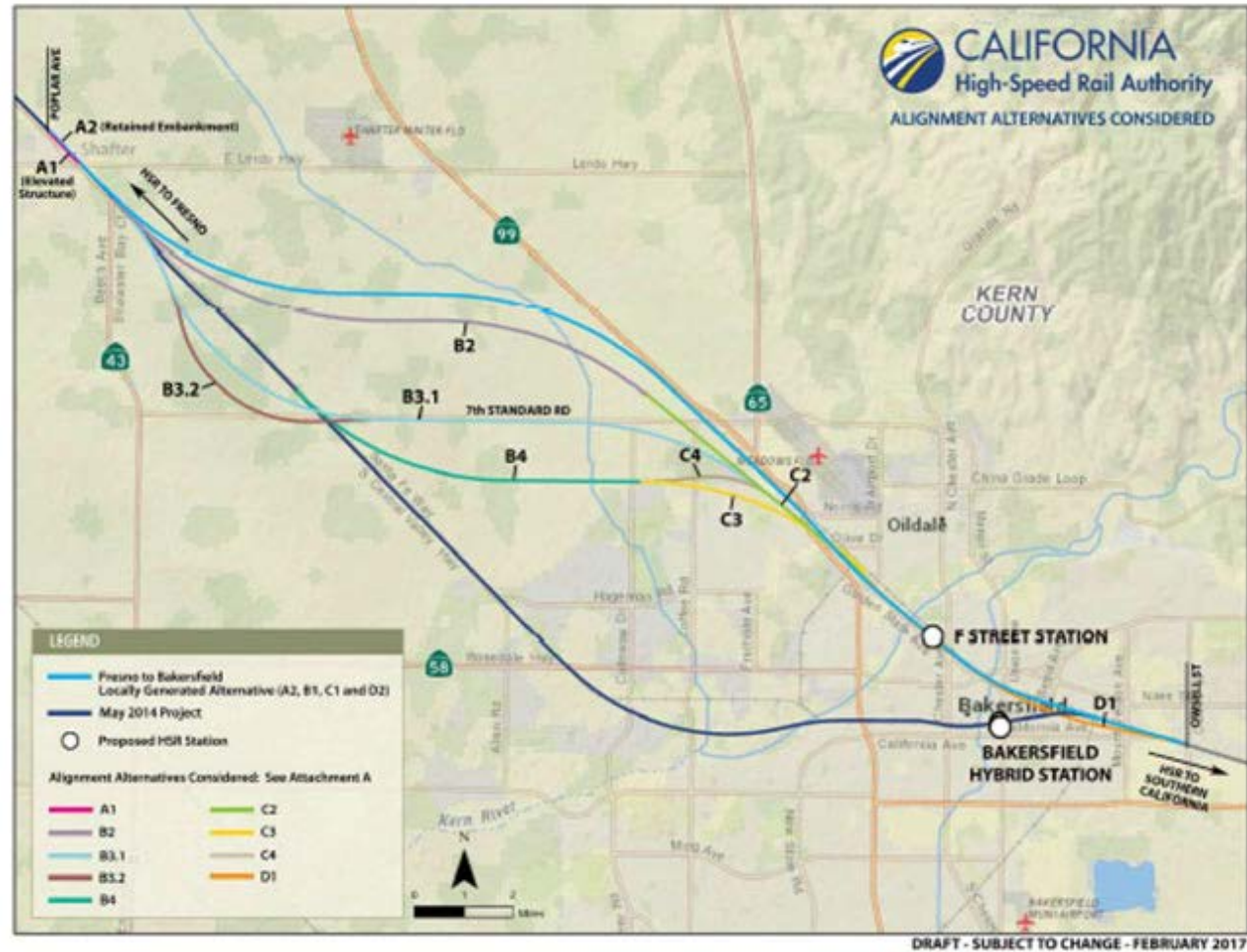


19 REPUESTAS ESTÁNDAR

Resumen Comentario	Respuesta
GENERALIDADES	FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-01: Alternativas
<p>La Autoridad recibió muchos comentarios que cuestionaban el proceso del desarrollo de alternativas.</p>	<p>Motivo de la adición de la F-B LGA y la Sección del Desarrollo de Alternativas Adicionales para el EIR/EIS Suplementario.</p> <p>En mayo de 2014, la Junta Directiva de la Autoridad certificó el EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield. El documento identificó una alineación preferida desde la terminal norte del proyecto en la Estación de Fresno, a través de una estación de Bakersfield ubicada en Truxtun Avenue hasta la terminal sur del proyecto en Oswell Street en Bakersfield. La Autoridad aprobó una alineación para una parte del proyecto, que se extiende desde Fresno hasta 7th Standard Road, el límite norte de la Ciudad de Bakersfield. La FRA emitió un Registro de Decisión en junio de 2014, aprobando la alineación preferida en su totalidad de la Estación de Fresno a la Estación de Bakersfield en Truxtun Avenue. La Junta de Transporte Terrestre confirmó el Registro de Decisión de la FRA y aprobó la construcción del Proyecto de Fresno a Bakersfield en agosto del 2014.</p> <p>En junio de 2014, la Ciudad de Bakersfield interpuso una demanda impugnando la aprobación del EIR bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés). La Autoridad y la Ciudad de Bakersfield anunciaron en diciembre de 2014 que habían resuelto la demanda y acordaron identificar una alineación conceptual inicial a través de la Ciudad de Bakersfield con una estación ubicada en la intersección de F Street y Golden State Avenue (SR 204) que abordaría las inquietudes de la Ciudad y cumpliría con los requisitos de diseño de la Autoridad, para que la Autoridad pueda estudiarla en una revisión ambiental posterior. La "alternativa generada localmente" (LGA, por sus siglas en inglés) para la Estación de Bakersfield, tal como se describe y analiza en el Borrador del EIR/EIS Suplementario, se desarrolló a partir de esta cooperación mutua y la posterior contribución del público interesado.</p> <p>En el Borrador del EIR/EIS Suplementario, la Autoridad y la FRA describieron el entorno ambiental de la LGA, evaluaron la posible importancia de los impactos ambientales y compararon la LGA (referenciada como la "F-B LGA" en el Borrador EIR/EIS Suplementario) con el segmento correspondiente de la ubicación de la alineación y la estación identificada en el EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield (referenciado como el "Proyecto de Mayo de 2014" en el Borrador del EIR/EIS suplementario) y aprobado por la FRA en el 2014.</p> <p>Evaluación de alternativas consideradas en el desarrollo de la LGA</p> <p>La Autoridad, en cooperación con la Ciudad de Bakersfield, la Ciudad de Shafter, y el Condado de Kern, llevó a cabo un análisis de factibilidad de alto nivel para determinar una alternativa factible y viable para el diseño preliminar y la revisión ambiental. Los conceptos de alto nivel se desarrollaron en base a la alineación original y la ubicación de la estación provista por la Ciudad de Bakersfield (Exhibición GENERAL-01.1). El concepto de la Ciudad había esbozado una alineación para el HSR paralela al UPRR de 7th Standard Road a Oswell Street. La Autoridad perfeccionó el concepto de la Ciudad y estableció la ruta entre Shafter y 7th Standard Road para unirse al Proyecto de Mayo de 2014. También se tomaron en cuenta ubicaciones para las alineaciones alternativas, las estaciones y la instalación de mantenimiento de la infraestructura (MOIF, por sus siglas en inglés) dentro de los límites de las ciudades de Bakersfield y Shafter, el Condado de Kern y varias partes interesadas, se determinó que no eran viables y</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>no se incluyeron en el análisis de viabilidad.</p> <p>En base a este análisis y los aportes de las ciudades de Bakersfield y Shafter, la LGA (alternativas de subalineación A2, B1, C1 y D2, descrita a continuación) fue recomendada para un estudio posterior en el Borrador del EIR/EIS Suplementario. En resumen, la F-B LGA representa una combinación de las subalineaciones que tienen menos impactos ambientales en comparación con las otras subalineaciones consideradas, puede cumplir con el propósito, la necesidad y los objetivos del proyecto, y es posible la alineación más viable y razonable.</p>



Exhibición GENERAL-01.1: Alternativas de Alineación Consideradas para la F-B LGA

La Alineación Oeste de Bakersfield fue eliminada previamente en el EIR/EIS Final del Programa Estatal (véase la Figura 2.6-24 y la tabla subsiguiente) e incluía una conexión directa a la estación de Amtrak de Bakersfield, y una estación y una MOIF cerca de 7th Standard Road dentro del sitio de Saco Ranch de Bidart Brothers. Estos conceptos de diseño no cumplirían con los objetivos del programa del HSR, serían deficientes y poco prácticos desde una perspectiva técnica en comparación con una ubicación para la

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>Estación de F Street, y/o serían incompatibles con el futuro uso del terreno.</p> <p>Un resumen de los hallazgos y recomendaciones de este análisis de viabilidad para todas las alternativas de alineación consideradas se presentan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A1 - Adyacente a BNSF (HSR) Elevada - Entre Poplar Avenue y Los Angeles Avenue, la alineación del HSR sigue la alternativa de Wasco-Shafter Through-Town de mayo de 2014. La alineación iría en dirección sudeste, paralela al límite oriental del derecho de vía de BNSF. La alineación es a nivel de la superficie al norte de Fresno Avenue y se convierte en una estructura elevada por Shafter Avenue. La alineación permanece en una estructura elevada a través del centro de Shafter y se convierte en una sección de terraplén inclinada al sur de Los Angeles Avenue. El MOIF estaría ubicado entre Poplar Avenue y Fresno Avenue. • A2 - Adyacente a BNSF (Terraplén del HSR) - La alineación del HSR sería similar a la alineación A1, con la excepción de que tendría un perfil más bajo. Las alineaciones del HSR y BNSF estarían al nivel de la superficie en Poplar Avenue y ambas se convertirían en un terraplén retenido en Fresno Avenue. Las alineaciones del HSR y el BNSF continuarían en el terraplén retenido para proporcionar cruces a desnivel entre Fresno Avenue y Lerdo Highway. La alineación del HSR pasaría a una sección de terraplén inclinada en Los Angeles Avenue. Los Angeles Avenue estaría cerrada y el tráfico local sería redirigido a través de la red de carreteras. La alineación del BNSF volvería a la transición a una sección a desnivel entre Lerdo Highway y Los Angeles Avenue. El MOIF estaría ubicado entre Poplar Avenue y Fresno Avenue. <p>La Alineación A1, que ya se estudió en gran parte en el EIR/EIS Final, se retiró a favor del estudio detallado de la Alineación A2, que cuenta con respaldo local. La Ciudad de Shafter expresó su preocupación con la estructura elevada del HSR del Proyecto de Mayo de 2014, argumentando que causaría impactos de ruido inaceptables y excluiría la capacidad de la Ciudad para separar los cruces de BSNF en el futuro, lo que generaría impactos futuros en el tráfico. La Ciudad propuso el concepto descrito en la Alineación A2 como un medio para abordar esta inquietud.</p> <p>La Autoridad consideró la propuesta de la Ciudad con referencia a los cambios de diseño aprobados en los paquetes de construcción del HSR que están en curso actualmente y que también reducen la alineación del HSR de una estructura elevada a un terraplén, y la consideró como posiblemente viable y capaz de evitar los problemas ambientales que la Ciudad ha identificado. Una evaluación preliminar de la Alineación A2 no identificó impactos ambientales significativos adicionales y encontró una posibilidad para la reducción de costos. Si bien la Alineación A1 y la Alineación A2 eran potencialmente viables y cumplían con la mayoría de los objetivos del proyecto, la Alineación A1 habría tenido como resultado mayores impactos de ruido y tráfico que la Alineación A2. Para el propósito del Borrador del EIR/EIS Suplementario, se determinó que la Alineación A2 es la alternativa razonable para continuar el proceso.</p> <ul style="list-style-type: none"> • B1 - Al norte de Burbank Street - La alineación del HSR continuaría al sur de la ciudad de Shafter y giraría hacia el este en una curva. Entre Zachary Avenue y Zerker Road, la alineación iría hacia el este, paralela al lado norte de Burbank Street. Entre Zerker Road y 7th Standard Road, la alineación giraría hacia el sureste en una curva y continuaría paralela al límite occidental del derecho de vía del UPRR. La alineación vertical continuaría en una sección de terraplén inclinada desde Los Angeles Avenue, la transición a una estructura elevada en los desarrollos industriales al norte de 7th Standard Road. • B2 - Al sur de Burbank Street - Esta alineación del HSR es similar a la Alineación B1, con la excepción de que iría paralela al lado sur de Burbank Street. Esta alternativa sería requerida para cruzar Burbank Street en un ángulo alto de inclinación. • B3.1 - 7th Standard Road - La alineación del HSR continuaría al sur de la Ciudad de Shafter y giraría hacia el oeste en una curva. Cruzaría BNSF y luego giraría hacia el este en una curva de inversión para cruzar BNSF nuevamente al acercarse a

