

ES RESUMEN EJECUTIVO

Este es el Borrador del Informe Final de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG, por sus siglas en inglés) para la Modificación al Plan Regional 2025 ("el Plan propuesto"). Se ha preparado de acuerdo con la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) (Código de Recursos Públicos [PRC, por sus siglas en inglés], Artículo 21000 et seq.) y las Pautas para la Implementación de la CEQA (Pautas de la CEQA) (Título 14 del Código de Regulaciones de California, Artículos 15000 et seq.). El Plan propuesto constituye una actualización de San Diego Forward: The 2021 Regional Plan ("el Plan Regional 2021"), adoptado en diciembre de 2021 y posteriormente enmendado en octubre de 2023 por la Mesa Directiva de SANDAG (el Plan Regional 2021 enmendado). El Plan propuesto actualiza tanto el Plan Regional Integral (RCP, por sus siglas en inglés) de la región de San Diego, como el Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés) y la Estrategia de Comunidades Sustentables (SCS, por sus siglas en inglés).

Este Borrador del EIR analiza los impactos ambientales significativos del Plan propuesto, las medidas de mitigación destinadas a evitar o reducir dichos impactos y las alternativas consideradas frente al Plan propuesto. Se preparó para divulgar esta información a los responsables de la toma de decisiones, miembros del público y agencias públicas, de tal forma que puedan tomarse decisiones informadas sobre el Plan propuesto. La CEQA requiere que los responsables tomen decisiones informadas sobre un proyecto, tomando en cuenta la información presentada en el EIR, junto con factores sociales, económicos y otros.

El Borrador del EIR estuvo disponible para un periodo de revisión pública de 49 días, desde el 26 de agosto de 2025 al 13 de octubre de 2025. Después del periodo de revisión pública, SANDAG preparó una respuesta por escrito sobre las inquietudes ambientales significativas planteadas en los comentarios sobre el Borrador del EIR. El EIR Final incluirá correcciones al Borrador del EIR, comentarios recibidos sobre el Borrador del EIR, ya sean textuales o en resumen, y las respuestas de SANDAG a inquietudes ambientales significativas planteadas en los comentarios públicos (Appendix N).

ES.1 RESUMEN DEL PLAN PROPUESTO

El Plan propuesto incluye un plan maestro para un sistema de transporte regional que atenderá a los residentes y trabajadores actuales, así como a los proyectados, dentro de la Región de San Diego (Figura 2-1). Dicho plan busca mejorar aún más la calidad de vida y ampliar las opciones de movilidad tanto para las personas como para el transporte de bienes. El Plan contempla el horizonte al año 2050 e incorpora la llegada de más de 112,000 nuevos residentes, aproximadamente 170,000 nuevos empleos y más de 202,000 nuevas unidades habitacionales.

El propósito fundamental del Plan propuesto es desarrollar una estrategia regional que cumpla con los requisitos de planeación federales y estatales, y que al mismo tiempo atienda las necesidades de transporte de la población actual y futura. Estas necesidades de movilidad impactan directamente en la calidad de vida de la Región de San Diego, e incluyen garantizar el acceso a oportunidades económicas, corregir desigualdades sociales históricas, planeación frente al cambio climático y priorizar la salud y la seguridad públicas. El Plan propuesto prevé un futuro sostenible y resiliente para la región y la economía, respaldado por una red de transporte conveniente, equitativa, saludable y segura.

Para cumplir con este propósito, los objetivos del Plan propuesto son:

- ▶ Enfoque en la población y el desarrollo laboral para proteger hábitats delicados y áreas de recursos naturales.
- ▶ Brindar inversiones en transporte que respalden patrones de desarrollo de suelo compactos y reduzcan las millas recorridas por vehículos.
- ▶ Alcanzar los objetivos de las emisiones de gases de efecto invernadero establecidos para la región de San Diego por la Junta de Recursos del Aire de California.

- ▶ Brindar inversiones en transporte y un patrón de uso de suelo que promueva la equidad social.
- ▶ Proporcionar inversiones en transporte y un modelo de uso de suelo que contribuya a mejorar la calidad del aire.
- ▶ Brindar acceso multimodal a centros laborales y destinos clave para todas las comunidades.
- ▶ Mejorar la eficacia de la red de transporte para movilizar personas y bienes a través del despliegue de nuevas tecnologías.

Bajo el Proyecto de Ley del Senado (SB) 375, el plan regional de transporte debe incluir una Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS, por sus siglas en inglés) que integre el uso de suelo, vivienda y transporte que, de ser implementadas, permitirían a la región alcanzar sus objetivos regionales para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) provenientes del uso de vehículos de pasajeros establecidos por la Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés). El propósito de una SCS es coordinar la planeación regional del transporte, la vivienda y el uso de suelo con el fin de alcanzar el objetivo regional de reducción de GHG. Si bien la Ley SB 375 establece metas regionales de reducción de GHG para el año 2035, el Plan propuesto también contempla un horizonte más amplio hacia el año 2050. Esta ampliación se incluyó porque un programa local clave de financiamiento del transporte, la ordenanza de extensión de *TransNet* y plan de inversiones, se extiende casi hasta el 2050.

El patrón de uso de suelo de la SCS identifica las áreas de la región que resultan suficientes para cubrir la proyección de necesidades habitacionales regionales correspondiente al periodo de ocho años requerido. El patrón propuesto de uso de suelo de la SCS se deriva de los planes generales de los distintos municipios, de las modificaciones a dichos planes generales que se encontraban en trámite al momento de elaborarse el patrón de uso de suelo de la SCS y, de manera más específica, de los elementos de vivienda más recientes aprobados por el Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California.

La red de transporte propuesta en el Plan hará que los desplazamientos sean más seguros y eficientes, al mismo tiempo que ofrecerá a las personas más alternativas al uso del automóvil particular. Entre ellas se incluyen un mayor número de opciones de transporte público, más servicios de flotas flexibles y más oportunidades para desplazarse en bicicleta, a pie u otras formas de transporte no motorizado. Estas mejoras en materia de transporte se fundamentan tanto en tendencias de datos recientes e históricos como en el aporte de grupos de interés regionales, con el fin de dar respuesta a las necesidades y demanda de viajes en constante evolución. Las inversiones de capital contemplan una actualización de la Red Regional de Transporte No Motorizado, que representa un incremento significativo en la inversión en seguridad y en la movilidad de quienes recorren la región a pie, en bicicleta, en monopatín, en transporte público u otros medios distintos al automóvil. Asimismo, se incluyen Corredores Completos que integran diversas mejoras de transporte destinadas a reforzar la conectividad, tales como carriles administrados, conectores y rampas de acceso directo a dichos carriles, incorporación de tecnologías de transporte y sistemas inteligentes de intersección, además de infraestructura para el movimiento de mercancías. Finalmente, las inversiones de capital abarcan el transporte público, incluyendo el ferrocarril regional, el tren ligero, el tranvía, distintas modalidades de autobús, una conexión de transporte público hacia el aeropuerto y estrategias de fijación de precios tanto para el transporte público como para las Flotas Flexibles (servicios compartidos bajo demanda) y para el estacionamiento.

