé que el estado experimente un aumento de 2.7 a 8.8 grados Fahrenheit en las temperaturas diarias máximas anuales promedio, con efectos en la agricultura, la demanda de energía y los sistemas naturales y en la salud pública; asimismo, una disminución de dos tercios en el suministro de agua debido a la capa de nieve y la escasez de agua que afectará a la producción agrícola, un aumento del 77% en el área

promedio quemada por incendios forestales, con consecuencias para la salud de los bosques y las comunidades y la erosión a gran escala de hasta el 67 % de las playas del sur de California y la inundación de miles de millones de dólares en edificios residenciales y comerciales debido al aumento del nivel del mar (Estado de California 2018).

El aumento del nivel del mar es una preocupación particular para la infraestructura de transporte en la zona costera. Los principales aeropuertos urbanos estarán en riesgo de inundación por el aumento del nivel del mar combinado con marejadas ciclónicas a partir de 2040. El aeropuerto de San Francisco ya está en riesgo. Millas de carreteras costeras vulnerables a inundaciones en un evento de tormenta de 100 años se triplicarán a 370 para 2100, y 3,750 millas estarán expuestas a inundaciones temporales. Los hallazgos de la Cuarta Evaluación destacan la necesidad de una acción proactiva para abordar estos efectos actuales y futuros del cambio climático.

En 2008, el entonces gobernador Arnold Schwarzenegger reconoció la necesidad cuando emitió la Orden Ejecutiva S-13-08, centrada en el aumento del nivel del mar. Informes técnicos sobre los últimos datos científicos sobre el aumento del nivel del mar se publicaron por primera vez en 2010 y se actualizaron en 2013 y 2017. Las proyecciones de 2017 sobre el aumento del nivel del mar y la nueva comprensión de los procesos y los posibles efectos en California se incorporaron a la *Actualización de las directrices sobre el aumento del nivel del mar en el estado de California* en 2018. Esta orden ejecutiva también dio lugar a la *Estrategia de Adaptación Climática de California* (2009), actualizada en 2014 como *Safeguarding California* (Plan de Salvaguarda de California): *Reducción del riesgo climático* (Plan de Salvaguarda de California), que abordó la gama completa de efectos del cambio climático y recomendó estrategias de adaptación. El Plan de Salvaguarda de California se actualizó en 2018 y nuevamente en 2021 como el *Estrategia de Adaptación Climática de California*, incorporando elementos clave de los últimos planes sectoriales como la *Estrategia climática inteligente de tierras naturales y de subsistencia*, el *Plan de acción de resiliencia de bosques e incendios forestales*, el *Portafolio de Resiliencia del Agua*, y el Plan de Transporte de California (descrito anteriormente). Las prioridades en la *Estrategia de Adaptación Climática de California 2021* incluyen actuar en asociación con las tribu nativas norteamericanas de California, fortalecer las protecciones de las comunidades vulnerables al clima que carecen de capacidad y recursos, soluciones climáticas basadas en la naturaleza, el uso de los mejores conocimientos científicos sobre el clima disponibles y la asociación y colaboración para optimizar recursos (Agencia de Recursos Naturales de California 2021).

La Orden Ejecutiva B-30-15, firmada en abril de 2015, requiere que las agencias estatales tengan en cuenta el cambio climático en todas las decisiones de planificación e inversión. Esta Orden Ejecutiva reconoce que los efectos del cambio climático además del aumento del nivel del mar

también amenazan la infraestructura de California. Por orden de la Orden Ejecutiva B-30-15, la Oficina de Planificación e Investigación publicó Planificación e inversión para una California resiliente: *Una guía para las agencias estatales* en 2017 para fomentar un enfoque uniforme y sistemático.

El Proyecto de Ley 2800 de la Asamblea (Quirk 2016) creó el Grupo de Trabajo Multidisciplinario de Infraestructura Segura ante el Clima para ayudar a los principales actores de todo el estado a abordar los hallazgos de la Cuarta Evaluación del Cambio Climático de California. En 2018, el Grupo de Trabajo publicó su informe *Paying it Forward: The Path Toward Climate-Safe Infrastructure in California*. El informe orienta a las agencias sobre cómo abordar los desafíos de evaluar el riesgo frente a las incertidumbres inherentes que aún plantea la mejor ciencia disponible sobre el cambio climático. También examina cómo las agencias estatales pueden usar los procesos de planificación, diseño e implementación de infraestructura para abordar los efectos del cambio climático observados y anticipados (Grupo de Trabajo de Infraestructura Segura ante el Clima 2018).

Esfuerzos de adaptación de Caltrans

Evaluaciones de vulnerabilidad de Caltrans

Caltrans completó evaluaciones de vulnerabilidad al cambio climático para identificar segmentos del Sistema Estatal de Carreteras vulnerables a los efectos del cambio climático, como precipitación, temperatura, incendios forestales, marejadas ciclónicas y aumento del nivel del mar.

Los datos sobre el cambio climático utilizados en las evaluaciones se desarrollaron en coordinación con científicos y expertos en cambio climático de organizaciones federales, estatales y regionales a la vanguardia de la ciencia del clima. Los hallazgos de las evaluaciones de la vulnerabilidad guían el análisis de activos en riesgo y el desarrollo de Informes de Prioridad de la Adaptación como un método para tomar decisiones de programación de capital y abordar los riesgos identificados.

Análisis de Adaptación del Proyecto

Aumento del nivel del mar

El proyecto propuesto está fuera de la zona costera y no en un área sujeta al aumento del nivel del mar. Como resultado, no se esperan efectos directos en las instalaciones de transporte debido al aumento proyectado del nivel del mar.

Análisis de llanuras aluviales

Ninguna porción o elemento de la huella del proyecto se encuentra dentro de la llanura aluvial de 100 años (mapas de inundación de FEMA para Tulare, California

<https://msc.fema.gov/portal/search?addressquery=tulare%20ca#searchresult> sanchor accedido el 7 de octubre de 2020 y 25 de agosto de 2021).

Incendios forestales

El área del proyecto está ubicada en el Valle de San Joaquín, a muchas millas de distancia de las áreas que son vulnerables a los incendios forestales (Departamento Forestal y de Protección contra Incendios de California, Mapa de responsabilidad local para el condado de Tulare [preliminar 2008] https://osfm.fire.ca.gov/media/6832/fhszl06_1_map54.pdf).

Referencias sobre el cambio climático

Barth, Matthew and Kanok Boriboonsomsin. 2010. Real-World Carbon Dioxide Impacts of Traffic Congestion. Berkeley, CA: University of California Transportation Center. UCTC-FR-2010-11. Disponible: <https://www.researchgate.net/publication/46438207>.

Junta de Recursos del Aire de California (ARB). 2008. Apéndices del Plan de Estudio Conceptual del Cambio Climático. Volumen II: Análisis y Documentación. Apéndice I, pág. I-

19. Diciembre. Disponible: <https://ww3.arb.ca.gov/cc/scopingplan/document/scopingplandocument.htm>. Consulta: 31 de octubre de 2019.

Junta de Recursos del Aire de California (ARB). 2019a. Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero de California, edición 2019. <https://ww3.arb.ca.gov/cc/inventory/data/data.htm>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Junta de Recursos del Aire de California (ARB). 2019b. Emisiones de gases de efecto invernadero de California de 2000 a 2017. Tendencias de emisiones y otros indicadores. https://ww3.arb.ca.gov/cc/inventory/pubs/reports/2000_2017/ghg_inventory_trends_00-17.pdf. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Junta de Recursos del Aire de California (ARB). 2019c. SB 375 Objetivos Climáticos del Plan Regional. <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/sustainable-communities-program/regional-plan-targets>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Departamento de Transporte de California. 2018. Evaluación de vulnerabilidad al cambio climático de Caltrans. Informe Técnico del Distrito 6. Julio. Preparado por WSP.

Administración Federal de Carreteras (FHWA). 2019. Sostenibilidad. <https://www.fhwa.dot.gov/environment/sustainability/resilience/>. Última actualización 7 de febrero de 2019. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Administración Federal de Carreteras (FHWA). Fecha no disp. Iniciativa de Carreteras Sostenibles.

<https://www.sustainablehighways.dot.gov/overview.aspx>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Estado de California. 2018. Cuarta Evaluación del Cambio Climático de California. <http://www.climateassessment.ca.gov/>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Estado de California. 2019. Estrategia Climática de California. <https://www.cambioclimático.ca.gov/>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Departamento de Transporte de EE. UU. (U.S. DOT). 2011. Declaración de la política normativa sobre la adaptación al cambio climático. Junio. https://www.fhwa.dot.gov/environment/sustainability/resilience/policy_and_guidance/usdot.cfm. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Departamento de Transporte de EE. UU. (U.S. DOT). 2018. *Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras*, estándares corporativos promedio de la economía de combustibles. <https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/corporate-average-fuel-economy>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (U.S. EPA). 2009. Hallazgos de peligro y causa o contribución a gases de efecto invernadero bajo la Sección 202 (a) de la Ley de Aire Limpio. <https://www.epa.gov/ghgemissions/endangerment-and-cause-or-contribute-findings-greenhouse-gases-under-section-202a-clean>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (U.S. EPA). 2018. Inventario de Emisiones y Sumideros de Gases de Efecto Invernadero de EE.UU. <https://www.epa.gov/ghgemissions/inventory-us-greenhouse-gas-emissions-and-sinks>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Programa de Investigación de Cambio Global de EE. UU. (USGCRP). 2018. Cuarta Evaluación Nacional del Clima. <https://nca2018.globalchange.gov/>. Consulta: 21 de agosto de 2019.

Capítulo 4 Comentarios y coordinación

La coordinación temprana y continuación el público en general y las agencias públicas es un componente esencial del proceso ambiental. Permite a los planificadores a determinar el alcance necesario de la documentación ambiental y el nivel de análisis requerido, así como a identificar los posibles efectos y evitar la minimización y/o las medidas de mitigación y los requisitos ambientales relacionados. La consulta con las agencias y las tribu, así como la participación pública para este proyecto se han logrado a través de una variedad de métodos formales e informales, que incluyen reuniones de coordinación entre agencias, reuniones públicas, avisos públicos y reuniones del Equipo de Desarrollo del Proyecto. Este capítulo resume los resultados de los esfuerzos de Caltrans para identificar, abordar y resolver todos los problemas relacionados con el proyecto a través de una coordinación temprana y continua.

Se distribuyó por medios electrónicos un Aviso de Preparación a través del Estado de California, la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador y la Cámara de Compensación y Unidad de Planificación Estatal, y se publicó en el sitio web de la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador del Estado de California el 21 de abril de 2021. Se envió una copia del Aviso de Preparación a 72 agencias y posibles partes interesadas, según las directrices de CEQA. El Aviso de Preparación fue enviado a la Comisión de Transporte de California.

Consulte en el Capítulo 6 la Lista de distribución de las agencias y organizaciones a las que se les envió copias del Aviso de Preparación. Consulte una copia del Aviso de Preparación original en el Apéndice D de este documento.

Caltrans recibió un total de seis cartas de respuesta y correos electrónicos sobre el proyecto de los siguientes representantes:

- Church of Christ of Tulare
- Leadership Counsel for Justice and Accountability (Consejo directivo de justicia y responsabilidad)
- Native American Heritage Commission, Santa Rosa Rancheria Tachi Yokut Tribe (tribu nativa)
- Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California
- Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín.

El siguiente texto describe algunas de las agencias y miembros de la comunidad con los que Caltrans coordinó a través de reuniones presenciales, llamadas telefónicas y correos electrónicos para investigar y recopilar

información sobre el área del proyecto y para compartir información sobre el proyecto.

Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare—La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare es responsable de la planificación del transporte regional. La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare es una junta de políticas normativas compuesta por 17 miembros que representan a las ocho ciudades dentro del Condado de Tulare, cinco miembros de la Junta de Supervisores del Condado de Tulare, tres miembros en general y un representante del sistema de transporte público.

La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare juega un papel importante en la formación de un consenso regional entre los sistemas de transporte público de la región. Las leyes estatales y federales y las medidas fiscales locales le han dado a la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare un papel importante en el financiamiento de numerosas mejoras al transporte. La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare coordina la medida fiscal sobre las ventas en todo el condado, la Medida R, que se aprobó en noviembre de 2006. La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare también lleva a cabo la planificación del transporte, entrega proyectos y administra varios programas de transporte.

La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare ha coordinado con Caltrans para la planificación de este proyecto. Los representantes participaron en el Equipo de Desarrollo de Proyectos, que es un equipo multidisciplinario de gerentes, ingenieros y planificadores establecido para resolver problemas y recopilar información. La Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare se ha centrado principalmente en las decisiones tomadas para las mejoras al Intercambio de Paige Avenue.

El 26 de agosto de 2019, representantes de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare formaron parte de la discusión sobre las alternativas de construcción propuestas. En la reunión, la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare solicitó que Caltrans incluyera las mejoras al Intercambio de Paige Avenue en el alcance del proyecto propuesto.

[La siguiente sección ha sido añadida desde la circulación del Borrador de Documento Ambiental Reciclado] El 5 de octubre de 2023, el Proyecto El equipo de desarrollo celebró una reunión a la que asistieron miembros del personal de Caltrans, la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare y la Ciudad de Tulare para elija la opción de diseño para el intercambio de Paige Avenue.

El 5 de octubre de 2023, miembros del personal de Caltrans, el condado de Tulare Asociación de Gobiernos, la ciudad de Tulare y el condado de Tulare

La Agencia de Gestión de Recursos asistió a una reunión vecinal organizada por el Consejo de Liderazgo de Justicia y Responsabilidad en Matheny Tract comunidad

Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Tulare—El departamento de obras públicas es responsable del diseño, construcción y mantenimiento de calles, aceras, semáforos, farolas, senderos, edificios públicos y paisajismo en toda la ciudad.

El personal del departamento de obras públicas ha coordinado con Caltrans para la planificación de este proyecto. Los miembros del personal del departamento participan en el equipo multidisciplinario para resolver problemas y recopilar información. Son enlaces que trabajan en nombre de los intereses de la ciudad para este proyecto. La ciudad se ha centrado principalmente en las decisiones tomadas para las mejoras del Intercambio de Paige Avenue.

Agencia de Transporte Público Regional del Condado de Tulare—La Agencia de Transporte Público Regional del Condado de Tulare proporciona servicios complementarios de transporte público para las personas con discapacidades bajo la Ley de Estadounidenses con Discapacidades los cuales ofrecen rutas fijas y rutas adaptadas a pedido en las ciudades de Dinuba, Exeter, Farmersville, Lindsay, Porterville, Tulare, Woodlake y las áreas no incorporadas del condado de Tulare. La Agencia de Transporte Público Regional del Condado de Tulare está gobernada por ocho juntas directivas.

Caltrans coordinó con la Agencia de Transporte Público Regional del Condado de Tulare para analizar la posible mitigación de las millas de recorrido vehicular mediante la provisión de fondos a través de los servicios de autobuses de la ciudad.

[La siguiente sección ha sido revisada desde la circulación del Borrador de documento ambiental/evaluación ambiental recirculado, y Se agregó la audiencia pública desde el Proyecto de Documento Ambiental.]

De conformidad con la Ley de Política Ambiental Nacional y California Requisitos de la Ley de Calidad Ambiental, el Proyecto de Impacto Ambiental Se hizo circular para el público el informe/evaluación ambiental del proyecto. revisar y comentar. El Borrador del Documento Ambiental fue circulado durante un Revisión de 45 días por parte de agencias y miembros del público desde el 12 de abril de 2023 hasta 26 de mayo de 2023.

El Aviso de Disponibilidad del Borrador de Documento Ambiental y El anuncio de la jornada de puertas abiertas se envió a los propietarios, residentes, agencias públicas, socorristas de emergencia, agencias de tránsito, cívicos y grupos comunitarios, grupos ambientalistas y otras partes interesadas probablemente estar interesado en el proyecto.

El Aviso de Disponibilidad del Borrador de Documento Ambiental y el Los anuncios de la jornada de puertas abiertas se prepararon en inglés y español. Los avisos públicos incluyen la fecha, hora y lugar de la jornada de puertas abiertas. El El aviso se publicó en Visalia Times-Delta el 12 de abril de 2023, en inglés. y español.

Se realizó el Anteproyecto de Documento Ambiental y estudios técnicos Disponible para visualización pública en los siguientes lugares:

- Oficina del Distrito 6 de Caltrans: 1352 West Olive Avenue, Fresno, California 93728
- Biblioteca pública de Tulare: 475 North M Street, Tulare, California 93274

El Equipo de Desarrollo del Proyecto celebró una jornada de puertas abiertas el miércoles 26 de abril de 2023, a partir de las 17.30 horas. a 7:30 p.m. en el Congreso Agrícola Internacional de Tulare Centro (salón de banquetes) para el intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue Proyecto de mejora.

La jornada de puertas abiertas proporcionó al público y otras partes interesadas con la oportunidad de aprender más sobre el proyecto y comentar sobre el Borrador de Documento Ambiental/Evaluación Ambiental del proyecto. El Borrador del Documento Ambiental estaba disponible en el sitio web del proyecto, junto con información sobre el proceso ambiental, el derecho de vía proceso, mitigación de millas recorridas por vehículos y el estado del proyecto.

La jornada de puertas abiertas se dio a conocer a través del Aviso de Disponibilidad/Anuncio de una jornada de puertas abiertas enviado por correo de primera clase de EE. UU. avisos públicos (anuncios) en el Visalia Times-Delta, y en el Cuentas de Facebook, Twitter y Nextdoor del Distrito 6 de Caltrans.

La audiencia pública se llevó a cabo en un formato informal de puertas abiertas donde el El público podía pasear por la sala, ver las distintas exhibiciones y hacer preguntas. el equipo del proyecto desde ingeniería, medio ambiente y derecho de vía. Un inicio de sesión Se instaló una mesa en la entrada del salón de banquetes. Los asistentes fueron recibidos por un representante de Caltrans que los ayudó durante el proceso de registro y explicó el formato de jornada de puertas abiertas.

El personal de Caltrans entregó a cada asistente Hojas informativas que indiquen la descripción del proyecto, propósito, antecedentes, costo, fuente de financiamiento, cronograma y un nombre de contacto para aquellos interesados en obtener más información. Dos vídeos de simulador visual se reproducían continuamente. dos proyectores, que muestran las opciones de

diseño 1 y 3 para Paige Avenue Intercambio. Los miembros del personal del proyecto estuvieron disponibles desde las 5:30 p.m. a las 7:30 pm. la noche del evento para interactuar con los asistentes. un total de 25 Las personas asistieron a la jornada de puertas abiertas.

A través de hojas de comentarios proporcionadas en la jornada de puertas abiertas, los asistentes pudieron enviar comentarios escritos sobre el proyecto en la jornada de puertas abiertas o por correo electrónico o Correo estadounidense a Caltrans. Los participantes también podrán dictar sus comentarios al taquígrafo judicial en el lugar, si lo prefiere.

A continuación se resume el esfuerzo de divulgación llevado a cabo por Caltrans durante el período de circulación del documento:

Distrito 06: Proyecto EA 06-48950 Jornada de puertas abiertas: el 26 de abril de 2023, Caltrans celebró una jornada de puertas abiertas para la divulgación pública y para recopilar opiniones de la comunidad local. Capítulo 4 Comentarios y Coordinación Mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue 250 población con respecto al intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue Proyecto de mejora. (ID del proyecto: 0614000040)

Se utilizaron los siguientes métodos de divulgación pública:

- Anuncio de aviso público en el Visalia Times-Delta en inglés y Español
- Cartas por correo directo del director del Distrito 6 y del personal ambiental
- Redes sociales en Facebook, Twitter y Nextdoor

El personal de Caltrans realizó actividades de divulgación puerta a puerta del 17 al 18 de abril de 2023. Entregar avisos públicos en inglés y español a empresas y residentes a lo largo de Paige Avenue entre I Street y Blackstone Avenue y a los residentes que viven cerca de las ubicaciones propuestas para los muros acústicos. Dos miembros del personal de Caltrans que hablaban español estuvieron presentes para traducir información al español.

Traducción/Interpretación: El equipo de desarrollo del proyecto utilizó la versión limitada Análisis de cuatro factores de dominio del inglés en el área local y determinó que la traducción de presentaciones, publicidad, materiales informativos y Se necesitarían servicios de intérprete para las siguientes jornadas de puertas abiertas y material relacionado:

- Avisos públicos (inglés y español)
- Tarjetas de comentarios estaban disponibles (en inglés y español).

- Página de resumen del Borrador del Documento Ambiental/Ambiental Evaluación (español)
- Un intérprete de español estuvo presente durante la jornada de puertas abiertas.
- Un taquígrafo judicial estuvo disponible para ayudar a aquellos con alfabetización, escritura, visión, o problemas de idioma (a través de un intérprete o un lingüista de Soluciones LanguageLine).
- Estaba disponible una guía de identificación de idiomas de LanguageLine Solutions

Fecha y Hora: La reunión se llevó a cabo el día 26 de abril de 2023, de 17:30 a 21:30 horas. a 7:30 pm. en el Tulare International Agri-Center (sala de banquetes) en 4500 South Calle Laspina, Tulare, California 93274.

En la reunión se utilizó la siguiente información del Título VI:

- La Declaración de Política de No Discriminación de Caltrans estuvo disponible en tanto inglés como español.
- Los folletos del Título VI estuvieron disponibles en línea y en la jornada de puertas abiertas en Inglés y español.
- Las Encuestas de Participación Pública del Título VI estuvieron disponibles en inglés y Español.

Asistentes: Se contó un total de 35 asistentes, incluido el personal de Caltrans, durante el horario de reunión (17:30 a 19:30 horas).

Durante el período de circulación del borrador, el público solicitó el Borrador El Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental se traducirá al español y circuló al público debido a la gran presencia de residentes de habla hispana en el área circundante del proyecto. El personal de Caltrans tuvo la Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental traducido al Español Basado en comentarios públicos, Caltrans decidió revisar el Borrador Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental para proporcionar Información complementaria y aclaratoria sobre el proyecto y su potencial. efectos ambientales. El Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Ambiental La evaluación se recirculó en inglés y español para un comentario de 45 días. periodo del 8 de agosto de 2023 al 22 de septiembre de 2023.

Debido al alcance de las revisiones y la información complementaria, las versiones habladas y comentarios escritos que se recibieron durante el

período de circulación del 10 de abril de 2023, al 24 de mayo de 2023, no fueron abordados en el informe ambiental final. documento. Las cartas y el aviso público incluían este lenguaje. También, Se enviaron cartas a personas que comentaron sobre el borrador anterior.Documento Ambiental.

El Proyecto de Documento Ambiental Reciclado y los estudios técnicos fueron puesto a disposición del público en los siguientes lugares:

- Oficina del Distrito 6 de Caltrans: 1352 West Olive Avenue, Fresno, California 93728 ·
- Biblioteca pública de Tulare: 475 North M Street, Tulare, California 93274

Los métodos de divulgación pública se llevaron a cabo de la misma manera durante la primera período de circulación del Borrador del Documento Ambiental pero fueron ampliados para el Borrador Reciclado de Informe de Impacto Ambiental/Ambiental Evaluación como se describe a continuación:

- Anuncio de aviso público en el Visalia Times-Delta en inglés y Español.
- Se enviaron cartas directas a empresas y residentes de Paige Avenue. entre calle I y calle Laspina, organismos públicos, emergencia socorristas, agencias de tránsito, grupos cívicos y comunitarios, ambientalistas grupos y otras partes interesadas que puedan estar interesadas en el proyecto. Caltrans incluyó a la comunidad de Matheny Tract en la lista de correo.
- Los materiales relacionados con el proyecto se publicaron en las redes sociales del Distrito 6 de Caltrans. sitios, incluidos Facebook, Twitter y Nextdoor.
- Los materiales relacionados con el proyecto se enviaron a los padres a través de la Primaria Palo Verde Sistema de información estudiantil del colegio (permite enviar mensajes a padres).
- Los miembros del personal de Caltrans realizaron actividades de divulgación puerta a puerta el 11 de agosto de 2023, entrega de avisos públicos en inglés y español a empresas y residentes a lo largo de Paige Avenue entre I Street y Blackstone Avenue y a los residentes que viven cerca de las ubicaciones propuestas para los muros acústicos. Dos miembros del personal de Caltrans que hablaban español estuvieron presentes para traducir información al español

Los avisos públicos se publicaron en el vecindario de Matheny Tract en las siguientes paradas de autobús y ubicaciones de postes en la calle transversal.

- Avenida Addie y Calle Canal
- Avenida Beacon y Calle Canal
- Avenida Wade y Calle Canal
- Calle Casa y Avenida Beacon

Los avisos públicos también se publicaron en negocios cercanos cerca de Matheny. Tracto:

- Ana's Place - 1075 East Rankin Road, Tulare, California 93274
- Chevron - 1076 East Rankin Road, Tulare, California 93274
- Mobil - 1120 East Paige Avenue, Tulare, California 93274
- Arco - 1070 East Bardsley Avenue, Tulare, California 93274
- Birrieria Apatzingan - 1066 East Rankin Road, Tulare, California 93274
- Iglesia de Cristo – 326 Beacon Avenue, Tulare, California

Los miembros del personal de Caltrans fueron de puerta en puerta y dejaron avisos públicos en el siguientes parques de casas móviles y hoteles:

- Estates Manufactured Home Community at 900 East Rankin Road, Tulare, California 93274
- Budget Inn - 1301 East Paige Avenue, Tulare, California 93274
- Tulare Inn Mobile Home Park - 1401 East Paige Avenue, Tulare, California 93274
- Sun & Fun RV Park - 1000 East Rankin Road, Tulare, California 93274
- Tulare Mobile Home Park - 320 North Blackstone Street, Tulare, California 93274
- Parkview Mobile Home Estates - 975 North H Street #21, Tulare, California 93274

Se celebró una reunión pública adicional el martes 15 de agosto de 2023 en Palo Escuela Primaria Verde de 5:30 p.m. a 7:30 p.m. Hubo un corto presentación que fue pregrabada en inglés y español discutiendo la proyecto y sus posibles impactos. Los miembros del personal del proyecto estaban disponibles en 5:30 pm. a 7:30 p.m. la noche del evento para interactuar con el asistentes.

A través de hojas de comentarios proporcionadas en la jornada de puertas abiertas, los asistentes pudieron enviar comentarios escritos sobre el proyecto en la jornada de puertas abiertas o por correo electrónico o Correo estadounidense a Caltrans. Los participantes también podrán dictar sus comentarios al taquígrafo judicial en el lugar, si lo prefiere.

Comentarios recibidos durante el período de circulación pública, incluidos aquellos recibidos en la audiencia pública, se encuentran en el Apéndice G, el cual ha sido añadido al documento medioambiental. Respuestas a todos los comentarios públicos. recibidos durante el período de circulación pública también se proporcionan en el Apéndice G.

Traducción/Interpretación: El equipo de desarrollo del proyecto utilizó la versión limitada Análisis de cuatro factores de dominio del inglés en el área local y determinó que la traducción de presentaciones, publicidad, materiales informativos y Serían necesarios servicios de intérprete para la siguiente segunda jornada de puertas abiertas. y material relacionado:

- Avisos públicos (inglés/español)
- Borrador Reciclado de Informe de Impacto Ambiental/Ambiental
- La evaluación estuvo disponible (inglés y español)
- Se exhibieron cartulinas (inglés y español)
- Tarjetas de comentarios disponibles (inglés/español)
- Se crearon etiquetas con nombres para identificar al personal de Caltrans como hispanohablantes.
- Un intérprete de español estuvo presente durante la jornada de puertas abiertas.
- Un taquígrafo judicial estuvo disponible para ayudar a aquellos con alfabetización, escritura, visión, o problemas de idioma (a través de un intérprete o un lingüista de LanguageLine Soluciones).
- Estaba disponible una Guía de identificación de idiomas de LanguageLine Solutions.

En la reunión se utilizó la siguiente información del Título VI:

- La Declaración de Política de No Discriminación de Caltrans estuvo disponible en tanto inglés como español.
- Los folletos del Título VI estuvieron disponibles en línea y en la jornada de puertas abiertas en Inglés y español.
- Las Encuestas de Participación Pública del Título VI estuvieron disponibles en inglés y Español.

Asistentes: Hubo un total de 75 asistentes durante el tiempo de la reunión (5:30 pm. a 19:30 horas).

El 5 de octubre de 2023, miembros del personal de Caltrans, el condado de Tulare Asociación de Gobiernos, la ciudad de Tulare y el condado de Tulare La Agencia de Gestión de Recursos asistió a una reunión vecinal organizada por el Consejo de Liderazgo de Justicia y Responsabilidad en Matheny Tract comunidad.

Capítulo 5 Lista de expertos técnicos que contribuyeron durante la preparación

Este documento fue preparado por el siguiente personal del Distrito 6 de Caltrans:

Allam Alhabaly, Transportation Engineer/Ingeniero de Transporte. California State University, Fresno, School of Engineering/Escuela de Ingeniería; 18 años de experiencia en estudios técnicos ambientales, con énfasis en estudios de ruidos. Contribución: Informe del Estudio de Ruidos/Noise Study Report.

Rebecca Ashjian, Associate Environmental Planner/Planificadora Ambiental Asociada. B.S., Forest Resource Conservation/Conservación de Recursos Forestales, Humboldt State University; 4 años de experiencia profesional en planificación ambiental. Contribución: Generalista ambiental y elaboró el Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental/Environmental Impact Report/Environmental Assessment.

Myles Barker, Editorial Specialist/Editor Especialista. B.A., Mass Communication and Journalism/Licenciatura en Comunicación de Masas y Periodismo, California State University, Fresno; 7 años de experiencia profesional en redacción y edición. Contribución: Editor técnico.

Jefferson Birrell, Landscape Associate/Paisajista Asociado. B.S. Landscape Architecture/Arquitectura Paisajista, University of California, Davis; 18 años de trabajo profesional en arquitectura paisajista y restauración ambiental, énfasis en restauración ribereña/humedales y bosques de robles.

Brian Clerico, Transportation Engineer/Ingeniero de Transporte. M.S., Chemistry/Maestría en Química, California State University, Fresno; 20 años de experiencia profesional en estudios de calidad del aire. Contribución: Air Study Report/Informe del estudio del aire

Ezekiel Currier, Environmental Planner (Natural Sciences)/Planificador Ambiental (Ciencias Naturales). B.S., Biology (Ecology and Biodiversity)/Licenciatura en Biología (Ecología y Biodiversidad), Humboldt State University, Arcata; 7 años de experiencia profesional en los campos de botánica y biología. Contribución: Natural Environment Study-Minimal Impact/Estudio del medio natural-Impacto mínimo.

- Christina Gaddis, Associate Environmental Planner/Planificadora Ambiental Asociada, Arqueóloga. M.A., Theological Studies, /Maestría en Estudios Teológicos, Vanguard University of Southern California, Costa Mesa; B.A., Anthropology, /Licenciatura en Antropología, Vanguard University of Southern California; 16 años de experiencia profesional en manejo de recursos arqueológicos y culturales. Contribución: Historic Property Survey Report and Archaeological Survey Report/Informe del Inventario Arqueológico e Informe de Evaluación de Recursos Históricos.
- Maya Jean Hildebrand-Garcia, Associate Environmental Planner (Air Quality Coordinator)/Planificadora Ambiental Asociada (Coordinadora de Calidad del Aire). B.S., Geology/Licenciatura en Geología, Utah State University; 5 años de experiencia profesional en análisis de calidad del aire y 4 años de experiencia en riesgos geológicos/ambientales combinados. Contribución: Air Quality/Calidad del aire
- Rogério Leong, Engineering Geologist/Ingeniero Geólogo. B.S., Geology/Licenciado en Geología, University of Sao Paulo, Brazil; 18 años de experiencia profesional en evaluación e investigación ambiental. Autor y coautor de varios informes de estudios de investigación y factibilidad de sitios contaminados bajo directrices del programa medioambiental Superfund. Contribuciones: Water Quality Compliance Study/Estudio de cumplimiento de estándares de calidad del agua.
- Michelle Maggi, Landscape Associate/Paisajista Asociada. B.S. Landscape Architecture/Licenciatura en Arquitectura Paisajista, California Polytechnic State University, San Luis Obispo; 24 años de experiencia profesional en arquitectura paisajista. Contribución: Visual Impact Assessment/Evaluación del impacto visual.
- David Meyers, Audio Visual Specialist/Especialista Audiovisual. B.A., Fine Arts/Music, /Licenciatura en Bellas Artes/Música, California State University, Fresno; A.A., Liberal Studies/Asociado en Estudios Liberales, College of the Sequoias, Visalia; más de 25 años de experiencia profesional en diseño visual, participación pública, multimedia y bellas artes/música. Contribución: Graphics/Gráficos.
- Kai Pavel, Engineering Geologist. Professional Geologist/Ingeniero Geólogo. Graduado en Geología Professional Geologist. M.A., Geography, Geology/Maestría en Geografía, Geología, Heinrich Heine University Dusseldorf, Alemania; 14 años de experiencia profesional en estudios técnicos ambientales, calidad del agua y residuos/materiales tóxicos. Contribuciones: Paleontological Study/Estudio paleontológico.

Som Phongsavanh, Associate Environmental Planner/Planificador Ambiental Asociado. B.S., Biology/Physiology/Licenciatura en Biología/Fisiología, California State University, Fresno; 18 años de experiencia profesional en planificación ambiental. Contribuciones: Asistencia en la elaboración del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental.

Lea Spann, Engineering Geologist/Ingeniera Geóloga. B.A., Environmental Studies,/Licenciatura en Estudios Ambientales, University of California, Santa Barbara; más de 20 años de experiencia en residuos/materiales tóxicos y 6 años de experiencia profesional en planificación ambiental. Contribuciones: Hazardous Waste Study/ Estudio de desechos tóxicos.

Kyle Singh, GIS Coordinator/Coordinador SIG. B.A., City Planning,/Licenciatura en Planificación Urbana, California State University, Fresno; 27 años de experiencia profesional en Sistemas de Información Geográfica. Contribución: Environmental Justice Map/Mapa de justicia ambiental.

Jennifer H. Taylor, Environmental Office Chief/Jefa de la Oficina Ambiental. Double Bachelor of Arts in Political Studies and Organizational Sciences/Doble Licenciatura en Artes en Estudios Políticos y Ciencias Organizacionales, Pitzer College; más de 30 años de experiencia profesional en planificación de los usos de las tierras y planificación ambiental. Contribución: Revisión fiscalizadora del documento ambiental.

Juergen Vepermann, Senior Environmental Planner/Planificador Ambiental, Principal. Civil Engineering/Ingeniería Civil, Fachhochschule Muenster, Alemania; más de 30 años de experiencia profesional en planificación de sistemas de transporte/planificación ambiental. Contribución: Gerente de Medio Ambiente.

Capítulo 6 Lista de distribución

Gobierno local

Rob A., Hunt, City Manager, City of Tulare, 411 East Kern Avenue, Tulare, California 93274

Michael W., Miller, PE, City Engineer, City of Tulare, 411 East Kern Avenue, Tulare, California 93274

Luis, Nevarez, Fire Chief, City of Tulare, 800 South Blackstone Street, Tulare, California 93274

Craig, Miller, Community Services Director, City of Tulare, 830 S. Blackstone Street, Tulare, California 93274

Mario, Anaya, Principal Planner, City of Tulare, 411 East Kern Avenue, Tulare, California 93274

Wes, Hensley, Police Chief, City of Tulare, 260 South M Street, Tulare, California 93274

Richard, Lujan, Airport Operations Manager, City of Tulare, 3981 South K Street, Tulare, California 93274

Trisha, Whitfield, Public Works Director, City of Tulare, 3981 South K Street, Tulare, California 93274

Stephen, Harrell, Councilmember, District 3, City of Tulare, 411 East Kern Avenue, Tulare, California 93274

Dennis A., Mederos, Councilmember District 4, City of Tulare, 411 East Kern Avenue, Tulare, California 93274

Patrick, Isherwood, Councilmember District 5, City of Tulare, 411 East Kern Avenue, Tulare, California 93274

Tony, Rodriguez, Superintendent, Tulare Joint Union High School District, 426 North Blackstone Street, Tulare, California 93274

Brian, Hollingshead, Superintendent, Tulare City School District, 6000 North Cherry Street, Tulare, California 93274

Pete Vander Poel III, Tulare County Supervisor, 2800 West Burrel Avenue, Visalia, California 93291

Charlie, Norman, Fire Chief, Tulare County Fire Department, 835 South Akers Street, Visalia, California 93277

Andrew, Lockman, Manager, Tulare County Office of Emergency Services, 5957 South Mooney Boulevard, Visalia, California 93277

Roland P., Hill, Clerk-Recorder, Tulare County, 221 South Mooney Boulevard, Courthouse Room 105, Visalia, California 93291

Reed, Schenke, Director, Tulare County Resource Management Agency, 5961 South Mooney Boulevard, Visalia, California 93277

Theodore, Smalley, Executive Director, Tulare County Association of Governments, 210 North Church Street, Suite B, Visalia, California 93291

Samir, Sheikh, Executive Director, San Joaquin Valley Air Pollution Control District, 1990 East Gettysburg Avenue, Fresno, California 93726

Tashia, Clemons, Director, Planning and Environment, Federal Highway Administration, 650 Capitol Mall, Suite 4-100, Sacramento, California 95814

U.S. Fish and Wildlife Service, 2800 Cottage Way, Sacramento, California 95825

Ashley, Werner, Attorney, Leadership Counsel for Justice and Accountability, 2210 San Joaquin Street, Fresno, California 93721

Tulare Irrigation District, 6826 Avenue 240, Tulare, California 93274 Prithi Paul, Singh, 1297 East Paige Avenue, Tulare, California 93274 Courtney & Hazel, Roche, 22674 Road 148, Tulare, California 93274

Love's Travel Stop, 2700 South Blackstone Street, Tulare, California 93274

Ridenour Enterprises, Incorporated 3239 West Ashlan Avenue, Fresno, California 93722

Robert West & Richard T. Bender, 283 East Estate Drive, Tulare, California 93274

Scott, Wilbourn, Wilbourn LLC, 1101 Security Court, Tulare, California 93274 Security Court Realty, 1100 Security Court, Tulare, California 93274

Philip M. & Jesslyn C. Santos, 5516 West Judy Avenue, Visalia, California 93277

Phelps & Santos Family LP, 2473 Presidential Drive, Tulare, California 93274

Oleta, Gomes, 1019 North Manor Drive, Tulare, California 93274

Abbona Family LP, 15236 Hawthorn Avenue, Chino Hills, California 91709
Faria Family II LP, P. O. Box 1137, Tipton, California 93272

Surinder Singh and Jasvir K. Kang, 1301 East Paige Avenue, Tulare,
California 93274

Flying J Travel Center, 979 East Paige Avenue, Tulare, California 93274

Southern California Edison, 2425 South Blackstone Street, Tulare, California
93274

Tulare Inn Mobile Home Park, 636 Lakemead Way, Emerald Hills, California
94062

Tulare Inn Mobile Home Park, 1401 East Paige Avenue, Tulare, California
93274

John, Duron, Manager, Tulare Mobile Home Park, 320 North Blackstone
Street, Tulare, California 93274

Tulare Mobile Home Park LLC, 3511 Del Paso Road, Suite 160, Sacramento,
California 95835

JCH Family LP, 5917 West Elowin Drive, Visalia, California 93291

Luis and Maria Almodovar, 14619 Clark Avenue, Bellflower, California 90706

RNK Enterprises LLC, 2006 West Prosperity Avenue, Tulare, California 93274

Carol C. Coelho, 1200 North Margaret Street, Tulare, California 93274 Willard
William Wilkins, 139 South Salida Place, Tulare, California 93274 Vincent G.,
Hovannisian, P.O. Box 3665, Fresno, California 93650 Frank, Arano, 1628
East Burton Avenue, Tulare, California 93274

Dana, Brummer, 1293 East Sequoia Avenue, Tulare, California 93274 Jorge,
Molina, 339 South Dayton Street, Tulare, California 93274 Saputo Cheese,
800 East Paige Avenue, Tulare, California 93274

United Truck Service and Wash, 2811 South Blackstone Street, Tulare,
California 93274

Seventh-Day Adventist Church, 494 North Blackstone Street, Tulare,
California 93274

Tulare Church of Christ, 500 North Blackstone Street, Tulare, California 93274

Jesus Arambula & Damariz Mendoza Leon, 16613 Millwood Way,
Bakersfield, California 93314

Darlene, Franco, Chairperson, Wukchumni Tribal Council, P.O. Box 6576, Visalia, California 93291

Kenneth, Woodrow, Chairperson, Eshom Valley Band of Indians/Wuksachi Indian Community, 1179 Rockhaven Court, Salinas, California 93906

Julie, Turner, Secretary, Kern Valley Indian Council, P.O. Box 1010, Lake Isabella, California 93240

Robert, Gomez Jr., Chairman, Tubatulabal of Kern County, P.O. Box 226, Lake Isabella, California 93240

Neil, Peyron, Chairman, Tule River Indian Tribe, P.O. Box 589, Porterville, California 93258

Octavio, Escobedo III, Chair, Tejon Indian Tribe, P.O. Box 640, Arvin, California 93203

Leo, Sisco, Chairperson, Santa Rosa Indian Community of the Santa Rosa Rancheria, P.O. Box 8, Lemoore, California 93245

Brenda, Lavall, Chairperson, Table Mountain Rancheria, P.O. Box 410, Friant, California 93626

Oficiales electos

Devon J., Mathis, The Honorable, California State Assemblyman, 26th District, State Assemblyman, 100 West Willow Plaza, Suite 405, Visalia, California 93291

Dianne, Feinstein, The Honorable, U.S. Senator, Senator, 2500 Tulare Street, Suite 4290, Fresno, California 93721

Alex, Padilla, The Honorable, U.S. Senator, Senator, 2500 Tulare Street, Suite 5290, Fresno, California 93721

Devin, Nunes, The Honorable, U.S. House of Representatives, Congressman, 22nd, 113 North Church Street, Suite 208, Visalia, California 93291

Tribus nativas

Tule River Indian Tribe, Kerri, Vera, Director, P.O. Box 589, Porterville, California 93258

Tule River Indian Tribe, William, Garfield, Chairperson, P.O. Box 589, Porterville, California 93258

Tule River Indian Tribe, Joey, Garfield, Tribal Archaeologist, P.O. Box 589, Porterville, California 93258

Santa Rosa Rancheria-Tachi Yokut Tribe, Shana, Powers, Director, 16998 Kent Ave., Lemoore, California 93245

Santa Rosa Rancheria-Tachi Yokut Tribe, Leo, Sisco, Chairperson, P.O. Box 8, Lemoore, California 93245

Wuksache Indian Tribe/Eshom Valley Band, Kenneth, Woodrow, Chairperson, 1179 Rock Haven Ct, Salinas, California 93906

Wukchumni Tribe, Darlene, Franco, Chairperson, 4737 West Concord Ave., Visalia, California 93277

Big Sandy Rancheria of Western Mono Indians, Elizabeth, Kipp, Chairperson, P.O. Box 337, Auberry, California 93602

Kern Valley Indian Community, Brandy, Kendricks, 30741 Foxridge Court, Tehachapi, California 93561

Kern Valley Indian Council/Community, Julie, Turner, Secretary, P.O. Box 1010, Lake Isabella, California 93240

Kern Valley Indian Council/Community, Robert, Robinson, Chairperson, P.O. Box 1010, Lake Isabella, California 93240

Bibliotecas

Tulare Public Library, 475 North M Street, Tulare, California 93274

Tulare Advance-Register. 330 North West Street, Visalia, California 93291

Apéndice A Sección 4(f)

Recursos evaluados en relación con los requisitos de la Sección 4(f): Determinaciones del uso o no de tierras protegidas

La sección 4(f) de la Ley del Departamento de Transporte de 1966, codificada bajo la legislación federal en el Código 49 de los EE. UU., Parte 303 declara que “es política normativa del gobierno de los EE. UU. desplegar esfuerzos especiales que permitan preservar la belleza natural de las tierras rurales, los parques públicos y terrenos recreativos, los refugios de vida silvestre y aves acuáticas y los sitios históricos”.

Esta sección del documento analiza los parques, las instalaciones recreativas, los refugios de vida silvestre y las propiedades históricas que se encuentran dentro o al lado del área del proyecto que no activan una protección de conformidad con la Sección 4(f) porque 1) no son de propiedad pública, 2) no están abiertos al público, 3) no son propiedades históricas elegibles o 4) el proyecto no utiliza permanentemente la propiedad y no obstaculiza su preservación.

Propiedades no protegidas bajo la Sección 4(f)

Cruce peatonal a desnivel de Tulare (puente de Caltrans número 46-0040)

El cruce peatonal a desnivel de Tulare (puente de Caltrans número 46-0040) es un puente ferroviario modificado. Se ha determinado que esta estructura, que anteriormente pertenecía al Ferrocarril de Santa Fe, no es elegible ante el Registro Nacional de Lugares Históricos. Por lo tanto, la propiedad no es una propiedad contemplada bajo la Sección 4(f) y no corresponde aplicar las disposiciones de la Sección 4(f).

Propiedades protegidas bajo la Sección 4(f) Parque regional Elk Bayou

El parque regional Elk Bayou se encuentra dentro de la ciudad de Tulare y es parte de su sistema de parques. Por lo tanto, la propiedad se considera una propiedad protegida bajo la Sección 4(f). Sin embargo, el parque no se vería afectado por el proyecto, por lo que no habría “uso” del recurso de esta Sección 4(f). Por lo tanto, no corresponde aplicar las disposiciones de la Sección 4(f).

Parque del Sendero Tulare Santa Fe Trail

El parque del sendero conocido como Tulare Santa Fe Trail Park es parte del sistema de parques de la ciudad. La aplicación de las disposiciones de la Sección 4(f) sí corresponde porque el área afectada cumple con los criterios de un parque o área recreativa ya que es de propiedad pública, está abierta al público, su objetivo principal es la recreación y es un área recreativa importante. La construcción propuesta afectará a este recurso.

Durante la construcción, un lado del sendero que cruza la ruta estatal 99 permanecería abierto al público en todo momento. El otro lado del sendero sería seccionado para construir la valla de seguridad. El trabajo involucrado cerca del sendero incluiría la excavación del suelo para instalar cimientos para los postes y el uso de maquinaria, como una Bobcat, con horquillas para instalar los paneles de la cerca. Otros efectos incluyen la remoción de vegetación y los efectos temporales provocados por el ruido y el polvo. La vegetación retirada del sitio se reemplazará y el área afectada se devolverá a su estado original o mejor. La duración del trabajo adyacente al Santa Fe Trail requeriría que un lado del camino se cierre temporalmente y el otro lado permanezca abierto al público. El trabajo en el sendero duraría aproximadamente dos semanas y sería intermitente durante este período de tiempo.

Se necesitarían servidumbres de construcción temporales sobre la propiedad para construir el cerco de seguridad que se uniría al cruce peatonal a desnivel de Tulare en los accesos del sendero. Los tipos de muros o cercas que se están considerando son paredes de paneles de hormigón o paredes de bloques de hormigón con cercas de hierro forjado que se colocarán cerca del sendero a pedido del Administrador de Parques de la Ciudad. Aunque la cerca o el muro estarían dentro del derecho de paso de Caltrans, los trabajadores y el equipo pesado tendrían que acceder al lado del parque que da a la estructura para construirla. Sin embargo, no se espera que este proyecto "use" permanentemente estas instalaciones como se define en la Sección 4(f).

Caltrans prevé que los efectos temporales en el sendero Tulare Santa Fe Trail cumplirían con los criterios de "ocupación temporal" que se describen a continuación.

Si se pueden cumplir las siguientes cinco condiciones establecidas en 23 CFR 774.13(d), no corresponderá aplicar la Sección 4(f):

- El tiempo de ocupación debe ser temporal, es decir, menor que el tiempo necesario para la construcción del proyecto, y no debe haber ningún cambio sobre la propiedad de la tierra
- El alcance del trabajo debe ser menor, es decir, tanto la naturaleza como la magnitud de los cambios en el recurso 4(f) deben ser mínimos
- No se anticipan efectos físicos adversos que sean permanentes, ni habrá interferencia con las actividades o propósitos del recurso, ya sea de manera temporal o permanente
- La tierra en uso debe restaurarse por completo, es decir, el recurso debe devolverse a una condición que sea al menos tan buena como la que existía antes del proyecto, y

- Debe haber un acuerdo documentado de los funcionarios federales, estatales o locales apropiados que tengan jurisdicción sobre el recurso con respecto a las condiciones anteriores.

Caltrans ha determinado que el trabajo tiene un alcance menor y no constituiría un "uso" del parque después de tomar en cuenta las medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos y porque no hay un efecto neto o un efecto adverso a la Sección 4(f) recurso.

Caltrans se comunicó con el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Tulare el 14 de octubre de 2021 para iniciar la coordinación entre el municipio y Caltrans con respecto al proceso de coordinación bajo la Sección 4(f). A continuación, un resumen de la coordinación de Caltrans con el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Tulare es el siguiente:

- 14 de octubre de 2021: Caltrans llamó al Gerente de Parques de la Ciudad de Tulare, Ivan Nicar, para confirmar que él es el contacto principal para cualquier decisión con respecto a las instalaciones del sendero y que la información sobre la propuesta del muro de seguridad de Caltrans se enviará por correo electrónico.
- 5 de Noviembre 2021: Se envió un correo electrónico al señor Nicar para presentar una hoja informativa con información sobre la Sección 4(f), la propuesta del muro de seguridad y un informe de las actividades de mapeo para su revisión. Caltrans también solicitó reunirse con el señor Nicar.
- El 9 de noviembre de 2021: Caltrans recibió una respuesta por correo electrónico del señor Nicar indicando que el Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Tulare prefería la opción de la cerca de hierro forjado para mantener la visibilidad lo más abierta posible y que se acomodaría la solicitud de servidumbres de construcción de Caltrans.
- 19 de Noviembre de 2021: Caltrans realizó una reunión virtual a través de Microsoft Teams con el señor Nicar para analizar todas las inquietudes con respecto a la propuesta de construir una cerca de seguridad. El señor Nicar expresó el deseo del municipio de que se instalara una cerca de hierro forjado cerca del sendero. Caltrans confirmó con el señor Nicar que el proyecto podría adaptarse a la preferencia de la ciudad por una cerca de hierro forjado. Caltrans enviará una carta al señor Nicar para solicitar la aprobación por escrito de que los efectos de la propuesta en el sendero no constituyen un "uso" según se define en 23 CFR 774.13(d) de la política normativa Sección 4(f).
- 10 de diciembre de 2021: Caltrans envió una carta por correo electrónico al señor Nicar resumiendo el esfuerzo de coordinación bajo la Sección 4(f) de parte de Caltrans. La carta solicitaba la concurrencia por escrito de que los efectos propuestos en el parque Santa Fe Trail no constituyen un

"uso" según se define en 23 CFR 774.13(d) de la política normativa Sección 4(f).

- 14 de diciembre de 2021: Caltrans recibió la aprobación por escrito del señor Nicar (ver la carta a continuación).

CALIFORNIA STATE TRANSPORTATION AGENCY

GAVIN NEWSOM, GOVERNOR

California Department of Transportation

DISTRICT 6 MANCHESTER OFFICE
2015 EAST SHIELDS AVENUE, SUITE A-100
FRESNO, CA 93726-5428
(559) 832-0051 | FAX 559-445-6236 | TTY 711
www.dot.ca.gov



December 10, 2021

Mr. Ivan Nicar
Park Manager
City of Tulare/Community Services/Parks & Recreation
830 South Blackstone
Tulare, CA 93274

Dear Mr. Nicar:

Caltrans proposes to install a security fence along the state right of way as part of the State Route 99 Tulare City Widening project in the city of Tulare. The Santa Fe Trail has been determined to be a resource that is protected by the U.S. Department of Transportation Act of 1966 or Section 4(f), codified as law in title 49 U.S.C. Section 303 and 23 U.S.C. Section 138. The proposed construction will affect this resource.

Section 4(f) applies because the affected area meets the criteria of a park or recreation area because it is publicly owned, open to the public, its major purpose is for recreation, and it is a significant recreation area.

The security wall construction will require temporary closure of the Santa Fe Trail crossing over State Route 99 to protect public safety due to the egress and ingress of earth-moving equipment. The work involved near the trail includes soil excavation to install footings for the posts and use of machinery such as a Bobcat with forks to lift fence panels into place. Other impacts include removal of vegetation and temporary noise and dust impacts. Vegetation that is removed will be replaced and the area affected will be returned to its original state or better. The duration of work adjacent to the Santa Fe Trail requiring its temporary closure would be intermittent and not continuous for approximately 2 weeks.

Caltrans has determined the work to be minor in scope after taking into account avoidance, minimization, and mitigation measures and because there is no net effect or no adverse effect to the Section 4(f) resource. A map of the proposed work near the trail is enclosed.

The work proposed would not constitute "use" of the resource because it is temporary, minor, and would not cause adverse changes to the park facility. To satisfy the provisions of a no "use" temporary occupancy as defined in 23 CFR 774.13(d) of the Section 4(f) policy, the following conditions must apply:

"Provide a safe and reliable transportation network that serves all people and respects the environment"

Mr. Ivan Nicar, Parks Manager
December 10, 2021
Page 2

- The land use is of short duration (defined as less than the time needed for the construction of the project).
- There is no change in ownership of the land.
- The scope of work is minor.
- There are no anticipated permanent adverse physical impacts.
- The land must be fully restored to a condition at least as good as prior to the project.
- There must be documented agreement of the appropriate official(s) having jurisdiction over the resource regarding the above conditions.

Caltrans held a Microsoft Teams virtual meeting with you on November 19, 2021, to discuss any concerns regarding the security fence proposal. The city is amenable to granting temporary construction easements for the security wall installation. You also expressed the city's preference for a wrought iron fence to be installed near the trail to keep visibility as open as possible. Caltrans confirmed that the project would be able to accommodate the city's preference for a wrought iron fence near the trail area.

Caltrans is requesting written concurrence that the proposed impacts to the Santa Fe Trail park do not constitute "use" as defined in 23 CFR 774.13(d) of the Section 4(f) policy. Indicate your concurrence by signing below. Please make a copy of the signed letter for your records and return the original letter to me by January 10, 2022. A non-response from you will automatically be deemed a non-concurrence.


Ivan Nicar
Park Manager
City of Tulare/Community Services/Parks & Recreation

12/14/2021
Date

"Provide a safe and reliable transportation network that serves all people and respects the environment"

Mr. Ivan Nicar, Parks Manager
December 10, 2021
Page 3

If you have any questions or concerns, please contact me at (559) 832-0051 or Som Phongsavanh, Associate Environmental Planner, at (559) 246-8601 or by e-mail to som.phongsavanh@dot.ca.gov.

Sincerely,

Juergen Vespermann

JUERGEN VESPERMANN
Senior Environmental Planner

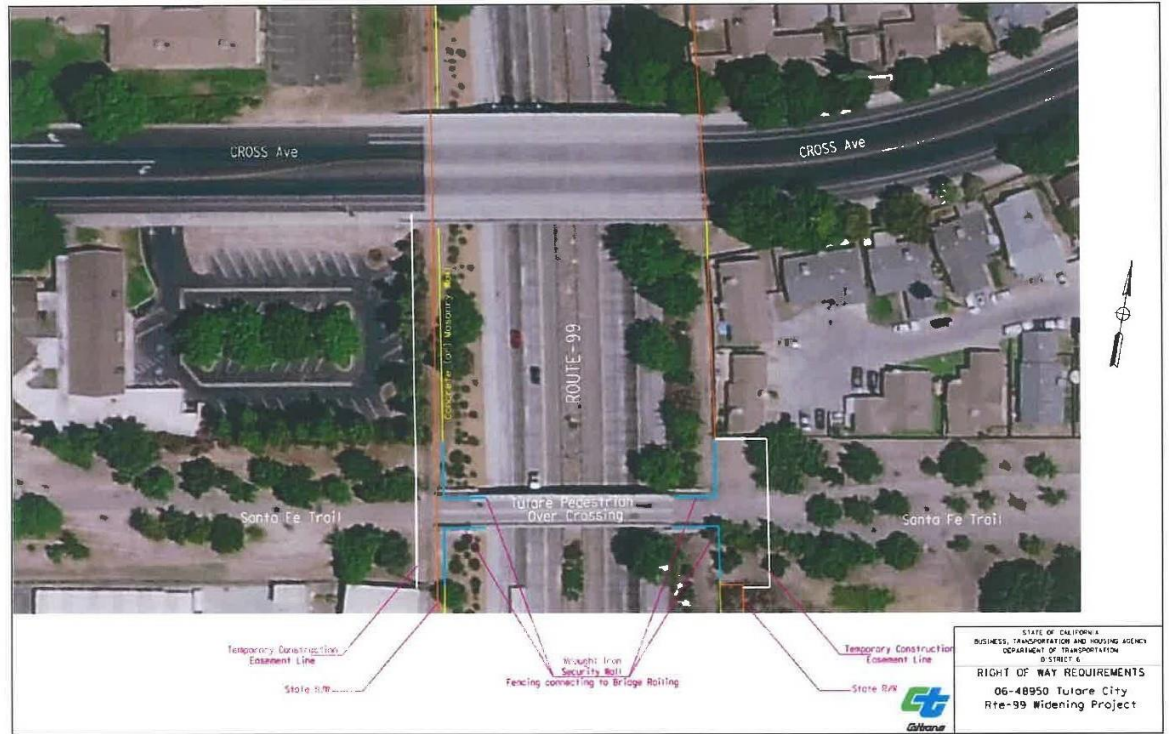
Enclosure

c: Eric Karlson, Project Manager, Program/Project Management, Caltrans
Peter Chander, Project Engineer, District 6 Design, Caltrans

"Provide a safe and reliable transportation network that serves all people and respects the environment"

Apéndice A • Sección 4(f)

Mr. Ivan Nicar, Parks Manager
December 3, 2021
Page 4



"Provide a safe and reliable transportation network that serves all people and respects the environment"

Apéndice B Declaración de la política normativa del Título VI

STATE OF CALIFORNIA—CALIFORNIA STATE TRANSPORTATION AGENCY

Govin Newsom, Governor

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
OFFICE OF THE DIRECTOR
P.O. BOX 942873, MS-49
SACRAMENTO, CA 94273-0001
PHONE (916) 654-6130
FAX (916) 653-5776
TTY 711
www.dot.ca.gov



*Making Conservation
a California Way of Life.*

September 2021

NON-DISCRIMINATION POLICY STATEMENT

The California Department of Transportation, under Title VI of the Civil Rights Act of 1964, ensures *"No person in the United States shall, on the ground of race, color, or national origin, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving federal financial assistance."*

Caltrans will make every effort to ensure nondiscrimination in all of its services, programs and activities, whether they are federally funded or not, and that services and benefits are fairly distributed to all people, regardless of race, color, or national origin. In addition, Caltrans will facilitate meaningful participation in the transportation planning process in a nondiscriminatory manner.

Related federal statutes, remedies, and state law further those protections to include sex, disability, religion, sexual orientation, and age.

For information or guidance on how to file a complaint, or obtain more information regarding Title VI, please contact the Title VI Branch Manager at (916) 324-8379 or visit the following web page:
<https://dot.ca.gov/programs/civil-rights/title-vi>.

To obtain this information in an alternate format such as Braille or in a language other than English, please contact the California Department of Transportation, Office of Civil Rights, at 1823 14th Street, MS-79, Sacramento, CA 95811; PO Box 942874, MS-79, Sacramento, CA 94274-0001; (916) 324-8379 (TTY 711); or at Title.VI@dot.ca.gov.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Toks Omishakin'.

Toks Omishakin
Director

"Provide a safe and reliable transportation network that serves all people and respects the environment."

Apéndice C Resumen de beneficios relativos a la reubicación

Programa de Asistencia para la Reubicación del Departamento de Transporte de California

SERVICIOS DE ASESORAMIENTO Y ASISTENCIA PARA LA REUBICACIÓN

DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA NORMATIVA

“El propósito de este título es establecer un **política normativa uniforme sobre el trato justo y equitativo** de las personas desplazadas como resultado de los programas federales y los programas que reciben fondos del gobierno federal para que dichas personas **no sufran efectos desproporcionados** como resultado de los programas diseñados para el beneficio del público en su conjunto.”

La Quinta Enmienda de la Constitución de los EE. UU. establece: “Ninguna persona será... privada de la vida, la libertad o la propiedad sin el debido proceso legal, ni se tomará la propiedad privada para uso público sin una compensación justa”. La Ley Uniforme establece, en sus estatutos, el debido proceso que debe seguirse en las adquisiciones de Bienes Inmuebles que involucren fondos federales. Complementando la Ley Uniforme se encuentra la regla única gubernamental que deben seguir todas las agencias, establecida en el Código de Regulaciones Federales 49, Parte 24. Las personas, familias, empresas, granjas y organizaciones sin fines de lucro desplazadas pueden ser elegibles para recibir servicios de asesoramiento para la reubicación y beneficios financieros, como se explica a continuación.

VIVIENDA JUSTA

La Ley de Vivienda Justa (Título VIII de la Ley de Derechos Civiles de 1968) establece la política normativa de los EE. UU. de proporcionar, dentro de las limitaciones constitucionales, una vivienda justa. Esta ley y sus enmiendas hacen que las prácticas discriminatorias en la compra y alquiler de la mayoría de las unidades residenciales sean ilegales. Siempre que sea posible, las personas pertenecientes a segmentos poblacionales minoritarios tendrán oportunidades razonables para ser reubicados en cualquier vivienda disponible independientemente del vecindario, siempre que las viviendas de reemplazo sean decentes, seguras e higiénicas y estén dentro de sus posibilidades financieras. Esta política normativa, sin embargo, no requiere que Caltrans proporcione a una persona un pago mayor al necesario que permita la reubicación de esa persona en una vivienda de reemplazo comparable.

Todas las personas que serán desplazadas serán asignadas a un asesor especialista en reubicaciones, quien trabajará en estrecha colaboración con cada desplazado para asegurarse de que todos los pagos y beneficios se utilicen por completo y que se observen todas las reglamentaciones, evitando así la posibilidad de que los desplazados pongan en peligro o pierdan cualquiera de sus beneficios o pagos. En el momento de iniciar las negociaciones (por lo general, la primera oferta de compra por escrito), los propietarios-ocupantes reciben una explicación detallada de los servicios de reubicación del estado. Se contacta a los inquilinos ocupantes de las propiedades que se adquirirán poco después del inicio de las negociaciones y también se les da una explicación detallada del Programa de Asistencia para la Reubicación de Caltrans. Para evitar la pérdida de posibles beneficios, ninguna persona, familia, empresa, granja u organización sin fines de lucro debe comprometerse a comprar o alquilar una propiedad de reemplazo sin comunicarse primero con un asesor del Programa de Asistencia para la Reubicación de Caltrans.

