

ES.1 Introducción

Este Borrador de Informe de Impacto Ambiental (Environmental Impact Report o EIR) ha sido preparado de conformidad con las disposiciones de la Ley de Calidad Ambiental de California (California Environmental Quality Act o CEQA) para evaluar los impactos potenciales del propuesto Proyecto de Reemplazo del Centro de Transporte Público de San Rafael (proyecto propuesto) y otras alternativas de construir. Se están considerando cuatro alternativas de construir para el proyecto propuesto: la alternativa de Mover el Whistlestop (el proyecto preferido), la Alternativa de Adaptar el Whistlestop, la Alternativa de 4th Street Gateway y la Alternativa Debajo de la Autopista. Todas las alternativas de construir están dentro del centro de San Rafael. Como lo exige la Sección 15123 de las Directrices Estatales de CEQA, este Resumen Ejecutivo contiene las siguientes secciones.

- Visión general del proyecto
- Objetivos del proyecto
- Proyecto preferido
- Otras alternativas de construir
- La Alternativa Sin Proyecto
- Impactos considerables e inevitables
- Áreas de controversia potencial y problemas que resolver

ES.2 Visión general del proyecto

El Distrito del Puente Golden Gate, Carreteras y Transporte (Distrito), en coordinación con la Ciudad de San Rafael (Ciudad), el Distrito de Transporte Público del Condado de Marin (Marin Transit), la Autoridad de Transporte de Marin (Transportation Authority of Marin o TAM) y Transporte Publico en Tren del Área de Sonoma-Marin (Sonoma-Marin Area Rail Transit o SMART), planea reemplazar el centro de transporte público en el centro de San Rafael. El proyecto propuesto es necesario principalmente para reemplazar el centro de transporte público existente después de la pérdida de algunas de las instalaciones del centro de transporte público debido a la ejecución de la línea a Larkspur de la Fase 2 de SMART. Una solución para un nuevo centro de transporte público en el centro de San Rafael cubriría necesidades de transporte público a corto plazo y a largo plazo y a la vez mejoraría el atractivo y la facilidad de uso del transporte público tanto para habitantes locales como para viajeros cotidianos regionales.

ES.3 Objetivos del proyecto

Los objetivos del proyecto son:

- Ofrecer mejor conectividad y facilidad de uso de transporte público en el centro de San Rafael y alrededor de él.
- Mejorar el uso de transporte público local y regional al unir modos múltiples de la red de transporte—incluyendo la conexión SMART-autobús—en un centro que ofrezca a los usuarios del transporte público los modos más seguros y eficientes de usar servicios de autobús y de tren.
- Albergar eficientemente a los usuarios y servicios de transporte público, optimizar los costos de operación y mejorar el atractivo del transporte público.
- Diseñar un centro funcional, atractivo y rentable que pueda albergar los niveles de servicio proyectados a largo plazo y que pueda ser ejecutado de forma agilizada y así reducir al mínimo el periodo de uso del centro temporal.
- Ofrecer un centro de transporte público que sea fácilmente accesible a personas con discapacidades, usuarios del transporte público y grupos que dependen del transporte público, incluyendo los de bajos ingresos.
- Ofrecer un espacio protegido, seguro y acogedor para los usuarios del transporte público.
- Crear un centro de transporte público más accesible para todos los usuarios al reducir los conflictos de vehículos, trenes, bicicletas y peatones, y mejorar la seguridad.
- Ofrecer conexiones prácticas para peatones a los usos de la tierra cercanos.

Una solución para un nuevo centro de transporte público en el centro de San Rafael cubriría necesidades de transporte público a corto plazo y a largo plazo y a la vez mejoraría el atractivo y la facilidad de uso del transporte público para habitantes locales y viajeros cotidianos regionales. También, en lo posible, reduciría al mínimo la congestión del tráfico y facilitaría las operaciones eficientes de transporte público, promoviendo a la vez la seguridad para peatones.

La Tabla ES -1 ofrece una comparación de los impactos potenciales de las tres alternativas de construir comparados con los impactos de la alternativa preferida, organizados por recurso.

ES.4 Proyecto preferido

Se ha identificado la Alternativa de Mover el Whistlestop como la alternativa preferida del Distrito. El sitio está generalmente entre West Tamalpais Avenue al oeste, Hetherton Street al este, 4th Street al norte y 3rd Street al sur. Se incluyen mejoras adicionales para mover West Tamalpais Avenue al este desde 2nd Street hasta 4th Street. Esta modificación alinearía West Tamalpais Avenue con la cuadra al norte e incluye la construcción de un sendero para bicicletas y mejoras a la acera en el lado oeste de West Tamalpais Avenue de 2nd Street a 4th Street. De 2nd a 3rd Street, esta mejora se extendería al espacio ocupado por el centro de transporte público existente y de 3rd Street a 4th Street, esta mejora se extendería a la acera oeste existente a lo largo de West Tamalpais Avenue. En la figura ES-1 puede ver el plan del sitio.

La Alternativa de Mover el Whistlestop tendría cinco plataformas, de la A a la E y un edificio del Distrito. Utilizaría los espacios para vehículos de transporte público al borde de la acera en ambos

lados de West Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street. Se movería West Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street al este para estar más cerca de las vías de SMART. Se reubicaría el edificio Whistlestop al lado oeste de West Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street. De forma alternativa, se podría construir un nuevo edificio utilizando fachadas similares o elementos arquitectónicos de estructuras actualmente presentes en el sitio de Whistlestop. Este edificio incluiría espacio para servicio al cliente y operaciones del Distrito. El edificio del Distrito tendría un piso y un área estimada de 3,000 pies cuadrados. Incluiría una sala de descanso con baños para choferes, oficinas del Distrito y área de apoyo al cliente con baños y una cocina, un vestíbulo público con un mostrador de servicio y baños. Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street estaría limitada solo para autobuses. El acceso a los espacios para autobuses en la parcela que contiene el edificio Citibank y su estacionamiento, también llamada la parcela Citibank, sería mediante caminos a lo largo de 3rd Street y 4th Street. Se ofrecería el área al oeste de West Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street (es decir, el espacio no utilizado por el edificio Whistlestop reubicado) para plazas públicas, servicio al cliente, estacionamiento de bicicletas o usos de la tierra que apoyen el transporte público. Se eliminaría el área de SMART para recoger o dejar pasajeros en East Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street y se reemplazaría con un área para recoger o dejar pasajeros con cupo para seis vehículos en West Tamalpais Avenue entre 4th Street y 5th Avenue. Se ofrecería cincuenta pies de estacionamiento para vehículos de transporte tipo *shuttle* en West Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street. Se ofrecería estacionamiento para vehículos de mantenimiento para seis vehículos del Distrito en un nuevo callejón de acceso construido en el borde occidental del sitio, conectando entre 3rd Street y 4th Street. El camino de acceso actual conecta West Tamalpais Avenue con un complejo de condominios en Lincoln Avenue y 4th Street. Este proyecto lo reemplazaría con un nuevo camino de acceso en 4th Street entre Tamalpais Avenue y Lincoln Avenue. La construcción de un sendero para bicicletas en Tamalpais Avenue de 2nd Street a 4th Street reflejaría la implementación de una de las mejoras de infraestructura para bicicletas planificada por la Ciudad. Este sendero para bicicletas se conectaría con el sendero Mahon Creek Path.