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>7th Standard Road. Entre Zachary Avenue y Friant-Kern Canal, se consideraron las sub-alternativas con la alineación al norte, al sur o en la mediana de 7th Standard Road, tomando en cuenta el equilibrio de los impactos entre las jurisdicciones locales. Los mismos factores de selección son aplicables para cada sub-alternativa. Entre el Canal Friant-Kern y Snow Road, la alineación giraría hacia el sureste en una curva y luego correría paralela al derecho de vía del UPRR. La alineación vertical continuaría en una sección de terraplén inclinada desde Los Angeles Avenue hasta Snow Road con estructuras elevadas sobre el BNSF, las carreteras y los cruces de canales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • B3.2 - Evitación del Patio Intermodal de 7th Standard Road - Esta alineación del HSR es similar a la Alineación B3.1, excepto que incluye una reducción de velocidad en el diseño a 175 millas por hora en las curvas de inversión al oeste del BNSF para evitar impactos a la Instalación Intermodal de Shafter. Incluiría un cruce adicional de 7th Standard Road en un ángulo de inclinación alto. • B4 - Snow Road - La alineación del HSR continuaría al sur de la Ciudad de Shafter y seguiría la Alternativa de Wasco-Shafter Through-Town del Proyecto de Mayo de 2014 hasta 7th Standard Road. La alineación horizontal giraría hacia el este en una curva en 7th Standard Road y luego iría paralela al lado norte de Snow Road. La alineación continuaría en dirección este entre Zerker Road y Calloway Drive. La alineación vertical continuaría como una sección al nivel de la superficie desde 7th Standard Road hasta Calloway Drive. <p>La Alineación B1 fue elegida para su estudio detallado como parte de la F-B LGA, ya que no se identificaron posibles defectos fatales durante la evaluación preliminar y, por lo tanto, se determinó que era potencialmente viable. Tiene menos impactos que las otras alternativas, y es la más congruente con el propósito, la necesidad y los objetivos del proyecto. Se identificaron posibles defectos fatales para las otras alineaciones B en términos de impactos y capacidad para cumplir con el propósito, la necesidad y los objetivos. La alineación B2 fue eliminada, ya que pasa a través de las parcelas designadas para el desarrollo como parte de la Instalación Intermodal Shafter y divide en dos la instalación de recarga de agua subterránea de Rosedale Spreading. La instalación Intermodal Shafter se encuentra principalmente a lo largo del lado este del BNSF en 7th Standard Road. El Consejo de Gobiernos de Kern (COG, por sus siglas en inglés) ha identificado la instalación como un recurso regional importante e indicó planes para ampliar la instalación hacia el este y el norte, hasta Burbank Street.</p> <p>Una alineación del HSR en el Sur de Burbank Street (como se plantea en la Alineación B2) obstaculizaría dicha expansión. Rosedale Spreading es una instalación de recarga de aguas subterráneas que brinda servicio a la región. La alineación B1 se extendería a lo largo del límite norte de esta instalación, en comparación con la alineación B2 que la dividiría en dos, lo que generaría más impactos a esta instalación regional en comparación con la alineación B1. La Alineación B3.1 fue eliminada ya que pasa a través de una parte de la instalación intermodal existente de Shafter y pasaría a través de parcelas identificadas como parte de un campo petrolero en desarrollo. La División de Recursos Petrolíferos, Gasíferos y Geotérmicos (DOGGR, por sus siglas en inglés) ha identificado terrenos generalmente ubicados entre Renfro Road y Kratzmeyer Road como el campo petrolífero Rosedale Ranch. La selección de una alineación a través de un campo petrolero en desarrollo no es práctica o razonable, si existe una alternativa factible que puede evitarla. La Alineación B3.2 fue eliminada porque requeriría que se lleven a cabo mejoras adicionales en la calle en 7th Standard Road, pasa por parcelas identificadas como parte de un campo petrolífero en desarrollo y requiere una reducción en velocidad a 175 millas por hora para evitar la zona del sitio intermodal. La selección de una alineación con una reducción en la velocidad no es práctica o razonable, dada una alineación viable que no requiere una reducción. La alineación B4 fue eliminada, ya que pasa por las parcelas identificadas como parte de un campo petrolífero en desarrollo e incurriría en más impactos a propiedades residenciales y escuelas en comparación con otras alineaciones B. La selección de una alineación con más impactos a las propiedades</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>residenciales no es práctica o razonablemente practicable, dada una alineación viable que no requiere una reducción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • C1 - Al norte de Burbank Street - adyacente a UPRR al norte de 7th Standard Road - La alineación del HSR continuaría en dirección sureste, paralela al límite occidental del derecho de vía de la UPRR desde 7th Standard Road hasta la Estación de F Street de Bakersfield. La alineación estaría en una estructura elevada con el fin de minimizar el impacto en los usos industriales del suelo al norte de 7th Standard Road y para evitar restricciones físicas como la SR 99, las vías férreas y el Río Kern. Se construiría 7th Standard Road a desnivel sobre la estructura elevada del HSR. La intersección de la SR 204 con F Street sería reconstruida como un intercambio a desnivel. • C2 - Al sur de Burbank Street - Paralela y Desplazada desde UPRR al norte de 7th Standard Road - Esta alineación del HSR es similar a la Alineación C1, con la excepción de que está desplazada hacia el oeste aproximadamente 0.25 millas para evitar el suelo de uso industrial entre 7th Standard Road y la SR 99. Una conexión es factible entre la alineación C2 a la alineación B1 o la alineación B2. La alineación es al nivel de la superficie hasta el cruce de la SR 99 donde se convierte en una estructura elevada. • C3 - Snow Road - La alineación del HSR giraría hacia el sur en una curva entre Calloway Drive y la SR 99. Entre la SR 99 y la Estación de F Street en Bakersfield, la alineación iría en dirección sureste, paralela al límite occidental del derecho de vía del UPRR. La alineación es al nivel de la superficie hasta el cruce de la SR 99 donde se convierte en una estructura elevada. La alineación está en una estructura elevada para cruzar restricciones físicas como la SR 99, las vías férreas y el Río Kern. • C4 - Snow Road - Velocidad de diseño reducida con impactos de propiedad minimizados. La Alineación C4 es similar a la Alineación C3, con la excepción de que incluye un conjunto de curvas inversas hacia el norte hacia el sur para minimizar los impactos residenciales entre Coffee Road y la SR 99. Las curvas requerirían una reducción en la velocidad de diseño a 125 millas por hora. <p>La Alineación C1 siguió adelante porque tendría menos impactos en las aguas de los Estados Unidos y porque está más alejada de las zonas residenciales en comparación con la Alineación C2. Es más consistente con el concepto original de la Ciudad de Bakersfield para que la alineación del HSR sea adyacente a la de UPRR; por lo tanto, se consideró como viable, cumplió con los objetivos y redujo los impactos que presentaron otras alternativas. La Alineación C2 fue eliminada, ya que se extendería a lo largo de los canales locales, lo que requeriría considerablemente de más realineaciones de canales y ocasionaría más impactos a las aguas de los Estados Unidos que la Alineación C1. La Alineación C2 está más cerca de las urbanizaciones residenciales y dividiría la propiedad de Saco Ranch entre 7th Standard Road y Fruitvale Avenue. La Alineación C3 se retiró debido a su asociación con la Alineación B4 retirada, y porque desplazaría un número significativamente mayor de propiedades residenciales entre Coffee Road y la SR 99 que las otras alineaciones. La Alineación C4 se retiró debido a su asociación con la Alineación B4 eliminada, y porque requeriría de una reducción significativa en la velocidad de 250 a 125 mph, haciéndola menos capaz de cumplir con el propósito y la necesidad y los objetivos. La selección de una alineación con una reducción en la velocidad no es práctica o razonable, dada una alineación viable que no requiere una reducción.</p> <ul style="list-style-type: none"> • D1 - Adyacente a Sumner Street y Edison Street - La Alineación D1 atravesaría un conjunto de curvas entre la Estación de F Street en Bakersfield y Oswell Street. Las curvas atravesarían varias propiedades en un corredor amplio delimitado entre la UPRR al norte y 19th Street al sur. La alineación continuaría en una estructura elevada para cruzar restricciones físicas como la SR 178, las vías de SJVRR y los pasos a desnivel existentes entre Beale Avenue y Oswell Street. • D2 - Adyacente/Centro a Sumner Street y Edison Street - Velocidad de diseño reducida con una minimización de los impactos a las propiedades - La Alineación D2 atravesaría una curva entre la Estación de F Street en Bakersfield y Union Avenue. Esta

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>curva requeriría una reducción en la velocidad de diseño de 250 a 220 millas por hora. Entre Union Avenue y Oswell Street, la alineación estaría en el centro de Sumner Street y Edison Highway en una estructura elevada. La alineación continuaría en una estructura elevada para cruzar restricciones físicas como la SR 178, el triángulo ferroviario de SJVRR, y los pasos a desnivel existentes entre Beale Avenue y Oswell Street.</p> <p>La Alineación D1 fue eliminada, ya que impactaría las instalaciones identificadas como posiblemente históricas o las instalaciones de impacto con una posible sensibilidad cultural tradicional. Así mismo, la Alineación D1 tiene impactos a la comunidad sustancialmente mayores en comparación con la Alineación D2. Una alternativa que afecta a las propiedades históricas no es razonable, dada una alineación posiblemente viable que pueda evitar dichos impactos. La selección de una alineación con mayores impactos en la comunidad tampoco es razonable o práctica, ya que existe una alineación viable que no ocasionaría tantos impactos. La alineación D2 se mantuvo porque evitaría los posibles impactos a las propiedades históricas, tendría menos impactos en la comunidad y contaría con el respaldo local. A través de las actividades de alcance al público, la Ciudad de Bakersfield y el Condado de Kern expresaron su preferencia por que el HSR funcione en el centro de Sumner Street y Edison Highway, respectivamente, ya que reduciría los impactos a la comunidad. La reducción en la velocidad de diseño de 250 millas por hora a la velocidad nominal de operación de 220 mph sería necesaria para ubicar las plataformas de la estación cerca de F Street y para evitar realineamientos innecesarios de la SR 204 o la invasión al derecho de vía de la UPRR. Esta reducción en el diseño no daría como resultado un mayor tiempo de viaje en todo el sistema porque se podría mantener la velocidad nominal de operación de 220 millas por hora. La F-B LGA incluye separaciones a desnivel a través de la Ciudad de Shafter y es paralela al corredor de UPRR existente; por lo tanto, requiere de menos demoras en los cruces de autopistas, compensando cualquier aumento en el tiempo de viaje debido a la reducción en la velocidad de operación en la zona de la Estación de F Street. Por lo tanto, la F-B LGA aún cumple con el propósito, la necesidad y los objetivos del proyecto del HSR, brindando tiempos de viaje predecibles y consistentes.</p> <p>En base al análisis descrito anteriormente y los aportes de las ciudades de Bakersfield y Shafter, la F-B LGA (que consiste de las Alineaciones A2, B1, C1 y D2) fue recomendada para un estudio posterior en el Borrador del EIR/EIS Suplementario de la FB-LGA. En resumen, la F-B LGA representa una combinación de las subalineaciones que tendrían menos impactos ambientales, en comparación con las otras subalineaciones consideradas, puede cumplir con el propósito, la necesidad y los objetivos del proyecto, y posiblemente es la alineación más viable y razonable.</p>
<p>GENERALIDADES</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-02: Alcance Público</p>
<p>Varios comentarios expresaron inquietudes sobre el proceso de participación pública y sugirieron que los esfuerzos de alcance no eran adecuados para un proyecto de este tamaño y alcance. Algunos comentaristas estaban específicamente preocupados por la divulgación de información a las poblaciones de justicia ambiental.</p>	<p>De conformidad con los requisitos de las leyes NEPA y CEQA, la Autoridad y la FRA han llevado a cabo un programa amplio de participación pública y de agencias interesadas como parte del proceso de revisión ambiental. La participación pública y la divulgación incluyeron la elaboración y distribución de materiales informativos, tales como fichas informativas, reuniones informativas y de alcance (incluyendo las reuniones del ayuntamiento), reuniones para el público y los organismos interesados, reuniones con individuos y grupos, así como presentaciones y reuniones informativas para organizaciones y asociaciones interesadas y/o afectadas por la construcción del proyecto.</p> <p>La participación de las agencias incluyó reuniones de alcance de las agencias, un grupo de trabajo interinstitucional, reuniones con representantes de las agencias y otra consulta con las agencias. La Tabla 9-1 lista las reuniones de las agencias y para el público que se llevaron a cabo como parte de los esfuerzos de divulgación de la Autoridad asociados con el proceso de desarrollo de la F-B LGA. La Tabla 8-1 del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield enumera las reuniones públicas y de las agencias que se llevaron a cabo como parte de los esfuerzos de alcance de la Autoridad a través de la publicación del EIR/EIS Final</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield.</p> <p>Los esfuerzos de alcance al público y las agencias interesadas también incluyeron el aviso y la circulación del Borrador del EIR/EIS Suplementario. El Capítulo 9 del Borrador del EIR/EIS Suplementario (Participación Pública y de Agencias) describe los esfuerzos de participación pública y de las agencias realizados durante la fase de preparación, y después de la publicación del Borrador del EIR/EIS Suplementario.</p> <p>19.1.1 Circulación y aviso de disponibilidad</p> <p>La Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad y la FRA fue las agencias líderes para el cumplimiento de las leyes CEQA y NEPA para el Borrador del EIR/EIS Suplementario. Como tal, la publicación de los avisos públicos sobre la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS Suplementario para la revisión pública fue llevada a cabo por la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad y la FRA.</p> <p>El Borrador del EIR/EIS suplementario de la Sección de Fresno a Bakersfield estuvo en circulación durante 60 días según lo exigido por la CEQA (Pautas de la CEQA §15080-15088). Las pautas de la CEQA proporcionan:</p> <p><i>El periodo de revisión pública para un borrador de EIR no será menor de 30 días ni mayor de 60 días, excepto en circunstancias inusuales. Cuando un borrador de EIR se envía a la Cámara de Compensación Estatal para revisión por parte de las agencias estatales, el periodo de revisión pública no será menor de 45 días, a menos que la Cámara de Compensación apruebe un periodo más corto, no menor a 30 días. (14 C.C.R. 15105)</i></p> <p>Así mismo, la Sección 13(c)(9) de los Procedimientos de la FRA para Consideración de Impactos Ambientales estipula lo siguiente:</p> <p><i>El borrador del EIS estará disponible para la presentación de comentarios públicos y de las agencias por lo menos 45 días a partir del viernes siguiente a la semana en que la EPA haya recibido el borrador del EIS. El periodo para comentarios sobre el borrador del EIS debe especificarse en un lugar prominente en el documento, pero los comentarios recibidos después de que expire dicho periodo establecido deben considerarse en la medida de lo posible. (64 FR 101, página 28545, 26 de mayo de 1999)</i></p> <p>La Autoridad cree que el tiempo otorgado fue suficiente para que el público revise y brinde comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS Suplementario de la Sección de Fresno a Bakersfield. Se llevó a cabo una audiencia pública formal en Bakersfield el 19 de diciembre de 2017, en la que se aceptaron comentarios verbales y escritos sobre el Borrador del EIR/EIS Suplementario.</p> <p>Según los requisitos establecidos por las Directrices 15086 y 15087 de la CEQA, la Autoridad y la FRA dieron un aviso generalizado de la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS Suplementario para asegurarse de que los miembros del público y las agencias locales, estatales y federales tuvieran la oportunidad de revisarlo y proporcionar sus comentarios.</p> <p>La Autoridad y la FRA proporcionaron un amplio aviso de la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS Suplementario de las siguientes maneras: enviando un aviso por correo a todos los individuos/organizaciones que solicitaron un aviso por escrito y mediante la publicación en periódico(s) de circulación general; por correo directo a los propietarios/ocupantes de las propiedades dentro de un radio de 300 pies de la zona impactada por la F-B LGA y la zona del Proyecto de Mayo de 2014; por correo directo a agencias, funcionarios electos, tribus, etc.; por correo directo a las personas de la lista de correspondencia del proyecto; enviando copias a la Oficina de Compensación Estatal para su revisión; y a través de la publicación en el registro federal.</p> <p>La Autoridad y la FRA proporcionaron acceso al Borrador del EIR/EIS Suplementario de las siguientes maneras: todo el Borrador del EIR/EIS Suplementario, del Volumen I al III, estuvo disponible en el sitio web de la Autoridad; los CD que contienen estos</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>documentos se pusieron a disposición de las personas que los solicitaron (por escrito), sin costo alguno; y CDs y copias impresas se pusieron a disposición en las bibliotecas públicas en las cercanías de las alineaciones afectadas y las oficinas de la Autoridad.</p> <p>La Autoridad y la FRA facilitaron el conocimiento de la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS Suplementario de las siguientes maneras: proporcionando información durante las reuniones mensuales de la agencia y consultas regulares; mediante la celebración de reuniones públicas generales, así como de reuniones individuales con las partes interesadas; llevando a cabo una audiencia pública durante el período de revisión de 60 días para el Borrador del EIR/EIS Suplementario; y mediante avisos por correo.</p> <p>El Capítulo 10 del Borrador del EIR/EIS Suplementario enumera las agencias, las tribus de nativos americanos, los funcionarios electos y las organizaciones y empresas a quienes se les envió un aviso por correo de la disponibilidad del documento. Entre el 3 y el 9 de noviembre de 2017, la Autoridad publicó un comunicado de prensa en todos los principales periódicos de la zona informando al público sobre la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS Suplementario en el sitio web de la Autoridad. La Autoridad utilizó las listas de los Asesores del Condado en el Condado de Kern para identificar y dar aviso a los propietarios de las tierras afectadas o impactadas dentro de un radio de 300 pies del Proyecto de Mayo de 2014 y la F-B LGA.</p> <p>El público tuvo la oportunidad de comentar en varias maneras. Los comentarios pueden enviarse a la Autoridad y a la FRA por medio de una tarjeta o carta (incluyendo las tarjetas y cartas presentadas en la audiencia pública), verbalmente en la audiencia pública y por correo electrónico. La Autoridad y la FRA han considerado los comentarios que recibieron después del 16 de enero de 2018 sobre el Borrador del EIR/EIS Suplementario. Estos comentarios se reproducen aquí en los Capítulos 19 a 25 los Capítulos 19 a 25 de este EIR Suplementario Final. Se presentaron un total de aproximadamente 290 cartas de comentarios (una carta de comentarios por parte de un individuo u organización podría consistir en uno o más comentarios) en el Borrador del EIR/EIS Suplementario. Estos comentarios se enviaron por correo electrónico y correo postal, y a través del sitio web de la Autoridad.</p> <p>El Aviso de disponibilidad, que se distribuyó inicialmente el 9 de noviembre de 2017 y luego en forma modificada el 17 de noviembre de 2017, incluyó un aviso de la audiencia pública del 19 de diciembre de 2017 y se envió por correo a escuelas, funcionarios electos, partes interesadas, agencias y tribus. También se envió por correo a los propietarios y residentes a menos de 300 pies de distancia de las zonas impactadas del Proyecto de Mayo 2014 y la F-B LGA y a cualquier persona que haya solicitado ser notificada.</p> <p>Finalmente, el NOA se publicó en 10 periódicos con circulación en el área del proyecto. La siguiente tabla muestra los nombres de las publicaciones y las fechas en que se publicó el NOA.</p>