El Plan propuesto también contempla diversas políticas y programas de apoyo, junto con las inversiones necesarias para respaldarlos, así como recursos destinados a fortalecer los servicios de apoyo a nivel institucional.

ES.2 UBICACIÓN DEL PROYECTO

El límite del Plan propuesto abarca toda la región de San Diego, que comprende más de 4,200 millas cuadradas (véase la Figura 2-1). La región de San Diego coincide territorialmente con el Condado de San Diego. Al norte, limita con los condados de Orange y Riverside, aunque está separada en gran parte del primero por la Base del Cuerpo de Marines de Camp Pendleton. Al sur, la región colinda con la frontera de Estados Unidos con México. Hacia el oeste, el Océano Pacífico constituye una frontera natural, mientras que al este limita con el Condado de

Imperial. La mayor parte del desarrollo urbano se concentra en la zona occidental de la región de San Diego, a lo largo de la costa. En contraste, las comunidades ubicadas tierra adentro, hacia la porción oriental, han centrado sus esfuerzos en preservar un carácter más rural. Más de la mitad de la superficie total de la región no está disponible para el desarrollo público, ya que incluye tierras de dominio público, parques y espacios abiertos protegidos, terrenos sujetos a restricciones ambientales y zonas destinadas al uso militar. La Región de San Diego cuenta con una red existente de autopistas, vías rápidas, arterias regionales, corredores de transporte público, corredores regionales de autobuses y trenes, ciclovías, instalaciones de aviación comercial y general, instalaciones portuarias y puntos de entrada en la frontera entre Estados Unidos y México. La ubicación del proyecto y el entorno ambiental se abordan con mayor detalle en el Capítulo 3, Entorno ambiental.

ES.3 ÁREAS DE CONTROVERSIA

El Artículo 15123(b)(2) de las Pautas de la CEQA requiere que el EIR contenga un abordaje sobre las áreas de controversia conocidas por la agencia líder, incluidos asuntos planteados por las agencias y el público. Durante el proceso de delimitación del EIR se identificaron varias áreas de controversia, así como a través de los aportes del público sobre el Plan propuesto fuera del procedimiento de Notificación de Preparación (NOP, por sus siglas en inglés).

Estas áreas de controversia se detectaron tanto en las cartas enviadas a SANDAG como en las presentaciones realizadas en las reuniones de la mesa de SANDAG. Sin un orden en particular, las áreas de controversia conocidas por SANDAG incluyen:

- ▶ Ampliar la oferta de transporte rápido, mediante la implementación de la línea púrpura del Trolley como tranvía y otras mejoras en los corredores ferroviarios.
- ▶ Definir una solución sostenible a largo plazo que permita dar continuidad al servicio ferroviario a través de la zona de los riscos de Del Mar.
- ▶ Reforzar la importancia de cumplir y superar los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero establecidos por la Ley SB 375 y otras normativas estatales.
- ▶ Abordar la necesidad de vivienda asequible en la región, destinando inversiones en infraestructura a las áreas con mayor proyección de crecimiento habitacional.
- ▶ Evaluar la posibilidad de otorgar subsidios en las tarifas de transporte público para los programas de Pases Juveniles de Oportunidad, personas de la tercera edad y miembros de comunidades en situación de vulnerabilidad.
- ▶ Analizar la conveniencia de limitar la ampliación de autopistas y, en su lugar, orientar el crecimiento del uso de suelo y del transporte hacia las áreas centrales urbanas, de manera que se garantice el acceso a vivienda asequible y a soluciones de movilidad, al mismo tiempo que se cumplan los objetivos de reducción de GHG y de disminución de las millas recorridas por vehículo (VMT).
- ▶ Cómo reducir los niveles de contaminación relacionados con el transporte en comunidades desfavorecidas.
- ▶ Cómo planificar el crecimiento futuro y la demanda de vivienda, al mismo tiempo que se limita la expansión descontrolada hacia áreas naturales de espacios abiertos.
- ▶ Ampliar las oportunidades para el uso de la bicicleta.
- ▶ Importancia de contar con un plan que promueva estrategias de planeación que incluyan esfuerzos de conservación de hábitats para múltiples especies.
- ▶ Presentar un plan que no contemple un cargo por el uso de vialidad.

ES.4 ASUNTOS A SER RESUELTOS

El Artículo 15123(b)(3) de las Pautas de la CEQA requiere que in EIR contenga un abordaje sobre los asuntos a ser resueltos. Los asuntos a ser resueltos en este EIR incluyen elegir entre alternativas al Plan propuesto y decidir cómo mitigar los impactos ambientales significativos del Plan propuesto. Además, si adopta el Plan propuesto, la Mesa Directiva de SANDAG debe decidir si beneficios sociales, económicos u otros específicos del Plan propuesto sobrepasan sus impactos ambientales significativos e inevitables; de ser así, la Mesa Directiva debe adoptar una Declaración de Consideraciones Primordiales.

ES.5 RESUMEN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN

La Tabla ES-1 brinda un resumen de impactos ambientales, medidas de mitigación para evitar o reducir impactos significativos, así como la relevancia del impacto después de aplicarse la mitigación, para el 2035 y el 2050. Este resumen se basa en los análisis de impactos provistos en el Capítulo 4, Secciones 4.1 hasta 4.19. Se presenta un análisis detallado de los impactos acumulativos en cada sección, en el cual se examinan los efectos ambientales acumulados de cada área de recursos ambientales cuando los impactos del Plan propuesto se combinan con los de proyectos futuros probables, planes regionales y proyecciones de crecimiento.