Remítase a la Tabla ES -2 para ver un resumen de los impactos ambientales de la Alternativa de Mover el Whistlestop.



Leyenda

-  Árbol especial
-  Árbol con alcorque
-  Árbol
-  Asientos en la plataforma
-  Cubierta para autobuses
-  Área con plantas
-  Parrillas para bicicletas
-  Estacionamiento seguro para bicicletas
-  Kiosko de seguridad
-  Camino para bicicletas
-  Cubierta superior
-  Barrera de seguridad para peatones
-  Máquina de boletos
-  Estacionamiento mejorado
-  Pavimento típico



Graphics ... 0748.17 (6/24/21) AB

Fuente: Kimley-Horn, Via Architecture, 2021.



Figura ES-1
Plan del sitio de la Alternativa de Mover el Whistlestop

ES.5 Otras alternativas de construir

Este EIR analiza otras tres alternativas de construir con el mismo nivel de detalle. Las alternativas de construir varían en cuanto al área y la ubicación del sitio así como las características específicas. De forma similar al proyecto preferido, todas las alternativas de construir tienen los siguientes componentes:

- La instalación de 17 espacios para autobuses con bordes rectos para albergar el transporte público, servicios de transporte del aeropuerto y servicios de Greyhound en el centro de transporte público.
- Espacio para paratransito, dejar y recoger pasajeros, mantenimiento de vehículos y transporte de tipo *shuttle*
- Estacionamiento para bicicletas, incluyendo rejillas de apoyo y casilleros
- La instalación de plataformas con un mínimo de 9 pies de ancho adyacentes a los espacios para autobuses
- Construcción de instalaciones para pasajeros como protección contra los elementos (como casetas o toldos) y asientos
- Instalación de otras características como arte público, seguridad y letreros para guiarse
- Un edificio de aproximadamente 3,000 pies cuadrados que incluirá servicio al cliente, baños públicos, instalaciones para choferes, tiendas minoristas, mantenimiento y seguridad

Alternativa de Adaptar el Whistlestop: el sitio de esta alternativa está generalmente ubicado entre West Tamalpais Avenue al este, Hetherston Street al oeste, 4th Street al norte y 3rd Street al sur. Esta alternativa incluiría la construcción de un sendero para bicicletas y mejoras para peatones en el lado oeste de West Tamalpais Avenue de 2nd Street a 4th Street. Puede ver el plan del sitio en la figura ES-2. Esta alternativa está en la misma cuadra que la estación existente de SMART. El sitio de esta alternativa cruza nueve parcelas que actualmente están ocupadas por el edificio Whistlestop, un café, un restaurante, espacios de estacionamiento, las vías de SMART y la parcela Citibank. Los usos alrededor del sitio del proyecto incluyen tiendas minoristas y usos comerciales y de oficina al norte, la carretera U.S. 101 (US-101) al este, el actual Centro de Transporte Público de San Rafael al sur y restaurantes, residencias y tiendas minoristas al oeste.

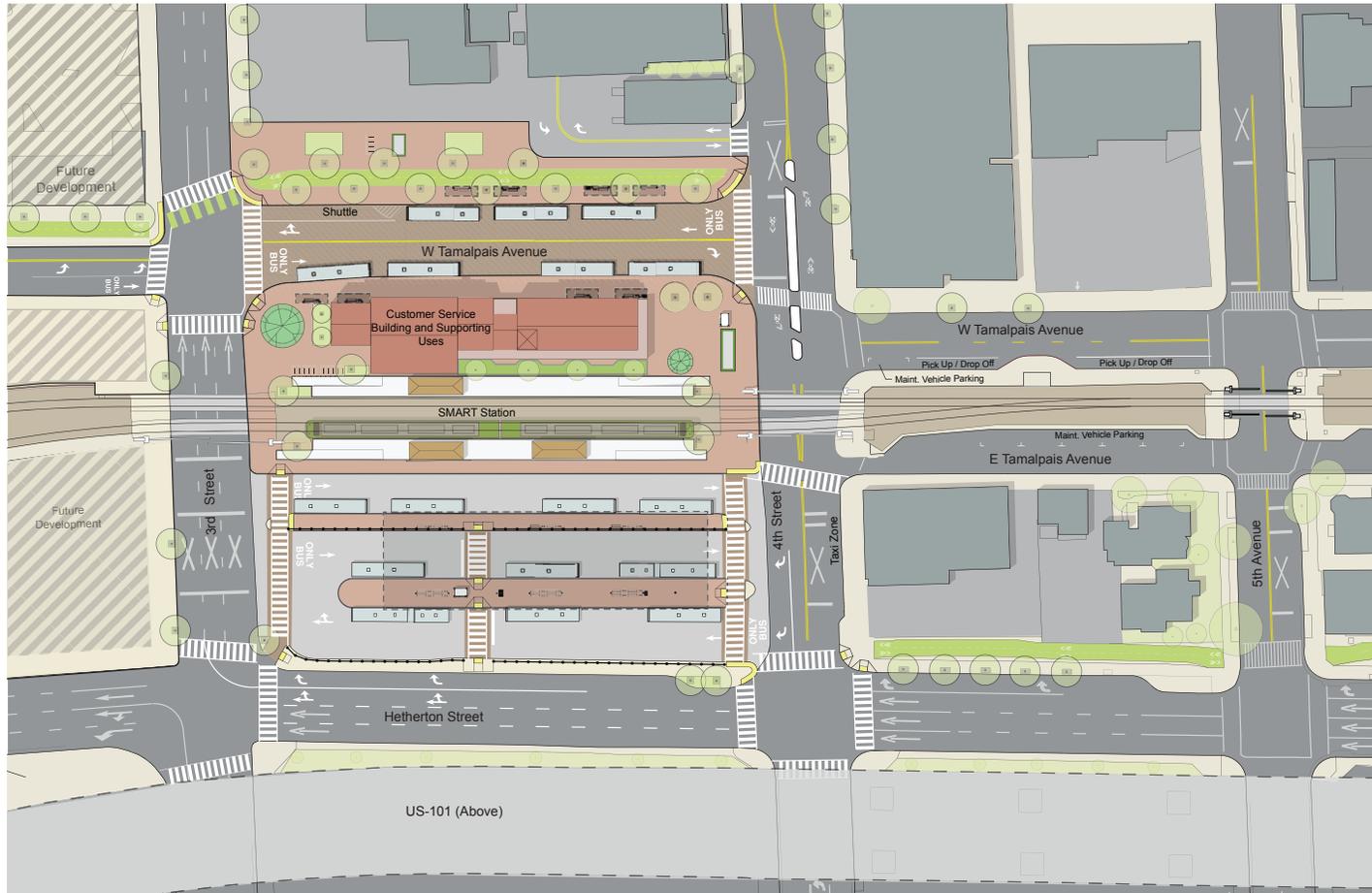
La Alternativa de Adaptar el Whistlestop tendría cinco plataformas, de la A a la E y un edificio del Distrito. Habría 17 espacios para autobuses con bordes rectos para albergar el transporte público, servicios de transporte del aeropuerto y servicios de Greyhound en el centro de transporte público. Cada espacio para autobuses tendría una plataforma adyacente con un mínimo de 9 pies de ancho y las plataformas tendrían instalaciones para pasajeros como protección contra los elementos (como casetas o toldos) y asientos. Se ofrecería espacio para paratransito, dejar y recoger pasajeros, mantenimiento de vehículos y transporte de tipo *shuttle*. Otras características incluirían arte público, seguridad, estacionamiento para bicicletas que incluye rejillas de apoyo y casilleros, y letreros para guiarse. Se renovaría o remodelaría el edificio Whistlestop (sin el Café Jackson) para usarlo como espacio para servicio al cliente y para operaciones del Distrito. Se ofrecería espacio para plazas públicas, servicio al cliente, estacionamiento de bicicletas o usos de la tierra que apoyen el transporte público. La construcción de un sendero para bicicletas en Tamalpais Avenue de 2nd Street a 4th Street reflejaría la ejecución de una de las mejoras de infraestructura para bicicletas