Resumen Comentario	Respuesta		
	Tabla 1: Publicaciones del NOA en periódicos		
	Publicación	Fecha de publicación inicial	Segunda fecha de publicación
1	<i>Bakersfield Californian</i>	11/9/2017	11/17/2017
2	<i>Bakersfield.com</i>	11/09/2017-11/15/2017	11/15/2017
3	<i>El Popular</i>	11/3/2007	11/17/2017
4	<i>Fresno Bee</i>	11/9/2017	11/17/2017
5	<i>Hanford Sentinel</i>	11/9/2017	11/17/2017
6	<i>Vida en el Valle</i>	11/8/2017	11/22/2017
7	<i>Corcoran Journal</i>	11/9/2017	11/15/2017
8	<i>Delano Record</i>	11/9/2017	11/23/2017
9	<i>Wasco Tribune</i>	11/8/2017	11/22/2017
10	<i>Shafter Press</i>	11/8/2017	11/22/2017
	<p>Además de publicar el aviso en los periódicos locales, la Autoridad publicó el NOA en la página web de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield con un enlace de la página principal de la Autoridad. La Autoridad también emitió un comunicado de prensa el 9 de noviembre de 2017 con la información específica de la audiencia a los medios de comunicación en el Valle Central y una lista de correo electrónico con 8,789 direcciones de correo electrónico únicas.</p> <p>19.1.2 Audiencia pública y avisos de reunión</p> <p>Las reuniones públicas se anunciaron a través de correo directo a aquellos en la base de datos del proyecto, anuncios en periódicos locales, avisos por correo electrónico y publicaciones en el sitio web de la Autoridad. Los avisos de las reuniones públicas se publicaron en periódicos que tienen circulación general en las áreas que posiblemente serían afectadas por el proyecto propuesto. Los avisos por correo directo para las reuniones públicas estaban en inglés y español o contenían un número de teléfono gratuito para que las personas que hablan español pudieran llamar. Los avisos enviados por correo electrónico fueron en inglés y español. Intérpretes de Lenguaje de Señas Americano estuvieron disponibles en el Borrador de la Audiencia Pública Suplementaria del EIR/EIS.</p> <p>La FRA publicó un aviso sobre la audiencia pública programada para el 19 de diciembre de 2017 en Bakersfield. La página web se puso a disposición del público el 17 de noviembre de 2017 en: https://www.fra.dot.gov/Page/P1072. La agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos también publicó un aviso sobre la disponibilidad del Borrador del EIR/EIS Suplementario de la FRA el 17 de noviembre de 2017.</p> <p>Los avisos de la reunión también se entregaron a los grupos de interesados más importantes para ser publicados en los mostradores públicos/tableros de anuncios. La lista de correspondencia incluyó aproximadamente a 15,000 destinatarios. Para garantizar el</p>		

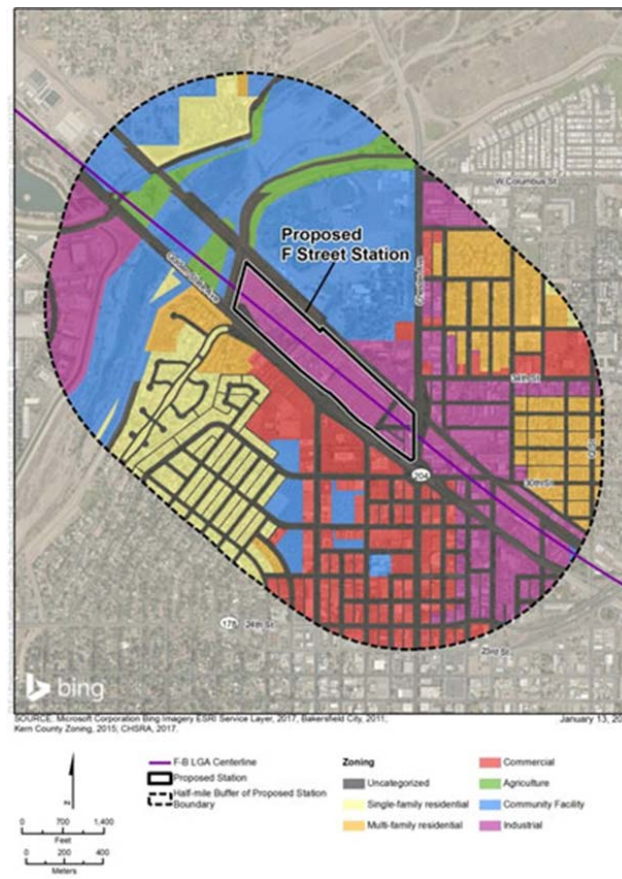
Resumen Comentario	Respuesta
	<p>alcance de la información a los residentes, propietarios, inquilinos y partes interesadas que podrían ser afectados, la base de datos incluye a todas las personas que solicitaron información, participaron en una reunión o talleres, o individuos/organizaciones con los que la Autoridad trató proactivamente de reunirse.</p> <p>Para más información sobre las reuniones públicas llevadas a cabo durante la preparación del Borrador del EIR/EIS y el RDEIR/SDEIS, consulte la sección de FB-Respuesta-GENERAL-16 en el EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield.</p> <p>Se desarrollaron diversas publicaciones y materiales en inglés y español, y se pusieron a disposición en reuniones públicas, centros de actividades, mesas de información y en el sitio web de la Autoridad, incluyendo la Ficha informativa del Tren de Alta Velocidad de Fresno a Bakersfield, Las fichas informativas sobre el Sistema Ferroviario Estatal de Alta Velocidad, la ficha informativa sobre la F-B LGA, las preguntas frecuentes sobre la F-B LGA, preguntas frecuentes sobre la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield, las fichas informativas del Derecho de Vía, "Su Propiedad, su Proyecto Ferroviario de Alta Velocidad," y la ficha informativa del Permiso para Entrar relacionada con los estudios de campo para las diversas disciplinas ambientales. Además, el sitio web de la Autoridad incluye información sobre el HSR, la ruta propuesta para el HSR, los Planes comerciales revisados de la Autoridad (Autoridad 2012a, 2014, 2016), boletines informativos, comunicados de prensa, reuniones de la junta directiva, desarrollos recientes, el estado del proceso de revisión ambiental, información de contacto de la Autoridad y enlaces relacionados. Los intérpretes de español estuvieron disponibles en la Jornada de Puertas Abiertas/Reuniones de Información Pública y el Borrador de la Audiencia Pública del EIR/EIS Suplementario.</p>
<p>GENERALIDADES</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-03: Respuesta a los comentarios recibidos después del cierre del periodo de comentarios del público</p>
	<p>El Borrador del EIR/EIS Suplementario para la Sección de Fresno a Bakersfield se circuló para su revisión pública y la presentación de comentarios entre el 9 de noviembre de 2017 y el 16 de enero de 2018. Las respuestas a los comentarios públicos y de las agencias recibidas durante el periodo de revisión se incluyen en los Capítulos 19 a 25 (respuestas a los comentarios sobre el Borrador del EIR/EIS Suplementario) de este EIR Suplementario Final para la Sección de Fresno a Bakersfield.</p> <p>Hubo aproximadamente 20 presentaciones de comentarios a la Autoridad y la FRA después del cierre del periodo de comentarios en el Borrador del EIR/EIS Suplementario. Estas cartas también se incluyen en los Capítulos 19 a 25 de este EIR Suplementario Final.</p>
<p>GENERALIDADES</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-04: Impactos en el vecindario de Westchester, al suroeste de la Estación de F Street</p>
<p>Algunos comentaristas expresaron inquietudes de que la ubicación de la Estación en F Street y Golden State Highway tendría un impacto negativo en el vecindario residencial al suroeste, que estaría muy cerca de la estación y ya habría sido afectado por el Proyecto de Ampliación de 24th Street.</p>	<p>La F-B LGA y la correspondiente Estación de F Street se seleccionaron como la Alternativa Preferida en el Borrador del EIR/EIS Suplementario por varias razones, incluyendo la reducción del impacto general a los vecindarios residenciales en comparación con el Proyecto de Mayo de 2014. Los beneficios del F-B LGA sobre el Proyecto de mayo de 2014 relacionado con los impactos al vecindario incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menos desplazamientos residenciales: La F-B LGA resultaría en aproximadamente 298 menos desplazamientos de unidades residenciales que el Proyecto de Mayo de 2014, lo que equivale a 944 menos residentes desplazados. • Evitar el desplazamiento de residentes de comunidades donde no hay suficientes viviendas de reemplazo: Según el Proyecto de Mayo de 2014, los residentes desplazados de la comunidad de Crome tendrían que buscar viviendas de reemplazo en las comunidades circundantes, ya que no hay viviendas existentes dentro de la comunidad para acomodar a los residentes

