

RESUMEN EJECUTIVO

Este es el Informe de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) ~~en borrador final~~ de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés) para San Diego Forward: El Plan Regional 2021 (“el Plan propuesto”). Se ha preparado según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) (Código de Recursos Públicos [PRC, por sus siglas en inglés] Sección 21000 et seq.), y los Lineamientos para la Implementación de CEQA (Lineamientos CEQA) (14 Código de Regulaciones de California, Secciones 15000 et seq.). El Plan propuesto es una actualización a San Diego Forward: El Plan Regional 2015 (“el Plan Regional 2015”), adoptado en octubre de 2015, y el Plan Federal de Transporte Regional de 2019 (“el RTP Federal de 2019”), adoptado en octubre de 2019. El Plan propuesto actualiza el Plan Regional Integral (RCP, por sus siglas en inglés) para la región de San Diego y el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS (por sus siglas en inglés)).

Este EIR ~~en borrador final~~ analiza los impactos ambientales importantes del Plan propuesto, las medidas de mitigación para evitar o reducir estos impactos, y las alternativas al Plan propuesto. Este se preparó para divulgar esta información a los encargados de tomar decisiones, a los miembros de la sociedad y a las agencias públicas para que puedan tomar decisiones informadas sobre el Plan propuesto. CEQA requiere que los encargados de tomar decisiones lo hagan de manera informada sobre un proyecto, considerando los datos presentados en el EIR, junto con los factores sociales, económicos y de otros factores.

Este EIR en borrador ~~estuvo~~ disponible por un período de revisión pública de 45 días a partir del 27 de agosto de 2021 al 11 de octubre de 2021. Después del período de revisión pública, SANDAG ~~preparó~~ preparará respuestas escritas a las inquietudes ambientales importantes que se presenten en los comentarios del EIR en borrador. El EIR final ~~incluye~~ incluirá revisiones del EIR en borrador, los comentarios recibidos en el EIR en borrador literales o resumidos, y las respuestas de SANDAG a las inquietudes ambientales importantes que se presenten en los comentarios públicos (Anexo P).

ES.1 RESUMEN DEL PLAN PROPUESTO

El Plan propuesto incluye un proyecto para un sistema de transporte regional, que preste el servicio a residentes y trabajadores actuales y futuros dentro de la región de San Diego (Figura 2.-1) que, además, mejora la calidad de vida y ofrece más opciones de movilidad para las personas y los productos. El Plan propuesto se anticipa hasta 2050 e incluye a más de 430,000 residentes nuevos, aproximadamente 440,000 empleos nuevos y más de 280,000 unidades habitacionales nuevas.

El propósito principal del Plan propuesto, en resumen, es desarrollar un Plan Regional que aborde los muchos desafíos del transporte regional que están relacionados estrechamente con problemas más importantes de la sociedad que afectan la calidad de vida de todos, incluyendo las desigualdades económicas y sociales, el cambio climático, la salud pública y la seguridad. Acorde con este propósito principal, SANDAG desarrolló los siguientes objetivos del proyecto para este EIR:

1. Enfocar el crecimiento de la población y el empleo en los centros de movilidad y las áreas urbanas existentes para proteger las zonas de hábitat sensibles y de recursos naturales.
2. Proporcionar inversiones para el transporte que apoyen los patrones de desarrollo de zonas compactas y reduzcan la expansión.

3. Cumplir los objetivos de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos para la región de San Diego por la Junta de Recursos del Aire de California y la Mesa Directiva de SANDAG.
4. Proporcionar inversión en transporte y patrones de uso del suelo que promuevan la igualdad social.
5. Proporcionar inversiones de transporte y patrones de uso del suelo que reduzcan las millas vehiculares recorridas y mejoren la calidad del aire.
6. Proporcionar acceso multimodal a centros de trabajo y destinos clave para todas las comunidades.
7. Mejorar la eficiencia de la red de transporte para las personas y productos en tránsito a través de la implementación de nuevas tecnologías.

Bajo el Proyecto de Ley (SB, por sus siglas en inglés) 375 del Senado, el plan de transporte regional debe incluir una SCS que contenga estrategias para el uso del suelo, vivienda y transporte, que, si se implementa, debería permitir que la región alcance sus objetivos regionales para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero GEI por el uso de vehículos de pasajeros según las disposiciones de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés). El propósito de una SCS es alinear la planificación regional del transporte, vivienda y uso del suelo para alcanzar el objetivo regional de reducción de GEI. Aunque el SB 375 establece objetivos de reducción de GEI solo para los años 2020 y 2035, el Plan propuesto también incluye un horizonte de tiempo más largo para 2050. Esto se llevó a cabo porque un programa de financiamiento al transporte local importante (la Normativa de Extensión y el Plan de Gastos *TransNet*) se extiende hasta casi 2050.

El patrón de uso del suelo de la SCS se concentra en el desarrollo futuro en áreas que apoyan la relación con los servicios de tránsito de alta frecuencia llamados *Centros de Movilidad*. El Plan propuesto incentiva los usos del suelo y la infraestructura de transporte en las áreas del Centro de Movilidad que maximizan la conectividad del sistema de transporte. Los Centros de Movilidad se proponen para comunidades con una alta concentración de personas, destinos y opciones de viaje en donde la densificación se prevé en la SCS. Los Centros de Movilidad son únicos para cada comunidad y reflejan las necesidades de transporte comunitario correspondientes, y se desarrollarían de acuerdo con la autoridad del uso del suelo reservada para las jurisdicciones locales.

El Plan propuesto incluye la SCS al igual que los "5 Grandes Movimientos", mejoras a la red de transporte y políticas y programas de apoyo. Los 5 Grandes Movimientos constan de Corredores Completos, Avances en el Tránsito, Centros de Movilidad, Flotas Flexibles y Sistemas Operativos del Futuro (Sistema Operativo de Próxima Generación), y cada uno de estos elementos se discute con mayor detalle en la Sección 2.5.1, *Los 5 Grandes Movimientos*, de este EIR.