planificada por la Ciudad. Este sendero para bicicletas se conectaría con el sendero Mahon Creek Path.

La Tabla ES -2 resume los impactos de la Alternativa de Adaptar el Whistlestop.

Alternativa de 4th Street Gateway: esta alternativa tiene como límites 5th Avenue, 3rd Street, Hetheron Street y las vías de SMART, así como espacio al borde de la acera a lo largo de West Tamalpais Avenue; remítase a la Figura ES -3 para ver el plan del sitio. La Alternativa de 4th Street Gateway tendría seis plataformas, de la A a la F, y dos edificios del Distrito. Habría tres espacios para autobuses en la calle, ubicados al borde de la acera en el lado oeste de Hetheron Street entre 4th Street y 5th Avenue. Para poder tener estos espacios para autobuses al borde de la acera, se prohibirían las vueltas a la derecha de Hetheron Street a 4th Street. En el lado este de ambos sitios, se ofrecería espacio para plazas públicas, servicio al cliente, estacionamiento de bicicletas o usos de la tierra que apoyen el transporte público. La Tabla ES -3 resume los impactos de la Alternativa de 4th Street Gateway.

Alternativa Debajo de la Autopista: el sitio de esta alternativa está ubicado generalmente debajo de la US-101 y tiene como límites 5th Avenue, el sur de 4th Street, Irwin Street y Hetheron Street; remítase a la Figura ES-4 para ver el plan del sitio. Debajo de la US-101 hay un lote para estacionar y tomar el transporte público (park-and-ride) que el Departamento de Transporte de California mantiene y opera. Irwin Creek, debajo de la US-101, fluye de forma paralela a la US-101. La Alternativa Debajo de la Autopista tendría seis plataformas, de la A a la F, y un edificio del Distrito. El acceso para los espacios para autobuses de esta alternativa sería mediante caminos en 4th Street, Irwin Street y Hetheron Street. Se permitiría la circulación interna para la cuadra norte con el fin de permitir que los autobuses accedan a los espacios desde cualquiera de los dos lados del sitio y salgan por cualquiera de los dos lados también, lo cual es vital dada la diversidad de rutas de autobuses que acceden al sitio. Se ofrecería espacio para plazas públicas, servicio al cliente o usos de la tierra que apoyen el transporte público. Para esto se necesitarían tres puentes/viaductos sobre Irwin Creek para conectar Hetheron Street con los espacios para autobuses. La Tabla ES -4 resume los impactos de la Alternativa Debajo de la Autopista.



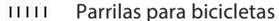
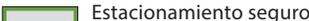
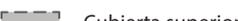
Leyenda

-  Árbol especial
-  Árbol con alcorque
-  Árbol
-  Asientos en la plataforma
-  Cubierta para autobuses
-  Área con plantas
-  Parrilas para bicicletas
-  Estacionamiento seguro para bicicletas
-  Kiosko de seguridad
-  Camino para bicicletas
-  Cubierta superior
-  Barrera de seguridad para peatones
-  Máquina de boletos
-  Estacionamiento mejorado
-  Pavimento típico





Leyenda

-  Árbol especial
-  Árbol con alcorque
-  Árbol
-  Asientos en la plataforma
-  Cubierta para autobuses
-  Área con plantas
-  Parrillas para bicicletas
-  Estacionamiento seguro para bicicletas
-  Kiosko de seguridad
-  Camino para bicicletas
-  Cubierta superior
-  Barrera de seguridad para peatones
-  Máquina de boletos
-  Estacionamiento mejorado
-  Pavimento típico



Graphics ... 0748.17 (6/24/21) AB

Fuente: Kimley-Horn, Via Architecture, 2021.