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>desplazados. En contraste, el F-B LGA no afectaría a la comunidad de Crome.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evitar la división de los vecindarios y las comunidades existentes: El Proyecto de Mayo de 2014 atravesaría áreas residenciales en el Distrito Noroeste de Bakersfield, creando así una división permanente en un vecindario existente y establecido, y desplazaría aproximadamente un tercio de las viviendas y la única iglesia en la comunidad de Crome. La F-B LGA, sin embargo, seguiría los corredores viales y ferroviarios existentes a través de las áreas urbanas, y no pasaría por los vecindarios establecidos o la comunidad de Crome. <p>Para una discusión detallada de impactos a los vecindarios a largo plazo por la construcción de la F-B LGA, consulte las secciones 5.1.1, Desplazamientos y Reubicaciones de Propiedades, y 5.1.2, Interrupción o División de Comunidades Existentes - Impactos de la Operación, de la Evaluación de Impactos a la Comunidad Suplementaria de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield (2017).</p> <p>Con la F-B LGA, el vecindario residencial de Westchester al suroeste de la Estación de F Street experimentaría efectos molestos en la construcción a corto plazo, incluyendo el polvo y otros movimientos de tierra, ruido de la construcción y efectos visuales. Si bien la construcción del proyecto del HSR impactaría a individuos o propietarios individuales, estos impactos serían temporales¹ y se disminuirían a un nivel menos que significativo, como se describe en las Secciones 3.3, Calidad del Aire y Cambio Climático Global, 3.4, Ruido y Vibración, y 3.16, Estética y Calidad Visual del Borrador del EIR/EIS Suplementario.²</p> <p>A largo plazo, las propiedades en este vecindario no se verían desplazadas y los residentes podrían permanecer en sus hogares. Las propiedades cercanas a la estación pueden experimentar efectos molestos tales como ruido y vibración operacional y efectos estéticos. Estos impactos se mitigarán en la medida de lo posible, como se describe en las Secciones 3.4, Ruido y Vibración, y 3.16, Estética y Calidad Visual del Borrador del EIR/EIS Suplementario.</p> <p>La ampliación de 24th Street es un proyecto separado que no forma parte del F-B LGA. El proyecto de ampliación de 24th Street es parte de la condición futura con o sin el proyecto del HSR, y puede contribuir a impactos acumulativos junto con el F-B LGA. La principal contribución acumulativa del proyecto de ampliación de 24th Street es la división de los barrios residenciales a lo largo del corredor de 24th Street, ubicada entre Oak Street al oeste, 16th Street al sur y la SR 204/Golden State Avenue al norte y al este. El F-B LGA no contribuiría a la división de este vecindario porque la alineación está ubicada al noreste del vecindario y no dividiría ninguna parte de este vecindario. La ampliación de 24th Street también podría contribuir a los impactos a corto plazo como resultado de las actividades de construcción. Los desvíos de ruta y las restricciones de acceso podrían causar retrasos para los residentes y usuarios del área. El F-B LGA podría causar impactos similares, y las áreas de impacto de los proyectos se superponen particularmente entre Chester Avenue y la SR 99, a lo largo del corredor de 24th Street. El proyecto de ampliación de 24th Street incluye IAMM, que incluiría medidas de control de tráfico y la distribución de avisos, lo que ayudaría al proyecto a evitar demoras o inconvenientes a los residentes y usuarios del área, como lo haría la F-B LGA. Ambos proyectos incluyen un compromiso de comunicación y cooperación con agencias locales y regionales, lo que ayudaría a desarrollar el tráfico y retrasar los planes de evitación que incorporen las necesidades de ambos proyectos, si los periodos de construcción se superponen.</p> <p>La estación de F Street propuesta asociada con el F-B LGA incluye mejoras de acceso al área de la Estación de F Street y al vecindario al oeste de la Estación F Street al agregar un cruce con Golden State Highway (SR 204) en F Street. El diseño existente de la SR 204 es una carretera norte-sur que conecta a la SR 58 y la SR 99 dentro de la ciudad de Bakersfield. Opera como una arteria urbana al sur de F Street y como una autopista al norte de F Street. El cruce de autopista propuesto en la SR 204 y F Street daría como resultado que la SR 204 funcione como una autopista al norte de M Street y mejoraría la seguridad y circulación para los</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>residentes en los vecindarios cercanos.</p> <p>Bajo las condiciones existentes, la SR 204 es una intersección señalizada a nivel con F Street. El análisis del segmento de la autopista existente muestra que el segmento hacia el oeste en la SR 204, al este de F Street, opera de manera insatisfactoria (nivel de servicio [LOS, por sus siglas en inglés] D) y condiciones (LOS E) durante las horas pico de la tarde. Una vez construidas, las rampas hacia el oeste de F Street/SR 204 operarían en LOS C durante las horas pico de la mañana y LOS B durante horas pico de la tarde, y las rampas hacia el este de F Street/SR 204 operarían en LOS C durante las horas pico de la mañana y la tarde. Esto mejoraría la circulación y la seguridad en las inmediaciones del área de la estación, lo que a su vez contribuiría a mejorar la seguridad y la circulación de los residentes en el vecindario al oeste de la Estación de F Street. Se incluyen más detalles sobre el análisis de LOS de los segmentos de las autopistas en el Informe Técnico de Transporte de la F-B LGA (Autoridad y FRA, 2017).</p> <p>¹ Se espera que la construcción del proyecto se complete dentro de un periodo de seis años desde el inicio de la primera fase de construcción y mediante pruebas operacionales del sistema del HSR, sin incluir la adquisición o el permiso de propiedad. La mayoría de las actividades de construcción cesarían en uno o dos años en cualquier ubicación determinada.</p> <p>² La Sección 3.3, Calidad del Aire y Cambio Climático Global del Borrador del EIR/EIS Suplementario identifica que la implementación de AQ-MM# 1, #2, y #4 reduciría los impactos a la calidad del aire relacionados con la construcción a un nivel no significativo. La Sección 3.4, Ruido y Vibración del Borrador del EIR/EIS Suplementario, identifica que la implementación de NV-MM# 1 y #2 reduciría el impacto de ruido y vibración relacionado con la construcción a niveles menos que significativos, respectivamente. Como se indica en la Sección 3.16, Estética y Recursos Visuales del Borrador del EIR/EIS Suplementario, dado que la construcción disminuiría el nivel de la calidad visual en la zona y los espectadores tendrían una sensibilidad moderadamente alta a los cambios visuales del periodo de construcción, se considera que tiene un impacto menos que significativo según la CEQA.</p>
<p>GENERALIDADES</p> <p>Algunos comentaristas expresaron su preocupación de que la Estación de F Street presentaba oportunidades limitadas de revitalización y un beneficio menor que la ubicación de la Estación de Truxtun Avenue. La Autoridad también recibió comentarios de que la Estación de F Street no proporcionaría conectividad a la estación de Amtrak de Bakersfield.</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-05: Proximidad de la Estación de F Street al centro y la estación de Amtrak</p> <p>Desarrollo del área de la estación</p> <p>La Estación de F Street propuesta por el F-B LGA tiene proximidad al área del centro de la ciudad, y el área circundante tiene el potencial de desarrollo.</p> <p>SR 204/99B es una arteria principal que pasa a través de Bakersfield y se conecta a la SR 99 y la SR 178. F Street proporciona acceso directo al centro de la ciudad hacia el sur; Chester Avenue también brinda acceso al centro, así como a zonas industriales, residenciales y parques hacia el norte. Al este del sitio de la estación propuesta, 34th Street proporciona acceso de este a oeste al sitio de la estación.</p> <p>El área de estudio del sitio de la estación incluye Kern River, llanuras inundables, agricultura, espacios abiertos, zonas de almacenamiento y bodegas, usos industriales livianos, comerciales y residenciales (Exhibición GENERAL-05.1).</p> <p>Una estación del HSR en el centro de Bakersfield (como se propone con F-B LGA) fomentaría un desarrollo de mayor intensidad en las áreas circundantes. Esto también sería coherente con los planes y políticas de la ciudad que fomentan la revitalización del centro. De acuerdo con el Borrador Final de la Estrategia de Desarrollo en Fases de 30 Años (Ciudad de Bakersfield 2016b), la Ciudad tiene la intención de aumentar sustancialmente el desarrollo comercial, residencial, de oficinas y hotelero en las áreas que rodean la estación del HSR propuesta a través de políticas y estrategias que promueven el desarrollo de cambio de uso, atracción comercial y la adopción de enmiendas de ordenanzas de zonificación. Aproximadamente el 6 por ciento del área de estudio de la Estación de F Street está subutilizada o vacante, y el desarrollo circundante se caracteriza por viejos almacenes industriales de un solo piso con grandes áreas de estacionamiento. Por lo tanto, en comparación con la Estación de Truxtun Avenue, la Estación de F Street presenta más oportunidades para el desarrollo de cambio de uso, la revitalización de grandes edificios existentes, la creación de</p>

Resumen Comentario Respuesta

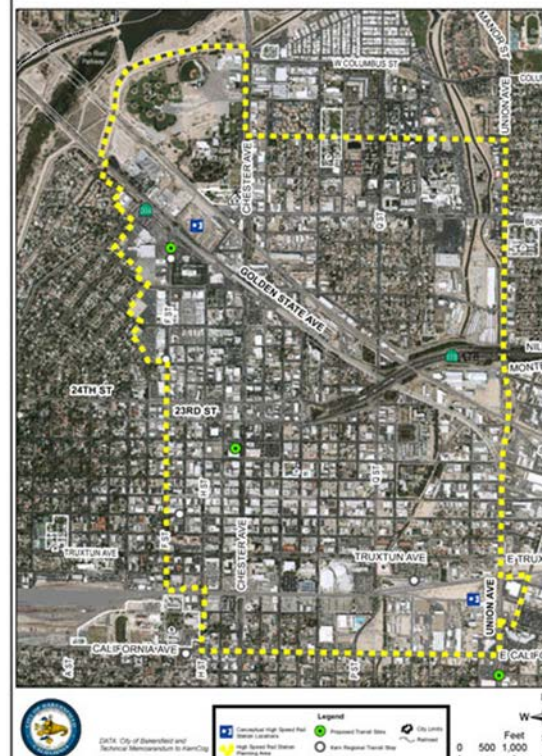
nuevos puestos de trabajo y las viviendas orientadas al uso del transporte público. Al igual que con el Proyecto de Mayo de 2014, el desarrollo orientado al transporte público asociado con la Estación de F Street sería consistente con el Consejo de Gobiernos de Kern y los planes y políticas de la Ciudad de Bakersfield que fomentan la revitalización del centro (Ciudad de Bakersfield, 2005). Como también se discutió en el EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield y las Políticas para el Desarrollo del Área de la Estación del HST (Autoridad, 2008; Autoridad, 2011), la Autoridad animará a la ciudad de Bakersfield a facilitar el desarrollo orientado al transporte público en la estación y sus alrededores. La Estación de F Street estaría ubicada en un área donde la ciudad de Bakersfield está desarrollando un plan para el área de la estación del HSR para abordar el potencial de desarrollo de cambio de uso y el aumento de las densidades asociadas con la estación del HSR.



Resumen Comentario	Respuesta
	<p>Exhibición GENERAL-05.1 - Plan del Área de la Estación del Tren de Alta Velocidad - Mapa del Área de Estudio</p> <p>La Autoridad ha desarrollado los Principios y Directrices para la Estación del HSR. Estos incluyen, pero no se limitan a las siguientes características: desarrollo orientado al transporte público y de mayor densidad; una mezcla de usos de la tierra y tipos de vivienda; un patrón de cuadrícula de las calles; un diseño compacto orientado a los peatones; un diseño de edificios sensibles al contexto; y cantidades limitadas de espacios de estacionamiento con cuota. Las directrices se basan en ejemplos internacionales en los que las ciudades y las agencias de tránsito han incorporado principios sólidos de diseño urbano como elementos integrados de los sistemas de transporte a gran escala. La aplicación de principios sólidos de diseño urbano al Sistema del HSR ayudará a maximizar el rendimiento de la inversión en el transporte, mejorará la habitabilidad de las comunidades a las que sirve, creará valor a largo plazo e integrará con sensibilidad el proyecto en las comunidades a lo largo del corredor del Sistema del HSR.</p> <p>Los documentos enumerados a continuación y ubicados en el sitio web de la Autoridad establecen principios y directrices para el desarrollo del área de la estación del tren de alta velocidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo del área de la estación del HST: Principios y Directrices Generales (2011) • Guías de diseño urbano: Proyecto del Tren de Alta Velocidad de California (2011) <p>La ciudad de Bakersfield ha preparado un Plan del área para la estación del HSR (Vision Plan 2018) en coordinación con la Autoridad. El Vision Plan para mayo de 2018 incluye una estrategia de diseño urbano para el centro de Bakersfield que promueve el desarrollo económico y la sostenibilidad, fomenta el desarrollo físico del área de la estación y mejora la sostenibilidad de la comunidad al fomentar el desarrollo del cambio de uso y la conectividad multimodal. El Vision Plan se basa en los esfuerzos de planificación existentes para crear una visión para el desarrollo y la revitalización del centro de Bakersfield en conjunto con el HSR. El área de estudio para el Vision Plan de Bakersfield incluye la ubicación propuesta de la Estación de F Street evaluada en el Borrador del EIR/EIS Suplementario y la Estación de Truxtun Avenue descrita en las páginas 3.13-30 a 3.13-32 de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield en el EIR/EIS Final. Ambas estaciones están identificadas en el mapa del área de estudio del Centro de Bakersfield. (Exhibición GENERAL-05.2).</p> <p>El Vision Plan de Bakersfield actuará como un documento de visión que: (1) aumentará la población y la densidad económica en el núcleo urbano; (2) apoyará la actividad residencial y comercial; (3) desarrollará propiedades subutilizadas o vacantes; (4) conectará la actividad existente y los centros culturales; (5) creará un sistema de transporte multimodal eficiente, confiable y efectivo; (6) mejorará la sostenibilidad, la habitabilidad y un sentido único del lugar; y (7) asegurará fondos para acciones de implementación identificadas.</p>

Resumen Comentario

Respuesta



Exhibición GENERAL-05.2 - Plan del Área de la Estación del Tren de Alta Velocidad - Mapa del Área de Estudio

