

# 1 INTRODUCCION Y RESUMEN

La Autoridad del Tren de Alta Velocidad (Autoridad) a recirculado partes de su Reporte Final Programático de Impactos Ambientales (EIR) del 2008 y el Reporte (Revisado) Final Programático EIR del 2010 en respuesta a decisiones judiciales de noviembre del 2011 en el litigio de *Town of Atherton* desafiando el *Reporte EIR Revisado Final Programático para el Tren de Alta Velocidad (TAV) de la Área de La Bahía al Valle Central* del 2010. Este capítulo describe la base por la cual se circula el Reporte (Parcialmente Revisado) EIR Preliminar Programático, el contenido de este documento, el periodo de comentarios públicos, como la Autoridad utilizara este documento para tomar decisiones y la relación entre este documento y los reportes EIR de nivel proyecto preparados por la Autoridad.

## 1.1 Base Por La Cual Se Circula El Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático Para El Tren de Alta Velocidad de La Área de La Bahía al Valle Central

El Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático se circulo para dirigirse a temas específicos identificados por la Corta Suprema de Sacramento como parte de dos casos litigios bajo la Ley De Calidad Ambiental de California (CEQA). El caso original, *Atherton 1* (Sacramento Superior Court No. 34-2008-8000022), desafío la certificación dada por la Autoridad de julio del 2008 sobre el Reporte Final Programático EIR para el Tren de Alta Velocidad de la Área de La Bahía al Valle Central para conformar con la Ley CEQA y su selección del Pase Pacheco como alternativa de la red del VAT para análisis adicional de reportes EIRs de segundo nivel. Este caso resulto en una sentencia final en noviembre del 2009, requiriendo que la Autoridad lleve a cabo análisis adicionales en áreas específicas. En respuesta a la sentencia final *Atherton 1*, la Autoridad preparo un Reporte (Revisado) Preliminar EIR Programático, lo distribuyo para comentarios públicos y emitió un Reporte (Revisado) Final EIR Programático en agosto del 2010. En septiembre del 2010, la Autoridad hizo una nueva decisión para certificar el Reporte (Revisado) Final EIR Programático para conformar con CEQA. La Autoridad también hizo una nueva decisión para aprobar la alternativa de la red del HST por el Pase Pacheco, al igual, aprobó determinaciones de CEQA, un plan de mitigación y una declaración de consideraciones anuladas.

En octubre del 2010, los peticionarios en el caso de *Atherton 1* desafiaron la adecuacia de las acciones de la autoridad bajo la Ley CEQA y el juicio final *Atherton 1*. Una demanda adicional fue presentada el mismo día, llamada *Atherton 2* (Sacramento Superior Court No. 34-2010-8000679), en la cual también desafío que la acción de la Autoridad no conformaba con CEQA. La Corte considero los dos casos juntos y el 10 de noviembre del 2011 presento una decisión para cada caso. En las decisiones, la Corte concluyó lo siguiente:

- Recirculación es necesaria para contrarrestar el ruido, vibración e impactos de construcción durante el desplazamiento de la Carretera Monterey (Monterey Highway).
- Recirculación es necesaria para contrarrestar los impactos de tráfico sobre las carreteras locales alrededor debido al estrechamiento de la Carretera Monterey.
- Recirculación es necesaria para contrarrestar los impactos de (posiblemente) mover vías de tren de carga mas cercas a terrenos adyacentes a lo largo de la Península de San Francisco.
- Recirculación es necesaria para contrarrestar los impactos de acceso reducido a calles locales debido a posibles cierres de carril a lo largo de la Península de San Francisco.

Además, la Corte concluyo que la determinación hecha a base de CEQA por la Autoridad sobre impactos de tráfico asociados con el estrechamiento de la Carretera Monterey, no fue apoyada por evidencia considerable.