SERVICIOS DE ASESORAMIENTO Y ASISTENCIA PARA LA REUBICACIÓN

De acuerdo con la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y las Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, y sus enmiendas, Caltrans brindará asistencia en la forma de asesoramiento para la reubicación a cualquier persona, empresa, granja u organización sin fines de lucro desplazada como resultado de la adquisición de bienes inmuebles para uso público, siempre y cuando se encuentren legalmente presentes en los Estados Unidos. Caltrans ayudará a las personas desplazadas que cumplan los requisitos a obtener viviendas de reemplazo comparables al brindarles información actualizada y continua sobre la disponibilidad y los precios de casas a la venta y unidades en alquiler que sean "decentes, seguras e higiénicas". Los desplazados no residenciales recibirán información sobre propiedades comparables para arrendamiento o compra (para obtener información sobre los servicios de reubicación para empresas, granjas y organizaciones sin fines de lucro, consulte a continuación).

Las viviendas residenciales de reemplazo estarán en una ubicación generalmente no menos deseable que el vecindario original a precios o alquileres dentro de la capacidad financiera de las personas y familias desplazadas y razonablemente accesibles a sus lugares de trabajo. Antes de que ocurra un desplazamiento, se ofrecerán a los desplazados viviendas de reemplazo comparables que estén abiertas a todas las personas independientemente de su raza, color, religión, sexo u origen nacional y de conformidad con los requisitos del Título VIII de la Ley de Derechos Civiles de 1968.

El programa de asistencia también brindará información sobre los programas de vivienda con asistencia federal y estatal y cualquier otro servicio conocido que ofrezcan las agencias públicas y privadas en el área.

A las personas que sean elegibles para los pagos de reubicación y que estén ocupando legalmente la propiedad reclamada por el proyecto no se les pedirá que se muden sin antes recibir un aviso por escrito de al menos 90 días. Los ocupantes residenciales elegibles para recibir pago(s) de reubicación no tendrán que mudarse a menos que Caltrans les ofrezca como mínimo una vivienda de reemplazo comparable "decente, segura e higiénica" disponible en el mercado.

BENEFICIOS FINANCIEROS PARA LA REUBICACIÓN RESIDENCIAL

El Programa de Asistencia para la Reubicación ayudará a los ocupantes residenciales elegibles mediante la entrega de fondos para el pago de ciertos costos y gastos. Estos costos se limitan a los costos necesarios o relacionados con la compra o el alquiler de una vivienda de reemplazo y los gastos reales razonables de mudanza a una nueva ubicación dentro de 50 millas de la propiedad desplazada. Cualquier costo real de mudanza que exceda las 50 millas es responsabilidad del desplazado. El Programa de Asistencia para la Reubicación Residencial se puede resumir de la siguiente manera:

Costos de mudanza

Toda persona desplazada, que ocupó legalmente la propiedad adquirida, independientemente de la duración de la ocupación de la propiedad adquirida, será elegible para recibir el reembolso de los costos de mudanza. Los desplazados recibirán los costos razonables reales involucrados en la mudanza de ellos mismos y de sus bienes personales hasta un máximo de 50 millas o un pago fijo basado en un programa de costos de mudanza fijos. Los ocupantes legalmente establecidos que se muden a la propiedad del desplazamiento después del inicio de las negociaciones deben esperar hasta que Caltrans obtenga el control de la propiedad para ser elegibles a recibir los pagos de reubicación.

Diferencial de compra

Además de recibir fondos para afrontar los gastos de la mudanza y otros gastos relacionados, los propietarios de viviendas que cumplan con todos los requisitos pueden tener derecho a recibir pagos por el aumento del costo de la vivienda de reemplazo.

Los propietarios de viviendas que hayan sido dueños y hayan ocupado su propiedad durante 90 días o más antes de la fecha de inicio de las negociaciones (por lo general, la primera oferta por escrito para comprar la propiedad), pueden calificar para recibir un pago diferencial de precio y

pueden calificar para recibir un reembolso por ciertos costos no recurrentes incidentales a la compra de la propiedad de reemplazo. También está disponible un pago diferencial de intereses si la tasa de interés del préstamo de la vivienda de reemplazo es más alta que la tasa del préstamo de la vivienda desplazada, sujeto a ciertas limitaciones de reembolso basadas en la tasa de interés de la propiedad de reemplazo.

Diferencial de renta

Los inquilinos y ciertos propietarios-ocupantes (según la antigüedad de la propiedad) que hayan ocupado la propiedad que Caltrans adquirirá antes de la fecha de inicio de las negociaciones pueden calificar para recibir un pago diferencial de renta.

Este pago se realiza cuando Caltrans determina que el costo de alquilar una vivienda de reemplazo comparable "decente, segura e higiénica" será mayor que el alquiler actual de la vivienda desplazada. Como alternativa, el inquilino puede calificar para recibir un beneficio de pago inicial diseñado para ayudar en la compra de una propiedad de reemplazo y el pago de ciertos costos relacionados con la compra, sujeto a ciertas limitaciones señaladas en la sección *Pago inicial* siguiente.

Para recibir los beneficios de reubicación, la persona desplazada debe comprar o alquilar y ocupar una vivienda de reemplazo "decente, segura e higiénica" dentro de un año a partir de la fecha en que Caltrans toma posesión legal de la propiedad o desde la fecha en que la persona desplazada desaloja la propiedad desplazada, el evento que ocurra después.

Pago inicial

La opción del pago inicial ha sido diseñada para ayudar a los propietarios-ocupantes de menos de 90 días y los inquilinos en ocupación legal antes del inicio de las negociaciones de Caltrans. Se aplicará el período de elegibilidad de un año para comprar y ocupar una vivienda de reemplazo "digna, segura e higiénica."

Vivienda de último recurso

Las regulaciones federales (49 CFR 24) contienen la política normativa y el procedimiento para implementar el Programa de Vivienda de Último Recurso en los proyectos que reciben fondos federales. Los beneficios de vivienda de último recurso son, excepto por los montos de los pagos y los métodos para realizarlos, los mismos que los beneficios para la reubicación residencial estándar que se explicaron anteriormente. La vivienda de último recurso ha sido diseñada principalmente para cubrir situaciones en las que una persona desplazada no puede ser reubicada debido a la falta de disponibilidad de viviendas de reemplazo comparables, o cuando los pagos anticipados de vivienda de reemplazo exceden los límites del procedimiento estándar de

reubicación, ya sea porque la persona desplazada carece de la capacidad financiera u otras circunstancias válidas.

Después del inicio de las negociaciones, Caltrans, dentro de un período de tiempo razonable, se comunicará personalmente con los desplazados para recopilar información importante, como la siguiente información:

- Número de personas desplazadas.
- Coordinaciones específicas necesarias para acomodar a un miembro(s) de la familia con necesidades especiales.
- Capacidad financiera para mudarse a una vivienda de reemplazo comparable que albergará adecuadamente a todos los miembros de la familia.
- Preferencia de un área de reubicación.
- Lugar de trabajo o escuela. ASISTENCIA PARA LA REUBICACIÓN NO RESIDENCIAL

El Programa de asistencia para la reubicación no residencial brinda asistencia a empresas, granjas y organizaciones sin fines de lucro para ubicar una propiedad de reemplazo adecuada y el reembolso de ciertos costos relacionados con la reubicación. El Programa de asesoramiento y asistencia para la reubicación proporcionará listas actualizadas de propiedades que se ofrecen en venta o alquiler, adecuadas para las necesidades específicas de reubicación de una empresa en particular. Los tipos de pagos disponibles para las empresas, las granjas y las organizaciones sin fines de lucro que cumplan los requisitos son gastos de búsqueda y mudanza, y posiblemente gastos de restablecimiento, o un pago fijo en lugar de algún gasto de mudanza, búsqueda y restablecimiento. Los tipos de pago se pueden resumir de la siguiente manera:

Gastos de mudanza

Los gastos de mudanza pueden incluir los siguientes costos reales y razonables:

- El movimiento de inventario, maquinaria, equipo y propiedad comercial y similares, incluido el desmantelamiento, la desconexión, el embalaje, la carga, el seguro, el transporte, la descarga, el desembalaje y la reconexión de bienes personales. Los artículos identificados como bienes inmuebles no pueden trasladarse bajo el Programa de Asistencia de Reubicación. Si el desplazado compra un artículo del tipo bien inmueble al valor residual, el costo de mudanza de ese artículo corre a cargo del desplazado.

- La pérdida de bienes tangibles del tipo bien mueble contempla un pago por la pérdida real y directa de bienes muebles que el propietario no puede trasladar.
- Gastos relacionados con la búsqueda de un nuevo sitio comercial, hasta \$2,500, por gastos razonables realmente incurridos.

Gastos de restablecimiento

Gastos de restablecimiento relacionados con la operación del negocio en la nueva ubicación, hasta \$25,000 por gastos razonables realmente incurridos.

Pago fijo en lugar de algún otro pago

Las empresas que cumplan con ciertos requisitos de elegibilidad pueden recibir un pago fijo o cuota fija en lugar de los pagos de mudanza, búsqueda y restablecimiento. Este pago es una cantidad igual a la mitad de las ganancias netas anuales promedio de los últimos dos años tributarios antes de la reubicación y no puede ser menor de \$1,000 ni mayor de \$40,000.

INFORMACIÓN ADICIONAL

El reembolso de los costos de mudanza y los pagos relacionados a la vivienda de reemplazo no se consideran ingresos bajo los considerandos del Código de Rentas Internas de 1954 ni para determinar el grado de elegibilidad de un desplazado para recibir asistencia en virtud de la Ley del Seguro Social o cualquier otra ley, excepto bajo las leyes federales que aportan programas de vivienda locales bajo la Sección 8.

Cualquier persona, empresa, granja u organización sin fines de lucro a la que un asesor especialista en reubicaciones del programa de Caltrans le haya negado un pago de reubicación o crea que los pagos ofrecidos por la agencia son inadecuados puede apelar presentando un reclamo ante una audiencia especial. No se requiere asistencia legal. La información sobre el procedimiento de apelación está disponible a través del asesor de reubicación.

La ley de California permite un pago por la pérdida de bienes que puede resultar del desplazamiento provocado por un proyecto público. Se puede obtener una lista de los gastos no elegibles de la División de Inspección de Terrenos y Derecho de Vía de Caltrans. La ley de California y los reglamentos federales que cubren la asistencia para la reubicación estipulan que ningún pago podrá hacerse por duplicado frente a otros pagos realizados por la agencia responsable del desplazamiento.

**California Department of Transportation Relocation Assistance Program
RELOCATION ASSISTANCE ADVISORY SERVICES**

DECLARATION OF POLICY

California law allows for the payment for lost goodwill that arises from the displacement of a public project. A list of ineligible expenses can be obtained from the Caltrans Division of Right of Way and Land Surveys. California's law and the federal regulations covering relocation assistance provide that no payment shall be duplicated by other payments being made by the displacing agency.

Apéndice D Resumen de la prevención, minimización y/o mitigación

La justicia ambiental

El proyecto incorporaría elementos de Complete Street que mejorarían el transporte dentro de la comunidad circundante:

- Agregar arcenes para acomodar carriles para bicicletas en Paige Avenue.
- Caltrans utilizará equipos de construcción disponibles para reducir los principales contaminantes en las emisiones: monóxido de carbono, hidrocarburos, óxidos de nitrógeno y material particulado.
- Proporcionar cruces de peatones más seguros a lo largo de Paige Avenue en Laspina Avenue y Blackstone Avenue mediante la eliminación de seis cruces de rampa, vías peatonales mejoradas y arcenes para acomodar carriles para bicicletas.
- Los cruces de peatones/bicicletas en rotondas proporcionarían un paso más seguro.
- Mejorar o agregar instalaciones para peatones, como cruces peatonales, aceras y dispositivos para calmar el tráfico (las rotondas calmarán y reducirán la velocidad del tráfico).
- Mejorar o agregar ciclovías que no existían.
- Agregar elementos de Calles Completas, como bancas en las paradas de autobús, iluminación donde no esté presente y/o marquesinas de autobús (manteniendo a los usuarios del autobús fuera de la luz solar directa o la lluvia).
- Minimizar las emisiones excesivas de combustibles fósiles que contribuyen al cambio climático debido a los camiones y vehículos grandes que permanecen en ralentí en la vía mejorada.
- La infraestructura mejorada, el paisajismo de la carretera y la estética de los muros acústicos a lo largo de la carretera mejorarán el atractivo visual para los viajeros y visitantes externos.
- Todas las cajas de paso y los recintos de servicio eléctrico estarán asegurados para reducir la ocurrencia de robo de cables.
- Las comunidades locales también podrían experimentar beneficios temporales del proyecto de construcción; esto incluye la generación de empleos en la industria de la construcción regional y los ingresos que probablemente se generarán directamente de los trabajadores de la construcción en la comunidad local. Esta generación de ingresos y empleos locales podría beneficiar a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos locales.

[Esta sección se agregó desde la circulación del borrador del documento ambiental.] Además de las mejoras en el sitio en Paige Avenue, entre Blackstone Avenue y Laspina Street, Caltrans está coordinando con las partes interesadas del proyecto para implementar aceras adicionales para reducir las brechas entre las aceras existentes y conectar desarrollos residenciales adyacentes. Ellos están localizados:

- Al este de la intersección de Paige Avenue y Laspina St, las aceras se extenderán a ambos lados de Paige Avenue para conectarse con las aceras existentes en el este por aproximadamente 900 pies.
- Al norte de la intersección de Paige Avenue y Laspina Street, una acera se conectará con la acera existente en el lado oeste de Laspina Street. En el lado este de la calle Laspina, una acera de 800 pies de largo se conectará con la acera existente. Sin embargo, esto se coordinará con la ciudad de Tulare durante la fase de Planificación, Especificaciones y Estimación del proyecto para garantizar que la acera sea consistente con el plan de desarrollo para el lote baldío existente.
- Al sur de la intersección de Paige Avenue y Laspina Street, se colocará acera a ambos lados de Laspina Street por aproximadamente 800 pies.
- En los lados norte y sur de la intersección de Blackstone Street y Paige Avenue, las aceras se conectarán con las aceras existentes.
- En el lado oeste de la intersección de Blackstone Street y Paige Avenue, la acera existente en el lado sur de Paige Avenue hasta K Street se extenderá por aproximadamente 2,500 pies. Sin embargo, esto se coordinará con la ciudad de Tulare durante la fase de Planificación, Especificaciones y Estimación del proyecto para garantizar que la acera sea consistente con el plan de desarrollo para el lote baldío existente.

Tráfico y transporte/Instalaciones para peatones y bicicletas

Tráfico y transporte/Transporte público

La construcción del intercambio de Paige Avenue y la rotonda requeriría el cierre de la actual Paige Avenue entre Blackstone Street y Laspina Street. El desvío propuesto sería a través del nuevo Intercambio de Commercial Avenue, que se construiría entre Paige Avenue y Avenue 200 y estaría abierto al tráfico para cuando esté en construcción el proyecto de Ampliación a seis carriles de la ruta estatal 99 en Tulare y mejoras al intercambio de Paige Avenue.

Se desarrollaría un Plan de Gestión de Transporte para el proyecto. El plan incluiría información pública, información para automovilistas, gestión de incidentes, construcción, gestión de la demanda y rutas alternativas o desvíos.

Millas de recorrido vehicular

Programa de transporte compartido (vanpool) de la Agencia Regional de Tránsito del Condado de Tulare

Caltrans proporcionaría \$432,000 en fondos para subsidiar el programa de transporte compartido (vanpool) a través de la Agencia Regional de Tránsito del Condado de Tulare durante cinco años. Los fondos de Caltrans subvencionarían la adición de 30 unidades de transporte compartido al programa existente en el primer año y 15 unidades de transporte compartido en el segundo año.

Mayor frecuencia de la Ruta 20 de tránsito en el área del condado de Tulare

Caltrans proporcionaría cinco años de financiamiento por un monto de \$1,500,000 para subsidiar el servicio de autobús de ida y vuelta de la Ruta 20 de tránsito en el área del condado de Tulare.

Mayor frecuencia de la Ruta 40 de tránsito en el área del condado de Tulare

Caltrans proporcionaría cinco años de financiamiento por un monto de \$1,500,000 para subsidiar el servicio de autobús de ida y vuelta de la Ruta 40 de tránsito en el área del condado de Tulare.

Mayor frecuencia de la Ruta 11x de tránsito en el área del condado de Tulare

Caltrans proporcionaría cinco años de financiación de \$1,250,000 para subsidiar el servicio de autobús de ida y vuelta de la Ruta 11x del servicio de transporte público Tulare County Area Transit.

Plan Integral de Gestión del Corredor

[Esta sección se ha actualizado desde que se distribuyó el Borrador del Documento Ambiental Reciclado.] Como se analizó en el Capítulo 1, los Distritos 6, 10 y 3 de Caltrans colaborarán con agencias locales en el Valle de San Joaquín para preparar un Plan Integral de Corredor Multimodal para la Ruta Estatal. 99 por el Valle. El Plan Integral del Corredor Multimodal priorizará la identificación de oportunidades de cambio de modo y carriles administrados en el corredor que conducirán a una reducción de las millas recorridas por vehículos. La implementación de una estrategia de reducción de las millas recorridas por vehículos a través del corredor (o partes del corredor que incluyen este proyecto) podría eliminar aproximadamente el 80 por ciento de las preocupaciones sobre las millas recorridas por vehículos del proyecto porque el único aumento de capacidad relevante resultará de la eliminación de camiones de los dos carriles de uso general. Desde el Borrador del Documento Ambiental, la estrategia de reducción de las millas recorridas por vehículos ha sido identificada como la estrategia preferida para reducir los impactos significativos de las millas recorridas por vehículos. Se

programará un proyecto para establecer un sistema de reducción de las millas recorridas por vehículos antes del cierre de la construcción del proyecto en 2026.

Antes del inicio del contrato de Investigación y Planificación Estatal, el Distrito 6 de Caltrans había realizado un trabajo preliminar para la investigación e implementación de un carril administrado en las cercanías del proyecto. El trabajo preliminar incluye:

- Revisión del Código de Vehículos de California con respecto a la conversión de carriles de uso general existentes a carriles administrados, como carriles exclusivos para camiones.
- Coordinación con la administración del distrito para identificar y preparar un cronograma de entrega del proyecto para un proyecto del Programa de Protección y Operación de Carreteras Estatales que se iniciará para un proyecto de reducción de carriles administrados por millas recorridas por vehículos.

El Código de Vehículos de California no impide la reasignación de un carril de uso general a un carril administrado mediante cambios en la señalización y las franjas. El Código de Vehículos 21655 otorga al Departamento de Transporte la autoridad para designar carriles preferenciales en las carreteras, permite al Departamento de Transporte brindar instrucciones a los automovilistas sobre el uso de esos carriles y establece que un conductor no puede conducir en esos carriles a menos que siga las instrucciones del Departamento de Transporte. instrucciones. Las reglas permiten al Departamento de Transporte marcar carriles para vehículos como carriles para camiones. Se debe utilizar el Manual de California sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico (Sección 2B.31) como guía de señales, y es posible que se necesiten cambios en el Código de Vehículos de California para su cumplimiento.

A continuación se muestra un cronograma propuesto para un proyecto de reducción de millas recorridas por vehículos. Se han hecho dos suposiciones en el desarrollo del cronograma propuesto y se enumeran a continuación.

1. El proyecto consistirá principalmente en señalización y delimitación para la conversión de carriles.
2. Se otorgará aprobación para modificar el proyecto en el Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales de 2024.

El cronograma propuesto es el siguiente:

- Las millas recorridas por vehículos que reducen la estrategia de carriles administrados se proporcionarán a Asset Management en junio de 2024.
- Asset Management agregará el proyecto de mitigación al Libro de proyectos de 10 años en julio de 2024.

- K-phase will open for a vehicle miles traveled reducing managed lane project, and work will start on the Project Initiation Document in November 2024.
- The Project Initiation Document will be completed in May 2025.
- El proyecto se modificará en el Programa de Protección y Operación de Carreteras Estatales 2024 en agosto de 2025.
- The Project Approval and Environmental Document phase will begin in September 2025.
- Vehicle miles traveled reducing managed lane project will be ready to list for advertisement in the 2026/2027 or 2027/2028 fiscal year and will be funded in the 2024 State Highway Operation and Protection Program.

Se realizó un análisis operativo de tráfico preliminar para un segmento de la ruta estatal 99 dentro de los límites del proyecto de mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue. El análisis mostró que la instalación operaría a un nivel de servicio aceptable con la implementación de un carril exclusivo para camiones. El análisis asumió una condición existente que incluía las mejoras del proyecto de mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue que se completará para 2029. El proyecto propone ampliar la autopista de 4 carriles existente a una instalación de 6 carriles en la ruta estatal 99 desde publique la milla 25.2 hasta publicar la milla 30.6 en el condado de Tulare.

Para este análisis preliminar se seleccionó el segmento del proyecto de mejora del intercambio de seis carriles de Tulare y Paige Avenue con los mayores volúmenes previstos. Se utilizó el análisis del nivel de servicio para describir las condiciones operativas y se utilizaron los volúmenes de tráfico previstos en las horas pico de los días laborables para las condiciones del año 2047. Se utilizó el Software de Capacidad de Carreteras para analizar el Nivel de Servicio de los tramos de autopistas. Los resultados indican que antes de la implementación de carriles exclusivos para camiones, el Nivel de Servicio con tres carriles de flujo mixto sería 'C'. Después de la implementación de un carril exclusivo para camiones, el nivel de servicio en los dos carriles de flujo mixto y en el carril único exclusivo para camiones sería "C" y "D", respectivamente.

El Modelo de Demanda de Viajes del Estado de California se utilizará como herramienta en la evaluación de operaciones y estrategias de reducción de millas recorridas por vehículos a nivel interregional y estatal. Se ha realizado un trabajo preliminar para modificar la red de transporte utilizada por el Modelo de Demanda de Viajes del Estado de California. La red del Modelo de Demanda de Viajes base 2050 se utilizó para crear una red con carriles administrados en la Ruta Estatal 99 a través del Distrito 6. Esta red actualizada incluye segmentos paralelos a todos los segmentos en todo el distrito con codificación que refleja un carril administrado. Los segmentos paralelos se conectan a todos los nodos de la red 2050 existente. Este

trabajo se ha realizado en colaboración con la Subdivisión de Modelado Estatal del Departamento de Transporte de California en la División de Planificación del Transporte, Oficina de Servicios de Análisis de Datos.

Visual

Se pueden incorporar al proyecto las siguientes medidas para evitar o minimizar los efectos visuales:

- Minimizar la eliminación de vegetación al quitar solo árboles y arbustos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de la calzada. Evitar quitar árboles y arbustos en los puntos de uso temporal, como las áreas de preparación para la construcción o sistemas temporales de conducción de aguas pluviales.

Las siguientes medidas de mitigación para compensar los efectos visuales se incorporarían al proyecto.

- [La siguiente sección ha sido actualizada desde la circulación del borrador del documento ambiental]. La siembra de reemplazo se produciría en una proporción mínima de 1:1. Se prevé que la plantación de reemplazo ascenderá a aproximadamente entre 730 y 800 árboles nuevos. Las ubicaciones de la plantación pueden ocurrir en los sitios propuestos para las cuencas de aguas pluviales y en el área donde se realinearía la Ruta Estatal 99 en la milla 25.8 posterior. La mayor parte de la nueva plantación estaría formada por nativos de California que son tolerantes a la sequía y utilizan cantidades de agua bajas o muy bajas. Además, entre estas nuevas plantaciones estarían plantas que atraigan especies polinizadoras.

Paleontología

Antes de la construcción, un consultor asignado por Caltrans prepararía un Plan de Mitigación Paleontológica. El plan recomendaría las medidas necesarias para minimizar los efectos potenciales sobre los recursos paleontológicos. Las medidas de mitigación incluirían:

- Identificar y reconocer los protocolos de seguridad en la obra.
- Llevar a cabo capacitaciones de concientización ambiental y paleontológica para los trabajadores y todo el personal y supervisores involucrados en el movimiento de tierras.
- Llevar a cabo el monitoreo de campo de la excavación en sedimentos no perturbados de las formaciones Modesto y Riverbank. Las excavaciones de 1 a 3 pies por debajo de la superficie del suelo estarían sujetas a revisiones al azar. Se requiere monitoreo continuo o de tiempo completo para las excavaciones de más de 3 pies.

- Establecer una zona de amortiguamiento de seguridad de 25 pies de radio alrededor de los lugares de descubrimiento de fósiles.
- Procesamiento de muestras de suelo a granel para la identificación de microfósiles.
- Conservar los fósiles recuperados en un museo receptor o institución académica.
- Elaborar un Informe de Mitigación Paleontológica tras la finalización de todas las actividades de seguimiento paleontológico, documentando el cumplimiento de todas las medidas de mitigación.

Residuos y materiales tóxicos

Las medidas para evitar, minimizar y/o mitigar los efectos del proyecto incluirían:

- Se requerirá que el contratista prepare un plan de cumplimiento de los límites de plomo y un plan de cumplimiento de las medidas de control de asbestos antes del inicio de la construcción.
- El contrato de construcción incluiría disposiciones especiales específicas al proyecto y/o disposiciones especiales no estándar que aborden el manejo y la eliminación adecuados de los desechos peligrosos y para minimizar la exposición a los peligros potenciales.

Ruido

- Construir dos muros de sonido dentro de los límites del proyecto para reducir el ruido. La construcción de estos muros puede cambiar según los comentarios recibidos del público. Si las condiciones han cambiado sustancialmente durante el diseño final, es posible que no se implemente la reducción del ruido.

Ruido de construcción

Las siguientes son posibles medidas de control que se pueden implementar para minimizar las molestias por ruido en áreas sensibles durante la construcción.

- Todos los equipos deberán tener dispositivos de control acústico con eficacia igual o mejor que los dispositivos provistos en el equipo original.
- Cada motor de combustión interna utilizado para cualquier propósito de la obra o relacionado con la obra deberá estar equipado con un silenciador del tipo recomendado por el fabricante. Ningún motor de combustión interna debe funcionar en el lugar de trabajo sin un silenciador adecuado.
- Se deben utilizar métodos o equipos de construcción que proporcionen el nivel más bajo de impacto acústico.

- Todo equipo en espera o inactivo deberá estar apagado.
- Las operaciones de carga, descarga y transporte de camiones se restringirán para que el ruido y la vibración se mantengan al mínimo en los vecindarios residenciales en la mayor medida posible.

El contratista deberá cumplir con las siguientes medidas administrativas para el control de ruidos:

- Una vez definidas las actividades de construcción, el contratista coordinará con las autoridades locales para desarrollar un enfoque aceptable para minimizar la interferencia en las comunidades comerciales y residenciales, las interrupciones del tráfico y la duración total de la construcción.
- Se mantendrán buenas relaciones públicas con la comunidad para minimizar las objeciones a los efectos inevitables de la construcción. Se proporcionarán actualizaciones frecuentes sobre todas las actividades de construcción. Se implementará un programa de monitoreo del ruido de construcción que haga seguimiento a los niveles de sonido y permita limitar los efectos.
- En caso de recibir quejas del público por el ruido de la construcción, el ingeniero residente coordinará con el director de obra, y la actividad específica que produce ruido podrá ser modificada, alterada o suspendida temporalmente, si es necesario.

Los siguientes son procedimientos que se usarían para minimizar los efectos potenciales de la vibración de la construcción:

- Restringir las horas de uso de equipos o actividades con vibraciones intensas, como rodillos vibratorios, de modo que los efectos en los residentes sean mínimos (por ejemplo, los días de semana durante el día solo cuando la mayor cantidad posible de residentes esté fuera de casa).
- El propietario de un edificio lo suficientemente cerca de una fuente de vibración por la construcción que posiblemente podría dañar su estructura debido a la vibración tendría derecho a una inspección del edificio previa a la construcción para documentar la condición previa a la construcción de esa estructura.
- Llevar a cabo el seguimiento de las vibraciones durante actividades de vibración intensa.

Energía

Según las mejores prácticas de gestión de Caltrans, durante la construcción se utilizarían equipos más nuevos o bien mantenidos que son más eficientes energéticamente. La cantidad de energía utilizada por la construcción durante el proyecto sería temporal. Las siguientes son las mejores prácticas

de gestión que se utilizarían para minimizar el uso de energía y se incorporarían a las especificaciones del contrato:

- El contratista consolidaría la entrega de materiales siempre que fuera posible para promover el uso eficiente de vehículos y energía. El contratista programaría las entregas de materiales fuera de las horas pico para minimizar la pérdida de combustible durante la congestión del tráfico.
- El contratista mantendría el equipo y la maquinaria en buenas condiciones de funcionamiento y los inspeccionaría periódicamente. El contratista también mantendría registros de inspección.
- Los operadores evitarían dejar el equipo y los vehículos 'en espera' cuando estén estacionados o no estén en uso.
- El equipo que se encuentre operando en el proyecto que no haya sido inspeccionado o tenga fugas de aceite sería cancelado y sujeto a citación.

El contratista implementaría, en la medida de lo posible, las siguientes medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los equipos de construcción:

- Usar vehículos/equipos de construcción de combustible alternativo (p. ej., biodiésel y electricidad), representando al menos el 15 por ciento de la flota.
- Utilizar al menos un 10 por ciento de materiales de construcción locales durante la construcción.
- Reciclar al menos el 50 por ciento de los desechos de construcción o materiales de demolición.

Especies amenazadas o en peligro de extinción

Camarón de hadas de las piscinas vernaless

- Los estudios sobre los camarones de hadas se realizarán durante la fase final de diseño del proyecto en un año de estudio bajo el protocolo del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. para confirmar que las especies observadas visualmente no son especies incluidas en la lista, sino camarones de hadas versátiles, presentes en áreas de estancamiento temporal. Si los estudios detectan camarones de hadas de piscina vernal en el área de acción, se requerirá una Opinión biológica y medidas de prevención, minimización y/o mitigación antes de completar la acción de la fase de diseño del proyecto.

Zorro de desierto de San Joaquín

- Se realizarán estudios previos a la construcción dentro del área de acción dentro de los 30 días posteriores al inicio del trabajo en el proyecto para

garantizar que no haya especies incluidas en la lista, entre ellas el zorro de desierto de San Joaquín. La capacitación en Concientización Ambiental de los trabajadores también se incluirá en las disposiciones especiales del contrato.

Halcón de Swainson

Con la implementación de medidas para evitar y minimizar los efectos, no se prevén efectos contra el Halcón de Swainson:

- Se realizarían estudios previos a la construcción posteriores a los estudios sobre la Metodología y cronograma recomendados para la toma de inventarios de anidación del gavilán de Swainson en el Valle Central de California (mayo de 2000). Estos estudios serán conducidos por biólogos calificados dentro de 500 pies de la huella del proyecto durante la temporada de anidación (del 1 de febrero al 30 de septiembre) antes de las actividades de construcción.
- Si se descubren halcones de Swainson anidando dentro de 500 pies de la huella del proyecto, el sitio del nido se designaría como un área ambientalmente sensible y se establecería una zona de amortiguamiento de 500 pies (zona de exclusión) hasta que un biólogo calificado haya determinado que el nido ya no está activo.
- Un biólogo calificado monitorearía el nido activo durante las actividades de construcción dentro de la zona de amortiguamiento.
- La remoción de cualquier árbol dentro del área del proyecto debe hacerse fuera de la temporada de anidación; sin embargo, si es necesario eliminar árboles dentro del área del proyecto durante la temporada de anidación, un biólogo calificado inspeccionará los árboles antes de eliminarlos para asegurarse de que no haya nidos presentes.

Gases de efecto invernadero

Estrategias de reducción de gases de efecto invernadero a nivel de proyecto

Las siguientes medidas también se implementarán en el proyecto para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los posibles efectos del cambio climático del proyecto.

- El tiempo de marcha lenta de los camiones y equipos se limita a cinco minutos para los camiones de reparto y volquetes y otros equipos que funcionan con diésel (con algunas excepciones).
- Programar el movimiento de camiones en horas que no son las horas pico de viaje al trabajo por la mañana y por la noche.

- Fomentar una mayor eficiencia de uso de combustible de los equipos de construcción manteniendo los equipos en condiciones de trabajo adecuadas, utilizando equipos del tamaño adecuado para el trabajo y utilizando equipos con nuevas tecnologías.
- El cronograma de construcción requerirá cierres de carriles por un período más largo que en el pasado para reducir los esfuerzos de movilización necesarios.

Utilizar agua reciclada para la construcción.

Traffic and Transportation/Pedestrian and Bicycle Facilities

Traffic and Transportation/Transit

- The construction schedule will require lane closures for a longer period than in the past to reduce necessary mobilization efforts.
- Use recycled water for construction.

Apéndice E Aviso de Preparación

Notice of Preparation

Notice of Preparation

Notice of Preparation

To: State Clearinghouse From: Caltrans - District 6 Environmental
1400 Tenth Street 2015 E. Shields Avenue, Suite 100
Sacramento, CA 95814 Fresno, CA 93703

Subject: Notice of Preparation of a Draft Environmental Impact Report

California Department of Transportation (Caltrans) will be the Lead Agency and will prepare an environmental impact report for the project identified below. We need to know the views of your agency as to the scope and content of the environmental information which is germane to your agency's statutory responsibilities in connection with the proposed project. Your agency will need to use the EIR prepared by our agency when considering your permit or other approval for the project.

The project description, location, and the potential environmental effects are contained in the attached materials. A copy of the Initial Study (is is not) attached.

Due to the time limits mandated by State law, your response must be sent at the earliest possible date but not later than 30 days after receipt of this notice.

Please send your response to Juergen Vespermann at the address shown above. We will need the name for a contact person in your agency.

Project Title: Tulare City Widening EA 06-48950

Project Applicant, if any: _____

Date 04-19-2021 Signature Juergen Vespermann
Title Senior Environmental Planner
E-mail juergen.vespermann@dot.ca.gov

Reference: California Code of Regulations, Title 14, (CEQA Guidelines) Sections 15082(a), 15103, 15375.

Notice of Completion and Environmental Document Transmittal

Appendix C

Notice of Completion & Environmental Document Transmittal

Mail to: State Clearinghouse, P.O. Box 3044, Sacramento, CA 95812-3044 (916) 445-0613
 For Hand Delivery/Street Address: 1400 Tenth Street, Sacramento, CA 95814

SCH #

Project Title: Tulare City Widening

Lead Agency: Caltrans **Contact Person:** Juergen Vespermann
Mailing Address: 2015 E. Shields Ave, Suite 200 **Email:** juergen.vespermann@dot.ca.gov
City: Fresno **Zip:** 93726 **County:** Fresno

Project Location: County: Tulare City/Nearest Community: Tulare
 Cross Streets: Ave 200, Paige Ave, Bardsley Ave, Tulare Ave (SR 137), Cross Ave, Prosperity Ave Zip Code: 93274

Longitude/Latitude (degrees, minutes and seconds): _____° _____' _____" N / _____° _____' _____" W Total Acres: _____
 Assessor's Parcel No.: _____ Section: _____ Twp.: _____ Range: _____ Base: _____
 Within 2 Miles: State Hwy #: 137 Waterways: Tulare Canal, Elkhorn Slough
 Airports: Mefford Field Railways: Union Pacific Schools: all schools in city

Document Type:

CEQA: NOP Draft EIR Supplement/Subsequent EIR Mit Neg Dec Other: _____
 NEPA: NOI EA Draft EIS FONSI Other: _____
 Joint Document Final Document Other: _____

Local Action Type:

General Plan Update Specific Plan Rezone Annexation
 General Plan Amendment Master Plan Prezone Redevelopment
 General Plan Element Planned Unit Development Use Permit Coastal Permit
 Community Plan Site Plan Land Division (Subdivision, etc.) Other: _____

Development Type:

Residential: Units _____ Acres _____
 Office: Sq.ft. _____ Acres _____ Employees _____ Transportation: Type Freeway widening & interchange improvement
 Commercial: Sq.ft. _____ Acres _____ Employees _____ Mining: Mineral _____
 Industrial: Sq.ft. _____ Acres _____ Employees _____ Power: Type _____ MW
 Educational: _____ Waste Treatment: Type _____ MGD
 Recreational: _____ Hazardous Waste: Type _____
 Water Facilities: Type _____ MGD Other: _____

Project Issues Discussed in Document:

<input checked="" type="checkbox"/> Aesthetic/Visual	<input type="checkbox"/> Fiscal	<input type="checkbox"/> Recreation/Parks	<input checked="" type="checkbox"/> Vegetation
<input type="checkbox"/> Agricultural Land	<input type="checkbox"/> Flood Plain/Flooding	<input type="checkbox"/> Schools/Universities	<input checked="" type="checkbox"/> Water Quality
<input checked="" type="checkbox"/> Air Quality	<input type="checkbox"/> Forest Land/Fire Hazard	<input type="checkbox"/> Septic Systems	<input type="checkbox"/> Water Supply/Groundwater
<input checked="" type="checkbox"/> Archeological/Historical	<input type="checkbox"/> Geologic/Seismic	<input type="checkbox"/> Sewer Capacity	<input checked="" type="checkbox"/> Wetland/Riparian
<input checked="" type="checkbox"/> Biological Resources	<input type="checkbox"/> Minerals	<input type="checkbox"/> Soil Erosion/Compaction/Grading	<input type="checkbox"/> Growth Inducement
<input type="checkbox"/> Coastal Zone	<input checked="" type="checkbox"/> Noise	<input type="checkbox"/> Solid Waste	<input type="checkbox"/> Land Use
<input checked="" type="checkbox"/> Drainage/Absorption	<input type="checkbox"/> Population/Housing Balance	<input checked="" type="checkbox"/> Toxic/Hazardous	<input checked="" type="checkbox"/> Cumulative Effects
<input type="checkbox"/> Economic/Jobs	<input type="checkbox"/> Public Services/Facilities	<input checked="" type="checkbox"/> Traffic/Circulation	<input type="checkbox"/> Other: Paleontology

Present Land Use/Zoning/General Plan Designation:
 transportation facility, light industrial, heavy industrial, commercial, residential, public land
Project Description: (please use a separate page if necessary)

The California Department of Transportation (Caltrans) proposes to widen State Route 99 in the City of Tulare from just south of Avenue 200 Overcrossing to just north of Prosperity Avenue Overcrossing (post miles 25.4/30.6). One lane would be constructed in each direction in the existing freeway median to create a six-lane freeway, divided by a concrete median barrier. The existing lanes, shoulders, and ramps would be rehabilitated. In addition, the existing Paige Avenue Interchange would be reconstructed. The Paige Avenue Overcrossing would be replaced with a wider structure to add one lane in each direction and a pedestrian/bicycle shared path.

Note: The State Clearinghouse will assign identification numbers for all new projects. If a SCH number already exists for a project (e.g., Notice of Preparation or previous draft document) please fill in.
 Revised 2010

Reviewing Agencies Checklist

Reviewing Agencies Checklist

Lead Agencies may recommend State Clearinghouse distribution by marking agencies below with an "X".
If you have already sent your document to the agency please denote that with an "S".

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Air Resources Board | <input checked="" type="checkbox"/> Office of Historic Preservation |
| <input type="checkbox"/> Boating & Waterways, Department of | <input type="checkbox"/> Office of Public School Construction |
| <input type="checkbox"/> California Emergency Management Agency | <input type="checkbox"/> Parks & Recreation, Department of |
| <input checked="" type="checkbox"/> California Highway Patrol | <input type="checkbox"/> Pesticide Regulation, Department of |
| <input type="checkbox"/> Caltrans District # _____ | <input checked="" type="checkbox"/> Public Utilities Commission |
| <input checked="" type="checkbox"/> Caltrans Division of Aeronautics | <input checked="" type="checkbox"/> Regional WQCB # 5 _____ |
| <input type="checkbox"/> Caltrans Planning | <input type="checkbox"/> Resources Agency |
| <input type="checkbox"/> Central Valley Flood Protection Board | <input type="checkbox"/> Resources Recycling and Recovery, Department of |
| <input type="checkbox"/> Coachella Valley Mtns. Conservancy | <input type="checkbox"/> S.F. Bay Conservation & Development Comm. |
| <input type="checkbox"/> Coastal Commission | <input type="checkbox"/> San Gabriel & Lower L.A. Rivers & Mtns. Conservancy |
| <input type="checkbox"/> Colorado River Board | <input type="checkbox"/> San Joaquin River Conservancy |
| <input type="checkbox"/> Conservation, Department of | <input type="checkbox"/> Santa Monica Mtns. Conservancy |
| <input type="checkbox"/> Corrections, Department of | <input type="checkbox"/> State Lands Commission |
| <input type="checkbox"/> Delta Protection Commission | <input type="checkbox"/> SWRCB: Clean Water Grants |
| <input type="checkbox"/> Education, Department of | <input type="checkbox"/> SWRCB: Water Quality |
| <input type="checkbox"/> Energy Commission | <input type="checkbox"/> SWRCB: Water Rights |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fish & Game Region # 4 _____ | <input type="checkbox"/> Tahoe Regional Planning Agency |
| <input type="checkbox"/> Food & Agriculture, Department of | <input checked="" type="checkbox"/> Toxic Substances Control, Department of |
| <input type="checkbox"/> Forestry and Fire Protection, Department of | <input checked="" type="checkbox"/> Water Resources, Department of |
| <input type="checkbox"/> General Services, Department of | <input type="checkbox"/> Other: _____ |
| <input type="checkbox"/> Health Services, Department of | <input type="checkbox"/> Other: _____ |
| <input type="checkbox"/> Housing & Community Development | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Native American Heritage Commission | |

Local Public Review Period (to be filled in by lead agency)

Starting Date _____ Ending Date _____

Lead Agency (Complete if applicable):

Consulting Firm: _____ Applicant: _____
 Address: _____ Address: _____
 City/State/Zip: _____ City/State/Zip: _____
 Contact: _____ Phone: _____
 Phone: _____

Signature of Lead Agency Representative: Juergen Vespermann  Date: 04-19-2021

Authority cited: Section 21083, Public Resources Code. Reference: Section 21161, Public Resources Code.

Apéndice F Conformidad con la calidad del aire de la Administración Federal de Carreteras



U.S. Department
of Transportation
**Federal Highway
Administration**

California Division

December 13, 2023

650 Capitol Mall, Suite 4-100
Sacramento, CA 95814
(916) 498-5001
(916) 498-5008 (FAX)

In Reply, Refer To:
HDA-CA

ELECTRONIC CORRESPONDENCE ONLY

Maya Hildebrand, Air Quality Coordinator
California Department of Transportation,
District 6
2015 East Shields Ave, Suite A-100
Fresno, CA 93726-5428

SUBJECT: Project Level Conformity Determination for the Tulare Six-Lane and Paige Avenue Interchange Improvements project (CTIPS ID# 15-0000-0285), EA 06-48950

Dear Ms. Hildebrand:

On October 24, 2023, the California Department of Transportation (Caltrans) submitted to the Federal Highway Administration (FHWA) a complete request for a project level conformity determination for the Tulare Six-Lane and Paige Avenue Interchange Improvements project (CTIPS ID# 15-0000-0285), EA 06-48950. The project is in an area that is designated Non-Attainment or Maintenance for Ozone, and Particulate Matter (PM 2.5/PM 10).

The project level conformity analysis submitted by Caltrans indicates that the project-level transportation conformity requirements of 40 CFR Part 93 have been met. The project is included in the Tulare County Association of Governments (TCAG) current Regional Transportation Plan (RTP) and Federal Transportation Improvement Program (FTIP), as amended. The design concept and scope of the preferred alternative have not changed significantly from those assumed in the regional emissions analysis.

As required by 40 CFR 93.116 and 93.123, the localized PM_{2.5} and PM₁₀ analyses are included in the documentation. The analyses demonstrate that the project will not create any new violations of the standards or increase the severity or number of existing violations.

Based on the information provided, FHWA finds that the Tulare Six-Lane and Paige Avenue Interchange Improvements Project conforms with the State Implementation Plan (SIP) in accordance with 40 CFR Part 93.

Apéndice G Cartas de comentarios y respuestas

[Este apéndice se ha añadido desde la difusión del Borrador del Documento Medioambiental.]

Este apéndice contiene los comentarios recibidos durante el periodo de circulación pública y comentarios del 8 de agosto de 2023 al 22 de septiembre de 2023, reescritos para facilitar su lectura. Las cartas de comentarios se recogen textualmente tal y como se presentaron, incluyendo acrónimos, abreviaturas y cualquier error gramatical o tipográfico original. Cada comentario va seguido de una respuesta de Caltrans. En el volumen 2 de este documento figuran copias de las cartas de comentarios y documentos originales.

Se publicó un aviso público en inglés y español en el Visalia Times-Delta el 8 de agosto de 2023. En él se indicaba que el período de revisión pública y comentarios para el Borrador del Documento Ambiental Recirculado se extendería desde el 8 de agosto de 2023 hasta el 22 de septiembre de 2023, y que se celebraría una audiencia pública el 15 de agosto de 2023 en la Escuela Primaria Palo Verde. Se presentaron 34 cartas de comentarios en la audiencia pública celebrada en la Escuela Primaria Palo Verde el 15 de agosto de 2023.

Además de las 34 tarjetas de comentarios de la audiencia pública, se enviaron cuatro comentarios por correo electrónico durante el periodo de difusión y comentarios públicos. En total se recibieron 38 comentarios. Los comentarios realizados en español se respondieron en inglés (consulte la versión en español del documento medioambiental final para ver las respuestas en español). Todos los comentarios se detallan a continuación.

Carta de Juergen Vespermann

18 de agosto de 2023

Javier Almaguer
Científico Medioambiental Senior
División Medioambiental del Distrito 6
Departamento de Transporte de California
2015 East Shields Avenue, Suite 100
Fresno, California 93726

Estimado Sr. Almaguer

Quisiera volver a presentar mis comentarios del 20 de mayo sobre el Borrador del EIR/Evaluación Ambiental y Evaluación de la Sección 4(f) para

el proyecto de Mejoramiento del Cruce de Seis Carriles de Tulare y la Paige Avenue en la Ruta Estatal 99 en el Condado de Tulare (EA 06-48950/Project ID 0614000040, State Clearinghouse Number 2021040498).

Ninguno de mis comentarios anteriores fue abordado en el documento recirculado y por lo tanto siguen siendo válidos en su totalidad.

Hice un par de cambios menores en mis comentarios anteriores que vuelvo a presentar a continuación, y he añadido algunos comentarios adicionales.

Como se indica en el Borrador del EIR/EA, "Este proyecto se considera un proyecto de aumento de capacidad y por lo tanto entra en el grupo de proyectos que requieren un análisis de las millas recorridas por vehículos (*vehicle miles traveled*, VMT) y una evaluación para posibles medidas de mitigación."

Oficina de Planificación e Investigación (*Office of Planning and Research*, OPR) del Gobernador: "El SB 743 (Steinberg, 2013) actualiza la forma en que se miden los impactos del transporte en California para los nuevos proyectos de desarrollo, asegurándose de que se construyan de una manera que permita a los californianos más opciones para conducir menos. Este cambio nos ayudará a lograr nuestros objetivos climáticos, preservar nuestro medio ambiente, mejorar nuestra salud y seguridad, especialmente para nuestros residentes más vulnerables, e impulsar nuestra economía dando prioridad a los puestos de trabajo, servicios y vivienda. También reducirá el tiempo que tenemos que pasar en nuestros vehículos para llegar a los destinos y ofrecerá más opciones para viajar, lo que ayudará a promover los negocios, proporcionar acceso a las oportunidades y mejorar la calidad de vida en todo nuestro estado."

Los objetivos del SB 743 incluyen la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire, la racionalización del desarrollo de viviendas cerca de los puestos de trabajo y el tránsito, y el apoyo a un sistema de transporte que mueva a las personas de manera eficiente. La reducción de los desplazamientos en vehículos gracias a la SB 743 será esencial para cumplir los objetivos del Estado en materia de clima y calidad del aire, así como para mejorar la equidad, facilitar el acceso a la vivienda, proteger el medio ambiente, mejorar la salud y la seguridad públicas y proporcionar acceso a las oportunidades económicas.

La Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador (*Office of Planning and Research*, OPR) afirma en su asesoramiento técnico de 2018 "VMT y Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero". La Ley 32 del Senado (Pavley, 2016) exige que California reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) un 40 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2030, y la Orden Ejecutiva B16-12 establece un objetivo del 80 por ciento por debajo de los niveles de emisiones de 1990 para el sector del

transporte para 2050. El sector del transporte dispone de tres medios principales para reducir las emisiones de GEI: aumentar la eficiencia de los vehículos, reducir el contenido de carbono de los combustibles y reducir la cantidad de desplazamientos de los vehículos. La Junta de Recursos del Aire de California (California Air Resources Board, CARB) ha proporcionado un camino a seguir para lograr estas reducciones de emisiones del sector del transporte en su Estrategia para Fuentes Móviles de 2016. La CARB determinó que no será posible alcanzar los objetivos de emisiones del Estado para 2030 y posteriores a 2030 sin reducir el crecimiento del VMT. Además, en su Informe de Progreso de 2018 sobre la Ley de Comunidades Sostenibles y Protección del Clima de California, la CARB determinó que, a pesar de que el Estado cumplió sus objetivos climáticos para 2020, "las emisiones de los viajes de vehículos de pasajeros per capita en todo el estado [han estado] aumentando y van en la dirección equivocada", y "California no puede cumplir sus objetivos climáticos [a largo plazo] sin frenar el crecimiento de la actividad de los vehículos de un solo ocupante". La CARB también llegó a la conclusión de que "dado que las emisiones del sector del transporte siguen aumentando a pesar del incremento de la eficiencia de los combustibles y de la reducción de su contenido en carbono, California no logrará reducir las emisiones de gases de efecto invernadero necesarias para cumplir los requisitos para 2030 y años posteriores sin introducir cambios significativos en la planificación, financiación y construcción de las comunidades y los sistemas de transporte."

Por lo tanto, para alcanzar los objetivos climáticos a largo plazo del Estado, California necesita reducir el VMT per capita. Esto puede ocurrir en virtud de la CEQA a través de la mitigación del VMT. La mitad de las emisiones de GEI de California proceden del sector del transporte, por lo que la reducción de los desplazamientos en VMT es una estrategia climática eficaz, que también puede generar beneficios colaterales.

Caltrans afirma en sus páginas web que "Caltrans tiene como objetivo proporcionar una red de transporte estatal segura y equitativa que sirva a todos los californianos y no exacerbe los impactos del cambio climático" para así alcanzar la Sostenibilidad del Transporte. "La Oficina de Sostenibilidad lidera los esfuerzos del Departamento a favor de las personas y el planeta mediante: La defensa de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en tránsito; el avance de los vehículos de emisiones cero; el replanteamiento de la forma de construir para que los californianos puedan conducir menos". Caltrans explica lo importante que es para el Departamento esta problemática de VMT, pero el proyecto local del Distrito 6 para ampliar la SR 99 no refleja este compromiso.

Caltrans propone financiar las medidas del tránsito del área del condado de Tulare durante cinco años para mitigar la generación de 19.759.200 millas recorridas por vehículo anuales con este proyecto. Además, se propone un Plan Integral de Gestión del Corredor para mitigar el 80 por ciento de los

impactos de VMT de este proyecto antes de la finalización del documento EIR Final. La siguiente tabla fue copiada del Borrador EIR/EA mostrando las medidas de mitigación propuestas y la reducción sugerida en VMT.

Tabla 2.23 Mitigación propuesta, costo de mitigación y reducción de millas vehiculares anuales recorridas

Mitigación propuesta	Monto de financiación propuesto	Reducción de millas vehiculares anuales recorridas
Agencia de Tránsito Regional del Condado de Tulare Programa Vanpool Cinco años de financiación.	\$432.000	6.544.800
Aumentar la frecuencia de la ruta 20 del sistema de tránsito del área del condado de Tulare. Cinco años de financiación.	\$1.500.000	4.505.6000
Aumentar la frecuencia de la ruta 40 del sistema de tránsito del condado de Tulare. Cinco años de financiación.	\$1.500.000	3.379.200
Aumentar la frecuencia de la ruta de tránsito 11x del condado de Tulare. Cinco años de financiación.	\$1.250.000	2.956.800
Totales de financiación y reducción anual de kilómetros recorridos por vehículo para las medidas de mitigación enumeradas anteriormente.	\$4.682.000	17.386.400

Mis comentarios se centran en el análisis de los VMT y los dos tipos de medidas de mitigación (aumento del Tránsito Local y Plan de Gestión Integral del Corredor) que se proponen, y el diseño del Intercambiador de Paige Avenue.

Comentario 1:

1. Comentarios a la mitigación de VMT (financiación Vanpool, Ruta de Tránsito 20, Ruta de Tránsito 40 y Ruta de Tránsito 11x):

1.1. **Duración limitada:** El Borrador EIR/EA propone proveer fondos a las agencias locales de tránsito para que funcionen o aumenten el número de pasajeros por un tiempo limitado de 5 años. Sin embargo, CEQA no identifica que la financiación temporal (2 años y 5 años) sea aceptable para mitigar un impacto permanente que existirá mientras la SR 99 se esté utilizando. Caltrans propone una mitigación que potencialmente podría ser eliminada por

la agencia local y en ese momento cesaría la mitigación de los impactos permanentes. Pero en cualquier caso, los impactos de este proyecto sobre VMT no cesarán al cabo de 2 o 5 años, sino que afectarán a la vida de los californianos mientras haya vehículos circulando por la carretera que se está construyendo. Expliquen por qué Caltrans cree que las medidas provisionales de mitigación son suficientes para los impactos permanentes y continuos.

1.2 Cumplimiento: El Borrador del EIR/EA no muestra cómo Caltrans puede hacer cumplir el acuerdo de cooperación con la agencia de tránsito local. Sólo se menciona un acuerdo de cooperación entre Caltrans y el condado de Tulare (¿o el sistema de tránsito del condado de Tulare?). ¿Habrán requisitos de presentación de informes y consecuencias en caso de inacción?

Dado que Caltrans afirma en el Borrador del EIR/EA que no tiene control sobre las medidas de mitigación fuera del sistema, no queda claro en el debate del Borrador del EIR/EA cuánto poder tiene Caltrans sobre sus socios locales para lograr los objetivos de mitigación. ¿Qué recurso tendría Caltrans si el socio local decidiera después de un cierto número de años (ya sea durante el ciclo de financiación de 2 años (furgonetas compartidas) o de 5 años (tránsito) o después del ciclo de financiación de 2 años o de 5 años) interrumpir las rutas que Caltrans utiliza para mitigar los impactos de VMT aún existentes? Por favor, expliquen.

1.3. Análisis del mercado de transporte público o transporte compartido: Se supone en el Borrador EIR/EA para las medidas de mitigación de VMT que la población rural en el Condado de Tulare está abierto a la conmutación de los vehículos personales a un vanpool o para las rutas de autobús adicionales/frecuencia enumerados. ¿Cómo se determinó esta disposición? ¿Cuál es el plan de Caltrans si este cambio no se produce y la población sigue conduciendo sus vehículos personales? ¿Qué hará Caltrans para mitigar el VMT si las rutas de autobús y los viajes compartidos permanecen sin utilizar o infrautilizados? ¿Cuáles son los umbrales de éxito y fracaso? Por favor, expliquen.

1.4. Criterios de éxito: Además, no está claro cómo medirá Caltrans el éxito de las medidas de mitigación, ni siquiera durante estos cinco años de financiación. Caltrans no identifica en el Borrador del EIR/EA cómo supervisará cada programa/medida de mitigación. ¿Cuáles son las medidas/umbrales de éxito (criterios de rendimiento)? ¿Cuáles son las medidas/umbrales de fracaso? Según las propias orientaciones de Caltrans, "la mitigación se hace constar en un documento ambiental, donde debe cumplir las normas de la CEQA en materia de adicionalidad -la necesidad de mitigación debe ser causada por el proyecto- y ser aplicable -la mitigación debe ser firmemente asumida por las partes pertinentes-". Por favor, expliquen.

La forma en que estas medidas de mitigación son ejecutables y medibles por Caltrans no se ha formulado claramente en el borrador del EIR/EA y, por lo tanto, no puede ser revisada por el público y los responsables de la toma de decisiones. Ni el público ni los responsables de la toma de decisiones pueden responsabilizar a Caltrans de las medidas propuestas en el Borrador EIR/EA. Le rogamos que facilite esta información cuando vuelva a distribuir el proyecto de EIR/EA.

1.5. Cronograma: ¿Cuál es el cronograma para estas medidas de mitigación? En el Borrador del EIR/EA no se identificaba ningún calendario.

Sugiero implementar las medidas de mitigación del tránsito local antes de la construcción del proyecto para tener el programa en marcha y supervisado cuando se produzca realmente el aumento de VMT, en lugar de después de la apertura de los carriles adicionales. La financiación de la mitigación puede programarse antes de la construcción del proyecto si Caltrans aplica cierta flexibilidad. Sírvase explicar el calendario y la lógica de financiación.

1.6. La mitigación de VMT sólo supone el 2% del coste del proyecto: De acuerdo con las propias directrices de Caltrans, la aprobación del SB 743 (Steinberg, 2013), las millas recorridas por vehículo (VMT) se convirtió en una métrica para determinar los impactos del transporte bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El coste actual del proyecto se ha identificado en el documento ambiental como 230.143.000 dólares. Caltrans ha determinado en sus directrices y políticas que el VMT es una cuestión importante y, sin embargo, sólo destina 4.682.000 dólares a la mitigación de VMT para este proyecto. Teniendo en cuenta la importancia que Caltrans y la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador conceden a esta problemática medioambiental, destinar tan sólo el 2% del coste del proyecto a la mitigación de VMT y limitar esta mitigación a 5 años es contradictorio con la importancia que el Gobernador concede a esta problemática del cambio climático. Este compromiso monetario de mitigación debería aumentarse al menos al 10% del coste del proyecto para proporcionar medidas de mitigación más efectivas y demostrar que Caltrans/el Distrito 6 se toma en serio la minimización de los impactos del transporte sobre el cambio climático y la prevención de aumentos de VMT en el sistema de autopistas. Por favor, expliquen.

2. Comentarios al Plan Integral de Gestión de Corredores:

2.1. Plan incompleto: Caltrans propone un Plan Integral de Gestión de Corredores como medida de mitigación adicional para VMT, aunque por el momento no se conocen los detalles ni se han facilitado al público en este Borrador EIR/EA. Una vez más, Caltrans no puede rendir cuentas de su propuesta y los responsables de la toma de decisiones y el público no sabrán si este Plan de Gestión Integral afectará a los residentes de California y, en caso afirmativo, cómo. Rogamos faciliten esta información en el borrador

actualizado del EIR/EA y lo expliquen. Por favor recirculen el documento ambiental para que el público pueda revisar la información faltante que ustedes proveerán.

Conclusiones sin datos de respaldo: A pesar de la falta de datos y detalles de apoyo, Caltrans determinó que este Plan Integral de Gestión de Corredores podría eliminar el 80 por ciento de las preocupaciones referentes a VMT. (Página 82 del Borrador EIR/EA, "Implementación de estrategias de carriles gestionados para reducir las millas recorridas por vehículos, tales como carriles exclusivos para camiones o carriles de peaje, a través del corredor" (o partes del corredor que incluyen este proyecto) podría eliminar alrededor del 80 por ciento de la preocupación por las millas recorridas por vehículos del proyecto, ya que el único aumento de capacidad relevante resultaría de la eliminación de los camiones de los dos carriles de uso general. La estrategia de gestión de carriles se desarrollará con más detalle antes de que se firme el documento ambiental definitivo").

¿Cómo es posible que Caltrans tenga la certeza de que se eliminará un porcentaje tan elevado si el Plan Integral de Gestión de Corredores no estaba finalizado en el momento de la difusión de este Borrador de EIR/EA?
¿Qué opción se tuvo en cuenta para esta reducción del 80%: los carriles de peaje o los carriles exclusivos para camiones? ¿Existen otras opciones de carriles gestionados que Caltrans esté considerando en la actualidad?
¿Cómo ha llegado Caltrans a esta conclusión? Por favor, explíquelo.

Se trata de una afirmación muy vaga sin información de apoyo. No está claro para el lector cómo se logrará esto ya que el público no ha tenido la oportunidad de revisar el Plan Integral de Gestión del Corredor como parte de la circulación del Borrador EIR/EA. Sin embargo, Caltrans lo utiliza como medida de mitigación para este proyecto.

2.2. Aplazamiento de la mitigación al documento ambiental final: Parece que en este caso, Caltrans está utilizando medidas de mitigación no específicas para determinar una reducción específica de los impactos de VMT sin dar al público la oportunidad de revisar. Hay que afirmar que la estrategia de gestión de carriles estará en vigor para el EIR/EA Final es aplicar una propuesta de mitigación sin aportación pública. Además, hay que afirmar que esta medida de mitigación reducirá los impactos de VMT en un 80 por ciento sin proporcionar ningún detalle parece una conjetura glorificada. De acuerdo con la propia guía de Caltrans, las medidas de mitigación ... "más relevante para esta guía, debe ser cuantificable y eficaz en la reducción de VMT". Esto no está respaldado por ninguna información en el Borrador EIR/EA. Por favor, expliquen.

2.3. Aportaciones y participación en el plan: Tampoco queda claro para el lector si este Plan Integral de Gestión del Corredor se finalizará en su totalidad o por etapas. ¿Incluye la participación de los tres distritos

mencionados (Distritos 6, 10 y 3) y de todas las ciudades y condados situados a lo largo de la SR 99 entre Bakersfield y Sacramento? ¿También podrá hacer comentarios el público? Por favor, expliquen.

3. Comentarios al diseño del enlace de Paige Avenue:

3.1. Análisis incompleto: Según el Borrador EIR/EA, las Opciones 1, 2 y 3 del Intercambiador de Paige Avenue son opciones de diseño viables (alternativas) hasta que Operaciones de Tráfico del Distrito 6 complete su evaluación para determinar y recomendar la opción con la mejor calificación de rendimiento general. Esa calificación, combinada con el coste y la seguridad, será el único criterio para seleccionar la opción preferida, según el Borrador EIR/EA. Las repercusiones ambientales son las mismas para las opciones 1, 2 y 3. Se espera que se adopte una decisión tras la difusión del borrador del documento ambiental, que se detallará en el EIR/EA definitivo.

¿Por qué hace circular Caltrans el documento medioambiental con tres opciones de diseño para el intercambiador de Paige Avenue, a pesar de que no está claro cuáles serán las valoraciones de cada opción? Parece que Caltrans apresuró la circulación pública del Borrador EIR/EA y no tuvo tiempo de completar un documento tan importante que determinará el futuro aspecto y funcionamiento de un enlace vital. ¿Acaso Caltrans no valora la opinión pública? Parece estar claro que, independientemente de los comentarios del público sobre el diseño del intercambiador de Paige Avenue, Caltrans sólo utilizará las valoraciones de la División de Operaciones de Tráfico para determinar la opción más viable. Esto es engañar al público.

La calificación por parte de la División de Operaciones de Tráfico debería haberse determinado antes de la circulación del Borrador del EIR/EA, para que el público esté informado sobre la decisión y no se le engañe haciéndole creer que la opinión del público sobre el diseño del Intercambiador de Paige Avenue importa. Parece como si el público pudiera elegir entre tres opciones, pero en realidad, Caltrans tomará la decisión basándose en la calificación y, por tanto, descartando la posible aportación del público. Esta calificación debería haberse completado antes de la circulación del Borrador EIR/EA para informar al público de la decisión. Por favor, explique por qué este análisis de las operaciones de tráfico (o parte de él) no se completó antes de la circulación pública.