Fuente: Ciudad de Bakersfield (2016)

Las siguientes secciones del Borrador del EIR/EIS Suplementario proporcionan información relacionada con el uso de la tierra y el desarrollo:

- La Sección 3.2, Transporte, proporciona información sobre el estacionamiento.
- La Sección 3.12, Socioeconomía y Comunidades, incluye información sobre demografía, propiedad, factores económicos y comunidades y vecindarios.
- Sección 3.13, Planificación de la estación, uso de la tierra y desarrollo
- La Sección 3.14, Tierras Agrícolas, proporciona información sobre los impactos en las tierras agrícolas.
- La Sección 3.15, Parques, Recreación y Espacios Abiertos, proporciona información sobre los impactos a los parques.
- La Sección 3.18, Crecimiento Regional, proporciona información sobre el crecimiento regional, el empleo en la construcción y la

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>operación, y la posibilidad del proyecto para inducir el crecimiento relacionado con la población y el empleo.</p> <p>Conexión a la Estación de Amtrak de Bakersfield</p> <p>Al principio en el desarrollo de la LGA, la Autoridad y la Ciudad de Bakersfield acordaron identificar una alineación conceptual inicial a través de la Ciudad de Bakersfield con una estación ubicada en la intersección de F Street y Golden State Avenue (SR 204) que abordaría las inquietudes de la Ciudad y cumpliría con los requisitos de diseño de la Autoridad, para que la Autoridad pueda estudiarla en una revisión ambiental posterior. El Borrador del EIR/EIS Suplementario evolucionó a partir de esta cooperación mutua y los aportes del público posteriores (Ver FB-LGA-Respuesta-GENERAL-01: Alternativas).</p> <p>La estación propuesta de F Street de la F-B LGA estaría ubicada en la intersección de F Street/SR 204 y se diseñaría según el Desarrollo del Área de la Estación del Tren de Alta Velocidad (HST): Principios y directrices generales (Autoridad, 2011). Para proporcionar la máxima oportunidad para el desarrollo del área de la estación de acuerdo con el propósito, la necesidad y los objetivos del sistema del HSR, las ubicaciones preferidas para las estaciones del HSR serían centros de transporte multimodales y generalmente estarían en centros urbanos tradicionales. F Street proporciona acceso directo al centro de la ciudad hacia el sur; Chester Avenue también brinda acceso al centro, así como a zonas industriales, residenciales y de parques al norte. Al este del sitio de la estación propuesta, 34th Street proporciona acceso de este a oeste al sitio de la estación (consultar la Sección 3.13 Planificación de la Estación, Uso de la Tierra y Desarrollo del Borrador del EIR/EIS Suplementario).</p> <p>La Estación de F Street propuesta estaría ubicada cerca de una red de carreteras regionales en un área sin servicio ferroviario existente, así como también cerca de Kern River Parkway, y proporcionaría una conexión directa con esa instalación. La ubicación de la Estación F Street complementaría el transporte público existente en el área metropolitana de Bakersfield, incluyendo los autobuses locales, los autobuses interurbanos, los trenes de Amtrak y los servicios de transporte para personas con discapacidad. La circulación de vehículos desde F Street se organizaría para maximizar la separación de los flujos de circulación de vehículos privados y de transporte público para reducir las demoras del transporte público causadas por la congestión del tráfico. El centro de tránsito existente al este de F Street proporciona una conexión conveniente a Chester Avenue, donde la ciudad de Bakersfield planea construir una futura línea de autobús de tránsito rápido. El centro de tránsito también estaría conectado al edificio principal de la Estación F Street con un camino especial para bicicletas/peatones a desnivel en F Street. Este carril exclusivo para bicicletas/peatones, propuesto como parte de la F-B LGA, abarcaría la longitud del sitio de la Estación de F Street y proporcionaría acceso para bicicletas y peatones entre Chester Avenue, la entrada al edificio de la estación principal y el sistema de senderos del Río Kern. Los carriles para bicicletas o caminos más cercanos están en Chester Avenue, junto al sitio de la estación. También hay carriles para bicicletas adicionales a lo largo de las calles P y Q, 21st Street, 30th Street, 34th Street y Kern River Parkway, mientras que hay carriles para bicicletas planeados a lo largo de Edison Highway al este de la estación propuesta, y cerca de la intersección de Airport Drive y Golden State Avenue al norte del Río Kern y el área de la estación propuesta (Ciudad de Bakersfield y Condado de Kern, 2010).</p> <p>Si bien la Estación de Truxtun Avenue (Proyecto de Mayo de 2014) estaría ubicada en un centro de transporte público existente y sería más conveniente para Amtrak y los usuarios de los autobuses, el Estudio del Centro de Tránsito Metropolitano de Bakersfield del Consejo de Gobiernos de Kern (Consejo de Gobiernos de Kern, 2015), identificó la Estación de F Street propuesta como una posible ubicación para un "Centro de Tránsito" en la Ciudad de Bakersfield debido al crecimiento previsto y la mayor demanda del servicio de transporte público. También identifica la necesidad de conectividad de varias conexiones de servicio de tránsito existentes y futuras. Como se discutió en el Apéndice 3.13-A, Planes de Uso del Terreno, Metas y Políticas del Borrador del EIR/EIS Suplementario, la Estación de F Street fue una de las 13 ubicaciones adecuadas estudiadas para el centro de transporte. El estudio</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>describe la ubicación de la Estación de F Street de la siguiente manera:</p> <p>El área circundante contiene una gran cantidad de uso del terreno para las ventas/servicios a poca distancia del sitio, lo que proporcionaría apoyo para un centro de transporte. El acceso es proporcionado por Golden Empire Transit (GET) y Kern Transit, y las rutas para bicicletas futuras existentes y planificadas propuestas en el Plan de Transporte para Bicicletas de la Ciudad. Si bien hay una [sic] alta concentración de poblaciones existentes dependientes del transporte público, se prevé que las proyecciones de empleo se triplicarán para el año 2040 a largo plazo. Este centro de tránsito puede ayudar con el crecimiento anticipado del empleo al proporcionar acceso multimodal a los futuros centros de empleo cercanos.</p> <p>Además, la estación propuesta de F Street está aproximadamente a 1.5 millas de distancia de la estación de Amtrak de Bakersfield, y se diseñaría como un centro de transporte multimodal que maximizaría las oportunidades de transporte intermodal, cumpliendo con los objetivos generales del proyecto de acuerdo con la Proposición 1A que fue aprobada por los votantes. La ubicación de la Estación F Street complementaría el transporte público existente, incluyendo los autobuses locales, los autobuses interurbanos y los trenes de Amtrak.</p> <p>Como se discutió en el Capítulo 2, Descripción de la F-B LGA y Sección 3.2, Transporte, del Borrador del EIR/EIS Suplementario, se espera que el servicio ferroviario de Amtrak de San Joaquín probablemente se adapte para funcionar más como un servicio alimentador del sistema del HSR en el área de Bakersfield, para brindar a los pasajeros la oportunidad de conectarse a ciudades en las que no habrá servicio ferroviario de alta velocidad. Esto es consistente con el Plan Estratégico del Corredor de San Joaquín de 2008 (Caltrans, marzo de 2008), el Plan Ferroviario Estatal de California de 2013 y 2018 (Caltrans, mayo de 2013 y octubre de 2017), y el Plan Comercial del HSR de California Modificado en 2012 (Autoridad y FRA, 2012), como se discutió en el EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield. Esta suposición también es congruente con el Plan Comercial del HSR de California (Authority y FRA, 2016).</p> <p>Esto no impediría que Amtrak o la Ciudad brinden servicio de tránsito hacia/desde la Estación de F Street propuesta. Cabe señalar que una conexión auxiliar, que es una línea ferroviaria secundaria que se bifurca de la ruta principal, no se evaluó ya que se determinó que no era viable y no cumpliría con el programa del HSR de proporcionar un sistema ferroviario de alta velocidad y mejorar los viajes interurbanos.</p> <p>Se puede encontrar más información sobre los esfuerzos para la planificación del área de la estación y la integración de los servicios ferroviarios de pasajeros en el sitio web de la Autoridad.</p>
GENERALIDADES	FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-07: Apoyo General al HSR
<p>Varios comentaristas expresaron su apoyo general al Proyecto HSR.</p> <p>Los beneficios mencionados incluyeron la economía, la reducción de la congestión en las carreteras y la reducción de la contaminación y los beneficios de salud relacionados.</p>	<p>El tren de alta velocidad aportaría beneficios significativos a California, tanto a corto como a largo plazo. El proyecto sería beneficioso para las personas y el estado en general. Los beneficios serían a nivel estatal y abarcarían inquietudes tanto económicas como ambientales. La población de California está creciendo rápidamente y, a menos que se identifiquen nuevas soluciones de transporte, el tráfico y la congestión vehicular solo empeorarán y las demoras en los aeropuertos continuarán aumentando. El sistema del HSR propuesto con una velocidad de 220 millas por hora proporcionaría costos más bajos que los de las aerolíneas para los mismos mercados de ciudad a ciudad. Aumentaría la movilidad, a la vez que reduciría la contaminación del aire, disminuiría la dependencia de los combustibles fósiles y protegería el medio ambiente al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y promovería el desarrollo sostenible. Al trasladar a las personas más rápidamente y a un costo menor que el actual, el Sistema del HSR aumentaría la productividad de California y mejoraría la economía. En noviembre de 2008, los votantes de California aprobaron</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>la Proposición 1A, que proporciona \$9 mil millones para la implementación del Servicio del HSR en California. Para obtener más información sobre la justificación para construir el Sistema del HSR propuesto, consulte la Sección 1.2.4, Necesidad Estatal y Regional del Sistema del HSR con la Sección de Fresno a Bakersfield. Hay más información disponible en EIR/EIS del Programa Estatal (Autoridad y FRA, 2005).</p>
<p>GENERALIDADES</p>	<p>FB-LGA-Response-GENERALIDADES-08: Apoyo/Oposición a la Alternativa Localmente Generada de Fresno a Bakersfield y las Alternativas del Proyecto de Mayo 2014</p>
<p>Muchos comentaristas expresaron su apoyo u oposición a la F-B LGA o al Proyecto de Mayo de 2014, basándose en impactos específicos a las propiedades, la agricultura o los recursos biológicos. Varios comentarios que apoyan o se oponen a las alternativas consideradas y evaluadas en el Borrador del EIR/EIS Suplementario incluyen opiniones sobre alineaciones que siguen los corredores de transporte existentes e inquietudes y preocupaciones sobre impactos que involucran aspectos como los desplazamientos (de negocios y viviendas), ruido y vibración, transporte, tierras agrícolas, recursos visuales/estéticos e impactos en la calidad del aire relacionados con la construcción a propiedades o comunidades específicas. Entre algunos comentaristas, las razones para apoyar una alternativa específica incluyeron beneficios económicos, tales como mejoras en las comunidades por la construcción y la presencia del HSR.</p>	<p>El Acuerdo de diciembre de 2014 entre la Autoridad y la Ciudad de Bakersfield identificó un compromiso de las dos agencias para la identificación de la F-B LGA, que proporcionaría una alineación alternativa al Proyecto de Mayo de 2014 desde el norte de Poplar Avenue en Kern County hasta Oswell Street en Bakersfield. Similar al proyecto de mayo de 2014, la alineación F-B LGA comenzaría al norte de Shafter e iría hacia el este del corredor de BNSF, continuando hacia el sureste hasta justo al norte de Burbank Street, donde giraría hacia el este hasta llegar al corredor de Union Pacific Railroad. En este punto, la alineación giraría y continuaría hacia el sureste, adyacente y al oeste del corredor de Union Pacific Railroad. La alineación continuaría hacia el sureste hacia Bakersfield y se desviaría del corredor de Union Pacific Railroad. Al suroeste de la comunidad de Oildale, la alineación cruzaría la SR 99 y continuaría hacia el sureste. Al sur de Airport Drive, la alineación cruzaría y correría paralela al lado este de la SR 204. Esta ruta continuaría hasta el cruce de la SR 178, donde la alineación se dirigiría hacia el este y correría paralela al corredor de Union Pacific Railroad. La F-B LGA continuaría generalmente hacia el este dentro de los corredores de Sumner Street y Edison Highway, y terminaría en Oswell Street. La estación F-B LGA estaría ubicada en la intersección de la SR 204 y F Street. Una MOIF estaría situada a lo largo de la F-B LGA en la ciudad de Shafter cerca de Fresno Avenue.</p> <p>Seguir el transporte y los corredores de servicios públicos existentes ha sido un componente fundamental de la planificación de proyectos del HSR, comenzando con el proceso del EIR/EIS del programa estatal, continuando a través del proceso del EIR/EIS del programa del Área de la Bahía al Valle Central, y continuando a través del nivel del proyecto del EIR/EIS. "Con el fin de reducir los impactos sobre las comunidades y el medio ambiente, la alineación para el sistema ferroviario de alta velocidad se ajustará a los corredores de transporte o servicios públicos existentes, hasta donde sea posible, y deberá ser económicamente viable, según lo determinado por la Autoridad." La Autoridad y FRA han hecho todo lo posible para maximizar el uso de los corredores de transporte existentes para minimizar los posibles impactos en las tierras agrícolas. Sin embargo, esto debe equilibrarse con las consideraciones para minimizar los posibles impactos en las áreas urbanizadas (típicamente, ruido y desplazamientos residenciales y comerciales). Además, las operaciones del HSR imponen requisitos de diseño que no siempre se ajustan a la alineación de los corredores de transporte existentes, por lo que no pueden construirse de manera viable únicamente dentro de esos corredores (véase también FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-01). Muchos de los corredores existentes no son suficientemente rectos, ni su radio de curva es lo suficientemente largo como para dar cabida a las operaciones ferroviarias de alta velocidad en toda su longitud y, en muchos casos, no podrían mantener las velocidades necesarias para cumplir con los requisitos de tiempo de viaje de la Proposición 1A. En consecuencia, una alineación de HSR después de dicho corredor no podría cumplir con el propósito y la necesidad del proyecto. Además, las consideraciones de seguridad dictan la necesidad de separar el HSR de las carreteras y el ferrocarril convencional (consulte la Sección 2.4.2.1, Requisitos de Alineación del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield).</p> <p>El Borrador del EIR/EIS Suplementario proporciona una comparación de las diferencias relativas entre las características físicas y operativas y las posibles consecuencias ambientales asociadas con las alineaciones de la F-B LGA y el Proyecto de Mayo de 2014, así como las ubicaciones de las estaciones de F Street y Truxtun Avenue. Las características físicas/operativas incluyeron la</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>alineación, la longitud, el costo de capital, la constructabilidad y los problemas operacionales. Los posibles impactos ambientales incluyen temas relacionados con el transporte (calidad del aire, ruido y vibración y energía), el ambiente humano (uso del terreno e impactos a la comunidad, tierras de cultivo y agricultura, recursos estéticos y visuales, aspectos socioeconómicos, servicios públicos, materiales peligrosos y desechos), recursos culturales (recursos arqueológicos, propiedades históricas) y recursos paleontológicos, medio ambiente natural (geología y peligros sísmicos, hidrología y recursos hídricos, y recursos biológicos y humedales), y los recursos de la Sección 4(f) y la Sección 6(f) (parques, áreas recreativas, refugios de vida silvestre/aves acuáticas y sitios históricos).</p> <p>Aunque la F-B LGA involucraría mayores impactos asociados con las comunidades de plantas de condición especial, el nivel de servicio del segmento de la carretera, la vibración, las tierras de la Ley Williamson y las propiedades de la Sección 106 en comparación con el Proyecto de Mayo de 2014, la F-B LGA es la Alternativa Preferida porque es apoyada por la comunidad local (por ejemplo, la Ciudad de Bakersfield). La alternativa resultaría en menos impactos a las tierras agrícolas en general, menos ruido, menos desplazamientos residenciales, menos impactos a los hábitats acuáticos y de especies protegidas, así como a las instalaciones de la comunidad más importantes. Esta alternativa también sería la menos costosa de construir.</p> <p>La Autoridad usó la información en el Borrador del EIR/EIS Suplementario y los comentarios de agencias federales, estatales y locales y del público para identificar la Alternativa Preferida designada en este EIR Suplementario Final. La decisión de la Autoridad incluyó la consideración del propósito y la necesidad del proyecto y los objetivos del proyecto presentados en el Capítulo 1, Propósito y Necesidad del Proyecto, del Borrador del EIR/EIS Suplementario así como los objetivos y criterios en el análisis de alternativas y el potencial comparativo de los impactos ambientales. La Alternativa Preferida desde justo al norte de Poplar Avenue en Kern County hasta Oswell Street en Bakersfield equilibra el impacto general al medioambiente y las comunidades locales, el costo y las limitaciones de constructabilidad de las alternativas del proyecto evaluadas.</p> <p>Los impactos del F-B LGA y el Proyecto de Mayo de 2014 se resumen en el Resumen Ejecutivo del este EIR Suplementario Final (véase la Tabla S-2, Comparación de Impactos entre el Proyecto de Mayo de 2014 y F-B LGA). Una breve comparación de los impactos relativos de las alternativas está disponible en la Sección S.6, Comparación de la F-B LGA con el Proyecto de Mayo de 2014. Los principales beneficios de la F-B LGA y las diferencias entre la F-G LGA y el Proyecto de Mayo de 2014 se analizan en el EIR/EIS Suplementario y se resumen brevemente a continuación. F-B LGA difiere del Proyecto de Mayo de 2014 por las siguientes razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • F-B LGA, en comparación con el Proyecto de mayo de 2014, reduciría el número de desplazamientos residenciales. F-B LGA requeriría de 86 desplazamientos residenciales, mientras que el Proyecto de Mayo de 2014 requeriría de 384 desplazamientos residenciales. • F-B LGA, en comparación con el Proyecto de mayo de 2014, resultaría en impactos similares de reubicación de negocios. F-B LGA requeriría de 377 desplazamientos comerciales, mientras que el Proyecto de Mayo de 2014 requeriría de 392 desplazamientos comerciales. • La eficiencia obtenida de F-B LGA ocasionaría menos impactos permanentes directos sobre las aguas y los recursos de la vida silvestre. F-B LGA resultaría en 15.96 acres con impactos permanentes directos en las aguas, mientras que el Proyecto de Mayo de 2014 resultaría en 16.52 acres con impactos directos permanentes en las aguas. F-B LGA resultaría en menos impactos permanentes directos a los recursos de vida silvestre que el Proyecto de Mayo 2014. • F-B LGA, en comparación con el Proyecto de Mayo de 2014, daría lugar a usos similares de las propiedades de la Sección 4(f). Tanto la F-B LGA como el Proyecto de Mayo 2014 utilizarían dos propiedades de la Sección 4(f).