El resto del Reporte Revisado Final EIR Programático del 2010, no fue desafiado en litigio y se supone adecuado, o fue desafiado en litigio y la Corte determinó que conformó con CEQA. El texto completo de la decisión del 2009 en *Atherton 1*, y las decisiones del 2011 en *Atherton 1* y *Atherton 2*, pueden ser revisados en el sitio web de la Autoridad: [http://www.cahighspeedrail.ca.gov/ba\\_cv\\_program\\_eir.aspx](http://www.cahighspeedrail.ca.gov/ba_cv_program_eir.aspx).

## 1.2 Resumen de Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático

La Autoridad ha recirculado partes de su Reporte Final EIR Programático del 2008 y el Revisado Reporte Final EIR Programático del 2010 para dirigirse a las decisiones del 2011 en *Atherton* descritas previamente. El requisito de revisar y recircular partes del reporte EIR Programático no requiere que la Autoridad empiece el proceso del EIR Programático de nuevo. (*Protect the Historic Amador Waterways v. Amador Water Agency* [2004] 116 Cal.App.4th 1099, 1112.) Recirculación del reporte EIR "puede ser limitado por el alcance de las revisiones requeridas." (*Vineyard Area Citizens for Responsible Growth v. City of Rancho Cordova* [2007] 40 Cal.4th 412, 449.) Donde el alcance de las revisiones es limitado a ciertos capítulos o partes del EIR, una agencia principal necesita solo recircular los capítulos o partes que han sido modificadas. (*Id.*; citing CEQA Guidelines, § 15088.5, subd. (c).)

En acuerdo, este documento contiene la siguiente información y análisis:

### Capítulo 2: Análisis Adicional de Ruido y Vibración

Este capítulo añade al capítulo 3.4 del Reporte Final EIR Programático del 2008. Analiza los efectos de ruido y vibración a causa del desplazamiento de la Carretera Monterey entre San José y Gilroy para implementar el proyecto del tren de alta velocidad. También analiza ruido y vibración relacionado al (posiblemente) mover las actividades de ferrocarril de carga a las vías de fuera a lo largo de la Península de San Francisco y al sur de San José entre Tamien y Lick, moviendo el ferrocarril de mercancía mas cerca a terrenos adyacentes en algunos lugares.

### Capítulo 3: Análisis Adicional de Tráfico

Este capítulo añade al capítulo 3.1 del Reporte Final EIR Programático del 2008. Analiza los impactos de tráfico sobre calles locales debido a reducción de carril en una sección de la Carretera Monterey entre San José y Gilroy para implementar el proyecto del tren de alta velocidad. También analiza impactos de tráfico debidos a cierres de carril en calles paralelas adyacentes en partes de la Península de San Francisco donde el paso del Caltrain se expandiera para permitirle paso a el proyecto del tren de alta velocidad. También se proporciona análisis adicional sobre la posible pérdida de carriles a lo largo del tramo Oakland a San José en la ciudad de Hayward.

### Capítulo 4: Discusión Revisada de Impactos de Construcción

Este capítulo revisa el capítulo 3.18 del Reporte Final EIR Programático del 2008 para clarificar los impactos de construcción que se anticipan con los ajustes a la Carretera Monterey y el desplazamiento de las vías del tren en un tramo activo de tren de carga durante implementación del proyecto del tren de alta velocidad.

### Capítulo 5: Nueva Información y Efecto Sobre el Análisis del EIR Programático

Este capítulo describe una evaluación de información nueva y condiciones que han cambiado desde las decisiones tomadas por la Autoridad el 2 de septiembre del 2010, basadas en el Reporte (Revisado) Final EIR Programático, incluyendo el Plan de Negocios Preliminar del 2012, el Revisado Plan de Negocios del 2012 y discute las consecuencias para el análisis ambiental programático.

### Capítulo 6: Recomendación de Personal de una Alternativa de Red Preferido Para Conectar la Área de La Bahía al Valle Central e Información en el Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático

Este capítulo analiza la información que contiene este Parcialmente Revisado Reporte Final EIR Programático, el Reporte Final EIR Programático del 2008, el Revisado Reporte Final EIR Programático

del 2010 y concluye que la información nueva y revisada no cambia la recomendación de personal previa, que la alternativa de red sobre el Pase Pacheco si viendo a San Francisco por San José es la alternativa de la red TAV preferido.