El Plan propuesto crea un sistema de transporte integrado en los 11 Corredores Turísticos Principales de la región de San Diego, específicamente: South Bay a Sorrento; Centro de Movilidad Principal; Ruta Estatal 125 (SR 125); Interestatal 15 (I-15); Interestatal 5 (I-5) Corredor de la Costa Norte; Ruta Estatal 94 (SR 94); Interestatal 8 (I-8); Costa, Cañones y Senderos; Ruta Estatal 56 (SR 56); San Vicente y Condado Norte. Los componentes del sistema en cada Corredor Turístico Principal constan de mejoras al transporte bajo cada uno de los 5 Grandes Movimientos, Conectividad mejorada del aeropuerto y Frontera/Puertos de entrada mejorados. El Plan propuesto consta de 11 políticas y programas que apoyan la implementación de la red de transporte y la SCS.

ES.2 UBICACIÓN DEL PROYECTO

El límite del proyecto del Plan propuesto incluye toda la región de San Diego, que está compuesta por más de 4,200 millas cuadradas (vea la Figura 2-1). Hacia el norte, la región colinda con los condados de Orange y Riverside, aunque ampliamente separada del Condado de Orange por la Base del Cuerpo de Marines Camp Pendleton. Al sur de la región se encuentra la frontera de EE. UU. con México. El Océano Pacífico forma una frontera natural hacia el oeste, y la región comparte una frontera con el Condado Imperial hacia el este. La mayor parte del desarrollo urbano se encuentra en el área occidental de la región de San Diego a lo largo de la costa. Las comunidades ubicadas tierra adentro en el área oeste de la región se han enfocado en mantener un carácter rural. Más de la mitad de toda la superficie terrestre en la región no está disponible para desarrollo público, incluyendo las propiedades públicas, dedicadas a parques y los espacios abiertos, las áreas están limitadas por motivos ambientales y para uso militar. La región de San Diego cuenta con el apoyo de una red existente de autopistas, autovías, arterias regionales, corredores de tránsito, corredores de tránsito para autobuses y trenes regionales, ciclovías, aeropuertos comerciales y generales, puertos marítimos y puertos de ingreso en la frontera EE.UU./México. La ubicación y el entorno ambiental del proyecto se discuten con mayor detalle en el Capítulo 3, *Entorno ambiental*.

ES.3 ÁREAS DE CONTROVERSIA

La Sección 15123(b)(2) de los Lineamientos de CEQA, requiere que un EIR contenga una discusión de las áreas de controversia conocidas por la agencia principal, incluyendo inquietudes de las agencias y el público. Durante el proceso de alcance del EIR y a través de los comentarios del público sobre el Plan propuesto se identificaron varias áreas de controversia además del proceso de Aviso de Preparación (NOP, por sus siglas en inglés).

Estas áreas de inquietud fueron presentadas a través de cartas y entregadas en las reuniones de la Mesa Directiva de SANDAG. En ningún orden en particular, las áreas de controversia conocidas de SANDAG incluyen:

- Proporcionar un aumento en el transporte *Rápido*, la Línea Morada como un Tranvía, y otras mejoras al servicio del corredor de trenes.
- Determinar una solución adecuada a largo plazo para continuar el servicio de trenes en toda el área de los Riscos de Del Mar.
- Importancia de cumplir y exceder el SB 375 y otros objetivos de reducción del gas de efecto invernadero del estado.
- Cómo proporcionar un sistema de transporte eficiente e igualitario.
- Cómo abordar la necesidad de vivienda asequible en la región; hacer inversiones de infraestructura en áreas con futuro crecimiento en viviendas.
- Ya sea para proporcionar subsidios a las tarifas de tránsito para Youth Opportunity Passes (Pases para jóvenes), ciudadanos de la tercera edad y miembros vulnerables de la comunidad.
- Cómo abordar las diferencias regionales en el acceso digital.
- Ya sea reducir las autopistas en expansión y enfocarse en el uso del suelo y el crecimiento del transporte dentro de las áreas centrales urbanas que cubrirían las necesidades de transporte y vivienda asequibles y alcanzarían los objetivos de la reducción de GEI y millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés).
- Cómo reducir los niveles de contaminación relacionados con el transporte en comunidades vulnerables.
- Cómo acomodar el crecimiento futuro y la vivienda mientras se disminuye la expansión en áreas de espacio abierto natural.

- Proporcionar oportunidades seguras para las bicicletas y caminatas que estimulan mayor actividad física.

ES.4 PROBLEMAS QUE SE DEBEN RESOLVER

La Sección 15123(b)(3) de los Lineamientos de CEQA, requiere que el EIR contenga una discusión de los problemas que se deben resolver. Los problemas que se deben resolver en este EIR incluyen elegir entre alternativas al Plan propuesto y decidir cómo mitigar los impactos ambientales importantes del Plan propuesto. Adicionalmente, si adopta el Plan propuesto, la Mesa Directiva de SANDAG debe decidir si los beneficios específicos sociales, económicos o de otra índole del Plan propuesto superan sus impactos ambientales irremediables importantes; si es así, la Mesa Directiva debe adoptar una Declaración de Consideraciones Fundamentales.

ES.5 RESUMEN DE IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La Tabla ES-1 proporciona un resumen de impactos ambientales, medidas de mitigación para evitar o reducir los impactos importantes, y relevancia del impacto después de aplicar la mitigación para 2020, 2035 y 2050. Este resumen se basa en los análisis de impacto que se proporcionan en el Capítulo 4, las Secciones 4.1 a 4.19. Un análisis detallado de los efectos acumulados se proporciona en el Capítulo 5, el cual identifica los posibles proyectos futuros, al igual que los documentos de planificación regional y otras proyecciones de crecimiento y analiza los efectos ambientales acumulados para cada área de recurso ambiental cuando se combina con el Plan propuesto.