3.2. Identificaciones erróneas: Parece que las opciones de diseño están mal identificadas (Página 28), este lector asume que se refiere a la Opción 1 en el primer párrafo (Opción 1-Configuración de tres rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 2, las rampas hacia el norte y hacia el sur se conectarían en una rotonda más grande en el puente sobre la Paige Avenue) y a la Opción 2 en el segundo párrafo (Opción 2-Cuatro rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y en el lado

este) y la Opción 2 en el segundo párrafo (Opción 2-Diseño de cuatro rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y oeste de la autopista de la Ruta Estatal (SR) 99.) y por lo tanto la Opción 2 sólo tendría un sendero compartido para peatones y ciclistas en el lado sur mientras que la Opción 1 tiene el sendero en ambos lados. ¿Esto es correcto?

3.3. Opciones de diseño: “Opción 1-Tres rotondas con puente sobre la Paige Avenue En la opción 2, las rampas en dirección norte y sur se conectarían en una rotonda más grande en el puente sobre la Paige Avenue A ambos lados de la Paige Avenue, entre las calles Blackstone y Laspina, se construiría una vía pavimentada de 3 metros de ancho para uso compartido de peatones y ciclistas.”

“Opción 2—Configuración de cuatro rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y oeste de la autopista de la Ruta Estatal 99..... Con esta opción, un sendero pavimentado de 10 pies de ancho compartido para peatones y bicicletas se colocaría sólo en el lado sur de la Paige Avenue.”

“Opción 3— Diseño con cuatro rotondas y puente bajo la Paige Avenue Con la Opción 3, la Paige Avenue cruzaría por debajo de la Ruta Estatal 99 y la Ruta Estatal 99 pasaría por encima de la Paige Avenue en un puente nuevo. Un terraplén recién formado en la Ruta Estatal 99 elevaría el perfil de la autopista hasta la estructura del nuevo puente. La configuración de cuatro rotondas sería similar a la de la opción 1, salvo que las dos rotondas adyacentes al puente de la Ruta Estatal 99 estarían situadas a nivel del suelo en lugar de sobre terraplenes. Los beneficios de esta opción serían que las instalaciones para peatones y ciclistas que cruzan la Ruta Estatal 99 estarían a nivel del suelo y que los vehículos que utilizan las rampas del intercambiador tendrían niveles más bajos de emisiones. La huella del proyecto sería menor que en las opciones 1 y 2.”

No queda claro para el lector si la Opción 3 tendrá una senda peatonal y ciclista a ambos lados de Paige Avenue o sólo a un lado. No se presenta ningún argumento de por qué se propone la Opción 2 con una senda sólo en un lado. Teniendo en cuenta que Caltrans hace hincapié en la promoción del tráfico no vehicular, parece ir en contra de la política de Caltrans no proporcionar senderos en ambos lados de la Paige Avenue y por lo tanto fomentar el tráfico peatonal y ciclista. ¿Por qué Caltrans no lo indica claramente y por qué algunas de las opciones tienen un carril para peatones y ciclistas sólo en un lado? Por favor, expliquen los motivos.

3.4. Contradicción: La página 77 del EIR establece que "Se colocaría una senda compartida pavimentada de 10 pies de ancho para peatones y

bicicletas alrededor de todas las rotondas y a ambos lados de la Paige Avenue entre Blackstone Avenue y Laspina Street". Este párrafo afirma que todas las opciones de diseño tendrían un camino compartido a ambos lados de Paige Avenue. Parece que esta información es contradictoria con la información proporcionada en el Capítulo 1, que afirma que esto no se cumple en el caso de la Opción 2. Por favor, corrijan o aclaren.

3.5. Según la página 27 del Borrador EIR:

“Características únicas de las opciones de diseño de la rotonda de Paige Avenue

Se están estudiando las opciones 1 y 2 para las intersecciones en rampa, y una de ellas se concretará en función de los comentarios del público. Los impactos ambientales son los mismos para las opciones 1 y 2. Se espera que se tome una decisión tras la difusión del proyecto de documento ambiental, que se detallará en el documento ambiental definitivo.”

No se proporcionó información sobre las ventajas y desventajas de ingeniería de las dos opciones para el intercambiador de Paige Avenue. El público y los responsables de la toma de decisiones deben conocer las razones medioambientales Y de ingeniería de una alternativa u opción de diseño. Sin embargo, la única información proporcionada para las dos opciones de diseño son los impactos ambientales y el proyecto de EIR/EA afirma que son iguales. Sin embargo, afirma que la selección de una de las dos opciones de diseño se hará "basándose en los comentarios del público". Dado que no se proporcionó información detallada sobre estas dos opciones, preveo que Caltrans no recibirá ningún comentario del público. ¿Es esta la intención o por qué no se facilitó información? Por favor, faciliten esta información al público y a los responsables de la toma de decisiones antes de finalizar el documento medioambiental.

El EIR sirve como documento de divulgación pública en el que se explican los efectos del proyecto sobre el medio ambiente, las alternativas al proyecto y las formas de minimizar los efectos adversos y aumentar los efectos favorables. Como resultado de la información contenida en el EIR, el organismo director debe establecer requisitos o condiciones sobre el diseño, la construcción o el funcionamiento del proyecto con el fin de proteger o mejorar el medio ambiente.

4. Terminales lógicos

Página 10 del Borrador EIR/EA: El tráfico diario promedio de camiones en 2018 es de alrededor de 15.410 camiones (27,6% de todos los vehículos); más de la mitad de estos camiones son grandes camiones de larga distancia (con cinco o más ejes). Cuando el promedio de camiones por carril por día supera los 2.000 en una ruta (la condición existente), la congestión se caracteriza por grandes camiones de larga distancia que utilizan todos los

carriles para viajar y pasar, lo que crea problemas potenciales de seguridad y capacidad para todos los usuarios de la autopista. Esta situación es común en los segmentos de cuatro carriles de la ruta estatal 99 en el condado de Tulare y la ciudad de Tulare.

Página 13 del Borrador EIR/EA: El límite sur se encuentra más allá del enlace más meridional (enlace de la avenida 200) de la zona urbana de la ciudad de Tulare. El límite sur se produce cerca de los límites de la ciudad en la franja urbana, donde el uso del suelo hace la transición a un entorno rural. Comenzar los límites del proyecto justo al sur de la Avenida 200 es un punto lógico porque es el último enlace urbano cuando el tráfico se desplaza en dirección sur y es el primer enlace urbano cuando el tráfico entra en la ciudad en dirección norte.

Página 73 del Borrador EIR/EA: El tráfico diario promedio anual existente en la Ruta Estatal 99 dentro de los límites del proyecto es de aproximadamente 62.000 vehículos.

Por favor, proporcione una comparación de los volúmenes de camiones y los volúmenes totales de tráfico en los límites sur de los proyectos y la sección de cuatro carriles al sur de este proyecto para identificar claramente que existen verdaderos "terminales lógicos" en el extremo sur del proyecto. De acuerdo con los argumentos expuestos en el Borrador EIR/EA, debería apreciarse un claro descenso de los volúmenes.

Conclusión:

Se solicita que Caltrans recircule el Borrador EIR/EA con el Plan Integral de Gestión del Corredor y los resultados de la calificación del desempeño por parte de Operaciones de Tránsito del Distrito 6 para el aporte del público.

Extender la duración de la financiación de las medidas de mitigación con la(s) organización(es) de tránsito local(es) más allá del límite actual de 2 años (para furgonetas compartidas) y 5 años (para tránsito). Las medidas de mitigación VMT deben ser para la vida del proyecto de transporte, que es potencialmente indefinida.

Proporcionar umbrales de éxito y fracaso (criterios de rendimiento) para las medidas de mitigación de uso compartido de furgonetas/tránsito y un plan sobre cómo mitigar en caso de fracaso.

Aumentar la financiación de las medidas de mitigación de VMT hasta al menos el 10% del coste del proyecto.

Proporcionar un cronograma razonable para el inicio de las medidas de mitigación, de modo que dichas medidas sean efectivas en el momento en que se produzcan los impactos de VMT del proyecto.

Proporcionar un calendario para el seguimiento del éxito/fracaso de las medidas de mitigación e identificar medidas para mitigar el fracaso (Proporcionar un Plan B). Identificar criterios de rendimiento que puedan ser observados por el público y los responsables de la toma de decisiones y demostrar que Caltrans sigue estos criterios.

Caltrans debe seguir sus propias directrices a la hora de mitigar los impactos de VMT.

Explique cómo ha llegado Caltrans a la reducción del 80% en el incremento de VMT gracias a las medidas del Plan Integral de Gestión de Corredores.

El Plan Integral de Gestión del Corredor debe finalizarse y ponerse a disposición del público y de los responsables de la toma de decisiones para su revisión. Esto tiene que hacerse con la recirculación del Borrador EIR/EA para recibir las aportaciones adecuadas. Esto debe hacerse para la divulgación completa y para mostrar que los Distritos 6, 3 y 10 de Caltrans y los socios locales a lo largo de este corredor están de acuerdo en una estrategia que mitiga los impactos de VMT.

También se solicita que todas las opciones de diseño para el Intercambiador de Paige Avenue se diseñen con senderos peatonales y para bicicletas en ambos lados de Paige Avenue para promover aún más que la gente camine y ande en bicicleta en Tulare. Además, las ventajas y desventajas de ingeniería de las dos opciones de diseño deben ser identificados y presentados en el Borrador Recirculado EIR/EA.

Este lector sugiere que Caltrans cree un programa de mitigación a nivel de sistema (en todo el estado) que sería más eficaz que las medidas de mitigación individuales a nivel de proyecto por proyecto. El cambio climático no es un problema local, sino un problema mucho más amplio y, por tanto, Caltrans necesita coordinar un programa a escala estatal que reduzca eficazmente el VMT y los efectos resultantes del cambio climático. Aunque la financiación de cada proyecto se genera a nivel local y los socios locales quieren que el dinero se gaste en sus zonas, se gastaría de forma más eficaz en proyectos a gran escala que en pequeños proyectos a nivel local. Los proyectos a escala estatal podrían aplicarse antes de la construcción de los proyectos que aumentan el VMT y, por tanto, los beneficios de estas medidas de mitigación serían más inmediatos.

Caltrans desestima las peticiones de trasladar el tráfico de camiones al ferrocarril por motivos menores. Caltrans es una gran organización pública de California que debe dar forma al transporte y hacerlo avanzar en la dirección correcta. Hay que afirmar que el sistema ferroviario es una entidad privada y que Caltrans no tiene ninguna influencia en este sistema de transporte demuestra que Caltrans no ha comprendido la grave situación en la que se encuentra el Estado, y el mundo, con el cambio climático. La sede central de

Caltrans y el Distrito 6 deben preparar un plan sobre cómo trasladar el tráfico de camiones al sistema ferroviario. Parece que Caltrans no quiere introducir cambios en el sistema de transporte, sino mantener el statu quo. Los ferrocarriles son aproximadamente cuatro veces más eficientes en el consumo de combustible que los camiones. El transporte de mercancías por ferrocarril limita las emisiones de gases de efecto invernadero y aumenta la eficiencia del combustible, reduciendo la huella de carbono del transporte.

Actúen de inmediato; preparen un plan sobre cómo puede llevarse a cabo el cambio de camiones a ferrocarril.

Agradecemos enormemente los esfuerzos de Caltrans por responder a estas preocupaciones y volver a publicar el Borrador EIR/EA.

Atentamente, Juergen Vespermann

Respuesta de Caltrans a Juergen Vespermann: Gracias por sus comentarios. Sus comentarios se reproducen a continuación, con una respuesta de Caltrans después de cada comentario.

Comentario 1.1. Duración limitada

El Borrador EIR/EA propone proveer fondos a las agencias locales de tránsito para que funcionen o aumenten el número de pasajeros por un tiempo limitado de 5 años. Sin embargo, CEQA no identifica que la financiación temporal (2 años y 5 años) sea aceptable para mitigar un impacto permanente que existirá mientras la SR 99 se esté utilizando. Caltrans propone una mitigación que potencialmente podría ser eliminada por la agencia local y en ese momento cesaría la mitigación de los impactos permanentes. Pero en cualquier caso, los impactos de este proyecto sobre VMT no cesarán al cabo de 2 o 5 años, sino que afectarán a la vida de los californianos mientras haya vehículos circulando por la carretera que se está construyendo. Expliquen por qué Caltrans cree que las medidas provisionales de mitigación son suficientes para los impactos permanentes y continuos.

Respuesta al comentario 1.1 (Caltrans financia la mitigación de los desplazamientos en transporte público para inducir su uso a largo plazo): El transporte público funciona en función de las necesidades y la demanda del público. La financiación quinquenal permitirá a las agencias de transporte aumentar la demanda para cumplir las medidas de rendimiento de las rutas, como de 10 a 12 pasajeros por viaje. El operador de transporte analiza anualmente los datos de las rutas para determinar si funcionan de forma eficaz y eficiente y si cumplen las medidas de rendimiento establecidas. Cada tres años, la Organización de Planificación Metropolitana auditará la capacidad de la agencia de transporte para cumplir las medidas de rendimiento establecidas y determinar si es necesario modificarlas.

Normalmente, las nuevas rutas o ampliaciones están exentas de cumplir estas medidas de rendimiento durante los dos primeros años de funcionamiento, incluidos los porcentajes de recuperación de la caja de tarifas. La financiación anual estatal y federal se basa en estas medidas de rendimiento, y se espera que las medidas de rendimiento se cumplan en el quinto año de la financiación de mitigación para permitir que estas expansiones de tránsito continúen. Caltrans identificó medidas de mitigación viables que, en conjunto, podrían evitar o reducir los impactos a un nivel inferior al significativo. El éxito de algunas medidas de mitigación depende de los hábitos y preferencias de los viajeros, por lo que es posible que no reduzcan los impactos significativos de VMT a un nivel menos que significativo. Caltrans ha elaborado y adoptado un dictamen y una declaración de consideraciones primordiales que justifican la decisión de aprobar el proyecto.

Comentario 1.2 Cumplimiento:

El Borrador del EIR/EA no muestra cómo Caltrans puede hacer cumplir el acuerdo de cooperación con la agencia de tránsito local. Sólo se menciona un acuerdo de cooperación entre Caltrans y el condado de Tulare (¿o el sistema de tránsito del condado de Tulare?). ¿Habrá requisitos de presentación de informes y consecuencias en caso de inacción?

Dado que Caltrans afirma en el Borrador del EIR/EA que no tiene control sobre las medidas de mitigación fuera del sistema, no queda claro en el debate del Borrador del EIR/EA cuánto poder tiene Caltrans sobre sus socios locales para lograr los objetivos de mitigación. ¿Qué recurso tendría Caltrans si el socio local decidiera después de un cierto número de años (ya sea durante el ciclo de financiación de 2 años (furgonetas compartidas) o de 5 años (tránsito) o después del ciclo de financiación de 2 años o de 5 años) interrumpir las rutas que Caltrans utiliza para mitigar los impactos de VMT aún existentes? Por favor, expliquen.

Respuesta al comentario 1.2 (Acuerdo de cooperación por el que se crea la obligación legal de ampliar el transporte público): Consulte la "Respuesta al comentario 1.1" sobre el plan de financiación continua. Pueden utilizarse acuerdos de cooperación para garantizar las medidas de mitigación. (Sección 15126.4(a)(2) de las Directrices). El plan de mitigación de las millas recorridas por vehículo depende de nuestra fuerte asociación con la Agencia Regional de Tránsito del Condado de Tulare. Un Acuerdo de Cooperación es un documento legal que establece las obligaciones de las partes, y las consecuencias/repercusiones legales en el improbable caso de incumplimiento. Hay un fuerte incentivo y pruebas sustanciales para suponer que el Condado de Tulare se atenderá a los términos de un Acuerdo de Cooperación y continuar con el transporte público añadido después de la financiación de Caltrans cesa. La financiación anual estatal y federal se basa en estas medidas de rendimiento, y se espera que las medidas de

rendimiento se cumplan en el quinto año de la financiación de mitigación para permitir que estas expansiones de tránsito continúen.

La mitigación fuera del sistema requeriría la cooperación con aquellas jurisdicciones que tienen influencia o control de los sistemas de transporte fuera del control de Caltrans. Caltrans suscribiría acuerdos de cooperación con socios locales para completar las estrategias de mitigación propuestas. En el capítulo 3, sección 3.2.17, Caltrans reconoció los impactos de los kilómetros recorridos por vehículo inducidos y está preparado para la posibilidad de un acontecimiento imprevisto que impida completar la mitigación.

El acuerdo de cooperación exigirá que el organismo de ejecución local informe sobre el éxito de la mitigación y proporcione estrategias de gestión adaptativa si es factible.

Comentario 1.3. Análisis del mercado de transporte público o transporte compartido

Se supone en el Borrador EIR/EA para las medidas de mitigación de VMT que la población rural en el Condado de Tulare está abierto a la conmutación de los vehículos personales a un vanpool o para las rutas de autobús adicionales/frecuencia enumerados. ¿Cómo se determinó esta disposición? ¿Cuál es el plan de Caltrans si este cambio no se produce y la población sigue conduciendo sus vehículos personales? ¿Qué hará Caltrans para mitigar el VMT si las rutas de autobús y los viajes compartidos permanecen sin utilizar o infrautilizados? ¿Cuáles son los umbrales de éxito y fracaso? Por favor, expliquen.

Respuesta al comentario 1.3 (Fomentar la disposición de los ciudadanos a utilizar el transporte público): La disposición del público a utilizar el transporte público en lugar del vehículo se basó en información de la Agencia de Tránsito. La toma de decisiones sobre las rutas de tránsito, la frecuencia y la ubicación de las paradas de autobús forman parte del proceso de planificación del tránsito y, por lo tanto, no todos los detalles específicos de esta medida de mitigación son prácticos o factibles hasta después de la aprobación del proyecto. (Directrices CEQA, sección 15126.4(a)(B).) Este proceso tiene en cuenta no sólo las previsiones a corto plazo, sino también las predicciones a largo plazo, al tiempo que combina las estadísticas actuales de usuarios y los datos geográficos y demográficos para optimizar las rutas existentes e identificar la necesidad de nuevas rutas o paradas. Parte de este proceso consiste en solicitar anualmente al público sus comentarios sobre las necesidades de transporte. Los autobuses de ruta fija suelen prestar servicio en corredores que conectan zonas residenciales con áreas de empleo, compras, educación y servicios médicos, así como con oficinas municipales y gubernamentales, y a menudo conectan con centros de tránsito u otros centros de transporte.

Las normas de rendimiento específicas que alcanzará la mitigación se tienen en cuenta porque, tal y como exige la Ley de Desarrollo del Transporte de California, las agencias de tránsito deben establecer objetivos y realizar un seguimiento y registro de las cinco normas de rendimiento siguientes:

coste de funcionamiento por pasajero

coste de funcionamiento por hora de servicio del vehículo

pasajeros por hora de servicio del vehículo

pasajeros por milla de servicio del vehículo

horas de servicio del vehículo por empleado.

Cada tres años, las agencias de tránsito se someten a una auditoría de rendimiento independiente. Estas auditorías están diseñadas para ser una evaluación independiente y objetiva de los logros de los operadores de tránsito en el cumplimiento de los objetivos establecidos, operando de manera eficiente y eficaz, y asegurando a los órganos legislativos y de gobierno, así como al público, que los recursos se están utilizando de manera económica y eficiente.

Las agencias de tránsito han demostrado la necesidad de rutas de autobús a través del proceso de planificación del tránsito y serán auditadas de forma independiente cada tres años sobre la base de los requisitos reglamentarios en cinco normas clave de rendimiento y recuperación de la recaudación de tarifas.

Además, los Distritos 6, 10 y 3 de Caltrans colaborarán con las agencias locales en el Valle de San Joaquín para preparar un Plan Integral de Corredor Multimodal para la Ruta Estatal 99 a través del Valle. El Plan Integral del Corredor Multimodal incluirá la priorización de la identificación de carriles controlados y oportunidades de cambio de modo en el corredor que conduzcan a la reducción del VMT (consulte el Comentario 2.1 para obtener información adicional sobre el Plan Integral del Corredor Multimodal).

El objetivo es mitigar totalmente los kilómetros recorridos inducidos por los vehículos. Si no se utilizan rutas de autobús o furgonetas compartidas, entonces se aplicarían estrategias de gestión adaptativa para cumplir el objetivo del Departamento de mitigar por completo. Existe la posibilidad de que, a pesar de todos los esfuerzos, la mitigación total no sea posible; por lo tanto, los kilómetros recorridos por vehículo inducidos se identificaron como un impacto Significativo e Inevitable, Conclusiones y se ha preparado una Declaración de Consideraciones Preponderantes.

Comentario 1.4. Criterios de éxito

Además, no está claro cómo medirá Caltrans el éxito de las medidas de mitigación, ni siquiera durante estos cinco años de financiación. Caltrans no identifica en el Borrador del EIR/EA cómo supervisará cada programa/medida de mitigación. ¿Cuáles son las medidas/umbrales de éxito (criterios de rendimiento)? ¿Cuáles son las medidas/umbrales de fracaso? Según las propias orientaciones de Caltrans, "la mitigación se hace constar en un documento ambiental, donde debe cumplir las normas de la CEQA en materia de adicionalidad -la necesidad de mitigación debe ser causada por el proyecto- y ser aplicable -la mitigación debe ser firmemente asumida por las partes pertinentes-". Por favor, expliquen.

La forma en que estas medidas de mitigación son ejecutables y medibles por Caltrans no se ha formulado claramente en el borrador del EIR/EA y, por lo tanto, no puede ser revisada por el público y los responsables de la toma de decisiones. Ni el público ni los responsables de la toma de decisiones pueden responsabilizar a Caltrans de las medidas propuestas en el Borrador EIR/EA. Le rogamos que facilite esta información cuando vuelva a distribuir el proyecto de EIR/EA.

Respuesta al comentario 1.4: Consulte las respuestas a los comentarios 1.1 y 1.2.

Comentario 1.5. Cronograma

¿Cuál es el cronograma para estas medidas de mitigación? En el Borrador del EIR/EA no se identificaba ningún calendario.

Sugiero implementar las medidas de mitigación del tránsito local antes de la construcción del proyecto para tener el programa en marcha y supervisado cuando se produzca realmente el aumento de VMT, en lugar de después de la apertura de los carriles adicionales. La financiación de la mitigación puede programarse antes de la construcción del proyecto si Caltrans aplica cierta flexibilidad. Sírvase explicar el calendario y la lógica de financiación.

Respuesta al comentario 1.5 (Acuerdos de cooperación previos al aumento de VMT): Los acuerdos de cooperación entre Caltrans y las agencias de tránsito se firmarán antes de la construcción y se aplicarán cuando el proyecto esté abierto al tráfico. No se producirá un aumento inmediato de los kilómetros recorridos por vehículo, sino que aumentará gradualmente con el tiempo (Fuente: Cálculo y previsión de los kilómetros recorridos inducidos por los proyectos de autopistas: Conclusiones y recomendaciones de un grupo de expertos, septiembre de 2020).

Comentario 1.6. La mitigación de VMT sólo supone el 2% del coste del proyecto

De acuerdo con las propias directrices de Caltrans, la aprobación del SB 743 (Steinberg, 2013), las millas recorridas por vehículo (VMT) se convirtió en una métrica para determinar los impactos del transporte bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA). El coste actual del proyecto se ha identificado en el documento ambiental como 230.143.000 dólares. Caltrans ha determinado en sus directrices y políticas que el VMT es una cuestión importante y, sin embargo, sólo destina 4.682.000 dólares a la mitigación de VMT para este proyecto. Teniendo en cuenta la importancia que Caltrans y la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador conceden a esta problemática medioambiental, destinar tan sólo el 2% del coste del proyecto a la mitigación de VMT y limitar esta mitigación a 5 años es contradictorio con la importancia que el Gobernador concede a esta problemática del cambio climático. Este compromiso monetario de mitigación debería aumentarse al menos al 10% del coste del proyecto para proporcionar medidas de mitigación más efectivas y demostrar que Caltrans/el Distrito 6 se toma en serio la minimización de los impactos del transporte sobre el cambio climático y la prevención de aumentos de VMT en el sistema de autopistas. Por favor, expliquen.

Respuesta al comentario 1.6 (La eficacia de la mitigación no se mide por el porcentaje del coste del proyecto): Caltrans evaluó los impactos del proyecto y desarrolló una estrategia de mitigación basada en dichos impactos. Caltrans preparó las estimaciones de costes basándose en la mitigación descrita en el apartado 2.1.9 y en la capacidad de dichas estrategias para mitigar totalmente los kilómetros recorridos por los vehículos. Caltrans no tenía un objetivo prescrito para gastar un porcentaje o una cantidad específica de fondos. El porcentaje de los costes totales del proyecto destinado a la mitigación no determina la adecuación y utilidad de las medidas de mitigación propuestas.

Comentario 2.1. Plan incompleto

Caltrans propone un Plan Integral de Gestión de Corredores como medida de mitigación adicional para VMT, aunque por el momento no se conocen los detalles ni se han facilitado al público en este Borrador EIR/EA. Una vez más, Caltrans no puede rendir cuentas de su propuesta y los responsables de la toma de decisiones y el público no sabrán si este Plan de Gestión Integral afectará a los residentes de California y, en caso afirmativo, cómo. Rogamos faciliten esta información en el borrador actualizado del EIR/EA y lo expliquen. Por favor recirculen el documento ambiental para que el público pueda revisar la información faltante que ustedes proveerán.

Respuesta al comentario 2.1 (Cronograma de medidas adicionales de mitigación de VMT): Los distritos 3, 6 y 10 de Caltrans están colaborando con

las agencias locales en el Valle de San Joaquín para preparar un Plan Integral de Corredor Multimodal para la Ruta Estatal 99. A través del programa de Planificación e Investigación del Estado, la financiación se concedió a los Distritos en marzo de 2022, Caltrans adjudicó un contrato a un consultor cualificado para dirigir los esfuerzos multi-distrito. El contrato de Planificación e Investigación Estatal está programado para iniciarse en el verano de 2023 y completarse en 2025. El Plan Integral de Corredores Multimodales incluirá la priorización de la identificación de oportunidades de carriles gestionados y cambio de modo en el corredor que conduzcan a la reducción de las millas recorridas por los vehículos. El alcance del trabajo para el Plan Global del Corredor Multimodal requiere tanto una visión a largo plazo del corredor como un corredor de carril controlado y de combustible alternativo como un enfoque por fases para implementar la visión. Las estrategias de aplicación identificadas en el plan por fases requerirán el inicio formal de proyectos y estudios medioambientales. Las recomendaciones de gestión de carriles se incluyen en el ámbito de trabajo del contrato del Plan Global del Corredor Multimodal como un primer resultado que el consultor deberá desarrollar con más detalle y proporcionar a más tardar el 31 de diciembre de 2023, con un plan de implementación del corredor de carriles gestionados a más tardar en el mes 19 del contrato, enero de 2025.

Entre las consideraciones del consultor para su inclusión en la estrategia de gestión de carriles estarán los carriles exclusivos para camiones y los carriles de peaje, siendo este último también un componente clave de las mejoras financiadas por el Programa Estatal de Reducción de Carbono que se prevé modificar en el Programa Estatal de Operaciones y Protección de Carreteras de 2022 en la reunión de diciembre de 2023 de la Comisión de Transporte de California.

Comentario 2.2. Aplazamiento de la mitigación al documento ambiental final

Parece que en este caso, Caltrans está utilizando medidas de mitigación no específicas para determinar una reducción específica de los impactos de VMT sin dar al público la oportunidad de revisar. Hay que afirmar que la estrategia de gestión de carriles estará en vigor para el EIR/EA Final es aplicar una propuesta de mitigación sin aportación pública. Además, hay que afirmar que esta medida de mitigación reducirá los impactos de VMT en un 80 por ciento sin proporcionar ningún detalle parece una conjetura glorificada. De acuerdo con la propia guía de Caltrans, las medidas de mitigación ... "más relevante para esta guía, debe ser cuantificable y eficaz en la reducción de VMT". Esto no está respaldado por ninguna información en el Borrador EIR/EA. Por favor, expliquen.

Respuesta al comentario 2.2 (Medida de mitigación de la estrategia de gestión de carriles): El alcance del contrato para el Plan Integral del Corredor Multimodal incluye un Plan de Participación Pública que está

actualmente en desarrollo. Caltrans prevé que las actividades de divulgación y participación pública comiencen en enero de 2024, una vez finalizado el desarrollo del Plan de Participación Pública.

Caltrans dijo que las estrategias de carriles gestionados que reducen las millas recorridas por los vehículos podrían eliminar el 80 por ciento de las millas recorridas por los vehículos. En la actualidad, hay dos carriles de uso general y la asignación del tercer carril como carril exclusivo para camiones no aumentará la capacidad del carril de uso general.

Comentario 2.3. Aportaciones y participación en el plan

Tampoco queda claro para el lector si este Plan Integral de Gestión del Corredor se finalizará en su totalidad o por etapas. ¿Incluye la participación de los tres distritos mencionados (Distritos 6, 10 y 3) y de todas las ciudades y condados situados a lo largo de la SR 99 entre Bakersfield y Sacramento? ¿También podrá hacer comentarios el público? Por favor, expliquen.

Respuesta al comentario 2.3(Estrategias y aplicación del Plan Integral de Corredores Multimodales): El Plan Integral de Corredores Multimodales para las estrategias de carriles de reducción de kilómetros recorridos por vehículo se completará en dos partes, una en la que los consultores proporcionarán un conjunto recomendado de soluciones (proyectos, conceptos y estrategias), incluidas estrategias de carriles gestionados, para junio de 2024, y la otra parte será un plan para la implementación de las estrategias mencionadas en la Ruta Estatal 99 para enero de 2025. Se prevé que el Plan Global del Corredor Multimodal definitivo esté terminado en junio de 2025. Como se menciona en la respuesta anterior, el alcance del contrato incluye un plan de participación pública que está actualmente en desarrollo. Caltrans espera que la divulgación pública y la participación comiencen en enero de 2024.

Comentario 3.1. Análisis incompleto

Según el Borrador EIR/EA, las Opciones 1, 2 y 3 del Intercambiador de Paige Avenue son opciones de diseño viables (alternativas) hasta que Operaciones de Tráfico del Distrito 6 complete su evaluación para determinar y recomendar la opción con la mejor calificación de rendimiento general. Esa calificación, combinada con el coste y la seguridad, será el único criterio para seleccionar la opción preferida, según el Borrador EIR/EA. Las repercusiones ambientales son las mismas para las opciones 1, 2 y 3. Se espera que se adopte una decisión tras la difusión del borrador del documento ambiental, que se detallará en el EIR/EA definitivo.

¿Por qué hace circular Caltrans el documento medioambiental con tres opciones de diseño para el intercambiador de Paige Avenue, a pesar de que no está claro cuáles serán las valoraciones de cada opción? Parece que

Caltrans apresuró la circulación pública del Borrador EIR/EA y no tuvo tiempo de completar un documento tan importante que determinará el futuro aspecto y funcionamiento de un enlace vital. ¿Acaso Caltrans no valora la opinión pública? Parece estar claro que, independientemente de los comentarios del público sobre el diseño del intercambiador de Paige Avenue, Caltrans sólo utilizará las valoraciones de la División de Operaciones de Tráfico para determinar la opción más viable. Esto es engañar al público.

La calificación por parte de la División de Operaciones de Tráfico debería haberse determinado antes de la circulación del Borrador del EIR/EA, para que el público esté informado sobre la decisión y no se le engañe haciéndole creer que la opinión del público sobre el diseño del Intercambiador de Paige Avenue importa. Parece como si el público pudiera elegir entre tres opciones, pero en realidad, Caltrans tomará la decisión basándose en la calificación y, por tanto, descartando la posible aportación del público. Esta calificación debería haberse completado antes de la circulación del Borrador EIR/EA para informar al público de la decisión. Por favor, explique por qué este análisis de las operaciones de tráfico (o parte de él) no se completó antes de la circulación pública.

Respuesta al comentario 3.1 (Comentarios del público y opciones de diseño): Este comentario se refiere al primer periodo de circulación del borrador del documento ambiental. Desde entonces, se ha revisado el borrador del documento ambiental para eliminar la opción tres.

Caltrans valora las aportaciones del público. La participación del público aporta información valiosa sobre los pros y los contras de las opciones y características del diseño. Los cambios en el diseño o las características basados en las aportaciones del público recibidas durante el período de circulación se siguen estudiando. Los diseños de Caltrans se basan en estándares de ingeniería.

Comentario 3.2. Identificaciones erróneas

Parece que las opciones de diseño están mal identificadas (Página 28), este lector asume que se refiere a la Opción 1 en el primer párrafo (Opción 1- Configuración de tres rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 2, las rampas hacia el norte y hacia el sur se conectarían en una rotonda más grande en el puente sobre la Paige Avenue) y a la Opción 2 en el segundo párrafo (Opción 2-Cuatro rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y en el lado este) y la Opción 2 en el segundo párrafo (Opción 2-Diseño de cuatro rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y oeste de la autopista de la Ruta Estatal (SR) 99.) y por lo tanto la Opción 2 sólo tendría un sendero

compartido para peatones y ciclistas en el lado sur mientras que la Opción 1 tiene el sendero en ambos lados. ¿Esto es correcto?

Respuesta al comentario 3.2 (Corrección de una opción de diseño mal identificada en el primer proyecto de informe de impacto ambiental):

Este comentario se refiere al primer período de circulación del borrador del documento ambiental. Desde entonces, el documento ambiental recirculado se ha revisado para corregir el error de etiquetado de las opciones de diseño (véase la sección 2.1.9).

Comentario 3.3. Opciones de diseño

“Opción 1-Tres rotondas con puente sobre la Paige Avenue En la opción 2, las rampas en dirección norte y sur se conectarían en una rotonda más grande en el puente sobre la Paige Avenue A ambos lados de la Paige Avenue, entre las calles Blackstone y Laspina, se construiría una vía pavimentada de 3 metros de ancho para uso compartido de peatones y ciclistas.”

“Opción 2—Configuración de cuatro rotondas con puente sobre la Paige Avenue Con la Opción 1, las rampas comenzarían en dos rotondas circulares separadas construidas en el lado este y oeste de la autopista de la Ruta Estatal 99..... Con esta opción, un sendero pavimentado de 10 pies de ancho compartido para peatones y bicicletas se colocaría sólo en el lado sur de la Paige Avenue.”

“Opción 3— Diseño con cuatro rotondas y puente bajo la Paige Avenue Con la Opción 3, la Paige Avenue cruzaría por debajo de la Ruta Estatal 99 y la Ruta Estatal 99 pasaría por encima de la Paige Avenue en un puente nuevo. Un terraplén recién formado en la Ruta Estatal 99 elevaría el perfil de la autopista hasta la estructura del nuevo puente. La configuración de cuatro rotondas sería similar a la de la opción 1, salvo que las dos rotondas adyacentes al puente de la Ruta Estatal 99 estarían situadas a nivel del suelo en lugar de sobre terraplenes. Los beneficios de esta opción serían que las instalaciones para peatones y ciclistas que cruzan la Ruta Estatal 99 estarían a nivel del suelo y que los vehículos que utilizan las rampas del intercambiador tendrían niveles más bajos de emisiones. La huella del proyecto sería menor que en las opciones 1 y 2.”

No queda claro para el lector si la Opción 3 tendrá una senda peatonal y ciclista a ambos lados de Paige Avenue o sólo a un lado. No se presenta ningún argumento de por qué se propone la Opción 2 con una senda sólo en un lado. Teniendo en cuenta que Caltrans hace hincapié en la promoción del tráfico no vehicular, parece ir en contra de la política de Caltrans no proporcionar senderos en ambos lados de la Paige Avenue y por lo tanto fomentar el tráfico peatonal y ciclista. ¿Por qué Caltrans no lo indica

claramente y por qué algunas de las opciones tienen un carril para peatones y ciclistas sólo en un lado? Por favor, expliquen los motivos.

Respuesta al comentario 3.3 (Aclaración de la opción de diseño 2 y eliminación de la opción de diseño 3): Este comentario se refiere al primer período de circulación del proyecto de documento ambiental. Desde entonces, el borrador de documento ambiental recirculado ha sido revisado para eliminar la opción 3 de futuras consideraciones. El borrador de documento ambiental recirculado corrigió la descripción del carril para bicicletas y peatones de la opción 2. Las dos opciones de diseño incluían un carril para ciclistas y peatones a ambos lados de la avenida Paige entre las calles Blackstone y Laspina y alrededor de las rotondas (véase el apartado 1.4).

Comentario 3.4. Contradicción

La página 77 del EIR establece que "Se colocaría una senda compartida pavimentada de 10 pies de ancho para peatones y bicicletas alrededor de todas las rotondas y a ambos lados de la Paige Avenue entre Blackstone Avenue y Laspina Street". Este párrafo afirma que todas las opciones de diseño tendrían un camino compartido a ambos lados de Paige Avenue. Parece que esta información es contradictoria con la información proporcionada en el Capítulo 1, que afirma que esto no se cumple en el caso de la Opción 2. Por favor, corrijan o aclaren.

Respuesta al comentario 3.4 (Corrección de una ambigüedad en el primer borrador del informe de impacto ambiental sobre la opción 2): Este comentario se refiere al primer período de circulación del proyecto de documento ambiental. Desde entonces, se ha revisado el borrador del documento ambiental recirculado para corregir la descripción de la vía ciclista y peatonal para la opción 2. Las dos opciones de diseño incluían un carril para bicicletas y peatones a ambos lados de la avenida Paige entre las calles Blackstone y Laspina y alrededor de las rotondas (véase el apartado 1.4).

Comentario 3.5. Según la página 27 del Borrador EIR

“Características únicas de las opciones de diseño de la rotonda de Paige Avenue

Se están estudiando las opciones 1 y 2 para las intersecciones en rampa, y una de ellas se concretará en función de los comentarios del público. Los impactos ambientales son los mismos para las opciones 1 y 2. Se espera que se tome una decisión tras la difusión del proyecto de documento ambiental, que se detallará en el documento ambiental definitivo.”

No se proporcionó información sobre las ventajas y desventajas de ingeniería de las dos opciones para el intercambiador de Paige Avenue. El público y los responsables de la toma de decisiones deben conocer las razones

medioambientales Y de ingeniería de una alternativa u opción de diseño. Sin embargo, la única información proporcionada para las dos opciones de diseño son los impactos ambientales y el proyecto de EIR/EA afirma que son iguales. Sin embargo, afirma que la selección de una de las dos opciones de diseño se hará "basándose en los comentarios del público". Dado que no se proporcionó información detallada sobre estas dos opciones, preveo que Caltrans no recibirá ningún comentario del público. ¿Es esta la intención o por qué no se facilitó información? Por favor, faciliten esta información al público y a los responsables de la toma de decisiones antes de finalizar el documento medioambiental.

El EIR sirve como documento de divulgación pública en el que se explican los efectos del proyecto sobre el medio ambiente, las alternativas al proyecto y las formas de minimizar los efectos adversos y aumentar los efectos favorables. Como resultado de la información contenida en el EIR, el organismo director debe establecer requisitos o condiciones sobre el diseño, la construcción o el funcionamiento del proyecto con el fin de proteger o mejorar el medio ambiente.

Respuesta al comentario 3.5 (Opciones de diseño similares para pasos elevados y subterráneos): Las dos opciones de diseño son similares en que ambas tienen cuatro rotondas propuestas en el Intercambiador de Paige Avenue. La única diferencia entre las dos opciones sería que Paige Avenue está elevada sobre la Ruta Estatal 99 para la Opción 2. Las ventajas de la opción elevada se mencionaron, y el diseño de las rotondas se discute en el Capítulo 1 del informe de impacto ambiental. Caltrans celebró una reunión pública y un periodo de comentarios sobre el proyecto de informe de impacto ambiental, durante el cual el público tuvo la oportunidad de formular preguntas sobre las opciones de diseño.

Comentario 4. Terminales lógicos

Por favor, proporcione una comparación de los volúmenes de camiones y los volúmenes totales de tráfico en los límites sur de los proyectos y la sección de cuatro carriles al sur de este proyecto para identificar claramente que existen verdaderos "terminales lógicos" en el extremo sur del proyecto. De acuerdo con los argumentos expuestos en el Borrador EIR/EA, debería apreciarse un claro descenso de los volúmenes.

Respuesta al comentario 4 (Comparación que justifica los terminales lógicos meridionales): La siguiente tabla muestra una comparación de la media anual de tráfico diario y los volúmenes de camiones para el año 2018 existente y los intercambiadores asociados en los límites sur del proyecto desde la milla 25.2 hasta la 30.6. Las cifras del volumen de camiones se calcularon tomando el 27,6 por ciento del volumen de tráfico. En el punto kilométrico 30,6, el tráfico medio diario anual es de 61.828 vehículos. Por lo tanto, en la dirección sur del tráfico, este número disminuye a 56.100 en el

punto kilométrico 25,2. Lo mismo ocurre con el volumen de camiones, que tiene 16.792 y disminuye a 15.236.

Límites del proyecto Millas postales (25,2 a 30,6)	Tráfico medio diario anual existente en 2018	Tráfico medio diario anual existente en 2018 para camiones
Ruta estatal principal 99	61.828	16.792
Prosperity Avenue	56.226	15.270
Línea principal Ruta estatal 99	65.496	17.788
Intercambiador de Tulare Avenue	59.162	16.068
Ruta estatal principal 99	62.640	17.013
Enlace de Bardsley Avenue	54.300	14.747
Ruta estatal principal 99	57.670	15.663
Enlace de Paige Avenue	49.870	13.544
Línea Principal Ruta Estatal 99	56.170	15.255
Enlace de Rankin Road Drive (Avenida 200)	54.250	14.734
Ruta estatal principal 99	56.100	15.236

Esta tabla se ha añadido al documento medioambiental final; consulte Terminales lógicas y utilidad independiente en el capítulo 1, sección 1.2.2.

Tarjeta de comentario de Marc Mondell

Comentario 1:

Tenemos entendido que la ampliación de la autopista 99 a 6 carriles en toda su extensión ha estado durante décadas en el plan adoptado por el estado. Esta es una promesa que se hizo a los ciudadanos de Tulare y el estado. ¿Cómo puede Caltrans considerar ahora dar marcha atrás a esa promesa?

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario.

Tarjeta de comentario de Kevin Mooney

Comentario 1:

Durante muchos años hemos esperado pacientemente una solución a la seguridad, el tráfico y los problemas de acceso que resultan de la restricción de 2 carriles en la 99 a través del sur de Tulare. El actual intercambiador de Paige es deficiente tanto en seguridad como en congestión, hasta el punto de restringir gravemente el desarrollo económico sostenible, a pesar de que otros accesos de servicios públicos (alcantarillado, electricidad, etc.) lo permitirían. California ha crecido considerablemente desde que se construyó la autopista 99 y ya es hora de que el tramo de dos carriles cumpla las normas modernas de seguridad, congestión y acceso.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario.

Tarjeta de comentario de José Muñoz, Tulare Irrigation District

Comentario 1:

Tulare Irrigation District no ha recibido información suficiente para pronunciarse sobre los diseños actuales. Nuestro anterior ingeniero ha trabajado con el equipo de diseño, pero no se nos ha comunicado ningún cambio. Por favor, póngase en contacto con Aaron Fultuda para más comentarios de diseño.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Caltrans coordinará con Tulare Irrigation District el diseño del canal de Tulare durante la fase de diseño final del proyecto.

Tarjeta de comentario de Mary Hightower

Comentario 1:

¿Cómo mejorará este proyecto las condiciones de vida de los residentes en Matheney Tract?

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Los estudios de tráfico de Caltrans han demostrado que el proyecto es necesario para hacer frente al deterioro de las condiciones de tráfico. Se prevé que todas las intersecciones del enlace de Paige Avenue empeorarán hasta alcanzar un nivel de servicio inaceptable en 2047 si se selecciona la alternativa de no construir y no se realizan mejoras en el enlace. La mejora de las operaciones reducirá el ralentí de los camiones y los desplazamientos en sentido contrario, lo que mejorará la calidad del aire en comparación con el enlace actual.

Comentario de Omar Halim

Comentario 1:

He venido hoy aquí para determinar qué impacto tendrá este proyecto en mi negocio mencionado anteriormente. Ya nos hemos ocupado del paso elevado (Ave 200) que se está reconstruyendo hace unos años, que tiene un gran impacto en mi negocio. Me preocupa que esta mejora dificulte mucho más mi negocio. Soy un empresario preocupado.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. No habrá reubicación de la gasolinera Chevron en la Avenida 200 y la Ruta Estatal 99. Caltrans hará mejoras en el Intercambiador de la Avenida Paige y también ampliará la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles dentro del derecho de paso existente de Caltrans.

Tarjeta de comentario de Yolanda Garcia

Comentario 1:

He visto su proyecto y me gusta el proyecto plasmado.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario.

Tarjeta de comentario de Sara N. Salas

Comentario 1:

Como residente de Tulare durante muchos años, creo que hablo en nombre de muchos residentes de Tulare cuando digo que nos oponemos a este proyecto. Ya que sin duda aumentará la contaminación del aire a través de las emisiones de los vehículos. Las medidas de seguridad no incluyen Matheny Tract, creo que esta contaminación del aire con otros gases nocivos afectará a nuestra comunidad. Los estudios realizados a través del NIEHS confirman que la contaminación pondrá a nuestros ciudadanos en gran riesgo de: cáncer, enfermedades cardiovasculares, enfermedades respiratorias, enfermedades pulmonares, Alzheimer, y también trastornos neurológicos.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El propósito del proyecto es mejorar las operaciones de tráfico en el actual Intercambiador o Enlace de Paige Avenue añadiendo rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. El enlace actual de Paige Avenue no cumple las normas de diseño actuales de Caltrans. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que sería necesario actualizar el funcionamiento y el rendimiento del enlace y de la carretera estatal 99, ya que las condiciones del tráfico y la consiguiente calidad del aire seguirán empeorando si no se realizan mejoras (véase el apartado 2.2.3 Calidad del aire). El proyecto se ajusta al Plan Estatal de Implementación de conformidad con el Reglamento de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. 40 Código de Reglamentos Federales Parte 93, que determina la conformidad de los planes de transporte con la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. Según la determinación de conformidad, el proyecto no creará nuevas violaciones de la calidad del aire.

Tarjeta de comentario de Juan Diego Martínez

Comentario 1:

Tengan en cuenta a todas las personas y niños que viven en el aparcamiento de casas móviles. Entiendo que este proyecto es bueno para la economía, pero no lo es para el medio ambiente. Mucha gente tiene asma y problemas cardiacos. Con esos 200 millones se pueden arreglar carreteras y carriles para bicicletas. Si deciden seguir adelante con el proyecto, por favor, reubíquenos. Vivimos en el valle, la contaminación se quedará en nuestras comunidades.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El propósito del proyecto es mejorar las operaciones de tráfico en el actual Intercambiador de Paige Avenue añadiendo rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. El actual enlace de Paige Avenue no cumple las actuales normas de diseño de Caltrans. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que sería necesario actualizar el funcionamiento y el rendimiento del enlace y de la carretera estatal 99, ya que las condiciones del tráfico y la consiguiente calidad del aire seguirán empeorando si no se realizan mejoras (véase el apartado 2.2.3, Calidad del aire). El proyecto se ajusta al Plan Estatal de Implementación de conformidad con el Reglamento de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. 40 Código de Reglamentos Federales Parte 93, que determina la conformidad de los planes de transporte con la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. Según la determinación de conformidad, el proyecto no creará nuevas violaciones de la calidad del aire.

El proyecto no requiere la reubicación de viviendas residenciales.

Tarjeta de comentario de Susan Duyst

Comentario 1:

Esto va a afectar gravemente a nuestra propiedad en 1120 E Paige Ave. Podría dejarnos sin negocio.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Caltrans propone adquirir la propiedad en 1120 East Paige Avenue debido a la realineación del Canal de Tulare. La decisión final sobre las dos opciones de variación propuestas (comentadas en la Sección 1.4.1) dependerá de los requisitos del Distrito de Riego de Tulare y de la viabilidad del diseño de Caltrans. La decisión final se tomará durante la fase de planos, especificaciones y estimaciones, que seguirá al documento medioambiental final.

Caltrans colaborará con las empresas afectadas a través del programa de ayuda a la reubicación descrito en el Apéndice C. De acuerdo con la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, en su versión modificada, Caltrans proporcionará asistencia de asesoramiento para la reubicación a cualquier persona, empresa, granja u organización sin ánimo de lucro desplazada como resultado de la adquisición de bienes inmuebles para uso público, siempre y cuando se encuentren legalmente en los EE.UU. Caltrans ayudará a los desplazados que cumplan con los requisitos a obtener una vivienda de sustitución comparable proporcionándoles información actualizada y continua sobre la disponibilidad y los precios tanto de casas en venta como de unidades de alquiler que sean "decentes, seguras e higiénicas". Los desplazados no residenciales recibirán información sobre propiedades comparables en alquiler o compra (para servicios de realojamiento de empresas, explotaciones agrícolas y organizaciones sin ánimo de lucro).

Tarjeta de comentario de Steve Duyst

Comentario 1:

La ubicación del canal es un problema, reconsideren otra opción.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. La decisión final sobre las dos opciones de variación propuestas (comentadas en la Sección 1.4.1) dependerá de los requisitos del Tulare Irrigation District y de la viabilidad del diseño de Caltrans. La decisión final se tomará durante la fase de planos, especificaciones y estimaciones, que seguirá al documento medioambiental final.

Tarjeta de comentario de Anónimo

Comentario 1:

¿Podemos pensar en embellecer las rotondas? Tal vez se podría ofrecer el espacio del centro al Consejo de Arte del Condado para encargar estatuas o paneles de murales. Los estadounidenses suelen tener miedo a las rotondas, por lo que hacerlas artísticas podría facilitar la transición.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Se añadirán tratamientos estéticos a las rotondas, y la ciudad de Tulare tendrá la última palabra respecto al diseño.

Comentario de Rosalinda Alexander, representante del asambleísta Mathis

Comentario 1:

La oficina del Asambleísta Mathis apoya totalmente el proyecto. Estamos aquí para apoyar y ayudar en todo lo que podamos.

Respuestas al Comentario 1: Gracias por su comentario.

Tarjeta de comentario de Joseph Cortez

Comentario 1:

En mi carácter de gerente de seguridad en el transporte desde hace mucho tiempo y antiguo conductor de camiones con más de 2 millones de millas seguras conducidas. Estoy a favor de la ampliación de la SR 99 y la reconfiguración de Paige. Esto es muy necesario para la seguridad del movimiento de mercancías, residentes y viajeros. Alimentamos al mundo desde esta región y merecemos tener las carreteras más seguras para hacerlo. Que este proyecto avance según lo previsto. Muchas gracias.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario.

Tarjeta de comentario de Lucio Meza recibida en español

Comentario 1:

La comunidad de Matheny Tract no va a beneficiar con nada. Deben de proteger a la comunidad. Me da preocupación que no protejan a la comunidad. Les pido cambien de zona el área alrededor de Matheny.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Los estudios de tráfico de Caltrans han demostrado que el proyecto es necesario para hacer frente al deterioro de las condiciones de tráfico. Se prevé que todas las intersecciones del enlace de Paige Avenue se deteriorarán hasta alcanzar un nivel de servicio inaceptable en 2047 si se selecciona la alternativa de no construir y no se realizan mejoras en el enlace.

Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para designar la zonificación y aprobar el desarrollo dentro de sus jurisdicciones locales. Su comentario fue enviado a la Agencia de Manejo de Recursos del Condado de Tulare.

Tarjeta de comentarios de José Luis Ramírez recibida en español

Comentario 1:

Yo pienso que va a quitarnos la tranquilidad. Pienso que estaría bien que primero compongan las calles y hagan banquetas para caminar y el drenaje y luego empezar con el proyecto. Nosotros quisiéramos que tomaran en cuenta nuestros comentarios para poder quedar tranquilos.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para mantener carreteras, servicios de alcantarillado y alumbrado público bajo su jurisdicción local. La Agencia de Gestión de Recursos del Condado de Tulare ofrece a los residentes la oportunidad de presentar solicitudes para reportar problemas y preocupaciones respecto a las carreteras mantenidas por el condado en línea en <https://tularecounty.ca.gov/rma/public-works/roads/report-a-problem/>. Su comentario fue enviado a la Agencia de Manejo de Recursos del Condado de Tulare.

Tarjeta de comentario de Gerardo A. Salas recibida en español

Comentario 1:

Como residente de Tulare, creo que hablo por la mayoría de su/la población de Matheny Tract cuando digo que oponemos este proyecto. Sin duda aumentara la contaminación del aire a través de las emisiones de los vehículos. Las medidas de seguridad no incluyen a Matheny Tract y esta contaminación del aire con otros gases nocivos afectara a nuestra comunidad. Los estudios a través de NIEHS tocante contaminación de aire vienen con riesgos como: cáncer, enfermedades cardiovasculares, respiratorias, enfermedades pulmonares, e incluso Alzheimer y trastornos neurológicos.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El propósito del proyecto es mejorar las operaciones de tráfico en el actual Intercambiador o Enlace de Paige Avenue añadiendo rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. El enlace existente de Paige Avenue no cumple las normas de diseño actuales de Caltrans. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que el funcionamiento y el rendimiento del enlace y de la carretera estatal 99 deben actualizarse ahora porque las condiciones del tráfico y la consecuente calidad del aire seguirán empeorando si no se realizan mejoras (véase el apartado 2.2.3 Calidad del aire). El proyecto se ajusta al Plan Estatal de Implementación de acuerdo con el Reglamento de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. 40 Código de Reglamentos Federales Parte 93, que determina la conformidad de los planes de transporte con la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. Según la determinación de conformidad, el proyecto no creará nuevas violaciones de la calidad del aire.

Tarjeta de comentario de Emma de la Torre recibida en español

Comentario 1:

La preocupación para nosotros en la comunidad de Matheny Tract es el cambio, el incremento de tráfico, de contaminación, y la destrucción de las carreteras. Me gustaría saber cuáles serían las mejoras para nuestra comunidad. Hemos esperado por muchos años mejoras para nuestra comunidad, pero no hemos visto nada. Necesitamos banquetas, drenaje, mejores carreteras, iluminar las calles, o crear algún parque para la recreación de los niños.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El propósito del proyecto es mejorar las operaciones de tráfico en el actual Intercambiador o Enlace de Paige Avenue añadiendo rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro a seis carriles. El actual enlace de Paige Avenue no cumple las actuales normas de diseño de Caltrans. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que el funcionamiento y el rendimiento del enlace y de la carretera estatal 99 deben actualizarse ahora porque las condiciones del tráfico y la consiguiente calidad del aire seguirán empeorando si no se realizan mejoras (consulte la sección 2.2.3 Calidad del aire). El proyecto se ajusta al Plan Estatal de Implementación de conformidad con el Reglamento de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. 40 Código de Reglamentos Federales Parte 93, que determina la conformidad de los planes de transporte con la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. Según la determinación de conformidad, el proyecto no creará nuevas violaciones de la calidad del aire.

Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para mantener las carreteras, servicios de alcantarillado y alumbrado público bajo su jurisdicción local. La Agencia de Gestión de Recursos del Condado de Tulare ofrece a los residentes la oportunidad de presentar solicitudes para reportar problemas y preocupaciones respecto a las carreteras mantenidas por el condado en línea en <https://tularecounty.ca.gov/rma/public-works/roads/report-a-problem/>. Su comentario fue enviado a la Agencia de Manejo de Recursos del Condado de Tulare.

Tarjeta de comentarios de Norma Márquez recibida en español

Comentario 1:

Este proyecto me afectara a mí y a 120 personas que viven en esta comunidad. Ahorita el ruido y la vibración del tren afectan mucho. Casi todos sufrimos de alergias u otras enfermedades. Este proyecto contaminaría más y afectaría más con los semis y zona industrial. Yo les pido que nos reubiquen de casa a una área limpia y sana y hagan algo para mitigar los efectos de la contaminación. No es justo, no sean inconsiderados. Vean todos los efectos del proyecto. Viven muchos niños en esta comunidad.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El propósito del proyecto es mejorar las operaciones de tráfico en el actual Intercambiador o Enlace de Paige Avenue añadiendo rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro a seis carriles. El actual enlace de Paige Avenue no cumple las actuales normas de diseño de Caltrans. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que el funcionamiento y el rendimiento del enlace y de la carretera estatal 99 deben actualizarse ahora porque las condiciones del tráfico y la consiguiente calidad del aire seguirán empeorando si no se realizan mejoras (consulte la sección 2.2.3 Calidad del aire). El proyecto se ajusta al Plan Estatal de Implementación de conformidad con el Reglamento de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. 40 Código de Reglamentos Federales Parte 93, que determina la conformidad de los planes de transporte con la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. Según la determinación de conformidad, el proyecto no creará nuevas violaciones de la calidad del aire.

Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para designar la zonificación y aprobar el desarrollo dentro de sus jurisdicciones locales. Independientemente de cualquier acción futura para añadir más desarrollo industrial en las inmediaciones del proyecto, los nuevos intercambiadores mejorarán las operaciones actuales en el intercambio. La mejora de las operaciones reducirá el ralentí de camiones y reducir los viajes fuera de la dirección, lo que lleva a mejoras en la calidad del aire sobre el intercambio existente. Para más información, véase el apartado 2.2.3, Calidad del aire. El traslado de viviendas no forma parte de este proyecto.

Tarjeta de comentario de desconocido recibida en español

Comentario 1:

Matheny es un lugar con mucha oportunidad de mejora, como pavimentación, DRENAJE, alumbrado, un parque donde jueguen los niños (la comunidad tiene muchos niños, Palo Verde Tigers). Matheny es un lugar tranquilo, rodeado de acres y algunas calles tranquilas. La idea de su proyecto de “Movilidad Vial” afectaría a nuestra comunidad por el bullicio, tráfico, y ruido. La TRANQUILIDAD de la comunidad se vería afectada y quedaríamos rodeados de grandes construcciones. La calidad de vida sería otra (impactando de manera negativa). La contaminación auditiva, visual, de aire sería cosa de todos los días. Ojalá la decisión que tomen sea pensada. También en el impacto ambiental, los 5 años de “beneficio” de bus, no nos beneficiaran. La mayoría usa coche y el autobús que pasa por aquí siempre va vacío, máximo 3 o 4 personas, así que no queremos su “beneficio”.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El propósito del proyecto es mejorar las operaciones de tráfico en el actual Intercambiador o Enlace de Paige Avenue añadiendo rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro a seis carriles. El actual enlace de Paige Avenue no cumple las actuales normas de diseño de Caltrans. Los estudios de tráfico de Caltrans muestran que el funcionamiento y el rendimiento del enlace y de la carretera estatal 99 deben actualizarse ahora porque las condiciones del tráfico y la consiguiente calidad del aire seguirán empeorando si no se realizan mejoras (consulte la sección 2.2.3 Calidad del aire). El proyecto se ajusta al Plan Estatal de Implementación de conformidad con el Reglamento de Conformidad del Transporte de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. 40 Código de Reglamentos Federales Parte 93, que determina la conformidad de los planes de transporte con la Sección 176(c) de la Ley de Aire Limpio. Según la determinación de conformidad, el proyecto no creará nuevas violaciones de la calidad del aire.

Caltrans evaluó el impacto acústico del proyecto y propuso tres muros de contención acústica en los lugares donde los niveles de ruido del proyecto superan los criterios de reducción del ruido (sección 2.2.5). Caltrans esboza las medidas de control del ruido que se aplicarán durante la construcción del proyecto (Sección 2.2.5).

La financiación quinquenal permitirá a las agencias de transporte aumentar la demanda para cumplir las medidas de rendimiento de las rutas, como de 10 a 12 pasajeros por viaje. El operador de transporte analiza cada año los datos de las rutas para determinar si funcionan con eficacia y eficiencia y si cumplen las medidas de rendimiento establecidas. Cada tres años, la Organización de Planificación Metropolitana auditará la capacidad de la agencia de tránsito para cumplir las medidas de rendimiento establecidas y determinará si es necesario modificarlas. La financiación anual estatal y

federal se basa en estas medidas de rendimiento, y se espera que las medidas de rendimiento se cumplan en el quinto año de la financiación de mitigación para permitir que estas expansiones de tránsito continúen.

Tarjeta de comentario de Adolfo Contrera recibida en español

Comentario s1:

1. Mi preocupación es el ambiente
2. El trafico
3. No más industria

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Los estudios de tráfico han demostrado que el proyecto es necesario para hacer frente al deterioro de las condiciones de tráfico. Se prevé que todas las intersecciones del enlace de Paige Avenue se deteriorarán hasta alcanzar un nivel de servicio inaceptable en 2047 si se selecciona la alternativa de no construir y no se realizan mejoras en el enlace.

Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para designar la zonificación y aprobar el desarrollo dentro de sus jurisdicciones locales. Independientemente de cualquier acción futura para añadir más desarrollo industrial en las inmediaciones del proyecto, los nuevos intercambiadores mejorarán las operaciones actuales en el intercambio. La mejora de las operaciones reducirá el ralentí de camiones y reducir los viajes fuera de dirección, lo que lleva a mejoras en la calidad del aire sobre el intercambio existente. Para más información, véase el apartado 2.2.3, Calidad del aire.

Tarjeta de comentario de Adolfo Contrera recibida en español

Comentario s1:

1. Mi preocupación es el ambiente
2. El trafico
3. No más industria

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Los estudios de tráfico han demostrado que el proyecto es necesario para hacer frente al deterioro de las condiciones de tráfico. Se prevé que todas las intersecciones del enlace de Paige Avenue se deteriorarán hasta alcanzar un nivel de servicio inaceptable en 2047 si se selecciona la alternativa de no construir y no se realizan mejoras en el enlace.

Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para designar la zonificación y aprobar el desarrollo dentro de sus jurisdicciones locales. Independientemente de cualquier acción futura para añadir más desarrollo industrial en las inmediaciones del proyecto, los nuevos intercambiadores mejorarán las operaciones actuales en el intercambio. La mejora de las operaciones reducirá el ralentí de camiones y reducir los viajes fuera de dirección, lo que lleva a mejoras en la calidad del aire sobre el intercambio existente. Para más información, véase el apartado 2.2.3, Calidad del aire.

Tarjeta de comentario de Pedro Murillo recibida en español

Comentario 1:

Mi nombre es Pedro. Lo que a mí me concierne el proyecto se ve muy bien. Creo en un próximo futuro se van a ocupar otros carriles extra, pero por ahora se ve muy bien. Buena suerte. Gracias.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su interés en el proyecto.

Tarjeta de comentario de Javier Medina recibida en español

Comentario 1:

Por favor de tomar en cuenta a la comunidad de Matheny Tract. No sigan la industria alrededor de nuestra comunidad. Pongan tiendas o casas, pero no industria. Con este proyecto y el proyecto de la Paige pedimos que monitoreen el aire. Por favor de ayudar la calle porque va a haber mucha congestión de tráfico. Por favor de arreglar la condición de las carreteras K y I y trabajen con el condado para mejorar las carreteras y mantenerla.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para designar la zonificación y aprobar el desarrollo dentro de sus jurisdicciones locales. Independientemente de cualquier acción futura para añadir más desarrollo industrial en las inmediaciones del proyecto, los nuevos intercambiadores mejorarán las operaciones actuales en el intercambio. La mejora de las operaciones reducirá el ralentí de camiones y reducir los viajes fuera de dirección, lo que lleva a mejoras en la calidad del aire sobre el intercambio existente. Para más información, véase el apartado 2.2.3, Calidad del aire

Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para mantener las carreteras. La Agencia de Gestión de Recursos del Condado de Tulare ofrece a los residentes la oportunidad de presentar solicitudes para informar de problemas y preocupaciones con las carreteras mantenidas por el condado en línea en <https://tularecounty.ca.gov/rma/public-works/roads/report-a-problem/>. Su comentario fue enviado a la Agencia de Manejo de Recursos del Condado de Tulare.