### **Capítulo 7: Impactos Adversos Inevitables**

Este capítulo analiza como la información incluida en este material revisado afecta los impactos adversos inevitables descritos en el capítulo 9 del Reporte Final EIR Programático del 2008 y capítulo 8 del Reporte (Revisado) Final EIR Programático del 2010.

### **Capítulo 7A: Características de Diseño Adicionales y Estrategias de Mitigación**

Este capítulo incluye adiciones a características de diseño del proyecto y estrategias de mitigación basadas en sugerencias recibidas en comentarios sobre el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático.

### **Capítulo 8: Lista de Preparadores**

### **Capítulo 9: Orígenes de Información Usada en La Preparación del Documento**

### **Capítulos 10-19: Respuestas a Los Comentarios**

Este capítulo incluye comentarios recibidos en el Parcialmente Revisado Reporte Preliminar EIR Programático y respuestas a esos comentarios.

## **1.3 Involucramiento del Público y Agencias**

La Autoridad ha involucrado al público y a otras agencias públicas en el programa para el proceso de revisión ambiental conforme con los requisitos de CEQA. Esta sección describe los esfuerzos para involucrar al público y a las agencias públicas en la preparación de documentos ambientales previos para la sección del TAV de la Área de La Bahía al Valle Central y el Reporte (Parcialmente Revisado) EIR Preliminar Programático.

### **1.3.1 Reporte (Previo) Preliminar EIR/EIS Programático del 2008, Aviso y Circulación del Reporte Final EIR/EIS Programático**

Hubo aviso de la circulación y de que estaba disponible el Reporte Preliminar EIR/EIS Programático del 2007, según los requisitos de las leyes CEQA y NEPA. El Reporte Preliminar EIR/EIS Programático fue hecho público para revisión y comentarios el 16 de Julio del 2007. Todos los 1,300 comentarios presentados a la Autoridad durante este periodo de revisión fueron considerados y fueron contestados como parte del Reporte Final EIR/EIS Programático de mayo del 2008. Los documentos preliminares y finales, al igual que los avisos, fueron distribuidos a los aproximadamente 3,600 contactos a lo largo del estado, incluyendo los funcionarios federales, estatales y locales; representantes de agencias federales, estatales y locales; cámaras de comercio; organizaciones del medio ambiente y de transporte; grupos de interés especial; medios de comunicación; entidades privadas; y miembros del público. Los Reportes Preliminares y Finales EIR/EIS se hicieron disponibles para ver y descargar en el sitio web de la autoridad ([www.cahighspeedrail.ca.gov](http://www.cahighspeedrail.ca.gov)) y también están disponibles en bibliotecas en Fremont, Gilroy, Merced, Modesto, Mountain View, Oakland, Pleasanton, Palo Alto, Sacramento, San Francisco, San José, y Stockton. Se distribuyeron postales y anuncios de periódico anunciando un total de 8 audiencias publicas donde se presentaron detalles sobre el Reporte Preliminar EIR/EIS Programático del 2007 en San Francisco, San José, Livermore, Oakland, Gilroy, Merced, Stockton, y Sacramento.

### **1.3.2 Previo Reporte Preliminar Revisado EIR Programático del 2010 y Aviso y Circulación del Reporte Final Revisado EIR Programático**

La Autoridad distribuyó el Reporte (Preliminar Revisado) EIR Programático de marzo del 2010 para cumplir con el juicio final en el litigio *Town of Atherton* sobre el Reporte Final EIR/EIS Programático del 2008.