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

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
4.1 Estética y recursos visuales			
AES-1 Tener un efecto adverso sustancial sobre una vista escénica Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AES-1a Protección de las vistas escénicas de interés público en el marco de las mejoras a la red de transporte. AES-1b Protección de las vistas escénicas de interés público de los proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
AES-2 Deteriorar en gran medida los recursos escénicos, incluyendo, aunque no limitado a, árboles, formaciones rocosas, afloramientos y estructuras históricas ubicadas dentro de una carretera escénica estatal o de una ruta escénica local Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	<u>AES-1a Protección de las vistas escénicas de interés público en el marco de las mejoras a la red de transporte.</u> AES-2a Reducción de impactos en los recursos paisajísticos dentro de una carretera escénica estatal y en rutas escénicas locales para mejoras en la red de transporte. AES-2b Reducción de impactos en los recursos paisajísticos dentro de una carretera escénica estatal y en rutas escénicas locales para proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
AES-3 Deteriorar en gran medida el carácter o la calidad visual existente de las vistas públicas del sitio y su entorno, lo que incluye la incorporación de elementos visuales de carácter urbano en un área previamente rural o de espacios abiertos, o entrar en conflicto con las normativas que regulan la calidad paisajística Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AES-1a Protección de las vistas escénicas de interés público en el marco de las mejoras a la red de transporte. AES-2a Reducción de impactos en los recursos paisajísticos dentro de una carretera escénica estatal y en rutas escénicas locales para mejoras en la red de transporte. AES-2b Reducción de impactos en los recursos paisajísticos dentro de una carretera escénica estatal y en rutas escénicas locales para proyectos de desarrollo. AES-3a Reducir los impactos sobre el carácter visual en las mejoras de la red de transporte. AES-3b Reducir los impactos sobre el carácter visual en los proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
AES-4 Dañar en gran medida el carácter visual existente o la calidad de las vistas públicas del sitio y de su entorno al generar una nueva fuente de luz o deslumbramiento que afecte de manera negativa la percepción tanto diurna como nocturna Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AES-4a Minimizar los efectos de la luz y el deslumbramiento en la mejora de las redes de transporte. AES-4b Minimizar los efectos de la luz y el deslumbramiento en los proyectos de desarrollo. BIO-2a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para especies animales en situación especial.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
C-AES-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con la estética y los recursos visuales	AES-1a Protección de las vistas escénicas de interés público en el marco de las mejoras a la red de transporte.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	AES-1b Protección de las vistas escénicas de interés público de los proyectos de desarrollo. AES-2a Reducción de impactos en los recursos paisajísticos dentro de una carretera escénica estatal y en rutas escénicas locales para mejoras en la red de transporte. AES-2b Reducción de impactos en los recursos paisajísticos dentro de una carretera escénica estatal y en rutas escénicas locales para proyectos de desarrollo. AES-3a Reducir los impactos sobre el carácter visual en las mejoras de la red de transporte. AES-3b Reducir los impactos sobre el carácter visual en los proyectos de desarrollo. AES-4a Minimizar los efectos de la luz y el deslumbramiento en la mejora de las redes de transporte. AES-4b Minimizar los efectos de la luz y el deslumbramiento en los proyectos de desarrollo. BIO-2a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para especies animales en situación especial.		
4.2 Recursos agrícolas y forestales			
AG-1 Convertir tierras agrícolas de alta calidad (tierras de primera categoría, tierras únicas o tierras de importancia estatal), tal como se muestran en los mapas elaborados conforme al Programa de Cartografía y Monitoreo de Tierras Agrícolas de la Agencia de Recursos de California, u otras tierras agrícolas, para destinarlas a usos no agrícolas Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AG-1a Preservar las tierras agrícolas existentes. AG-1b Reducir los conflictos entre la mejora y el desarrollo de la red de transporte y las operaciones agrícolas.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
AG-2 Conflicto con la zonificación vigente para uso agrícola o con un contrato amparado por la Ley Williamson Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AG-1a Preservar las tierras agrícolas existentes. AG-1b Reducir los conflictos entre la mejora y el desarrollo de la red de transporte y las operaciones agrícolas.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
FR-1 "Convertir o dar lugar a la pérdida de 'terreno forestal', según lo definido en la Ley de Legado Forestal de California de 2007 (Sección 12220[g] del Código de Recursos Públicos). Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	FR-1 Reducir los impactos en las tierras forestales BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para comunidades naturales sensibles y para recursos acuáticos sujetos a regulación BIO-1b Brindar medidas compensatorias de mitigación BIO-1e Implementar buenas prácticas administrativas para evitar impactos indirectos.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
C-AG-1 Contribuir de manera acumulativa y significativa a los efectos adversos sobre los recursos agrícolas y forestales Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	AG-1a Preservar las tierras agrícolas existentes. AG-1b Reducir los conflictos entre la mejora y el desarrollo de la red de transporte y las operaciones agrícolas FR-1 Reducir los impactos en las tierras forestales BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para comunidades naturales sensibles y para recursos acuáticos sujetos a regulación BIO-1b Brindar medidas compensatorias de mitigación BIO-1e Implementar buenas prácticas administrativas para evitar impactos indirectos.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.3 Calidad del aire			
AQ-1 Conflicto u obstaculización de la implementación de la Estrategia Regional de Calidad del Aire, del Plan de Implementación del Estado y/o Planes Comunitarios de Reducción de Emisiones Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
AQ-2 Generar, en relación con las operaciones, un incremento neto y acumulativo de magnitud considerable en los contaminantes regulados por los estándares de calidad del aire, tanto en zonas en incumplimiento como en cumplimiento, incluido VOC, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} y SO_x Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AQ-2a Fondos de incentivo seguros. AQ-2b Programa del Plan Regional de Créditos/Banca de VMT. GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG. GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG. GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero. GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte. GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo. TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
AQ-3 Dar como resultado emisiones relacionadas con la construcción que superen los umbrales regionales de emisiones permitidas Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	AQ-3a Implementar las Mejores Prácticas Administrativas en la construcción para el control del polvo suspendido. AQ-3b Reducir las emisiones de diésel de vehículos fuera de carreteras durante la construcción.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
	<p>AQ-3c Reducir las emisiones de vehículos en carreteras durante la construcción.</p> <p>GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG.</p> <p>GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero.</p> <p>GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.</p>		
<p>AQ-4 Exponer receptores sensibles a concentraciones sustanciales de PM10 y PM2.5</p> <p>Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.</p>	<p>AQ-2a Fondos de incentivo seguros.</p> <p>AQ-2b Programa del Plan Regional de Créditos/Banca de VMT.</p> <p>AQ-4 Reducir la exposición a emisiones de TAC o partículas localizadas.</p> <p>GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG.</p> <p>GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero.</p> <p>GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.</p> <p>TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
<p>AQ-5 Exponer receptores sensibles a concentraciones sustanciales de TAC.</p> <p>Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.</p>	<p>AQ-2a Fondos de incentivo seguros</p> <p>AQ-2b Programa del Plan Regional de Créditos/Banca de VMT.</p> <p>AQ-4 Reducir la exposición a emisiones de TAC o partículas localizadas.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
	<p>AQ-5a Reducir la exposición a emisiones contaminantes por aire tóxicas localizadas.</p> <p>AQ-5b Reducir la exposición a emisiones contaminantes por aire tóxicas localizadas durante el diseño de la vía férrea.</p> <p>GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG.</p> <p>GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG</p> <p>GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero.</p> <p>GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-4c Establecer programas de asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero.</p> <p>GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.</p> <p>TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p>		
<p>AQ-6 Exponer receptores sensibles a puntos focales de monóxido de carbono</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.</p>	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
<p>AQ-7 Dar como resultado que se produzcan otras emisiones (como aquellas que generen olores) que afecten de manera negativa a un número considerable de personas</p> <p>Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.</p>	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
<p>C-AQ-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con la calidad del aire</p> <p>Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.</p>	<p>AQ-2a Fondos de incentivo seguros.</p> <p>AQ-2b Programa del Plan Regional de Créditos/Banca de VMT.</p> <p>AQ-3a Implementar las Mejores Prácticas Administrativas en la construcción para el control del polvo suspendido.</p> <p>AQ-3b Reducir las emisiones de diésel de vehículos fuera de carreteras durante la construcción.</p> <p>AQ-3c Reducir las emisiones de diésel de vehículos en carreteras.</p>	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