Tabla ES-1
Resumen de impactos ambientales y medidas de mitigación

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.1 Recursos estéticos y visuales				
AES-1 Tener un efecto adverso sustancial sobre una vista escénica Impacto importante en 2025, 2035 y 2050	AES-1a Proteger la visión pública de las vistas escénicas para mejorar la red de transporte AES-1b Proteger la visión pública de las vistas escénicas para los proyectos de desarrollo	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
AES-2 Dañar significativamente los recursos escénicos, incluyendo, pero sin limitarse a árboles, rocas, afloramientos y estructuras históricas dentro de una autopista escénica estatal Impacto importante en 2025, 2035 y 2050	AES-1a Proteger la visión pública de las vistas escénicas para mejorar la red de transporte AES-2a Reducir los impactos en los recursos escénicos dentro de una autopista escénica estatal y recursos escénicos locales para mejorar la red de transporte AES-2b Reducir los impactos en los recursos escénicos dentro de una autopista escénica estatal y recursos escénicos locales para proyectos de desarrollo	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>AES-3 Degradar sustancialmente el carácter visual existente o la calidad de las vistas públicas del sitio y sus alrededores, incluyendo agregar un elemento visual de carácter urbano a un área espacial rural o abierta existente, contradictorias a las regulaciones que controlan la calidad escénica</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AES-1a Proteger la visión pública de las vistas escénicas para mejorar la red de transporte</p> <p>AES-2a Reducir los impactos en los recursos escénicos dentro de una autopista escénica estatal y recursos escénicos locales para mejorar la red de transporte</p> <p>AES-2b Reducir los impactos en los recursos escénicos dentro de una autopista escénica estatal y recursos escénicos locales para proyectos de desarrollo</p> <p>AES-3a Reducir los impactos en el carácter visual para mejorar la red de transporte</p> <p>AES-3b Reducir los impactos en el carácter visual para los proyectos de desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>AES-4 Degradar significativamente el carácter visual existente o la calidad de la visión pública del sitio y sus alrededores al crear una nueva fuente de luz o resplandor sustancial que podría afectar adversamente las visiones diurnas o nocturnas.</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AES-4a Minimizar los efectos de la luz y el resplandor para mejorar la red de transporte</p> <p>AES-4b Minimizar los efectos de la luz y el resplandor para proyectos de desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
4.2 Recursos agrícolas y forestales				
<p>AG-1 Convertir las zonas agrícolas para uso no agrícola</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AG-1a Preservar las zonas agrícolas existentes</p> <p>AG-1b Reducir la mejora de la red de transporte y los conflictos de desarrollo con operaciones agrícolas</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>AG-2 Interferir con la zonificación existente para el uso agrícola o un contrato de la Ley de Williamson</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AG-1a Preservar las zonas agrícolas existentes</p> <p>AG-1b Reducir la mejora de la red de transporte y los conflictos de desarrollo con operaciones agrícolas</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>FR-1 Convertir u ocasionar la pérdida de la "Zona Forestal" tal y como se define en la Ley de Patrimonio Forestal de California de 2007 (Código de Recursos Públicos, Sección 12220(g))</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>FR-1 Reducir los impactos en las zonas forestales</p> <p>BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y evasión para las comunidades naturales susceptibles y los recursos acuáticos regulados</p> <p>BIO-1b Proporcionar mitigación compensatoria</p> <p>BIO-1e Implementar mejores prácticas de manejo para evitar impactos directos</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
4.3 Calidad del aire				
<p>AQ-1 Interferir u obstruir la implementación de la Estrategia regional de calidad de aire y/o Plan de implementación estatal</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>AQ-2 Provocar un aumento neto considerable acumulativo en los contaminantes de criterios no alcanzados, incluyendo VOC, NO_x, PM10, PM2.5 y SO_x</p> <p>Impacto importante en 2050. Impacto menos que importante en 2025 y 2035.</p>	<p>AQ-2a Garantizar el financiamiento de incentivos</p> <p>AQ-2b Comprar Trenes emisión cero</p> <p>GHG-5^a Asignar financiamiento competitivo de subvención a proyectos que reducen las emisiones de GEI y para actualizaciones a CAPS o planes de reducción de GEI</p> <p>GHG-5b Establecer nuevos programas de financiamiento para infraestructura y vehículos emisión cero</p> <p>GHG-5d Desarrollar e implementar la estrategia de equidad digital regional y el plan de acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la brecha digital</p> <p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir las emisiones GEI de los proyectos de desarrollo</p> <p>TRA-2 Lograr más reducciones VMT para los proyectos de transporte y desarrollo</p>	No aplica	No aplica	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>AQ-3 Provocar las emisiones relacionadas con la construcción sobre los umbrales de emisión de masa regional</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AQ-3a Implementar las mejores prácticas de manejo para el polvo fugitivo</p> <p>AQ-3b Reducir las emisiones de diésel del equipo todo terreno durante la construcción</p> <p>AQ-3c Reducir las emisiones de diésel de los vehículos para carretera</p> <p>GHG-5e Implementar medidas para reducir las emisiones de GEI de los proyectos de transporte</p> <p>GHG-5f Implementar medidas para reducir las emisiones de GEI de los proyectos de desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>AQ-4 Exponer los receptores vulnerables a concentraciones sustanciales de PM10 y PM2.5</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AQ-2a Garantizar el financiamiento de incentivos</p> <p>AQ-4 Reducir la exposición a partículas localizadas y/o emisiones TAC</p> <p>GHG-5^a Asignar financiamiento competitivo de subvención a proyectos que reducen las emisiones de GEI y para actualizaciones a CAPS o planes de reducción de GEI</p> <p>GHG-5b Establecer nuevos programas de financiamiento para infraestructura y vehículos emisión cero</p> <p>GHG-5d Desarrollar e implementar la estrategia de equidad digital regional y el plan de acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la brecha digital</p> <p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir emisiones de GEI de los proyectos de desarrollo</p> <p>TRA-2 Lograr más reducciones VMT para los proyectos de transporte y desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