Se avisó sobre la disponibilidad y circulación del Reporte (Preliminar Revisado) EIR Programático de marzo del 2010 conforme con CEQA. De acuerdo con CEQA, un Aviso de Finalización (Notice of Completion) fue archivado con la oficina de State Clearinghouse el 11 de marzo del 2010, dando inicio al periodo de comentarios públicos requerido de 45 días que se extendió hasta el 26 de abril del 2010. Un total de 3,755 comentarios fueron presentados a la Autoridad durante este periodo de revisión y se contestaron como parte del Reporte Final Revisado EIR de agosto del 2010. Los documentos preliminares y finales, al igual que los avisos, fueron distribuidos a más de 53,000 contactos a lo largo del estado, incluyendo los funcionarios federales, estatales y locales; representantes de agencias federales, estatales y locales, cámaras de comercio; organizaciones del medio ambiente y de transporte; grupos de interés especial; medios de comunicación; entidades privadas; y miembros del público. Los Reportes Revisados Preliminar y Final EIR Programáticos y también el Reporte Final EIR Programático del 2008, se hicieron disponibles al público por el sitio web de la Autoridad ([www.cahighspeedrail.ca.gov](http://www.cahighspeedrail.ca.gov)) y también se hicieron disponibles al público en las bibliotecas en Fremont, Gilroy, Livermore, Merced, Modesto, Menlo Park, Mountain View, Oakland, Pleasanton, Palo Alto, Sacramento, San Francisco, San José, Stockton, y Tracy. La Autoridad llevó a cabo 2 audiencias públicas en San José el 7 de abril del 2010 para recibir comentarios del público y de agencias públicas sobre el Reporte (Preliminar Revisado) EIR Programático. Postales, avisos y anuncios de periódico se distribuyeron anunciando la reunión pública.

### **1.3.3 Aviso y Circulación del Parcialmente Revisado Reporte Preliminar EIR Programático**

La Autoridad distribuyó en enero 2012 un Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático para dirigirse a las decisiones de la corte de noviembre del 2011 en el caso de litigio *Town of Atherton* que desafió el Reporte (Revisado) Final EIR/EIS Programático del 2010 para el Tren de Alta Velocidad (TAV) Área de La Bahía al Valle Central (2010 *Bay Area to Central Valley High-Speed Train (HST) Revised Final Program EIR/EIS*).

Se avisó sobre la disponibilidad y circulación del Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático de enero del 2012 conforme con CEQA. El Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático se hizo disponible al público por el sitio web de la Autoridad ([www.cahighspeedrail.ca.gov](http://www.cahighspeedrail.ca.gov)) el 5 de enero del 2012. En esta misma fecha (5 de enero del 2012) también se distribuyó el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático. Una copia impresa o en un CD junto con un Aviso de Disponibilidad (Notice of Availability) fue enviado a más de 360 agencias estatales, federales y locales, funcionarios elegidos, grupos Nativos Americanos, otros grupos, al igual que individuos que anteriormente comentaron. De acuerdo con CEQA, un Aviso de Finalización (Notice of Completion) fue archivado con la oficina de State Clearinghouse el 6 de enero del 2012, dando inicio al periodo de comentarios públicos requerido de 45 días que se extendió hasta el 21 de febrero del 2012. También se publicaron avisos en 9 Oficinas de Secretario (County Clerk) del condado dentro de la zona del proyecto. El Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático, un Aviso de Disponibilidad (Notice of Availability) y de una reunión pública también se hicieron disponibles en 16 bibliotecas para acceso al público. Estas bibliotecas, enumeradas en la Tabla 1-1, también tenían copias del Reporte Final EIR/EIS Programático y el Reporte (Revisado) Final EIR Programático del 2010, disponibles para el público. El 6 de enero del 2012 el Aviso de Disponibilidad y Aviso de Reunión Pública fueron distribuidos a más de 24,000 individuos en la lista de correo del programa y también se publicaron en 11 periódicos a lo largo del Área de La Bahía y el Valle Central incluyendo los siguientes: San José Mercury News, Sacramento Bee, Daily Republic, Oakland Tribune, San Francisco Examiner, Modesto Bee, Merced Sun Star, Fresno Bee, Stockton Record, Palo Alto Daily News, y Gilroy Dispatch.