	<p>AQ-4 Reducir la exposición a emisiones de TAC o partículas localizadas.</p> <p>AQ-5a Reducir la exposición a emisiones contaminantes por aire tóxicas localizadas.</p> <p>AQ-5b Reducir la exposición a emisiones contaminantes por aire tóxicas localizadas durante el diseño de la vía férrea.</p> <p>GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG.</p> <p>GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero.</p> <p>GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.</p> <p>TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p>		
4.4 Recursos biológicos			
<p>BIO-1 Tener un efecto adverso sustancial sobre cualquier comunidad natural sensible identificada en planes, políticas o regulaciones locales o regionales, o por el CDFW o el USFWS; o generar un efecto adverso sustancial en cuerpos de agua y humedales regulados a nivel estatal o federal, ya sea mediante remoción directa, relleno, alteración del régimen hidrológico u otros medios</p> <p>Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.</p>	<p>BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para comunidades naturales de vegetación sensible y para recursos acuáticos sujetos a regulación.</p> <p>BIO-1b Brindar medidas compensatorias de mitigación.</p> <p>BIO-1c Elaborar un Plan de Restauración del Hábitat.</p> <p>BIO-1d Preparar planes de hábitat / de gestión a largo plazo.</p> <p>BIO-1e Implementar buenas prácticas administrativas para evitar impactos indirectos.</p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
<p>BIO-2 Tener un efecto adverso sustancial, ya sea de manera directa o indirecta, sobre cualquier especie identificada como candidata, sensible o de situación especial en los planes, políticas o normativas locales o regionales, o aquellas incluidas en los listados del CDFW o del USFWS, incluidas aquellas con hábitat crítico designado a nivel federal, así como especies</p>	<p>BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para comunidades naturales de vegetación sensible y para recursos acuáticos sujetos a regulación.</p> <p>BIO-1b Brindar medidas compensatorias de mitigación.</p> <p>BIO-1c Elaborar un Plan de Restauración del Hábitat.</p> <p>BIO-1d Preparar planes de hábitat / de gestión a largo plazo.</p> <p><u>BIO-1e Implementar buenas prácticas administrativas para evitar impactos indirectos.</u></p>	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
consideradas sensibles según la Sección 15380 de las Directrices de la CEQA. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	BIO-2a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para especies animales en situación especial. BIO-2b Proporcionar medidas compensatorias de mitigación para especies vegetales en situación especial. BIO-2c Proporcionar medidas compensatorias de mitigación para especies animales en situación especial.		
BIO-3 Interferir de manera sustancial con el desplazamiento de cualquier especie de peces o de fauna silvestre, ya sea residente o migratoria, o con los corredores establecidos para la vida silvestre residente o migratoria, o bien impedir el uso de los sitios destinados a la reproducción y crianza de la fauna nativa Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	BIO-3a Facilitar el desplazamiento de la fauna silvestre.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
<u>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</u> <u>Impacto menos que importante en 2035 y 2050</u>	<u>No aplica</u>	<u>Impacto menos que importante</u>	<u>Impacto menos que importante</u>
C-BIO-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre los recursos biológicos Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	BIO-1a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para comunidades naturales de vegetación sensible y para recursos acuáticos sujetos a regulación. BIO-1b Brindar medidas compensatorias de mitigación. BIO-1c Elaborar un Plan de Restauración del Hábitat. BIO-1d Preparar planes de hábitat / de gestión a largo plazo. BIO-1e Implementar buenas prácticas administrativas para evitar impactos indirectos. BIO-2a Implementar medidas de diseño, minimización y prevención para especies animales en situación especial. BIO-2b Proporcionar medidas compensatorias de mitigación para especies vegetales en situación especial. BIO-2c Proporcionar medidas compensatorias de mitigación para especies animales en situación especial. BIO-3a Facilitar el desplazamiento de la fauna silvestre.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
4.5 Recursos culturales			
CULT-1 Provocar una alteración sustancial y adversa en la importancia de un recurso histórico o en la singularidad de un recurso arqueológico Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	CULT-1a Desarrollar medidas a nivel proyecto para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte. CULT-1b Implementar programas de monitoreo y recuperación de datos para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
CULT-2 Perturbar cualquier resto humano, incluidos aquellos inhumados fuera de cementerios autorizados, en contravención de las leyes y regulaciones vigentes que protegen dichos restos humanos Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
C-CULT-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre los recursos culturales Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	CULT-1a Desarrollar medidas a nivel proyecto para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte. CULT-1b Implementar programas de monitoreo y recuperación de datos para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.6 Energía			
EN-1 Dar como resultado un impacto ambiental potencialmente significativo debido al consumo derrochador, ineficiente o innecesario de energía durante la construcción o las operaciones del proyecto. Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
EN-2 Conflicto u obstaculización de un plan estatal o local de energía renovable o eficacia de energía. Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
C-EN-1 Generar una contribución acumulativa a los efectos adversos sobre la energía No acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	No acumulativamente considerable	No acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
4.7 Geología, suelos y recursos paleontológicos			
GEO-1 Causar, de manera directa o indirecta, posibles efectos adversos significativos, incluyendo el riesgo de pérdida, daño o incluso fallecimiento, derivados de: (a) la ruptura de una falla sísmica conocida, según lo señalado en el Mapa de Zonificación de Fallas Sísmicas Alquist-Priolo más reciente, emitido por el geólogo estatal para la zona correspondiente, o con base en otras pruebas fundadas que demuestren que la falla se encuentra activa; (b) movimientos sísmicos intensos del terreno; (c) fallas del suelo relacionadas con la actividad sísmica, incluyendo fenómenos de licuefacción; o (d) deslizamientos de tierra. Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GEO-2 Ubicar los proyectos en una unidad geológica o en un suelo expansivo o inestable, o que pudiera volverse inestable como consecuencia del propio proyecto, y que potencialmente pudiera dar lugar a deslizamientos de tierra, dentro o fuera del sitio, propagación lateral, subsidencia, licuefacción o colapso, generando riesgos directos o indirectos significativos para la vida o la propiedad Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GEO-3 Provocar una erosión considerable del suelo o la pérdida de la capa superior de tierra fértil Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GEO-4 Suelos que no cuentan con la capacidad adecuada para sostener de manera eficiente el uso de tanques sépticos u otros sistemas alternativos de disposición de aguas residuales en áreas sin acceso a redes cloacales, lo que podría ocasionar impactos negativos en las aguas subterráneas Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GEO-5 Destruir, de manera directa o indirecta, un recurso paleontológico único, un sitio de valor paleontológico excepcional o una formación geológica singular Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	GEO-5a Identificar el potencial de existencia de recursos paleontológicos únicos o de rasgos geológicos singulares en proyectos de desarrollo o en mejoras de la red de transporte. GEO-5b Impactos sobre recursos paleontológicos únicos o sobre formaciones geológicas singulares en proyectos de desarrollo o en mejoras de la red de transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
C-GEO-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre los recursos geológicos y del suelo No acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	No acumulativamente considerable	No acumulativamente considerable
C-PALEO-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre los recursos paleontológicos Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	GEO-5a Identificar el potencial de existencia de recursos paleontológicos únicos o de rasgos geológicos singulares en proyectos de desarrollo o en mejoras de la red de transporte. GEO-5b Impactos sobre recursos paleontológicos únicos o sobre formaciones geológicas singulares en proyectos de desarrollo o en mejoras de la red de transporte.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.8 Emisiones de gases de efecto invernadero			
GHG-1 Dar como resultado directa o indirectamente un aumento de las emisiones de GHG, en comparación con condiciones existentes (2022) Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GHG-2 Conflicto con el logro de la región de SANDAG de los objetivos de reducción de emisiones de GHG SB 375 para el 2035. Impacto menos que significativo en el 2035.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GHG-3 Conflicto o impedimento para la implementación de planes locales adoptados con el propósito de reducir las emisiones de GHG Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
GHG-4 Es incoherente con la capacidad del estado de alcanzar el objetivo de reducción establecida por la Ley SB 32 para el año 2030 y el objetivo de reducción fijado por la Ley AB 1279 para el año 2045 Impacto significativo en el 2030, en el 2045 y en el 2050.	GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG. GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG. GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero. GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte. GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable (Año 2030)	Significativo e inevitable (Años 2045 y 2050)