Resumen Comentario	Respuesta
	<ul style="list-style-type: none"> F-B LGA, en comparación con el Proyecto de Mayo de 2014, resultaría en impactos similares de reubicación de negocios. F-B LGA impactaría permanentemente 372 acres de tierras de cultivo importantes en comparación con 485 acres bajo el Proyecto de Mayo de 2014. Además, la F-B LGA impactaría 114 acres de tierras pertenecientes a las Tierras de Contrato de la Ley Williamson, en comparación con 47 acres según el Proyecto de Mayo 2014. <p>Los vecindarios, en particular los que se encuentran cerca de las estaciones urbanas del HSR, pueden experimentar una mayor vitalidad una vez que el sistema esté en funcionamiento, en cuanto a un mejor acceso, el cambio de uso de las propiedades residenciales, el crecimiento del empleo y un mayor patrocinio de las empresas locales. El área alrededor de la estación de Bakersfield podría mejorar la cohesión de la comunidad, ya que las mejoras en el área con el desarrollo de la estación podrían proporcionar nuevos lugares de reunión para los residentes de los vecindarios cercanos.</p>
<p>GENERALIDADES</p> <p>Se presentaron muchos comentarios que se oponen al proyecto general, basados en una o más razones, incluyendo el costo, financiamiento, los impactos en las ciudades, condados, comunidades, tierras de cultivo, agricultura, ambiente natural, vida silvestre y hábitats, calidad del aire, negocios, acceso a la tierra y áreas residenciales.</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-09: Oponerse al Proyecto del HSR (por ejemplo: costos, financiamiento, impacto en las ciudades, condados, comunidades, tierras de cultivo, agricultura, ambiente natural, vida silvestre y hábitat, calidad del aire, negocios, acceso a la tierra y áreas residenciales)</p> <p>Como se discutió en la Sección 1.2 del Capítulo 1 del Borrador del EIR/EIS Suplementario, la población de California está creciendo rápidamente y, a menos que se identifiquen nuevas soluciones de transporte, el tráfico solo empeorará y las demoras en los aeropuertos continuarán aumentando. El sistema del HSR propuesto con una velocidad de 220 millas por hora proporcionaría costos más bajos que los de las aerolíneas para los mismos mercados de ciudad a ciudad y un servicio competitivo con los viajes en automóvil. Mejoraría la movilidad, a la vez que reduciría la contaminación del aire, disminuiría la dependencia de los combustibles fósiles y protegería el medio ambiente mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y promovería el desarrollo sostenible. Al trasladar a la gente más rápidamente y a un costo menor que el actual, el sistema del HSR aumentaría la productividad de California y también mejoraría la economía. Consulte la discusión en la Sección 1.21, Propósito y Necesidad del Sistema del HSR, Sección de Fresno a Bakersfield y F-B LGA, en el Borrador del EIR/EIS Suplementario.</p> <p>Los sistemas ferroviarios de alta velocidad en todo el mundo cubren sus propios costos de operación a través de los ingresos. 13 países han construido casi 10,000 millas de líneas ferroviarias de alta velocidad en las últimas décadas y 24 países están planeando y construyendo otras 16,000 millas. El análisis financiero del sistema de California, descrito en el Plan Comercial de 2016 (Autoridad, 2016, página 94), demuestra claramente que el número de pasajeros y los ingresos pueden cubrir los costos de operación del sistema, lo que significa que no se requerirá de ningún subsidio operacional.</p> <p>Se anticipa que el Proyecto HSR se financiará a través de una combinación de fondos federales, estatales y privados. Hasta la fecha, la Autoridad ha asegurado fondos a través del Programa Ferroviario de Alta Velocidad Interurbano de Pasajeros de la FRA, la Proposición 1A's Safe de California, la Ley de Bonos para el Sistema Ferroviario de Alta Velocidad de Pasajeros Confiable, aprobada por los votantes del estado en noviembre de 2008, y los ingresos del Programa de Fijación de Límites e Intercambio de los Derechos de Emisión (Cap and Trade). A través de estas fuentes de financiamiento, California ha identificado \$9.95 mil millones para invertir en el desarrollo de su Proyecto del HSR, incluyendo aproximadamente \$3.48 mil millones en fondos de subvenciones federales otorgados a través de Acuerdos Cooperativos con la FRA (Autoridad, 2016, página 72). En julio de 2014, el Tribunal de Apelación del Tercer Distrito de California falló a favor de la Autoridad en dos demandas relacionadas con nuestra capacidad de acceder a los fondos de bonos de la Propuesta 1A. Posteriormente, en octubre de 2014, el Tribunal Supremo de California denegó una petición para revisar las demandas, lo que hizo que la decisión del Tribunal de Apelación fuera definitiva.</p> <p>En 2014, la Legislatura también estableció una fuente de financiación continua para el Programa de Fijación de Límites e Intercambio</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>de los Derechos de Emisión (Cap and Trade) del estado, que proporciona la base para el financiamiento de la primera línea ferroviaria de alta velocidad de pasajeros en California.</p> <p>Oportunidades de empleo</p> <p>El Borrador del EIR/EIS Suplementario estima que para F-B LGA, el número equivalente de empleos de tiempo completo durante un año que se crearían directamente como resultado del gasto de construcción del proyecto del HSR durante todo el periodo de construcción sería de aproximadamente 5,786 empleos, mientras que la cantidad total de empleos regionales de tiempo completo indirectos durante un año que se crearían en el Condado de Kern sería de aproximadamente 5,242 empleos, para un total de 11,028 empleos de tiempo completo durante un año, (Borrador del EIR/EIS Suplementario, Sección 3.12. 4). La Autoridad estima que los empleos permanentes asociados con la operación del proyecto en el Condado de Kern serían aproximadamente 17,200 empleos para el año 2035. Esto incluye empleos directos para la operación y el mantenimiento del proyecto (aproximadamente 2,300 empleos), empleos indirectos e inducidos creados para apoyar a estos empleados (aproximadamente 3,200 empleos) y empleos adicionales creados como resultado de la conectividad mejorada de la región con el resto del estado.</p> <p>Precios de los boletos</p> <p>Las tarifas serán establecidas por el operador. Sin embargo, como se discutió en el Plan Comercial de 2012 revisado y continuó en el Plan Comercial de 2016, el análisis se basa en un escenario en el que las tarifas se establecerían en el 83 por ciento de las tarifas aéreas anticipadas. Esto sigue la estrategia de los sistemas ferroviarios de alta velocidad en todo el mundo para establecer tarifas inferiores a las de las aerolíneas que prestan servicios en el mismo mercado, y superiores a los costos de conducir en mercados de viajes a menor distancia. El nivel de tarifa apropiado tendrá en cuenta la competencia directa de los viajes aéreos y por carretera y los costos del servicio del sistema. Se espera que la estructura de precios de los boletos sea similar a la de una aerolínea, con diferentes clases de boletos y diferentes precios dependiendo de la hora y el día de viaje, con cuánta anticipación se compra el boleto, cuántas paradas hace el tren, etc.</p> <p>Calidad del aire</p> <p>A largo plazo, el HSR ayudaría a mejorar la calidad del aire en la cuenca atmosférica del Valle de San Joaquín mediante la reducción de las millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) en comparación con la Alternativa Sin Proyecto. Los automóviles producen una gran parte de los contaminantes del aire generados dentro de la cuenca de aire, y la reducción de VMT reduce estas emisiones. A largo plazo (año 2035), el Proyecto del HSR daría como resultado menores aumentos en las emisiones de los vehículos de motor que lo que ocurriría con la Alternativa Sin Proyecto, y estas reducciones, junto con el Acuerdo Voluntario de Reducción de Emisiones entre la Autoridad y el Distrito de Control de Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín, compensarían por cualquier aumento de emisiones a corto plazo asociadas con la construcción del Sistema del HSR (véase la Sección 3.3.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario).</p> <p>Vida silvestre y hábitats</p> <p>Todas las alternativas de HSR tienen efectos tanto directos como indirectos en el hábitat de la vida silvestre, así como en las especies asociadas de estatus especial de plantas y vida silvestre. Los efectos son directos durante la preparación del sitio y la construcción, o indirectos a través de la escorrentía, el ruido, el movimiento, el sobresalto y la operación continua de la instalación. Durante la preparación del sitio, las comunidades de plantas, algunas de las cuales incluyen elementos de hábitat de vida silvestre, serían retiradas del área de construcción (es decir, áreas donde se colocaría la vía) antes de las actividades de construcción pesada. Es durante esta fase del proyecto que la vida silvestre se desplazará o se verá afectada por la limpieza, el raspado y la remoción de</p>