<p>AQ-5 Exponer los receptores vulnerables a concentraciones sustanciales de TAC</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>AQ-2a Garantizar el financiamiento de incentivos</p> <p>AQ-4 Reducir la exposición a partículas localizadas y/o emisiones TAC</p> <p>AQ-5a Reducir la exposición a emisiones contaminantes de aire tóxico localizado</p> <p>AQ-5b. Reducir la exposición a emisiones contaminantes de aire tóxico localizado durante el diseño de las vías férreas</p> <p>GHG-5^a Asignar financiamiento competitivo de subvención a proyectos que reducen las emisiones de GEI y para actualizaciones a CAPS o planes de reducción de GEI</p> <p>GHG-5b Establecer nuevos programas de financiamiento para infraestructura y vehículos emisión cero</p> <p>GHG-5d Desarrollar e implementar la estrategia de equidad digital regional y el plan de acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la brecha digital</p> <p>GHG-5f. Implementar medidas para reducir emisiones de GEI de los proyectos de desarrollo</p>	<p>Importante e inevitable</p>	<p>Importante e inevitable</p>	<p>Importante e inevitable</p>
--	--	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
	TRA-2 Lograr más reducciones VMT para los proyectos de transporte y desarrollo			
AQ-6 Exponer los receptores vulnerables a las zonas contaminadas con monóxido de carbono Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
AQ-7 Causar otras emisiones (como las que causan los malos olores) que afectan adversamente un número significativo de personas Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.4 Recursos biológicos				

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>BIO-1 Tener un efecto adverso importante en las comunidades naturales identificadas en los planes locales y regionales, políticas, regulaciones, o por CDFW o USFWS; o tener un efecto adverso importante en las aguas y los humedales regulados a nivel estatal y federal a través de extracción directa, relleno, interrupción hidrológica, u otra medida</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y evasión para zonas con comunidades de vegetación natural y sensible y recursos acuáticos regulados</p> <p>BIO-1b Proporcionar mitigación compensatoria</p> <p>BIO-1c Preparar un plan de restauración del hábitat</p> <p>BIO-1d Preparar el hábitat/planes de manejo a largo plazo</p> <p>Bio-1e Implementar mejores prácticas de manejo para evitar impactos directos</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>BIO-2 Tener un efecto adverso importante, ya sea directa o indirectamente, en cualquier especie identificada como candidata, sensitiva, o de condición especial en los planes, políticas, o regulaciones regionales, o listada por CDFW o USFWS, incluyendo su hábitat crítico designado por el gobierno federal, o especies que son considerados sensitivos según los lineamientos CEQA Sección 15380</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>BIO-2a Implementar medidas de diseño, minimización y evasión para especies animales de condición especial</p> <p>BIO-2b Proporcionar mitigación compensatoria para las especies vegetales de condición especial</p> <p>BIO-2c Proporcionar mitigación compensatoria para las especies animales de condición especial</p> <p>BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y evasión para zonas con comunidades de vegetación natural y sensible y recursos acuáticos regulados</p> <p>BIO-1b Proporcionar mitigación compensatoria</p> <p>BIO-1c Preparar un plan de restauración del hábitat</p> <p>BIO-1d Preparar el hábitat/planes de manejo a largo plazo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
BIO-3 Interferir substancialmente con el desplazamiento de cualquier pez nativo a la región o cualquier pez migratorio o especies silvestres o con los corredores de vida silvestre, o impedir el uso de los viveros silvestres nativos a la región Impacto importante en 2025, 2035 y 2050	BIO-3 Facilitar el desplazamiento de la fauna	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
BIO-4 Interferir con las disposiciones del HCP, NCCP implementados u otros planes de conservación o con cualquier política o norma local que proteja los recursos biológicos Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.5 Recursos culturales				
CULT-1 Causar un cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso histórico o recurso arqueológico único Impacto importante en 2025, 2035 y 2050	CULT-1a Desarrollar medidas a nivel de proyecto para los proyectos de desarrollo y mejoras a la red de transporte CULT-1b Implementar los Programas de monitoreo y recopilación de datos para los proyectos de desarrollo y mejoras a la red de transporte	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>CULT-2 Alterar cualquier resto humano, incluyendo los sepultados fuera de los cementerios exclusivos, violando las leyes y regulaciones existentes que protegen los restos humanos</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.6 Energía				
<p>EN-1 Causar un impacto ambiental potencialmente significativo debido al consumo excesivo, ineficiente e innecesario de energía durante la construcción y operación del proyecto</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>EN-2 Interferir u obstruir un plan estatal o local para energía renovable o eficiencia energética</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.7 Geología, suelos y recursos paleontológicos				
<p>GEO-1 Causar, directa o indirectamente, posibles efectos adversos importantes, incluyendo riesgo de pérdida, daño o muerte, incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ruptura de una falla sismológica conocida, como se detalla en el Mapa de zonificación de fallas sismológicas Alquist-Priolo emitido por el geólogo estatal para el área, o con base en otra evidencia sustancial que demuestra que una falla sismológica está activa; • fuertes sacudidas sísmicas del suelo; • fallas del terreno relacionadas con sismos, incluyendo licuefacción y • aludes <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>GEO-2 Localizar proyectos en una unidad geológica o suelo amplio o inestable, o que se convierte en inestable debido al proyecto, y que posiblemente cause un alud dentro o fuera del sitio, expansión lateral, hundimiento, licuefacción o colapso, creando riesgos importantes directos o indirectos a la vida o a la propiedad</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GEO-3 Causar erosión significativa del suelo o la pérdida de capa superficial</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GEO-4 Tener suelos que no pueden soportar adecuadamente el uso de tanques sépticos o sistemas alternativos de desecho de aguas residuales en donde no se cuenta con drenajes para el desecho de aguas residuales, causando potencialmente efectos adversos de agua subterránea</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>PALEO-1 Destruir directa o indirectamente un único recurso o sitio paleontológico o una característica geológica única</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>PALEO-1a Identificar el potencial de los recursos paleontológicos únicos o las características geológicas únicas para los proyectos de desarrollo y las mejoras a la red de transporte</p> <p>PALEO-1b Evitar y reducir los impactos en los recursos paleontológicos únicos o las características geológicas únicas para los proyectos de desarrollo o las mejoras a la red de transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
4.8 Emisiones de gas invernadero				
<p>GHG-1 Causar, directa o indirectamente, el aumento en las emisiones de GEI en comparación con las condiciones existentes (2016)</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GHG-2 Interferir con los logros regionales de SANDAG del SB 375 objetivos de la reducción de emisiones de GEI para 2035</p> <p>Impacto menos que importante en 2035</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>GHG-3 Interferir u obstruir el logro de al menos una reducción del 30% en las emisiones de GEI per cápita del sector completo de transporte para 2035 en comparación con las condiciones existentes (2016)</p> <p>Impacto menos que importante en 2035</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GHG-4 Interferir u obstruir la implementación de plantas locales adoptadas para reducir las emisiones de GEI</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>GHG-5 Ser inconsistentes con la capacidad del estado de lograr la reducción objetivo de 2030 del SB 32 y los objetivos de reducción a largo plazo de las Órdenes Ejecutivas S-3-05 y B-55-18.</p> <p>Impacto importante en 2030, 2045 y 2050</p>	<p>GHG-5a Asignar fondos de donaciones competitivas para proyectos que reducen las emisiones de GEI y para actualizaciones a CAP o a la reducción de GEI</p> <p>GHG-5b Establecer nuevos programas de financiamiento para infraestructura y vehículos emisión cero</p> <p>GHG-5c Implementar soluciones climáticas de acuerdo con la naturaleza para eliminar el dióxido de carbono de la atmósfera</p> <p>GHG-5d Desarrollar e implementar la estrategia de equidad digital regional y el plan de acción para promover las</p>	Importante e inevitable (en 2030)	Importante e inevitable (en 2045)	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
	<p>ciudades inteligentes y cerrar la brecha digital</p> <p>GHG-5e Implementar medidas para reducir las emisiones de GEI de los proyectos de transporte</p> <p>GHG-5f Implementar medidas para reducir las emisiones de GEI de los proyectos de desarrollo</p> <p>AQ-3b Reducir las emisiones de diésel del equipo todo terreno durante la construcción</p> <p>AQ-3c Reducir las emisiones de diésel de los vehículos para carretera</p> <p>AQ-4 Reducir la exposición a partículas localizadas y/o emisiones TAC</p> <p>TRA-2 Lograr más reducciones VMT para los proyectos de transporte y desarrollo</p> <p>WS-1a Implementar las medidas de conservación de agua para las mejoras a la red de transporte</p> <p>WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo</p>			
4.9 Peligros y materiales peligrosos				