**Tabla 1-1  
 Ubicación de Bibliotecas Donde Estaba Disponible el Parcialmente Revisado Reporte  
 Preliminar EIR Programático**

<b>Biblioteca</b>	<b>Ubicación</b>
Fremont Main Library, Reference Department	2400 Stevenson Boulevard Fremont, CA 94538
Gilroy Library	7387 Rosanna Street Gilroy, CA 95020
Livermore Public Library	1188 S Livermore Ave. Livermore, CA 94550
Menlo Park Library	800 Alma Street Menlo Park, CA 94025
Merced County Library	2100 "O" Street Merced, CA 95340
Stanislaus County Library, Government Documents Section	1500 "I" Street Modesto, CA 95354
City of Mountain View General Public Library	585 Franklin Street Mountain View, CA 94040
Oakland Public Library	125 14th Street Oakland, CA 94612
Palo Alto Main Library	1213 Newell Road Palo Alto, CA 94303
Pleasanton Public Library	400 Old Bernal Avenue Pleasanton, CA 94566
California State Library, Government Publications Section	914 Capitol Mall, Room 402 Sacramento, CA 95814
Sacramento Central Library	828 I St. Sacramento, CA 95814
San Francisco Main Library, Government Information Center, 5th Floor	100 Larkin Street San Francisco, CA 94102
Dr. Martin Luther King Jr. Library, Reference Department, Room 285	150 East San Fernando Street San Jose, CA 95112
Cesar Chavez Central Library	605 North El Dorado Street Stockton, CA 95202
Tracy Branch Library	20 E. Eaton Avenue Tracy, CA 95376-3100

La Autoridad llevó a cabo una Reunión Pública en San José el 9 de febrero del 2012 para recibir comentarios del público y de agencias públicas sobre el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático. La reunión se llevo a cabo de 4:00 p.m. a 7:00 p.m. en el San José City Hall, City Council Chambers, 200 East Santa Clara St, San José CA 95113.

## A. COMENTARIOS SOBRE EL REPORTE (PARCIALMENTE REVISADO) PRELIMINAR EIR PROGRAMÁTICO

Comentarios escritos sobre el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático fueron enviados a la Autoridad en forma de cartas, correos electrónicos y comunicaciones a través de la página web de la Autoridad. Comentarios en la Reunión Pública también fueron transcritos. La Tabla 1-2 muestra el número de aquellos que presentaron comentarios durante el periodo de comentarios públicos, incluyendo comentarios hechos durante las reuniones públicas. Algunas de las cartas recibidas enumeraron múltiples agencias o individuos. Más de 50 personas enviaron más de 400 comentarios durante el periodo de circulación (ya sea a través de cartas escritas o testimonio oral).

**Tabla 1-2**

### Comentarios Enviados Sobre el Parcialmente Revisado Reporte Preliminar EIR Programático

Tipo de Comentarista	Numero de Comentaristas	Numero de Comentarios
Agencias Federales	1	1
Tribus	1	5
Agencias Estatales	1	1
Agencias Locales	17	258
Empresas/Organizaciones	10	65
Individuos	20	91
Reunión Pública	6	15
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>436</b>

Los comentarios verbales y escritos recibidos durante el periodo de comentarios públicos son dirigidos a el amplio espectro de temas relacionados con un reporte EIR. Algunos comentarios tratan sobre la información en el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático. Otros comentarios se tratan sobre el contenido de reportes EIRs programáticos anteriores. Varias personas que comentaron expresaron sus opiniones sobre los efectos del trafico en la Península de San Francisco; como afecta la información contenida en el Plan de Negocios Preliminar del 2012 al reporte EIR programático; y que la Autoridad no debe continuar proponiendo y considerando una alineación de cuatro vías de tren en la península, y en su lugar debe limitar su consideración a solo el "Sistema Mixto (Blended System)" como propuesto por el Senador Simitian, la Congressista Eshoo y el Miembro de La Asamblea Gordon en abril del 2011. Los comentarios son incluidos despues del texto para el Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático.