Figure ES-3
Plan del sitio de la Alternativa de 4th Street Gateway



Leyenda

-  Árbol especial
-  Árbol con alcorque
-  Árbol
-  Asientos en la plataforma
-  Cubierta para autobuses
-  Área con plantas
-  Parrillas para bicicletas
-  Estacionamiento seguro para bicicletas
-  Kiosko de seguridad
-  Camino para bicicletas
-  Cubierta superior
-  Barrera de seguridad para peatones
-  Máquina de boletos
-  Estacionamiento mejorado
-  Pavimento típico



ES.6 Alternativa Sin Proyecto

La Alternativa Sin Proyecto se basa en lo que se podría prever razonablemente si no se ejecuta el proyecto propuesto. Bajo la Alternativa Sin Proyecto, el Distrito no reubicaría el centro de transporte público; permanecería en su ubicación actual en el centro de San Rafael entre 2nd Street, 3rd Street, West Tamalpais Avenue y Hetherton Street y seguiría funcionando como lo hace actualmente. La Alternativa Sin Proyecto incluiría el actual centro de transporte público, que ha sido afectado por la ejecución de la línea de la Fase 2 de SMART y actualmente tiene deficiencias en las operaciones de autobuses, la conectividad entre modos y la seguridad para peatones. Los 17 espacios existentes para autobuses están completamente utilizados a las horas pico y no permitirían ningún aumento del volumen de autobuses. Además, no hay tierra disponible para ofrecer espacio para paratransito, espacio adicional para dejar y recoger pasajeros, mantenimiento de vehículos y transporte de tipo *shuttle*.

ES.7 Impactos considerables e inevitables

La Sección 15126.2(b) de las Directrices Estatales de CEQA exige que el EIR describa cualquier impacto considerable, incluyendo aquellos que pueden ser mitigados pero no reducidos a niveles que sean menos que considerables. Se determinó que los siguientes impactos ambientales son considerables e inevitables.

ES.7.1 Alternativa de Mover el Whistlestop (Proyecto preferido)

No hay impactos considerables e inevitables relacionados con la Alternativa de Mover el Whistlestop

ES.7.2 Alternativa de Adaptar el Whistlestop

No hay impactos considerables e inevitables relacionados con la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

ES.7.3 Alternativa de 4th Street Gateway

ES.7.3.1 Recursos culturales

Esta alternativa causaría un impacto considerable e inevitable debido a la pérdida de recursos históricos.

ES.7.3.2 Transporte

La Alternativa de 4th Street Gateway también tendría un conflicto parcial con el Programa M-2.2B y la Política M-2.5 del Borrador del Plan General de San Rafael 2040 (*San Rafael General Plan 2040*), debido a aumentos considerables del tiempo de vehículos parados con el motor encendido en la proximidad del proyecto bajo condiciones del año 2040 y a la eliminación de la vuelta a la derecha rumbo al sur de Hetherton Street a 4th Street. De forma adicional, aunque la Alternativa de 4th Street Gateway resultaría en aumentos considerables del tiempo de vehículos parados con el motor encendido en la proximidad del proyecto bajo condiciones del año 2040, esta alternativa no estaría

sujeta a estándares de nivel de servicio debido a la Política M-2.5(c) Estándares para el Centro (Downtown Standards), lo cual crearía una concordancia parcial con la política. Los conflictos de la alternativa con el *Plan General de la Ciudad de San Rafael 2020* y el Borrador del *Plan General de San Rafael 2040* interferirían con la ejecución de la urbanización futura de tierras y mejoras a largo plazo a las calzadas identificadas por estos planes. Se considera que la mitigación para estos conflictos no es viable debido al nivel actual de urbanización en la Ciudad y el futuro desarrollo urbano planificado que se identifica en el *Plan General de la Ciudad de San Rafael 2020* y el Borrador del *Plan General de San Rafael 2040*. Por lo tanto, los impactos relacionados con la Alternativa de 4th Street Gateway seguirían siendo considerables e inevitables bajo las condiciones del año 2040.

ES.7.4 Alternativa Debajo de la Autopista

ES.7.4.1 Recursos culturales

Esta alternativa causaría un impacto considerable e inevitable debido a la pérdida de recursos históricos.

ES.7.4.2 Transporte

La Alternativa Debajo de la Autopista desplazaría 72 espacios para estacionar y tomar el transporte público (park-and-ride). El estacionamiento de reemplazo dentro del centro de San Rafael puede ser no viable debido al nivel actual de urbanización en la Ciudad y el futuro desarrollo urbano planificado que se identifica en el *Plan General de la Ciudad de San Rafael 2020* y el Borrador del *Plan General de San Rafael 2040*. Por lo tanto, este impacto no sería congruente con las políticas de estacionamiento de la Ciudad. Los impactos relacionados con el conflicto con las políticas de estacionamiento para la Alternativa Debajo de la Autopista serían considerables e inevitables.

ES.8 Áreas de controversia potencial y asuntos que resolver

El 16 de octubre de 2018, el Distrito presentó un Aviso de Preparación en la Oficina de Planificación e Investigación del Gobernador. Durante el período de comentarios de 30 días (que terminó el 19 de noviembre de 2018), las agencias con potestad normativa y el público presentaron comentarios escritos sobre el alcance y el contenido del Borrador de EIR. Además, el 30 de octubre de 2018, se realizó una sesión para definir el alcance del Borrador de EIR en el edificio Whistlestop ubicado en 930 Tamalpais Avenue en San Rafael. En la preparación del Borrador de EIR se consideraron todos los comentarios escritos y orales recibidos durante el periodo de comentarios y en la sesión para definir el alcance. El Informe de Resumen del Alcance, incluido como el Anexo A, incluye una copia del Aviso de Preparación y todos los comentarios. Entre los asuntos por resolver figuran los siguientes:

- Consenso sobre la alternativa preferida
- Diseño final de la alternativa preferida
- Disposición del centro de transporte público existente

Tabla ES-1. Comparación de otras alternativas de construir con el proyecto preferido

Recurso	Nivel de Impacto de la Alternativa de Mover el Whistlestop (Proyecto preferido)	Alternativa Sin Proyecto		Alternativa de Adaptar el Whistlestop		Alternativa de 4th Street Gateway		Alternativa Debajo de la Autopista	
		Nivel de impacto	Comparación con el proyecto preferido	Nivel de impacto	Comparación con el proyecto preferido	Nivel de impacto	Comparación con el proyecto preferido	Nivel de impacto	Comparación con el proyecto preferido
Estética	LTS	NI	<	LTS	=	LTS w/MM	>	LTS w/MM	>
Calidad del aire	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=
Recursos biológicos	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=	LTS w/MM	>
Recursos culturales	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	SU	>	SU	>
Energía	LTS w/MM	NI	< ^a	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=
Geología y suelos	LTS	NI	<	LTS	=	LTS	=	LTS	=
Emisiones de gases de efecto invernadero	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=
Peligros y materiales peligrosos	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=
Hidrología y calidad del agua	LTS w/ MM	NI	<	LTS w/ MM	=	LTS w/ MM	=	LTS w/ M	>
Uso de las tierras y planificación	LTS	SU	< ^a	LTS	=	LTS	=	LTS	=
Ruido y vibración	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	LTS w/MM	>	LTS w/MM	>
Población y vivienda	LTS	NI	<	LTS	=	LTS	=	LTS	=
Servicios públicos y recreación	LTS	NI	<	LTS	=	LTS	=	LTS	=
Transporte	LTS	SU	> ^a	LTS	=	SU	>	SU	>
Recursos culturales tribales	LTS w/MM	NI	<	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=	LTS w/MM	=
Servicios públicos y sistemas de servicios	LTS	NI	<	LTS	=	LTS	=	LTS	=
Incendio forestal	LTS	NI	<	LTS	=	LTS	=	LTS	=

NI: Ningún impacto

LTS: Menos que considerable

LTS w/MM: Menos que considerable con mitigación

SU: Considerable e inevitable

<: Los impactos serían menores que los impactos de la Alternativa de Mover el Whistlestop.