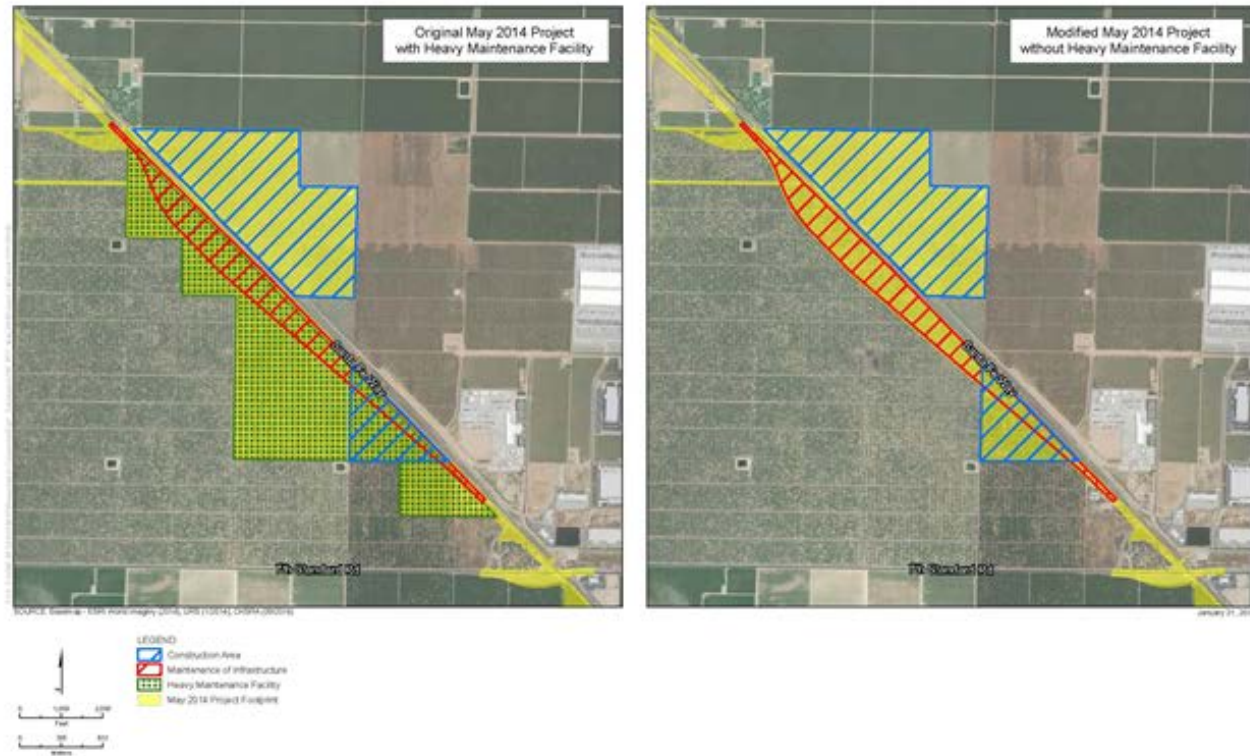
Resumen Comentario	Respuesta
	<p>la vegetación. El desplazamiento de la vida silvestre hacia el hábitat adyacente crearía mayores presiones para la supervivencia, ya que otros individuos competirían por recursos finitos, lo que generalmente reduce las poblaciones locales debido a la reducción del hábitat. Las condiciones de la zona previas al proyecto contienen restricciones existentes para el movimiento de la vida silvestre, tal como la SR 99, el desarrollo urbano y las vías ferroviarias de BNSF y UPRR. Consulte la Sección 3.7.4 del Borrador del EIR/EIS Suplementario para ver una discusión más profunda sobre los posibles impactos y las restricciones existentes al movimiento de la vida silvestre en la zona.</p> <p>Tierras de cultivo</p> <p>En general, la cantidad de tierra que se eliminaría de la producción agrícola en el Condado de Kern es un porcentaje muy pequeño de la tierra total en producción en el condado (consulte la Sección 3.14.4 del Borrador del EIR/EIS Suplementario). La Autoridad adquirirá las tierras de los propietarios cuyas tierras se vean directamente afectadas por el proyecto, de conformidad con la Ley de Asistencia Uniforme para la Reubicación y las Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles (Ley Uniforme). La Ley Uniforme establece estándares mínimos para el tratamiento y la compensación de las personas cuyas propiedades se adquieren para un proyecto financiado por el gobierno federal. Para obtener más información sobre la Ley Uniforme, consulte el Apéndice 3.12-A del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield. La información sobre la adquisición, compensación y asistencia de reubicación también está disponible en el sitio web de la Autoridad, en la sección de Your Property, Your High-Speed Rail Project (Autoridad 2013). El proyecto también debe cumplir con los requisitos de la Ley de Asistencia de Reubicación de California, que se analizan en el Apéndice 3.12-A del EIR/EIS Final. Aun así, podría haber una interrupción temporal de las operaciones agrícolas, ya que la producción se reasignará entre los propietarios y las instalaciones se reubicarán. Los sectores económicos relacionados, como las instalaciones de procesamiento, también podrían experimentar algunos efectos multiplicadores a corto plazo por la reducción de la producción.</p> <p>Impactos en la agricultura</p> <p>El proyecto afectaría negativamente las granjas individuales y otras operaciones agrícolas. La construcción del sistema del HSR provocaría la interrupción o la eliminación de la infraestructura existente, como edificios y otras estructuras, bombas y pozos, presas/estanques, sistemas de riego (incluyendo líneas de distribución, canales y sistemas de flujo de gravedad), fuentes de energía y acceso. Estas interrupciones y retiros serían, comprensiblemente, muy importantes para los propietarios y operadores agrícolas individuales y, en casos extremos, podrían hacer que no sea viable continuar con las operaciones agrícolas.</p> <p>El derecho de vía del HSR cortaría parcelas, incluyendo parcelas de tierras agrícolas. Aunque es inevitable una cierta separación de parcelas con cualquier alineación del HSR, la Autoridad y la FRA han realizado grandes esfuerzos para minimizar este impacto a través de la selección de la alineación, la ubicación de las estaciones, y el minucioso diseño del proyecto. En algunas áreas, la ruptura crearía pequeñas parcelas remanentes no rentables para las operaciones agrícolas. Típicamente, estos remanentes estarían ubicados entre los derechos de vía de las carreteras y la alineación del HSR. La Autoridad se compromete a trabajar con los propietarios de propiedades agrícolas para resolver o mitigar, si es posible, las adquisiciones que resultan en la división de las tierras de cultivo. Las características de diseño incluyen la creación de un programa de consolidación de tierras agrícolas para vender estas parcelas remanentes no económicas a los propietarios de tierras vecinos (véase la Sección 3.14.5, Medidas de Evitación y Minimización del Borrador del EIR/EIS Suplementario) y la creación de cruces elevados o por debajo del nivel de la superficie a intervalos razonables para preservar el acceso a través del derecho de vía del HSR (véase la Medida de Mitigación S0-MM#4 en la Sección 3.12.6 del Borrador del EIR/EIS Suplementario).</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>Impactos comerciales</p> <p>La construcción del proyecto requeriría la adquisición y la reubicación de una serie de empresas. La Autoridad adquirirá las tierras de los propietarios cuyas tierras se vean directamente afectadas por el proyecto, de conformidad con la Ley Uniforme. La Ley Uniforme establece estándares mínimos para el tratamiento y la compensación de las personas cuyas propiedades se adquieren para un proyecto financiado por el gobierno federal. Para obtener más información sobre la Ley Uniforme, consulte el Apéndice 3.12-A del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield y las Respuestas-SO-02 de FB-LGA: Impactos comerciales - La construcción/operación generaría demasiados impactos en las empresas. El proyecto también debe cumplir con los requisitos de la Ley de Asistencia de Reubicación de California, que se analizan en el Apéndice 3.12-A del EIR/EIS Final. La información sobre la adquisición, compensación y asistencia de reubicación también está disponible en el sitio web de la Autoridad. Se anticipa que muchos de los empleos en estos negocios se reubicarían en lugar de perderse. La Sección 3.12.4 del Borrador del EIR/EIS Suplementario proporciona información sobre los impactos de la adquisición de propiedades en los negocios.</p> <p>Dependiendo de la ubicación de las actividades de construcción y la naturaleza de las actividades, los impactos en los negocios variarían. Es más probable que se produzcan impactos relacionados con los negocios cerca de las zonas de actividades de construcción en la superficie. Los negocios que tienden a depender del tráfico para atraer clientes experimentarían los mayores impactos; sin embargo, algunos de estos negocios pueden recibir impactos comerciales positivos ya que los trabajadores de la construcción compran bienes y servicios, además de los clientes habituales.</p> <p>Como se describe en la Sección 3.12.10 del EIR/EIS Final, la Autoridad desarrollará un plan de mitigación de reubicación, en consulta con las ciudades afectadas y el Condado de Kern, lo que minimizará los impactos en las empresas durante la construcción, incluyendo la señalización y el mantenimiento del acceso en la medida de lo posible, y proporcionando asistencia para la reubicación (véase la Sección 3.12.6 SO-MM#4 y SO-MM#5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario). Además, otras secciones del Borrador del EIR/EIS Suplementario identifican las medidas de mitigación relacionadas con el ruido (Sección 3.4.6), el polvo (Sección 3.3.7) y el tráfico (Sección 3.2.6).</p> <p>La operación también podría resultar en impactos comerciales positivos relacionados con el desarrollo orientado al transporte público (TOD, por sus siglas en inglés) en aquellas áreas donde se fomenta el crecimiento y las densidades más altas (como en el centro de Bakersfield). Las estaciones del HSR podrían actuar como un catalizador para el TOD. Las Secciones 3.12.4 y 3.13.4 del Borrador del EIR/EIS Suplementario brindan información adicional sobre los beneficios para los negocios.</p> <p>Comunidades</p> <p>El proyecto seguiría una ruta predominantemente a lo largo de o en las zonas adyacentes a las principales instalaciones de transporte existentes dentro de las áreas urbanas y se mantendría el acceso; por lo tanto, se minimizaría la necesidad de dividir los vecindarios existentes. Como se describe en la Sección 3.12.4 del Borrador del EIR/EIS Suplementario, muchas comunidades en el área de estudio se desarrollaron alrededor del servicio ferroviario, lo que posiblemente era el atractivo para el desarrollo originalmente, pero esto ha seguido siendo una característica divisoria dentro de las comunidades. Debido a que el Sistema del HSR sería a desnivel, proporcionaría caminos de conexión seguros y de flujo libre en las vías ferroviarias. Existe la posibilidad de deterioro físico, principalmente de las vías elevadas en las áreas urbanas.</p> <p>La Autoridad está trabajando en colaboración para minimizar y evitar los efectos que ocasionan el deterioro físico. Consulte las Secciones 3.12.4 y 3.12.6 del Borrador del EIR/EIS Suplementario para obtener información completa sobre los impactos de la comunidad y los detalles de mitigación adicionales, respectivamente. El Proyecto del HSR requeriría la adquisición de propiedades a</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>lo largo de las líneas divisorias de algunos vecindarios, pero estas adquisiciones no afectarían la cohesión general de los vecindarios. Después de la mitigación, se espera que los impactos en estos vecindarios sean mínimos.</p> <p>Alrededor de la estación del HSR, los usos del terreno existentes son predominantemente comerciales e industriales; sin embargo, hay usos residenciales en las proximidades que podrían verse afectados por las actividades de la estación. Los límites de estacionamiento en vecindarios o distritos comerciales adyacentes a la estación serían responsabilidad de la Ciudad de Bakersfield. Se espera que el estacionamiento se desarrolle en fases, a medida que aumente la demanda y en respuesta al desarrollo alrededor de la estación, como TOD.</p> <p>Para obtener información sobre la estrategia e implementación de estacionamiento de la Ciudad de Bakersfield, consulte el Apéndice I: Implementación y Apéndice V: Informe de Estacionamiento del Plan del Área de la Estación del Tren de Alta Velocidad para el Centro de Bakersfield (mayo de 2018). La Sección 2.4.4 del Borrador del EIR/EIS Suplementario y FB-LGA-Respuesta-TR-1 explica cómo la Autoridad tomaría un enfoque flexible para proporcionar el estacionamiento necesario en las estaciones. Consulte las Secciones 3.2 Transporte, 3.3 Calidad del Aire y Cambio Climático Global, 3.4 Ruido y Vibración, y 3.11 Seguridad y Protección del Borrador del EIR/EIS Suplementario para obtener información adicional sobre los posibles impactos en el área de la estación y las medidas de mitigación para reducir o evitar los impactos.</p> <p>La evaluación de los impactos en los vecindarios y las comunidades dentro del área de estudio se incluye en la Sección 3.12 del Borrador del EIR/EIS Suplementario y en el Informe de Evaluación de Impactos a la Comunidad de la Alternativa Generada Localmente de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield (Autoridad y FRA, 2017), FB-LGA-Respuesta-GENERAL -03 y FB-LGA-Respuesta-GENERAL-19. Esta evaluación consideró los siguientes temas importantes en los vecindarios y las comunidades: cambios en la calidad del vecindario; barreras a la interacción social en el análisis de posibles impactos del proyecto del HSR en los vecindarios, cohesión comunitaria e instalaciones comunitarias; impactos en las instalaciones de la comunidad; e impactos en servicios públicos, seguridad y protección. Además, la Evaluación de Impacto en la Comunidad proporciona un análisis demográfico con características completas de raza, etnia, ingresos y vivienda para los factores socioeconómicos, las comunidades y la justicia ambiental.</p> <p>Crecimiento</p> <p>Se prevé un crecimiento demográfico en el Valle Central incluso sin el Sistema del HSR. El análisis de inducción de crecimiento en la Sección 3.18 del Borrador del EIR/EIS Suplementario muestra que en el Condado de Kern se espera que el HSR inducirá entre un 2-3 por ciento más de población total y creará un 3 por ciento más de empleos totales para 2035 que lo que ocurriría bajo la Alternativa sin Proyecto (consulte la Tabla 3.18-9 en el Borrador del EIR/EIS Suplementario). El HSR ayudaría a proporcionar oportunidades de empleo en un área de alto desempleo y alentaría un crecimiento más compacto alrededor de las estaciones propuestas a intensidades mayores que las que existen actualmente.</p> <p>El uso del terreno depende en gran medida de las instalaciones de transporte, ya que la mejora del acceso resulta en un mayor atractivo para los usos comerciales del terreno. El sistema del HSR no es como una autopista con múltiples rampas de entrada y salida; el acceso estaría limitado a las estaciones. Entonces, a pesar de pasar por áreas rurales, el HSR no proporcionaría acceso directo a esas áreas. El proyecto proporcionaría oportunidades para alentar un desarrollo más compacto alrededor de las estaciones urbanas y redirigir el crecimiento del desarrollo a las ciudades centrales, junto con los esfuerzos regionales de la SB 375 y los planes futuros para la Ciudad de Bakersfield, y reduciría la presión para la futura conversión de las tierras de cultivo mediante el fomento de nuevas inversiones en áreas urbanizadas, en lugar de en las áreas periféricas.</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	Para obtener más información sobre el crecimiento relacionado con el sistema del HSR, consulte la Sección 3.18, Crecimiento Regional del Borrador del EIR/EIS Suplementario.
GENERALIDADES	FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-10: Comentarios con opinión solamente
Algunos comentarios expresaron la opinión de una persona sobre el Proyecto, pero no necesariamente apoyo u oposición para una alternative.	Estos comentarios presentan opiniones sobre el Proyecto. CEQA requiere un EIR final para responder a los comentarios responsables recibidos sobre cuestiones ambientales (ver 14 C.C.R. §15088(a)). Los comentarios no abordan una cuestión ambiental pero fueron incluidos en el registro administrativo del Proyecto.
GENERALIDADES	FB-LGA-Respuesta-GENERALIDADES-11: HMF- Refinería de petróleo
La Autoridad recibió muchos comentarios sugiriendo que la Instalación de Mantenimiento Pesado de Shafter y la refinería de petróleo se incluyeron en el impacto ambiental del Proyecto de Mayo de 2014.	<p>La Autoridad recibió varios comentarios que indicaban que el análisis del Proyecto de Mayo de 2014 estaba exagerando los impactos ambientales debido a la inclusión de la Instalación de Mantenimiento Pesado de Shafter (HMF, por sus siglas en inglés). Esto no es correcto, ya que la HMF de Shafter no está incluida en la determinación del impacto ambiental del Proyecto de Mayo de 2014 ni en el análisis de los impactos ambientales.</p> <p>En la reunión de la Junta de la Autoridad Ferroviaria de Alta Velocidad del 10 de mayo de 2016, el Sr. Adam Cohen identificó correctamente un error en la superficie total de tierras agrícolas importantes dentro de la zona de impacto ambiental del Proyecto de Mayo 2014; posteriormente, el impacto ambiental del Proyecto de Mayo de 2014 se revisó para excluir a la HMF, que fue considerada originalmente en el EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield.</p> <p>Los impactos ambientales del proyecto comparados en el Borrador del EIR/EIS suplementario incluyen el derecho de vía propuesto del HSR y las instalaciones asociadas, tales como las estaciones de suministro de energía de tracción, las instalaciones de mantenimiento de las estructuras (MOIF), y las estaciones de conmutación y conexiones en paralelo, así como los cambios en el derecho de vía de la carretera asociados con esas instalaciones (incluyendo los cruces elevados y los cruces de carreteras) que se modificarían o cambiarían para las operaciones del proyecto del HSR. La F-B LGA no incluye una HMF propuesto; por lo tanto, se eliminó la HMF de la determinación del impacto ecológico del Proyecto de Mayo de 2014 para permitir una comparación más precisa de las alternativas (es decir, como una comparación de manzanas con manzanas). La imagen presentada a continuación muestra una comparación del impacto ambiental del Proyecto de Mayo de 2014 con la HMF incluida en la determinación de impacto y sin ella. La imagen a la derecha (sin la HMF) es consistente con la determinación del impacto ambiental del Proyecto de Mayo de 2014 analizada en el Borrador del EIR/EIS Suplementario.</p>