Tarjeta de comentarios de Hugo Trujillo recibida en español

Comentario 1:

Soy de la comunidad de Matheny Tract. Me gustaría que tomen en cuenta la preocupación por nuestra comunidad. Vamos a necesitar ayuda con las carreteras y con el impacto ambiental, el flujo de tráfico en nuestra comunidad por troques de carga y otros problemas más. Espero que no nos ignoren pues la ciudad de Tulare lo único que quiere es rodearnos de industrias y ustedes les están ayudando con todos estos proyectos. Yo sé que se necesita, pero también quiero que piensen en nosotros.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. Las ciudades y condados locales tienen autoridad legal para designar la zonificación y aprobar el desarrollo dentro de sus jurisdicciones locales. Independientemente de cualquier acción futura para añadir más desarrollo industrial en las inmediaciones del proyecto, los nuevos intercambiadores mejorarán las operaciones actuales en el intercambiador (véase la Sección 2.1.4 Crecimiento). La mejora de las operaciones reducirá el ralentí de los camiones y los desplazamientos en sentido contrario.

Tarjeta de comentario de Susan Henard

Comentario 1:

Estoy a favor de que este proyecto siga adelante tal y como se propone actualmente. Este proyecto permitirá que el tráfico fluya sin problemas. Habrá menos accidentes. Vivo a 1 milla de Matheny Tract, y creo firmemente que no habrá ningún impacto en los residentes de Matheny Tract. Conduzco por Paige Ave todos los días para ir y volver del trabajo. Así que una vez más, apoyo de todo corazón que este proyecto siga adelante.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su apoyo.

Tarjeta de comentario de Marc Mondell

Comentario 1:

La ampliación de la autopista 99 (en toda su extensión) y la reconstrucción del enlace de Paige son esenciales. Es un asunto de importancia estatal, seguridad, acceso, movimiento de mercancías dentro y fuera.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su interés en el proyecto.

Tarjeta de comentario de Terry A. Syre

Comentario 1:

Este proyecto es importante para Tulare, el Valle Central y toda California. El Valle produce materias primas que se envían a todo el mundo. Tener un canal adecuado para mover los productos a las partes es crucial. La promoción de la industria y el comercio en el corredor 99 proporcionará ingresos y puestos de trabajo para el Condado de Tulare. El desarrollo económico proporciona el crecimiento, ofreciendo un sistema sano y productivo para los residentes de Tulare y Tulare Co. el proyecto en Paige Ave proporcionará un acceso seguro para el tráfico de la industria, así como para el acceso a la ciudad de Tulare. Este proyecto es un proyecto de ganar/ganar y tiene mi apoyo como el alcalde de Tulare.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su apoyo.

Tarjeta de comentario de Renu Soto

Comentario 1:

He sido residente en Tulare desde 1981. Soy un agente de State Farm y trato con muchos accidentes, algunos muy graves debido a la congestión en el Condado de Tulare. Creo que la ampliación de la 99, así como la repavimentación en Paige sería de gran ayuda para salvar vidas. Muchas gracias.

Respuesta al Comentario 1: Gracias por su apoyo.

Comentario de Randy Dodd

Comentario 1:

Apoyo este proyecto. Creo que mejorará la fluidez del tráfico en una autopista 99 muy transitada. También creará un entorno más seguro al eliminar las incorporaciones de carriles de 3 a 2 y de 2 a 3.

Respuesta al comentario 1: Gracias por su apoyo.

Comentario de Eric Coyne, Carta presentada en la reunión pública

Comentario 1:

Estimado Secretario Buttigieg

Le escribo para expresarle mi firme apoyo a la solicitud de subvención de 123 millones de dólares del Departamento de Transporte de California (Caltrans) destinada a financiar el Proyecto de Mejora del Intercambiador Multimodal de Seis Carriles y Paige Avenue de la ciudad de Tulare.

Este proyecto, presentado por Caltrans en colaboración con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (TCAG), es un enlace crítico para el movimiento de mercancías a nivel estatal e internacional a lo largo de la Ruta Estatal 99 - el corredor de carga de camiones más transitado dentro del Estado de California.

La mejora de los carriles principales proporciona mejoras para apoyar el servicio de autobuses de transporte público, y el nuevo intercambiador proporciona acceso multimodal a través de la Ruta Estatal 99 entre vecindarios y centros comerciales y de empleo.

Las mejoras del intercambiador -reconstrucción de cuatro rampas de acceso, adición de rotondas y construcción de caminos de uso compartido más anchos a ambos lados de Paige Avenue- mejorarán considerablemente la seguridad del transporte y fomentarán la equidad en las zonas circundantes de pobreza persistente y en las comunidades históricamente desfavorecidas.

La carretera estatal 99 es el principal corredor interregional del Valle Central de California y conecta las ciudades principales y las zonas circundantes de Sacramento, Stockton, Modesto, Merced, Madera, Fresno, Tulare y Bakersfield con el resto del estado y del país. Este corredor proporciona un enlace fundamental para el envío de productos agrícolas a los fabricantes fuera del Valle Central a través de camiones de carga y proporciona tráfico de paso entre los principales puertos marítimos de California y las áreas metropolitanas de California y la gran costa oeste de EE.UU.

El proyecto de mejora del enlace multimodal de seis carriles y Paige Avenue de la ciudad de Tulare se ajusta a los criterios del programa MPDG mediante la construcción de infraestructuras que proporcionan beneficios económicos nacionales, crean puestos de trabajo con salarios dignos y reducen el tiempo de viaje.

Por estas razones estoy orgulloso de apoyar la solicitud de subvención de \$123 millones de Caltrans diseñado para financiar el Proyecto de Mejora del Intercambiador Multimodal de Six Lane y Paige Avenue de la ciudad de Tulare. Si usted tiene alguna pregunta o inquietud, por favor no dude en

ponerse en contacto con mi Jefe de Gabinete, Aaron Brieno en aaron.brieno@sen.ca.gov.

Respuesta al Comentario 1: Gracias por apoyar el proyecto.

Tarjeta de comentario de Art Van Beek

Comentario 1:

¿Cuándo van a abrir el área de descanso Tulare-Tipton?? ¡¡Lleva cerrada 3 años!!

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. La construcción del área de descanso no forma parte del alcance de este proyecto. Sin embargo, se espera que el área de descanso abra sus puertas en enero de 2024.

Tarjeta de comentario de la evangelista Rosemary Wade

Comentario 1:

Este proyecto tendrá un gran impacto en nuestra pequeña comunidad nuestra vía principal, la calle "I" será destrozada con el viaje pesado de los camiones que tienen que salir de la 99 y viajar por nuestra calle principal, la "I". Lo están haciendo ahora de todos modos. No quiero imaginarme el día en que empiece. Pero está bien, porque Dios está conmigo y no me hará soportar más de lo que yo puedo. Todas las cosas marchan bien con Jesucristo de nuestro lado. Usted tiene que creer en "Jesús" para entrar en el Reino de Dios ¡Amén!

Respuesta al comentario 1: Gracias por su comentario. El proyecto no hará que los camiones circulen por la calle I. El propósito del proyecto es mejorar el actual Intercambiador de Paige Avenue agregando rotondas y ampliando la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. Si no se realizan mejoras en el enlace, el tráfico seguirá utilizando carreteras locales como Blackstone Street para entrar o salir de la autopista en dirección sur. Durante la construcción del intercambiador de Paige Avenue, el tráfico se dirigirá a utilizar el nuevo intercambiador de Commercial Avenue conduciendo hacia el sur por Blackstone Street hasta Commercial Avenue.

**Comentario de Donnette Silva Carter, Cámara de Comercio de Tulare.
Carta entregada en la reunión pública.**

Comentario 1:

10 de agosto de 2023

Honorable Pete Buttigieg

Secretario del Departamento de Transporte de los Estados Unidos 1200 New Jersey Avenue, SE

Washington, DC 20590

Estimado Secretario Buttigieg:

La Cámara de Comercio de Tulare, que representa a 675 miembros con más de 12.000 empleados en el área metropolitana de Tulare, está escribiendo en firme apoyo de la solicitud de financiación por \$123 millones del Programa de Subvenciones Discrecionales para Proyectos Multimodales (*Multimodal Project Discretionary Grant*, MPDG) 2023-2024 del Departamento de Transporte de California (Caltrans) para el Proyecto de Mejoramiento del Intercambiador Multimodal de Tulare de Seis Carriles y Paige Avenue. La solicitud se presenta en colaboración con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (*Tulare County Association of Governments*, TCAG).

El proyecto mejorará la circulación de mercancías, creará un servicio de tránsito exprés y permitirá la futura gestión de carriles a lo largo de un corredor interregional crítico, la Ruta Estatal 99, al proporcionar una sección transversal coherente de seis carriles. El proyecto también reconstruirá cuatro rampas de acceso en un enlace consolidado en Paige Avenue, en la ciudad de Tulare, con rotondas en los extremos de las rampas y en las intersecciones de las calles locales adyacentes. Se construirán amplias vías de uso compartido a ambos lados de Paige Avenue para mejorar la seguridad y proporcionar un corredor multimodal este-oeste fundamental para los usuarios, incluida la comunidad desfavorecida de Matheny Tract. Las mejoras permitirán una mayor seguridad para todos los que accedan al intercambiador y a la SR99 para el movimiento de mercancías, viajes de residentes, viajeros turísticos, etc.

La Ruta Estatal 99 (State Route, SR 99) es un corredor interregional primario dentro del Valle Central de California, que conecta las ciudades principales y las áreas circundantes de Sacramento, Stockton, Modesto, Merced, Madera, Fresno, Tulare y Bakersfield con el resto del estado y de la nación. El corredor del proyecto proporciona un enlace fundamental para el envío de productos agrícolas a los mercados fuera del Valle Central a través de camiones de mercancías y proporciona tráfico de paso entre los principales

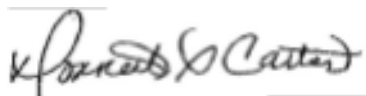
puertos marítimos y las áreas metropolitanas de California y la costa oeste de EE.UU.

La mejora de este tramo de la SR 99, que atraviesa el corazón del condado de Tulare, es necesaria para mejorar la movilidad de los camiones de mercancías y la fiabilidad del tiempo de viaje, reservar un funcionamiento aceptable de las instalaciones, mejorar la seguridad y reducir la congestión. El Promedio Anual de Tráfico Diario (*Annual Average Daily Traffic*, AADT) para camiones es de hasta el 28% dentro de este corredor, en comparación con el promedio estatal del 9% de AADT para camiones. La autopista de 6 carriles propuesta mejoraría el flujo y la fiabilidad del tiempo de viaje a lo largo de este segmento de la SR 99 para los volúmenes actuales de tráfico y proporcionaría suficiente capacidad para gestionar los aumentos previstos de los volúmenes de vehículos de carga y de pasajeros.

El proyecto mejorará la fiabilidad del tiempo de viaje de las mercancías, el tránsito y los pasajeros, garantizará un buen estado de conservación y mejorará la seguridad de todos los modos. El proyecto se ajusta a los criterios del programa MPDG mediante la construcción de mejoras de infraestructura que contribuirán a los beneficios económicos nacionales, crearán y fomentarán empleos bien remunerados y reforzarán la fiabilidad y resistencia del sistema. A través de mejoras multimodales, el proyecto mejorará la calidad de vida y promoverá la equidad para las áreas circundantes de pobreza persistente y comunidades históricamente desfavorecidas.

La Cámara de Comercio de Tulare agradece la oportunidad de expresar su firme apoyo. Si tiene alguna pregunta, por favor póngase en contacto conmigo a donnette@tularechamber.org o al 559-686-1547.

Atentamente,

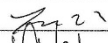
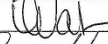
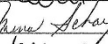
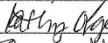
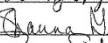
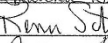
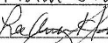
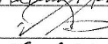
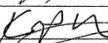


Donnette Silva Carter, IOM

Directora General

NOSOTROS, LOS ABAJO FIRMANTES MIEMBROS DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE TULARE, APOYAMOS EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA RUTA ESTATAL 99 Y LA RECONFIGURACIÓN DE LA AVENIDA PAIGE

Chamber GAC Meeting DATE: 8/14/23

	PRINT NAME	SIGNATURE	COMPANY
1	Frank A Daniels Jr		Frank's Automotive
2	Lucy Van Socal		Tulare Joint Union High School District
3	Noemia Salas Poes		member BOARD
4	Kathy Orgeron		The Collaborating Table
5	Shauna Guerrero		Valley Structural Steel
6	Renee Soto		State Farm
7	Lee Ann Haki		INTERNATIONAL AGRICULTURAL CENTER
8	JERRI LINDA		INTRA AG CENTER TULARE
9	Kevin Mooney		Retired
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

NOSOTROS, LOS ABAJO FIRMANTES MIEMBROS DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE TULARE, APOYAMOS EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA RUTA ESTATAL 99 Y LA RECONFIGURACIÓN DE LA AVENIDA PAIGE

DATE: _____

	PRINT NAME	SIGNATURE	COMPANY
1	Terry A. Sayre	Terry A. Sayre	Self Employed Consultant
2	Patty Rhodes	Patty Rhodes	CSTT
3	Marguisa Pickens	Marguisa Pickens	—
4	Eric Sostaita	Eric Sostaita	—
5	Tania G. Jiri	Tania G. Jiri	—
6	Greg Corrallo	Greg Corrallo	—
7	Susan Howard	Susan Howard	—
8	Araceli Espinosa	Araceli Espinosa	—
9	Cardoso, Kevin	Kevin Cardoso	—
10	Armando Apodaca	Armando Apodaca	—
11	Miriam Garcia	Miriam Garcia	—
12	Kevin Nunez	Kevin Nunez	—
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

Respuesta al comentario 1: Gracias por su interés en el proyecto.

Comentario de Mac Mondell, Comentario entregado al taquígrafo judicial

Comentario 1:

Estoy aquí esta noche en representación de la ciudad de Tulare, que apoya plenamente la propuesta de ampliación y ensanchamiento de la autopista 99 y la reconstrucción del enlace de Paige. Vemos este proyecto como una finalización de lo que fue un compromiso previo con los ciudadanos de Tulare y el Estado de California. En realidad, no se trata de un proyecto de ampliación propiamente dicho, sino de la finalización de lo que siempre se pretendió que fuera una carretera de seis carriles. El problema que existe hoy en día en la autopista 99 es que es una mezcla de cuatro carriles y seis carriles transversales secciones, y que crea un peligro real para la seguridad de los que están conduciendo en la carretera 99.

También creemos que la finalización de esta sección transversal de seis carriles está permitiendo un mayor acceso de los ciudadanos a nuestra comunidad, así como el movimiento de mercancías a través de nuestra comunidad, hacia nuestra comunidad, y de nuestros productos agrícolas desde nuestra comunidad hacia el resto del mundo. También creemos que la reconstrucción del intercambiador de Paige logra sus objetivos de mejorar la seguridad y el acceso. Así que para nosotros, ambos proyectos son esenciales, los vemos como un solo proyecto.

Algunas personas han expresado su preocupación por estos proyectos, como el impacto en el medio ambiente. Y aunque reconocemos que con cualquier progreso puede venir el cambio, y con el cambio a veces puede traer impactos negativos, estamos comprometidos en la Ciudad para trabajar mano a mano con Caltrans para tratar de abordar esos impactos en el tiempo. Por ejemplo, sabemos que ha habido grupos que se han centrado en los impactos a Matheny Tract. No creemos que el impacto a Matheny Tract vaya a ser tan grande como esos grupos han planteado. Sin embargo, nos hemos puesto en contacto con esos grupos y ya nos hemos reunido con ellos una vez para hablar de cómo ayudarles a resolver los problemas que ven en su comunidad. Les hemos recomendado que se incorporen a la ciudad para que su voz sea escuchada y para que podamos trabajar para invertir los impuestos en su comunidad.

Ahora no podemos hacerlo porque no están dentro de los límites de la ciudad. Aunque hemos trabajado con ellos en el estado y el condado para llevarles agua a su comunidad, conseguimos una subvención de unos 7 millones de dólares para construir un nuevo pozo que proporcionará agua potable a la comunidad en la que estamos trabajando ahora mismo. También nos hemos comprometido a proporcionarles instalaciones de alcantarillado en nuestra planta de tratamiento de aguas residuales, pero aún queda trabajo por hacer en esa área.

Así que no... esperamos que las preocupaciones planteadas por algunos individuos no eclipsen los serios e importantes impactos positivos que este proyecto tendrá en nuestra comunidad y en las comunidades del Valle Central. Y estamos comprometidos a hacer ambas cosas, ayudar a que este proyecto avance a través de Caltrans, así como ayudar a abordar cualquiera de los impactos negativos o los impactos negativos percibidos que otros puedan ver en lo que respecta a este proyecto.

Respuesta al Comentario 1: Gracias por su interés en el proyecto.

Comentario de Ana María García, Comentario entregado al taquígrafo judicial

Comentario 1:

La antigua vía 14, los autos que entran a la 99, es un poco corta y hay muchos choques de autos justo ahí. Sigue sucediendo, porque no tienen la distancia para entrar, y tenemos vehículos alineados en el canal, así que tenemos la suerte de tener el canal para ayudar a bloquear que los autos entren. Pero el ruido ya es malo de por sí, así que sabemos que tenemos que ampliar, y no es como si fuéramos locos e ingenuos creyendo que no necesitamos mejoras, de hecho las necesitamos. Pero a los vecinos lo único que les preocupa es la altura del muro para reducir el ruido. Dijeron que la pared podría tener entre 12 y 20 pies de altura. ¿Qué es lo que quiero? Cuanto más alto mejor, la cosa es que cuanto más alto mejor, porque el humo de estos camiones diésel, viene en nuestra dirección desde la carretera, y creo que con el muro -- no sólo yo, sino también mis vecinos creen que va a evitar que llegue gran parte de él. Porque el viento sopla en una dirección, así que siempre nos llega el olor. Pero lo principal es que no voy a ver más accidentes en la 99.

Tenemos mucha gente mayor viviendo en Tamarack, y no son personas que quieran mudarse. Así que sí, estoy contento con la forma en que hicieron esta segunda presentación, me gusta la forma en la que planean hacer el puente y todo eso, pero lo que va a salvar el día es ese muro. Los otros negocios van a tener un pequeño problema, lo sé, y lo siento por ellos, pero oigan, se harán mejoras.

En la ruta 99 a Tulare hay muchos lugares peligrosos. He estado en Tulare prácticamente toda mi vida, y lo sé. Tan pronto como sales de la rampa de entrada, en la autopista, no hay a donde ir. Y no hace falta decir que algunos de estos conductores se asustan cuando van a entrar, y eso es lo que causa los choques. Yo lo sé. Yo paso por ahí, así que lo sé. Da miedo.

De hecho, muchas veces, hago el desvío, y voy por aquí a Bardsley para tomar esa entrada o la salida de Bardsley en lugar de salir por aquí para estar más segura. Y muchas, muchas gracias, iba a mostrarles algo que tengo aquí.

Estoy buscando las direcciones de mis vecinos. Son buena gente, sólo que hay mucha gente mayor y no quieren mudarse. Mudarse es cada vez más caro. Bueno, creo que la señora se llevó mi lista, pero está bien. Tenía a toda la gente que había escrito sus nombres y direcciones allí.

Calculo que represento a más de diez personas, y todas quieren el muro alto. No queremos mudarnos. Nos gusta nuestro pequeño barrio.

Estoy contenta, muy contenta. Me gustan las mejoras de la última audiencia que tuvimos, realmente me gustan las mejoras, así que gracias gente por su tiempo.

Respuesta al Comentario 1: Gracias por su comentario. El muro acústico propuesto (identificado en el documento ambiental como muro acústico 4) proporcionará atenuación del ruido para las 12 residencias situadas a lo largo de la avenida Tamarack. El muro debería tener una altura mínima de 12 pies para proporcionar la atenuación requerida de 5 decibelios y cumplir el objetivo de atenuación requerido de 7 decibelios. La altura recomendada para el muro acústico propuesto es de 12 pies para romper la línea de visión de una pila de camiones de 11,5 pies.

Comentario del Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California

Comentario 1:

15 de septiembre de 2023


Javier Almaguer
División de Medio Ambiente del Distrito 6
Departamento de Transporte de California
2015 East Shields Avenue, Suite 100
Fresno, California 93726

Asunto: Proyecto de Mejora del Intercambiador de Seis Carriles de Tulare y Paige Avenue (Proyecto) Proyecto de Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental (DEIR/EA), SCH No: 2021040498

Estimado Javier Almaguer:

El Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (*California Department of Fish and Wildlife*, CDFW) recibió un DEIR/EA recirculado para el proyecto mencionado anteriormente de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (*California Environmental Quality Act*, CEQA) y las Directrices de la CEQA.¹ El CDFW presentó anteriormente comentarios en respuesta al DEIR/EA (carta de comentarios enviada a Caltrans el 24 de mayo de 2023). Debido a que las secciones de Recursos Biológicos del DEIR/EA recirculado no han cambiado, el CDFW vuelve a presentar dicha carta, adjunta, para representar los comentarios del CDFW sobre este documento recirculado.

Atentamente,

DocuSigned by:

FA83F09FE08945A...

Julie A. Vance
Director Regional

Anexo: Carta de comentarios de CDFW sobre el proyecto de ampliación de la ruta estatal 99 de la ciudad de Tulare Borrador del informe de impacto ambiental/evaluación ambiental

24 de mayo de 2023

Javier Almaguer
División de Medio Ambiente del Distrito 6
Departamento de Transporte de California
2015 East Shields Avenue, Suite 100
Fresno, California 93726

**Asunto: Proyecto de ampliación de la ruta estatal 99 de la ciudad de Tulare (Proyecto)
Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental (DEIR/EA)
SCH No.: 2021040498**

Estimado Javier Almaguer

El Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (CDFW) recibió un DEIR/EA para el Proyecto arriba mencionado de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y las Directrices CEQA.

Gracias por la oportunidad de proporcionar comentarios y recomendaciones con respecto a aquellas actividades involucradas en el Proyecto que pueden afectar a los recursos de peces y vida silvestre de California. Del mismo modo, CDFW agradece la oportunidad de proporcionar comentarios sobre aquellos aspectos del Proyecto que CDFW, por ley, puede estar obligado a llevar a cabo o aprobar a través del ejercicio de su propia autoridad reguladora en virtud del Código de Pesca y Caza.

ROL DE CDFW

El CDFW es el organismo fideicomisario de los recursos pesqueros y de fauna silvestre de California y mantiene dichos recursos en fideicomiso por ley para todos los habitantes del Estado (Código de Pesca y Caza, sección 711.7, subdivisión (a) y sección 1802; Código de Recursos Públicos de California, sección 21070; Directrices CEQA, sección 15386, subdivisión (a)). El CDFW, en su calidad de fideicomisario, tiene jurisdicción sobre la conservación, protección y gestión de los peces, la fauna silvestre, las plantas autóctonas y el hábitat necesario para las poblaciones biológicamente sostenibles de las especies manguera (Código de Pesca y Caza, sección 1802). Del mismo modo, a efectos de la CEQA, el CDFW está encargado por ley de proporcionar, en la medida de lo posible, conocimientos biológicos durante los esfuerzos de revisión ambiental de los organismos públicos, centrándose específicamente en proyectos y actividades relacionadas que puedan afectar negativamente a los recursos pesqueros y de vida silvestre..

El CDFW también presenta observaciones como organismo responsable en virtud de la CEQA (Código de Recursos Públicos de California, sección

21069; Directrices de la CEQA, sección 15381). El CDFW espera tener que ejercer la autoridad reguladora prevista en el Código de Pesca y Caza. Tal como se propone, por ejemplo, el proyecto puede estar sujeto a la autoridad reguladora del CDFW en materia de alteración de lagos y cauces (Código de Pesca y Caza, sección 1600 y siguientes). Del mismo modo, en la medida en que la ejecución del proyecto, tal como se propone, pueda dar lugar a la "captura", tal como se define en la legislación estatal, de cualquier especie protegida por la Ley de Especies en Peligro de California (CESA) (Código de Pesca y Caza, sección 2050 y siguientes), se requerirá la autorización correspondiente según lo dispuesto en el Código de Pesca y Caza.

En este ámbito, el CDFW es responsable de proporcionar, en la medida de lo posible, conocimientos biológicos durante los trabajos de revisión ambiental de los organismos públicos (es decir, CEQA), centrándose específicamente en las actividades del proyecto que puedan afectar negativamente a los recursos de peces y fauna silvestre. El CDFW ofrece recomendaciones para identificar posibles impactos y posibles medidas para evitarlos o reducirlos.

Contaminación del agua: De conformidad con la sección 5650 del Código de Pesca y Caza, es ilegal depositar, permitir el paso o colocar donde pueda pasar a las "Aguas del Estado" cualquier sustancia o material nocivo para los peces, las plantas o las aves, incluidas las especies no autóctonas. Es posible que, sin las medidas de mitigación apropiadas, la ejecución del Proyecto pueda dar lugar a la contaminación de las Aguas del Estado por la escorrentía de aguas pluviales o la erosión relacionada con la construcción. Los impactos potenciales sobre los recursos de vida silvestre que utilizan estos cursos de agua incluyen los siguientes: aumento de la entrada de sedimentos por escorrentía de carreteras o estructuras; escorrentía tóxica asociada con las actividades de desarrollo e implementación; o impedimento del movimiento de la vida silvestre a lo largo de los corredores fluviales. La Junta Regional de Control de la Calidad del Agua y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos también tienen jurisdicción sobre el vertido y la contaminación de las aguas del Estado.

Protección de aves: El CDFW tiene jurisdicción sobre las acciones que puedan provocar la perturbación o destrucción de nidos activos o la captura no autorizada de aves. Las secciones del Código de Caza y Pesca que protegen a las aves, sus huevos y nidos incluyen las secciones 3503 (relativa a la captura ilegal, posesión o destrucción innecesaria de nidos o huevos de cualquier ave), 3503.5 (relativa a la captura, posesión o destrucción de cualquier ave de presa o sus nidos o huevos) y 3513 (relativa a la captura ilegal de cualquier ave migratoria no cinegética).

Especies no incluidas: No es necesario que las especies de plantas y animales figuren oficialmente como En Peligro, Raras o Amenazadas (E, R o T) en ninguna lista estatal o federal para ser consideradas E, R o T según la CEQA. Si se puede demostrar que una especie cumple los criterios de E, R o

T, tal como se especifica en la sección 15380 de las Directrices de la CEQA, el CDFW recomienda que se tenga plenamente en cuenta en el análisis ambiental del proyecto.

RESUMEN DE LA DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Proponente: Departamento de Transporte de California (Caltrans)

Objetivo: Caltrans, en colaboración con la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, propone ampliar la carretera estatal (SR) 99 en la ciudad de Tulare desde el sur del cruce de la avenida 200 hasta el norte del cruce de la avenida Prosperity, entre las millas postales 25,2 y 30,6. Se construiría un carril en cada dirección en la mediana de la autopista existente para crear una autopista de seis carriles dividida por una barrera de hormigón en la mediana a lo largo de unas 5,4 millas. Se construiría un carril en cada dirección en la mediana de la autopista existente para crear una autopista de seis carriles, dividida por una barrera de hormigón en la mediana a lo largo de unas 5,4 millas. Además, se reconstruiría el actual enlace de Paige Avenue. Se está considerando una alternativa de construcción y otra de no construcción. La alternativa de construcción tiene tres opciones de diseño para el enlace de Paige Avenue: un diseño de tres rotondas con un puente elevado sobre Paige Avenue; un diseño de cuatro rotondas con un puente elevado sobre Paige Avenue; y un diseño de cuatro rotondas con un puente bajo Paige Avenue. Cada opción tiene una variación de realinear el Canal de Tulare o la instalación de alcantarillas en los lugares donde la carretera cruza el canal, la creación de dos nuevas cuencas de drenaje y la instalación de nuevas paredes de sonido y vallas de seguridad de 8 pies de altura en SR 99.

Ubicación: El proyecto abarca a un segmento de 5,4 millas de largo de SR 99 entre las millas postales 25,2 y 30,6, dentro de la ciudad de Tulare, Condado de Tulare.

Tiempo: Actualmente está previsto que el proyecto comience a construirse en 2027 y se abra al público en 2030. El Proyecto tardaría 400 días laborables en completarse, incluyendo aproximadamente 150 noches de trabajo de construcción.

COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES

El CDFW ofrece los siguientes comentarios y recomendaciones para ayudar a Caltrans a identificar adecuadamente los impactos directos e indirectos significativos, o potencialmente significativos, del Proyecto sobre los recursos de peces y fauna (biológicos). También pueden incluirse comentarios editoriales u otras sugerencias para mejorar el documento. Se adjunta un Programa recomendado de seguimiento y notificación de las medidas de mitigación (anexo 1).

El 14 de mayo de 2021, el CDFW presentó comentarios a Caltrans sobre la Notificación de Preparación en los que se indicaba que el CDFW estaba preocupado por los posibles impactos sobre las siguientes especies de estatus especial: El halcón de Swainson (*Buteo swainsoni*), amenazado por el Estado, el zorro kit de San Joaquín (*Vulpes macrotis mutica*), amenazado por el Estado y en peligro de extinción a nivel federal, y el búho de madriguera (*Athene cunicularia*), especie de interés especial del Estado. El CDFW también está preocupado por los posibles impactos del proyecto en los murciélagos, incluidas las siguientes especies de interés especial: murciélago pálido (*Antrozous pallidus*), murciélago orejudo de Townsend (*Corynorhinus townsendii*), murciélago moteado (*Euderma maculatum*) y murciélago mastín occidental (*Eumops perotis californicus*).

I. Entorno medioambiental e impacto asociado

¿Tendría el proyecto un efecto adverso sustancial, ya sea directamente o a través de modificaciones del hábitat, sobre cualquier especie identificada como candidata, sensible o de estatus especial en los planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por el CDFW o el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS)?

COMENTARIO 1: Halcón de Swainson (*Swainson's Hawk*, SWHA)

Problema: Se sabe que el SWHA anida en las inmediaciones de la zona del proyecto, que contiene y colinda con el hábitat de anidación y alimentación de la especie. La CNDDDB tiene varios registros de nidificación en la región, incluida la ubicación de un nido a una milla del extremo sur del proyecto (CDFW 2023). Se sabe que el halcón de Swainson anida y se alimenta en zonas agrícolas que se encuentran en la parte sur del área del proyecto. El DEIR/EA identificó que el área del proyecto contiene un hábitat de anidación y alimentación potencialmente adecuado para el SWHA e identificó medidas de evitación y minimización para llevar a cabo estudios previos a la construcción y establecer amortiguadores de 500 pies alrededor de los nidos activos. Sin embargo, la zona de protección propuesta no es tan amplia como la zona de protección de media milla que suele recomendar el CDFW y el DEIR/EA no aborda la necesidad de mitigación si se eliminan los árboles de los nidos. El SWHA anida en árboles solitarios en campos agrícolas o pastos, árboles al borde de carreteras adyacentes a hábitats adecuados para la alimentación o en árboles situados en zonas ribereñas (CDFW 2016). Dado que las actividades del proyecto supondrán un nivel de perturbación superior al del tráfico normal y las actividades agrícolas de la región, el CDFW considera posible que las actividades del proyecto representen un estímulo novedoso que podría provocar el abandono del nido si se producen a menos de media milla de un nido activo de SWHA. Si anidan en la zona del proyecto o cerca de ella, las actividades del proyecto tienen el potencial de provocar el abandono del nido o la pérdida del hábitat de alimentación, lo que tendría un impacto significativo en la anidación local del SWHA.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para la SWHA:

Debido a la posibilidad de que se encuentren SHWA anidando en la zona del proyecto o cerca de ella y a la probabilidad de que sea necesario realizar actividades en el proyecto durante la temporada de anidamiento, el CDFW recomienda que Caltrans consulte con el CDFW acerca de la obtención de un ITP para el SWHA, de conformidad con la sección 2081 subdivisión (b) del Código de Pesca y Caza. El CDFW aconseja que un biólogo calificado realice estudios de protocolo para el SWHA siguiendo toda la metodología de estudio desarrollada por el Comité Asesor Técnico del SWHA (SWHA TAC 2000) en la temporada de estudio inmediatamente anterior a la ejecución del proyecto. Si las actividades del proyecto van a tener lugar durante la temporada de nidificación (del 1 de marzo al 15 de septiembre), y se identifican nidos activos, el CDFW recomienda que se delimite y mantenga una franja de protección mínima de media milla alrededor de cada nido. La zona de seguridad debería mantenerse hasta que finalice la temporada de cría o hasta que un biólogo competente determine que las aves han volado y ya no dependen del nido o de los cuidados parentales para sobrevivir, a fin de evitar el abandono de nidos y otras capturas de SWHA debidas a las actividades del proyecto. Si se detecta un nido activo de SWHA y no es factible establecer una zona de protección sin perturbaciones, está justificada la consulta con el CDFW para debatir cómo ejecutar el proyecto y evitar la captura. Si no puede evitarse la captura, es necesario autorizarla mediante la adquisición de un ITP, de conformidad con la sección 2081 subdivisión (b) del Código de Pesca y Caza, para cumplir con la CESA.

Como mitigación, el CDFW recomienda que la retirada de árboles nido conocidos del SWHA, incluso fuera de la temporada de nidificación, se sustituya por una especie arbórea autóctona adecuada en una proporción de 3:1 en la zona del proyecto o cerca de ella o en otra zona que se protegerá a perpetuidad. Esta mitigación compensaría los impactos locales y temporales de la pérdida de hábitat de nidificación. Además, el CDFW recomienda compensar la pérdida de hábitat de alimentación del SWHA tal como se describe en el "Informe del personal del CDFW relativo a la mitigación de los impactos sobre los halcones de Swainson" (CDFG 1994) para reducir los impactos sobre el hábitat de alimentación a menos que significativos. El informe del personal recomienda que la mitigación de la pérdida de hábitat se produzca a una distancia mínima de 16 km de los lugares de nidificación conocidos. El CDFW formula las siguientes recomendaciones basadas en el informe del personal:

Para proyectos dentro de 1 milla de un árbol de anidación activo, un mínimo de 1 acre de terreno de manejo de hábitat (HM) por cada acre de desarrollo.

Para proyectos dentro de 5 millas de un nido activo pero a más de 1 milla, un mínimo de $\frac{3}{4}$ de acre de terreno HM por cada acre de desarrollo.

Para proyectos dentro de 10 millas de un árbol de anidación activo pero a más de 5 millas de un árbol nido activo, un mínimo de ½ acre de tierra HM por cada acre de desarrollo.

COMENTARIO 2: Zorro Kit San Joaquín (SJKF)

Problema: El DEIR/EA concluyó que no se espera que el SJKF aparezca dentro de la zona del proyecto debido a las supuestas malas condiciones del hábitat y la baja base de presas. Sin embargo, el SJKF se ha dado históricamente en la ciudad de Tulare y actualmente se sabe que se da en otras zonas urbanas muy desarrolladas del valle de San Joaquín (CDFW 2023). Aunque actualmente no se tiene constancia de la presencia del SJKF en esta parte del condado de Tulare, se sabe que el tamaño de la población de SJKF fluctúa con el tiempo, y su ausencia en un año no indica necesariamente un hallazgo negativo. Además de los hábitats nativos, también se sabe que el SJKF habita en zonas de paso, terrenos baldíos, parques, zonas ajardinadas, campos de golf, campos petrolíferos, etc. El SJKF puede verse atraído al emplazamiento del proyecto debido al tipo y nivel de las actividades de alteración del suelo y a los suelos sueltos y friables resultantes de la alteración intensiva del suelo. Además, los SJKF son más activos por la noche, y se han propuesto trabajos nocturnos para este proyecto. Si bien la pérdida de hábitat resultante de la conversión de tierras para el desarrollo agrícola, urbano e industrial es la principal amenaza para el SJKF (Cypher et al. 2013), pueden producirse impactos en la especie debido a las actividades de construcción cerca de los individuos que se esconden, y los individuos que son atraídos por la alteración del suelo. Si están presentes en la zona del proyecto o cerca de ella, las actividades del proyecto pueden tener un impacto significativo en las poblaciones locales del SJKF.

Las carreteras y el desarrollo pueden aumentar la fragmentación de la población, reducir la supervivencia al impedir el movimiento al hábitat de refugio (es decir, dispersarse al hábitat adyacente, localizar fuentes de alimento) o al hábitat reproductivo (es decir, hábitat de cría), e impedir la recolonización del hábitat potencial (Haddad et al. 2015). Limitar el movimiento y el paso de las especies puede conducir a la reducción de la aptitud genética de las poblaciones, haciéndolas más vulnerables a condiciones cambiantes o extremas, la incapacidad de las poblaciones para recolonizar el hábitat después de eventos de perturbación (por ejemplo, incendios, inundaciones, sequías), la pérdida de poblaciones residentes de vida silvestre por la alteración de la estructura de la comunidad (por ejemplo, composición de especies, distribución), o la pérdida parcial o completa de las poblaciones de especies migratorias debido al bloqueo del acceso a hábitats críticos (Haddad et al. 2015; Nicholson et al. 2006). El CDFW considera que la ampliación de la SR 99 sin mejorar el paso de la fauna silvestre puede representar un impacto significativo para el SJKF u otra fauna silvestre. Aumentar o preservar la barrera actual sin un análisis del movimiento de la

fauna silvestre limita la oportunidad que tiene este proyecto de diseñar estructuras que permitan mejorar la conectividad del hábitat.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para SJKF:

Tipo de guarida	Amortiguador (pies)	Medida protectora
Potencial	50	Marcadores de no molestar
Atípica	50	Marcadores de no molestar
Conocida	100	Vallas de exclusión
Natal/De cría	Contactar USFWS y CDFW	Contactar USFWS y CDFW

COMENTARIO 3: Búho de madriguera (BUOW)

Problema: El DEIR/EA no incluía una evaluación de la posible presencia de BUOW ni de sus posibles impactos. La zona del proyecto se encuentra dentro del área de dispersión conocida del BUOW y, según las imágenes aéreas, es posible que haya BUOW dentro de la zona del proyecto o junto a ella. El BUOW habita en praderas abiertas o en las orillas de canales adyacentes, derechos de paso, terrenos baldíos, que contienen madrigueras de pequeños mamíferos, una característica de hábitat necesaria que el BUOW utiliza para anidar y cubrirse (Gervais et al. 2008). El BUOW depende del hábitat de madriguera durante todo el año para su supervivencia y reproducción.

La pérdida y degradación del hábitat se consideran las mayores amenazas para el BUOW en California (Gervais et al. 2008). Los impactos directos potencialmente significativos asociados a las actividades del proyecto incluyen el colapso de madrigueras, la captura involuntaria, el abandono de nidos, la reducción del éxito reproductivo, la reducción de la salud y el vigor de los huevos o crías y la mortalidad directa de individuos. Además, y como se describe en el "Informe del personal del CDFW sobre la mitigación del búho de madriguera" (CDFG 2012), excluir o desalojar al BUOW de sus madrigueras se considera un impacto potencialmente significativo según la CEQA. Las actividades de construcción cerca de madrigueras activas podrían resultar en impactos potencialmente significativos para los búhos que anidan o pasan el invierno.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para BUOW:

El CDFW recomienda que un biólogo calificado evalúe si existen características de hábitat adecuadas para el BUOW dentro o adyacentes al sitio del Proyecto (por ejemplo, madrigueras). Si hay características de hábitat adecuadas, el CDFW recomienda evaluar la presencia/ausencia de BUOW haciendo que un biólogo cualificado realice estudios siguiendo el "Protocolo de estudio y directrices de mitigación del búho de madriguera" del Consorcio del Búho de Madriguera de California (CBOC 1993) y el "Informe del personal del CDFW sobre mitigación del búho de madriguera" (CDFG 2012). En concreto, el CBOC y el informe del personal del CDFW sugieren

que se realicen tres o más estudios de vigilancia durante el día, con un intervalo de al menos tres semanas entre cada visita durante la temporada alta de cría (del 15 de abril al 15 de julio), cuando los BUOW son más detectables. El CDFW recomienda que se establezcan zonas de amortiguación sin perturbaciones, como se indica en el "*Staff Report on Burrowing Owl Mitigation*" (CDFG 2012), antes y durante cualquier actividad de perturbación del suelo. En concreto, el informe del personal del CDFW recomienda que se eviten los impactos en las madrigueras ocupadas de acuerdo con la siguiente tabla, a menos que un biólogo calificado aprobado por el CDFW verifique mediante métodos no invasivos que: 1) las aves no han iniciado la puesta de huevos ni la incubación; o 2) las crías de las madrigueras ocupadas se alimentan de forma independiente y son capaces de sobrevivir por sí solas.

Ubicación	Momento del año	Nivel de perturbación y zonas de amortiguación recomendadas (metros) Bajo	Nivel de perturbación y zonas de amortiguación recomendadas (metros) Medio	Nivel de perturbación y zonas de amortiguación recomendadas (metros) Alto
Lugar de anidación	1 abr – 5 ago	200	500	500
Lugar de anidación	16 ago – 15 oct	200	200	500
Lugar de anidación	16 oct – 31 mar	50	100	500

COMENTARIO 4: Murciélagos de estatus especial

Problema: El DEIR/EA no proporcionó una evaluación de los impactos potenciales para los murciélagos de estatus especial u otros murciélagos y existe un hábitat adecuado para que los murciélagos se posen dentro y cerca del área del proyecto. Los murciélagos pálido, orejudo de Townsend, moteado y rojo occidental pueden posarse en diversos hábitats naturales y artificiales presentes en la zona del proyecto, como árboles, acantilados y estructuras artificiales como edificios, puentes y alcantarillas. Los murciélagos son especialmente propensos a utilizar estructuras artificiales incluso cerca de autopistas con mucho tráfico y zonas urbanas cuando el hábitat natural es limitado, como en la zona del proyecto. Si no se toman las medidas adecuadas para evitar y minimizar la presencia de murciélagos, las actividades del proyecto pueden tener efectos potencialmente significativos en los murciélagos que se posan o que son madres, incluido el posible aprisionamiento involuntario, la reducción del éxito reproductivo, la reducción de la salud y el vigor de los huevos o crías, y la mortalidad directa de individuos.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para los murciélagos:

El CDFW aconseja que un biólogo calificado realice estudios específicos de murciélagos y posibles hábitats de descanso dentro de los 400 pies del área del proyecto antes de las actividades del proyecto. Siempre que sea posible, se recomienda evitar la presencia de murciélagos mediante la delimitación y el respeto de zonas de protección no perturbadoras en función de la actividad y la especie, tal como se recomienda en la Tabla 7-1 de " Mitigación de murciélagos por Caltrans: Guía para el desarrollo de soluciones viables y eficaces" (H. T. Harvey & Associates 2021), que oscilan entre 100 y 400 pies. Si se observan murciélagos posados en el área del proyecto y las áreas de amortiguación, el CDFW recomienda que Caltrans detenga las obras en el área de amortiguación y coordine con el CDFW las recomendaciones de minimización del impacto específicas para el sitio. Para mitigar los posibles impactos del proyecto sobre los murciélagos, el CDFW alienta a Caltrans a incorporar el hábitat de los murciélagos en el diseño del proyecto.

II. Comentarios o sugerencias editoriales

El CDFW solicita que el EIR/EA identifique plenamente los impactos potenciales sobre los recursos biológicos, incluidas las especies mencionadas. Para evaluar adecuadamente cualquier impacto potencial sobre los recursos biológicos, biólogos/botánicos calificados deben realizar estudios biológicos específicos durante el período o períodos de estudio apropiados para cada especie, a fin de determinar si en el área del proyecto pueden estar presentes especies de estatus especial o características de hábitat adecuadas. Los estudios biológicos correctamente realizados, y la información obtenida de ellos, son esenciales para identificar cualquier medida de mitigación, minimización y evitación, o la necesidad de estudios adicionales o a nivel de protocolo, y para identificar cualquier impacto relacionado con el proyecto según la CESA y otras especies de interés. CDFW recomienda que el EIR/EA aborde los impactos potenciales a estas especies y proporcione medidas de mitigación mensurables que, según sea necesario, reduzcan los impactos a niveles menos que significativos. Se puede encontrar información sobre protocolos de estudio y seguimiento de especies sensibles en el sitio web del CDFW (<https://www.wildlife.ca.gov/conservation/surveyprotocols>).

Aves que anidan: El CDFW recomienda que la ejecución del proyecto se lleve a cabo durante la temporada de no anidamiento de las aves; no obstante, si las actividades de alteración del suelo o de la vegetación deben realizarse durante la temporada de anidamiento (del 1 de febrero al 15 de septiembre), el solicitante del proyecto es responsable de garantizar que la ejecución del proyecto no suponga una violación de la Ley del Tratado de Aves Migratorias o de los Códigos de Pesca y Caza pertinentes, tal como se ha mencionado anteriormente.

Para evaluar los impactos relacionados con el proyecto sobre las aves que anidan, el CDFW recomienda que un biólogo de vida silvestre calificado realice estudios previos a la actividad para detectar nidos activos no más de 10 días antes del inicio de la alteración del suelo o la vegetación para maximizar la probabilidad de que se detecten nidos que potencialmente podrían verse afectados. El CDFW también recomienda que los estudios abarquen un área suficiente alrededor de la zona del proyecto para identificar los nidos y determinar su estado. Por área suficiente se entiende cualquier área potencialmente afectada por el Proyecto. Además de los impactos directos (es decir, la destrucción de nidos), el ruido, las vibraciones y el movimiento de trabajadores o equipos también podrían afectar a los nidos. Antes de iniciar las actividades de construcción, el CDFW recomienda que un biólogo calificado realice un estudio para establecer una línea base de comportamiento de todos los nidos identificados. Una vez que comience la construcción, el CDFW recomienda que un biólogo calificado supervise continuamente los nidos para detectar cambios de comportamiento resultantes del proyecto. Si se producen cambios de comportamiento, el CDFW recomienda detener el trabajo que causa ese cambio y consultar con el CDFW para medidas adicionales de evitación y minimización.

Si no es posible el seguimiento continuo de los nidos identificados por parte de un biólogo de vida silvestre calificado, el CDFW recomienda una barrera mínima de no perturbación de 250 pies alrededor de los nidos activos de especies de aves no incluidas en la lista y una barrera de no perturbación de 500 pies alrededor de los nidos activos de rapaces no incluidas en la lista. Se recomienda mantener estas zonas de protección hasta que finalice la temporada de cría o hasta que un biólogo calificado determine que las aves han volado y ya no dependen del nido o de los cuidados parentales para sobrevivir. Es posible modificar estas zonas de amortiguación sin perturbaciones cuando existan razones biológicas o ecológicas de peso para hacerlo, como cuando la topografía oculte la zona de construcción de un nido. El CDFW recomienda que un biólogo de vida silvestre calificado asesore y apoye cualquier desviación de estas zonas de amortiguamiento y notifique al CDFW antes de aplicar una variación.

Especies de la lista federal: El CDFW recomienda coordinar con el USFWS las posibles repercusiones sobre las especies incluidas en la lista federal, entre las que se incluyen el camarón de las charcas vernaes (*Branchinecta lynchi*) y el SJKF. La captura en virtud de la Ley federal de especies en peligro de extinción (*Endangered Species Act*, ESA) se define de forma más amplia que la CESA; la captura en virtud de la ESA también incluye la modificación o degradación significativa del hábitat que podría causar la muerte o lesiones a una especie incluida en la lista al interferir con patrones de comportamiento esenciales como la reproducción, la búsqueda de alimento o la anidación/el anidamiento. El CDFW aconseja consultar al USFWS con suficiente antelación antes de realizar cualquier actividad que altere el suelo.

Impactos acumulativos: El CDFW recomienda que se lleve a cabo un análisis de impacto acumulativo para todos los recursos biológicos que se verán afectados de forma significativa o potencialmente significativa por la ejecución del Proyecto, incluidos aquellos cuyos impactos se determinen como menos que significativos con mitigación incorporada o para aquellos recursos que sean raros o que se encuentren en mal estado de salud o en declive y que se verán afectados por el Proyecto, incluso si dichos impactos son relativamente pequeños (es decir, menos que significativos). Se recomienda analizar los impactos acumulativos utilizando una metodología aceptable para evaluar los impactos de proyectos pasados, presentes y futuros razonablemente previsibles sobre los recursos y centrarse específicamente en el recurso, no en el Proyecto. Sería necesario identificar y cartografiar un área de estudio de recursos apropiada para cada recurso que se analice y utilice para este análisis. El personal del CDFW está disponible para consultas en apoyo de los análisis de impactos acumulativos como fideicomisario y organismo responsable en virtud de la CEQA.

DATOS MEDIOAMBIENTALES

La CEQA exige que la información desarrollada en los informes de impacto ambiental y en las declaraciones negativas se incorpore a una base de datos que pueda utilizarse para realizar determinaciones ambientales posteriores o complementarias (Código de Recursos Públicos, sección 21003, subdivisión (e)). En consecuencia, se ruega informar al CNDDDB de las especies y comunidades naturales especiales detectadas durante los estudios del proyecto. El formulario de estudio de campo CNDDDB se puede encontrar en el siguiente enlace: <https://www.wildlife.ca.gov/data/cnddb/submitting-data>. El formulario relleno puede enviarse electrónicamente a la CNDDDB a la siguiente dirección de correo electrónico: cnddb@wildlife.ca.gov. Los tipos de información que se comunican a la CNDDDB pueden consultarse en el siguiente enlace: <https://www.wildlife.ca.gov/data/cnddb/plants-and-animals>.

TASAS DE TRAMITACIÓN

Si se determina que el proyecto puede afectar a los recursos biológicos, será necesario evaluar las tasas de tramitación. Las tasas son pagaderas en el momento de la presentación de la Notificación de Determinación por parte de la Agencia Principal y sirven para ayudar a sufragar el coste de la revisión ambiental por parte del CDFW. El pago de la tasa es necesario para que la aprobación del proyecto subyacente sea operativa, adquirida y definitiva (Código de Reglamentos de California, Título 14, sección 753.5; Código de Pesca y Caza, sección 711.4; Código de Recursos Públicos, sección 21089).

CONCLUSIÓN

El CDFW agradece la oportunidad de comentar el Proyecto para ayudar a Caltrans a identificar y mitigar los impactos del proyecto sobre los recursos biológicos.

Si tiene alguna pregunta, póngase en contacto con Mindy Trask, Científica Ambiental Superior (Especialista), en la dirección que figura en este membrete, por teléfono al (559) 939-0282, o por correo electrónico a mary.trask@wildlife.ca.gov.

Atentamente,

DocuSigned by:

E9964E60293D40A...

Julie A. Vance
Directora Regional
Anexo 1: Programa recomendado de seguimiento y notificación de las medidas paliativas (MMRP)

REFERENCIAS

- California Burrowing Owl Consortium (CBOC). 1993. Burrowing owl survey protocol and mitigation guidelines. April 1993.
- CDFG. 2012. Staff Report on Burrowing Owl Mitigation. California Department of Fish and Game. March 7, 2012.
- California Department of Fish and Game (CDFG). 1994. Staff Report Regarding Mitigation for Impacts to Swainson's Hawks (*Buteo swainsoni*) in the Central Valley of California. California Department of Fish and Wildlife.
- CDFW. 2023. Biogeographic Information and Observation System, Version 6 (BIOS 6). <https://www.wildlife.ca.gov/data/bios> (accessed May 22, 2023).
- Cypher et al. 2013. Cypher, B. L., S. E. Phillips, P. A. Kelly, 2013. Quantity and distribution of suitable habitat for endangered San Joaquin kit foxes: conservation implications. *Canid Biology and Conservation* 16(7): 25–31.
- Gervais, J.A., D.D. Rosenberg, and L.A. Comrack. Burrowing Owl (*Athene cunicularia*) in Shuford, W.D. and T. Gardali, editors. 2008. *California Bird Species of Special Concern: A ranked assessment of species, subspecies, and distinct populations of birds of immediate*

conservation concern. In: California. Studies of Western Birds 1. Western Field Ornithologists, Camarillo, California, and California Department of Fish and Game, Sacramento, California, USA.

Haddad, N. M., Brudvig, L. A., Clobert, J., Davies, K. F., Gonzalez, A., Holt, R. D., & Lovejoy, T. E. (2015). Habitat fragmentation and its lasting impact on Earth's ecosystems. *Science Advances*, 1, e1500052. <https://doi.org/10.1126/sciadv.1500052> (accessed April 12, 2023).

H. T. Harvey & Associates. 2021. Caltrans Bat Mitigation: A Guide to Developing Feasible and Effective Solutions. Prepared for California Department of Transportation, Sacramento, CA. Updated October 2021. 212 pp.

Nicholson, E., Westphal, M. I., Frank, K., Rochester, W. A., Pressey, R. L., Lindenmayer, D. B., & Possingham, H. P. (2006). A new method for conservation planning for the persistence of multiple species. *Ecology Letters*, 9, 1049–1060.

Swainson's Hawk Technical Advisory Committee (SWHA TAC), 2000. Recommended Timing and Methodology for Swainson's Hawk Nesting Surveys in the Central Valley of California. Swainson's Hawk Technical Advisory Committee. May 31, 2000.

United States Fish and Wildlife Service (USFWS). 2011. Standard recommendations for the protection of the San Joaquin kit fox prior to or during ground disturbance. United States Fish and Wildlife Service. January 2011.

DEPARTAMENTO DE PESCA Y VIDA SILVESTRE DE CALIFORNIA

PROGRAMA RECOMENDADO DE SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS PALIATIVAS (RECOMMENDED MITIGATION MONITORING AND REPORTING PROGRAM, MMRP)

PROYECTO: Proyecto de ampliación de la ruta estatal 99 de la ciudad de Tulare

El CDFW propone que se incorporen las siguientes medidas al MMRP del proyecto:

Medida De Mitigación Recomendada Antes De Perturbar El Suelo O La Vegetación	Estatus/ Fecha/Iniciales
Potencial permiso de captura incidental de halcón de Swainson (SWHA) Sección 2081	No disponible
Estudios de SWHA	No disponible
Estudios sobre el zorro kit de San Joaquín (SJKF)	No disponible
Posible permiso de captura incidental de SJKF Sección 2081	No disponible
Estudios sobre el búho de madriguera (GUOW)	No disponible
Estudios sobre murciélagos	No disponible
Hábitat de murciélagos en el diseño del proyecto	No disponible

Medida De Mitigación Recomendada Durante La Construcción	Estatus/Fecha/Iniciales
Evitación de SWHA	No disponible
Evitación de SJKF	No disponible
Evitación de BUOW	No disponible
Evitación de murciélagos	No disponible

Respuestas de Caltrans a los comentarios del Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California: Gracias por sus comentarios. Sus comentarios se reproducen a continuación, con una respuesta de Caltrans después de cada comentario.

Comentario 1 (Halcón de Swainson): Se sabe que el SWHA anida en las inmediaciones de la zona del proyecto, que contiene y colinda con el hábitat de anidación y alimentación de la especie. La CNDDDB tiene varios registros de nidificación en la región, incluida la ubicación de un nido a una milla del extremo sur del proyecto (CDFW 2023). Se sabe que el halcón de Swainson anida y se alimenta en zonas agrícolas que se encuentran en la parte sur del área del proyecto. El DEIR/EA identificó que el área del proyecto contiene un hábitat de anidación y alimentación potencialmente adecuado para el SWHA e identificó medidas de evitación y minimización para llevar a cabo estudios previos a la construcción y establecer amortiguadores de 500 pies alrededor de los nidos activos. Sin embargo, la zona de protección propuesta no es tan amplia como la zona de protección de media milla que suele recomendar el CDFW y el DEIR/EA no aborda la necesidad de mitigación si se eliminan los

árboles de los nidos. El SWHA anida en árboles solitarios en campos agrícolas o pastos, árboles al borde de carreteras adyacentes a hábitats adecuados para la alimentación o en árboles situados en zonas ribereñas (CDFW 2016). Dado que las actividades del proyecto supondrán un nivel de perturbación superior al del tráfico normal y las actividades agrícolas de la región, el CDFW considera posible que las actividades del proyecto representen un estímulo novedoso que podría provocar el abandono del nido si se producen a menos de media milla de un nido activo de SWHA. Si anidan en la zona del proyecto o cerca de ella, las actividades del proyecto tienen el potencial de provocar el abandono del nido o la pérdida del hábitat de alimentación, lo que tendría un impacto significativo en la anidación local del SWHA.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para la SWHA: Debido a la posibilidad de que se encuentren SHWA anidando en la zona del proyecto o cerca de ella y a la probabilidad de que sea necesario realizar actividades en el proyecto durante la temporada de anidamiento, el CDFW recomienda que Caltrans consulte con el CDFW acerca de la obtención de un ITP para el SWHA, de conformidad con la sección 2081 subdivisión (b) del Código de Pesca y Caza. El CDFW aconseja que un biólogo calificado realice estudios de protocolo para el SWHA siguiendo toda la metodología de estudio desarrollada por el Comité Asesor Técnico del SWHA (SWHA TAC 2000) en la temporada de estudio inmediatamente anterior a la ejecución del proyecto. Si las actividades del proyecto van a tener lugar durante la temporada de nidificación (del 1 de marzo al 15 de septiembre), y se identifican nidos activos, el CDFW recomienda que se delimite y mantenga una franja de protección mínima de media milla alrededor de cada nido. La zona de seguridad debería mantenerse hasta que finalice la temporada de cría o hasta que un biólogo competente determine que las aves han volado y ya no dependen del nido o de los cuidados parentales para sobrevivir, a fin de evitar el abandono de nidos y otras capturas de SWHA debidas a las actividades del proyecto. Si se detecta un nido activo de SWHA y no es factible establecer una zona de protección sin perturbaciones, está justificada la consulta con el CDFW para debatir cómo ejecutar el proyecto y evitar la captura. Si no puede evitarse la captura, es necesario autorizarla mediante la adquisición de un ITP, de conformidad con la sección 2081 subdivisión (b) del Código de Pesca y Caza, para cumplir con la CESA.

Como mitigación, el CDFW recomienda que la retirada de árboles nido conocidos del SWHA, incluso fuera de la temporada de nidificación, se sustituya por una especie arbórea autóctona adecuada en una proporción de 3:1 en la zona del proyecto o cerca de ella o en otra zona que se protegerá a perpetuidad. Esta mitigación compensaría los impactos locales y temporales de la pérdida de hábitat de nidificación. Además, el CDFW recomienda compensar la pérdida de hábitat de alimentación del SWHA tal como se describe en el "Informe del personal del CDFW relativo a la mitigación de los

impactos sobre los halcones de Swainson" (CDFG 1994) para reducir los impactos sobre el hábitat de alimentación a menos que significativos. El informe del personal recomienda que la mitigación de la pérdida de hábitat se produzca a una distancia mínima de 16 km de los lugares de nidificación conocidos. El CDFW formula las siguientes recomendaciones basadas en el informe del personal:

Para proyectos dentro de 1 milla de un árbol de anidación activo, un mínimo de 1 acre de terreno de manejo de hábitat (HM) por cada acre de desarrollo.

Para proyectos dentro de 5 millas de un nido activo pero a más de 1 milla, un mínimo de $\frac{3}{4}$ de acre de terreno HM por cada acre de desarrollo.

Para proyectos dentro de 10 millas de un árbol de anidación activo pero a más de 5 millas de un árbol nido activo, un mínimo de $\frac{1}{2}$ acre de tierra HM por cada acre de desarrollo.

Respuesta al comentario 1 (Halcón de Swainson): En el informe de impacto ambiental se recomiendan para este proyecto estudios previos a la construcción según el protocolo *Metodología y calendario recomendados para los estudios de nidificación del halcón de Swainson en el Valle Central de California (mayo de 2000)*. Aunque la zona de protección que el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California recomienda para esta especie es de 0,5 millas, Caltrans ha evitado con éxito los impactos sobre la nidificación del halcón de Swainson a lo largo del sistema de autopistas estatales en todo el Valle Central con la aplicación de una zona de protección de 600 pies de radio sin perturbaciones. Caltrans está de acuerdo en que si se detecta la presencia del halcón de Swainson y no es factible establecer una zona de seguridad sin perturbaciones, está justificada la consulta con el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California para debatir cómo ejecutar el proyecto y evitar la captura. Si la captura es inevitable, Caltrans se adhiere a la adquisición de un permiso de captura incidental de conformidad con la Sección 2081 Subdivisión (B) del Código de Pesca y Caza, que es necesario para cumplir con la Ley de Especies en Peligro de California.

Comentario 2 (Zorro Kit San Joaquín): El DEIR/EA concluyó que no se espera que el SJKF aparezca dentro de la zona del proyecto debido a las supuestas malas condiciones del hábitat y la baja base de presas. Sin embargo, el SJKF se ha dado históricamente en la ciudad de Tulare y actualmente se sabe que se da en otras zonas urbanas muy desarrolladas del valle de San Joaquín (CDFW 2023). Aunque actualmente no se tiene constancia de la presencia del SJKF en esta parte del condado de Tulare, se sabe que el tamaño de la población de SJKF fluctúa con el tiempo, y su ausencia en un año no indica necesariamente un hallazgo negativo. Además de los hábitats nativos, también se sabe que el SJKF habita en zonas de paso, terrenos baldíos, parques, zonas ajardinadas, campos de golf, campos petrolíferos, etc. El SJKF puede verse atraído al emplazamiento del proyecto

debido al tipo y nivel de las actividades de alteración del suelo y a los suelos sueltos y friables resultantes de la alteración intensiva del suelo. Además, los SJKF son más activos por la noche, y se han propuesto trabajos nocturnos para este proyecto. Si bien la pérdida de hábitat resultante de la conversión de tierras para el desarrollo agrícola, urbano e industrial es la principal amenaza para el SJKF (Cypher et al. 2013), pueden producirse impactos en la especie debido a las actividades de construcción cerca de los individuos que se esconden, y los individuos que son atraídos por la alteración del suelo. Si están presentes en la zona del proyecto o cerca de ella, las actividades del proyecto pueden tener un impacto significativo en las poblaciones locales del SJKF.

Las carreteras y el desarrollo pueden aumentar la fragmentación de la población, reducir la supervivencia al impedir el movimiento al hábitat de refugio (es decir, dispersarse al hábitat adyacente, localizar fuentes de alimento) o al hábitat reproductivo (es decir, hábitat de cría), e impedir la recolonización del hábitat potencial (Haddad et al. 2015). Limitar el movimiento y el paso de las especies puede conducir a la reducción de la aptitud genética de las poblaciones, haciéndolas más vulnerables a condiciones cambiantes o extremas, la incapacidad de las poblaciones para recolonizar el hábitat después de eventos de perturbación (por ejemplo, incendios, inundaciones, sequías), la pérdida de poblaciones residentes de vida silvestre por la alteración de la estructura de la comunidad (por ejemplo, composición de especies, distribución), o la pérdida parcial o completa de las poblaciones de especies migratorias debido al bloqueo del acceso a hábitats críticos (Haddad et al. 2015; Nicholson et al. 2006). El CDFW considera que la ampliación de la SR 99 sin mejorar el paso de la fauna silvestre puede representar un impacto significativo para el SJKF u otra fauna silvestre. Aumentar o preservar la barrera actual sin un análisis del movimiento de la fauna silvestre limita la oportunidad que tiene este proyecto de diseñar estructuras que permitan mejorar la conectividad del hábitat.