>: Los impactos serían mayores que los impactos de la Alternativa de Mover el Whistlestop.

=: Los impactos serían equivalentes a los impactos de la Alternativa de Mover el Whistlestop.

^a Bajo la Alternativa Sin Proyecto, no ocurrirían los impactos que benefician al transporte de la Alternativa de Mover el Whistlestop.

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Estética				
Deteriora considerablemente el carácter visual o la calidad de las vistas públicas existentes y sus entornos en un área no urbanizada, incluyendo vistas pintorescas, o conflicto con la zonificación u otros reglamentos aplicables que rigen la calidad de las vistas en un área urbanizada, incluyendo vistas pintorescas	Ambos	Menos que considerable	--	--
Daña considerablemente recursos pintorescos, incluyendo entre otros, árboles, rocas prominentes y edificios históricos dentro de una carretera estatal pintoresca	Ambos	Ningún impacto	--	--
Crea una nueva fuente de luz o resplandor considerable que afectaría negativamente las vistas de día o de noche cerca de las obras del proyecto	Construcción	Menos que considerable	--	--
	Operaciones	Considerable	MM-AES-OP-3: aplicar estándares mínimos de iluminación	Menos que considerable
Impactos acumulativos (luz y resplandor)	Construcción	Menos que considerable	--	--
	Operaciones	Considerable	MM-AES-OP-3	Menos que considerable
Impactos acumulativos (estructuras históricas)	Ambos	Sin impacto	--	--
Calidad del aire				
Tiene conflictos con el Plan de Calidad del Aire correspondiente u obstruye su ejecución	Ambos	Menos que considerable	--	--
Resulta en un aumento neto considerable acumulativo de cualquier criterio de contaminante para el que la región del proyecto es un área que no cumple con un estándar aplicable federal o estatal de calidad del aire.	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Expone a receptores sensibles a concentraciones considerables de contaminantes	Construcción	Considerable	MM-AQ-CNST-1: usar equipo a diesel limpio durante la construcción para controlar las emisiones relacionadas con la construcción	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Causa otras emisiones (como aquellas que producen olores) que afectan negativamente a un número considerable de personas	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos: tiene conflictos con el Plan de Calidad del Aire correspondiente u obstruye su ejecución	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos: resulta en un aumento neto considerable acumulativo de cualquier criterio de contaminante para el que la región del proyecto es un área que no cumple con un estándar aplicable federal o estatal de calidad del aire.	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos: expone a receptores sensibles a concentraciones considerables de contaminantes	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos: causa otras emisiones (como aquellas que producen olores) que afectan negativamente a un número considerable de personas	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Recursos biológicos				
Tiene un efecto adverso considerable, ya sea directamente o mediante modificaciones del hábitat, en cualquier especie identificada como candidata, sensible o especie con situación especial en los planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por parte del Departamento de Pesca y Fauna Silvestre de California (California Department of Fish and Wildlife) o el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los EE. UU. (U.S. Fish and Wildlife Service)	Ambos	No causa impacto	--	--
Tiene un efecto adverso considerable en cualquier hábitat ribereño o cualquier otra comunidad natural sensible identificada en los planes, políticas, reglamentos locales o regionales, o por parte del Departamento de Pesca y Fauna Silvestre de California (California Department of Fish and Wildlife) o el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los EE. UU. (U.S. Fish and Wildlife Service)	Ambos	No causa impacto	--	--
Tiene un efecto adverso considerable en humedales protegidos por el gobierno federal o estatal (incluye, entre otros, pantano, charca vernal, costero, etc.) mediante el retiro de tierra, el relleno, la interrupción hidrológica y otros medios	Ambos	No causa impacto	--	--
Interfiere de manera sustancial con el movimiento de cualquier especie de pez o fauna silvestre nativo residente o migratorio o con los corredores establecidos de fauna silvestre nativa residente o migratoria, o impide el uso de los sitios que la fauna silvestre usa para cuidar a sus crías	Construcción	Considerable	MM-BIO-CNST-1: realizar capacitación de conciencia ambiental para empleados de construcción MM-BIO-CNST-6: realizar una inspección previa a la construcción para ver si hay aves anidando e implementar espacios de protección alrededor de nidos activos	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Conflicto con cualquier política u ordenanza local que protege los recursos biológicos, como una política u ordenanza de conservación de árboles	Construcción	Considerable	MM-BIO-CNST-3: instalar enrejado naranja de construcción entre el área de construcción y los recursos biológicos sensibles adyacentes	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--
Conflicto con las disposiciones de un plan de conservación de hábitat adoptado, un plan de conservación de comunidad natural adoptado, u otro plan de conservación de hábitat local, regional o estatal aprobado	Ambos	Ningún impacto	--	--
Impactos acumulativos	Construcción	Considerable	MM-BIO-CNST-1 MM-BIO-CNST-3 MM-BIO-CNST-6	Menos que considerable
Recursos culturales				
Causa un cambio adverso sustancial a la importancia de un recurso histórico, de conformidad con la Sección 15064.5	Construcción	Menos que considerable	--	--
	Operaciones	Ningún impacto	--	--
Causa un cambio adverso sustancial a la importancia de un recurso arqueológico, de conformidad con la Sección 15064.5	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-4: crear y ejecutar un plan de pruebas arqueológicas MM-CULT-CNST-5: realizar capacitación de conciencia con los recursos culturales antes de remover la tierra como parte del proyecto y dejar de trabajar si se encuentran depósitos arqueológicos durante actividades en las que se remueve la tierra MM-CULT-CNST-6: crear y ejecutar un plan de observación tribal cultural y arqueológico	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Mueve o altera cualquier resto humano, incluyendo aquellos enterrados fuera de cementerios formales	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-4 MM-CULT-CNST-5 MM-CULT-CNST-6 MM-CULT-CNST-7: cumplir con leyes estatales que tienen que ver con restos humanos	Menos que considerable