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
	<p>AQ-3b Reducir las emisiones de diésel de vehículos fuera de carreteras durante la construcción.</p> <p>AQ-3c Reducir las emisiones de vehículos en carreteras durante la construcción.</p> <p>TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p> <p>WS-1a Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte.</p> <p>WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo.</p>		
<p>C-GHG-1 Generar una contribución acumulativa a los efectos adversos relacionados con las emisiones de GHG</p> <p>Acumulativamente considerable en el 2030, en el 2035, en el 2045 y en el 2050.</p>	<p>GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG.</p> <p>GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG.</p> <p>GHG-4c Asignación de fondos para infraestructura de vehículos de emisiones cero.</p> <p>GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte.</p> <p>GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.</p> <p>AQ-3b Reducir las emisiones de diésel de vehículos fuera de carreteras durante la construcción.</p> <p>AQ-3c Reducir las emisiones de vehículos en carreteras durante la construcción.</p> <p>TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo.</p> <p>WS-1a Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte.</p> <p>WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo.</p>	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.9 Peligros y materiales peligrosos			
<p>HAZ-1 Generar un riesgo significativo para la población o para el medio ambiente derivado del transporte, uso, disposición final o liberación de materiales peligrosos, incluyendo la liberación de contaminantes provenientes de un</p>	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
sitio de materiales peligrosos conforme a la Sección 65962.5 del Código Gubernamental Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.			
HAZ-2 Emitir emisiones contaminantes o manejar materiales, sustancias o desechos peligrosos o altamente peligrosos en un radio de un cuarto de milla de una escuela existente o proyectada Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
HAZ-3 Para un proyecto ubicado dentro de un plan de uso de suelo aeroportuario o, en caso de que dicho plan no haya sido adoptado, dentro de un radio de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, que genere un riesgo para la seguridad de las personas que residan o trabajen en el área del proyecto Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
HAZ-4 Obstaculizar la implementación o interferir de manera física con un plan de respuesta ante emergencias o con un plan de evacuación de emergencia adoptado, o generar un acceso inadecuado para la atención de emergencias Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	HAZ-4: Demostrar coherencia con los planes de respuesta ante emergencias o de evacuación adoptados, o con los procedimientos de acceso de emergencia.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
C-HAZ-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con los planes de respuesta y evacuación ante emergencias, así como con el acceso de emergencia Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	HAZ-4: Demostrar coherencia con los planes de respuesta ante emergencias o de evacuación adoptados, o con los procedimientos de acceso de emergencia.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.10 Hidrología y calidad del agua			
HWQ-1 Degradar de manera sustancial la calidad de las aguas superficiales o subterráneas, ya sea por incumplimiento de las normas de calidad del agua o de los requisitos de descarga de desechos, por contravenir un plan de control de calidad del agua o su aplicación, o como consecuencia de alterar de forma significativa el patrón de drenaje existente en el área de manera que se generen fuentes adicionales relevantes de escorrentía contaminada Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
HWQ-2 Alterar sustancialmente el patrón de drenaje existente de un área, incluso mediante la modificación del cauce de un arroyo o río, o a través de la incorporación de superficies impermeables, de manera tal que se produzca una erosión o sedimentación significativa dentro o fuera del sitio Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
HWQ-3 Alterar sustancialmente el patrón de drenaje existente de un área, incluso mediante la modificación del cauce de un arroyo o río, o a través de la incorporación de superficies impermeables, de manera tal que: (i) se incremente de manera significativa la velocidad o el volumen del escurrimiento superficial, provocando inundaciones dentro o fuera del sitio; o (ii) se obstaculicen o desvíen los flujos de crecida Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
HWQ-4 Aumento sustancial del riesgo de liberación de contaminantes debido a la inundación de una zona con peligro de crecida, tsunami o seiche Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
C-HWQ-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los impactos adversos relacionados con la hidrología y la calidad del agua No acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	No acumulativamente considerable	No acumulativamente considerable
4.11 Uso de suelo			
LU-1 Dividir físicamente una comunidad establecida Impacto menos que significativo en el 2035. Impacto significativo en el 2050.	LU-1a Brindar acceso y establecer conexiones para la mejora de la red de transporte.	Menos que significativo	Significativo e inevitable
LU-2 Provocar un impacto ambiental significativo debido a un conflicto con algún plan, política o normativa de uso de suelo (incluyendo, entre otros, el plan general, el programa local de manejo costero o la ordenanza de zonificación), que derive en una modificación física del entorno no contemplada previamente en los demás capítulos temáticos de este EIR Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
C-LU-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los impactos adversos relacionados con el uso de suelo y la planeación <u>No acumulativamente considerable en el 2035 y</u> <u>Acumulativamente considerable en el 2050.</u>	LU-1a Brindar acceso y establecer conexiones para la mejora de la red de transporte.	No acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.12 Recursos minerales			
MR-1 Dar como resultado la pérdida de disponibilidad de yacimientos conocidos de áridos y recursos minerales que resulten valiosos para la región y para los habitantes del estado, o que suponga la pérdida de acceso a un sitio localmente importante de aprovechamiento de recursos minerales, identificado en un plan general local, plan específico u otro plan de uso de suelo Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	MR-1a Conservar los recursos de áridos y minerales durante la planeación y el diseño de los proyectos de desarrollo. MR-1b Conservar los recursos de áridos y minerales durante la planeación y el diseño de las mejoras en la red de transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
C-MR-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con los recursos minerales Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	MR-1a Conservar los recursos de áridos y minerales durante la planeación y el diseño de los proyectos de desarrollo. MR-1b Conservar los recursos de áridos y minerales durante la planeación y el diseño de las mejoras en la red de transporte.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.13 Ruido y vibración			
NOI-1 Generación de un aumento sustancial de los niveles de ruido ambiental temporal o permanente en las inmediaciones del proyecto, en exceso de los estándares establecidos en el plan general local o la ordenanza sobre ruidos, así como de los estándares aplicables de otras agencias; o generación de un aumento absoluto sustancial del ruido ambiental. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	NOI-1a Implementar medidas de reducción de ruido de construcción para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte. NOI-1b Implementar medidas de reducción de ruido operativo para mejoras de la red de transporte. NOI-1c Implementar medidas de reducción de ruido operativo para proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