Respuesta al comentario 2 (Zorro Kit San Joaquín): 30 días antes de la ejecución del proyecto, un biólogo cualificado llevará a cabo estudios previos a la actividad utilizando transectos. Se establecerán zonas de amortiguación sin perturbaciones, tal como se describe en el protocolo del Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. "Recomendaciones estandarizadas para la protección del zorro kit de San Joaquín antes o durante la perturbación del suelo" (Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. 2011), alrededor de las guaridas adecuadas o conocidas del zorro kit de San Joaquín. Si no es posible establecer zonas de amortiguación sin perturbaciones, Caltrans consultará con el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California en relación con un permiso de captura incidental, de conformidad con el Código de Pesca y Caza, sección 2081, subdivisión (b), para cumplir con la Ley de Especies en Peligro de California.

Comentario 3 (Búho de madriguera): El DEIR/EA no incluía una evaluación de la posible presencia de BUOW ni de sus posibles impactos. La zona del proyecto se encuentra dentro del área de dispersión conocida del BUOW y, según las imágenes aéreas, es posible que haya BUOW dentro de la zona del proyecto o junto a ella. El BUOW habita en praderas abiertas o en las orillas de canales adyacentes, derechos de paso, terrenos baldíos, que contienen madrigueras de pequeños mamíferos, una característica de hábitat necesaria que el BUOW utiliza para anidar y cubrirse (Gervais et al. 2008). El BUOW depende del hábitat de madriguera durante todo el año para su supervivencia y reproducción.

La pérdida y degradación del hábitat se consideran las mayores amenazas para el BUOW en California (Gervais et al. 2008). Los impactos directos potencialmente significativos asociados a las actividades del proyecto incluyen el colapso de madrigueras, la captura involuntaria, el abandono de nidos, la reducción del éxito reproductivo, la reducción de la salud y el vigor de los huevos o crías y la mortalidad directa de individuos. Además, y como se describe en el "Informe del personal del CDFW sobre la mitigación del búho de madriguera" (CDFG 2012), excluir o desalojar al BUOW de sus madrigueras se considera un impacto potencialmente significativo según la CEQA. Las actividades de construcción cerca de madrigueras activas podrían resultar en impactos potencialmente significativos para los búhos que anidan o pasan el invierno.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para BUOW: El CDFW recomienda que un biólogo calificado evalúe si existen características de hábitat adecuadas para el BUOW dentro o adyacentes al sitio del Proyecto (por ejemplo, madrigueras). Si hay características de hábitat adecuadas, el CDFW recomienda evaluar la presencia/ausencia de BUOW haciendo que un biólogo calificado realice estudios siguiendo el "Protocolo de estudio y directrices de mitigación del búho de madriguera" del Consorcio del Búho de Madriguera de California (CBOC 1993) y el "Informe del personal del CDFW sobre mitigación del búho de madriguera" (CDFG 2012). En concreto, el CBOC y el informe del personal del CDFW sugieren que se realicen tres o más estudios de vigilancia durante el día, con un intervalo de al menos tres semanas entre cada visita durante la temporada alta de cría (del 15 de abril al 15 de julio), cuando los BUOW son más detectables. El CDFW recomienda que se establezcan zonas de amortiguación sin perturbaciones, como se indica en el "Staff Report on Burrowing Owl Mitigation" (CDFG 2012), antes y durante cualquier actividad de perturbación del suelo. En concreto, el informe del personal del CDFW recomienda que se eviten los impactos en las madrigueras ocupadas de acuerdo con la siguiente tabla, a menos que un biólogo calificado aprobado por el CDFW verifique mediante métodos no invasivos que: 1) las aves no han iniciado la puesta de huevos ni la incubación; o 2) las crías de las madrigueras ocupadas se alimentan de forma independiente y son capaces de sobrevivir por sí solas.

Respuesta al comentario 3 (Búho de madriguera): Caltrans está de acuerdo en que un biólogo calificado debe evaluar si existen características de hábitat adecuadas para el búho de madriguera dentro o cerca del sitio del proyecto. Si el hábitat está presente, Caltrans se adhiere a la realización de estudios siguiendo el "Protocolo de estudio y mitigación del búho de madriguera" del Consorcio del búho de madriguera de California (CDFG 2012). Si se detectan búhos de madriguera, se implementará un amortiguador de no perturbación, como se indica en el "Informe del personal sobre mitigación de búhos de madriguera" (CDFG 2012), antes y durante cualquier actividad de perturbación del suelo.

Comentario 4 (Murciélagos de estatus especial): El DEIR/EA no proporcionó una evaluación de los impactos potenciales para los murciélagos de estatus especial u otros murciélagos y existe un hábitat adecuado para que los murciélagos se posen dentro y cerca del área del proyecto. Los murciélagos pálido, orejudo de Townsend, moteado y rojo occidental pueden posarse en diversos hábitats naturales y artificiales presentes en la zona del proyecto, como árboles, acantilados y estructuras artificiales como edificios, puentes y alcantarillas. Los murciélagos son especialmente propensos a utilizar estructuras artificiales incluso cerca de autopistas con mucho tráfico y zonas urbanas cuando el hábitat natural es limitado, como en la zona del proyecto. Si no se toman las medidas adecuadas para evitar y minimizar la presencia de murciélagos, las actividades del proyecto pueden tener efectos potencialmente significativos en los murciélagos que se posan o que son madres, incluido el posible aprisionamiento involuntario, la reducción del éxito reproductivo, la reducción de la salud y el vigor de los huevos o crías, y la mortalidad directa de individuos.

Medidas de evitación, minimización o mitigación recomendadas para los murciélagos: El CDFW aconseja que un biólogo calificado realice estudios específicos de murciélagos y posibles hábitats de descanso dentro de los 400 pies del área del proyecto antes de las actividades del proyecto. Siempre que sea posible, se recomienda evitar la presencia de murciélagos mediante la delimitación y el respeto de zonas de protección no perturbadoras en función de la actividad y la especie, tal como se recomienda en la Tabla 7-1 de "Mitigación de murciélagos por Caltrans: Guía para el desarrollo de soluciones viables y eficaces" (H. T. Harvey & Associates 2021), que oscilan entre 100 y 400 pies. Si se observan murciélagos posados en el área del proyecto y las áreas de amortiguación, el CDFW recomienda que Caltrans detenga las obras en el área de amortiguación y coordine con el CDFW las recomendaciones de minimización del impacto específicas para el sitio. Para mitigar los posibles impactos del proyecto sobre los murciélagos, el CDFW alienta a Caltrans a incorporar el hábitat de los murciélagos en el diseño del proyecto.

Respuesta al comentario 4 (Murciélagos de estatus especial): Caltrans está de acuerdo en que un biólogo calificado realice estudios específicos de

murciélagos y posibles hábitats de descanso a 400 pies del área del proyecto antes del inicio de las actividades del proyecto. Caltrans evitará, siempre que sea posible, la presencia de murciélagos mediante la delimitación y el respeto de zonas de protección sin perturbaciones en función de la actividad y la especie, tal como se recomienda en la Tabla 7-1 de " Mitigación de murciélagos de Caltrans: Guía para el desarrollo de soluciones viables y eficaces" (H.T. Harvey & Associates 2021).

Comentario 5 (Comentarios o sugerencias editoriales): El CDFW solicita que el EIR/EA identifique plenamente los impactos potenciales sobre los recursos biológicos, incluidas las especies mencionadas. Para evaluar adecuadamente cualquier impacto potencial sobre los recursos biológicos, biólogos/botánicos calificados deben realizar estudios biológicos específicos durante el período o períodos de estudio apropiados para cada especie, a fin de determinar si en el área del proyecto pueden estar presentes especies de estatus especial o características de hábitat adecuadas. Los estudios biológicos correctamente realizados, y la información obtenida de ellos, son esenciales para identificar cualquier medida de mitigación, minimización y evitación, o la necesidad de estudios adicionales o a nivel de protocolo, y para identificar cualquier impacto relacionado con el proyecto según la CESA y otras especies de interés. CDFW recomienda que el EIR/EA aborde los impactos potenciales a estas especies y proporcione medidas de mitigación mensurables que, según sea necesario, reduzcan los impactos a niveles menos que significativos. Se puede encontrar información sobre protocolos de estudio y seguimiento de especies sensibles en el sitio web del CDFW (<https://www.wildlife.ca.gov/conservation/surveyprotocols>).

Respuesta al comentario 5 (Comentarios o sugerencias editoriales): Caltrans acepta que biólogos o botánicos calificados lleven a cabo estudios biológicos específicos durante el periodo o periodos de estudio apropiados para cada especie, con el fin de determinar si en el emplazamiento del proyecto puede haber especies especiales o hábitats adecuados.

Comentario 6 (Aves que anidan): El CDFW recomienda que la ejecución del proyecto se lleve a cabo durante la temporada de no anidamiento de las aves; no obstante, si las actividades de alteración del suelo o de la vegetación deben realizarse durante la temporada de anidamiento (del 1 de febrero al 15 de septiembre), el solicitante del proyecto es responsable de garantizar que la ejecución del proyecto no suponga una violación de la Ley del Tratado de Aves Migratorias o de los Códigos de Pesca y Caza pertinentes, tal como se ha mencionado anteriormente.

Para evaluar los impactos relacionados con el proyecto sobre las aves que anidan, el CDFW recomienda que un biólogo de vida silvestre calificado realice estudios previos a la actividad para detectar nidos activos no más de 10 días antes del inicio de la alteración del suelo o la vegetación para maximizar la probabilidad de que se detecten nidos que potencialmente

podrían verse afectados. El CDFW también recomienda que los estudios abarquen un área suficiente alrededor de la zona del proyecto para identificar los nidos y determinar su estado. Por área suficiente se entiende cualquier área potencialmente afectada por el Proyecto. Además de los impactos directos (es decir, la destrucción de nidos), el ruido, las vibraciones y el movimiento de trabajadores o equipos también podrían afectar a los nidos. Antes de iniciar las actividades de construcción, el CDFW recomienda que un biólogo calificado realice un estudio para establecer una línea base de comportamiento de todos los nidos identificados. Una vez que comience la construcción, el CDFW recomienda que un biólogo calificado supervise continuamente los nidos para detectar cambios de comportamiento resultantes del proyecto. Si se producen cambios de comportamiento, el CDFW recomienda detener el trabajo que causa ese cambio y consultar con el CDFW para medidas adicionales de evitación y minimización.

Si no es posible el seguimiento continuo de los nidos identificados por parte de un biólogo de vida silvestre calificado, el CDFW recomienda una barrera mínima de no perturbación de 250 pies alrededor de los nidos activos de especies de aves no incluidas en la lista y una barrera de no perturbación de 500 pies alrededor de los nidos activos de rapaces no incluidas en la lista. Se recomienda mantener estas zonas de protección hasta que finalice la temporada de cría o hasta que un biólogo calificado determine que las aves han volado y ya no dependen del nido o de los cuidados parentales para sobrevivir. Es posible modificar estas zonas de amortiguación sin perturbaciones cuando existan razones biológicas o ecológicas de peso para hacerlo, como cuando la topografía oculte la zona de construcción de un nido. El CDFW recomienda que un biólogo de vida silvestre calificado asesore y apoye cualquier desviación de estas zonas de amortiguamiento y notifique al CDFW antes de aplicar una variación.

Respuesta al Comentario 6 (Aves que anidan): Tanto los estudios generales previos a la construcción como los estudios protocolizados del halcón de Swainson captarán cualquier otra ave migratoria o rapaz. Caltrans realizará un seguimiento de los nidos activos detectados en la zona y se coordinará con el CDFW si se producen cambios de comportamiento. Se mantendrán barreras de 250 pies alrededor de los nidos activos de especies de aves no incluidas en la lista y una barrera de 500 pies de no perturbación alrededor de los nidos activos de rapaces no incluidas en la lista hasta que haya finalizado la temporada de cría o hasta que un biólogo calificado haya determinado que las aves han volado y ya no dependen del nido o del cuidado parental in situ para su supervivencia.

Comentario 7 (Especies de la lista federal): El CDFW recomienda coordinar con el USFWS las posibles repercusiones sobre las especies incluidas en la lista federal, entre las que se incluyen el camarón de las charcas vernaes (*Branchinecta lynchi*) y el SJKF. La captura en virtud de la Ley federal de especies en peligro de extinción (*Endangered Species Act*,

ESA) se define de forma más amplia que la CESA; la captura en virtud de la ESA también incluye la modificación o degradación significativa del hábitat que podría causar la muerte o lesiones a una especie incluida en la lista al interferir con patrones de comportamiento esenciales como la reproducción, la búsqueda de alimento o la anidación/el anidamiento. El CDFW aconseja consultar al USFWS con suficiente antelación antes de realizar cualquier actividad que altere el suelo.

Respuesta al comentario 7 (Especies de la lista federal): Caltrans consultará con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE.UU. para cumplir con la Ley de Especies en Peligro de Extinción con suficiente antelación a cualquier actividad de alteración del suelo.

Comentario 8 (Impactos acumulativos): El CDFW recomienda que se lleve a cabo un análisis de impacto acumulativo para todos los recursos biológicos que se verán afectados de forma significativa o potencialmente significativa por la ejecución del Proyecto, incluidos aquellos cuyos impactos se determinen como menos que significativos con mitigación incorporada o para aquellos recursos que sean raros o que se encuentren en mal estado de salud o en declive y que se verán afectados por el Proyecto, incluso si dichos impactos son relativamente pequeños (es decir, menos que significativos). Se recomienda analizar los impactos acumulativos utilizando una metodología aceptable para evaluar los impactos de proyectos pasados, presentes y futuros razonablemente previsibles sobre los recursos y centrarse específicamente en el recurso, no en el Proyecto. Sería necesario identificar y cartografiar un área de estudio de recursos apropiada para cada recurso que se analice y utilice para este análisis. El personal del CDFW está disponible para consultas en apoyo de los análisis de impactos acumulativos como fideicomisario y organismo responsable en virtud de la CEQA.

Respuesta al comentario 8 (Impactos acumulativos): Caltrans reconoce la recomendación de que se realice un análisis de impacto acumulativo para los recursos biológicos que puedan verse afectados en diversos grados por la ejecución del proyecto. En el informe final de impacto ambiental/evaluación ambiental, capítulo 2, sección 2.3, Caltrans aborda los impactos de los diversos aspectos de la construcción y proporciona medidas de evitación y minimización para abordar los impactos sobre cualquier especie que pueda encontrarse en la zona. Caltrans considera que se ha realizado un análisis adecuado teniendo en cuenta la ubicación del proyecto y el alcance de las obras.

Comentario del Consejo de Liderazgo de Justicia y Responsabilidad

22 de septiembre de 2023

Javier Almaguer,
Científico Medioambiental Senior,
División Medioambiental del Distrito 6,
Departamento de Transporte de California,
2015 East Shields Avenue, Suite 100,
Fresno, California 93726

Enviado por correo electrónico: javier.almaguer@dot.ca.gov

RE: Comentarios sobre el Intercambiador de Seis Carriles de Tulare y Paige Avenue y el DEIR Recirculado y el Análisis y Determinación de Conformidad de la Calidad del Aire Asociado

Estimado Javier Almaguer,

El Consejo de Liderazgo para la Justicia y la Rendición de Cuentas (*Leadership Counsel for Justice and Accountability*, LCJA) y el Comité de Matheny Tract (MTC) escriben para expresar su preocupación por el Informe Recirculado de Impacto Ambiental del Departamento de Transporte de California (Caltrans) (*Recirculated Draft Environmental Impact Report/Environmental Assessment*, DEIR o RDEIR), y el correspondiente análisis de conformidad de la calidad del aire y las determinaciones realizadas de conformidad con la Ley de Aire Limpio para el proyecto de seis carriles de Tulare y el Intercambiador de Paige Avenue ("Proyecto"). El proyecto, el RDEIR y los documentos de apoyo plantean graves problemas de justicia ambiental y posibles violaciones de las leyes de derechos civiles.

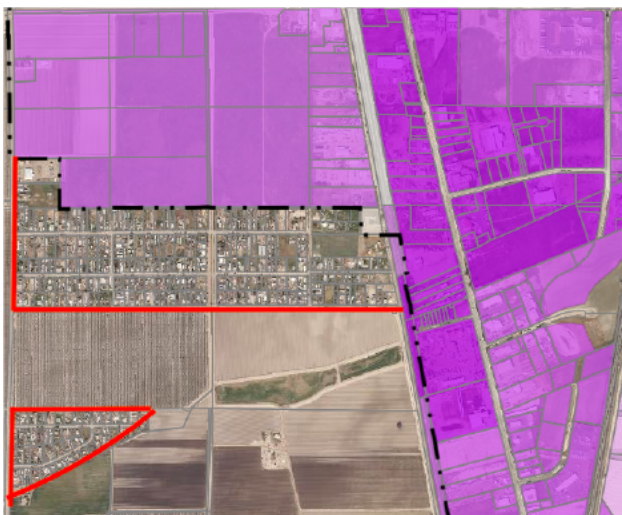
Basándonos en nuestra revisión del RDEIR, Caltrans incumple los requisitos legales de la Ley de Calidad Medioambiental de California, Código de Recursos Públicos § 21000 y siguientes, ("CEQA"), la Ley Nacional de Política Medioambiental, 42 U.S.C. §§ 4321 y siguientes, ("NEPA"), la Ley de Aire Limpio, 42 U.S.C. 7401 y siguientes, ("CAA") y otras leyes federales y estatales de derechos civiles, incluida, entre otras, la Ley de Empleo y Vivienda Justos, (§§12900 - 12996) ("FEHA"), ("CAA") y otras leyes federales y estatales de derechos civiles, incluidas, entre otras, la Ley de Empleo y Vivienda Justos (§§12900 - 12996) ("FEHA"), la obligación de Caltrans de promover la vivienda justa ("AFFH") y el artículo 11135 del Código de Gobierno de California.

Caltrans está obligado a realizar una Declaración de Impacto Ambiental ("DIA") completa para el Proyecto; incluir alternativas razonables adicionales; revelar plenamente todos los impactos ambientales; cumplir con los planes estatales y locales; adoptar todas las medidas de mitigación disponibles que reduzcan y eviten los impactos del Proyecto, incluyendo para asegurar la

evitación y reducción de los impactos sobre los residentes que viven en Matheny Tract; llevar a cabo un análisis de puntos calientes; analizar con precisión la conformidad de los Proyectos con los planes de calidad del aire; y asegurar que este Proyecto no viola las leyes estatales o federales de derechos civiles.

Para ayudar a aliviar los impactos ambientales del Proyecto y abordar los problemas de vivienda justa, justicia ambiental y derechos civiles, antes de la aprobación del EIR o del Proyecto, Caltrans debe celebrar un acuerdo con la Ciudad de Tulare que exija a Tulare rezonificar el terreno adyacente a Matheny a un distrito de zona que no permita usos industriales, sino que permita parques, instalaciones comunitarias o recreativas o viviendas. La rezonificación a un distrito que no permita usos industriales puede evitar el aumento de VMT y garantizar que este proyecto no prive a Matheny Tract de las oportunidades de recursos y servicios necesarios para satisfacer las necesidades actuales y futuras de la comunidad.

En la actualidad, los terrenos bajo jurisdicción municipal al norte, este y sur de Matheny Tract son distritos de zonas industriales ligeras y pesadas. Dado que el propósito del proyecto es dar cabida al transporte de mercancías y bienes, Caltrans está posicionando a la ciudad de Tulare para continuar expandiendo su desarrollo industrial, como reconoce el RDEIR (RDEIR en p. 50). El siguiente gráfico muestra la comunidad de Matheny Tract, en rojo, y la zona industrial de la ciudad de Tulare en púrpura.¹ Como se muestra a continuación, la comunidad limita con el distrito industrial de la ciudad sin ningún tipo de mitigación de los impactos de los usos industriales del suelo. Algunos terrenos al norte de Matheny siguen sin urbanizar, lo que ofrece la oportunidad de una mayor industrialización, que el proyecto pretende acomodar e inducir. Sin embargo, la modificación de la zonificación crearía un amortiguador en torno a Matheny y reduciría el impacto ambiental en una comunidad ya gravemente afectada y desatendida.



I. Antecedentes

LCJA es una Organización Comunitaria (*Community Based Organization*, CBO) centrada en trabajar junto a las comunidades más afectadas para abogar por una política sólida y erradicar la injusticia para garantizar la igualdad de acceso a las oportunidades, independientemente de la riqueza, la raza, los ingresos y el lugar. Las comunidades con las que trabaja la LCJA sufren daños medioambientales desproporcionados y un acceso desigual a las oportunidades. LCJA crea conciencia de las necesidades y oportunidades de inversión y protección de las comunidades históricamente desatendidas, como Matheny Tract, así como, otras comunidades desfavorecidas en el Condado de Tulare y el Valle de San Joaquín. LCJA trabaja para asegurar la inclusión de las comunidades rurales de bajos ingresos en los principales debates, políticas y programas.

MTC se compone de residentes de Matheny Tract, una comunidad no incorporada situada junto a los límites de la ciudad de Tulare y a menos de dos millas del emplazamiento del Proyecto. MTC ha luchado durante mucho tiempo para lograr condiciones ambientales saludables, aire limpio, agua limpia y sostenible, e infraestructura comunitaria como: drenaje, iluminación, aceras, carriles para bicicletas, espacios verdes para los niños y la comunidad, servicios comunitarios, como centros juveniles y viviendas, así como zonas de amortiguamiento cerca de las operaciones agrícolas e industriales. La MTC está preocupada por el impacto que los futuros proyectos industriales y de transporte tendrán en la salud y la seguridad de sus comunidades.

Matheny Tract es una comunidad desfavorecida no incorporada, una comunidad que comenzó como un lugar de refugio para los trabajadores agrícolas afroamericanos a mediados del siglo 20, que ha continuado siendo pasada por alto e ignorada por la Ciudad de Tulare.² De acuerdo con CalEnviroScreen la actual raza/etnia demográfica de Matheny Tract consiste en 75 por ciento de hispanos/latinos, 21 por ciento de blancos, y menos del 2 por ciento de residentes afroamericanos. La reticencia de la ciudad hacia los residentes de Matheny Tract ha dado lugar a la actual falta de infraestructuras básicas³ y a la exposición a diversas fuentes de usos contaminantes del suelo, incluida la planta de aguas residuales de la ciudad de Tulare, a la que los residentes no tienen acceso.⁴ Matheny Tract está rodeada por la zona industrial de la ciudad. A pesar de su proximidad a la ciudad de Tulare, Matheny Tract sigue siendo una comunidad no incorporada con una infraestructura básica limitada, como aguas residuales, alumbrado y aceras. Como comunidad no incorporada, Matheny Tract no se beneficia de los servicios de la ciudad; sin embargo, la comunidad tiene que soportar la carga de las decisiones de uso del suelo de la ciudad.

Los residentes de Matheny Tract experimentan una mala calidad de vida y problemas de salud exacerbados en gran medida por las ramificaciones de

vivir cerca de una variedad de fuentes contaminantes. Basado en CalEnviroScreen5 los residentes de Matheny experimentan mayores cargas de contaminación que el 94 por ciento de todos los tramos censales en el estado; Matheny Tract se encuentra en el percentil 85 para el ozono, el percentil 95 para partículas 2.5, el percentil 31 para las emisiones tóxicas, y en el percentil 80 para la exposición a pesticidas. Los residentes sufren problemas de salud como asma, alergias, hemorragias nasales, dolores de cabeza y problemas respiratorios. De hecho, la comunidad se sitúa en el percentil 75 para el asma, y por encima del percentil 70 para el bajo peso al nacer. (Id.).

Dadas las fuentes existentes de emisiones y las condiciones de salud de la comunidad, la MTC está particularmente preocupada por el desarrollo industrial inducido y el aumento de las emisiones de camiones pesados y de carga como resultado del Proyecto del Intercambiador de Paige Ave. Matheny Tract se encuentra a menos de dos millas del Intercambiador de Paige Avenue y a menos de una milla de las rutas de desvío propuestas. Se encuentra adyacente al área que comprende el "Plan Específico de la Calle I" de la Ciudad de Tulare,6 un área que está zonificada para usos de suelo industrial, incluyendo instalaciones de distribución de almacenes, entre otros usos industriales. La calle I es adyacente a Matheny Tract y serviría al desarrollo industrial facilitado por este proyecto. Dada la proximidad de Matheny Tract a la zona industrial y a este proyecto, la comunidad sufrirá los efectos del proyecto durante y después de la construcción.

En el RDEIR, Caltrans propone ampliar la carretera estatal 99 en la ciudad de Tulare desde justo al sur del cruce de la avenida 200 hasta el cruce de la avenida Prosperity (millas postales 25,2-30,6). Se construiría un carril en cada dirección en la mediana de la autopista para crear una autopista de seis carriles. Se reconfiguraría el enlace existente en Paige Avenue. Uno de los principales objetivos de este proyecto es "mejorar el acceso a las instalaciones locales relacionadas con los camiones y a la zona industrial vecina" y mejorar el movimiento de mercancías (RDEIR en p. 5). El RDEIR reconoce que el proyecto "acelerará" el desarrollo industrial de la zona (RDEIR, p. 50). La capacidad del Proyecto para "mejorar el acceso" es ambigua y no está respaldada con pruebas sustanciales en el RDEIR. En cuanto a los efectos del proyecto, el RDEIR analiza la mayoría de los efectos del proyecto como reducción de la congestión, sin afrontar los efectos de la aceleración del desarrollo industrial. El propósito de Caltrans para este Proyecto es directamente contrario a los deseos de los residentes de Matheny Tract, que llevan mucho tiempo abogando por que la Ciudad y otros organismos gubernamentales aborden las deficientes condiciones sanitarias y comunitarias causadas por la proliferación del desarrollo industrial y la falta de inversión y consideración de sus necesidades.

Este proyecto afectará negativamente y supondrá una carga para los residentes de Matheny, al tiempo que socavaría el potencial para abordar las

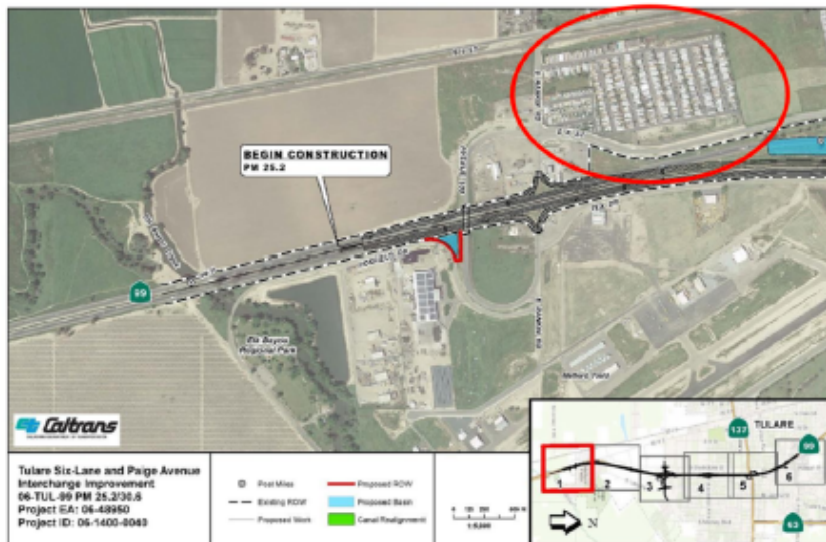
disparidades en el acceso a diversas formas de oportunidad que afectan a Matheny Tract. Como resultado de este Proyecto, los residentes de Matheny, que ya sufren una carga de contaminación increíblemente alta, estarán expuestos a emisiones atmosféricas adicionales de los casi 20 millones de millas anuales adicionales recorridas, sin incluir las millas de los camiones que viajan a las instalaciones industriales que el Proyecto atraerá en el Área del Plan Específico de la Calle I. Estas emisiones afectarán negativamente a la salud y el bienestar de los residentes de Matheny. Los residentes también estarán expuestos a la contaminación lumínica, acústica y por vibraciones de las nuevas instalaciones industriales y del tráfico de camiones y automóviles cerca de sus hogares, lo que deteriorará aún más su salud. La siguiente tabla del RDEIR muestra el deterioro de las condiciones actuales de la comunidad y, sin embargo, este proyecto propone empeorar aún más esas condiciones.

Tabla 2.40 Recursos en el área de estudio

Áreas de estudio de recursos y evaluaciones de problemas medioambientales	Alcance geográfico del área de estudio de los recursos	Salud/Estatus de los recursos	Contribuciones del proyecto a los impactos acumulativos
Calidad del aire	Área circundante del proyecto	En declive	Considerable
Visual/estético	Corredor del proyecto propuesto	Estable	No considerable
Ruido y vibración	Corredor del proyecto propuesto	En declive	No considerable
Circulación/aumento de tráfico	Corredor del proyecto propuesto	En declive	No considerable
Gases invernadero	Área circundante del proyecto	En declive	Considerable

También se incluyen en el mismo tramo censal que Matheny dos aparcamientos de casas rodantes, Sun and Fun RV Park y Country Estates Manufactured Home Community (con más de 100 hogares) situados en Rankin Road, y viviendas unifamiliares situadas en la calle I. Al igual que Matheny Tract, estas comunidades ya se enfrentan a la carga de la contaminación debido a su proximidad a los usos industriales del suelo y, en particular, al tráfico de camiones pesados. Situadas a menos de media milla del inicio del emplazamiento del Proyecto y a unos 530 pies de la 99, la construcción y el aumento del tráfico agravarán aún más las condiciones de estas comunidades. La Figura 1-4 del RDEIR, que se incluye a continuación, representa el inicio de la obra en relación con los complejos de casas rodantes.

Figure 1-4 Design Layout 1: Begin Construction Segment



Este proyecto está diseñado para fomentar el desarrollo industrial y de almacenes, que por sí solo y de forma acumulativa supondrá una carga adicional para estas comunidades. Este proyecto plantea serios problemas de justicia medioambiental y entra en conflicto con las obligaciones de Caltrans de promover de forma efectiva la vivienda justa, y sólo debe seguir adelante con el objetivo y la intención de mejorar los problemas de seguridad y la demanda actual en el enlace de Paige Avenue, pero no debe diseñarse de forma que induzca y fomente un mayor desarrollo industrial cerca de Matheny Tract y otras comunidades vulnerables, como los aparcamientos de casas rodantes cercanos.

II. Falta de oportunidades de participación pública

La participación pública es una parte esencial del proceso CEQA. (14 C.C.R. § 15201). La participación pública no sólo es esencial en virtud de la CEQA, sino que también es un componente central de la obligación de Caltrans de promover de manera razonable la vivienda justa en virtud de la ley estatal y es esencial en virtud de muchas otras leyes aplicables y directrices de la agencia que se aplican a la revisión y aprobación de este proyecto. (Código de Gobierno § 8899.50(a)&(b); Guía AFFH del HCD, pág. 217; Véase también el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964; la Orden Ejecutiva 12898; la Orden Ejecutiva 13166 sobre Dominio Limitado del Inglés (exige que los organismos federales examinen los servicios que prestan, identifiquen cualquier necesidad de servicios para las personas con dominio limitado del inglés (Limited English Proficiency, LEP), y desarrollen e implementen un sistema para prestar esos servicios de manera que las personas con LEP puedan tener un acceso significativo a ellos); 40 C.F.R. § 1506.6; 40 C.F.R. § 93.A.F.R. § 93.A.F.R.). 105 ("Las agencias afectadas que realicen determinaciones de conformidad sobre planes, programas y

proyectos de transporte establecerán un proceso proactivo de participación pública que ofrezca la oportunidad de revisión y comentarios públicos mediante, como mínimo, la provisión de un acceso público razonable a la información técnica y política considerada por la agencia al inicio del periodo de comentarios públicos y antes de tomar medidas formales sobre una determinación de conformidad para todos los planes de transporte y TIP, en consonancia con estos requisitos y los de 23 C.F.R. 450.316(a)").

Lamentablemente, Caltrans no ha garantizado que toda la información pertinente sobre el proyecto y sus efectos ambientales se ponga a disposición del público al no reconocer la existencia de comunidades vulnerables afectadas y al no incluir un análisis adecuado de la justicia ambiental, la calidad del aire y otros impactos en el DEIR recirculado, como se describe a continuación. (Véanse 42 U.S.C. § 4332(2)(C); 40 C.F.R. § 1500.1(a)). Específicamente, Caltrans eliminó dos tramos censales que se habían identificado previamente como comunidades de justicia ambiental en el primer borrador del DEIR, pero que se eliminaron sin explicación. Caltrans tampoco ha puesto a disposición del público la información técnica, los estudios y los informes en los que se basó y que se incorporaron al DEIR recirculado, ni los datos en los que se basan los hallazgos y las conclusiones del DEIR recirculado. Por ejemplo, ninguno de estos estudios e informes está publicados en el sitio web de Caltrans para este proyecto ni se pusieron a disposición del público de ninguna otra forma de la que tengamos conocimiento. Estos documentos tuvieron que solicitarse a Caltrans y tardaron unos días en obtenerse. Caltrans tampoco puso a disposición del público las versiones en español de los estudios e informes en los que se basó el RDEIR y que se incorporaron al mismo. Sin embargo, agradecemos que Caltrans haya publicado una versión en español del DEIR recirculado.

Las Agencias líderes de este Proyecto no han involucrado a las comunidades vulnerables y de primera línea, incluyendo Matheny Tract y los aparcamientos de casas rodantes cercanos para solicitar retroalimentación sobre la creación de este Proyecto. Contrariamente a los compromisos asumidos en la Declaración de Equidad de Caltrans, Caltrans no involucró de manera significativa a las comunidades marginadas de manera transparente e inclusiva, ni realizó consultas ni colaboró con los residentes marginados en la creación de este proyecto. Caltrans no llevó a cabo una divulgación proactiva ni consultó a los residentes de Matheny Tract y de los complejos de casas rodantes antes de elaborar el RDEIR. A los residentes de la comunidad de casas fabricadas Country Estate, por ejemplo, no se les notificó directamente sobre el proyecto, sino que el administrador de la propiedad les informó sobre la segunda jornada de puertas abiertas. La información sobre el proyecto se limitaba a la descripción de este y no incluía información sobre sus posibles repercusiones. Caltrans debería haber enviado folletos por correo a cada uno de los propietarios de las comunidades cercanas. Del mismo modo, no se informó a los residentes de Matheny Tract sobre la primera jornada de puertas abiertas.

Caltrans realizó dos talleres públicos sobre el proyecto. Durante el primer taller abierto al público el 26 de abril de 2023, que cubrió el primer borrador del EIR y no el RDEIR, Caltrans no proporcionó los paneles informativos que mostraban información como una descripción de los VMT, estudios ambientales, derecho de paso y diseño del proyecto en español; todos los paneles informativos estaban únicamente en inglés. Aunque Caltrans proporcionó un intérprete, sólo había un intérprete para todos los que hablaban español. El intérprete no disponía del equipo ni de las herramientas necesarias para garantizar que el personal de Caltrans escuchara o respondiera a las preguntas de los asistentes y, dado el formato de la jornada de puertas abiertas, un intérprete no fue suficiente para garantizar que los asistentes hispanohablantes recibieran la traducción al español de los paneles durante su visita. Al final, los once asistentes hispanohablantes se aglomeraron en torno al traductor cerca de la mesa de comentarios captando fragmentos de la información presentada.

El segundo taller de puertas abiertas, y único para el RDEIR, celebrado el 15 de agosto de 2023 fue más accesible para los residentes; se celebró en la escuela primaria Palo Verde y la presentación se dio en inglés y español. Sin embargo, algunos residentes-como los de la comunidad de casas fabricadas County Estates que viven dentro de 500 pies del proyecto-expresaron una necesidad apremiante de un alcance más amplio para los eventos del taller para que todos los residentes afectados puedan tener una oportunidad significativa de participar en el proceso de toma de decisiones. La MTC expresó su preocupación por el estilo del taller; las presentaciones se hicieron al mismo tiempo que la gente navegaba por los paneles informativos y discutía cada una de ellas, lo que dificultó que los asistentes escucharan la presentación. La MTC también expresó su preocupación por la forma en que Caltrans presentó el proyecto y su diseño como si el proyecto ya hubiera sido aprobado y estuvieran planeando seguir adelante, en lugar de querer escuchar los comentarios de la comunidad sobre los impactos al tráfico, la contaminación y las decisiones de uso, y escuchar las medidas de mitigación sugeridas con el fin de tomar una decisión sobre cómo proceder o no con el Proyecto.

Además, no ha habido un proceso de participación pública en relación con el análisis de conformidad de la calidad del aire realizado para el proyecto. El público no fue notificado de un período de comentarios públicos para el análisis de calidad del aire, e incluso si se produjo un período de comentarios no era accesible al público y los residentes no fueron informados de las decisiones que se tomaron en relación con el proyecto. La MTC no tenía forma de conocer, recibir o encontrar el análisis de la calidad del aire sin dirigirse directamente al personal de varias agencias. No hubo divulgación directa a las comunidades vulnerables afectadas sobre el proceso público o la posibilidad de hacer comentarios sobre la decisión.

Como se indicó anteriormente, dado que el proyecto tendrá un impacto directo en la comunidad desfavorecida no incorporada de Matheny Tract y en los residentes del complejo de casas rodantes, los organismos principales deben actuar de acuerdo con sus compromisos de equidad y trabajar en consulta y colaboración con los residentes para evitar que este proyecto cause daños en el futuro. Las Agencias líderes de este Proyecto deben completar un análisis exhaustivo del impacto ambiental, incorporar medidas de mitigación que reflejen los aportes y las prioridades de la comunidad, y entablar una comunicación continua con las comunidades afectadas para actualizarlas sobre el estado del Proyecto y recibir más aportes antes de su aprobación.

Las Agencias líderes deben mantener una comunicación y colaboración continuas con la comunidad durante la fase de implementación de este Proyecto para permitir la oportunidad de plantear y abordar preocupaciones e impactos no identificados o mitigados adecuadamente. La MTC espera con interés la reunión con el personal de Caltrans y los socios locales como una vía para proporcionar de manera significativa y relevante información para este proyecto. La MTC espera que al reunirse con Caltrans, el departamento pueda entender mejor el impacto que este proyecto pueda tener, lo cual es integral para las obligaciones de alcance público de las agencias y los propios compromisos raciales y de equidad de Caltrans.

III. Las repercusiones ambientales del proyecto hacen necesaria la elaboración de una EIS completa conforme a la NEPA

Caltrans está obligada a elaborar una Declaración de Impacto Ambiental (*Environmental Impact Statement*, EIS) para este proyecto, dadas las pruebas sustanciales que constan en el expediente de que es probable que el proyecto provoque impactos significativos en el medio ambiente (23 C.F.R. § 771.123(a)). (23 C.F.R. § 771.123(a)). Múltiples factores, como los efectos adversos sobre la calidad del aire, la salud pública y la seguridad, y la posible violación de las leyes federales y estatales y los procesos de planificación local destinados a proteger el medio ambiente, exigen que se complete un EIR completo para este proyecto. (40 C.F.R. § 1501.3(b); véase *Ocean Advocates v. U.S. Army Corps of Eng'rs*, 402 F.3d 846, 864 (9th Cir. 2005), 402 F.3d at 864 (exige que se prepare una "declaración de impacto ambiental si se plantean cuestiones sustanciales sobre si un proyecto puede causar una degradación significativa de algún factor ambiental humano")). Estos impactos se analizan con más detalle en la presente carta a continuación.

Además, existe una disputa sustancial entre el Consejo de Liderazgo, el Comité de Matheny Tract, y los residentes de Matheny Tract, por un lado, y Caltrans, por otro, sobre el tamaño, la naturaleza y los efectos de esta acción, como lo demuestran nuestros comentarios a continuación, la información proporcionada a Caltrans en los talleres públicos, y otra correspondencia pública a Caltrans sobre el Proyecto. Varios residentes se

presentaron al primer taller de Caltrans planteando problemas y preocupaciones que tenían con el proyecto y muchos más asistieron al segundo taller. Los comentarios que enviaron expresaban su preocupación por el tráfico, la calidad del aire y el crecimiento industrial inducido por este proyecto. *LaFlamme v. FERC*, 852 F.2d 389, 400-01 (9th Cir. 1988). Un dictamen de impacto no significativo (*Finding of No Significant Impact*, FONSI) no es apropiado, o legalmente permisible, en este caso dada la evidencia en el expediente que muestra la existencia de efectos ambientales adversos significativos, incluyendo pero no limitado a los hallazgos de Caltrans de que el proyecto tendría impactos significativos e inevitables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Animamos a los organismos principales del proyecto a que sigan el Memorando de Consulta Interinstitucional de Maya Hildebrand de 17 de noviembre de 2021, que establece en la página 21: "el documento de la NEPA será un EIR."

IV. Caltrans tergiversa ilegalmente la revisión ambiental

Caltrans está eludiendo ilegalmente la revisión medioambiental del Proyecto en su totalidad al no tener en cuenta los impactos medioambientales de las aprobaciones relacionadas con el Plan de Negocio de la Ruta Estatal 99 de Caltrans y el Plan Maestro de Mejora del Corredor de la Ruta Estatal 99 y los numerosos proyectos de ampliación de carreteras e intercambiadores que Caltrans ha realizado y está realizando en la Ruta Estatal 99 en todo el Valle de San Joaquín. El sitio web del Distrito 6 de Caltrans enumera 13 proyectos en curso sólo en el condado de Tulare, que no incluye muchos proyectos adicionales en Fresno, Kern o Madera. Además, hay otro proyecto de intercambio, el International Agri-Center Way Interchange, que está a sólo 0,8 millas de este proyecto, que aún no se ha completado, sin embargo, Caltrans separó su revisión ambiental.



El artículo 15378 de las Directrices de la CEQA define un proyecto en el marco de la CEQA como "el conjunto de la acción" que puede dar lugar directa o indirectamente a cambios físicos en el medio ambiente. Esta amplia definición tiene por objeto proporcionar la máxima protección del medio ambiente. La fragmentación o segmentación se produce cuando un

organismo divide un proyecto en dos o más partes y evalúa cada una de ellas en un documento ambiental independiente, en lugar de evaluar la totalidad del proyecto en un único documento ambiental. Esto está explícitamente prohibido por la CEQA, ya que dividir un proyecto en varias partes permitiría a un organismo minimizar los impactos ambientales aparentes de un proyecto mediante la evaluación de partes individuales por separado, cada una de las cuales puede tener un impacto menos que significativo en el medio ambiente, pero que juntas pueden dar lugar a un impacto significativo. Segmentar un proyecto también puede dificultar el desarrollo de estrategias de mitigación integrales. La NEPA tiene requisitos similares contra la fragmentación. (Véase *Daly v. Volpe*, 514 F.2d 1106, en p. 1109 (3d Cir. 1975), ("debe evitarse la fragmentación de las mejoras propuestas en las autopistas en declaraciones ambientales separadas")). Aquí, en lugar de analizar el impacto total del Plan de Negocios de la Ruta Estatal 99 de Caltrans y el Plan Maestro de Mejora del Corredor de la Ruta Estatal 99 y sus numerosos proyectos codependientes recientes, en curso y previstos para ampliar y modificar la Autopista 99 para manejar más tráfico industrial y de mercancías, la Agencia está fragmentando su revisión ambiental al revisar sólo pequeños segmentos a la vez y no reconocer sus objetivos comunes e interdependientes y su relación. En el caso de un proyecto de desarrollo por fases, aunque no se conozcan los detalles de las fases futuras, éstas deben incluirse en la descripción del proyecto si son una consecuencia razonablemente previsible de la fase inicial y modificarán de forma significativa el proyecto inicial o sus repercusiones. *Laurel Heights Improvement Association v. Regents of University of California* 47 Cal. 3d 376 (1988). La ampliación posterior de la 99 es una consecuencia previsible de este proyecto y el desarrollo posterior de la autopista 99 aumentaría las millas recorridas por los vehículos (VMT) y los impactos sobre la calidad del aire en este segmento de la autopista 99.

Además, el RDEIR afirma que el Plan de Negocios de la Ruta Estatal 99 (publicado en 2005 y actualizado en 2013) tiene como objetivo mejorar el movimiento de mercancías en todo California. Otros objetivos eran ampliar la Ruta Estatal 99 a una instalación mínima de seis carriles para facilitar el crecimiento económico. El plan determinó que la corrección de las deficiencias en el flujo, o puntos de congestión, a lo largo de esta ruta es necesaria para mejorar la seguridad, reducir las horas de viaje de los vehículos, aumentar la fiabilidad del tiempo de viaje para el movimiento de mercancías y el tránsito general en el sistema de movilidad de carga, y preservar un funcionamiento aceptable de las instalaciones. (Véase RDEIR en 6-8.). El RDEIR deja claro que este proyecto forma parte de un proyecto más amplio para transformar la autopista 99 en un corredor de transporte y actualizar toda la autopista, no sólo este tramo. Las iniciativas de gran alcance para mejorar y transformar la autopista 99 tienen impactos ambientales mucho más amplios y significativos, por ejemplo, el aumento de los VMT, el aumento de los puntos calientes, el aumento de los contaminantes atmosféricos y los impactos en la seguridad del tráfico.

Los tribunales se han basado en la normativa federal de la NEPA para orientar las interpretaciones de la CEQA sobre la fragmentación. Los tribunales han declarado que un tramo de autopista que tendría derecho a una revisión ambiental separada es aquel que (a) tiene una longitud considerable y (b) se encuentra entre puntos terminales lógicos (definidos como cruces importantes, centros de población, principales generadores de tráfico o elementos importantes similares de control de la autopista). (Daly v. Volpe, supra p. 1109). Además, como segundo criterio, el tribunal declaró que la jurisprudencia ha exigido que un tramo de autopista susceptible de revisión por separado tenga una "utilidad independiente." (Daly v. Volpe, supra p. 1109). En tercer lugar, "[otro] criterio para determinar la razonabilidad de un segmento de autopista propuesto "es si la longitud seleccionada garantiza una oportunidad adecuada para la consideración de alternativas '...'. [Citas]". (Daly v. Volpe, supra p. 1110). En cuarto lugar, debe examinarse si el segmento en cuestión parece satisfacer necesidades estatales y locales importantes, como aliviar la congestión del tráfico. (Id.).

En este caso, el proyecto no cumple los factores antes mencionados. En primer lugar, no existen puntos terminales lógicos para el proyecto. La expansión del proyecto de la ruta estatal 99 en la ciudad de Tulare se extiende desde el sur del cruce de la avenida 200 hasta el cruce de la avenida Prosperity (millas postales 25,2-30,6). No hay puntos terminales lógicos al inicio o final de este proyecto, no está definido por cruces importantes, centros de población o elementos de control de autopistas. En segundo lugar, la revisión ambiental del proyecto no garantiza la oportunidad adecuada para la consideración de alternativas. Dado que la revisión ambiental de la 99 se está realizando por partes en lugar de analizarla en su totalidad, no se tienen razonablemente en cuenta alternativas como las mejoras ferroviarias y otras opciones de transporte. En lugar de ello, Caltrans convierte la autopista 99 en un gran corredor de transporte de mercancías sin tener debidamente en cuenta alternativas que mitiguen los efectos.

Además, Caltrans subestima el efecto acumulativo de estos proyectos de ampliación de autopistas mediante una revisión fragmentada, lo que da lugar a que no se revele al público ni a los responsables de la toma de decisiones la verdadera magnitud del impacto de las ampliaciones sobre el medio ambiente y la salud pública, y a que Caltrans incorpore medidas de mitigación menores y más débiles. Como consecuencia, los proyectos de ampliación de autopistas de Caltrans, incluido el proyecto de enlace de la avenida Paige, contribuyen a la degradación continua de la calidad ambiental del valle de San Joaquín, una zona que ya alberga algunas de las comunidades más afectadas por el medio ambiente del país y del Estado, al tiempo que imponen los impactos más graves en las comunidades desfavorecidas situadas a lo largo de las autopistas y donde está previsto el desarrollo industrial. La CEQA y la NEPA exigen que Caltrans analice la totalidad del proyecto, es decir, la transformación de la autopista 99 en un corredor de transporte de mercancías, y no de forma fragmentaria.

V. El DEIR recirculado no describe adecuadamente la base ambiental del proyecto

"Establecer una línea de base [ambiental] al comienzo del proceso de la CEQA es un requisito fundamental para que los cambios provocados por un proyecto puedan verse en contexto y los efectos significativos puedan identificarse con precisión". (Communities for a Better Environment v. City of Richmond, 184 Cal.App.4th 70, 89 (2010); véanse también las Directrices de la CEQA, § 15125(c)). "Si la descripción del entorno ambiental 'es inexacta, incompleta o confusa, el EIR no cumple con la CEQA'". (Cleveland National Forest Foundation v. San Diego Assn. of Governments, 17 Cal.App.5th 413, 439 (2017)). Una descripción precisa del entorno ambiental también es fundamental, porque la significancia de una actividad puede variar con el entorno. (Directrices CEQA, § 15064(b)). Un "proyecto que normalmente es insignificante en su impacto sobre el medio ambiente puede ser significativo en un entorno especialmente sensible". (Kings County Farm Bureau c. Ciudad de Hanford, 221 Cal.App.3d 692, 718, 721 (1990); Directrices de la CEQA, § 15300.2(a)).

El RDEIR ilegalmente no reconoce la presencia de receptores sensibles en las proximidades del Proyecto, incluyendo: la escuela primaria Palo Verde, el aparcamiento de casas rodantes Sun and Fun, y el complejo de casas fabricadas County Estates (con más de 100 hogares), ninguno de los cuales reconoce ni tiene en cuenta el RDEIR en su análisis del entorno ambiental o de los impactos ambientales. En el DEIR anterior, Caltrans identificó siete comunidades de justicia ambiental, mientras que en el DEIR recirculado de Caltrans, sin explicación alguna, ya no clasifica partes de la sección censal 24 ni de la sección censal 29.03 como comunidades de justicia ambiental, a pesar de su alto porcentaje de minorías raciales y de la significativa población de familias que viven por debajo del umbral de pobreza.

Además, el RDEIR no describe las condiciones medioambientales existentes en Matheny Tract. Matheny se sitúa en el percentil 94 de carga contaminante y se enfrenta a diversas vulnerabilidades socioeconómicas y de salud pública. Según CalEnviroScreen 4.0, el 68% de la población de la comunidad vive por debajo del doble del nivel de pobreza. Además, Matheny Tract se sitúa en el percentil 3,6 en el Índice de Lugares Saludables, ya que la comunidad tiene menos acceso a instalaciones sanitarias, acceso a zonas verdes y un bajo nivel educativo. Las preocupaciones por la salud pública conducirán a los efectos a largo plazo, ya que Matheny Tract sigue enfrentándose a la desinversión para la adaptación y resiliencia climáticas. De hecho, el HPI: Extreme Heat Edition prevé 149 días de calor extremo con temperaturas superiores a 90 grados Fahrenheit para 2035 - 2064 en Matheny Tract.

La descripción incompleta e inexacta de la línea de base infecta e invalida la totalidad del análisis ambiental del DEIR recirculado. Al no reconocer la

presencia de múltiples comunidades y poblaciones vulnerables cerca del Proyecto y al no identificar las condiciones existentes de degradación ambiental, el RDEIR no reconoce ni analiza con precisión la naturaleza o magnitud de los impactos sustanciales del Proyecto en los seres humanos y sus impactos significativos en la salud pública, entre otros impactos. Dado que el RDEIR no analiza la línea de base ambiental, tampoco considera adecuadamente el alcance total de los efectos directos e indirectos del proyecto sobre el medio ambiente. (Directrices CEQA § 15126.2(a)).

Una vez más, el DEIR recirculado debe incluir una descripción precisa de las condiciones físicas y ambientales en las inmediaciones del Proyecto, que sirve como la línea de base contra la cual la agencia líder determina si un impacto es significativo. (Directrices CEQA. § 15125(a)). Esta línea de base debe normalmente reflejar las condiciones "tal como existen en el momento en que se publica el aviso de preparación [de la CEQA]." (Id. § 15125(a)(1)). Sin una descripción adecuada de la línea de base, "el análisis de los impactos, las medidas de mitigación y las alternativas del proyecto se hace imposible". (Save our Peninsula Comm. v. Monterey Cnty. Bd. of Supervisors, 87 Cal.App.4th 99, 124 (2001) (se omite la cita)). Caltrans no "incluyó una descripción de las condiciones ambientales físicas en las proximidades del proyecto" que refleje las condiciones "existentes en el momento de la publicación del anuncio de preparación". (Directrices CEQA § 15125(a), (a)(1)).

VI. El DEIR recirculado no incluye alternativas razonables y viables

El RDEIR no tiene en cuenta una gama razonable de alternativas, como exigen la NEPA, la CEQA y sus reglamentos de aplicación. El RDEIR sólo considera el proyecto en sí y una alternativa de no construir. Además, el RDEIR viola la CEQA y la NEPA al definir los objetivos del proyecto de manera tan estrecha que excluye un análisis significativo de alternativas razonables y menos impactantes.

El artículo 15126.6(a) de las Directrices de la CEQA establece lo siguiente:

“Un EIR deberá describir una gama de alternativas razonables al proyecto, o a la ubicación del proyecto, que sería factible alcanzar la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, pero evitaría o reduciría sustancialmente cualquiera de los efectos significativos del proyecto, y evaluar los méritos comparativos de las alternativas. Un EIR no tiene por qué considerar todas las alternativas imaginables a un proyecto. Más bien debe considerar una gama razonable de alternativas potencialmente viables que fomenten la toma de decisiones informada y la participación pública.”

El proyecto propone una alternativa de construcción, con dos opciones de diseño en el enlace de Paige Avenue y una alternativa de no construcción. Todas las opciones de diseño incluyen la ampliación de la línea principal de

la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. Las dos opciones de diseño propuestas para el Intercambiador de Paige Avenue tendrían los mismos impactos ambientales y sólo difieren en que un diseño es un paso elevado y el otro es un paso subterráneo. (DEIR recirculado, p. 29). No se trata de una gama razonable de alternativas, ya que todas ellas, excepto la alternativa de no realizar ningún proyecto, tienen el mismo impacto ambiental y las únicas diferencias son ligeros cambios en el diseño de una de las ampliaciones del enlace. Los ligeros cambios de diseño no se consideran alternativas y no se presentan como tal en el RDEIR. Caltrans debe describir alternativas que permitan alcanzar la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, pero que eviten o reduzcan sustancialmente cualquiera de sus efectos significativos. Caltrans presenta dos diseños alternativos, ambos con el mismo impacto ambiental. Se consideraron otras tres alternativas, pero se eliminaron de la consideración en el proceso de definición del alcance en 2009, por lo que no está claro si se tuvieron en cuenta los avances tecnológicos o mejoras desde entonces. Estas alternativas rechazadas no se consideran en este RDEIR. Por último, la eliminación unilateral de alternativas, sin un proceso público, priva al público de participar de manera significativa en el proceso de la NEPA y la CEQA.

Dado que la gama actual de alternativas enumeradas no es razonable, la MTC solicita que se añada la siguiente alternativa para su consideración: Rediseñar el Proyecto para abordar la congestión existente y las limitaciones de seguridad asociadas con el Intercambiador de Paige Avenue, pero para no permitir, facilitar o acelerar el desarrollo industrial adicional en el Área del Plan Specific de South I Street.

Esta alternativa propuesta requeriría que Caltrans realizara estudios para determinar un diseño adecuado y considerar si el objetivo mencionado anteriormente podría alcanzarse sin añadir carriles a la autopista o al enlace, y de qué manera, o por ejemplo, restringiendo el uso de cualquier carril adicional únicamente al tráfico de automóviles y no al de camiones ligeros o pesados. A continuación, solicitamos a Caltrans que exija a la ciudad la firma de un acuerdo vinculante para recalificar los terrenos cercanos a Matheny Tract y otros usos sensibles para usos no industriales como mitigación de varios impactos del proyecto; Caltrans también debería considerar si dicho compromiso de recalificación podría incluirse como componente de esta alternativa solicitada.

Esta alternativa satisfaría las necesidades y la finalidad del Proyecto. Aliviaría la congestión de tráfico a lo largo de la Ruta Estatal 99 desde la Avenida 200 hasta la Avenida Prosperity a través de mejoras viales; mejoraría las deficiencias operativas de tráfico en el Intercambiador de Paige Avenue; y la necesidad del área industrial vecina sería mitigada por la rezonificación. Esta alternativa reduciría significativamente el VMT, los contaminantes atmosféricos de los camiones pesados, mejoraría las congestiones y mejoraría la seguridad del tráfico. La alternativa también cumpliría las

obligaciones de Caltrans en materia de justicia medioambiental y derechos civiles.

A. Justicia medioambiental y Ley Nacional de Política Medioambiental

La Guía de la Administración Federal de Carreteras sobre Justicia Medioambiental y la Ley Nacional de Política Medioambiental establece que si la población afectada es una minoría protegida por el Título VI, la acción propuesta no se aprobará a menos que:

- 1) exista una necesidad sustancial del proyecto, basada en el interés público general; y
- 2) Las alternativas que tendrían efectos menos adversos sobre las poblaciones protegidas tienen:
 - a) impactos sociales, económicos, medioambientales o sobre la salud humana más graves; o
 - b) Implicarían un aumento de costes de magnitud extraordinaria..

El RDEIR en la página vi reconoce que las comunidades de Justicia Ambiental se verán afectadas negativamente por este proyecto, y como tal en virtud de la Administración Federal de Carreteras de Orientación sobre Justicia Ambiental y la Ley Nacional de Política Ambiental de este proyecto sólo puede seguir adelante si hay un interés público significativo para el proyecto y no existen alternativas razonables. No hay un interés público claro para este proyecto, y no se muestra en el RDEIR que este proyecto abordaría la congestión, cuando se acelerará el desarrollo industrial que inducirá la congestión del tráfico.

La alternativa presentada anteriormente se ajusta perfectamente a las directrices de la Administración Federal de Carreteras, lo que significa que este proyecto no puede seguir adelante a menos que sea con la alternativa propuesta descrita anteriormente, que no tiene un coste prohibitivo y disminuye los impactos en las comunidades de Justicia Ambiental. Como se ha descrito anteriormente, esta alternativa reduciría la congestión del tráfico, los impactos sobre la calidad del aire y la contaminación acústica, lumínica y sonora, sin aumentar los costes.

VII. El DEIR recirculado no divulga ni analiza adecuadamente los impactos ambientales significativos del proyecto

La NEPA tiene por objeto garantizar que todos los organismos federales tengan en cuenta las repercusiones ambientales de sus acciones en sus procesos de toma de decisiones, convirtiendo así la protección del medio ambiente en parte del mandato de todo organismo federal. (40 C.F.R. § 1500.1(a)). La NEPA cumple este propósito al exigir que los organismos

examinen detenidamente las repercusiones ambientales de las medidas federales antes de que éstas se lleven a cabo y al garantizar que "la información pertinente se ponga a disposición del público en general, que también puede desempeñar un papel tanto en el proceso de toma de decisiones como en la aplicación de esas decisiones". (Robertson v. Methow Valley Citizens Council, 490 U.S. 332, 349-50 (1989)).

La CEQA exige que un EIR identifique y describa los posibles efectos directos e indirectos significativos del proyecto sobre el medio ambiente, así como los impactos acumulativos del proyecto cuando se consideran en relación con los efectos de proyectos pasados, presentes y probablemente futuros. (Directrices de la CEQA §§ 15126.2(a), 15065(a)(3), 15130(a)). Al hacerlo, la EIR debe describir y revelar la "totalidad de [la] acción", Directrices de la CEQA § 15378(a), garantizando así que "las consideraciones medioambientales no queden sumergidas al dividir un gran proyecto en muchos proyectos pequeños -cada uno con un impacto potencial mínimo sobre el medio ambiente- que acumulativamente pueden tener consecuencias desastrosas". (Laurel Heights Improvement Assn., 47 Cal.3d en 396 (se omite la cita)). Los efectos medioambientales que la agencia debe tener en cuenta incluyen, entre otros, los efectos adversos sobre la estética, el ruido, la vivienda, el uso del suelo, el tráfico, las instalaciones para peatones y ciclistas, el cambio climático y la calidad del aire. (Véanse las Directrices CEQA, Apéndice G).

A. "Área de Proyecto" limitada

El DEIR recirculado no tiene en cuenta el alcance total de los efectos directos, indirectos y acumulativos del proyecto al limitar arbitrariamente la consideración de los impactos sólo a los que se producen dentro de la "zona del proyecto", que el DEIR recirculado define de forma restrictiva como un radio de 500 pies del proyecto. (RDEIR en p. 64). Esta estrecha definición no reconoce los impactos del Proyecto se extienden más allá de su huella física inmediata. Como resultado, el DEIR recirculado omite indebidamente de su descripción de los impactos ambientales cualquier impacto en la calidad del aire a los residentes en Matheny y otras comunidades afectadas, y no reconoce las viviendas residenciales dentro de 500 pies como receptores sensibles o considerar los impactos sobre los residentes, otros receptores sensibles y usos de la tierra más allá de 500 pies del Proyecto, incluyendo escuelas, lugares de culto, y las empresas. Además, el DEIR recirculado no tiene en cuenta los riesgos únicos del proyecto para las comunidades desfavorecidas afectadas, cuyos miembros son particularmente vulnerables a los efectos ambientales y, en consecuencia, no incluye la mitigación adecuada para evitar y reducir esos impactos.

El RDEIR cita el Manual de Calidad del Aire y Uso del Suelo de la Junta de Recursos Atmosféricos de California (2005) para justificar el límite de 500 pies. Sin embargo, el manual enumera un rango entre 300-1700 pies como el

rango apropiado para estudiar los riesgos de cáncer. (Manual, p. 6). El Manual afirma que "en los estudios relacionados con el tráfico, el riesgo adicional para la salud no relacionado con el cáncer atribuible a la proximidad se observó dentro de los 1.000 pies y fue más fuerte dentro de los 300 pies." (p. 6). El manual no habla de que cuando se produzcan receptores sensibles, comunidades de justicia ambiental o un desarrollo industrial ampliado inducido en las proximidades, esos impactos o efectos acumulativos se dejarán sentir más allá de esas distancias. La decisión de Caltrans de limitarse a una distancia de 500 pies viola el principio de precaución. Caltrans debería ampliar la zona de estudio a un mínimo de 1.000 pies, lo que seguiría estando en consonancia con el Manual del CARB, pero incluiría a los receptores sensibles cercanos.

B. El RDEIR recirculado no analiza adecuadamente los impactos sobre la calidad del aire

La zona en la que se ubica el proyecto es una de las de peor calidad del aire de todo el país. El condado de Tulare está clasificado como zona de incumplimiento de las normas federales de ozono en 8 horas y partículas finas. Los residentes de Matheny sufren una grave exposición y vulnerabilidad a la contaminación atmosférica y se ven más afectados por el asma y las enfermedades cardiovasculares que el 75% y el 87% del estado, respectivamente. La rápida introducción de almacenes y otros desarrollos industriales en la zona, impulsada por este proyecto, contribuirá a deteriorar aún más la calidad del aire local.