	Operaciones	Considerable	MM-CULT-CNST-4 MM-CULT-CNST-5	Menos que considerable
Acumulativo (recursos históricos del entorno construido)	Ambos	Menos que considerable	--	--
Acumulativo (recursos arqueológicos)	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-4 MM-CULT-CNST-5 MM-CULT-CNST-6	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--
Acumulativo (restos humanos)	Ambos	Considerable	MM-CULT-CNST-4 MM-CULT-CNST-5 MM-CULT-CNST-6 MM-CULT-CNST-7	Menos que considerable
Energía				
Causa un impacto ambiental potencialmente considerable debido al consumo derrochador, ineficiente o innecesario de recursos energéticos durante la construcción u operación del proyecto	Construcción	Considerable	MM-GHG-CNST-1: implementar las Mejores Prácticas Administrativas del BAAQCD para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) provenientes de la construcción	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Tiene un conflicto u obstruye un plan estatal o local de energía renovable o eficiencia energética	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Geología y suelos				
Directa o indirectamente causa efectos adversos potencialmente considerables, incluyendo el riesgo de pérdida, lesión o muerte relacionado con la ruptura de una falla sísmica conocida, fuerte sacudida sísmica del suelo, falla de la tierra de tipo sísmica (incluyendo la licuefacción) o derrumbes de tierra	Ambos	Menos que considerable	--	--
Causa considerable erosión de la tierra o la pérdida de la tierra de superficie	Ambos	Menos que considerable	--	--
Está ubicado en una unidad geológica o suelo que es inestable o que podría convertirse en inestable como resultado del proyecto y potencialmente causar un derrumbe de tierra, ensanche lateral, hundimiento, licuefacción o colapso en el sitio o fuera del sitio	Ambos	Menos que considerable	--	--
Está ubicado en suelo expansivo, como está definido en la Tabla 18-1-B del Código Uniforme de Construcción (1994), creando peligros considerables directos o indirectos a la vida o la propiedad	Ambos	Menos que considerable	--	--
Tiene suelos que no son adecuados para el uso de tanques sépticos o sistemas alternativos de desecho de aguas residuales en lugares donde los sistemas de tuberías no están disponibles para desechar las aguas residuales	Ambos	No causa impacto	--	--
Directa o indirectamente destruye un recurso o sitio paleontológico singular o una característica geológica singular	Construcción	Menos que considerable	--	--
	Operaciones	No causa impacto	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Emisiones de gases de efecto invernadero				
Genera emisiones de gases de efecto invernadero durante la construcción, ya sea directa o indirectamente que pueden tener un impacto considerable en el medio ambiente	Construcción	Considerable	MM-GHG-CNST-1: implementar las Mejores Prácticas Administrativas del BAAQCD para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) provenientes de la construcción	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Conflicto con el plan, política o reglamento aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Peligros y materiales peligrosos				
Crea un peligro considerable para el público o el medio ambiente mediante el transporte, uso o desecho rutinario de materiales peligrosos	Ambos	Menos que considerable	MM-HYD-CNST-1: preparar y ejecutar un Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales	--
Crea un peligro considerable al público o al medio ambiente mediante condiciones de alteración o accidente que se pueden prever de forma razonable y que tienen que ver con liberar materiales peligrosos al medio ambiente	Construcción	Considerable	MM-HAZ-CNST-1: Fase II de la investigación del sitio MM-HYD-CNST-1	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Emite emisiones peligrosas o maneja materiales peligrosos o materiales, desechos o sustancias muy peligrosos dentro de un cuarto de milla de una escuela existente o propuesta	Ambos	Menos que considerable	--	--
Está ubicado en un sitio que está incluido en una lista de sitios con materiales peligrosos creada de conformidad con el Código de Gobierno § 65962.5 y como resultado, crea un peligro considerable al público o al medio ambiente	Ambos	No causa impacto	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación		Trascendencia después de la mitigación
			Mitigación	
Para un proyecto ubicado dentro de un Plan de Uso de Tierras para Aeropuertos o donde no se haya adoptado tal plan, dentro de dos millas de un aeropuerto público o aeropuerto de uso público, resulta en un peligro para la seguridad o ruido excesivo para personas que residen o viven en el área del proyecto	Ambos	No causa impacto	--	--
Perjudica la ejecución o interfiere físicamente con un plan adoptado de respuesta en emergencias o un plan de evacuación en caso de emergencias	Ambos	Menos que considerable	--	--
Expone a personas o estructuras, ya sea directa o indirectamente, a un riesgo considerable de pérdida, lesión o muerte relacionados con incendios de tierras silvestres	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Hidrología y calidad del agua				
Viola cualquier estándar de calidad del agua o requisitos de descarga de desechos o de alguna manera deteriora considerablemente la calidad del agua de superficie o subterránea	Construcción	Considerable	MM-HYD-CNST-1	Menos que considerable
	Operación	Menos que considerable	--	--
Reduce considerablemente el suministro de agua subterránea o interfiere considerablemente con la recarga del agua subterránea de manera que el proyecto puede obstaculizar la gestión sostenible del agua subterránea de la cuenca	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Altera considerablemente el patrón existente de drenaje del sitio o área, incluyendo mediante la alteración del curso del arroyo o río o al agregar superficies impermeables, de una manera que resultaría en considerable erosión o sedimentación de limo en el sitio o fuera de él, incrementa considerablemente el ritmo o la cantidad del escurrimiento de superficie de una manera que resultaría en inundaciones en el sitio o fuera del sitio, crea o contribuye escurrimiento que podría exceder la capacidad de los sistemas existentes o planificados de drenaje de aguas pluviales o proporciona fuentes adicionales considerables de escurrimiento contaminado, o impide o redirige los flujos de inundaciones	Ambos	Menos que considerable	--	--
En zonas bajo peligro de inundaciones, Tsunamis u oscilaciones Seiche, existe el peligro de emitir contaminantes debido a la inundación del proyecto	Ambos	Menos que considerable	--	--