NOI-2 Generación de vibración o niveles de ruido excesivos propagados por el suelo. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	NOI-2a Implementar medidas de reducción de vibración y ruido de construcción propagados por el suelo. NOI-2b Implementar medidas de reducción de vibración y ruido de construcción propagados por el suelo para operaciones férreas.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
NOI-3 Para un proyecto ubicado en las inmediaciones de una pista de aterrizaje privada o dentro del área de influencia de un plan de uso de suelo aeroportuario, o, en caso de que	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
dicho plan no haya sido adoptado, a menos de dos millas de un aeropuerto público o de uso público, el proyecto expone a las personas que residen o trabajan en la zona del proyecto a niveles de ruido excesivos Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.			
C-NOI-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con el ruido y la vibración Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	NOI-1a Implementar medidas de reducción de ruido de construcción para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte. NOI-1b Implementar medidas de reducción de ruido operativo para mejoras de la red de transporte. NOI-1c Implementar medidas de reducción de ruido operativo para proyectos de desarrollo. NOI-2a Implementar medidas de reducción de vibración y ruido de construcción propagados por el suelo. NOI-2b Implementar medidas para reducir la vibración y el ruido de operaciones férreas propagados por el suelo.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.14 Población y vivienda			
POP-1 Generar un crecimiento de la población sustancial y no planificado en determinadas zonas de la región, ya sea de manera directa (por ejemplo, a través de la propuesta de nuevas viviendas y establecimientos comerciales) o indirecta (por ejemplo, mediante la extensión de carreteras y demás infraestructura). Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	POP-1a Coordinar con las jurisdicciones locales para reducir el crecimiento poblacional no planificado y significativo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
POP-2 Desplazar a un número considerable de personas o de unidades habitacionales, lo que haría necesario construir viviendas de reemplazo en otro lugar Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	POP-2a Diseñar proyectos de desarrollo para reducir el desplazamiento. POP-2b Diseñar proyectos de mejora de la red de transporte para reducir el desplazamiento.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
C-POP-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con la población y la vivienda Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	POP-1a Coordinar con las jurisdicciones locales para reducir el crecimiento poblacional no planificado y significativo. POP-2a Diseñar proyectos de desarrollo para reducir el desplazamiento. POP-2b Diseñar proyectos de mejora de la red de transporte para reducir el desplazamiento.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
4.15 Servicios públicos, recreación y servicios básicos			
PS-1 Dar como resultado impactos físicos sustancialmente adversos relacionados con la provisión o la necesidad de nuevas instalaciones públicas, o de modificaciones físicas (es decir, ampliaciones) de las existentes, con el fin de mantener un nivel adecuado de protección contra incendios y de seguridad policial, servicios de emergencia, escuelas, bibliotecas y espacios recreativos Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	PS-1 Implementar medidas de mitigación para instalaciones de servicios públicos nuevas o ampliadas.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
REC-1 Incrementar el uso de los parques vecinales y regionales existentes, o de otras instalaciones recreativas, de tal manera que se produzca, o se acelere, un deterioro físico significativo de dichas instalaciones Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	REC-1 Implementar medidas de mitigación en parques y otras instalaciones recreativas.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
U-1 Dar como resultado la ampliación, reubicación o construcción de instalaciones para la recolección y el tratamiento de aguas residuales, aguas pluviales, el suministro de energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, con el fin de responder adecuadamente a las necesidades de capacidad proyectadas, cuya ejecución podría ocasionar impactos ambientales significativos Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	U-1a Implementar medidas de mitigación para instalaciones nuevas o ampliadas de aguas residuales, aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural y telecomunicaciones asociadas a proyectos de desarrollo. U-1b Implementar medidas de mitigación para instalaciones nuevas o ampliadas de aguas pluviales asociadas a mejoras en la red de transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
U-2 Generar residuos sólidos en una cantidad que exceda los estándares estatales o locales, o que sobrepase la capacidad de la infraestructura local; afectar el cumplimiento de las metas de reducción de residuos sólidos; o incumplir con las leyes y normativas federales, estatales y locales sobre gestión y reducción de residuos sólidos Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	U-2a Implementar medidas de mitigación para instalaciones de residuos sólidos nuevas o ampliadas. U-2b Reducir el desperdicio relacionado con la construcción. U-2c Reducir el desperdicio operativo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
C-PS-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con los servicios públicos Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	PS-1 Implementar medidas de mitigación para instalaciones de servicios públicos nuevas o ampliadas.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
C-U-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con los servicios básicos Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	U-1a Implementar medidas de mitigación para instalaciones nuevas o ampliadas de aguas residuales, aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural y telecomunicaciones asociadas a proyectos de desarrollo. U-1b Implementar medidas de mitigación para instalaciones nuevas o ampliadas de aguas pluviales asociadas a mejoras en la red de transporte. U-2a Implementar medidas de mitigación para instalaciones de residuos sólidos nuevas o ampliadas. U-2b Reducir el desperdicio relacionado con la construcción. U-2c Reducir el desperdicio operativo.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
C-REC-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con los recursos recreativos Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	REC-1 Implementar medidas de mitigación en parques y otras instalaciones recreativas.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.16 Transporte			
TRA-1 Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborda el sistema de circulación, incluido transporte público, carreteras, infraestructura peatonal y de bicicletas. Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
TRA-2 Conflicto o incoherencia con el Artículo 15064.3 de las Pautas de la CEQA al no lograr las reducciones sustanciales de VMT necesarias para ayudar a alcanzar las metas de reducción de GHG a nivel estatal. Impacto significativo en el 2030, en el 2035, en el 2045 y en el 2050.	TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo. AQ-2b Programa del Plan Regional de Créditos/Banca de VMT GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG. GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG. GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte. GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG de proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable (2030 y 2035)	Significativo e inevitable (2045 y 2050)