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>HAZ-1 Crear un peligro importante para generar emisiones peligrosas o manipular los materiales peligrosos o causar la liberación de materiales peligrosos en el ambiente antes de una construcción, demolición y/o actividades de construcción, incluyendo ubicarse en un sitio de materiales peligrosos según el Código Gubernamental, Sección 65952.5</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>HAZ-2 Crear un peligro significativo para el público, escuelas a un cuarto de milla de distancia o al ambiente mediante el uso, manipulación, transporte o desecho rutinario de materiales peligrosos</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>HAZ-3 Para un proyecto ubicado dentro de un plan de uso del suelo en un aeropuerto o, en donde dicho plan no se ha adoptado, dentro de dos millas de un aeropuerto público o un aeropuerto de uso público, ocasionar un peligro a la seguridad para las personas que residen o trabajan en el área del proyecto</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>HAZ-4 Perjudicar la implementación o interferir físicamente con el plan de respuesta de una emergencia adoptada o un plan de evacuación de emergencia u ocasionar un acceso de emergencia inadecuado</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.10 Hidrología y calidad del agua				
<p>HWQ-1 Degradar sustancialmente la calidad del agua superficial o del agua subterránea, incluyendo en violación de cualquier norma de calidad del agua o requerimiento de desecho de aguas o que interfiera con un plan de control de la calidad del agua o su implementación</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>HWQ-2 Alterar sustancialmente el patrón de drenajes existente de un área, incluyendo la alteración del curso de un arroyo o río o al agregar las superficies impermeables, de manera que pudiera causar erosión o entarquinamiento sustancial dentro o fuera del sitio</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>HWQ-3 Alterar sustancialmente el patrón de drenajes existente de un área, incluyendo la alteración del curso de un arroyo o río o al agregar las superficies impermeables, de manera que pudiera (i) causar inundaciones dentro o fuera del sitio o (ii) impedir o redirigir los flujos de la inundación</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
<p>HWQ-4 Aumentar sustancialmente el riesgo de liberación de contaminantes debido a la inundación de un peligro por inundación, un tsunami o una zona seiche</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.11 Uso del suelo				
<p>LU-1 Dividir físicamente una comunidad establecida</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	LU-1 Proporcionar acceso y conexiones para las mejoras a la red de transporte	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>LU-2 Causar un impacto ambiental importante debido a un conflicto con cualquier plan de uso del suelo, política o regulación (incluyendo, pero sin limitarse al plan general, programa costero local u ordenanza de zonificación) y causar un cambio físico al ambiente que todavía no se aborda en los otros capítulos de recursos de este EIR</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.12 Recursos minerales				
<p>MR-1 Causar la pérdida de disponibilidad de sitios de suministro de recursos minerales y agregados conocidos que pudieran ser valiosos para la región y los residentes del estado o causar la pérdida de la disponibilidad del sitio de recuperación de recursos minerales importante localmente como se describe en el plan general local, el plan específico u otro plan de uso del suelo</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>MR-1a Conservar los recursos agregados y minerales durante la planificación y diseño de los proyectos de desarrollo</p> <p>MR-1b Conservar los recursos agregados y minerales durante la planificación y diseño de las mejoras a la red de transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.13 Ruido y vibración				
<p>NOI-1 Generar un aumento sustancial temporal o permanente en los niveles de ruido ambientales en los alrededores del proyecto que superen las normas establecidas en el plan general local o en la ordenanza de ruido, o las normas vigentes de otras agencias; o generar un aumento absoluto sustancial en el ruido ambiental</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>NOI-1a Implementar medidas para la reducción de ruido por construcciones para los proyectos de desarrollo y mejoras a la red de transporte</p> <p>NOI-1b Implementar medidas para la reducción de ruido operativo para mejoras a la red de transporte</p> <p>NOI-1c Implementar medidas de reducción de ruido operativo para proyectos de desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>NOI-2 Generar exceso de vibraciones del suelo o niveles de ruido del suelo</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>NOI-2a Implementar medidas para la reducción de vibración y ruido del suelo por construcciones</p> <p>NOI-2b Implementar medidas para la reducción de la vibración y ruidos del suelo para las operaciones ferroviarias</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>NOI-3 Para un proyecto ubicado dentro de los alrededores de una pista de aterrizaje privada o un plan de uso del suelo para aeropuertos o, en donde dicho plan no se ha adoptado, dentro de dos millas de un aeropuerto público o un aeropuerto de uso público, el proyecto expondría a los residentes o trabajadores en el área del proyecto a niveles de ruido excesivo</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.14 Población y vivienda				