Crea conflictos u obstruye la ejecución de un plan de control de la calidad del agua o un plan de gestión sostenible del agua subterránea	Ambos	No causa impacto	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Uso de las tierras y planificación				
Divide físicamente una comunidad establecida	Ambos	Menos que considerable	--	--
Causa un impacto ambiental considerable debido a un conflicto con cualquier plan, política o reglamento de uso de tierras adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Ruido				
Generación de un incremento sustancial temporal o permanente de los niveles de ruido ambiental en la proximidad del proyecto en exceso de los estándares establecidos en el plan general u ordenanza de ruido local, o los estándares aplicables de otras agencias	Construcción	Considerable	MM-NOI-CNST-1: usar las mejores prácticas de control de ruido durante la construcción	Menos que considerable
	Operaciones	Considerable	MM-NOI-OP-2: en lo necesario usar medidas acústicas para el equipo mecánico para cumplir con los estándares de ruido de la ciudad	Menos que considerable
Generación de vibración excesiva proveniente del suelo o niveles excesivos de ruido proveniente del suelo	Construcción	Considerable	MM-NOI-CNST-3: implementar prácticas para reducir la vibración durante la construcción	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Construcción	Considerable	MM-NOI-CNST-1	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Población y vivienda				
Induce el crecimiento considerable no planificado de la población en un área, ya sea directamente (por ejemplo al proponer nuevas viviendas y empresas) o indirectamente (por ejemplo mediante la prolongación de caminos u otra infraestructura)	Ambos	Menos que considerable	--	--
Desplaza un número considerable de personas o viviendas existentes, haciendo necesaria la construcción de vivienda de reemplazo en otro lugar	Ambos	No causa impacto	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Servicios públicos y recreación				
Da como resultado impactos físicos adversos considerables relacionados con la creación de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente o la necesidad de instalaciones gubernamentales nuevas o alteradas físicamente, la construcción de las cuales podría causar impactos ambientales considerables, con el fin de mantener niveles de servicio, tiempo de respuesta u otros objetivos de rendimiento aceptables para cualquiera de los siguientes servicios públicos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Incrementa el uso de parques vecinales y regionales existentes u otras instalaciones recreativas de manera que ocurra o se acelere el deterioro físico considerable de la instalación	Ambos	No causa impacto	--	--
Incluye instalaciones recreativas o requiere la construcción o ampliación de instalaciones recreativas que pueden tener un efecto físico adverso en el medio ambiente	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Transporte				
Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborda el sistema de circulación, incluyendo transporte público, calzadas e instalaciones para bicicletas y peatones	Ambos	Menos que considerable	--	--
Está en conflicto o no concuerda con la §15064.3, Subdivisión (b) de las Directrices de CEQA	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Incrementa considerablemente los peligros debido a una característica de diseño geométrico (por ejemplo, curvas cerradas o intersecciones peligrosas) o usos incompatibles (por ejemplo, equipo de agricultura)	Ambos	Menos que considerable	--	--
Da como resultado un acceso inadecuado en caso de emergencias	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Recursos culturales tribales				
Causa un cambio adverso significativo a la importancia de un recurso cultural tribal, definido en el Código de Recursos Públicos § 21074 ya sea como un sitio, característica, lugar, paisaje cultural que está definido geográficamente con respecto al tamaño y alcance del paisaje, lugar sagrado u objeto con valor cultural para una tribu indígena americana de California y que aparece o es apta para aparecer en la Lista de Registro de Recursos Históricos de California o en un registro local de recursos históricos como lo define la Sección 5020.1(k) del Código de Recursos Públicos, o un recurso que la agencia principal, a su discreción y apoyada por evidencia sustancial, determina que es significativo según los criterios establecidos en la Subdivisión (c) del Código de Recursos Públicos § 5024.1	Construcción		MM-CULT-CNST-4: crear y ejecutar un plan de pruebas arqueológicas MM-CULT-CNST-5: realizar capacitación de conciencia con los recursos culturales antes de remover la tierra como parte del proyecto y dejar de trabajar si se encuentran depósitos arqueológicos durante actividades en las que se remueve la tierra MM-CULT-CNST-6: crear y ejecutar un plan de observación tribal cultural y arqueológico MM-CULT-CNST-7: cumplir con leyes estatales que tienen que ver con restos humanos	Menos que considerable
	Operaciones	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-4 MM-CULT-CNST-5 MM-CULT-CNST-6 MM-CULT-CNST-7	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Servicios públicos y sistemas de servicios				
Exige o causa la reubicación o construcción de nuevas instalaciones o la ampliación de instalaciones de agua, tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, y dicha construcción o reubicación podría causar efectos ambientales considerables	Ambos	Menos que considerable	--	--
Tiene suficiente suministro de agua disponible para el proyecto y para el futuro desarrollo urbano que se puede prever razonablemente durante años normales, secos y años secos múltiples	Ambos	Menos que considerable	--	--
Da como resultado una determinación del proveedor de tratamiento de aguas residuales que presta servicio o puede prestar servicio al proyecto, de que tiene una capacidad adecuada para cubrir la demanda proyectada del proyecto además de los compromisos existentes del proveedor	Ambos	Menos que considerable	--	--
Genera desechos sólidos en exceso de los estándares estatales o locales, o en exceso de la capacidad de la infraestructura local, o de otra manera afecta el logro de los objetivos de reducción de desechos sólidos; y el cumplimiento con estatutos y reglamentos federales, estatales y locales de gestión y reducción relacionados con desechos sólidos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--
Incendio forestal				
Afecta considerablemente un plan adoptado de respuesta en emergencias o un plan de evacuación de emergencia	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -2. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de Mover el Whistlestop y en la Alternativa de Adaptar el Whistlestop