TRA-3 Aumentar de manera significativa los riesgos debido a una característica de diseño (por ejemplo, curvas	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
pronunciadas o intersecciones peligrosas) o a usos incompatibles. Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.			
TRA-4 Derivar una insuficiencia en la oferta de estacionamiento que provocaría impactos ambientales secundarios significativos, los cuales no han sido analizados en otros capítulos de recursos de este EIR. Impacto menos que significativo en el 2035 y en el 2050.	No aplicable	Menos que significativo	Menos que significativo
C-TRA-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre el transporte. Acumulativamente considerable en el 2030, en el 2035, en el 2045 y en el 2050.	TRA-2 Lograr una mayor reducción de VMT en proyectos de transporte y desarrollo. AQ-2b Programa del Plan Regional de Créditos/Banca de VMT. GHG-4a Asignar fondos de subsidios competitivos a proyectos para reducir las emisiones de GHG. GHG-4b Coordinación y apoyo a las agencias miembros de SANDAG para adoptar, actualizar y supervisar planes de reducción de GHG. GHG-4d Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de transporte. GHG-4e Implementar medidas para reducir las emisiones de GHG en proyectos de desarrollo.	Acumulativamente considerable (2030 y 2035)	Acumulativamente considerable (2045 y 2050)
4.17 Recursos culturales tribales			
TCR-1 Causar un cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso cultural tribal, definido en la Sección 21074 del Código de Recursos Públicos como un sitio, característica, lugar, áreas verdes culturales delimitados geográficamente en cuanto a su extensión y características, lugar sagrado u objeto con valor cultural para una tribu nativa de California, y que cumpla con alguno de los siguientes criterios: (1) estar inscrito o ser elegible para su inscripción en el Registro de Recursos Históricos de California, o en un registro local de recursos históricos, según la definición establecida en la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos; o (2) haber sido determinado por la agencia responsable, a su discreción y con base en pruebas fundadas, como significativo	TCR-1a Implementar medidas de mitigación para la protección de los recursos culturales tribales para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte. TCR-1b Implementar programas de monitoreo y mitigación para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
conforme a los criterios establecidos en el inciso (c) de la Sección 5024.1 del Código de Recursos Públicos. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.			
C-TCR-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre los recursos culturales tribales Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	TCR-1a Implementar medidas de mitigación para la protección de los recursos culturales tribales para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte. TCR-1b Implementar programas de monitoreo y mitigación para los proyectos de desarrollo y mejoras de la red de transporte.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable
4.18 Suministro de agua			
WS-1 No contar con suministros de agua suficientes para atender la demanda regional proyectada durante un año seco único o en periodos de varios años secos. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WS-1a Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte. WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo. WS-1c Garantizar el abastecimiento adecuado de agua para proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
WS-2 Disminuir de manera sustancial las reservas de agua subterránea o interferir significativamente en su recarga natural, de tal forma que el Plan propuesto obstaculice la gestión sostenible de los acuíferos o impida la implementación de un plan de manejo sostenible de aguas subterráneas. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WS-1a Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte. WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo. WS-2 Implementar medidas sobre aguas subterráneas para garantizar un rendimiento sostenible en los proyectos de desarrollo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
WS-3 Exigir o dar lugar al traslado o construcción de nuevas instalaciones de abastecimiento de agua, o a la ampliación de las existentes, cuya construcción o reubicación pudiera generar efectos ambientales significativos. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WS-1a Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte. WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo. WS-2 Implementar medidas sobre aguas subterráneas para garantizar un rendimiento sostenible en los proyectos de desarrollo. WS-3 Implementar medidas para instalaciones de agua nuevas o ampliadas.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
C-WS-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos sobre el suministro de agua	WS-1a Implementar medidas de conservación de agua para mejoras de la red de transporte.	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
Impacto acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.	WS-1b Implementar medidas de conservación de agua para proyectos de desarrollo. WS-1c Garantizar el abastecimiento adecuado de agua para proyectos de desarrollo. WS-2 Implementar medidas sobre aguas subterráneas para garantizar un rendimiento sostenible en los proyectos de desarrollo. WS-3 Implementar medidas para instalaciones de agua nuevas o ampliadas.		
4.19 Incendios forestales			
WF-1 Aumentar el riesgo de que se inicie un incendio forestal y exponer, de manera directa o indirecta, a las personas o a las estructuras a un riesgo significativo de pérdidas, lesiones o incluso fallecimientos relacionados con incendios forestales. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WF-1 Reducir el riesgo de incendios forestales en proyectos de desarrollo y transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
WF-2 Debido a la pendiente del terreno, a los vientos predominantes y a otros factores, se incrementan los riesgos de incendio forestal, lo que expone a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes derivados de un incendio o a la propagación incontrolada del mismo. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WF-1 Reducir el riesgo de incendios forestales en proyectos de desarrollo y transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
WF-3 Exigir la instalación o el mantenimiento de infraestructura asociada (como caminos, cortafuegos, fuentes de agua para emergencias, líneas eléctricas u otros servicios públicos) que pueda aumentar el riesgo de incendios o generar impactos temporales o permanentes en el medio ambiente. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WF-1 Reducir el riesgo de incendios forestales en proyectos de desarrollo y transporte. WF-3 Reducir el riesgo de incendios forestales asociado con la infraestructura necesaria nueva o ampliada para respaldar el crecimiento regional y el desarrollo del uso de suelo.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable
WF-4 Exponer a personas o infraestructuras a riesgos significativos, incluidos inundaciones en zonas bajas o aguas abajo, o deslizamientos de tierra, como consecuencia del escurrimiento, la inestabilidad de las laderas tras un incendio o las modificaciones en el drenaje. Impacto significativo en el 2035 y en el 2050.	WF-4 Reducir los riesgos posteriores a un incendio relacionados con inundaciones, deslizamientos de tierra, inestabilidad de laderas o cambios en el drenaje en proyectos de desarrollo y de transporte.	Significativo e inevitable	Significativo e inevitable