<p>POP-1 Inducir el crecimiento sustancial no planificado de la población en áreas de la región, directa (es decir, al proponer nuevas viviendas y negocios) o indirectamente (es decir, al ampliar los caminos y otra infraestructura)</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	Mitigación no viable	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>POP-2 Desplazar cifras importantes de personas o unidades habitacionales, que necesitarían la construcción de viviendas de reemplazo en cualquier lugar</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>POP-2a Diseñar proyectos de desarrollo para reducir el desplazamiento</p> <p>POP-2b Diseñar proyectos de mejora de la red de transporte para reducir el desplazamiento</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.15 Servicios públicos				
<p>PS-1 Causar impactos físicos sustanciales adversos relacionados con la prestación o necesidad de centros públicos nuevos o físicamente alterados (es decir, ampliadas), para mantener la protección apropiada de los bomberos y la policía, servicios de emergencia, escuelas, bibliotecas y centros de recreación</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>PS-1 Implementar medidas de mitigación para centros de servicio público nuevos/ampliados</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>REC-1 Aumentar el uso de parques regionales y de vecindario existentes u otros centros recreativos de tal manera que ocurriría o aceleraría el deterioro físico sustancial del centro</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>REC-1 Implementar medidas de mitigación para parques y otros centros recreativos</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>U-1 Causar la expansión, reubicación o construcción de la recolección y tratamiento de aguas residuales, drenajes de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o centros de telecomunicaciones para cubrir las necesidades de capacidad proyectadas, cuya construcción podría causar impactos ambientales significativos</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>U-1a Implementar medidas de mitigación para centros de aguas residuales, aguas pluviales, electricidad, gas natural y telecomunicaciones nuevos/ampliados relacionados con los proyectos de desarrollo</p> <p>U-1b Implementar medidas de mitigación para centros de aguas pluviales nuevos/ampliados relacionados con las mejoras a la red de transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>U-2 Generar desperdicios sólidos que superen las normas estatales o locales o que superen la capacidad de la infraestructura local; afectar negativamente la provisión de servicios para desperdicios sólidos o limitar el logro de objetivos de reducción de desperdicios sólidos; o no cumplir con los estatutos y regulaciones de reducción y gestión federal, estatal y local relacionadas con el desperdicio de sólidos</p> <p>Impacto importante en 2035 y 2050. Impacto menos que importante en 2025.</p>	<p>U-2a Implementar medidas de mitigación para centros de servicio público nuevos/ampliados</p> <p>U-2b Reducir los desperdicios de construcciones</p> <p>U-2c Reducir los desperdicios operativos</p>	No aplica	Importante e inevitable	Importante e inevitable
4.16 Transporte				
<p>TRA-1 Interferir con un programa, plan, ordenanza o política que aborde el sistema de circulación, incluyendo los centros para tránsito, carreteras, bicicletas y peatonales</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>TRA-2 Interferir o contradecir con los lineamientos de CEQA, Sección 15064.3 al no alcanzar las reducciones sustanciales de VMT necesarias para ayudar a alcanzar los objetivos de reducción de GEI en todo el estado</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>TRA-2 Lograr otras reducciones de VMT para los proyectos de transporte y desarrollo</p> <p>GHG-5a Asignar fondos de donaciones competitivas para proyectos que reducen las emisiones de GEI y para actualizaciones a CAP o a la reducción de GEI</p> <p>GHG-5d Desarrollar e implementar la estrategia de equidad digital regional y el plan de acción para promover las ciudades inteligentes y cerrar la brecha digital</p> <p>GHG-5f Implementar medidas para reducir las emisiones de GEI de los proyectos de desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>TRA-3 Aumentar sustancialmente los peligros debido a una característica del diseño (p. ej., curvas pronunciadas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>TRA-4 Provocar una falta de abastecimiento de estacionamientos que causarían impactos ambientales secundarios significativos que todavía no se han analizado en otros capítulos de recursos de este EIR</p> <p>Impacto menos que importante en 2025, 2035 y 2050</p>	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
4.17 Recursos culturales tribales				
<p>TCR-1 Provocar un cambio adverso importante en el significado de un recurso cultural tribal, definido en el Código de Recursos Públicos, Sección 21074 que está (1) incluido o que se puede incluir en el Registro de Recursos Históricos de California, o en un registro local de recursos históricos, según lo que se define en el Código de Recursos Públicos, Sección 5020.1(k); o (2) determinado por la agencia líder, a su discreción y basado en evidencia sustancial, para que tenga relevancia según los criterios determinados en la subdivisión (c) del Código de Recursos Públicos, Sección 5024.1</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>TCR-1a Implementar medidas para la mitigación de recursos culturales tribales para los proyectos de desarrollo y mejoras a la red de transporte</p> <p>TCR-1b Implementar los Programas de monitoreo y mitigación para los proyectos de desarrollo y mejoras a la red de transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
4.18 Suministro de agua				