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Debido a la pendiente, los vientos prevalentes y otros factores, exagera los riesgos de incendios forestales y por lo tanto expone a los ocupantes del proyecto a concentraciones de contaminantes provenientes de un incendio forestal o a la propagación descontrolada de un incendio forestal	Ambos	Menos que considerable	--	--
Exige la instalación y mantenimiento de infraestructura relacionada (como caminos, cortafuegos, fuentes de agua de emergencia, cables de energía u otros servicios públicos) que pueden exacerbar el riesgo de incendios o que pueden resultar en impactos temporales o continuos al medio ambiente	Ambos	Menos que considerable	--	--
Expone a las personas o las estructuras a riesgos considerables, como inundaciones o derrumbes pendiente abajo o río abajo, como resultado del escurrimiento, la inestabilidad de la pendiente después de un incendio o cambios en el drenaje	Ambos	Menos que considerable	--	--
Impactos acumulativos	Ambos	Menos que considerable	--	--

Tabla ES -3. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de 4th Street Gateway

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Estética				
Deteriora considerablemente el carácter visual o la calidad de las vistas públicas existentes y sus entornos en un área no urbanizada, incluyendo vistas pintorescas, o conflicto con la zonificación u otros reglamentos aplicables que rigen la calidad de las vistas en un área urbanizada, incluyendo vistas pintorescas	Operaciones	Considerable	MM-CULT-CNST-1: preparar y ejecutar planes de reubicación	Menos que considerable
Impactos acumulativos (estructuras históricas)	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-1	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Calidad del aire				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Recursos biológicos				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Recursos culturales				
Causa un cambio adverso sustancial a la importancia de un recurso histórico, de conformidad con la Sección 15064.5	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-1 MM-CULT-CNST-2: preparar y presentar documentación histórica MM-CULT-CNST-3: crear y ejecutar un programa interpretativo	Considerable e inevitable (daño potencial a dos recursos históricos)
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Energía				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Geología y suelos				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				

Tabla ES -3. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de 4th Street Gateway

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Emisiones de los gases de efecto invernadero				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Peligros y materiales peligrosos				
Emite emisiones peligrosas o maneja materiales peligrosos o materiales, desechos o sustancias muy peligrosos dentro de un cuarto de milla de una escuela existente o propuesta	Ambos	Ningún impacto	--	--
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Hidrología y calidad del agua				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Uso de las tierras y planificación				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Ruido				
Acumulativo	Construcción	Menos que considerable	--	--
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Población y vivienda				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Servicios públicos y recreación				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Transporte				
Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborda el sistema de circulación, incluyendo transporte público, calzadas e instalaciones para bicicletas y peatones	Operaciones	Considerable	Ninguna	Considerable e inevitable (no concuerda con políticas relacionadas con tiempos de viaje)
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				

Tabla ES -3. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa de 4th Street Gateway

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Recursos culturales tribales				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Servicios públicos y sistemas de servicios				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Incendio forestal				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				

Tabla ES -4. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa Debajo de la Autopista

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Estética				
Deteriora considerablemente el carácter visual o la calidad de las vistas públicas existentes y sus entornos en un área no urbanizada, incluyendo vistas pintorescas, o conflicto con la zonificación u otros reglamentos aplicables que rigen la calidad de las vistas en un área urbanizada, incluyendo vistas pintorescas	Construcción	Considerable	MM-AES-CNST-1: instalar barreras visuales entre las áreas de las obras de construcción y receptores sensibles	Menos que considerable
	Operaciones	Considerable	MM-CULT-CNST-1: preparar y ejecutar planes de reubicación	Menos que considerable
Crea una nueva fuente de luz o resplandor considerable que afectaría negativamente las vistas de día o de noche cerca de las obras del proyecto	Construcción	Considerable	MM-AES-CNST-2: que la construcción cerca de residencias solo sea de día	Menos que considerable
Impactos acumulativos (estructuras históricas)	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-1	Menos que considerable
	Operaciones	Ningún impacto	--	--
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Calidad del aire				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Recursos biológicos				
Tiene un efecto adverso considerable, ya sea directamente o mediante modificaciones del hábitat, en cualquier especie identificada como candidata, sensible o especie con situación especial en los planes, políticas o reglamentos locales o regionales, o por parte del Departamento de Pesca y Fauna Silvestre de California (California Department of Fish and Wildlife) o el Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de los EE. UU. (U.S. Fish and Wildlife Service)	Construcción	Considerable	MM-BIO-CNST-1: realizar capacitación de conciencia ambiental para trabajadores de construcción MM-BIO-CNST-2: realizar inspecciones previas a la construcción para ver si hay murciélagos e implementar medidas de protección	Menos que considerable
	Operación	Ningún impacto	--	--

Tabla ES -4. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa Debajo de la Autopista

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Tiene un efecto adverso considerable en humedales protegidos por el gobierno federal o estatal (incluye, entre otros, pantano, charca vernal, costero, etc.) mediante el retiro de tierra, el relleno, la interrupción hidrológica y otros medios	Construcción	Considerable	MM-BIO-CNST-3: instalar enrejado naranja de construcción entre el área de construcción y los recursos biológicos sensibles adyacentes MM-BIO-CNST-4: realizar monitoreo biológico periódico MM-BIO-CNST-5: compensar por la pérdida temporal o permanente de un arroyo perenne	Menos que considerable
Impactos acumulativos	Construcción	Considerable	MM-BIO-CNST-1 MM-BIO-CNST-2: realizar inspecciones previas a la construcción para ver si hay murciélagos e implementar medidas de protección MM-BIO-CNST-3 MM - BIO- -4: realizar monitoreo biológico periódico MM-BIO-CNST-5: compensar por la pérdida temporal o permanente de un arroyo perenne MM-BIO-CNST-6	Menos que considerable
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Recursos culturales				
Causa un cambio adverso sustancial a la importancia de un recurso histórico, de conformidad con la Sección 15064.5	Construcción	Considerable	MM-CULT-CNST-1: preparar y ejecutar planes de reubicación MM-CULT-CNST-2: preparar y presentar documentación histórica MM-CULT-CNST-3: crear y ejecutar un programa interpretativo	Considerable e inevitable (demolición de un recurso histórico)
Los impactos restantes son los mismos que en los que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				

Tabla ES -4. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa Debajo de la Autopista

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Energía				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Geología y suelos				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Emisiones de los gases de efecto invernadero				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Peligros y materiales peligrosos				
Emite emisiones peligrosas o maneja materiales peligrosos o materiales, desechos o sustancias muy peligrosos dentro de un cuarto de milla de una escuela existente o propuesta	Ambos	Ningún impacto	--	--
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Hidrología y calidad del agua				
Viola cualquier estándar de calidad del agua o requisitos de descarga de desechos o de alguna manera deteriora considerablemente la calidad del agua de superficie o subterránea	Construcción	Considerable	MM-HYD-CNST-1: preparar y ejecutar un Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales MM-CNST-BIO-5	Menos que considerable
	Operación	Menos que considerable	--	--
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Uso de las tierras y planificación				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Ruido				
Acumulativo	Construcción	Menos que considerable	--	--
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Servicios públicos y recreación				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				

Tabla ES -4. Resumen de los impactos y las medidas de mitigación requeridas en la Alternativa Debajo de la Autopista

Impacto	Fase	Trascendencia antes de la mitigación	Mitigación	Trascendencia después de la mitigación
Transporte				
Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que aborda el sistema de circulación, incluyendo transporte público, calzadas e instalaciones para bicicletas y peatones	Operaciones	Considerable	Ninguna	Considerable e inevitable (no concuerda con políticas relacionadas con el estacionamiento)
Los impactos restantes son los mismos que aparecen enumerados en la Tabla ES-2.				
Recursos culturales tribales				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Servicios públicos y sistemas de servicios				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				
Incendio forestal				
Igual a aquellos enumerados en la Tabla ES-2.				