La mala calidad del aire de referencia hace que sea crucial un análisis exhaustivo de los impactos potenciales del proyecto sobre la calidad del aire como resultado de la construcción del Proyecto y la facilitación e inducción de aún más tráfico de camiones y automóviles en Matheny. Sin embargo, el RDEIR no relaciona las emisiones atmosféricas del proyecto con los impactos en la salud pública. La discusión del DEIR recirculado sobre los impactos en la salud de los contaminantes mencionados sólo proporciona una descripción general de los síntomas que están asociados con la exposición al ozono, partículas (PM), monóxido de carbono (CO) y dióxido de nitrógeno (NOx), y la discusión de los impactos en la salud con respecto a cada tipo de contaminante es a lo sumo unas pocas frases de información general. Las divulgaciones de los efectos sobre la salud relacionados con PM, CO y dióxido de azufre no indican las concentraciones en las que dichos contaminantes desencadenarían los síntomas identificados. Como en *Bakersfield Citizens for Local Control v. City of Bakersfield*, 124 Cal.App.4th 1184, 1197 (2004), "después de leer los EIR, el público no tendría ni idea de las consecuencias para la salud que se producen cuando se añaden más contaminantes a una cuenca de no cumplimiento". (*Bakersfield*, supra, 124 Cal. App.4th en p. 1220). Por ello, el DEIR recirculado debe modificarse para incluir estudios de salud humana que informen a los residentes de las repercusiones que este proyecto tendrá en su salud. Además, el RDEIR se

basa en datos brutos y unidades por tonelada para intentar comunicar los impactos sobre la salud. Esta información no da a los residentes ninguna idea de lo que los impactos sobre la salud del Proyecto van a ser. Véase (*Sierra Club v. Cty. of Fresno*, 6 Cal. 5th 502, 520, 241 Cal. Rptr. 3d 508, 524, 431 P.3d 1151, 1164 (2018) (Los números brutos que estiman las toneladas por año de ROG y NOx del Proyecto no dan ninguna información al lector sobre cuánto ozono se estima que se producirá como resultado).

El análisis del DREIR sobre los impactos en la calidad del aire es además incompleto por varias razones. Como se ha comentado anteriormente, el análisis utiliza el manual de uso del suelo de la CARB diciendo que 500 pies es la zona de mayor preocupación por los impactos en la calidad del aire, mientras que el manual afirma que "en los estudios relacionados con el tráfico, el riesgo adicional para la salud no cancerígeno atribuible a la proximidad se observó dentro de 1.000 pies y fue más fuerte dentro de 300 pies." (p. 6, énfasis añadido). El manual no discute que cuando se produzcan receptores sensibles, comunidades de justicia ambiental o un desarrollo industrial ampliado inducido en las proximidades, esos impactos o efectos acumulativos se dejen sentir más allá de esas distancias. Además, el análisis de la calidad del aire tampoco aborda los impactos del desarrollo industrial acelerado que el RDEIR reconoce que el proyecto inducirá. Por lo tanto, el RDEIR debería analizar los posibles impactos en la calidad del aire derivados de la construcción del Plan Específico de la Calle I y a lo largo de las carreteras locales fuera de la autopista hacia esa zona, que serán utilizadas por el tráfico generado por el proyecto. Además, el análisis de la calidad del aire no analiza las emisiones de NOx, una omisión grave y perjudicial. Por último, el análisis de la calidad del aire asociado a la construcción se basa en la norma sobre polvo residual y en la aplicación por parte de Caltrans de determinadas medidas no definidas para reducir las emisiones y afirmar que serán menos que significativas. La Guía del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín para la Evaluación y Mitigación de los Impactos sobre la Calidad del Aire ("GAMAQI") dice que la regla del polvo fugitivo por sí sola no debe ser invocada para reducir los impactos a menos que significativos. (p. 78).

C. El DEIR recirculado no analiza adecuadamente las emisiones de GEI y los impactos

El análisis de gases de efecto invernadero ("GEI") del RDEIR afirma que el proyecto tendrá impactos menos que significativos. (RDEIR en p. 196). Sin embargo, el RDEIR no tiene plenamente en cuenta los impactos de VMT del proyecto, incluido el tráfico inducido de camiones y otras operaciones de tráfico y de instalaciones industriales y la construcción. El análisis VMT suprime el tráfico inducido de camiones citando SB 743, sin embargo, que no se aplica al análisis de otros impactos como la calidad del aire y los impactos de GEI de tráfico inducido de camiones, y las operaciones de las instalaciones industriales y la acumulación. Por lo tanto, el RDEIR subestima

las emisiones de GEI y de calidad del aire procedentes del tráfico inducido de camiones, el funcionamiento de las instalaciones industriales y la expansión.

El RDEIR afirma además que los impactos de GEI serán mitigados, a pesar de no presentar ninguna prueba de ello y a pesar del hecho de que las medidas de mitigación no estiman ninguna reducción de GEI. Como se describe más adelante, el RDEIR tampoco discute cómo este proyecto está en conformidad con AB32, los objetivos de emisiones de GEI del Estado, o los SIP del Estado. Debe realizarse un análisis completo de las emisiones de GEI de este Proyecto y de su impacto acumulativo de desarrollo industrial espoleado. Los impactos también deben mitigarse de una manera que sea ejecutable y calculable.

Dado el contexto sensible en el que se encuentra el emplazamiento del proyecto y los recientes proyectos generadores de contaminación, cualquier aumento de la exposición a la contaminación atmosférica de las poblaciones sensibles como resultado del proyecto debe considerarse individual y acumulativamente significativo y mitigarse. Lamentablemente, el DEIR recirculado no reconoce el entorno medioambiental sensible en el que se ubica el proyecto, no realiza un análisis exhaustivo de los posibles impactos del proyecto sobre la calidad del aire ni identifica medidas de mitigación viables para evitar y reducir dichos impactos. CalTrans debe revisar el DEIR Recirculado para corregir estas deficiencias.

D. El DEIR recirculado no tiene plenamente en cuenta el VMT generado por el proyecto

La CEQA establece que las millas recorridas por los vehículos son el criterio pertinente para el análisis de los efectos de un proyecto sobre el transporte en general. (Código de Recursos Públicos § 21099(b); Directrices de la CEQA § 15064.3(a)). Las millas recorridas por vehículo se refieren a la cantidad y distancia de los viajes en automóvil atribuibles a un proyecto. (Directrices CEQA § 15064.3(a)). El Memorando de Caltrans, "Política de Caltrans sobre el análisis del impacto del transporte y las determinaciones de significancia de la CEQA para proyectos en el sistema de autopistas estatales" ("Memorando de Caltrans"), fechado el 10 de septiembre de 2020, establece que la "determinación de significancia de un impacto de VMT requerirá un análisis de viaje inducido de apoyo para proyectos de transporte de aumento de capacidad en el [sistema de autopistas estatales]". " p. 1.12 El memorando establece que, "el potencial de los proyectos para inducir viajes adicionales será la base para la determinación de la significancia", y que los métodos de análisis de VMT utilizados "deben reflejar el potencial de las adiciones de capacidad para inducir viajes en vehículo" (Id.).

La Oficina de Planificación e Investigación ("OPR") del Gobernador afirma que, "para todo proyecto que aumente los desplazamientos en vehículo, no deben omitirse en el documento [CEQA] la evaluación explícita y la

notificación cuantitativa de la cantidad de desplazamientos en vehículo adicionales." Este análisis de los desplazamientos en vehículo es necesario para realizar estimaciones razonablemente precisas de las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, el ruido, las vibraciones, la contaminación lumínica y los impactos del proyecto sobre la vivienda y sus repercusiones sobre los seres humanos y la salud pública. Id. En este caso, Caltrans no ha evaluado los impactos asociados que puede causar la ampliación de la capacidad de la autopista y del intercambiador de Paige Avenue y el estímulo de la expansión industrial en la zona circundante, que el RDEIR reconoce que se producirá.

El RDEIR hace un análisis VMT, sin embargo, hay varios problemas con ese análisis. La descripción del RDEIR del Proyecto y su propósito y necesidad dejan en claro que el Proyecto es un proyecto de "aumento de capacidad", pero el RDEIR no incluye un análisis completo del potencial del Proyecto para inducir viajes y aumentar el VMT para determinar la significancia de los impactos del transporte del Proyecto. El RDEIR deja en claro que el propósito del proyecto es permitir el crecimiento de los usos de suelo industrial en Tulare, donde cientos de acres están designados y predesignados para el desarrollo industrial que generará volúmenes significativos de tráfico de camiones y automóviles. El Proyecto está diseñado para ampliar la capacidad del intercambiador de Paige Avenue para acomodar el aumento de los volúmenes de tráfico que pueden ocurrir como resultado del continuo desarrollo industrial en el área del Proyecto. Según el análisis de kilómetros recorridos por vehículo realizado para el Proyecto, los kilómetros recorridos por vehículo aumentarían en 19.759.200 kilómetros por año después de las deducciones del RDEIR por viajes de vehículos pesados. (RDEIR en p. 87). Como este Proyecto aumentaría la capacidad a través de la adición de carriles y nuevos cruces y la construcción de nuevas configuraciones y dimensiones de intercambio que acomodarán mayores volúmenes de tráfico de camiones e inducirán el desarrollo industrial, esas millas adicionales deben incorporarse a la estimación. La CEQA no permite a Caltrans ignorar simplemente el potencial de un proyecto para aumentar volúmenes significativos de tráfico de camiones y su impacto asociado, incluyendo pero no limitándose a la calidad del aire y la salud pública en las comunidades desfavorecidas cercanas. Por ello, la sección 15064.3(b) de las Directrices de la CEQA y la política de Caltrans exigen que la revisión ambiental de este proyecto incluya un análisis de los impactos inducidos por los desplazamientos del proyecto.

E. El proyecto no analiza ni mitiga los impactos inductores del crecimiento

Tanto la CEQA como la NEPA exigen el análisis del potencial de un proyecto para inducir el crecimiento. El artículo 15126.2(d) de las Directrices CEQA exige que los documentos ambientales "...analicen las formas en que el proyecto podría fomentar el crecimiento económico o demográfico, o la

construcción de viviendas adicionales, ya sea directa o indirectamente, en el entorno circundante....”

En este caso, el RDEIR proporciona información conflictiva sobre el potencial de inducción del crecimiento del Proyecto, y no analiza adecuadamente esos impactos. El RDEIR afirma de manera concluyente, sin proporcionar justificación sustancial, que el proyecto no induce el crecimiento. El DEIR recirculado afirma: "La Guía de Caltrans para Preparadores de Análisis de Impactos Indirectos Relacionados con el Crecimiento describe este proyecto como de potencial moderado para influir en el crecimiento. Sin embargo, el proyecto no añadiría nueva accesibilidad, y la capacidad que se añadiera sería necesaria para ajustarse a las tendencias de desarrollo y al crecimiento previsto por los organismos locales de planificación”.

(DEIR recirculado en p. 46, énfasis añadido). En un primer momento, la agencia admite que este proyecto tiene un potencial moderado para influir en el crecimiento, pero intenta ocultarlo diciendo que el proyecto apoya el crecimiento planificado. (RDEIR en p. 50, 176). Esta lógica es criticable, ya que apoyar el crecimiento planificado sigue fomentando el crecimiento económico o de la población. El hecho de que parte de ese crecimiento esté planificado no exime a los organismos de su obligación de analizar plenamente los efectos de un posible crecimiento no planificado. Además, el RDEIR afirma que las mejoras del enlace podrían provocar indirectamente el crecimiento de la zona una vez realizadas las mejoras, pero no aumentarían sustancialmente el crecimiento de la población. Esta afirmación se hace sin pruebas que la respalden. Además, ignora el crecimiento económico y el impacto del crecimiento industrial previsto. Al contrario que en el RDEIR, es razonable creer que un proyecto de ampliación de una autopista para apoyar el crecimiento de una zona industrial (lo que supondría casi 20 millones más de kilómetros recorridos al año) y cientos de acres de nueva industria darían lugar a un crecimiento en esa zona. No se discutió si la ciudad y el condado prevén mucho o poco crecimiento y si el proyecto cumple o supera esas expectativas. La urbanización de la zona de I Street SP generará puestos de trabajo y, por tanto, también población. La falta de análisis de los impactos que inducen el crecimiento socava el análisis ambiental de la calidad del aire, VMT, los impactos sobre los seres humanos, el ruido, la luz y otros impactos. Como tal, el RDEIR es defectuoso y debe analizar el potencial de este proyecto para influir en el crecimiento económico y demográfico, y mitigar esos impactos si es necesario.

F. El DEIR Recirculado No Considera los Impactos Significativos de Ruido y Vibración del Suelo del Tránsito Vehicular en los Usos Sensibles del Suelo

El RDEIR afirma que el Proyecto no provocará aumentos sustanciales en los niveles de ruido ambiental que superen las normas aplicables con mitigación, y que el Proyecto no generará vibraciones o ruidos excesivos en el suelo

durante la construcción o el funcionamiento. El RDEIR no proporciona ninguna información o análisis para respaldar sus conclusiones con respecto a los posibles impactos de ruido y vibración del Proyecto, aparte de afirmar que el ruido de la construcción se reduciría de acuerdo con las ordenanzas locales y hacer referencia a un Informe de Estudio de Ruido completado el 22 de octubre de 2020 y actualizado el 8 de noviembre de 2021. Pero el Informe del Estudio del Ruido no se adjuntó, incluyó, divulgó ni tradujo, privando al público de la oportunidad de hacer comentarios.

Es importante analizar los impactos potenciales de ruido y vibración asociados con la construcción del Proyecto porque el vecindario circundante ya está afectado por la contaminación acústica. El área del proyecto se ve afectada por la intersección de autopistas, líneas de carga y la construcción y futura operación del tren de alta velocidad. La ciudad ha aprobado múltiples almacenes y otros proyectos industriales en Matheny y tanto la ciudad como el condado tienen actualmente políticas para atraer más usos industriales del suelo a la zona. El ruido de la construcción de estos proyectos causa impactos intrusivos en los receptores sensibles cercanos y puede tener un impacto perjudicial en la salud humana. Además, se prevé que la construcción dure tres años, lo que podría causar impactos en la salud tanto a corto como a largo plazo. Así pues, Caltrans debe evaluar los impactos sonoros de la construcción del Proyecto y los impactos acumulativos.

Además, los estudios demuestran que los vehículos de motor suelen ser la principal fuente de contaminación acústica, y que los aumentos de VMT están correlacionados con impactos sonoros negativos. Los camiones pesados, en particular, aumentan sustancialmente el ruido perturbador. Un camión diésel que circula a 40 millas por hora, a 50 pies de distancia, produce 84 decibelios de sonido. El Fiscal General de California ha observado recientemente que los camiones pueden ser ruidosos, con niveles de ruido perturbadores que pueden causar daños auditivos tras una exposición prolongada. La introducción de tráfico adicional en Matheny debido al aumento de la capacidad como resultado de este proyecto y el aumento de almacenes y el desarrollo industrial que se produce en respuesta exacerbará el ruido y los impactos de vibración del suelo de por el tránsito de camiones y automóviles, y la construcción y operación de almacenes cerca de Matheny Tract. El RDEIR tampoco justifica que la inclusión de tres muros acústicos limitará los impactos sonoros a niveles menos que significativos. Dado el ruido significativo existente y la vibración del suelo en la zona, es probable que los impactos adicionales de ruido y vibración de este proyecto sean significativos. (Véanse las Directrices CEQA, § 15064(b); Kings County Farm Bureau v. City of Hanford, 221 Cal.App.3d 692, 718, 721 (1990). CalTrans debe revisar el RDEIR para analizar de forma exhaustiva y precisa los posibles impactos del proyecto sobre el ruido y las vibraciones transmitidas por el suelo e incluir medidas de mitigación viables para evitar y reducir dichos impactos.

G. El proyecto creará nuevas fuentes de luz o resplandor que afectarán negativamente a las vistas

Los viajes de camiones y automóviles generados en Tulare como resultado de este Proyecto crearán impactos sustanciales de luz y resplandor en las calles locales y los hogares por la noche. La luz procedente del tráfico de vehículos aumenta la cantidad de luz que incide en las viviendas. La contaminación lumínica tiene efectos perjudiciales para la salud. Por ejemplo, una mayor exposición a la luz por la noche reduce la producción de melatonina, lo que provoca falta de sueño, fatiga, dolores de cabeza, estrés, ansiedad y otros problemas de salud.¹⁹ De hecho, las pruebas de los efectos sobre la salud de la contaminación lumínica han convencido a la Asociación Médica Americana para apoyar los esfuerzos para controlar la contaminación lumínica y llevar a cabo investigaciones sobre los riesgos potenciales de la exposición a la luz de los vehículos y otras fuentes.

A los residentes de Matheny les preocupa que los faros de camiones y vehículos que viajan hacia y desde los centros de distribución de almacenes recientemente desarrollados y propuestos inducidos por este Proyecto reduzcan la oscuridad nocturna y en los hogares de los residentes en las calles utilizadas por el tráfico de vehículos pesados. Además, los nuevos almacenes e instalaciones industriales habilitados por el Proyecto requerirán iluminación exterior durante las operaciones nocturnas. La iluminación de construcción para este Proyecto y para los proyectos de almacenes e industriales construidos como resultado de este Proyecto impacta de manera similar las vistas públicas y privadas. Caltrans debe revisar el RDEIR para estudiar a fondo los impactos potenciales de la luz del proyecto sobre las residencias en Matheny e incorporar todas las medidas de mitigación viables para evitar y reducir esos impactos.

VIII. El proyecto tendrá efectos adversos sustanciales sobre los seres humanos

La Sección 15065(a)(4) de las Directrices CEQA establece un hallazgo obligatorio de significancia para los proyectos que tendrán impactos adversos sustanciales sobre los seres humanos. Como se aborda a lo largo de esta carta, este proyecto dará lugar a impactos adversos sustanciales, tanto directos como indirectos, individuales y acumulativos sobre los residentes de Matheny Tract, los niños de la Escuela Primaria Palo Verde, el complejo de casas rodantes Sun and Fun, entre otros receptores sensibles, al exponerlos a luz significativa, resplandor, contaminación del aire, ruido, vibración y otros impactos y al impactar negativamente su salud como resultado de estas exposiciones. Sin embargo, el RDEIR no analiza ni mitiga estos impactos, y adopta una visión limitada de los impactos sobre la calidad del aire para los receptores sensibles dentro de los 500 pies del Proyecto. Por el contrario, tal y como se describe en la carta, los residentes de Matheny y de otros lugares

situados a más de 500 pies se verían enormemente afectados por este proyecto.

IX. El DEIR recirculado no analiza adecuadamente los impactos acumulativos del proyecto

El RDEIR no identifica ni analiza adecuadamente los efectos acumulativos del Proyecto al ignorar sus efectos incrementales "en relación con los efectos de proyectos anteriores, los efectos de otros proyectos actuales y los efectos de posibles proyectos futuros". (Directrices CEQA §§15065(a)(3), § 15130(a)). El análisis de los impactos acumulativos del RDEIR sólo tiene en cuenta un puñado de proyectos seleccionados. Ignora por completo numerosos proyectos pasados, presentes y probablemente futuros estrechamente relacionados, incluidas las actividades de ampliación de la autopista del Distrito Seis de Caltrans y muchos proyectos de desarrollo industrial en la zona del proyecto, incluido el proyecto industrial de Paige Avenue. El RDEIR reconoce que el Proyecto acelerará el desarrollo industrial en cientos de acres de tierra en el área del Plan Específico de South I Street, pero no considera este desarrollo en su análisis de impactos acumulativos. En cuanto a los impactos acumulativos relacionados que el RDEIR sí tuvo en cuenta, como la estética, las imágenes, el ruido, la luz y las vibraciones, el análisis de los impactos acumulativos fue concluyente y careció de razonamiento, análisis o documentación de apoyo. Este fallo es de especial preocupación debido a los probables impactos acumulativos del proyecto sobre Matheny Tract y otros receptores sensibles cercanos.

Además, el RDEIR afirma que la construcción se prolongará durante tres años. (RDEIR en p. 15). Sin embargo, el RDEIR resta importancia a los impactos ambientales como de corta duración a pesar de la construcción de tres años. Es probable que los impactos de la construcción durante tres años sean acumulativamente significativos, especialmente en lo que se refiere al ruido, la luz, las vibraciones y otros impactos durante ese periodo de tiempo en poblaciones cercanas sensibles.

X. El DEIR recirculado no muestra conformidad con los planes federales, estatales y locales

La CEQA exige que se examine si el proyecto fuera coherente con la zonificación, los planes y otros controles de uso del suelo existentes. (Código de Reglamentos de California, título 14, artículo 15063). La NEPA también exige que el organismo principal integre mejor las declaraciones de impacto ambiental en los procesos de planificación estatal o local, garantizando que las RIA analicen cualquier incoherencia de una acción propuesta con cualquier plan y ley estatal o local aprobados (estén o no sancionados por el gobierno federal). Cuando exista una incoherencia, la declaración debe describir en qué medida el organismo conciliará la acción propuesta con el plan o la ley. (40 C.F.R. §1506.2(d)).

A. El proyecto no cumple con el Plan General de la Ciudad de Tulare

El proyecto no cumple varias políticas y requisitos del Plan General. Por ejemplo, la Política AQ-P1.2 del Plan General sobre impactos acumulativos en la calidad del aire establece que la Ciudad "exigirá que las urbanizaciones se ubiquen, diseñen y construyan de manera que se minimicen los impactos acumulativos en la calidad del aire. Se exigirá a los promotores que presenten alternativas que reduzcan las emisiones atmosféricas y que no perjudiquen al medio ambiente, sino que lo mejoren". Sin embargo, el RDEIR no analiza en profundidad los impactos acumulados sobre la calidad del aire ni presenta alternativas que reduzcan las emisiones atmosféricas. Como tal, Caltrans debe considerar la alternativa que hemos sugerido que disminuiría el impacto ambiental, sin embargo, mejorar el enlace de Paige Avenue.

Los informes del estudio sobre el ruido sólo estudian los niveles de ruido a 50 pies de la obra sin tener en cuenta los impactos del nivel de ruido resultantes de los desvíos a más de 50 pies.

B. El proyecto no cumple los objetivos del Plan de Adaptación Climática de la ciudad y de Matheny Tract

La CEQA exige que los proyectos no entren en conflicto con ningún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental. La ciudad de Tulare adoptó un Plan de Acción Climática en 2011.²¹ Este proyecto no cumple con muchos de los objetivos y metas del Plan y, por lo tanto, conflictiva con un plan local de uso de la tierra, lo que hace que el proyecto tenga un impacto significativo que debe mitigarse y conciliarse.

Específicamente, el Plan de Acción Climática de la Ciudad establece como Objetivo 3 cambiar los viajes de vehículos ocupados por una sola persona a modos alternativos. Sin embargo, este proyecto aumentaría las millas recorridas por los vehículos en más de 20 millones de millas al año, y hace muy poco para mitigar esas millas o fomentar modos alternativos de transporte. En su lugar, consolida un sistema de viajes en vehículos de ocupación individual. Este proyecto también provocará un aumento de las emisiones de los vehículos, lo que imposibilitará que la ciudad cumpla sus objetivos de reducción de emisiones.

En un esfuerzo por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire y la infraestructura de transporte, el condado de Tulare adoptó el Plan de Adaptación Climática de Matheny Tract en 2020 a partir de una subvención de Comunidades Climáticas Transformativas (*Transformative Climate Communities*, TCC).²² El proyecto entra en conflicto con el Plan de Adaptación Climática de Matheny Tract, ya que aumentará las emisiones, exacerbando aún más la mala calidad del aire y causando efectos desproporcionadamente altos y adversos en una comunidad con carga de

contaminación; en contra de los objetivos del Plan de Adaptación Climática y los objetivos del programa TCC. Específicamente, el Proyecto entra en conflicto con varias políticas y programas destinados a reducir las emisiones y mejorar la seguridad de los peatones, incluidas las políticas AQ -2.3, HS - 9.1, HS -9.2, LU - 7.3, TC - 5.2, TC - 5.5 y el Programa de Reverdecimiento Urbano. A pesar de los esfuerzos de la MTC y el Condado de Tulare, y las inversiones del Consejo de Crecimiento Estratégico de California para desarrollar la Adaptación Climática para mejorar la salud general de la comunidad, el Proyecto empeorará las condiciones de calidad del aire en Matheny Tract, deteriorando aún más la salud y la vitalidad de la comunidad. El RDEIR no debe entrar en conflicto con este plan, y claramente lo está haciendo.

C. El proyecto no se ajusta a los requisitos de la Ley de Aire Limpio ni a los planes estatales de aplicación

La CEQA y la NEPA exigen que las RIE analicen cualquier incoherencia entre el proyecto propuesto y los planes de calidad del aire aplicables. (Véanse 40 C.F.R. §1506.2(d); Directrices CEQA § 15125(d)). Además, el artículo 176(c) de la Ley de Aire Limpio, 42 U.S.C. § 7506(c), prohíbe a cualquier departamento, agencia o instrumento del gobierno federal emprender, aprobar, financiar o apoyar de cualquier otro modo cualquier actividad que no se ajuste a un plan estatal de implementación (*State Implementation Plan*, SIP) para alcanzar y mantener los niveles federales de calidad del aire.

El proyecto se sometió a consulta interinstitucional el 27 de enero de 2022. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras consideraron que no se trataba de un "proyecto que afectara a la calidad del aire". Sin embargo, ese análisis y el informe de la consulta interinstitucional no se compartieron en el RDEIR, lo que privó a los comentaristas de la posibilidad de abordar si este proyecto se ajusta a los planes locales y estatales de calidad del aire y si se trata de un proyecto de preocupación por la calidad del aire. El RDEIR concluye, sin pruebas que lo respalden, que el proyecto no causará ni contribuirá a ninguna nueva infracción localizada, no causará partículas finas o respirables, ni retrasará la consecución oportuna de ninguna norma nacional de calidad del aire ambiente ("NAAQS"). (RDEIR, p. 134). Por el contrario, el DEIR recirculado analiza los casi 20 millones de VMT adicionales que se derivarán de este proyecto y cómo inducirá un mayor desarrollo industrial. Por lo tanto, es razonable concluir que este proyecto causaría un aumento significativo de las emisiones de PM, ozono, NOx y SOx de los vehículos adicionales y el crecimiento industrial estimulado. Dado que el Valle de San Joaquín ha tenido muchas dificultades para alcanzar los objetivos, es muy probable que este proyecto retrase la consecución de estos. Además, Caltrans y la Administración Federal de Carreteras no han contado con la participación de la comunidad ni han

tomado las medidas adecuadas para solicitar de forma significativa la opinión pública sobre su determinación de la conformidad de la calidad del aire.

1. Caltrans está obligado a realizar un análisis de puntos calientes

Un proyecto no puede causar ni contribuir a ninguna nueva infracción localizada de monóxido de carbono o partículas, aumentar la gravedad de las infracciones existentes ni retrasar la consecución oportuna de las NAAQS o de cualquier reducción provisional de emisiones requerida u otros hitos de estas zonas de no consecución y mantenimiento. (40 C.F.R. § 93.116(a)). Demostrar que se cumplen estos criterios exigirá normalmente un análisis del aire localizado o de los "puntos calientes". Dicho análisis debe demostrar, entre otras cosas, que durante el período de ejecución del proyecto no se crearán nuevas infracciones locales y que la gravedad o el número de infracciones existentes no aumentará como consecuencia del proyecto. Id. El análisis de los puntos conflictivos sólo debe tener en cuenta las emisiones operativas y los aumentos temporales de las emisiones resultantes de las actividades relacionadas con la construcción. (40 C.F.R. § 93.123(c)(5)).

Como se ha indicado anteriormente, un análisis de puntos calientes es necesario, entre otras cosas, cuando el proyecto de ampliación de la carretera tendría un "aumento significativo en el número de vehículos diésel", "afecta a las intersecciones que están en el nivel de servicio D, E, o F con un número significativo de vehículos diésel, o los que van a cambiar al nivel de servicio D, E, o F debido al aumento de los volúmenes de tráfico de un número significativo de vehículos diésel relacionados con el proyecto; "o afecta a zonas identificadas como posibles lugares de infracción del SIP de PM aplicable. (40 C.F.R. § 93.123(b)(1)). En este caso, el DEIR recirculado afirma que el proyecto "no fue considerado un "proyecto de preocupación para la calidad del aire" por los organismos que participaron en la consulta y, por lo tanto, no requirió un análisis de los puntos conflictivos de partículas".

(DEIR, p. 132). Sin embargo, ciertamente se requiere uno dado que este proyecto es una expansión de la carretera que aumentaría significativamente el número de vehículos diésel, y el aumento de PM, como se discutió anteriormente, y dado el nivel de servicio del intercambio de Paige Avenue. Como tal, Caltrans está obligado a hacer un análisis de los puntos calientes, y compartir el análisis y sus conclusiones en el DEIR recirculado y tomar medidas proactivas para comprometerse de manera activa con Matheny Tract y otros lugares sensibles cercanos para revelar y aceptar aportes sobre su análisis y conclusiones.

Por último, no se consultó al público sobre la determinación de la conformidad de la calidad del aire y el análisis de los puntos calientes porque los documentos no se pusieron a su disposición. Además, los organismos no proporcionaron una oportunidad clara para que el público formulara observaciones, no se informó a los residentes sobre las oportunidades de

formular observaciones antes de que se adoptaran las decisiones relativas a la conformidad del proyecto en materia de calidad del aire y el análisis de los puntos calientes.

D. El proyecto incumple la norma sobre fuentes indirectas del Distrito del Aire

Caltrans debe garantizar el cumplimiento de la Norma 9510 del Distrito de Control de la Contaminación Atmosférica de San Joaquín (Norma sobre fuentes indirectas) en su aprobación de este proyecto. El objetivo de la norma 9510 del Distrito es reducir las emisiones de NOx y PM10 asociadas a la construcción y el funcionamiento de proyectos de desarrollo y transporte. Debido a que las emisiones procedentes de los gases de combustión de la construcción del proyecto superan las dos toneladas de NOx o PM10, el proyecto está sujeto a la norma y, por lo tanto, Caltrans debe presentar una solicitud al Distrito del Aire antes de la aprobación del proyecto con documentación que respalde una evaluación del impacto en el aire para cuantificar las emisiones de NOx y PM10 y garantizar las mitigaciones adecuadas. El RDEIR afirma que el contratista de la construcción presentará una solicitud de ISR, sin embargo eso indica que la solicitud del Proyecto no se aplicará "antes de la aprobación del Proyecto" como exige el ISR. (RDEIR en p. 65).

XI. El DEIR recirculado no incluye todas las medidas de mitigación viables ni garantiza que las medidas de mitigación incluidas cumplan la CEQA

Un EIR debe describir y adoptar todas las medidas de mitigación factibles para evitar o minimizar los impactos ambientales significativos de un proyecto. (Código de Recursos Públicos, § 21002; Directrices CEQA, § 15126.4, subd. (a)(1)). "Cuando se disponga de varias medidas para mitigar un impacto, cada una de ellas deberá discutirse e identificarse la base para seleccionar una medida en particular" (Directrices de la CEQA, § 15126.4, subd. (a)(1)(B)). Se espera que la agencia líder desarrolle medidas de mitigación en un proceso abierto y considere las medidas propuestas por otras agencias interesadas y el público. Comunidades por un Medio Ambiente Mejor v. Ciudad de Richmond, 184 Cal.App.4th 70, 93 (2010)).

Las medidas incluidas en el DEIR recirculado no cumplen los requisitos de la CEQA de que sean aplicables y son inadecuadas. Algunas de las medidas son vagas, sin definir, incorrectamente diferidas. Por ejemplo, las medidas de mitigación relativas a la plantación de sustitución no indican cuándo se aplicaría la medida. Tampoco la medida de mitigación sobre el Plan Integral de Gestión del Corredor parece aplicable ni tiene un calendario de aplicación. El RDEIR se compromete a realizar inversiones en transporte público en un plazo de cinco años, pero esa medida no servirá de mucho para abordar el gran tráfico de camiones inducido por el proyecto. Las medidas de mitigación

propuestas tampoco calculan las reducciones cuantitativas de emisiones para apoyar los hallazgos menores que significativos con la mitigación.

Además, de acuerdo con la Guía de la Administración Federal de Carreteras sobre Justicia Ambiental y la Ley Nacional de Política Ambiental (2011), si hay un efecto desproporcionadamente alto y adverso en una población de justicia ambiental, después de tomar en cuenta los beneficios y la mitigación, el DEIR debe evaluar si existe una medida de mitigación practicable o alternativa practicable que evite o reduzca el efecto desproporcionadamente alto y adverso. Por lo tanto, Caltrans debe considerar las siguientes medidas de mitigación sugeridas.

Es especialmente importante reducir el impacto en la comunidad circundante de Matheny, dada su elevada carga actual de contaminación ambiental. El DEIR recirculado no adopta muchas medidas importantes que reducirían los impactos en la comunidad. A continuación se muestra una lista de medidas de mitigación que los residentes se han identificado como de alta prioridad para reducir los impactos de los proyectos propuestos. Estas y otras medidas de mitigación deben añadirse antes de la aprobación del proyecto:

Rezonificación para promover el cumplimiento de la AFFH y mitigar los impactos. Para ayudar a cumplir con la AFFH y proporcionar acceso a oportunidades, a la vez que se mitigan los impactos del Proyecto, como los VMT, y se garantiza que el intercambiador de Paige Avenue pueda manejar la capacidad actual y el crecimiento potencial, Caltrans debe exigir que la Ciudad de Tulare celebre un acuerdo por el que se comprometa a rezonificar, antes del inicio de la construcción del Proyecto, los terrenos alrededor de Matheny Tract de terrenos industriales a terrenos públicos, lo que generaría menos VMT y, por lo tanto, menos contaminación por emisiones diésel y de camiones. La rezonificación conducirá a una reducción de la iluminación, el ruido y las vibraciones, disminuyendo los impactos en la salud pública, ya que dará lugar a usos del suelo al servicio de la comunidad, tales como parques y centros recreativos, en lugar de industrias con altas emisiones. La imagen de abajo muestra en púrpura donde la Ciudad ha zonificado para uso industrial, al norte de Matheny. Rezonificar este terreno para un uso menos intensivo crearía un amortiguador para proteger a los residentes de Matheny, y reduciría en gran medida los impactos de este Proyecto, y de futuros desarrollos.



Invertir en infraestructura local de transporte. Aunque Commercial Avenue será la ruta de desvío principal durante la construcción, a la MTC le preocupa que K St. y otras calles locales sigan siendo utilizadas durante y después de la construcción del Proyecto, ya que los semirremolques de carga pesada viajan a los proyectos industriales inducidos por este Proyecto. Para mitigar el deterioro de las carreteras por los semirremolques pesados, Caltrans debería reservar fondos para el mantenimiento de las carreteras locales.

Inversión para la aplicación del Plan de Adaptación Climática de Matheny. El Plan de Adaptación Climática de Matheny identificó las prioridades de la comunidad local, como alumbrado público, carriles bici/mejoras en las calles/aceras, proyectos de transporte público como programas de cero emisiones para compartir viajes, mejoras en el hogar y climatización (eficiencia energética), drenaje de aguas pluviales, calidad del aire/agua, viviendas seguras y sanitarias, salud pública, infraestructuras y energía solar para reducir los costes energéticos. La implementación de las prioridades de la comunidad a partir de la encuesta reducirá los impactos de las emisiones de GEI y del aire asociadas con el Proyecto y, como tal, sería una medida de mitigación adecuada.

Programa de transporte compartido de cero emisiones. Actualmente, Caltrans propone financiar un programa de transporte compartido para no más de cinco años. Esto entonces sería una medida de mitigación temporal para un Proyecto que se espera que dure décadas. La medida de mitigación no indica cómo se mitigarán los impactos para la comunidad de Matheny Tract y otras comunidades vulnerables, como los complejos de casas rodantes, específicamente. La financiación debe utilizarse para proporcionar servicios adecuados a estas comunidades. En su lugar, Caltrans debería financiar un Programa de Cero Emisiones de Transporte Compartido (identificado como una de las principales prioridades de la comunidad en el Plan de Adaptación Climática de Matheny creado con una Subvención de Planificación de Comunidades Climáticas Transformativas) para proporcionar una alternativa de transporte que tenga el potencial de reducir el VMT. Caltrans debe llevar a cabo un sólido compromiso con la comunidad para garantizar que el programa de transporte compartido de cero emisiones se diseñe y adapte para satisfacer las necesidades específicas de transporte de la comunidad local afectada por este proyecto.

Aumentar las oportunidades de transporte. Al igual que la medida de mitigación anterior, Caltrans propone subvencionar el aumento de la frecuencia de la Ruta 20 durante sólo cinco años, aunque los impactos serán a largo plazo. Esta medida de mitigación debe comenzar durante la construcción y durar hasta la vida útil del proyecto.

Infraestructura de transporte activo. La comunidad de Matheny Tract está aislada de infraestructuras de transporte activo como aceras y carriles bici. Los residentes tienen que desplazarse en bici por la carretera para acceder a

la ciudad. Los desplazamientos de peatones y ciclistas se volverán aún más peligrosos con el aumento del tráfico, especialmente con los semirremolques pesados. Para mitigar este problema, Caltrans debe financiar la infraestructura de transporte activo para la comunidad de Matheny Tract para la conectividad y la seguridad. Esto también ayudará a asegurar que los aspectos de Calles Completas de este Proyecto realmente se conecten con las comunidades locales.

Plan integral de gestión de corredores. La CEQA exige que las medidas de mitigación proporcionen "normas de rendimiento específicas que la mitigación alcanzará". (Directrices § 15126.4(a)(1)(B)). Sin embargo, no está claro qué es este plan y cómo se utilizará para mitigar los impactos. Resulta contradictorio que Caltrans destine recursos al desarrollo de la autopista 99 y a la construcción de carriles de transporte de mercancías que generarán aproximadamente 20 millones de VMT y, a continuación, intente reducir retroactivamente esos mismos 20 millones de VMT y gestionar el corredor. Caltrans debe coordinar con el Condado y la Ciudad de Tulare para crear un estudio de ruta de camiones y el análisis para mitigar VMT en el corredor y determinar qué proyectos son necesarios y necesarios en el corredor. Caltrans también debe indicar cómo logrará sus objetivos para crear oportunidades de transporte multimodal, incluyendo caminar, andar en bicicleta y el transporte público, en consonancia con su Declaración de Equidad Racial para mejorar el acceso y proporcionar beneficios significativos a las comunidades marginadas. Debemos señalar que, si bien este proyecto incluye senderos para peatones y ciclistas, estos no se extienden a la comunidad de Matheny Tract y los complejos de casas rodantes cercanos. Este plan de gestión debe indicar específicamente cómo se reducirán los impactos del proyecto y debe establecer claramente el calendario asociado con su implementación.

Plantación de reemplazo. El DEIR recirculado afirma que "la plantación de reemplazo se producirá en una proporción de 1-1 para toda la vegetación eliminada. Se calcula que se sustituirán o replantarán más de mil árboles". (DEIR recirculado, p. 264). Una proporción de 1-1 mantiene el status quo e ignora el hecho de que este proyecto deteriorará las vistas, la calidad del aire aumentará las emisiones de GEI y empeorará la calidad del aire acumulada, por lo que un programa de sustitución de plantación de 5-1 es más apropiado. Esto ayudará a reducir los impactos atmosféricos y visuales y a restaurar el hábitat de especies sensibles.

Barreras vegetales y espacios verdes. Actualmente, el DEIR Recirculado sólo propone plantar árboles alrededor de las cuencas de aguas pluviales y en el punto kilométrico 25,8. Caltrans también debería invertir en barreras vegetales y espacios verdes alrededor del perímetro de Matheny Tract para ayudar a mitigar los impactos visuales del aumento del tráfico durante y después de la construcción, además de mitigar la calidad del aire y los impactos de la isla de calor. Caltrans también debería invertir en barreras

vegetales para los parques de casas móviles situados en Rankin Road para mitigar los impactos sobre la calidad del aire. Caltrans debería trabajar con los residentes de ambas comunidades para desarrollar planes de barreras vegetales.

XII. El DEIR recirculado no tiene en cuenta los impactos del proyecto sobre la justicia ambiental

Como se discutió en detalle anteriormente, Matheny Tract es identificado por el Estado y la Ciudad de Tulare como una comunidad desfavorecida y se compone desproporcionadamente de personas de color en comparación con la ciudad, el condado y el estado en su conjunto. La Orden Ejecutiva 12898 extiende el Título VI al establecer que "cada agencia federal hará que el logro de la justicia ambiental forme parte de su misión identificando y abordando, según corresponda, los efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana o el medio ambiente de sus programas, políticas y actividades en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos". La Orden Ejecutiva del Presidente Biden para Revitalizar el Compromiso de Nuestra Nación con la Justicia Medioambiental para Todos compromete además a los organismos federales para tener en cuenta la justicia medioambiental. La Orden EJ del Departamento de Transporte establece una guía para determinar si un programa, política o actividad del DOT o un programa, política o actividad financiado por el DOT (acción del DOT) puede tener efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana o el medio ambiente en poblaciones minoritarias o de bajos ingresos. (Orden Departamental 5610.2(a) (Acciones para abordar la justicia ambiental en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos). El proceso de determinación incluye proporcionar oportunidades adecuadas y adecuadas para la participación y los comentarios de los representantes de las comunidades potencialmente afectadas. La Orden EJ del DOT ordena al Departamento que tenga en cuenta los objetivos EJ a la hora de administrar los requisitos de la NEPA; el Título VI y los estatutos relacionados; la Ley Uniforme de Asistencia a la Reubicación y Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, en su versión modificada; los estatutos de planificación en el Título 23, Código de los EE.UU. y el Título 49, Código de los EE.UU.; y otros estatutos, reglamentos y Órdenes Ejecutivas que abordan o afectan a la planificación de infraestructuras de transporte y la toma de decisiones; asuntos sociales, económicos o ambientales; la salud pública; o la participación pública.

El DEIR recirculado sí encontró varias poblaciones de justicia ambiental cerca del emplazamiento del proyecto. (Véase el DEIR recirculado, p. 61, cuadro 2.6). El DEIR recirculado también afirma que es probable que las emisiones de partículas 10 y óxidos de nitrógeno superen la norma 9510/Regla de revisión de fuentes indirectas del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín. "Por lo tanto, la alternativa de construcción causará efectos desproporcionadamente altos y adversos en

las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos" (p. 66). Sin embargo, la única medida de mitigación prevista es que el contratista pague las tasas exigidas y, a continuación, el DEIR descarta cualquier impacto ambiental sobre estos receptores sensibles. Como se ha comentado anteriormente, el DEIR recirculado afirma que "para los receptores sensibles, la zona de mayor preocupación cerca de las carreteras se encuentra a menos de 500 pies (o 150 metros)". (DEIR recirculado en p. 64). Sin embargo, la CEQA y la NEPA no sólo requieren el análisis de la zona de mayor preocupación, sino más bien todos los impactos ambientales del proyecto, especialmente a los receptores sensibles cercanos. La contaminación atmosférica y otros tipos de contaminación, como la lumínica y acústica, se desplazan mucho más allá de los 500 pies. Teniendo en cuenta la mala calidad del aire ya existente en la región y que este proyecto inducirá el desarrollo industrial, es evidente que este proyecto dará lugar a impactos acumulativos significativos en el aire, la luz, el ruido y las vibraciones, que perjudicarán y afectarán a estas comunidades de justicia ambiental.

El RDEIR afirma que, según la NEPA, si existe una necesidad sustancial de proyectos basada en el interés público general, el proyecto puede seguir construyéndose. (23 U.S.C. 109[h]). Por interés público se entiende la comunidad en la que se ubica el Proyecto, no los intereses financieros de Caltrans o de la Ciudad en la industrialización de esta región. Como afirma el DEIR, el equipo de desarrollo del Proyecto determinó que existe una necesidad para el Proyecto y Caltrans coordinó con otros organismos, que, de nuevo, no es "de interés público". Sin embargo, como se ha indicado anteriormente, Caltrans no proporcionó oportunidades significativas para que el público participara y aportara información sobre si existe o no una necesidad significativa para este proyecto, si los beneficios proporcionados por este proyecto superarán los impactos a las comunidades de justicia ambiental, o si se consideraron todas las medidas de mitigación viables o alternativas viables. Estos impactos deben estudiarse, analizarse y mitigarse por completo. De lo contrario, se incumplirían los compromisos de justicia ambiental y el análisis del DEIR recirculado resultaría arbitrario y caprichoso, infringiendo la NEPA y la Ley de Procedimiento Administrativo (5 U.S.C. §§ 551-559).

El DEIR recirculado establece, además, que "la alternativa de construcción causará efectos desproporcionadamente altos y adversos en cualquier población minoritaria o de bajos ingresos de conformidad con las disposiciones de la Orden Ejecutiva 12898 y la Orden 6640.23A de la Administración Federal de Carreteras" (DEIR en p. 66). Cuando hay un efecto desproporcionadamente alto y adverso en una población de justicia ambiental, después de tomar en cuenta los beneficios y la mitigación, el DEIR debe evaluar si hay una medida de mitigación practicable adicional o alternativa practicable que evitaría o reduciría el(los) efecto(s) desproporcionadamente alto y adverso(s). La acción propuesta sólo se aprobará si se determina que no existen tales medidas viables.

Esta carta enumera varias medidas de mitigación razonables y viables que Caltrans debería considerar y adoptar, y este proyecto no puede seguir adelante porque existen tales medidas. El RDEIR enumera varios "beneficios" de este proyecto como prueba de impactos menos que significativos en las comunidades de justicia ambiental. El RDEIR afirma que el Proyecto traería Calles Completas y senderos peatonales, sin embargo esos senderos, tal como están diseñados actualmente, no se conectarán ni conducirán a otros senderos, haciéndolos menos beneficiosos. El RDEIR enumera las reducciones de emisiones de dióxido de carbono como un beneficio, a pesar de que eso no ocurriría hasta 20 años después de que el Proyecto se construyera, y esas reducciones de emisiones ocurrirían independientemente porque como el RDEIR admite que "estas mejoras en la disminución de contaminantes atmosféricos se atribuyen a los avances tecnológicos que se producirán en forma de motores y combustibles de combustión más eficiente, y la continuación de los vehículos híbridos y eléctricos (vehículos de cero emisiones)" no el propio Proyecto. Argumentar que este proyecto reducirá las emisiones en 20 años es muy poco sincero y no está respaldado por pruebas sustanciales en el RDEIR. Además, según los comentarios del público en las reuniones comunitarias, este proyecto no es de interés público y el hecho de que facilite el desarrollo industrial probablemente aumentará la congestión, no la reducirá.

El Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional de 2022/Estrategia de Comunidades Sostenibles (Sección 4.3 Calidad del Aire) esboza medidas de mitigación y minimización que serán incorporadas por el Condado de Tulare. El RDEIR cita este informe como mitigación para las comunidades de justicia ambiental y como medidas generales de mitigación, pero no está claro si alguna de las medidas citadas es aplicable a este proyecto, ya que algunas de ellas se refieren a los patios de maniobras ferroviarias. Además, el resto son vagas e inaplicables como medidas de mitigación de la CEQA o la NEPA.

Por último, como ya se ha dicho, una gran parte de los residentes cercanos al emplazamiento del proyecto hablan español y, sin embargo, aún no se han publicado los documentos justificativos, lo que priva a los residentes de la igualdad de oportunidades para formular observaciones y participar en el proceso de toma de decisiones.

Table 2.6 Environmental Justice Populations by Census Tract in the Socioeconomic Study Area of Tulare County

Geographic Area	Aggregate Minority Percentage	Percentage of Families Below Poverty Level	Median Family Income	Environmental Justice Population?
Tulare County	71.3	20.4	\$53,330	Not Applicable
City of Tulare	70.8	17.3	\$59,401	Not Applicable
Census Tract 23.02	57.6	11.7	\$61,188	Yes
Census Tract 23.03	41.2	6.4	\$88,017	No
Census Tract 23.04	54.6	23.0	\$58,148	Yes
Census Tract 24*	61	7.9	\$86,250	Yes
Census Tract 29.01	93.9	24.4	\$46,477	Yes
Census Tract 29.03	56.6	6.1	\$76,037	Yes
Census Tract 29.04	64.9	23.4	\$47,019	Yes
Census Tract 31	78	20.3	\$40,842	Yes

Source: U.S. Census Bureau, 2015-2019 American Community Survey Five-Year Estimates.

*Tract 24 has been split into Tracts 24.01 and 24.02; however, 2015-2019 American Community Survey demographics data are only available for Tract 24.

XIII. La aprobación del proyecto por parte de Caltrans entraría en conflicto con su compromiso de equidad racial y violaría las obligaciones de Caltrans y del Estado de California de no discriminar y de promover de forma efectiva la vivienda justa

En diciembre de 2020, Caltrans adoptó una Declaración de compromiso con la equidad racial que declara que Caltrans "involucrará de manera significativa a las comunidades más afectadas por el racismo estructural en la creación e implementación de los programas y proyectos que tienen un impacto en sus vidas cotidianas" y "reformulará [sus] programas, políticas y procedimientos basándose en este compromiso para evitar dañar a las comunidades vulnerables y de primera línea".²³ Además, como agencia estatal, Caltrans está sujeta a varias leyes de derechos civiles y vivienda justa que se aplican en el contexto de este Proyecto. De conformidad con el artículo 11135 del Código de Gobierno, Caltrans tiene prohibido someter a las personas a discriminación por motivos de raza, etnia, origen nacional, edad y otras características proyectadas. La Ley de Empleo y Vivienda Justos (*Fair Employment and Housing Act*, FEHA) prohíbe a Caltrans participar en cualquier acción o inacción que afecte negativamente al uso o disfrute de oportunidades de vivienda basadas en características protegidas sin una justificación jurídicamente adecuada. (2 C.C.R. §§ 12005(z)(3); 12162).

Para establecer que existe una justificación jurídicamente suficiente para la discriminación, un organismo público debe demostrar que la práctica es (1) necesaria para lograr un propósito sustancial y no discriminatorio del organismo público, (2) la práctica lleva a cabo eficazmente el propósito identificado, (3) el propósito es suficientemente apremiante para prevalecer sobre el efecto discriminatorio, y (4) no existe ninguna práctica alternativa viable que cumpla igual o mejor el propósito identificado con un efecto menos discriminatorio. (2 C.C.R. § 12062). Además, la sección 8899.50 del Código de Gobierno exige que todas las agencias y departamentos estatales promuevan de forma efectiva la vivienda justa mediante la adopción de medidas significativas que superen los patrones de segregación y fomenten comunidades libres de barreras que restrinjan el acceso a oportunidades basadas en características protegidas y que no tomen ninguna medida que sea materialmente incompatible con ese deber... (2 c.c.r. § 12062).

Como se ha comentado anteriormente, este proyecto, de aprobarse, ampliará gracias a su diseño la capacidad de las carreteras para permitir el aumento del tráfico de camiones en la comunidad de Matheny, que sufre una carga medioambiental, así como en otras comunidades identificadas como de justicia medioambiental, que están compuestas de forma desproporcionada por personas de color, así como por otras clases protegidas, incluidos niños y personas procedentes de países diferentes a Estados Unidos. Al permitir la introducción de mayores volúmenes de tráfico de camiones y, por lo tanto, apoyar el continuo desarrollo selectivo de instalaciones industriales en estas comunidades - comunidades que se han opuesto firme y vocalmente a su mayor industrialización, la aprobación del Proyecto por parte de Caltrans socavaría la Declaración de Compromiso de Caltrans con la equidad racial y tendrá como resultado un impacto discriminatorio sobre los residentes de Matheny al degradar aún más las condiciones ambientales en su vecindario; aumentando los riesgos para la salud pública asociados con el desarrollo industrial y el tráfico de camiones, incluida, entre otras cosas, la exposición a la contaminación atmosférica; y afectando negativamente al uso y disfrute de la vivienda por parte de los residentes que sufren contaminación atmosférica, ruido, vibraciones, luz y resplandor, y otros impactos en sus hogares. También socavaría la posibilidad de desarrollar los terrenos de la zona del Plan Específico de la calle I para usos que reduzcan las disparidades en el acceso a las oportunidades que afectan a Matheny Tract, incluso con respecto al acceso a parques, zonas verdes, senderos, tiendas de comestibles, comercios minoristas y viviendas asequibles de calidad, entre otros posibles usos de los terrenos.

Caltrans no puede demostrar ni ha demostrado que tenga una justificación jurídicamente convincente para el Proyecto en virtud de la FEHA, entre otras razones, porque ni la Ciudad, ni el Condado, ni Caltrans han demostrado que sea inviable perseguir sus objetivos de desarrollo industrial en cualquier otro terreno de la Ciudad que esté más alejado y que tenga un impacto menos directo en las comunidades de color de bajos ingresos altamente vulnerables.

En consecuencia, la aprobación del proyecto por parte de Caltrans infringiría probablemente lo dispuesto en los artículos 11135, 8899.50 y FEHA, así como otras leyes sobre derechos civiles y vivienda justa..

XIV. Conclusión

Gracias por considerar nuestra petición de que Caltrans adopte nuestra alternativa de proyecto en vista de las importantes incidencias de justicia medioambiental planteadas en esta carta. Para reiterar nuestra alternativa sugerida, Caltrans debe mejorar el enlace de Paige Avenue para abordar la necesidad existente y los problemas de seguridad, pero no de una manera que induzca a un mayor desarrollo industrial. Caltrans debe llegar a un acuerdo con la ciudad de Tulare para recalificar los terrenos en torno a Matheny, a fin de garantizar que no sean necesarias nuevas mejoras del enlace. Esperamos que Caltrans considere y adopte las medidas de mitigación que sugerimos. Esperamos su respuesta.

Atentamente,



Perry Elerts
Abogado
Consejo de Liderazgo para la Justicia y la Rendición de Cuentas

Respuesta al Consejo de Liderazgo para la Justicia y la Rendición de Cuentas: Gracias por comentar sobre el Borrador Recirculado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental de la Mejora del Intercambiador de Seis Carriles y Paige Avenue en Tulare. La participación del público es una parte esencial del proceso ambiental. La participación pública para este proyecto se ha logrado a través de audiencias públicas, avisos públicos, y divulgación puerta a puerta.

Nuestras respuestas intentan reflejar sus preocupaciones generales y específicas expuestas en su carta.

Respuesta general a las afirmaciones de que Caltrans no cumplió la Ley de Empleo y Vivienda Justos, la Ley de Fomento Afirmativo de la Vivienda Justa, las Leyes de Zonificación y el artículo 11135 del Código Gubernamental

Su carta afirma que las acciones de Caltrans subyacentes al proyecto violaron las siguientes leyes: (1) "la Ley de Empleo y Vivienda Justos (§§ 12900 - 12996); (2) la Ley de Promoción Afirmativa de la Vivienda Justa; (3) las leyes de planificación y zonificación; y (4) "la Sección 11135 del Código de Gobierno".

a. La Ley de Empleo y Vivienda Justa no aplica.

Las infracciones de la Ley de Empleo y Vivienda Justa no son aplicables a los proyectos de transporte. Como agencia de transportes, las infracciones de la Ley de Empleo y Vivienda Justa sólo pueden ser relevantes cuando los empleados o solicitantes de empleo de Caltrans aleguen discriminación.

b. La Ley de promoción positiva de la vivienda justa no aplica.

Del mismo modo, las obligaciones de la Ley de promoción positiva de la vivienda justa no se aplican a Caltrans porque no participa en programas o servicios de desarrollo de la vivienda o de la comunidad. No hemos encontrado ninguna ley, reglamento ni obligación legal que imponga estas obligaciones a Caltrans. La Ley de promoción positiva de la vivienda justa es aplicable a los organismos públicos que se ocupan de cuestiones de vivienda y desarrollo comunitario (por ejemplo, el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California, ciudades y condados, colegios y universidades que proporcionan viviendas, etc.) La Ley de promoción positiva de la vivienda justa no es un estatuto general que responsabilice a todos los organismos públicos (por ejemplo, hospitales estatales, prisiones estatales, instituciones educativas, organismos encargados de hacer cumplir la ley, juntas de agua, organismos de transporte, organismos de atención sanitaria, etc.) de la promoción positiva de la vivienda justa.

a. Las leyes de planificación y zonificación no aplican.

Su carta afirma que "Caltrans debe llegar a un acuerdo con la ciudad de Tulare por el que se exija a Tulare que recalifique los terrenos adyacentes a Matheny a un distrito de zona que no permita usos industriales, sino parques, instalaciones comunitarias o recreativas, o viviendas". Esta afirmación carece de base jurídica. Además, presupone que un organismo de transporte como Caltrans tiene las mismas obligaciones y responsabilidades que una ciudad o un condado a la hora de crear y modificar sus planes generales o revisar sus ordenanzas. Las leyes de zonificación y planificación obligan a las ciudades y condados a abordar múltiples cuestiones, como los recursos naturales, el desarrollo económico, el transporte y la vivienda, pero estos estatutos no imponen obligaciones legales a una agencia de transporte. (Código de Gobierno §§ 65000 - 65499.) Además, las decisiones sobre el uso del suelo se toman principalmente a nivel local. (Código de Gobierno § 65030.1.)

b. El proyecto no infringe el artículo 11135 del Código Gubernamental).

El artículo 11135 del Código Gubernamental se aplica a todos los organismos que reciben fondos estatales, incluido Caltrans. Prohíbe la discriminación ilegal, que incluye la discriminación por motivos de raza, identificación con un grupo étnico o discapacidad. Su carta identifica una comunidad protegida (Matheny Tract con un "75% de hispanos/latinos" que, según alega, se encuentra "a menos de una milla de las rutas de desvío propuestas") que Caltrans ha tenido en cuenta en su revisión

medioambiental. No se ha demostrado ni alegado que la comunidad de Matheny Tract vaya a ser objeto de discriminación ilegal debido al proyecto.

La carta también menciona que el proyecto puede afectar negativamente a la "salud y seguridad [debido a] futuros proyectos industriales y de transporte" de esta comunidad protegida. (Sección 2.1.7). La revisión ambiental de la mejora del enlace de seis carriles de Tulare y Paige Avenue no es necesaria para abordar los futuros proyectos de desarrollo industrial o de transporte contemplados en el artículo 11135 del Código de Gobierno. Dichos proyectos futuros requerirían una revisión ambiental adicional.

Respuesta general a la falta de oportunidades de participación pública

a. Cumplimiento del requisito de contenido de la notificación

Caltrans ha ido más allá del "cumplimiento sustancial de los requisitos de contenido de la notificación" para garantizar la participación pública. (Código de Recursos Públicos §21092(b)(2).) Caltrans ha tendido la mano y ha colaborado constantemente con la comunidad y con su organización. Como se expone a continuación, Caltrans ha cumplido con todos los requisitos legales exigidos para la notificación pública y la participación en el proyecto propuesto. (Código de Recursos Públicos §21092.)

El proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental se publicó el 12 de abril de 2023. Sobre la base de los comentarios públicos del primer período de circulación, el documento ambiental fue revisado y recirculado el 8 de agosto de 2023. Caltrans proporcionó al público "un período de tiempo razonable" para presentar comentarios adicionales sobre el Proyecto de Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental Recirculado, ya que el período de circulación fue del 8 de agosto de 2023 al 22 de septiembre de 2023. (Código de Recursos Públicos §21092(a).) Además, el Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental se publicó en español el 8 de agosto de 2023.

El aviso público de Caltrans se publicó en su sitio web y se difundió ampliamente en cumplimiento de la ley. (Código de Recursos Públicos §21092(b)(3).) Además de publicar en su sitio web, un organismo principal también debe hacer al menos una de las siguientes cosas: (1) publicarlo en un periódico, (2) fijar un aviso "dentro y fuera del emplazamiento" en la zona del proyecto, o (3) enviar un aviso directamente por correo a los propietarios u ocupantes contiguos. (Código de Recursos Públicos §21092(b)(3)(A),(B),(C)). Además, un organismo público puede proporcionar "notificación adicional por otros medios". (Código de Recursos Públicos §21092(e).) Caltrans cumplió con sus requisitos legales de notificación adoptando las siguientes medidas:

Anunciar un Aviso de Disponibilidad en el Visalia Times-Delta en inglés y español el 8 de agosto de 2023. Este periódico es uno "de circulación general

en la zona afectada por el proyecto propuesto". (Código de Recursos Públicos §21092(b)(3)(A). Código de Gobierno § 6061).

Envío de cartas con el aviso de disponibilidad a Matheny Tract y a la comunidad de casas fabricadas del condado. Además de los envíos postales, el Aviso de disponibilidad se expuso en comercios cercanos, postes y paradas de autobús de los alrededores de la comunidad de Matheny Tract. (Código de Recursos Públicos §21092(e).)

Publicación del aviso de disponibilidad en las páginas de medios sociales del Distrito 6 de Caltrans, incluidos Facebook, Twitter y Nextdoor. (Código de Recursos Públicos §21092(e).)

El personal de Caltrans llevó a cabo actividades de divulgación puerta a puerta el 11 de agosto de 2023, entregando el Aviso de Disponibilidad en inglés y español a las empresas y residentes a lo largo de Paige Avenue entre I Street y Blackstone Avenue. Caltrans dejó avisos públicos en el complejo de casas rodantes Sun and Fun y en la Comunidad de Casas Fabricadas del Condado. Por lo tanto, Caltrans proporcionó "notificación adicional por otros medios" para garantizar la participación de estos miembros de la comunidad. (Código de Recursos Públicos §21092(e).)

Caltrans publicó el aviso de disponibilidad en el sistema de información de alumnos de la escuela primaria Palo Verde (lo que permitió a la escuela enviar mensajes a los padres). (Código de Recursos Públicos §21092(e).)

a. Cumplimiento del acceso a la información técnica, estudios e informes

Su carta afirma que Caltrans "no puso a disposición del público la información técnica, los estudios y los informes en los que se basó" el Borrador de Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Medioambiental Recirculado". Esto es inexacto. Caltrans ha cumplido todos los requisitos legales sobre notificación y acceso a la documentación de los estudios e informes en los que se basó. Legalmente, el aviso debe indicar "la dirección en la que pueden consultarse copias del proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental o declaración negativa recirculados, y todos los documentos a los que se hace referencia en el proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental o declaración negativa recirculados, así como una descripción de cómo puede facilitarse en formato electrónico el proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental o declaración negativa recirculados". (Código de Recursos Públicos §21092(b)(1)). Caltrans cumplió estos requisitos legales mediante la siguiente práctica:

- En el anuncio se indicaba que los estudios técnicos estaban disponibles en la biblioteca de Tulare y en la oficina del distrito 6 de Caltrans. Como se indica en el anuncio, estos documentos estuvieron disponibles en los siguientes lugares durante el periodo de recirculación.

- En el anuncio también se facilitaba un sitio web, un número de teléfono (559) 287-9320 (Javier Almaguer) y una dirección de correo electrónico (Javier.almaguer@dot.ca.gov) para el envío de documentos, y otro número de teléfono (559) 246-7337 (Eric Karlson) y una dirección de correo electrónico (eric.karlson@dot.ca.gov) para cualquier información sobre el proyecto..