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>WS-1 No cuenta con suficientes suministros de agua disponibles para atender la demanda regional proyectada durante años normales, secos y muy secos</p> <p>Impacto importante en 2050. Impacto menos que importante en 2025 y 2035</p>	<p>WS-1a Implementar las medidas de conservación de agua para las mejoras a la red de transporte</p> <p>WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo</p> <p>WS-1c Garantizar el suministro de agua adecuado para los proyectos de desarrollo</p>	No aplica	No aplica	Importante e inevitable
<p>WS-2 Disminuir sustancialmente los suministros de aguas subterráneas o interferir sustancialmente con la recarga de aguas subterráneas de tal manera que el Plan propuesto impida el manejo sostenible de las cuencas de aguas subterráneas u obstruya la implementación de un plan de manejo de aguas subterráneas sostenible</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>WS-1a Implementar las medidas de conservación de agua para las mejoras a la red de transporte</p> <p>WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo</p> <p>WS-2 Implementar las medidas de aguas subterráneas para garantizar el rendimiento sostenible para los proyectos de desarrollo</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>WS-3 Requerir o causar la reubicación o construcción de centros de agua nuevos o ampliados, la construcción o reubicación de los cuales podría causar efectos ambientales significativos</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>WS-1a Implementar las medidas de conservación de agua para las mejoras a la red de transporte</p> <p>WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo</p> <p>WS-1c Garantizar el suministro de agua adecuado para los proyectos de desarrollo</p> <p>WS-2 Implementar las medidas de aguas subterráneas para garantizar el rendimiento sostenible para los proyectos de desarrollo</p> <p>WS-3 Implementar medidas para los centros de agua nuevos o ampliados</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
4.19 Incendios forestales				
<p>WF-1 Debido a la inclinación, los vientos predominantes y otros factores exacerban los riesgos de incendios forestales y, por lo tanto, exponen a los ocupantes del proyecto a concentraciones contaminantes de un incendio forestal o a la propagación descontrolada de un incendio forestal; o exponen a las personas o a las estructuras, ya sea directa o indirectamente, a un riesgo significativo de pérdida, lesión o muerte que involucra los incendios forestales</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>WF-1 Reducir el riesgo de incendios forestales para los proyectos de desarrollo y transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable
<p>WF-2 Requerir la instalación o mantenimiento de la infraestructura relacionada (como carreteras, focos de incendio, fuentes de agua para emergencias, cables de energía u otros servicios) que pueden exacerbar el riesgo de incendio o que pueden causar impactos temporales o constantes al ambiente</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>WF-2 Reducir el riesgo de incendios relacionado con infraestructura asociada con los incendios forestales que se necesita para apoyar los proyectos de desarrollo o transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2025, 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de importancia después de la mitigación		
		2025	2035	2050
<p>WF-3 Exposición de personas o estructuras a riesgos importantes, incluyendo inundaciones o deslizamientos en pendientes o corrientes abajo, como resultado del desgaste, inestabilidad de las pendientes después de los incendios o cambios en los drenajes</p> <p>Impacto importante en 2025, 2035 y 2050</p>	<p>WF-3 Reducir los riesgos después de los incendios relacionados con las inundaciones, deslizamientos, inestabilidad de las pendientes o cambios en los drenajes para proyectos de desarrollo y transporte</p>	Importante e inevitable	Importante e inevitable	Importante e inevitable