Impactos del Plan propuesto en 2035 y 2050	Medidas de mitigación	Nivel de relevancia después de la mitigación 2035	Nivel de relevancia después de la mitigación 2050
<p>C-WF-1 Generar una contribución acumulativamente considerable a los efectos adversos relacionados con los incendios forestales</p> <p>Acumulativamente considerable en el 2035 y en el 2050.</p>	<p>WF-1 Reducir el riesgo de incendios forestales en proyectos de desarrollo y transporte.</p> <p>WF-3 Reducir el riesgo de incendios forestales asociado con la infraestructura necesaria nueva o ampliada para respaldar el crecimiento regional y el desarrollo del uso de suelo.</p> <p>WF-4 Reducir los riesgos posteriores a un incendio relacionados con inundaciones, deslizamientos de tierra, inestabilidad de laderas o cambios en el drenaje en proyectos de desarrollo y de transporte.</p>	Acumulativamente considerable	Acumulativamente considerable

ES.6 ALTERNATIVAS AL PLAN PROPUESTO

El Capítulo 5 de este EIR analiza en detalle tres alternativas al Plan propuesto. El análisis determina la medida en la cual las alternativas son capaces de evitar o reducir sustancialmente los efectos ambientales significativos del Plan propuesto. Asimismo, el Capítulo 5 explica por qué se consideraron otras alternativas, pero fueron descartadas para un análisis más profundo. Las tres alternativas analizadas en detalle se indican más abajo y se resumen en la Tabla ES- 2:

- ▶ Alternativa 1: Alternativa que no se realice el proyecto.
- ▶ Alternativa 2: Crecimiento focalizado, aumento de tarifas de estacionamiento y reducción de velocidades en vías arteriales y autopistas
- ▶ Alternativa 3: Crecimiento focalizado, aumento de tarifas de estacionamiento y fijación de precios en carriles flexibles, y transporte público gratuito

Las alternativas responden a las sugerencias del público orientadas a reducir la cantidad de millas recorridas por vehículos, así como las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, al mismo tiempo que disminuyen la dispersión urbana y la pérdida de áreas de hábitat natural. Estas alternativas se elaboraron a partir de los aportes recibidos durante el período de alcance del NOP y en el transcurso del desarrollo del Plan propuesto. Las alternativas analizadas en detalle cumplen parcial o totalmente con la mayoría de los objetivos fundamentales del Plan, con la excepción de la Alternativa 1: Alternativa de No proyecto.

La Alternativa 2 se considera la opción ambientalmente superior. Tal como se expone en el Capítulo 5, si bien la Alternativa 2 no reduciría ninguno de los impactos significativos del Plan propuesto hasta niveles menos que significativos, sí lograría disminuir muchos de esos impactos relevantes. En comparación con los impactos significativos del Plan propuesto, la Alternativa 2 presentaría menores efectos respecto de uno o más criterios de significancia en los siguientes recursos ambientales: estética y recursos visuales, recursos agrícolas y forestales, calidad del aire, recursos biológicos, recursos culturales, energía, geología y suelos, recursos paleontológicos, emisiones de gases de efecto invernadero, recursos minerales, ruido y vibraciones, servicios públicos, recreación, servicios básicos, transporte, recursos culturales tribales, suministro de agua e incendios forestales. En contrapartida, frente a los impactos significativos del Plan propuesto, la Alternativa 2 incrementaría los efectos únicamente en algunos criterios de significancia relacionados con las siguientes áreas de recursos: uso de suelo y población y vivienda.

Entre las distintas opciones analizadas, la Alternativa 2 sería la que lograría la mayor reducción de emisiones de GHG, de la VMT y de las emisiones que afectan la calidad del aire, en comparación con el Plan propuesto. La Alternativa 2 daría como resultado un 24.6-24.3 por ciento de reducción de GHG per cápita con respecto a los niveles de 2005 en el 2050, lo que daría como resultado una mayor reducción el Plan propuesto (19.51-19.38 por ciento por debajo de los niveles de 2005 en el 2050) proveniente de las fuentes en carretera. Además, la Alternativa 2 arrojaría un índice de VMT per cápita basado en la SB-743 de 14.55-14.7 en 2050, frente al índice de 15.39-15.4 bajo el Plan propuesto para 2050 (véase el Apéndice M). El indicador de VMT per cápita según la SB-743 refleja las VMT, no comerciales, por cada residente de la región. Asimismo, la Alternativa 2 implicaría un incremento en el VMT total regional, basado en la SB-375, de 959,729-1,986,394 millas vehiculares por día en el 2050 en comparación con las condiciones del año de referencia 2019. Este aumento sería menor al incremento de 4,343,189-4,724,424 millas diarias en el 2050 proyectado bajo el Plan propuesto (véase el Apéndice M). Por lo tanto, la Alternativa 2 generaría impactos más reducidos, dado que lograría una mayor disminución de VMT en comparación con el Plan propuesto. Y dado que la reducción de VMT guarda correlación directa con la reducción de GHG, la Alternativa 2 también resultaría en impactos ambientales menores en materia de GHG respecto al Plan propuesto. La Alternativa 2 también daría como resultado una disminución de emisión de gases orgánicos reactivos (ROG, por sus siglas en inglés), óxidos nitrosos (NO_x) monóxido de carbono (CO), material particulado fino y respirable (PM_{2.5} y PM₁₀) y óxido sulfúrico (SO_x), en comparación en comparación con el Plan propuesto de fuentes en carreteras.

Tabla ES-2 Resumen de alternativas consideradas en detalle

Componentes	Alternativa 1: Que no se realice el proyecto	Alternativa 2: Crecimiento focalizado, aumento de tarifas de estacionamiento y reducción de velocidades en vías arteriales y autopistas	Alternativa 3: Crecimiento focalizado, aumento de tarifas de estacionamiento y fijación de precios en carriles flexibles, y transporte público gratuito
Patrón de uso de suelo	Plan Regional 2021 modificado	Concentra el nuevo crecimiento en áreas que cuentan con opciones de transporte multimodal disponibles	Concentra el nuevo crecimiento en áreas que cuentan con opciones de transporte multimodal disponibles
Red de transporte	Proyectos de “no construcción”	Mismo que el Plan propuesto	Mismo que el Plan propuesto
Fijación de precios de estacionamiento	Plan Regional 2021 modificado	Aumenta los costos de estacionamiento en un 100%, en comparación con el Plan propuesto	Aumenta los costos de estacionamiento en un 100%, en comparación con el Plan propuesto
Fijación de precios en carriles flexibles	Plan Regional 2021 modificado	Mismo que el Plan propuesto	Aumenta los costos de fijación de precios en carriles flexibles en un 100%, en comparación con el Plan propuesto
Reductores de velocidad	No	Reduce la velocidad en vías arteriales y autopistas en 5 mph	No
Transporte público gratuito	No	No	Sí
Recursos financieros	Recursos financieros comprometidos	Mismo que el Plan propuesto	Mismo que el Plan propuesto

Esta página se deja en blanco de forma intencional.