Su carta afirma que "ninguno de estos estudios e informes se publican en el sitio web de Caltrans para este proyecto ni se pusieron a disposición del público de ninguna manera de la que tengamos conocimiento". No existe ningún requisito legal para que Caltrans publique los estudios en el sitio web. El requisito legal es poner el borrador de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental recirculado en el sitio web, e indicar en qué lugar se encuentran los documentos a los que se hace referencia en el borrador de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental recirculado "disponibles para su revisión", lo cual se hizo. (Código de Recursos Públicos §21092(b)(1)).

Además de la amplia difusión del aviso de Caltrans, hemos tomado las siguientes medidas para apoyar y continuar el compromiso con la comunidad y su organización y cumplir nuestros requisitos legales:

El martes 15 de agosto de 2023 se celebró una reunión pública en la Escuela Primaria Palo Verde de 5:30 p.m. a 7:30 p.m. Los miembros del personal del proyecto estuvieron a disposición de los asistentes de 5:30 p.m. a 7:30 p.m. la tarde del evento para interactuar con los asistentes. Se pusieron a disposición de la comunidad:

Una presentación pregrabada que se reproducía continuamente en inglés y español en la que se hablaba del proyecto y sus posibles repercusiones.

Se expusieron carteles (en inglés y español).

Había tarjetas de comentarios disponibles (en inglés y español).

Se crearon etiquetas para identificar al personal de Caltrans como hispanohablantes.

Se contó con un intérprete de español durante la jornada de puertas abiertas.

Un taquígrafo judicial estuvo disponible para ayudar a aquellos con problemas de alfabetización, escritura, visión o lenguaje (a través de un intérprete o un lingüista de LanguageLine Solutions).

El 5 de octubre de 2023, Caltrans asistió a una reunión vecinal organizada por el Consejo de Liderazgo en la comunidad de Matheny Tract.

El capítulo 4 del Informe Final de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental resume los resultados de los esfuerzos de Caltrans para implicar y coordinarse con el público.

Sus comentarios específicos se reproducen a continuación, con la respuesta de Caltrans después de cada comentario.

Comentario 1:

Lamentablemente, Caltrans no ha garantizado que toda la información pertinente sobre el proyecto y sus efectos ambientales se ponga a disposición del público al no reconocer la existencia de comunidades vulnerables afectadas y al no incluir un análisis adecuado de la justicia ambiental, la calidad del aire y otros impactos en el DEIR recirculado, como se describe a continuación.

Respuesta al Comentario 1: Caltrans identificó las comunidades de justicia ambiental dentro de un radio de 1 milla del proyecto por zona censal (sección 2.1.7, Justicia ambiental). Caltrans informa adecuadamente sobre los efectos ambientales de la alternativa de construcción para las comunidades de justicia ambiental en lo que respecta a la cohesión de la comunidad, el impacto visual, el impacto acústico y la calidad del aire.

Comentario 2: Específicamente, Caltrans eliminó dos tramos censales que se habían identificado previamente como comunidades de justicia ambiental en el primer borrador del DEIR, pero que se eliminaron sin explicación.

Respuesta al Comentario 2: En el primer período de circulación del Borrador del Documento Ambiental, Caltrans utilizó datos de ocho tramos censales que mostraban la presencia de comunidades de justicia ambiental. Esto se basó en los datos demográficos disponibles en ese momento (Censo de EE.UU. 2010, *American Community Survey Five-Year Estimates 2015-2019*.) Cuando se volvió a circular el segundo borrador del documento ambiental, se revisó la sección de justicia ambiental para mostrar que el proyecto causaría efectos desproporcionadamente altos y adversos en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos para el impacto acumulativo en la calidad del aire. El borrador del documento ambiental recirculado se basó en datos más actuales y disponibles de la sección censal, que dividió la sección censal 24 en secciones 24.01, 24.02 y 24.03 (Oficina del Censo de los EE. UU., 2021 *American Survey Community data 1-Year Estimates*). A la luz de su comentario, Caltrans ha revisado la Tabla 2.6 del Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental en la Sección 2.1.7 para reflejar con precisión todas las secciones censales con comunidades de justicia ambiental.

Comentario 3: Caltrans tampoco ha puesto a disposición del público la información técnica, los estudios y los informes en los que se basó y que se

incorporaron al DEIR recirculado, ni los datos en los que se basan los hallazgos y las conclusiones del DEIR recirculado. Por ejemplo, ninguno de estos estudios e informes está publicados en el sitio web de Caltrans para este proyecto ni se pusieron a disposición del público de ninguna otra forma de la que tengamos conocimiento. Estos documentos tuvieron que solicitarse a Caltrans y tardaron unos días en obtenerse.

Respuesta al Comentario 3: Caltrans reconoce el Comentario del Consejo de Liderazgo y tomará en consideración la sugerencia. Sin embargo, los estudios técnicos relacionados se pusieron a disposición en la Biblioteca Pública de Tulare y en la Oficina del Distrito 6 de Caltrans o enviando una solicitud por correo electrónico al Científico Medioambiental Superior (las instrucciones se describen en el Documento Medioambiental Recirculado). El aviso de disponibilidad incluía información sobre dónde acceder a los estudios técnicos. Caltrans cumplió con todos sus requisitos legales (véase también la Respuesta general a la falta de oportunidades para la participación pública al principio de las Respuestas de Caltrans al Consejo de Liderazgo).

Comentario 4: Caltrans no llevó a cabo una divulgación proactiva ni consultó a los residentes de Matheny Tract y de los complejos de casas rodantes antes de elaborar el RDEIR.

Respuesta al Comentario 4: Basándose en los comentarios públicos de la primera circulación del borrador del documento medioambiental, Caltrans revisó el documento medioambiental para proporcionar información complementaria y aclaratoria en relación con el proyecto y sus posibles efectos medioambientales. Como se indica en la segunda respuesta general a los comentarios del Consejo de Liderazgo, Caltrans ha tomado medidas significativas para apoyar y continuar el compromiso con la comunidad y los residentes de Matheny Tract y el complejo de casas rodantes.

Comentario 5:

El público no fue notificado de un período de comentarios públicos para el análisis de calidad del aire, e incluso si se produjo un período de comentarios no era accesible al público y los residentes no fueron informados de las decisiones que se tomaron en relación con el proyecto.

Respuesta al Comentario 5: El aviso de disponibilidad notificaba al público el análisis de la calidad del aire y formaba parte del periodo de difusión (véase al principio de la respuesta de Caltrans al Consejo de Liderazgo una lista de los esfuerzos de difusión y el capítulo 4 de Comentarios y coordinación). El aviso de disponibilidad establecía específicamente lo siguiente:

“El análisis de conformidad a nivel de proyecto para la calidad del aire muestra que el proyecto se ajustará al Plan Estatal de implementación, incluido el análisis de impacto localizado con consulta interinstitucional para partículas (PM10 y PM2.5) requerido por 40 CFR 93.116 y 93.123. Este proyecto no se considera un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire en relación con las partículas (PM10 y PM2.5), tal como se define en 40 CFR 93.123(b)(1). No se ha realizado un análisis detallado de los puntos calientes de PM10 y PM2.5 porque los requisitos de la Ley del Aire Limpio y de 40 CFR 93.116 se cumplen con un análisis explícito de los puntos calientes. El proyecto procede de un Plan de Transporte Regional y un Programa de Mejora del Transporte conformes. Se solicita la opinión del público sobre el análisis de conformidad del proyecto.”

Comentario 6:

Caltrans está obligada a elaborar una Declaración de Impacto Ambiental (*Environmental Impact Statement*, EIS) para este proyecto, dadas las pruebas sustanciales que constan en el expediente de que es probable que el proyecto provoque impactos significativos en el medio ambiente (23 C.F.R. § 771.123(a)). (23 C.F.R. § 771.123(a)). Múltiples factores, como los efectos adversos sobre la calidad del aire, la salud pública y la seguridad, y la posible violación de las leyes federales y estatales y los procesos de planificación local destinados a proteger el medio ambiente, exigen que se complete un EIR completo para este proyecto. (40 C.F.R. § 1501.3(b); véase *Ocean Advocates v. U.S. Army Corps of Eng'rs*, 402 F.3d 846, 864 (9th Cir. 2005), 402 F.3d at 864 (exige que se prepare una "declaración de impacto ambiental si se plantean cuestiones sustanciales sobre si un proyecto puede causar una degradación significativa de algún factor ambiental humano")). Estos impactos se analizan con más detalle en la presente carta a continuación. Además, existe una disputa sustancial entre el Consejo de Liderazgo, el Comité de Matheny Tract, y los residentes de Matheny Tract, por un lado, y Caltrans, por otro, sobre el tamaño, la naturaleza y los efectos de esta acción, como lo demuestran nuestros comentarios a continuación, la información proporcionada a Caltrans en los talleres públicos, y otra correspondencia pública a Caltrans sobre el Proyecto. Varios residentes se presentaron al primer taller de Caltrans planteando problemas y preocupaciones que tenían con el proyecto y muchos más asistieron al segundo taller. Los comentarios que enviaron expresaban su preocupación por el tráfico, la calidad del aire y el crecimiento industrial inducido por este proyecto. *LaFlamme v. FERC*, 852 F.2d 389, 400-01 (9th Cir. 1988). Un dictamen de impacto no significativo (Finding of No Significant Impact, FONSI) no es apropiado, o legalmente permisible, en este caso dada la evidencia en el expediente que muestra la existencia de efectos ambientales adversos significativos, incluyendo pero no limitado a los hallazgos de Caltrans de que el proyecto tendría impactos significativos e inevitables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Animamos a los organismos principales del proyecto a que sigan el Memorando de Consulta

Interinstitucional de Maya Hildebrand de 17 de noviembre de 2021, que establece en la página 21: "el documento de la NEPA será un EIR".

Respuesta al Comentario 6: Caltrans preparó un Informe de Impacto Ambiental porque la Ley de Calidad Ambiental de California exige una determinación de importancia para cada recurso/impacto. La evaluación ambiental preparada para este proyecto se centra en el contexto y la intensidad de los impactos para determinar si el proyecto en su conjunto es significativo y justifica la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental. Sobre la base de nuestros estudios ambientales y después de la circulación pública, más consultas y análisis, Caltrans ha determinado que, a los efectos de la NEPA, no se justifica una Declaración de Impacto Ambiental.

Comentario 7:

Un dictamen de impacto no significativo (Finding of No Significant Impact, FONSI) no es apropiado, o legalmente permisible, en este caso dada la evidencia en el expediente que muestra la existencia de efectos ambientales adversos significativos, incluyendo pero no limitado a los hallazgos de Caltrans de que el proyecto tendría impactos significativos e inevitables sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Respuesta al Comentario 7: Ver respuesta al comentario 6.

Comentario 8:

Aquí, en lugar de analizar el impacto total del Plan de Negocios de la Ruta Estatal 99 de Caltrans y el Plan Maestro de Mejora del Corredor de la Ruta Estatal 99 y sus numerosos proyectos codependientes recientes, en curso y previstos para ampliar y modificar la Autopista 99 para manejar más tráfico industrial y de mercancías, la Agencia está fragmentando su revisión ambiental al revisar sólo pequeños segmentos a la vez y no reconocer sus objetivos comunes e interdependientes y su relación.

Respuesta al Comentario 8: El Plan Empresarial de la Ruta Estatal 99 y el Plan Maestro de Mejora del Corredor de la Ruta Estatal 99 de Caltrans no aprueban proyectos, pero ayudan a orientar la planificación del transporte estatal. Los proyectos se preparan individualmente y se someten a sus propios procedimientos medioambientales.

Comentario 9:

En este caso, el proyecto no cumple los factores antes mencionados. En primer lugar, no existen puntos terminales lógicos para el proyecto. La expansión del proyecto de la ruta estatal 99 en la ciudad de Tulare se extiende desde el sur del cruce de la avenida 200 hasta el cruce de la avenida Prosperity (millas postales 25,2-30,6). No hay puntos terminales

lógicos al inicio o final de este proyecto, no está definido por cruces importantes, centros de población o elementos de control de autopistas.

Respuesta al Comentario 9: El proyecto tiene puntos terminales lógicos. Los límites septentrionales de este proyecto en el punto kilométrico 30,6 son razonables porque enlazarán con el Proyecto de Ampliación de 6 Carriles de Tagus. El Proyecto de Ampliación de 6 Carriles de Tagus es una ampliación de cuatro carriles a seis carriles de la Ruta Estatal 99 entre las millas postales 30.6 y 35.2 que comenzó a construirse en 2021 y se espera que abra al tráfico en 2023.

El límite sur se sitúa cerca del límite de la ciudad, en la franja urbana, donde el uso del suelo pasa a un entorno rural. Los límites del proyecto justo al sur de la avenida 200 son un punto lógico porque es el último enlace urbano en el sentido sur del tráfico y el primer enlace urbano cuando el tráfico entra en la ciudad en dirección norte. Esta información se basó en los volúmenes de tráfico diario medio anual y de camiones.

La siguiente tabla compara la media anual de tráfico diario y los volúmenes de camiones para el año 2018 existente y los intercambiadores asociados en los límites sur del proyecto desde las millas postales 25,2 a 30,6. Las cifras de volumen de camiones se calcularon tomando el 27,6 por ciento del volumen de tráfico. En el punto kilométrico 30,6, la media anual de tráfico diario es de 61.828 vehículos. En el sentido sur, esta cifra disminuye a 56.100 en el punto kilométrico 25,2. Lo mismo ocurre con el volumen de tráfico de camiones. Lo mismo ocurre con el volumen de camiones, que es de 16.792 y disminuye a 15.236.

Límites del proyecto Millas postales (25,2 a 30,6)	Tráfico medio diario anual existente en 2018	Tráfico medio diario anual existente en 2018 para camiones
Mainline State Route 99 (Millas Postales 30.6)	61,828	16,792
Prosperity Avenue	56,226	15,270
Mainline State Route 99	65,496	17,788
Tulare Avenue Interchange	59,162	16,068
Mainline State Route 99	62,640	17,013
Bardsley Avenue Interchange	54,300	14,747
Mainline State Route 99	57,670	15,663
Paige Avenue Interchange	49,870	13,544
Mainline State Route 99	56,170	15,255
Rankin Road Drive Interchange (Avenida 200)	54,250	14,734
Mainline State Route 99 (Millas Postales 25.2)	56,100	15,236

Este cuadro se ha añadido al documento medioambiental final; véase Terminales lógicos y utilidad independiente en el capítulo 1.

Comentario 10:

Además, Caltrans subestima el efecto acumulativo de estos proyectos de ampliación de autopistas mediante una revisión fragmentada, lo que da lugar a que no se revele al público ni a los responsables de la toma de decisiones la verdadera magnitud del impacto de las ampliaciones sobre el medio ambiente y la salud pública, y a que Caltrans incorpore medidas de mitigación menores y más débiles.

Respuesta al Comentario 10: Se analizó el impacto acumulativo para el proyecto y se discutieron las acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles combinadas con los impactos potenciales de los proyectos (Sección 2.4). El análisis del impacto acumulativo se basó en los proyectos conocidos actualmente propuestos, aprobados o en construcción con Caltrans, el condado de Tulare y la ciudad de Tulare. Los resultados muestran que la calidad del aire sería acumulativamente considerable y contribuiría a un efecto acumulativo significativo ya identificado, como se describe en el Informe de Impacto Ambiental del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2022. Se producirían impactos adversos en las poblaciones de justicia ambiental en el área de estudio socioeconómico de los impactos acumulativos sobre la calidad del aire.

Comentario 11:

El RDEIR ilegalmente no reconoce la presencia de receptores sensibles en las proximidades del Proyecto, incluyendo: la escuela primaria Palo Verde, el aparcamiento de casas rodantes Sun and Fun, y el complejo de casas fabricadas County Estates (con más de 100 hogares), ninguno de los cuales reconoce ni tiene en cuenta el RDEIR en su análisis del entorno ambiental o de los impactos ambientales.

Respuesta al Comentario 11: Caltrans identificó los tramos censales dentro de un radio de 1 milla del área del proyecto que incluyen esas comunidades (Sección 2.1.7). Durante el período de circulación pública, Caltrans llevó a cabo actividades de divulgación en el complejo de casas rodantes Sun and Fun y en la comunidad de casas fabricadas County Estates el 11 de agosto de 2023. Al principio de la respuesta de Caltrans a los comentarios del Consejo de dirección y en el capítulo 4, Comentarios y coordinación, se incluye un resumen de las actividades de divulgación.

Comentario 12:

En el DEIR anterior, Caltrans identificó siete comunidades de justicia ambiental, mientras que en el DEIR recirculado de Caltrans, sin explicación

alguna, ya no clasifica partes de la sección censal 24 ni de la sección censal 29.03 como comunidades de justicia ambiental, a pesar de su alto porcentaje de minorías raciales y de la significativa población de familias que viven por debajo del umbral de pobreza.

Respuesta al Comentario 12: En el primer período de circulación del Borrador del Documento Ambiental, Caltrans utilizó datos de ocho tramos censales que mostraban la presencia de comunidades de justicia ambiental. Esto se basó en los datos demográficos disponibles en ese momento (Censo de EE.UU. 2010, *American Community Survey Five-Year Estimates 2015-2019*.) Cuando se volvió a circular el segundo borrador del documento ambiental, se revisó la sección de justicia ambiental para mostrar que el proyecto causaría efectos desproporcionadamente altos y adversos en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos para el impacto acumulativo en la calidad del aire. El borrador del documento ambiental recirculado se basó en datos más actuales y disponibles de la sección censal, que dividió la sección censal 24 en las secciones 24.01, 24.02 y 24.03 (Oficina del Censo de los EE. UU., *2021 American Survey Community data 1-Year Estimates*). A la luz de su comentario, Caltrans ha revisado la Tabla 2.6 del Informe de impacto ambiental/Evaluación ambiental en la Sección 2.1.7 para reflejar con precisión todas las secciones censales con comunidades de justicia ambiental.

Comentario 13:

Además, el RDEIR no describe las condiciones medioambientales existentes en Matheny Tract. Matheny se sitúa en el percentil 94 de carga contaminante y se enfrenta a diversas vulnerabilidades socioeconómicas y de salud pública. Según CalEnviroScreen 4.0, el 68% de la población de la comunidad vive por debajo del doble del nivel de pobreza. Además, Matheny Tract se sitúa en el percentil 3,6 en el Índice de Lugares Saludables, ya que la comunidad tiene menos acceso a instalaciones sanitarias, acceso a zonas verdes y un bajo nivel educativo. Las preocupaciones por la salud pública conducirán a los efectos a largo plazo, ya que Matheny Tract sigue enfrentándose a la desinversión para la adaptación y resiliencia climáticas. De hecho, el HPI: Extreme Heat Edition prevé 149 días de calor extremo con temperaturas superiores a 90 grados Fahrenheit para 2035 - 2064 en Matheny Tract.

Respuesta al Comentario 13: Caltrans identificó Matheny Tract como una comunidad desfavorecida no incorporada en el documento ambiental (Sección 2.1.7). Asimismo, la tabla 2.6 de la sección 2.1.7 muestra las condiciones socioeconómicas de las siguientes secciones censales, que incluyen Matheny Tract en la sección censal 31.

Comentario 14:

La descripción incompleta e inexacta de la línea de base infecta e invalida la totalidad del análisis ambiental del DEIR recirculado. Al no reconocer la presencia de múltiples comunidades y poblaciones vulnerables cerca del Proyecto y al no identificar las condiciones existentes de degradación ambiental, el RDEIR no reconoce ni analiza con precisión la naturaleza o magnitud de los impactos sustanciales del Proyecto en los seres humanos y sus impactos significativos en la salud pública, entre otros impactos. Dado que el RDEIR no analiza la línea de base ambiental, tampoco considera adecuadamente el alcance total de los efectos directos e indirectos del proyecto sobre el medio ambiente. (Directrices CEQA § 15126.2(a)).

Respuesta al Comentario 14: Caltrans identificó los tramos censales dentro de un radio de 1 milla del área del proyecto que incluyen múltiples comunidades vulnerables (Sección 2.1.7). Se analizó el impacto acumulativo para el proyecto y se discutieron las acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsibles combinadas con los impactos potenciales de los proyectos (Sección 2.4). El análisis del impacto acumulativo se basó en los proyectos conocidos actualmente propuestos, aprobados o en construcción con Caltrans, el condado de Tulare y la ciudad de Tulare. Los resultados muestran que la calidad del aire sería acumulativamente considerable y contribuiría a un efecto acumulativo significativo ya identificado, como se describe en el Informe de Impacto Ambiental del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles 2022. Se producirían impactos adversos en las poblaciones de justicia ambiental en el área de estudio socioeconómico de los impactos acumulativos sobre la calidad del aire.

Comentario 15:

El RDEIR no tiene en cuenta una gama razonable de alternativas, como exigen la NEPA, la CEQA y sus reglamentos de aplicación. El RDEIR sólo considera el proyecto en sí y una alternativa de no construir. Además, el RDEIR viola la CEQA y la NEPA al definir los objetivos del proyecto de manera tan estrecha que excluye un análisis significativo de alternativas razonables y menos impactantes. El artículo 15126.6(a) de las Directrices de la CEQA establece lo siguiente:

“Un EIR deberá describir una gama de alternativas razonables al proyecto, o a la ubicación del proyecto, que sería factible alcanzar la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, pero evitaría o reduciría sustancialmente cualquiera de los efectos significativos del proyecto, y evaluar los méritos comparativos de las alternativas. Un EIR no tiene por qué considerar todas las alternativas imaginables a un proyecto. Más bien debe considerar una gama razonable de alternativas potencialmente viables que fomenten la toma de decisiones informada y la participación pública.”

El proyecto propone una alternativa de construcción, con dos opciones de diseño en el enlace de Paige Avenue y una alternativa de no construcción. Todas las opciones de diseño incluyen la ampliación de la línea principal de la Ruta Estatal 99 de cuatro carriles a seis carriles. Las dos opciones de diseño propuestas para el Intercambiador de Paige Avenue tendrían los mismos impactos ambientales y sólo difieren en que un diseño es un paso elevado y el otro es un paso subterráneo. (DEIR recirculado, p. 29). No se trata de una gama razonable de alternativas, ya que todas ellas, excepto la alternativa de no realizar ningún proyecto, tienen el mismo impacto ambiental y las únicas diferencias son ligeros cambios en el diseño de una de las ampliaciones del enlace. Los ligeros cambios de diseño no se consideran alternativas y no se presentan como tal en el RDEIR. Caltrans debe describir alternativas que permitan alcanzar la mayoría de los objetivos básicos del proyecto, pero que eviten o reduzcan sustancialmente cualquiera de sus efectos significativos. Caltrans presenta dos diseños alternativos, ambos con el mismo impacto ambiental. Se consideraron otras tres alternativas, pero se eliminaron de la consideración en el proceso de definición del alcance en 2009, por lo que no está claro si se tuvieron en cuenta los avances tecnológicos o mejoras desde entonces. Estas alternativas rechazadas no se consideran en este RDEIR. Por último, la eliminación unilateral de alternativas, sin un proceso público, priva al público de participar de manera significativa en el proceso de la NEPA y la CEQA.

Respuesta al Comentario 15: Tomamos nota de su evaluación del proyecto. Consulte la sección 1.7, Alternativas consideradas pero eliminadas de la discusión posterior. Antes del Borrador del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental de Alternativas, se presentan tres alternativas que fueron consideradas pero eliminadas de la discusión posterior, incluyendo una que no proponía la ampliación sino la inversión en un ferrocarril de mercancías. Estas alternativas difieren en los impactos de desplazamiento, las necesidades de adquisición de derechos de paso, el coste y la capacidad para cumplir el propósito y la necesidad del proyecto. Caltrans planteó tres alternativas de construcción en el Documento de Inicio del Proyecto firmado en 2009. En 2019, se siguió evaluando la viabilidad de las alternativas. Las alternativas 1 y 2 se eliminaron debido a la excesiva adquisición de derecho de paso, los altos costes y el gran número de personas que habrían sido desplazadas y habrían requerido reubicación. Otros impactos en la comunidad, incluidos los de las Alternativas 1 y 2 fueron los impactos directos en los barrios de justicia ambiental y los impactos en el complejo de casas rodantes Tulare Santa Fe, habrían requerido un análisis individual de la Sección 4(f) y mitigación.

El equipo de desarrollo del proyecto optó por seguir adelante con la alternativa 3 y buscar opciones de diseño que satisficieran el propósito y la necesidad del proyecto, teniendo en cuenta al mismo tiempo los factores medioambientales.

Según la CEQA, una alternativa puede eliminarse por cualquiera de los siguientes motivos:

La alternativa no cumple la mayoría de los objetivos básicos del proyecto.

La alternativa es inviable.

La alternativa no evita impactos ambientales significativos.

Una alternativa cuya aplicación sea remota y especulativa y cuyos efectos no puedan determinarse de forma razonable.

Comentario 16:

Dado que la gama actual de alternativas enumeradas no es razonable, la MTC solicita que se añada la siguiente alternativa para su consideración:

Rediseñar el Proyecto para abordar la congestión existente y las limitaciones de seguridad asociadas con el Intercambiador de Paige Avenue, pero para no permitir, facilitar o acelerar el desarrollo industrial adicional en el Área del Plan Specific de South I Street.

Esta alternativa propuesta requeriría que Caltrans realizara estudios para determinar un diseño adecuado y considerar si el objetivo mencionado anteriormente podría alcanzarse sin añadir carriles a la autopista o al enlace, y de qué manera, o por ejemplo, restringiendo el uso de cualquier carril adicional únicamente al tráfico de automóviles y no al de camiones ligeros o pesados. A continuación, solicitamos a Caltrans que exija a la ciudad la firma de un acuerdo vinculante para recalificar los terrenos cercanos a Matheny Tract y otros usos sensibles para usos no industriales como mitigación de varios impactos del proyecto; Caltrans también debería considerar si dicho compromiso de recalificación podría incluirse como componente de esta alternativa solicitada.

Esta alternativa satisfaría las necesidades y la finalidad del Proyecto. Aliviaría la congestión de tráfico a lo largo de la Ruta Estatal 99 desde la Avenida 200 hasta la Avenida Prosperity a través de mejoras viales; mejoraría las deficiencias operativas de tráfico en el Intercambiador de Paige Avenue; y la necesidad del área industrial vecina sería mitigada por la rezonificación. Esta alternativa reduciría significativamente el VMT, los contaminantes atmosféricos de los camiones pesados, mejoraría las congestiones y mejoraría la seguridad del tráfico. La alternativa también cumpliría las obligaciones de Caltrans en materia de justicia medioambiental y derechos civiles.

Respuesta al Comentario 16: Caltrans reconoce la alternativa propuesta por el Consejo de Liderazgo. El Comentador menciona el Área del Plan Específico de South I Street, para el cual se certificó un Informe de Impacto

Ambiental (Número de Centro de Intercambio de Información del Estado 2007111080) en 2009. El Plan Específico se aprobó en 2009, lo que supuso la incorporación de 458 acres del condado a los límites de la ciudad de Tulare. El desarrollo planificado propone que el área se divida en 2 acres de Industria Ligera (M-1), 361 acres de Industria Pesada (M-2) y 83 acres de Residencial Urbano y Suburbano. Caltrans no tiene autoridad para exigir a la ciudad que celebre un acuerdo vinculante para recalificar terrenos, como sugiere el Comentador.

El comentador sugiere una alternativa que impediría a los camiones ligeros y pesados utilizar el enlace de Paige Avenue. Esto no cumpliría con uno de los propósitos identificados del proyecto, que es mejorar el acceso a las instalaciones locales relacionadas con camiones y el crecimiento industrial vecino. Esto también sería incompatible con los planes y políticas locales, como el Plan Específico de la Calle South I y el Elemento de Transporte y Circulación del Plan General 2035 de la Ciudad de Tulare. La Ciudad de Tulare deberá establecer calles apropiadas para ser designadas como rutas de camiones, para ser consistentes con el elemento de circulación del Plan General. I Street, desde la intersección de Bardsley Avenue hasta los límites sur de la ciudad, y Paige Avenue, en toda su longitud dentro de los límites de la ciudad, son rutas designadas para camiones. Las mejoras al enlace de Paige Avenue y la Ruta Estatal 99 se identifican en el Informe de Impacto Ambiental del Plan de Transporte Regional 2022 y la Estrategia de Comunidades Sostenibles (Número de la Cámara de Compensación Estatal 2021030198).

Restringir a los camiones ligeros o pesados el uso del intercambiador de Paige Avenue/State Route 99 supondría una carga para las empresas existentes que dan servicio o son atendidas por camiones ligeros y pesados. Los camiones ligeros y pesados seguirían necesitando acceso a estas zonas industriales existentes y previstas, y restringir su uso de los intercambiadores de Paige Avenue obligaría al tráfico de camiones a utilizar los intercambiadores al norte y al sur de Paige Avenue. Este aumento de los volúmenes degradaría el funcionamiento de estas instalaciones y aumentaría la congestión, con el consiguiente empeoramiento de la calidad del aire. Además, las carreteras locales no están diseñadas para soportar los volúmenes adicionales de camiones que resultarían de restringir el uso del enlace Paige Avenue/SR 99 a los camiones ligeros y pesados.

Caltrans ha determinado que la alternativa propuesta por el Comentador no puede llevarse a cabo con éxito, teniendo en cuenta factores económicos, medioambientales, sociales y tecnológicos; por lo tanto, no es viable.

La opción de diseño seleccionada, la Opción 2, una configuración de cuatro rotondas con un puente subterráneo en Paige Avenue se eligió tras un cuidadoso examen de la finalidad y las necesidades del proyecto. El objetivo principal de este proyecto es mejorar el flujo de tráfico, abordar las

necesidades operativas de tráfico actuales y futuras, y aliviar la congestión a lo largo de la Ruta Estatal 99 desde la Avenida 200 hasta la Avenida Prosperity. La opción de diseño seleccionada logra estos objetivos con eficacia y ofrece varias ventajas:

Aproximadamente un 20 por ciento de préstamo importado más bajo para formar el terraplén del enlace.

Las instalaciones para peatones y ciclistas que cruzan la SR 99 estarán situadas a nivel del suelo, lo que mejorará la accesibilidad y la seguridad.

La huella del proyecto será ligeramente menor, lo que reducirá el impacto medioambiental global.

Los niveles más bajos de emisiones de los vehículos que utilizan las rampas contribuyen a mejorar la calidad del aire.

La selección de la Opción 2 se ajusta a la finalidad y las necesidades del proyecto al mejorar la eficacia y la seguridad de las operaciones de tráfico en la zona del proyecto, teniendo en cuenta al mismo tiempo los factores medioambientales y la rentabilidad.

El objetivo del proyecto es abordar los crecientes volúmenes de tráfico, la congestión y los problemas operativos a lo largo de la ruta estatal 99 desde la avenida 200 hasta la avenida Prosperity. La necesidad de este proyecto se basa en necesidades de planificación y transporte de larga data. Varios documentos y estudios de planificación han identificado los requisitos críticos para mejorar este tramo del corredor de la Ruta Estatal 99. A lo largo de los años, la región ha experimentado un crecimiento tanto de la población como de las actividades económicas, lo que ha provocado un aumento de la demanda de tráfico.

La conformidad del proyecto con las necesidades de planificación de larga data queda demostrada por su alineación con las metas y objetivos establecidos para mejorar las infraestructuras de transporte de la zona. El proyecto pretende fomentar la toma de decisiones informadas y la participación pública, al tiempo que aborda la necesidad crítica de mejorar el flujo de tráfico y la seguridad a lo largo del corredor de la Ruta Estatal 99.

Comentario 17:

El RDEIR en la página vi reconoce que las comunidades de Justicia Ambiental se verán afectadas negativamente por este proyecto, y como tal en virtud de la Administración Federal de Carreteras de Orientación sobre Justicia Ambiental y la Ley Nacional de Política Ambiental de este proyecto sólo puede seguir adelante si hay un interés público significativo para el proyecto y no existen alternativas razonables. No hay un interés público claro para este proyecto, y no se muestra en el RDEIR que este proyecto

abordaría la congestión, cuando se acelerará el desarrollo industrial que inducirá la congestión del tráfico.

Respuesta al Comentario 17: Desde la recirculación del Borrador del Documento Ambiental, Caltrans ha recibido 13 Comentarios de empresas, miembros de la comunidad y funcionarios electos en apoyo del proyecto. Uno de los Comentarios adjuntaba una página de firmas con 21 firmas de miembros de la Cámara de Comercio de Tulare que apoyaban el proyecto. La Sección 2.1.7 sobre Justicia Ambiental se actualizó para incluir esta información, y los Comentarios presentados durante el período de circulación pública pueden encontrarse al principio del Apéndice G.

Caltrans reconoce que es razonablemente previsible que los terrenos baldíos dentro de los límites del Plan Específico del Parque Industrial de South I Street experimenten un crecimiento acelerado con la ejecución del proyecto de enlace y ampliación. Para aclarar, el proyecto no inducirá el crecimiento industrial porque el crecimiento industrial ya se ha planificado en el Plan Específico del Parque Industrial de South I Street que se aprobó en 2009 (consulte la Sección 2.1.4, Crecimiento).

Comentario 18:

La CEQA exige que un EIR identifique y describa los posibles efectos directos e indirectos significativos del proyecto sobre el medio ambiente, así como los impactos acumulativos del proyecto cuando se consideran en relación con los efectos de proyectos pasados, presentes y probablemente futuros. (Directrices de la CEQA §§ 15126.2(a), 15065(a)(3), 15130(a)). Al hacerlo, la EIR debe describir y revelar la "totalidad de [la] acción", Directrices de la CEQA § 15378(a), garantizando así que "las consideraciones medioambientales no queden sumergidas al dividir un gran proyecto en muchos proyectos pequeños -cada uno con un impacto potencial mínimo sobre el medio ambiente- que acumulativamente pueden tener consecuencias desastrosas". (Laurel Heights Improvement Assn., 47 Cal.3d en 396 (se omite la cita)). Los efectos medioambientales que la agencia debe tener en cuenta incluyen, entre otros, los efectos adversos sobre la estética, el ruido, la vivienda, el uso del suelo, el tráfico, las instalaciones para peatones y ciclistas, el cambio climático y la calidad del aire. (Véanse las Directrices CEQA, Apéndice G).

Respuesta al Comentario 18: Caltrans analizó el impacto acumulativo del proyecto y discutió las acciones pasadas, presentes y futuras razonablemente previsible combinadas con los impactos potenciales de los proyectos (Sección 2.3.4). El análisis del impacto acumulativo se basó en proyectos conocidos que están actualmente construidos, propuestos, aprobados o en construcción con Caltrans, el condado de Tulare y la ciudad de Tulare. El análisis concluyó que puede haber impactos acumulativos en varios recursos: calidad del aire, justicia ambiental, visuales y estética, ruido

y vibración, tráfico y crecimiento, y gases de efecto invernadero. Los resultados muestran que la calidad del aire sería acumulativamente considerable y contribuiría a un efecto acumulativo significativo ya identificado, como se describe en el Informe de Impacto Ambiental del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022. Los impactos acumulativos sobre la calidad del aire producirían impactos adversos sobre las poblaciones de justicia ambiental en el área de estudio socioeconómico.

Comentario 19:

El DEIR recirculado no tiene en cuenta el alcance total de los efectos directos, indirectos y acumulativos del proyecto al limitar arbitrariamente la consideración de los impactos sólo a los que se producen dentro de la "zona del proyecto", que el DEIR recirculado define de forma restrictiva como un radio de 500 pies del proyecto. (RDEIR en p. 64). Esta estrecha definición no reconoce los impactos del Proyecto se extienden más allá de su huella física inmediata. Como resultado, el DEIR recirculado omite indebidamente de su descripción de los impactos ambientales cualquier impacto en la calidad del aire a los residentes en Matheny y otras comunidades afectadas, y no reconoce las viviendas residenciales dentro de 500 pies como receptores sensibles o considerar los impactos sobre los residentes, otros receptores sensibles y usos de la tierra más allá de 500 pies del Proyecto, incluyendo escuelas, lugares de culto, y las empresas.

Respuesta al Comentario 19: Caltrans verificó que no hubiera receptores sensibles (hospitales, escuelas, guarderías, residencias de ancianos y centros de convalecencia) a menos de 500 pies del proyecto para la calidad del aire según las recomendaciones del Manual de Calidad del Aire y Uso del Suelo de la Junta de Recursos del Aire de California (2005). Estas recomendaciones se basaban en análisis que sugerían que los riesgos para la salud están asociados a fuentes móviles situadas a menos de 300 pies de una autopista principal y que se produce una reducción del 70% en los niveles de partículas ambientales a 500 pies de la fuente.

Además, los impactos sobre la calidad del aire se evalúan a nivel regional demostrando que el proyecto procede de un Plan Regional de Transporte y un Programa Federal de Mejora del Transporte conformes. El Plan de Transporte Regional y el Programa Federal de Mejora del Transporte muestran que el proyecto tiene un concepto de diseño y un alcance que no han cambiado significativamente respecto a los que figuran en el Plan y el Programa. El análisis de emisiones regionales, que forma parte del Plan de Transporte Regional, muestra que el análisis y el Plan cumplen con los requisitos de la Administración Federal de Carreteras para reducir las emisiones en el Condado de Tulare.

La Administración Federal de Carreteras y la Agencia de Protección del Medio Ambiente acordaron que el proyecto no causaría ni contribuiría a ninguna nueva infracción localizada, de partículas finas o respirables, ni retrasaría la consecución oportuna de ninguna Norma Nacional de Calidad del Aire Ambiente ni de ninguna reducción provisional de emisiones requerida u otros hitos durante el plazo del plan de transporte (o análisis regional de emisiones).

Caltrans tuvo en cuenta los impactos directos e indirectos de los impactos acumulativos (consulte la sección 2.4).

Comentario 20:

El RDEIR cita el Manual de Calidad del Aire y Uso del Suelo de la Junta de Recursos Atmosféricos de California (2005) para justificar el límite de 500 pies. Sin embargo, el manual enumera un rango entre 300-1700 pies como el rango apropiado para estudiar los riesgos de cáncer. (Manual, p. 6). El Manual afirma que "en los estudios relacionados con el tráfico, el riesgo adicional para la salud no relacionado con el cáncer atribuible a la proximidad se observó dentro de los 1.000 pies y fue más fuerte dentro de los 300 pies." (p. 6). El manual no habla de que cuando se produzcan receptores sensibles, comunidades de justicia ambiental o un desarrollo industrial ampliado inducido en las proximidades, esos impactos o efectos acumulativos se dejarán sentir más allá de esas distancias. La decisión de Caltrans de limitarse a una distancia de 500 pies viola el principio de precaución. Caltrans debería ampliar la zona de estudio a un mínimo de 1.000 pies, lo que seguiría estando en consonancia con el Manual del CARB, pero incluiría a los receptores sensibles cercanos.

Respuesta al Comentario 20: El área de estudio de cada recurso viene determinada por el alcance del impacto potencial y no se limita al área del proyecto. Caltrans buscó pero no identificó ubicaciones de receptores sensibles, que son zonas donde pueden congregarse receptores sensibles y pueden incluir hospitales, escuelas y guarderías. La tabla de la página 6 citada del Manual de Calidad del Aire y Uso del Suelo de la Junta de Recursos del Aire de California, donde se utiliza de 300 a 1.700, no es una recomendación sobre el intervalo adecuado para estudiar el riesgo de cáncer; más bien, proporciona un intervalo de riesgo relativo de cáncer, que se define en la página 7 del manual y actualmente recomienda que los nuevos terrenos sensibles no se sitúen a menos de 500 pies de una autopista, carreteras urbanas con 100.000 vehículos al día o carreteras rurales con 50.000 vehículos al día.

Comentario 21:

La mala calidad del aire de referencia hace que sea crucial un análisis exhaustivo de los impactos potenciales del proyecto sobre la calidad del aire

como resultado de la construcción del Proyecto y la facilitación e inducción de aún más tráfico de camiones y automóviles en Matheny. Sin embargo, el RDEIR no relaciona las emisiones atmosféricas del proyecto con los impactos en la salud pública. La discusión del DEIR recirculado sobre los impactos en la salud de los contaminantes mencionados sólo proporciona una descripción general de los síntomas que están asociados con la exposición al ozono, partículas (PM), monóxido de carbono (CO) y dióxido de nitrógeno (NOx), y la discusión de los impactos en la salud con respecto a cada tipo de contaminante es a lo sumo unas pocas frases de información general. Las divulgaciones de los efectos sobre la salud relacionados con PM, CO y dióxido de azufre no indican las concentraciones en las que dichos contaminantes desencadenarían los síntomas identificados. Como en *Bakersfield Citizens for Local Control v. City of Bakersfield*, 124 Cal.App.4th 1184, 1197 (2004), "después de leer los EIR, el público no tendría ni idea de las consecuencias para la salud que se producen cuando se añaden más contaminantes a una cuenca de no cumplimiento". (*Bakersfield*, supra, 124 Cal. App.4th en p. 1220). Por ello, el DEIR recirculado debe modificarse para incluir estudios de salud humana que informen a los residentes de las repercusiones que este proyecto tendrá en su salud.

Respuesta al Comentario 21: Caltrans no realizará una evaluación de los riesgos para la salud porque el proyecto se considera menos que significativo en lo que respecta a los impactos sobre la calidad del aire. Basándose en los resultados de las emisiones de sustancias tóxicas en el aire procedentes de fuentes móviles dentro de la carretera estudiada, cabe esperar una disminución de las emisiones de sustancias tóxicas en el aire procedentes de fuentes móviles en todos los niveles de años futuros debido a la mejora de la tecnología. Este resultado es coherente con la tendencia prevista por la Administración Federal de Carreteras. Para más información sobre las repercusiones del proyecto en la calidad del aire, véase el apartado 2.2.3 del documento ambiental final.

Comentario 22: El análisis del DREIR sobre los impactos en la calidad del aire es además incompleto por varias razones. Como se ha comentado anteriormente, el análisis utiliza el manual de uso del suelo de la CARB diciendo que 500 pies es la zona de mayor preocupación por los impactos en la calidad del aire, mientras que el manual afirma que "en los estudios relacionados con el tráfico, el riesgo adicional para la salud no cancerígeno atribuible a la proximidad se observó dentro de 1.000 pies y fue más fuerte dentro de 300 pies." (p. 6, énfasis añadido).

Respuesta al Comentario 22: El área de estudio de cada recurso viene determinada por el alcance del impacto potencial y no se limita al área del proyecto. Caltrans buscó pero no identificó ubicaciones de receptores sensibles, que son áreas donde pueden congregarse receptores sensibles y pueden incluir hospitales, escuelas y guarderías. La tabla de la página seis, donde se utiliza de 300 a 1.700, no es una recomendación sobre el intervalo

adecuado para estudiar el riesgo de cáncer, sino que proporciona un intervalo de riesgo relativo de cáncer, que se define en la página siete del Manual. El manual de uso del suelo de la Junta de Recursos Atmosféricos de California recomienda actualmente que los nuevos terrenos sensibles no se sitúen a menos de 500 pies de una autopista, carreteras urbanas con 100.000 vehículos al día o carreteras rurales con 50.000 vehículos al día.

Comentario 23:

Además, el análisis de la calidad del aire tampoco aborda los impactos del desarrollo industrial acelerado que el RDEIR reconoce que el proyecto inducirá. Por lo tanto, el RDEIR debería analizar los posibles impactos en la calidad del aire derivados de la construcción del Plan Específico de la Calle I y a lo largo de las carreteras locales fuera de la autopista hacia esa zona, que serán utilizadas por el tráfico generado por el proyecto.

Respuesta al Comentario 23: Caltrans reconoce que es razonablemente previsible que los terrenos baldíos dentro de los límites del Plan Específico del Parque Industrial de South I Street experimenten un crecimiento acelerado con la ejecución del proyecto de enlace y ampliación. Ese crecimiento acelerado relacionado con la industria entre I Street y la Ruta Estatal 99 se esperaría a medida que mejore el acceso hacia y desde la zona desde el norte en Paige Avenue y hacia el sur en Commercial Avenue. Para aclarar, el proyecto no inducirá el crecimiento industrial, ya que el crecimiento industrial ya se ha planificado con lo que se describe en el Plan Específico del Parque Industrial de South I Street que fue aprobado en 2009 (consulte la Sección de Crecimiento 2.1.4).

Cualquier proyecto de edificación industrial propuesto que se construya dentro de los límites del Plan específico de I Street estaría sujeto al cumplimiento de las leyes y normativas locales relativas a la calidad del aire. Caltrans indica en la sección 2.3.4, Impactos acumulativos, que la calidad del aire sería considerable desde el punto de vista acumulativo y contribuiría al efecto acumulativo significativo ya identificado, tal como se describe en el Informe de Impacto Ambiental del Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles de 2022.

Comentario 24:

Por último, el análisis de la calidad del aire asociado a la construcción se basa en la norma sobre polvo residual y en la aplicación por parte de Caltrans de determinadas medidas no definidas para reducir las emisiones y afirmar que serán menos que significativas. La Guía del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín para la Evaluación y Mitigación de los Impactos sobre la Calidad del Aire ("GAMAQI") dice que la regla del polvo fugitivo por sí sola no debe ser invocada para reducir los impactos a menos que significativos. (p. 78).

Respuesta al Comentario 24: Caltrans no depende únicamente de los requisitos de la norma sobre polvo residual del distrito de aire. Caltrans dispone de especificaciones estándar, requisitos sobre aguas pluviales y mejores prácticas de gestión de la construcción que abordan el tema del polvo residual. Las especificaciones estándar del Plan de prevención de la contaminación de las aguas pluviales son obligatorias y se utilizarán durante la construcción del proyecto de mejora del enlace de seis carriles de Tulare y la avenida Paige.

Comentario 25:

El análisis de gases de efecto invernadero ("GEI") del RDEIR afirma que el proyecto tendrá impactos menos que significativos. (RDEIR en p. 196). Sin embargo, el RDEIR no tiene plenamente en cuenta los impactos de VMT del proyecto, incluido el tráfico inducido de camiones y otras operaciones de tráfico y de instalaciones industriales y la construcción. El análisis VMT suprime el tráfico inducido de camiones citando SB 743, sin embargo, que no se aplica al análisis de otros impactos como la calidad del aire y los impactos de GEI de tráfico inducido de camiones, y las operaciones de las instalaciones industriales y la acumulación. Por lo tanto, el RDEIR subestima las emisiones de GEI y de calidad del aire procedentes del tráfico inducido de camiones, el funcionamiento de las instalaciones industriales y la expansión.

Respuesta al Comentario 25: Caltrans reconoce que el tráfico de camiones no se incluyó en el análisis VMT, citando el SB 743. Sin embargo, el informe sobre la calidad del aire y el memorándum sobre el cambio climático elaborados para este proyecto incluyen el tráfico de camiones en sus respectivos análisis.

Comentario 26:

El RDEIR afirma además que los impactos de GEI serán mitigados, a pesar de no presentar ninguna prueba de ello y a pesar del hecho de que las medidas de mitigación no estiman ninguna reducción de GEI. Como se describe más adelante, el RDEIR tampoco discute cómo este proyecto está en conformidad con AB32, los objetivos de emisiones de GEI del Estado, o los SIP del Estado. Debe realizarse un análisis completo de las emisiones de GEI de este Proyecto y de su impacto acumulativo de desarrollo industrial espoleado. Los impactos también deben mitigarse de una manera que sea ejecutable y calculable.

Respuesta al Comentario 26: Como se indica en el proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental, este proyecto incluye características y medidas que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y, según todas las normas reglamentarias, cumple los requisitos de conformidad regional en materia de calidad del aire, monóxido de carbono,

ozono, partículas 2,5 y 10, sustancias tóxicas del aire de fuentes móviles, emisiones durante la construcción y notificación de dióxido de carbono.

Las mejoras de las carreteras locales y la construcción de enlaces completos reducirían el tráfico de parada y arranque y proporcionarían un acceso más directo a la carretera estatal 99 y desde ella. Como demuestran los estudios sobre el aire, las mayores emisiones de vehículos se producen en el tráfico con paradas frecuentes, mientras que el tráfico fluido produce la menor cantidad de emisiones de vehículos, independientemente de los contaminantes criterio.

Caltrans reveló que sin métodos regulatorios establecidos para toda la industria medir con precisión si las características y medidas del proyecto serían Reducir las emisiones lo suficiente como para mitigar los impactos del proyecto. Los gases de efecto invernadero son un impacto significativo e inevitable, esto se analiza en la Sección 3.2.8 y en el memorando sobre cambio climático en virtud de la Conclusión de la CEQA.

Comentario 27:

Lamentablemente, el DEIR recirculado no reconoce el entorno medioambiental sensible en el que se ubica el proyecto, no realiza un análisis exhaustivo de los posibles impactos del proyecto sobre la calidad del aire ni identifica medidas de mitigación viables para evitar y reducir dichos impactos. CalTrans debe revisar el DEIR Recirculado para corregir estas deficiencias.

Respuesta al Comentario 27: Como se indica en el Borrador recirculado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental, Caltrans identificó los tramos censales dentro de un radio de 1 milla del área del proyecto que incluyen múltiples comunidades vulnerables (Sección 2.1.7).

El proyecto se sometió a consulta interinstitucional el 7 de enero de 2022. Los socios de la consulta interinstitucional consideraron que no se trataba de un "proyecto de interés para la calidad del aire" y, por lo tanto, no requería un análisis de puntos calientes de partículas 10. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras aprobaron que no se trataba de un "proyecto de interés para la calidad del aire" (sección 2.2.3. de Calidad del aire).

Comentario 28:

El RDEIR deja en claro que el propósito del proyecto es permitir el crecimiento de los usos de suelo industrial en Tulare, donde cientos de acres están designados y predesignados para el desarrollo industrial que generará volúmenes significativos de tráfico de camiones y automóviles. El Proyecto está diseñado para ampliar la capacidad del intercambiador de Paige Avenue para acomodar el aumento de los volúmenes de tráfico que pueden ocurrir

como resultado del continuo desarrollo industrial en el área del Proyecto. Según el análisis de kilómetros recorridos por vehículo realizado para el Proyecto, los kilómetros recorridos por vehículo aumentarían en 19.759.200 kilómetros por año después de las deducciones del RDEIR por viajes de vehículos pesados. (RDEIR en p. 87). Como este Proyecto aumentaría la capacidad a través de la adición de carriles y nuevos cruces y la construcción de nuevas configuraciones y dimensiones de intercambio que acomodarán mayores volúmenes de tráfico de camiones e inducirán el desarrollo industrial, esas millas adicionales deben incorporarse a la estimación. La CEQA no permite a Caltrans ignorar simplemente el potencial de un proyecto para aumentar volúmenes significativos de tráfico de camiones y su impacto asociado, incluyendo pero no limitándose a la calidad del aire y la salud pública en las comunidades desfavorecidas cercanas. Por ello, la sección 15064.3(b) de las Directrices de la CEQA y la política de Caltrans exigen que la revisión ambiental de este proyecto incluya un análisis de los impactos inducidos por los desplazamientos del proyecto.

Respuesta al Comentario 28: Caltrans no se ocupa de los asuntos relacionados con el uso del suelo. Eso es competencia de los organismos locales. Éstos realizan la planificación y previsión del uso del suelo para sus documentos de planificación (Planes Generales, Planes Específicos, etc.). El modelo de demanda de transporte es desarrollado y mantenido por la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, que a su vez utiliza los planes de las agencias locales para desarrollar los conjuntos de datos socioeconómicos utilizados en el modelo de demanda de transporte. El modelo está diseñado para abordar la seguridad y los impactos operativos del intercambio, no para abordar los asuntos de uso del suelo.

Comentario 29:

En este caso, el RDEIR proporciona información conflictiva sobre el potencial de inducción del crecimiento del Proyecto, y no analiza adecuadamente esos impactos. El RDEIR afirma de manera concluyente, sin proporcionar justificación sustancial, que el proyecto no induce el crecimiento. El DEIR recirculado afirma: "La Guía de Caltrans para Preparadores de Análisis de Impactos Indirectos Relacionados con el Crecimiento describe este proyecto como de potencial moderado para influir en el crecimiento. Sin embargo, el proyecto no añadiría nueva accesibilidad, y la capacidad que se añadiera sería necesaria para ajustarse a las tendencias de desarrollo y al crecimiento previsto por los organismos locales de planificación" (DEIR recirculado en p. 46, énfasis añadido). En un primer momento, la agencia admite que este proyecto tiene un potencial moderado para influir en el crecimiento, pero intenta ocultarlo diciendo que el proyecto apoya el crecimiento planificado. (RDEIR en p. 50, 176). Esta lógica es criticable, ya que apoyar el crecimiento planificado sigue fomentando el crecimiento económico o de la población. El hecho de que parte de ese crecimiento esté planificado no exime a los organismos de su obligación de analizar plenamente los efectos de un

posible crecimiento no planificado. Además, el RDEIR afirma que las mejoras del enlace podrían provocar indirectamente el crecimiento de la zona una vez realizadas las mejoras, pero no aumentarían sustancialmente el crecimiento de la población. Esta afirmación se hace sin pruebas que la respalden. Además, ignora el crecimiento económico y el impacto del crecimiento industrial previsto. Al contrario que en el RDEIR, es razonable creer que un proyecto de ampliación de una autopista para apoyar el crecimiento de una zona industrial (lo que supondría casi 20 millones más de kilómetros recorridos al año) y cientos de acres de nueva industria darían lugar a un crecimiento en esa zona. No se discutió si la ciudad y el condado prevén mucho o poco crecimiento y si el proyecto cumple o supera esas expectativas. La urbanización de la zona de I Street SP generará puestos de trabajo y, por tanto, también población. La falta de análisis de los impactos que inducen el crecimiento socava el análisis ambiental de la calidad del aire, VMT, los impactos sobre los seres humanos, el ruido, la luz y otros impactos. Como tal, el RDEIR es defectuoso y debe analizar el potencial de este proyecto para influir en el crecimiento económico y demográfico, y mitigar esos impactos si es necesario.

Respuesta al Comentario 29: Como reconoce el comentarista, Caltrans ha identificado que el proyecto tendría un potencial moderado de impacto sobre el crecimiento. Caltrans ha identificado el crecimiento previsto y cómo encajaría este proyecto en los planes locales. Caltrans no tiene ninguna autoridad local en materia de planificación o uso del suelo.

Las directrices estatales CEQA no exigen que un informe de impacto ambiental prediga (o especule) específicamente dónde se produciría dicho crecimiento, de qué forma se produciría o cuándo se produciría. Las respuestas a estas preguntas requieren especulación, que la CEQA desaconseja; véase el artículo 15145 de las Directrices estatales sobre la CEQA.

Comentario 30:

El RDEIR afirma que el Proyecto no provocará aumentos sustanciales en los niveles de ruido ambiental que superen las normas aplicables con mitigación, y que el Proyecto no generará vibraciones o ruidos excesivos en el suelo durante la construcción o el funcionamiento. El RDEIR no proporciona ninguna información o análisis para respaldar sus conclusiones con respecto a los posibles impactos de ruido y vibración del Proyecto, aparte de afirmar que el ruido de la construcción se reduciría de acuerdo con las ordenanzas locales y hacer referencia a un Informe de Estudio de Ruido completado el 22 de octubre de 2020 y actualizado el 8 de noviembre de 2021. Pero el Informe del Estudio del Ruido no se adjuntó, incluyó, divulgó ni tradujo, privando al público de la oportunidad de hacer comentarios.

Respuesta al Comentario 30: Caltrans llevó a cabo investigaciones de campo para identificar los usos del suelo que podrían estar sujetos a los impactos del ruido del tráfico del proyecto. Los usos del suelo dentro de los límites del proyecto y sus receptores representativos se dividen en segmentos y se describen detalladamente en la sección 2.2.5 en función de la topografía de la carretera con respecto a los receptores identificados. Se evaluaron los muros de contención acústica para este proyecto en los lugares en los que los niveles de ruido del año de diseño superaban los criterios de reducción del ruido, y se consideró que tres muros de contención acústica eran razonables y viables.

El informe del estudio sobre el ruido se incluyó en el documento del estudio técnico y se puso a disposición de los interesados en la biblioteca pública de Tulare y en la oficina del distrito 6. Además, los estudios técnicos pueden solicitarse a través del sitio web de la Comisión Europea. Además, los estudios técnicos pueden solicitarse por correo electrónico enviando un mensaje al científico medioambiental superior (las instrucciones figuran en el documento medioambiental).

Comentario 31:

La ciudad ha aprobado múltiples almacenes y otros proyectos industriales en Matheny y tanto la ciudad como el condado tienen actualmente políticas para atraer más usos industriales del suelo a la zona. El ruido de la construcción de estos proyectos causa impactos intrusivos en los receptores sensibles cercanos y puede tener un impacto perjudicial en la salud humana. Además, se prevé que la construcción dure tres años, lo que podría causar impactos en la salud tanto a corto como a largo plazo. Así pues, Caltrans debe evaluar los impactos sonoros de la construcción del Proyecto y los impactos acumulativos.

Respuesta al Comentario 31: El Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental evaluó los impactos del ruido de la construcción y esbozó la medida de minimización en la Sección 2.2.5. Los proyectos que no sean realizados por Caltrans contarán con estudios de ruido independientes realizados en cumplimiento de las ordenanzas locales y federales.

Comentario 32:

El RDEIR tampoco justifica que la inclusión de tres muros acústicos limitará los impactos sonoros a niveles menos que significativos.

Respuesta al Comentario 32: El protocolo de análisis del ruido del tráfico de Caltrans establece los criterios para determinar cuándo una medida de reducción es razonable y viable. La viabilidad de la reducción del ruido es una cuestión de ingeniería. Para que se considere factible desde el punto de vista acústico, debe preverse que la reducción del ruido reducirá el ruido en

al menos 5 decibelios en un receptor afectado. También debe ser posible diseñar y construir la medida de reducción del ruido para que se considere viable. Entre los factores que influyen en el diseño y la viabilidad de la reducción del ruido cabe citar, entre otros, la seguridad, la altura de la barrera, la topografía, el drenaje, los requisitos de acceso para las entradas, la presencia de calles transversales locales, los servicios públicos subterráneos, otras fuentes de ruido en la zona y el mantenimiento de la medida de reducción.

Sobre la base de los estudios realizados hasta la fecha y las aportaciones del público, Caltrans tiene la intención de incorporar la reducción del ruido en forma de las tres barreras descritas anteriormente: Muro Acústico 1, Muro Acústico 2 y Muro Acústico 4. Si las condiciones han cambiado sustancialmente durante el diseño final, es posible que no se construya la amortiguación contra el ruido. La decisión final sobre la reducción del ruido se tomará una vez finalizado el diseño del proyecto.

Comentario 33:

Caltrans debe revisar el RDEIR para estudiar a fondo los impactos potenciales de la luz del proyecto sobre las residencias en Matheny e incorporar todas las medidas de mitigación viables para evitar y reducir esos impactos.

Respuesta al Comentario 33: La iluminación de las obras es temporal y se centra en las zonas de construcción, no en las calles locales. Caltrans no es responsable de la contaminación lumínica causada por los nuevos desarrollos en torno a la comunidad de Matheny Tract.

Comentario 34:

Como se aborda a lo largo de esta carta, este proyecto dará lugar a impactos adversos sustanciales, tanto directos como indirectos, individuales y acumulativos sobre los residentes de Matheny Tract, los niños de la Escuela Primaria Palo Verde, el complejo de casas rodantes Sun and Fun, entre otros receptores sensibles, al exponerlos a luz significativa, resplandor, contaminación del aire, ruido, vibración y otros impactos y al impactar negativamente su salud como resultado de estas exposiciones. Sin embargo, el RDEIR no analiza ni mitiga estos impactos, y adopta una visión limitada de los impactos sobre la calidad del aire para los receptores sensibles dentro de los 500 pies del Proyecto. Por el contrario, tal y como se describe en la carta, los residentes de Matheny y de otros lugares situados a más de 500 pies se verían enormemente afectados por este proyecto.

Respuesta al Comentario 34: La zona de estudio de cada recurso viene determinada por el alcance del impacto potencial y no se limita a la zona del

proyecto. Caltrans utiliza la recomendación de 500 pies del manual CARBS para el uso del suelo y la planificación.

Los impactos sobre la calidad del aire se evalúan a nivel regional demostrando que el proyecto procede de un Plan Regional de Transporte y un Programa Federal de Mejora del Transporte conformes. El Plan Regional de Transporte y el Programa Federal de Mejora del Transporte demuestran que el proyecto tiene un concepto de diseño y un alcance que no han cambiado significativamente respecto a los que figuran en el Plan y el Programa. El análisis de emisiones regionales, que forma parte del Plan de Transporte Regional, muestra que el análisis y el Plan cumplen con los requisitos de la Administración Federal de Carreteras para reducir las emisiones en el Condado de Tulare.

Además, la Administración Federal de Carreteras y la Agencia de Protección del Medio Ambiente acordaron que el proyecto no causaría ni contribuiría a ninguna nueva infracción localizada, de partículas finas o respirables, ni retrasaría la consecución oportuna de ninguna norma nacional de calidad del aire ambiente ni de ninguna reducción provisional de emisiones u otros hitos requeridos durante el plazo del plan de transporte (o del análisis regional de emisiones).

El proyecto se evalúa en función de su impacto en la calidad del aire a nivel de proyecto y a nivel regional, como se ha mencionado anteriormente. Se requiere la aprobación de la Administración Federal de Carreteras y de la Agencia de Protección del Medio Ambiente tanto para los impactos regionales como para los impactos a nivel de proyecto (véase el apartado 2.2.4 sobre calidad del aire).

Para el proyecto se ha elaborado un informe de estudio del ruido y se ha llevado a cabo una investigación sobre el terreno para identificar los usos del suelo que podrían verse afectados por el ruido del tráfico. El proyecto provocaría impactos sonoros que requerirían la consideración de la reducción del ruido en tres muros de contención acústica (consulte la sección 2.2.5 sobre ruido y vibraciones).

Comentario 35:

El RDEIR no identifica ni analiza adecuadamente los efectos acumulativos del Proyecto al ignorar sus efectos incrementales "en relación con los efectos de proyectos anteriores, los efectos de otros proyectos actuales y los efectos de posibles proyectos futuros". (Directrices CEQA §§15065(a)(3), § 15130(a)). El análisis de los impactos acumulativos del RDEIR sólo tiene en cuenta un puñado de proyectos seleccionados. Ignora por completo numerosos proyectos pasados, presentes y probablemente futuros estrechamente relacionados, incluidas las actividades de ampliación de la autopista del Distrito Seis de Caltrans y muchos proyectos de desarrollo

industrial en la zona del proyecto, incluido el proyecto industrial de Paige Avenue. El RDEIR reconoce que el Proyecto acelerará el desarrollo industrial en cientos de acres de tierra en el área del Plan Específico de South I Street, pero no considera este desarrollo en su análisis de impactos acumulativos. En cuanto a los impactos acumulativos relacionados que el RDEIR sí tuvo en cuenta, como la estética, las imágenes, el ruido, la luz y las vibraciones, el análisis de los impactos acumulativos fue concluyente y careció de razonamiento, análisis o documentación de apoyo. Este fallo es de especial preocupación debido a los probables impactos acumulativos del proyecto sobre Matheny Tract y otros receptores sensibles cercanos. Además, el RDEIR afirma que la construcción se prolongará durante tres años. (RDEIR en p. 15). Sin embargo, el RDEIR resta importancia a los impactos ambientales como de corta duración a pesar de la construcción de tres años. Es probable que los impactos de la construcción durante tres años sean acumulativamente significativos, especialmente en lo que se refiere al ruido, la luz, las vibraciones y otros impactos durante ese periodo de tiempo en poblaciones cercanas sensibles.