## 1.4 Uso del Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático por la Autoridad del Tren de Alta Velocidad de California

Después del periodo de comentarios públicos del Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático, la Autoridad ha preparado este Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático. El Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático incluye el texto completo del Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático con cambios basados en los comentarios incorporados y los comentarios escritos y verbales que fueron recibidos en el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático; respuestas a los comentarios; y 2 volúmenes de texto completo del Reporte Final Revisado EIR Programático del 2010 y 3 volúmenes de texto del Reporte Final EIR Programático del 2008.

Las decisiones de la corte en el caso de demanda *Town of Atherton* en noviembre del 2011 requieren que la Autoridad renuncie su certificación del Reporte (Revisado) Final EIR Programático del 2010, renuncie su aprobación de la alternativa de red Pase de Pacheco, y tome una nueva decisión basada en un EIR

programático corregido. Se anticipa que el consejo de la Autoridad va considerar revocar su certificación del Reporte Final Revisado EIR Programático de septiembre del 2010 y la decisión que aprobó la alternativa del Pase Pacheco en una reunión próxima anunciada al público. Tras el periodo de comentarios públicos sobre el Reporte (Parcialmente Revisado) Preliminar EIR Programático, la Autoridad ha preparado este Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático, incluyendo respuestas a los comentarios que fueron recibidos durante el periodo de comentarios. En una reunión anunciada al público, se va a considerar el Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático, junto con el Reporte Final EIR Programático del 2008 y el Reporte (Revisado) Final EIR Programático del 2010, y el registro completo, para determinar si tomara las siguientes decisiones:

- Certificar el Reporte (Parcialmente Revisado) Final EIR Programático (incluyendo el Reporte Final EIR Programático del 2008 y el Reporte Final EIR Programático del 2010) para conformar con CEQA.
- Aprobar las conclusiones de hecho, una declaración de consideraciones primordiales, y un programa de supervisión de mitigación y reportaje conforme con CEQA.
- Aprobar una alternativa de red del TAV, alineaciones preferidas, y preferencias para la ubicación de estaciones que se estudiarían adicionalmente en reportes EIR de nivel del proyecto (mas detalladamente que en estudios programáticos).

El reporte EIR Programático del 2008 examino once alternativas representativas de la red del TAV que utilizarían el Pase Altamont, seis que utilizarían el Pase Pacheco y cuatro que utilizarían el Pase Pacheco con el Pase Altamont para servicio local, representada en el capítulo 7 de este documento. El propósito de este reporte EIR Revisado Programático es de proporcionar el análisis necesario para apoyar la selección de una alternativa de red para conectar el Área de La Bahía y el Valle Central, utilizando el Pase Altamont, el Pase Pacheco, o utilizando a los dos.

## **1.5 Relación del Proceso del EIR Programático del Tren de Alta Velocidad Área de La Bahía al Valle al Proceso de EIRs a nivel de Proyecto**

El caso de litigio CEQA *Town of Atherton* se ha estado realizando desde el 2008. Durante años siguientes, la corte no ha requerido que la Autoridad detenga sus estudios ambientales de segundo nivel (nivel de proyecto) para el Área de La Bahía al Valle Central, que incluye los segmentos de San Francisco a San José y de San José a Merced. La Autoridad, por lo tanto, ha continuado con su labor en preparación de reportes EIRs de Segundo nivel para estos segmentos, así como para otros segmentos dentro del sistema de tren de alta velocidad de 800 millas. El desarrollo del reporte EIR Preliminar de nivel de proyecto para el segmento de San José a Merced esta en marcha, pero aun no se ha terminado. En mayo del 2011, la Autoridad detuvo su labor en el reporte EIR Preliminar para el segmento de San Francisco a San José.