ES.6 ALTERNATIVAS AL PLAN PROPUESTO

El Capítulo 6 en este EIR analiza tres alternativas detalladas para el Plan propuesto. El análisis determina hasta qué punto las alternativas pueden evitar o sustancialmente reducir los efectos ambientales significativos del Plan propuesto. El Capítulo 6 también explica por qué se consideraron otras alternativas, pero se rechazaron para consideración detallada. Las tres alternativas analizadas en detalle se describen a continuación y se resumen en la Tabla ES-2:

- **Alternativa 1:** No hay alternativa para el proyecto
- **Alternativa 2:** Red de transporte de 2019 con Políticas de asignación de precios y tarifas nuevas para el usuario
- **Alternativa 3:** Todo el crecimiento enfocado en los Centros de Movilidad y Políticas de asignación de precios y tarifas nuevas para el usuario

Las alternativas responden a sugerencias públicas para las alternativas que reducen las millas vehiculares recorridas, los contaminantes del aire y las emisiones de GEI, mientras se reduce la expansión y el consumo de áreas de hábitats nativos. Las alternativas se desarrollaron con base en comentarios públicos del período de alcance NOP y durante el desarrollo del Plan propuesto.

La Alternativa 3 se consideró la alternativa ambientalmente superior. Como se discute en el Capítulo 6, aunque la Alternativa 3 no reduciría ninguno de los impactos importantes del Plan propuesto a menos de los niveles significativos, podría reducir muchos de los impactos importantes del Plan propuesto. Comparados con los impactos importantes del Plan propuesto, la Alternativa 3 habría disminuido los impactos para uno o más de los siguientes recursos ambientales: recursos estéticos y visuales, recursos agrícolas y forestales, calidad del aire, recursos biológicos, recursos culturales, energía, recursos paleontológicos, emisiones de gas invernadero, recursos minerales, ruido y vibración, servicios públicos, transporte, recursos culturales tribales, suministro de agua e incendios forestales. Comparados con los impactos importantes del Plan propuesto, la Alternativa 3 habría aumentado, por solo un poco los niveles significativos de los impactos: del uso del suelo y población y vivienda

La Alternativa 3 resultaría en una reducción de GEI de un -23.1 por ciento per capita en 2050, lo cual llevaría a una mayor reducción que el Plan propuesto (-21.00.7 por ciento menos que 2005). Adicionalmente, la Alternativa 3 resultaría en un 15.616.3 per cápita de VMT (~~para toda clase de vehículos basado en casa~~) comparado con el plan Propuesto VMT per cápita de 16.038 en 2050 (ver la Tabla O-2 en el Anexo O). La Alternativa 3 resultaría en un aumento de VMT total de 3,479,2732,756,715 millas por día en el año 2050, lo cual es aproximadamente un 398 por ciento menos que el Plan Propuesto (un aumento VMT total de 4,519,230 5,611,752 millas por día en el año 2050). La Alternativa 3 también resultaría en una disminución en emisiones de ROG, NOx, (con la excepción de un aumento de 0.01 toneladas por día en 2025), CO, PM2.5, PM10, y SOx comparados con el Plan propuesto de fuentes en la vía.

Entre las alternativas, la Alternativa 3 lograría las mayores reducciones para las emisiones VMT, GEI y calidad de aire comparados con el Plan propuesto.

Tabla ES-2
Resumen de las alternativas consideradas en detalle

Componentes		Alternativa 1: Sin proyecto	Alternativa 2: Red de transporte 2019 con nuevos precios de valor y políticas de pago para el usuario	Alternativa 3: Todo crecimiento en los Centros de Movilidad y precios de valor más progresivos y políticas de pago para el usuario
<i>Patrón de uso del suelo</i>		Patrón de uso del suelo RTP Federal 2019	Patrón de uso del suelo RTP Federal 2019	Similar al Plan propuesto con excepción de patrón de uso del suelo con un nuevo crecimiento enfocado en los centros de movilidad propuestos
<i>Red de Transporte</i>		Proyectos "sin construcción"	Red de transporte de RTP Federal 2019	Plan propuesto de red de transporte
<i>Nuevos precios de valor y políticas de pago para el usuario</i>	<i>Precio de peaje</i>	Política existente	Igual al Plan propuesto (Para el 2035, actualizar el precio del peaje a \$0.30 USD por milla en la I-15 y otras instalaciones de carriles flexibles)	Igual al Plan propuesto (Para el 2035, actualizar el precio del peaje a \$0.30 USD por milla en la I-15 y otras instalaciones de carriles flexibles)
	<i>Cargo para usuario vial</i>	Ninguno	Ninguno	Para el 2026, aumentar el cargo para el usuario vial a 4.953 centavos USD/milla, comparado con 3.32 centavos USD/milla <u>para el 2030</u> en el Plan propuesto.
	<i>Costos de Estacionamiento</i>	Política existente	RTP Federal 2019	Aumenta los costos de estacionamiento a un 50% comparado con el Plan propuesto.
	<i>Costos de transporte</i>	Política existente	RTP Federal 2019 (Ningún descuento planeado a tarifas de transporte.)	Transporte gratuito para el 2035.

Componentes		Alternativa 1: Sin proyecto	Alternativa 2: Red de transporte 2019 con nuevos precios de valor y políticas de pago para el usuario	Alternativa 3: Todo crecimiento en los Centros de Movilidad y precios de valor más progresivos y políticas de pago para el usuario
	<i>Costos de Micro transporte</i>	N/A	N/A	Micro transporte gratuito para el 2035, comparado con \$1.25 USD una vía/\$3 USD por día en el Plan propuesto
	<i>Tenencia Micro-Transponder</i>	N/A	Igual al Plan propuesto (Tenencia Microtransponder ² de un 100 por ciento para el 2035)	Igual al Plan propuesto (Tenencia Microtransponder de un 100 por ciento para el 2035)
	<i>Suposiciones de Teletrabajo</i>	N/A	Igual al Plan propuesto	Igual al Plan propuesto
	<i>Micro movilidad</i>	N/A	Igual al Plan propuesto (Aumentos en la micro movilidad a través de un aumento supuesto en tenencia de bicicletas eléctricas personales)	Igual al Plan propuesto (Aumentos en la micro movilidad a través de un aumento supuesto en tenencia de bicicletas eléctricas personales)
<i>Financiamiento</i>		Financiamiento comprometido	RTP Federal 2019 (\$130 mil millones de dólares)	Igual al Plan propuesto (\$163 mil millones de dólares)

¹ Éstos consisten en proyectos de transporte con autorización ambiental, con financiamiento complete, bajo construcción, o son razonablemente previsible según los planes actuales.

² Un *microtransponder* es un dispositivo eléctrico de cobro de peaje que le permite a los usuarios pagar los peajes automáticamente desde sus vehículos