Respuesta al Comentario 35: El Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental Reciclada sí analizó y divulgó los impactos acumulativos del proyecto (consulte la Sección 2.4 sobre Impactos Acumulativos). El análisis utilizó un enfoque híbrido, utilizando tanto una lista de proyectos como un enfoque de plan. El enfoque híbrido es una práctica profesional habitual en los análisis acumulativos de la CEQA, como se explica en el documento temático Impactos acumulativos del portal de la CEQA de la Asociación de Profesionales del Medio Ambiente. (https://ceqaportal.org/tp/AEP%20CEQA%20Portal_Cumulative%20Impacts.pdf).

Como se indica en el documento, debido a que los impactos del proyecto se mitigarán totalmente con respecto a los aspectos visuales/estéticos, el ruido y las vibraciones, y la circulación y el crecimiento del tráfico, Caltrans ha llegado a la conclusión de que el proyecto no tendría una contribución acumulativa considerable a las condiciones acumulativas relativas a esos tipos de impacto. De conformidad con las Directrices CEQA, no es necesario que el análisis examine opciones para mitigar o evitar impactos no atribuibles a la contribución del proyecto a los efectos acumulativos significativos identificados en el Informe de Impacto Ambiental, sino únicamente la contribución del proyecto a dichos efectos.

Con respecto a la calidad del aire y los gases de efecto invernadero, el documento ambiental se basó en el Informe de Impacto Ambiental del Plan Regional de Transporte del Condado de Tulare, al que incorporó por referencia. Esto es coherente con el método del "plan" descrito en la norma CEQA, sección 15130(b). La sección 15130(d) permite que un informe de impacto ambiental utilice documentos de uso del suelo previamente aprobados, "incluidos, entre otros, planes generales, planes específicos, planes regionales de transporte, planes para la reducción de las emisiones

de gases de efecto invernadero y planes costeros locales", en el análisis de los impactos acumulativos. Puede incorporarse por referencia un análisis pertinente de los impactos acumulativos contenidos en uno o más de dichos informes de impacto ambiental previamente certificados, de conformidad con las disposiciones de las Directrices para los informes de impacto ambiental por niveles y programas. (Véanse los artículos 15152 y 15168 del 14 Código de Reglamentos de California.) No es necesario que el análisis examine opciones para mitigar o evitar impactos no atribuibles a la contribución del proyecto a los efectos acumulativos significativos identificados en el informe.

Comentario 36:

El proyecto no cumple varias políticas y requisitos del Plan General. Por ejemplo, la Política AQ-P1.2 del Plan General sobre impactos acumulativos en la calidad del aire establece que la Ciudad "exigirá que las urbanizaciones se ubiquen, diseñen y construyan de manera que se minimicen los impactos acumulativos en la calidad del aire. Se exigirá a los promotores que presenten alternativas que reduzcan las emisiones atmosféricas y que no perjudiquen al medio ambiente, sino que lo mejoren". Sin embargo, el RDEIR no analiza en profundidad los impactos acumulados sobre la calidad del aire ni presenta alternativas que reduzcan las emisiones atmosféricas. Como tal, Caltrans debe considerar la alternativa que hemos sugerido que disminuiría el impacto ambiental, sin embargo, mejorar el enlace de Paige Avenue.

Además, el RDEIR no discute cómo es coherente con el Objetivo AQ-2, que es mejorar la calidad del aire mediante la reducción de los viajes de vehículos ocupados por una sola persona y fomentar el uso de transporte alternativo. Las grandes inversiones financieras en intercambiadores y autopistas sólo fomentarán aún más los viajes en vehículos de un solo ocupante, y no fomentarán el transporte alternativo.

Por último, las políticas del Plan General de la Ciudad como COS P7.2 y COS P7.3 requiere que la Ciudad para garantizar que los impactos sobre la calidad del aire identificados durante el proceso de revisión CEQA son justos y mitigados de manera consistente. Es evidente por las medidas de mitigación enumeradas para este proyecto que los impactos no se mitigan de manera justa y consistente. Por último, el RDEIR no es coherente con las políticas TR P2.24 y NOI P1.7, cuyo objetivo es minimizar los impactos sonoros excesivos de los sistemas de circulación sobre los usos del suelo sensibles y mitigar los impactos sonoros.

Respuesta al Comentario 36: El proyecto de mejora del enlace de seis carriles de Tulare y la avenida Paige está incluido en el Plan Regional de Transporte 2022 del condado de Tulare, que es congruente con los planes locales.

Comentario 37:

Los informes del estudio sobre el ruido sólo estudian los niveles de ruido a 50 pies de la obra sin tener en cuenta los impactos del nivel de ruido resultantes de los desvíos a más de 50 pies.

Respuesta al Comentario 37: Caltrans evaluó los impactos sonoros del desvío propuesto y determinó que no se proporcionará reducción a largo plazo. La ruta de desvío es comercial/industrial excepto por el parque de casas móviles en la esquina de Paige y Laspina. Se estudió el impacto acústico del parque de casas móviles y se determinó que no era significativo.

Comentario 38:

La CEQA exige que los proyectos no entren en conflicto con ningún plan, política o reglamento de uso del suelo adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental. La ciudad de Tulare adoptó un Plan de Acción Climática en 2011.²¹ Este proyecto no cumple con muchos de los objetivos y metas del Plan y, por lo tanto, conflicta con un plan local de uso de la tierra, lo que hace que el proyecto tenga un impacto significativo que debe mitigarse y conciliarse.

Específicamente, el Plan de Acción Climática de la Ciudad establece como Objetivo 3 cambiar los viajes de vehículos ocupados por una sola persona a modos alternativos. Sin embargo, este proyecto aumentaría las millas recorridas por los vehículos en más de 20 millones de millas al año, y hace muy poco para mitigar esas millas o fomentar modos alternativos de transporte. En su lugar, consolida un sistema de viajes en vehículos de ocupación individual. Este proyecto también provocará un aumento de las emisiones de los vehículos, lo que imposibilitará que la ciudad cumpla sus objetivos de reducción de emisiones.

En un esfuerzo por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire y la infraestructura de transporte, el condado de Tulare adoptó el Plan de Adaptación Climática de Matheny Tract en 2020 a partir de una subvención de Comunidades Climáticas Transformativas (*Transformative Climate Communities*, TCC).²² El proyecto entra en conflicto con el Plan de Adaptación Climática de Matheny Tract, ya que aumentará las emisiones, exacerbando aún más la mala calidad del aire y causando efectos desproporcionadamente altos y adversos en una comunidad con carga de contaminación; en contra de los objetivos del Plan de Adaptación Climática y los objetivos del programa TCC. Específicamente, el Proyecto entra en conflicto con varias políticas y programas destinados a reducir las emisiones y mejorar la seguridad de los peatones, incluidas las políticas AQ -2.3, HS - 9.1, HS -9.2, LU - 7.3, TC - 5.2, TC - 5.5 y el Programa de Reverdecimiento Urbano.

Respuesta al Comentario 38: Las medidas de mitigación descritas en la Sección 2.1.9 pueden mitigar significativamente los impactos de VMT del proyecto a través de un aumento en la frecuencia de las rutas de tránsito y viajes compartidos. Caltrans colaborará con los organismos locales del Valle de San Joaquín para preparar el Plan Integral del Corredor Multimodal. El proyecto establecerá un carril gestionado de reducción de kilómetros recorridos por vehículo y se programará antes de que finalice la construcción del proyecto en 2026. La sección VMT se actualizó desde el Borrador del Documento Ambiental Reciclado para proporcionar información detallada sobre el Plan Integral del Corredor Multimodal y un calendario del proyecto.

Comentario 39:

El proyecto se sometió a consulta interinstitucional el 27 de enero de 2022. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras consideraron que no se trataba de un "proyecto que afectara a la calidad del aire". Sin embargo, ese análisis y el informe de la consulta interinstitucional no se compartieron en el RDEIR, lo que privó a los comentaristas de la posibilidad de abordar si este proyecto se ajusta a los planes locales y estatales de calidad del aire y si se trata de un proyecto de preocupación por la calidad del aire. El RDEIR concluye, sin pruebas que lo respalden, que el proyecto no causará ni contribuirá a ninguna nueva infracción localizada, no causará partículas finas o respirables, ni retrasará la consecución oportuna de ninguna norma nacional de calidad del aire ambiente ("NAAQS"). (RDEIR, p. 134).

Respuesta al Comentario 39: El informe sobre la calidad del aire se puso a disposición del público en la Biblioteca Pública de Tulare y en la oficina del Distrito 6 de Caltrans. El público puede solicitar que se le envíen los documentos por correo electrónico, como se indica en el borrador de documento ambiental recirculado. La conformidad de la calidad del aire se incluyó en el Aviso de Disponibilidad que se envió al público para recibir comentarios (consulte el Capítulo 4, Comentarios y Coordinación). La sección 2.2.4, Calidad del aire, analiza que el proyecto no era un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire.

Comentario 40:

El RDEIR concluye, sin pruebas que lo respalden, que el proyecto no causará ni contribuirá a ninguna nueva infracción localizada, no causará partículas finas o respirables, ni retrasará la consecución oportuna de ninguna norma nacional de calidad del aire ambiente ("NAAQS"). (RDEIR, p. 134).

Respuesta al Comentario 40: El proyecto se sometió a consulta interinstitucional el 7 de enero de 2022. Los socios de la consulta

interinstitucional consideraron que no se trataba de un "proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire" y, por lo tanto, no requería un análisis de puntos calientes de partículas 10. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras aprobaron que no se trataba de un "proyecto de interés para la calidad del aire". A continuación se expone el razonamiento por el que el proyecto cumple los criterios para no ser un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire:

El promedio anual de tráfico diario en la línea principal y el promedio anual de tráfico diario de camiones para el proyecto son los mismos para los años actuales, abiertos al tráfico y de diseño. No se espera que los volúmenes de tráfico y camiones aumenten significativamente durante la vida del proyecto.

Las mejoras operativas en la autopista y en Paige Avenue no inducirán tráfico de fuera de la zona en las inmediaciones. El aumento de la capacidad de la línea principal permitirá una mayor fluidez del tráfico y reducirá la posibilidad de saturación de carriles y embotellamientos. Las mejoras operativas de Paige Avenue mejorarán la seguridad del tráfico local y regional. El transporte de camiones será más eficaz si se ejecuta el proyecto.

Se realizarían mejoras significativas para aumentar la seguridad a lo largo de este segmento de la carretera estatal 99. Se eliminarían los elementos peligrosos que impiden la visibilidad, incluida la realineación de una curva no estándar en la calzada.

Se reducirían los tiempos de espera en los cruces controlados por semáforos o paradas sustituyéndolos por rotondas. Los camiones que circulen por las intersecciones de Paige Avenue no tendrían que detenerse por completo, mientras que el tráfico circundante podría circular libremente por los carriles de la rotonda. La construcción del proyecto reduciría las emisiones nocivas. El tiempo de viaje podría acortarse debido a la mayor capacidad de la autopista. La sustitución de las intersecciones por rotondas eliminaría la necesidad de que los vehículos se detuvieran por completo, pararan y volvieran a acelerar. (Véase el apartado 2.2.3., Calidad del aire).

Comentario 41:

Por el contrario, el DEIR recirculado analiza los casi 20 millones de VMT adicionales que se derivarán de este proyecto y cómo inducirá un mayor desarrollo industrial. Por lo tanto, es razonable concluir que este proyecto causaría un aumento significativo de las emisiones de PM, ozono, NOx y SOx de los vehículos adicionales y el crecimiento industrial estimulado. Dado que el Valle de San Joaquín ha tenido muchas dificultades para alcanzar los objetivos, es muy probable que este proyecto retrase la consecución de estos.

Respuesta al Comentario 41: El Plan Específico del Parque Industrial de South I Street se aprobó en 2009 y guiará el desarrollo en todo el terreno baldío a lo largo de las zonas oeste y suroeste junto al proyecto. Es razonablemente previsible que los terrenos baldíos dentro de los límites del Plan Específico del Parque Industrial de South I Street experimenten un crecimiento acelerado con la implementación del proyecto de enlace y ampliación. Se esperaría un crecimiento industrial acelerado entre I Street y la Ruta Estatal 99 a medida que mejore el acceso hacia y desde el área desde el norte en Paige Avenue y hacia el sur en Commercial Avenue. Es razonablemente previsible que el desarrollo de la infraestructura y las mejoras adicionales en las carreteras locales continúen según lo previsto en el Plan Específico del Parque Industrial de South I Street (consulte la Sección de Crecimiento 2.1.4).

Comentario 42:

Además, Caltrans y la Administración Federal de Carreteras no han contado con la participación de la comunidad ni han tomado las medidas adecuadas para solicitar de forma significativa la opinión pública sobre su determinación de la conformidad de la calidad del aire.

Respuesta al Comentario 42: El análisis de conformidad a nivel de proyecto para la calidad del aire se incluyó en el Aviso de Disponibilidad y formó parte del periodo de circulación (Remítase al principio de la respuesta del Caltrans al Consejo de Liderazgo para obtener una lista de los esfuerzos de divulgación y al capítulo 4 de los Comentarios y Coordinación). En el aviso de disponibilidad se indicaba específicamente lo siguiente:

“El análisis de conformidad a nivel de proyecto para la calidad del aire muestra que el proyecto se ajustará al Plan Estatal de Implementación, incluido el análisis de impacto localizado con consulta interinstitucional para partículas (PM10 y PM2.5) requerido por 40 CFR 93.116 y 93.123. Este proyecto no se considera un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire en relación con las partículas (PM10 y PM2.5), tal como se define en 40 CFR 93.123(b)(1). No se ha realizado un análisis detallado de los puntos calientes de PM10 y PM2.5 porque los requisitos de la Ley del Aire Limpio y de 40 CFR 93.116 se cumplen con un análisis explícito de los puntos calientes. El proyecto procede de un Plan de Transporte Regional y un Programa de Mejora del Transporte conformes. Se solicita la opinión del público sobre el análisis de conformidad del proyecto.”

Comentario 43:

En este caso, el DEIR recirculado afirma que el proyecto "no fue considerado un "proyecto de preocupación para la calidad del aire" por los organismos que participaron en la consulta y, por lo tanto, no requirió un análisis de los puntos conflictivos de partículas" (DEIR, p. 132). Sin embargo, ciertamente

se requiere uno dado que este proyecto es una expansión de la carretera que aumentaría significativamente el número de vehículos diésel, y el aumento de PM, como se discutió anteriormente, y dado el nivel de servicio del intercambio de Paige Avenue. Como tal, Caltrans está obligado a hacer un análisis de los puntos calientes, y compartir el análisis y sus conclusiones en el DEIR recirculado y tomar medidas proactivas para comprometerse de manera activa con Matheny Tract y otros lugares sensibles cercanos para revelar y aceptar aportes sobre su análisis y conclusiones.

Respuesta al Comentario 43: El proyecto se sometió a consulta interinstitucional el 7 de enero de 2022. Los socios de la consulta interinstitucional consideraron que no se trataba de un "proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire" y, por lo tanto, no requería un análisis de puntos calientes de partículas 10. El 24 de enero de 2022, la Agencia de Protección del Medio Ambiente y el 27 de enero de 2022, la Administración Federal de Carreteras aprobaron que el proyecto no era preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire. (Véase el apartado 2.2.3, Calidad del aire).

Comentario 44:

Por último, no se consultó al público sobre la determinación de la conformidad de la calidad del aire y el análisis de los puntos calientes porque los documentos no se pusieron a su disposición. Además, los organismos no proporcionaron una oportunidad clara para que el público formulara observaciones, no se informó a los residentes sobre las oportunidades de formular observaciones antes de que se adoptaran las decisiones relativas a la conformidad del proyecto en materia de calidad del aire y el análisis de los puntos calientes.

Respuesta al Comentario 44: La determinación de la conformidad de la calidad del aire se incluyó en el Aviso de Disponibilidad y parte del período de circulación (consulte el comienzo de la respuesta de Caltrans a los Comentarios del Consejo de Liderazgo para obtener una lista de los esfuerzos de divulgación y el Capítulo 4, Comentarios y Coordinación). El informe sobre la calidad del aire se puso a disposición del público en la Biblioteca Pública de Tulare y en la oficina del Distrito 6 de Caltrans. El público puede solicitar que se le envíen los documentos por correo electrónico, como se indica en el borrador de documento ambiental recirculado. La conformidad de la calidad del aire se incluyó en el Aviso de Disponibilidad que se envió al público para Comentario (consulte el Capítulo 4, Comentarios y Coordinación).

Comentario 45:

El RDEIR afirma que el contratista de la construcción presentará una solicitud de ISR, sin embargo eso indica que la solicitud del Proyecto no se aplicará "antes de la aprobación del Proyecto" como exige el ISR. (RDEIR en p. 65).

Respuesta al Comentario 45: Los proyectos de Caltrans se consideran proyectos de desarrollo del transporte en virtud de la Norma 9510 y, por lo tanto, la declaración sólo se aplica a los grandes proyectos de desarrollo y no a los proyectos de desarrollo del transporte.

Comentario 46:

Las medidas incluidas en el DEIR recirculado no cumplen los requisitos de la CEQA de que sean aplicables y son inadecuadas. Algunas de las medidas son vagas, sin definir, incorrectamente diferidas. Por ejemplo, las medidas de mitigación relativas a la plantación de sustitución no indican cuándo se aplicaría la medida. Tampoco la medida de mitigación sobre el Plan Integral de Gestión del Corredor parece aplicable ni tiene un calendario de aplicación.

Respuesta al Comentario 46: De acuerdo con su observación, el documento ha sido revisado y actualizado con detalles adicionales para las propuestas de mitigación proporcionadas. Se ha incorporado el calendario de las tareas para que el lector sea consciente de la relación de la tarea de mitigación con el calendario de construcción del proyecto. La sección 2.1.9 proporciona un calendario para la ejecución de un proyecto dentro de las primeras fases del Plan Integral de Corredores Multimodales de Caltrans. El documento establece que tras el comentario público y durante la ingeniería final, las estrategias de mitigación se incorporarían al proyecto, estableciendo acuerdos de cooperación con los socios gubernamentales locales. Los acuerdos de cooperación se ultimarían antes de finalizar la construcción del proyecto.

Comentario 47:

El RDEIR se compromete a realizar inversiones en transporte público en un plazo de cinco años, pero esa medida no servirá de mucho para abordar el gran tráfico de camiones inducido por el proyecto.

Respuesta al Comentario 47: Caltrans no está de acuerdo con la afirmación de que el proyecto induce el tráfico de camiones. Existen múltiples factores en el Estado de California que contribuyen al aumento del tráfico de camiones experimentado en el Valle de San Joaquín. En el apartado 1.2.2 se resumen dichos factores. Como se menciona en la Sección 1.2.2, la Ruta Estatal 99 está clasificada funcionalmente como una arteria principal en el Estado de California. Circula en dirección norte y sur con un alto porcentaje de tráfico de camiones, ya que representa el 27,6% de todos los vehículos. Las rutas de tráfico de camiones son aquellas que transportan el 25 por

ciento del tráfico total, según la página web de la Oficina de Estadísticas de Transporte del Departamento de Transporte de EE.UU. Forma parte del Sistema Nacional de Carreteras como ruta de la Red Estratégica de Carreteras en el marco del Programa de Transporte de Superficie de Ayuda Federal. La ruta estatal 99 también forma parte de la Red Nacional de Camiones de la Ley de Ayuda al Transporte Terrestre. Forma parte de la Red Nacional de Carreteras de Transporte de Mercancías desde su cruce con la Interestatal 5 en el condado de Kern hasta el condado de Sacramento. Los camiones más grandes permitidos en las autopistas interestatales están permitidos en este segmento de la Ruta Estatal 99.

El Plan Estratégico de Transporte Interregional 2015 de Caltrans identificó la Ruta Estatal 99 como una carretera interregional prioritaria. Es un corredor de carga interregional norte-sur crítico y una carretera importante para la economía de California. Este corredor sirve como una ruta principal de granja a mercado para la mayoría de los productos agrícolas del Valle Central. La mayor parte de los viajes comerciales y personales entre ciudades del Valle de San Joaquín utilizan la Ruta Estatal 99. Esta ruta también sirve como principal vía de acceso desde los pueblos a los servicios urbanos disponibles en las grandes zonas urbanizadas.

El Estudio del Corredor de Transporte de Mercancías de la Interestatal 5/Ruta Estatal 99 del Valle de San Joaquín, preparado para el Consejo de Gobiernos del Valle de San Joaquín en 2016, identificó mejoras en la Ruta Estatal 99 y el Intercambiador de la Avenida Paige para lograr objetivos estratégicos de movilidad y confiabilidad. Entre los proyectos de movimiento de mercancías enumerados para el condado de Tulare, la ampliación de la Ruta Estatal 99 a través de Tulare se encuentra en el Plan de Movilidad de Carga de California 2014. Además, la mejora del Intercambiador de la Ruta Estatal 99/Paige Avenue se encuentra en el Plan de Transporte Regional del Condado de Tulare de 2014 y 2018.

Al describir las necesidades regionales de mejoras en el sistema de transporte de mercancías, el Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare (2018) señaló que la agricultura representa un gran porcentaje del movimiento de mercancías y del tráfico de camiones dentro y a través del Condado de Tulare. La leche y los productos son artículos sensibles al tiempo que necesitan enviarse de manera confiable para garantizar la rentabilidad. Otros tipos importantes de viajes comerciales en camión en la región incluyen la distribución minorista, la construcción, la minería de grava, la entrega desde y hacia instalaciones industriales, el movimiento de artículos para el hogar y la distribución de gasolina y combustible.

El principal objetivo del Plan de Negocio de la Ruta Estatal 99 (publicado en 2005 y actualizado en 2013) era mejorar el movimiento de mercancías en toda California. Otros objetivos eran ampliar la Ruta Estatal 99 a una

instalación mínima de seis carriles para facilitar el crecimiento económico. El plan determinó que era necesario corregir las lagunas en el flujo, o puntos de congestión, a lo largo de esta ruta para mejorar la seguridad, reducir las horas de viaje de los vehículos, aumentar la fiabilidad del tiempo de viaje para el movimiento de mercancías y el tráfico general en el sistema de movilidad de mercancías, y preservar un funcionamiento aceptable de las instalaciones.

Comentario 48:

Las medidas de mitigación propuestas tampoco calculan las reducciones cuantitativas de emisiones para apoyar los hallazgos menores que significativos con la mitigación.

Respuesta al Comentario 48: No está del todo claro a qué medidas de mitigación se refiere el Consejo de Liderazgo. La declaración hace referencia a la mitigación de la reducción de emisiones, pero los temas tratados en este comentario están relacionados con los kilómetros recorridos por vehículo y los volúmenes de tráfico de camiones y no con las emisiones. La sección 2.1.9 resume los beneficios previstos para las operaciones de tráfico dentro de este segmento del condado de Tulare y presenta soluciones de mitigación.

Comentario 49:

Además, de acuerdo con la Guía de la Administración Federal de Carreteras sobre Justicia Ambiental y la Ley Nacional de Política Ambiental (2011), si hay un efecto desproporcionadamente alto y adverso en una población de justicia ambiental, después de tomar en cuenta los beneficios y la mitigación, el DEIR debe evaluar si existe una medida de mitigación practicable o alternativa practicable que evite o reduzca el efecto desproporcionadamente alto y adverso. Por lo tanto, Caltrans debe considerar las siguientes medidas de mitigación sugeridas.

Respuesta al Comentario 49: Caltrans llevó a cabo una evaluación de justicia ambiental, tal como exige el Decreto 12898. Esta evaluación mostró que dentro y alrededor del área del proyecto (utilizando un radio de una milla desde el proyecto) había poblaciones minoritarias y de bajos ingresos que se verían afectadas por el proyecto. El proyecto tendrá efectos tanto beneficiosos como adversos (Sección 2.1.7.) Los efectos del proyecto son experimentados por los residentes del Condado de Tulare como un grupo homogéneo, ya que la información presentada en la Sección 2.1.7 muestra que este segmento del Valle de San Joaquín es en cierto modo uniforme en cuanto a población. El proyecto causará efectos desproporcionadamente altos y adversos en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos por los impactos acumulativos en la calidad del aire. El condado de Tulare cuenta con medidas de mitigación para hacer frente a esta situación. (Sección 2.4)

Además, Caltrans llevó a cabo una importante labor de divulgación entre la comunidad en general y las poblaciones desfavorecidas. Para reducir los efectos adversos, se adoptarán medidas de mitigación. Se construirán muros de contención acústica para mitigar el ruido y las vibraciones (sección 2.2.5) y se implantarán carriles controlados y un mayor transporte público para reducir el número de kilómetros recorridos (sección 2.1.9).

Comentario 50:

El DEIR recirculado no adopta muchas medidas importantes que reducirían los impactos en la comunidad. A continuación se muestra una lista de medidas de mitigación que los residentes se han identificado como de alta prioridad para reducir los impactos de los proyectos propuestos. Estas y otras medidas de mitigación deben añadirse antes de la aprobación del proyecto:

Rezonificación para promover el cumplimiento de la AFFH y mitigar los impactos. Para ayudar a cumplir con la AFFH y proporcionar acceso a oportunidades, a la vez que se mitigan los impactos del Proyecto, como los VMT, y se garantiza que el intercambiador de Paige Avenue pueda manejar la capacidad actual y el crecimiento potencial, Caltrans debe exigir que la Ciudad de Tulare celebre un acuerdo por el que se comprometa a rezonificar, antes del inicio de la construcción del Proyecto, los terrenos alrededor de Matheny Tract de terrenos industriales a terrenos públicos, lo que generaría menos VMT y, por lo tanto, menos contaminación por emisiones diésel y de camiones. La rezonificación conducirá a una reducción de la iluminación, el ruido y las vibraciones, disminuyendo los impactos en la salud pública, ya que dará lugar a usos del suelo al servicio de la comunidad, tales como parques y centros recreativos, en lugar de industrias con altas emisiones. La imagen de abajo muestra en púrpura donde la Ciudad ha zonificado para uso industrial, al norte de Matheny. Rezonificar este terreno para un uso menos intensivo crearía un amortiguador para proteger a los residentes de Matheny, y reduciría en gran medida los impactos de este Proyecto, y de futuros desarrollos.

Respuesta al Comentario 50: La planificación del uso del suelo está fuera del alcance de las responsabilidades que el Estado de California otorga a Caltrans. Estos asuntos deberán ser transmitidos a los Departamentos de Planificación y Desarrollo locales del Condado de Tulare y de la Ciudad de Tulare. Como organismo responsable de los activos de carreteras del estado, Caltrans se encarga periódicamente de revisar y comentar los proyectos de desarrollo de ciudades y condados y sus efectos sobre el sistema de transporte.

Comentario 51:

Invertir en infraestructura local de transporte. Aunque Commercial Avenue será la ruta de desvío principal durante la construcción, a la MTC le preocupa

que K St. y otras calles locales sigan siendo utilizadas durante y después de la construcción del Proyecto, ya que los semirremolques de carga pesada viajan a los proyectos industriales inducidos por este Proyecto. Para mitigar el deterioro de las carreteras por los semirremolques pesados, Caltrans debería reservar fondos para el mantenimiento de las carreteras locales.

Respuesta al Comentario 51: Los proyectos industriales que se han aprobado cerca de la comunidad de Matheny Tract no han sido inducidos por Caltrans. Caltrans no tiene autoridad de aprobación sobre los planes de desarrollo de la ciudad o del condado ni autoridad de aprobación del uso del suelo dentro del condado de Tulare o de la ciudad de Tulare. El mantenimiento de las calles y carreteras locales de la ciudad es responsabilidad de los organismos públicos locales. Las carreteras locales afectadas por la construcción del proyecto se han incluido en el ámbito del proyecto y se restablecerán a las condiciones existentes tras las modificaciones propuestas, tal como se indica en la sección 1.4.1.

Comentario 52:

Inversión para la aplicación del Plan de Adaptación Climática de Matheny. El Plan de Adaptación Climática de Matheny identificó las prioridades de la comunidad local, como alumbrado público, carriles bici/mejoras en las calles/aceras, proyectos de transporte público como programas de cero emisiones para compartir viajes, mejoras en el hogar y climatización (eficiencia energética), drenaje de aguas pluviales, calidad del aire/agua, viviendas seguras y sanitarias, salud pública, infraestructuras y energía solar para reducir los costes energéticos. La implementación de las prioridades de la comunidad a partir de la encuesta reducirá los impactos de las emisiones de GEI y del aire asociadas con el Proyecto y, como tal, sería una medida de mitigación adecuada.

Respuesta al Comentario 52: Matheny Tract no se ve directamente afectado por el proyecto y está fuera del impacto directo de la construcción del proyecto y las mejoras relacionadas. Caltrans está trabajando con el Condado de Tulare en la implementación de medidas de mitigación para minimizar los impactos indirectos identificados en el Borrador Reciclado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental en la comunidad de Matheny Tract.

Comentario 53:

Programa de transporte compartido de cero emisiones. Actualmente, Caltrans propone financiar un programa de transporte compartido para no más de cinco años. Esto entonces sería una medida de mitigación temporal para un Proyecto que se espera que dure décadas. La medida de mitigación no indica cómo se mitigarán los impactos para la comunidad de Matheny Tract y otras comunidades vulnerables, como los complejos de casas

rodantes, específicamente. La financiación debe utilizarse para proporcionar servicios adecuados a estas comunidades. En su lugar, Caltrans debería financiar un Programa de Cero Emisiones de Transporte Compartido (identificado como una de las principales prioridades de la comunidad en el Plan de Adaptación Climática de Matheny creado con una Subvención de Planificación de Comunidades Climáticas Transformativas) para proporcionar una alternativa de transporte que tenga el potencial de reducir el VMT. Caltrans debe llevar a cabo un sólido compromiso con la comunidad para garantizar que el programa de transporte compartido de cero emisiones se diseñe y adapte para satisfacer las necesidades específicas de transporte de la comunidad local afectada por este proyecto.

Respuesta al Comentario 53: Caltrans agradece su comentario y lo ha tenido en cuenta. La sección correspondiente del documento se ha actualizado para reflejar detalles adicionales sobre cómo se estructurará esta medida de mitigación. El documento mencionaba que, tras los comentarios del público y durante la ingeniería final, las estrategias de mitigación se incorporarían al proyecto mediante un instrumento de cooperación con los socios locales, en este caso, el condado de Tulare y la ciudad de Tulare. El acuerdo de cooperación se ultimaría antes del inicio de la construcción del proyecto.

Comentario 54:

Infraestructura de transporte activo. La comunidad de Matheny Tract está aislada de infraestructuras de transporte activo como aceras y carriles bici. Los residentes tienen que desplazarse en bici por la carretera para acceder a la ciudad. Los desplazamientos de peatones y ciclistas se volverán aún más peligrosos con el aumento del tráfico, especialmente con los semirremolques pesados. Para mitigar este problema, Caltrans debe financiar la infraestructura de transporte activo para la comunidad de Matheny Tract para la conectividad y la seguridad. Esto también ayudará a asegurar que los aspectos de Calles Completas de este Proyecto realmente se conecten con las comunidades locales.

Respuesta al Comentario 54: Como se indica en el apartado 1.4 del documento, el proyecto desarrollará dichas infraestructuras dentro de los límites del proyecto y realizará las transiciones oportunas a las instalaciones cercanas. La zona de Matheny está bastante alejada de los límites del proyecto. Sería responsabilidad del departamento de obras públicas de la agencia local realizar dichas mejoras comunitarias. En el apartado 2.1.9 se resumen los impactos del proyecto relacionados con el tráfico y las instalaciones de transporte y peatonales. Estos impactos están asociados con la Ruta Estatal 99 y las carreteras de conexión a los intercambiadores a lo largo de la Ruta Estatal 99. Sus recomendaciones se remitirán al Condado de Tulare y a la Ciudad de Tulare para que puedan evaluar la necesidad de

futuros proyectos de desarrollo dentro del Condado de Tulare o la Ciudad de Tulare.

Comentario 55:

Plan integral de gestión de corredores. La CEQA exige que las medidas de mitigación proporcionen "normas de rendimiento específicas que la mitigación alcanzará". (Directrices § 15126.4(a)(1)(B)). Sin embargo, no está claro qué es este plan y cómo se utilizará para mitigar los impactos. Resulta contradictorio que Caltrans destine recursos al desarrollo de la autopista 99 y a la construcción de carriles de transporte de mercancías que generarán aproximadamente 20 millones de VMT y, a continuación, intente reducir retroactivamente esos mismos 20 millones de VMT y gestionar el corredor. Caltrans debe coordinar con el Condado y la Ciudad de Tulare para crear un estudio de ruta de camiones y el análisis para mitigar VMT en el corredor y determinar qué proyectos son necesarios y necesarios en el corredor. Caltrans también debe indicar cómo logrará sus objetivos para crear oportunidades de transporte multimodal, incluyendo caminar, andar en bicicleta y el transporte público, en consonancia con su Declaración de Equidad Racial para mejorar el acceso y proporcionar beneficios significativos a las comunidades marginadas. Debemos señalar que, si bien este proyecto incluye senderos para peatones y ciclistas, estos no se extienden a la comunidad de Matheny Tract y los complejos de casas rodantes cercanos. Este plan de gestión debe indicar específicamente cómo se reducirán los impactos del proyecto y debe establecer claramente el calendario asociado con su implementación.

Respuesta al Comentario 55: La Sección 2.1.9 resume dichos esfuerzos para establecer oportunidades de transporte multimodal a lo largo del corredor de la Ruta Estatal 99. La sección también presenta las estrategias de mitigación propuestas relacionadas con los kilómetros recorridos por vehículos inducidos. Después de Comentario público y durante la fase final de ingeniería, las estrategias de mitigación se incorporarán al proyecto, estableciendo un acuerdo de cooperación entre Caltrans y el Condado o la Ciudad de Tulare. El acuerdo de cooperación se finalizaría antes del inicio de la construcción del proyecto.

Comentario 56:

Plantación de reemplazo. El DEIR recirculado afirma que "la plantación de reemplazo se producirá en una proporción de 1-1 para toda la vegetación eliminada. Se calcula que se sustituirán o replantarán más de mil árboles". (DEIR recirculado, p. 264). Una proporción de 1-1 mantiene el status quo e ignora el hecho de que este proyecto deteriorará las vistas, la calidad del aire aumentará las emisiones de GEI y empeorará la calidad del aire acumulada, por lo que un programa de sustitución de plantación de 5-1 es más

apropiado. Esto ayudará a reducir los impactos atmosféricos y visuales y a restaurar el hábitat de especies sensibles.

Respuesta al Comentario 56: Su recomendación se ha tomado en consideración y se facilitará a nuestro arquitecto paisajista del proyecto. El arquitecto paisajista trabaja en coordinación con los ingenieros del proyecto para diseñar una solución eficaz que satisfaga los objetivos previstos del proyecto. Los impactos sobre la calidad del aire, las vistas, el hábitat y las emisiones de gases de efecto invernadero se han evaluado en las secciones correspondientes del Borrador recirculado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental, y se han identificado las medidas de minimización o mitigación apropiadas.

Comentario 57:

Barreras vegetales y espacios verdes. Actualmente, el DEIR Recirculado sólo propone plantar árboles alrededor de las cuencas de aguas pluviales y en el punto kilométrico 25,8. Caltrans también debería invertir en barreras vegetales y espacios verdes alrededor del perímetro de Matheny Tract para ayudar a mitigar los impactos visuales del aumento del tráfico durante y después de la construcción, además de mitigar la calidad del aire y los impactos de la isla de calor. Caltrans también debería invertir en barreras vegetales para los parques de casas móviles situados en Rankin Road para mitigar los impactos sobre la calidad del aire. Caltrans debería trabajar con los residentes de ambas comunidades para desarrollar planes de barreras vegetales.

Respuesta al Comentario 57: Su recomendación se ha tenido en cuenta y se comunicará a nuestros socios locales, la ciudad de Tulare y el condado de Tulare. El Matheny Tract está bastante alejado de los límites reales del proyecto. Sería responsabilidad de los organismos locales realizar dichas mejoras comunitarias. La sección 2.1.9 resume los impactos del proyecto relacionados con el tráfico y las instalaciones de transporte/peatonales. Estos impactos están asociados a la carretera estatal 99 y a las carreteras de conexión con los intercambiadores a lo largo de la carretera estatal 99.

Comentario 58:

Al permitir la introducción de mayores volúmenes de tráfico de camiones y, por lo tanto, apoyar el continuo desarrollo selectivo de instalaciones industriales en estas comunidades - comunidades que se han opuesto firme y vocalmente a su mayor industrialización, la aprobación del Proyecto por parte de Caltrans socavaría la Declaración de Compromiso de Caltrans con la equidad racial y tendrá como resultado un impacto discriminatorio sobre los residentes de Matheny al degradar aún más las condiciones ambientales en su vecindario; aumentando los riesgos para la salud pública asociados con el desarrollo industrial y el tráfico de camiones, incluida, entre otras

cosas, la exposición a la contaminación atmosférica; y afectando negativamente al uso y disfrute de la vivienda por parte de los residentes que sufren contaminación atmosférica, ruido, vibraciones, luz y resplandor, y otros impactos en sus hogares.

Respuesta al Comentario 58: Caltrans no está de acuerdo con su afirmación de que el proyecto tendrá un impacto discriminatorio sobre los residentes de Matheny Tract. En la sección 2.1.5 del proyecto de informe de impacto ambiental/evaluación ambiental recirculado se resume el carácter comunitario de los límites del proyecto. El proyecto se encuentra dentro de la ciudad de Tulare, y una parte de las obras se realiza en Paige Avenue, una calle de la ciudad. El uso del suelo en la avenida Paige (al este de la ruta estatal 99 hacia la calle Blackstone) es industrial pesado e industrial ligero. Las cadenas y negocios regionales (establecimientos de comida rápida, minimercados y gasolineras) que abastecen al público viajero se concentran cerca de la Ruta Estatal 99 y Paige Avenue. Los usos residenciales de baja densidad y comerciales de barrio se encuentran al oeste de la Ruta Estatal 99 hacia la calle Laspina. Se trata de una comunidad integrada con instalaciones y servicios públicos supervisados por el ayuntamiento y administrados por varios departamentos de la ciudad, como servicios municipales, planificación y desarrollo económico, seguridad pública y recursos humanos. Tabla 2.2 del Borrador Recirculado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental presenta cómo el proyecto es coherente con los objetivos de la Ciudad de Tulare para un sistema integrado de transporte que proporciona para el movimiento seguro y eficiente de personas y mercancías.

Como se indica en el apartado 2.1.7, Cohesión de la comunidad e impactos de la reubicación, el acceso a tiendas y servicios que proporcionen las comodidades a las que está acostumbrada la comunidad permanecerá relativamente intacto. Se proporcionará ayuda para la reubicación de las empresas desplazadas, lo que no tendrá efectos adversos sobre la cohesión de la comunidad. La tabla 2.6 del borrador recirculado del informe de impacto ambiental/evaluación ambiental establece, a través de los datos del censo, que el porcentaje total de minorías de la población del condado de Tulare es muy similar al del distrito censal 31, que incorpora el distrito de Matheny.

La justicia ambiental en la Administración Federal de Carreteras significa identificar y abordar los efectos desproporcionadamente altos y adversos de los programas, políticas y actividades de la agencia en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos para lograr una distribución equitativa de los beneficios y las cargas. El proyecto, tal como se propone, no afecta de manera desproporcionada a la circunscripción censal 31 en relación con las demás circunscripciones censales identificadas dentro de la zona de estudio del proyecto y en el radio de 1 milla desde el derecho de paso propuesto. Los beneficios previstos del proyecto, tal como se identifica en la Sección 2.1.9, serán compartidos y experimentados por los conductores del Estado de

California, el transporte de mercancías de California, el Condado de Tulare, la Ciudad de Tulare, y los miembros de la comunidad de la Matheny Tract.

Comentario 59:

También socavaría la posibilidad de desarrollar los terrenos de la zona del Plan Específico de la calle I para usos que reduzcan las disparidades en el acceso a las oportunidades que afectan a Matheny Tract, incluso con respecto al acceso a parques, zonas verdes, senderos, tiendas de comestibles, comercios minoristas y viviendas asequibles de calidad, entre otros posibles usos de los terrenos.

Respuesta al Comentario 59: Los planes de uso del suelo y las aprobaciones de urbanizaciones son responsabilidades que no están asignadas a Caltrans como agencia estatal. La sección 2.1.2 resume la concordancia de Caltrans con los planes y programas estatales, regionales y locales. El Plan de Transporte Regional de 2018 y la Estrategia de Comunidades Sostenibles preparados por la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare, que cubre los años 2022-2028, ha incluido la ampliación a una autopista de 6 carriles y el trabajo propuesto para el intercambiador de Paige Avenue. Según el Plan General Adoptado de la Ciudad de Tulare, con fecha 7 de octubre de 2014, la ciudad coordinará con Caltrans las mejoras de la autopista y la coordinación del diseño de los intercambiadores dentro de la Ciudad de Tulare. Este proyecto está incluido en el Programa Federal de Mejoras de Transporte Estatal 2022 y 2023 y se propone para la financiación del Plan de Transporte Regional de la Asociación de Gobiernos del Condado de Tulare.de impacto ambiental.

Carta de comentarios de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU.

La Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. ha revisado el Borrador Recirculado del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental combinado del Departamento de Transporte de California para el proyecto de Tulare a Paige Avenue. Nuestros comentarios se presentan de conformidad con la Ley Nacional de Política Medioambiental, la normativa del Consejo de Calidad Medioambiental (40 CFR, Partes 1500-1508) y el artículo 309 de la Ley de Aire Limpio.

El proyecto propone reducir la aglomeración de tráfico a lo largo de 5,4 millas de la Ruta Estatal 99, desde el cruce de la Avenida 200 hasta el norte del cruce de la Avenida Prosperity, añadiendo dos carriles para vehículos de uso general y reconfigurando el enlace de Paige Avenue. El Borrador de la Evaluación Ambiental considera una Alternativa de No Construir y una Alternativa de Construir con dos opciones de diseño con composiciones de cuatro rotondas con un puente por encima o por debajo del cruce en Paige Avenue. La alternativa de construcción también considera si el proyecto realineará temporalmente hasta 2 acres del Canal Tulare, o instalará alcantarillas bajo la nueva carretera. Ofrecemos las siguientes recomendaciones para su consideración mientras Caltrans prepara un análisis ambiental final y propone una determinación de un hallazgo de impacto no significativo.

Expansión adicional de la Ruta Estatal 99 y demanda inducida

El proyecto propuesto es una de las muchas mejoras de intercambiadores y ampliaciones de carriles para vehículos en el corredor de la Ruta Estatal 99. De acuerdo con el Borrador de la EA (p. 90), Caltrans prevé el desarrollo de un Plan Integral de Corredor Multimodal para reducir los impactos del crecimiento de VMT con carriles controlados y el tránsito a través del corredor que incluye proyectos como el segmento propuesto de Tulare a Paige Avenue. El borrador de EA afirma que el proyecto propuesto aumentaría el total anual de kilómetros recorridos por vehículo en 19.759.200 una vez incluidas las deducciones por kilómetros recorridos por camión. El proyecto de EA establece además que el crecimiento inducido VMT sería mitigado por debajo de un umbral significativo a través de la implementación de carriles gestionados, que se desarrollará en el plan de Corredor Multimodal y se incluirá en el documento ambiental final.

Observamos que en la parte del documento ambiental relativa a la CEQA, Caltrans también revela "la posibilidad de un acontecimiento imprevisto que impidiera completar la mitigación", y que Caltrans consideraría completar el proyecto "con una Declaración de Consideración Excedente para impactos no mitigados". (p.204) En un escenario potencial en el que la mitigación identificada para cumplir con la CEQA no pueda completarse, y Caltrans

continúe persiguiendo una Declaración de Impacto No Significativo, la EPA recomienda que Caltrans indique claramente en el documento ambiental final cómo los impactos restantes no son significativos de conformidad con la NEPA, o si hay suficiente mitigación con el fin de apoyar un FONSI, en lugar de tener que concluir que los impactos significativos restantes pueden resultar. Por ejemplo, si se confía en el esfuerzo del Plan del Corredor Multimodal para reducir los impactos potenciales de la demanda inducida a menos que significativos, aclare qué elementos del plan multimodal serán los compromisos, ya sea como parte de la acción propuesta o como mitigación.

Antes de firmar un FONSI, la EPA recomienda que Caltrans identifique y se comprometa con medidas de mitigación específicas a escala del corredor que reduzcan los efectos de la demanda inducida en el año de apertura de este segmento de la Ruta Estatal 99, incluidas medidas de mitigación que puedan aplicarse de forma práctica a este proyecto y a los segmentos de autopistas e intercambiadores adyacentes. Identificar las medidas de mitigación que podrían aplicarse con antelación y adoptarse en el posterior Plan Integral del Corredor Multimodal.

Dado que las terminales lógicas del proyecto propuesto y su utilidad independiente se encuentran dentro de los límites de la ciudad de Tulare, es fundamental comprometerse, tan pronto como sea posible, a adoptar medidas de mitigación que fomenten la reducción de los desplazamientos en vehículos y faciliten la aplicación del eventual Plan Integral del Corredor Multimodal.

Conformidad del transporte a nivel de proyecto

Sobre la base de la información proporcionada previamente a la EPA a través de la coordinación del grupo de trabajo interinstitucional, la EPA estuvo de acuerdo el 24 de enero de 2022 con la determinación de Caltrans de que el proyecto no es un "proyecto de interés para la calidad del aire", tal como se define a través de la conformidad del transporte a nivel de proyecto.¹ Entendemos que hay múltiples acciones, aprobaciones y planes en curso y futuros que estarán en etapas más avanzadas antes de que se complete el documento ambiental final, incluido el esfuerzo del Plan del Corredor Multimodal. La EPA recomienda que Caltrans identifique si la nueva información disponible desde el 24 de enero de 2022, como resultado de otros esfuerzos de planificación regional, afectaría a la determinación previa del proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire.

Justicia ambiental

A partir del 21 de abril de 2023, la Orden Ejecutiva 12898 ha sido modificada por la Orden Ejecutiva 14096, "Revitalizar el compromiso de nuestra nación con la justicia ambiental para todos".² Tomamos nota de que las preocupaciones de justicia ambiental informaron la decisión de Caltrans de

2019 de discontinuar las Alternativas de Construcción 1 y 2 de mayor consideración. La nueva Orden Ejecutiva desafía a todos los gobiernos a "involucrar significativamente" a las personas para que "estén completamente protegidas de los efectos desproporcionados y adversos para la salud humana y el medio ambiente (incluidos los riesgos) y los peligros, incluidos los relacionados con el cambio climático, los impactos acumulativos de las cargas ambientales y de otro tipo, y el legado de racismo u otras barreras estructurales o sistémicas". (Sec. 2 (b)(1)) Recomendamos a Caltrans que añada información que identifique las reuniones públicas celebradas y los Comentarios respondidos a lo largo de los años de desarrollo del proyecto para documentar plenamente la participación de la comunidad.

Adaptación climática

El Distrito 6 de Caltrans publicó un informe de Prioridades de Adaptación Climática en junio de 2020, 3 que incluye recomendaciones para puentes, alcantarillas y carreteras. Tomamos nota de que no se hace referencia al Informe de Prioridades de Adaptación Climática en el Proyecto de EA. La EPA recomienda que Caltrans confirme que el realineamiento propuesto del Canal de Tulare o que las opciones de diseño de las alcantarillas son coherentes con el informe de Prioridades de Adaptación Climática del Distrito. Incluir en el análisis ambiental final cualquier cambio en el diseño del canal y del alcantarillado que pueda ser necesario para cumplir con las metas y el objetivo de las consideraciones más recientes de adaptación climática del Distrito 6.

Le agradecemos la oportunidad de examinar este proyecto combinado de Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Medioambiental. Agradeceríamos recibir una copia electrónica del documento ambiental definitivo una vez que esté a disposición del público. Si tiene alguna pregunta, póngase en contacto con Zac Appleton, revisor principal de este proyecto, al 415-972-3321 o a appleton.zac@epa.gov.

Atentamente,

Dunning,
Connell

Digitally signed by
Dunning, Connell
Date: 2023.09.22 11:07:27
-07'00'

para Jean Prijatel

Director de la Subdivisión de Revisión Medioambiental

Respuesta de Caltrans a la Agencia de Protección del Medio Ambiente:
Gracias por sus comentarios. Sus comentarios se reproducen a continuación, con una respuesta de Caltrans después de cada comentario.

Comentario 1 (Expansión adicional de la Ruta Estatal 99 y demanda inducida):

El proyecto propuesto es una de las muchas mejoras de intercambiadores y ampliaciones de carriles para vehículos en el corredor de la Ruta Estatal 99. De acuerdo con el Borrador de la EA (p. 90), Caltrans prevé el desarrollo de un Plan Integral de Corredor Multimodal para reducir los impactos del crecimiento de VMT con carriles controlados y el tránsito a través del corredor que incluye proyectos como el segmento propuesto de Tulare a Paige Avenue. El borrador de EA afirma que el proyecto propuesto aumentaría el total anual de kilómetros recorridos por vehículo en 19.759.200 una vez incluidas las deducciones por kilómetros recorridos por camión. El proyecto de EA establece además que el crecimiento inducido VMT sería mitigado por debajo de un umbral significativo a través de la implementación de carriles gestionados, que se desarrollará en el plan de Corredor Multimodal y se incluirá en el documento ambiental final.

Observamos que en la parte del documento ambiental relativa a la CEQA, Caltrans también revela "la posibilidad de un acontecimiento imprevisto que impidiera completar la mitigación", y que Caltrans consideraría completar el proyecto "con una Declaración de Consideración Excedente para impactos no mitigados". (p.204) En un escenario potencial en el que la mitigación identificada para cumplir con la CEQA no pueda completarse, y Caltrans continúe persiguiendo una Declaración de Impacto No Significativo, la EPA recomienda que Caltrans indique claramente en el documento ambiental final cómo los impactos restantes no son significativos de conformidad con la NEPA, o si hay suficiente mitigación con el fin de apoyar un FONSI, en lugar de tener que concluir que los impactos significativos restantes pueden resultar. Por ejemplo, si se confía en el esfuerzo del Plan del Corredor Multimodal para reducir los impactos potenciales de la demanda inducida a menos que significativos, aclare qué elementos del plan multimodal serán los compromisos, ya sea como parte de la acción propuesta o como mitigación.

Antes de firmar un FONSI, la EPA recomienda que Caltrans identifique y se comprometa con medidas de mitigación específicas a escala del corredor que reduzcan los efectos de la demanda inducida en el año de apertura de este segmento de la Ruta Estatal 99, incluidas medidas de mitigación que puedan aplicarse de forma práctica a este proyecto y a los segmentos de autopistas e intercambiadores adyacentes. Identificar las medidas de mitigación que podrían aplicarse con antelación y adoptarse en el posterior Plan Integral del Corredor Multimodal.

Dado que las terminales lógicas del proyecto propuesto y su utilidad independiente se encuentran dentro de los límites de la ciudad de Tulare, es fundamental comprometerse, tan pronto como sea posible, a adoptar medidas de mitigación que fomenten la reducción de los desplazamientos en

vehículos y faciliten la aplicación del eventual Plan Integral del Corredor Multimodal.

Respuesta al Comentario 1: Respuesta de Caltrans al Comentario 1 (Demanda/Mitigación inducida): Caltrans reconoce la recomendación de la EPA y ha actualizado el capítulo 3, sección 3.2.17, del documento ambiental final para indicar que las millas recorridas por los vehículos (VMT), sin medida de mitigación, serían un impacto significativo en virtud de la Ley de Calidad Ambiental de California, pero no significativo en virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental. La Ley nacional de política ambiental no determina la importancia de recursos concretos (transporte), sino de la acción en su conjunto.

Los elementos del plan multimodal forman parte de la medida de mitigación.

Utilizando el Manual de Mitigación del Programa SB 743 de Caltrans, Caltrans ha identificado y se ha comprometido a dos medidas de mitigación que reducirían la demanda inducida y disminuirían significativamente el VMT: (1) utilizar estrategias de gestión de carriles en el marco del Plan Integral de Corredores Multimodales; y (2) ampliar los servicios de tránsito y las rutas de viajes compartidos mediante la asociación con agencias de tránsito debería disminuir total o significativamente el VMT. Estas medidas se abordan a continuación y se exponen en la sección 2.1.9 del DEIR.

1. Plan integral de corredores multimodales

Los Distritos 6, 10 y 3 de Caltrans colaborarán con las agencias locales del Valle de San Joaquín para preparar un Plan Integral de Corredor Multimodal para la Ruta Estatal 99 a través del Valle. El Plan Integral de Corredor Multimodal incluirá la identificación de carriles controlados y oportunidades de cambio de modo en el corredor que permitirán reducir el VMT. Desde el borrador del documento medioambiental, la estrategia de carriles gestionados para reducir el VMT ha sido identificada como la estrategia preferida para reducir los impactos significativos del VMT. Se programará un proyecto para establecer un carril controlado que reduzca el VMT antes del cierre de la construcción del proyecto en 2026.

Caltrans ha hecho dos suposiciones sobre el proyecto de carril gestionado con reducción de VMT: (1) que será principalmente una señalización y delineación para la conversión de carriles; y (2) que el proyecto puede ser modificado para ser incluido en la Operación de Autopistas Estatales de 2024.

Antes del inicio del contrato SP&R, el Distrito 6 de Caltrans ha realizado trabajos preliminares para la investigación e implantación de un carril controlado en las inmediaciones del proyecto. El trabajo preliminar realizado incluye lo siguiente:

- Caltrans ha revisado el Código de Vehículos de California para ver si tiene autoridad para convertir los carriles de uso general existentes en carriles controlados, como los carriles exclusivos para camiones. El Código de Vehículos de California permite a Caltrans reasignar un carril de uso general a un carril controlado mediante cambios en la señalización y el trazado. El Código de Vehículos 21655 otorga a Caltrans la autoridad para designar carriles preferentes en las carreteras, con instrucciones para los automovilistas sobre el uso de dichos carriles. El Manual de California sobre Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico (Sección 2B.31) se utilizará para la señalización de orientación, y los cambios en el Código de Vehículos de California puede ser necesaria para la aplicación.
- Caltrans ha contratado a un consultor para que realice "estudios de ingeniería y tráfico" con el fin de designar carriles específicos para la circulación de vehículos que restrinjan el paso de camiones. Se prevé que este trabajo finalice en 2024.
- Caltrans se ha coordinado con la dirección del distrito para identificar y preparar un calendario de entrega de proyectos para un proyecto del Programa Estatal de Explotación y Protección de Carreteras que se iniciará para un proyecto de carril gestionado que reduzca el VMT.

El calendario propuesto por el Plan Integral de Corredores Multimodales es el siguiente:

- En junio de 2024, se proporcionará a Gestión de Activos la estrategia de carriles gestionados para la reducción de los kilómetros recorridos por vehículo.
- La Gestión de Activos añadirá el proyecto de mitigación al Libro de Proyectos Decenal en julio de 2024.
- La fase K se abrirá para un proyecto de carril gestionado de reducción de VMT, y el trabajo comenzará en el Documento de Inicio del Proyecto en noviembre de 2024.
- El Documento de Inicio del Proyecto se completará en mayo de 2025.
- El proyecto se modificará en el Programa de Explotación y Protección de Carreteras del Estado de 2024 en agosto de 2025
- La fase de aprobación del proyecto y del documento medioambiental comenzará en septiembre de 2025
- El proyecto de carril controlado para la reducción de los kilómetros recorridos por vehículo estará listo para su publicación en el año fiscal 2026/2027 o 2027/2028 y se financiará mediante el Programa Estatal de Explotación y Protección de Carreteras de 2024.

2. Ampliación de las rutas de autobús y viaje compartido del condado de Tulare

Tal y como se establece en la sección 2.1.9 del borrador de documento ambiental/evaluación ambiental, Caltrans mitigará 19.759.200 VMT anuales mediante la firma de acuerdos de cooperación con la Agencia de Tránsito Regional del Condado de Tulare y el Área de Tránsito del Condado de Tulare para promover un mayor uso del transporte público. Esto reducirá sustancialmente los 19.759.200 VMT anuales atribuidos al proyecto.

El compromiso de Caltrans de subvencionar el servicio de autobús del Área de Tránsito del Condado de Tulare para las Rutas 20, 40 y 11x puede reducir el VMT anual en 10.841.600. El compromiso de Caltrans de subvencionar el programa de viajes compartidos de la Agencia de Tránsito Regional del Condado de Tulare puede reducir el VMT anual en 6.544.800.

Es poco probable que estas medidas de mitigación no se apliquen. Suponiendo que una o ambas medidas de mitigación no se apliquen, Caltrans ha determinado que la mejora de la infraestructura es necesaria y compensa el riesgo medioambiental del proyecto (es decir, 19.759.200 VMT anuales más). Los beneficios a nivel estatal del proyecto incluyen el movimiento necesario y eficiente de mercancías en un Sistema de Transporte de Mercancías por Carretera Primaria.

Comentario 2 (Conformidad del transporte a nivel de proyecto):

Sobre la base de la información proporcionada previamente a la EPA a través de la coordinación del grupo de trabajo interinstitucional, la EPA estuvo de acuerdo el 24 de enero de 2022 con la determinación de Caltrans de que el proyecto no es un "proyecto de interés para la calidad del aire", tal como se define a través de la conformidad del transporte a nivel de proyecto.¹ Entendemos que hay múltiples acciones, aprobaciones y planes en curso y futuros que estarán en etapas más avanzadas antes de que se complete el documento ambiental final, incluido el esfuerzo del Plan del Corredor Multimodal. La EPA recomienda que Caltrans identifique si la nueva información disponible desde el 24 de enero de 2022, como resultado de otros esfuerzos de planificación regional, afectaría a la determinación previa del proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire.

Respuesta al Comentario 2 (Actualización de la conformidad a nivel de proyecto): Desde el 24 de enero de 2022, no hay nueva información resultante de otros esfuerzos de planificación regional, que afectaría a la anterior determinación de Proyecto de Preocupación por la Calidad del Aire.

Comentario 3 (Justicia ambiental):

A partir del 21 de abril de 2023, la Orden Ejecutiva 12898 ha sido modificada por la Orden Ejecutiva 14096, "Revitalizar el compromiso de nuestra nación con la justicia ambiental para todos".² Tomamos nota de que las preocupaciones de justicia ambiental informaron la decisión de Caltrans de

2019 de discontinuar las Alternativas de Construcción 1 y 2 de mayor consideración. La nueva Orden Ejecutiva desafía a todos los gobiernos a "involucrar significativamente" a las personas para que "estén completamente protegidas de los efectos desproporcionados y adversos para la salud humana y el medio ambiente (incluidos los riesgos) y los peligros, incluidos los relacionados con el cambio climático, los impactos acumulativos de las cargas ambientales y de otro tipo, y el legado de racismo u otras barreras estructurales o sistémicas". (Sec. 2 (b)(1)) Recomendamos a Caltrans que añada información que identifique las reuniones públicas celebradas y los Comentarios respondidos a lo largo de los años de desarrollo del proyecto para documentar plenamente la participación de la comunidad.

Respuesta al Comentario 3 (Actualización de la Justicia Medioambiental para reflejar la participación adicional de la comunidad): El capítulo 4 (Comentarios y coordinación) del documento ambiental final se actualizó para resumir la participación de la comunidad y las audiencias públicas que tuvieron lugar durante los dos períodos de circulación pública del proyecto de documento ambiental y del proyecto de documento ambiental recirculado.

Comentario 4 (Adaptación climática):

El Distrito 6 de Caltrans publicó un informe de Prioridades de Adaptación Climática en junio de 2020, 3 que incluye recomendaciones para puentes, alcantarillas y carreteras. Tomamos nota de que no se hace referencia al Informe de Prioridades de Adaptación Climática en el Proyecto de EA. La EPA recomienda que Caltrans confirme que el realineamiento propuesto del Canal de Tulare o que las opciones de diseño de las alcantarillas son coherentes con el informe de Prioridades de Adaptación Climática del Distrito. Incluir en el análisis ambiental final cualquier cambio en el diseño del canal y del alcantarillado que pueda ser necesario para cumplir con las metas y el objetivo de las consideraciones más recientes de adaptación climática del Distrito 6.

Respuesta al Comentario 4 (Adaptación climática): El canal no se incluyó en el Informe de Prioridades de Adaptación Climática. Sólo se incluyen en el análisis los bienes que se ha determinado que están potencialmente expuestos a un peligro climático.

Lista de estudios técnicos

Draft Relocation Memorandum/Documento Preliminar del Memorando de Reubicación: noviembre 2020

Air Quality Report/Informe de calidad del aire: septiembre 2022

Noise Study Report/Informe del Estudio de Ruidos: noviembre 2021

Addendum Noise Study Report/Anexo Informe de estudio de ruido: junio 2023

Water Quality Assessment Report/Informe de evaluación de la calidad del agua: julio 2021

Natural Environment Study (Minimal Impacts)/Estudio del medio natural (Impactos mínimos): noviembre 2021

Historic Property Survey Report/Informe del Inventario Arqueológico: noviembre de 2020

Supplementary Historical Property Survey Report/Informe del Inventario de la Propiedad Histórica Complementario: junio 2021

Supplemental Archaeological Survey Report/Informe del Inventario Arqueológico Complementario: marzo 2022

Paleontology Evaluation Report and Preliminary Mitigation Measures/Informe de la Evaluación Paleontológica y Medidas Preliminares de Mitigación: julio 2021

Initial Site Assessment/Evaluación inicial del sitio: noviembre 2021

Preliminary Site Investigation/Investigación preliminar del sitio: setiembre 2022

Scenic Resource Evaluation/Visual Impact Assessment/Evaluación de Recursos Escénicos/Evaluación del Impacto Visual: diciembre 2021

Induced VMT Analysis/Análisis de las millas de recorrido vehicular generadas: setiembre 2021

Para obtener una copia de uno o más de estos estudios, informes técnicos o del Informe de Impacto Ambiental/Evaluación Ambiental, envíe su solicitud a:

Javier Almaguer
District 6 Environmental Division
California Department of Transportation
2015 East Shields Avenue, Suite 100, Fresno, California 93726

O envíe su solicitud por correo electrónico a: javier.almaguer@dot.ca.gov

O llame al teléfono: 559-287 9320

Proporcione la siguiente información en su solicitud:

Título del Proyecto: Ampliación a Seis Carriles de la Autopista en Tulare y Mejoras del Intercambio de Paige Avenue

Información general de la ubicación: ampliación de la ruta estatal 99 de cuatro a seis carriles desde la milla

25.4 a milla 30.0 y reconstrucción del Intercambio de Paige Avenue en la Ciudad de Tulare en el Condado de Tulare

Número de distrito-código de condado-ruta-milla: 06-TUL-99-PM 25.2-30.6 Número de identificación del proyecto: 0614000040