Preparación de un reporte EIR de nivel de proyecto se esta realizando para el segmento de Merced a Fresno, que coincide en parte con el área de estudio para este Reporte (Parcialmente Revisado) EIR Programático. Un reporte Preliminar EIR/EIS a nivel del proyecto para el segmento de Merced a Fresno ha sido distribuido para comentarios del publico y de agencias publicas y el reporte Final EIR/EIS se esta preparando actualmente. El segmento de Merced a Fresno incluye un intercambio conocido como wye para conectar con el segmento de San José a Merced. Aunque este intercambio wye es analizado en el reporte Preliminar EIR/EIS Merced a Fresno, La Autoridad no tomara una decisión con respecto a los wyes basada en el reporte EIR/EIS Merced a Fresno de nivel del proyecto. Al contrario, la Autoridad examinara los wyes en estudios adicionales dentro de un reporte EIR/EIS de nivel de proyecto posterior. Dependiendo del resultado del proceso EIR programático, la conexión wye al Área de La Bahía de San Francisco podría ser estudiada en un reporte Preliminar EIR/EIS de nivel de proyecto para un segmento de San José a Merced como alternativa de red utilizando el Pase Pacheco, o para un segmento mas al norte utilizando el Pase Altamont como alternativa de red del tren de alta velocidad.

Las decisiones de la corte en el caso de demanda *Town of Atherton* en noviembre del 2011 requieren que la Autoridad renuncie su certificación del Reporte Final Revisado EIR Programático del 2010 y que renuncie su aprobación de la alternativa de red Pase de Pacheco. Al concluir este proceso del Revisado EIR Programático, la Autoridad tomara una nueva decisión sobre una alternativa de red para el tren de alta velocidad, al igual de decidir en alineaciones preferidas y preferencias para la ubicación de estaciones. La nueva decisión sobre el EIR programático puede requerir ajustes a los estudios ambientales que se están realizando actualmente en los reportes EIRs de nivel de proyecto.

## **1.6 Resumen de Impactos Ambientales y Estrategias de Mitigación**

La Tabla 1-3 muestra un resumen de impactos ambientales y estrategias de mitigación identificadas en este documento.

**Tabla 1-3  
Resumen de Impactos Ambientales y Estrategias de Mitigación**

<b>TEMA</b>	<b>Conclusión de Significancia</b>	<b>Estrategias de Mitigación</b>	<b>Conclusión de Significancia Con la Aplicación de Estrategias de Mitigación</b>
Ruido/Vibración Relacionado al Posiblemente Mover el Ferrocarril de Mercancía a las Vías de Fuera en la Península de San Francisco	Significante (consistente con la conclusión en el EIR Programático del 2008)	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 2	Ruido: menos que significativa Vibración: significativa e inevitable
Ruido/Vibración Relacionado al Desplazamiento de la Carretera Monterey	Significante (consistente con la conclusión en el EIR Programático del 2008; también descrito como impacto significativo separado, para claridad)	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 2	Ruido: menos que significativa Vibración: significativa e inevitable
Ruido/Vibración Relacionado al Posiblemente Mover el Ferrocarril de Mercancía a las Vías de Fuera donde el Pase de Camino se Expande entre Tamien y Lick	Significante (consistente con la conclusión en el EIR Programático del 2008)	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 2	Ruido: menos que significativa Vibración: significativa e inevitable
Impactos de Trafico Relacionados a la Posiblemente Perdida de Carril en la Península de San Francisco	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 3	Significante e inevitable
Impactos de Trafico Relacionados al Estrechamiento de la Carretera Monterey (En la Carretera Monterey Propia y no Las Carreteras Alrededor)	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 3	Significante e inevitable
Impactos de Trafico Relacionados a la Posiblemente Perdida de Carril en Hayward	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 3	Significante e inevitable
Impactos de Construcción	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 4	Significante e inevitable en algunas áreas de recursos
Impactos de Trafico Significantes en Temporales Estaciones Terminales Bajo Implementación en Fases	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 5	Significante e inevitable
Impactos Significantes al Conectar Servicio de Ferrocarril para Conmutar Relacionado a Los Viajantes del Tren de Alta Velocidad abordando en las Temporales Estaciones Terminales Bajo	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 5	Significante e inevitable

Implementación en Fases			
Impactos Adversos Relacionados a la Separación de Grados	Significante	Ver estrategias de mitigación enumeradas en el capítulo 5	Significante e inevitable