Resumen Comentario Respuesta



Las parcelas asociadas con la refinería de petróleo se incluyen como parte del área de estudio debido a las designaciones temporales del área de construcción que incluyen áreas de estacionamiento y colocación. Con respecto a las parcelas completas adicionales incluidas en el área de estudio para el Proyecto de Mayo de 2014, estas fueron designadas como posibles áreas de puesta en escena/colocación y servidumbres temporales de construcción o componentes de diseño grandes que no fueron completamente diseñados en el momento de la publicación del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield.

TRANSPORTE **FB-LGA-Respuesta-TR-1: Estacionamiento en la estación**

Algunos comentaristas tenían preocupaciones con respecto a las áreas de estacionamiento dentro y fuera de las estaciones propuestas, el impacto ambiental ocasionado por las estaciones

El estacionamiento para cada una de las alternativas de estación se analiza en la Sección 2.5 del EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield, con más detalles sobre la posible demanda de estacionamiento en la Sección 2.4.4 del EIR/EIS Final y el Borrador del EIR/EIS Suplementario. En el Borrador del EIR/EIS Suplementario, el pronóstico del alto número de pasajeros en el sistema para 2035 se utilizó para reflejar la máxima demanda posible de espacios de estacionamiento en las estaciones, y para permitir un análisis de dónde y cómo podría acomodarse la demanda de estacionamiento cerca de la estación del HSR. La

Resumen Comentario	Respuesta
<p>y los efectos en el flujo de tráfico local.</p>	<p>disponibilidad de espacios de estacionamiento en sí no es un impacto ambiental directo, pero los impactos físicos secundarios de los estacionamientos, como el tráfico, el ruido y la calidad del aire sí lo son (CNRA 2009). Con base en el Código de Recursos Públicos, sección 21099 (b)(3), la adecuación del estacionamiento para un proyecto no respaldará un hallazgo significativo de acuerdo con esta sección.</p> <p>El análisis del Borrador del EIR/EIS Suplementario de los pronósticos de estacionamiento proporciona flexibilidad a lo largo del tiempo para reducir la cantidad de espacios de estacionamiento en las estaciones en función de las proyecciones de demanda más precisas y el TOD alrededor de las zonas de las estaciones. Se prevé que el desarrollo del uso del terreno alrededor de las estaciones del HSR ocurra a lo largo del tiempo. La cantidad de desarrollo cercano, así como la disponibilidad futura de conexiones de tránsito locales, que tienden a disminuir la demanda de estacionamiento, influirían en la futura demanda de estacionamiento. Si bien el HSR sería un catalizador para tal desarrollo, el ritmo real sería dictado por decisiones del uso del terreno basadas en las condiciones del mercado por parte de la Ciudad de Bakersfield. La demanda de instalaciones de estacionamiento también dependerá del aumento de la cantidad de pasajeros del HSR con el tiempo; esencialmente y dentro de los parámetros del análisis ambiental, las decisiones relativas a la construcción de estacionamientos se tomarían según sea necesario, teniendo en cuenta la disponibilidad existente de espacios de estacionamiento.</p> <p>Por lo tanto, la Autoridad conservaría la flexibilidad para tomar decisiones sobre el tipo de instalaciones de estacionamiento que se construirían inicialmente, y cómo podrían añadirse o modificarse más espacios de estacionamiento en función del aumento del número de pasajeros del Sistema del HSR con el tiempo y cómo se desarrolla el área de la estación a lo largo del tiempo. Por ejemplo, es posible que algunas instalaciones de estacionamiento se construyan en la apertura del proyecto (que se estima que ocurrirá antes del 2029, de acuerdo con el Plan Comercial de 2018 de la Autoridad), solo para ser reemplazadas en su totalidad o en parte, o ampliadas posteriormente con el desarrollo de otras instalaciones de estacionamiento (véase la Sección 2.5.3 del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield). En la medida en que estas nuevas instalaciones no estén cubiertas por la revisión ambiental actual, es posible que sea necesario llevar a cabo una revisión ambiental adicional en el futuro antes de los cambios en el suministro de estacionamiento. Sin embargo, como se discutió en la Sección 3.2.4 y la Sección 3.2.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario, el proyecto ha revisado y divulgado los impactos de un plan que acomodaría la máxima demanda de estacionamiento posible. La administración de estacionamiento en la calle de los vecindarios o distritos comerciales adyacentes a la estación sería responsabilidad de la Ciudad de Bakersfield.</p> <p>El área de estudio para cada estación se estableció al considerar la posibilidad de impactos en los segmentos de las carreteras y en las intersecciones del nuevo tráfico relacionado con las estaciones ferroviarias (por ejemplo, el tráfico generado por esa estación). El análisis del tráfico consideró los aumentos del tráfico en las calles cercanas que se esperarían como resultado de la cantidad de pasajeros proyectados en cada estación (consulte la Sección 3.2.4 y la Sección 3.2.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario). Este análisis incluyó consideraciones sobre la demanda de estacionamiento en las estaciones y su impacto en las instalaciones de estacionamiento existentes, las operaciones comerciales y las áreas residenciales cercanas (consulte la Sección 3.2.4 y la Sección 3.2.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario).</p>
<p>RUIDO Y VIBRACIÓN</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-N&V-01: Escuelas</p>
<p>Los comentaristas expresaron inquietudes relacionadas con escuelas específicas, y algunos comentarios</p>	<p>El Manual de Evaluación del Impacto de Ruido y Vibración del Transporte Ferroviario de Alta Velocidad de la FRA (2012) se utilizó para evaluar los posibles impactos del ruido en las escuelas con el Proyecto del HSR propuesto. Las escuelas, bibliotecas, iglesias y otros usos institucionales del terreno donde es importante evitar la interferencia con actividades tales como la oratoria, la meditación</p>

Resumen Comentario	Respuesta
<p>solicitan que las escuelas se identifiquen por su nombre en el documento. Algunos comentaristas también expresaron su preocupación de que a las escuelas no se les da especial consideración con los criterios de la FTA y no se abordan los posibles efectos para la salud de los niños.</p>	<p>y la concentración en material de lectura sin uso nocturno, se clasifican en la Categoría 3 de uso del terreno para los criterios de impacto del ruido y vibración en el Manual de Evaluación del Impacto de Ruido y Vibración del Transporte Ferroviario de Alta Velocidad de la FRA (2012). Los criterios de impacto del ruido se muestran en la Figura 3-1 y la Tabla 3-1, mientras que los criterios de vibración se muestran en la Tabla 7-1 del Manual de Evaluación del Impacto de Ruido y Vibración del Transporte Ferroviario de Alta Velocidad de la FRA (2012).</p> <p>Es importante tomar en cuenta que los criterios de impacto de ruido y vibración de la FRA y la FTA se basan en la molestia humana. Los criterios no están relacionados con los efectos en la salud, ni existen criterios separados para los niños. Esto se debe a que los descriptores de ruido en el manual de la FRA se basan principalmente en estudios de la EPA que analizaron los efectos del ruido en la salud pública en los años setenta. El debate sobre las áreas sensibles al ruido presentado en la Sección 5.2, Ambiente de Ruido Existente, del Informe Técnico de Ruido y Vibraciones para la FB-LGA (Autoridad y FRA, 2017) tiene como objetivo resumir el uso del terreno en el área cercana a la alineación propuesta de F-B LGA. No todos los receptores sensibles analizados se incluyen en estos resúmenes; sin embargo, cada receptor sensible dentro de aproximadamente 2,500 pies de distancia de la vía férrea central se incluyó en la evaluación de ruido, y cada receptor sensible dentro de aproximadamente 275 pies de distancia de la vía férrea central se incluyó en la evaluación de vibración.</p> <p>La evaluación de impactos en el EIR/EIS Suplementario identifica las posibles ubicaciones con impactos a receptores sensibles (como una escuela). La Tabla 3.4-20 resume los receptores sensibles afectados, y la Tabla 3.4-21 contiene una lista completa de 22 escuelas dentro de un radio de 2,500 pies de la línea central de la vía junto con su nivel de impacto acústico. Las Figuras 3.4-4 y 3.4-5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario muestran la ubicación de los receptores sensibles afectados. Sin embargo, si no se proyecta un impacto, el receptor no se discute en la evaluación. En otras palabras, de acuerdo con la metodología de evaluación de impacto de ruido de la FRA, si una escuela (un ejemplo de receptor sensible) está fuera del radio del tren en el que no se excede el nivel de ruido, entonces no hay una proyección de ruido precisa para esa ubicación. Para obtener más información sobre los posibles impactos en las escuelas y los efectos en la salud de los niños, consulte el Apéndice Técnico 3.12-C Efectos en la Salud y Seguridad Infantil del Borrador del EIR/EIS Suplementario.</p>
<p>RUIDO Y VIBRACIÓN</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-N&V-02: Preocupaciones Metodológicas de Evaluación General - Uso de Metodología/Criterios de la FRA</p>
<p>Los comentaristas expresaron su preocupación con respecto a cómo se completaron las evaluaciones de ruido y vibración en general. Algunas inquietudes se relacionan con los criterios utilizados y cómo se presentan los niveles de ruido. Algunos comentaristas también solicitaron más mediciones de ruido.</p>	<p>El Manual de Orientación de la FRA (Manual de Evaluación del Impacto de Ruido y Vibración del Transporte Ferroviario de Alta Velocidad de la FRA, 2012) fue la metodología utilizada para analizar el ruido del HSR para la elaboración del Borrador de EIR/EIS Suplementario. Para la evaluación del ruido que no proviene del HSR, como el ruido de las estaciones, las instalaciones de mantenimiento y la construcción, se utilizó la metodología de la FTA (Manual de Orientación sobre la Evaluación del Impacto del Ruido y la Vibración del Tránsito, 2006). Para analizar los posibles impactos del ruido durante las operaciones, el procedimiento de evaluación del impacto acústico siguió la metodología de la FRA.</p> <p>Los criterios de impacto del ruido de la FRA se utilizaron para evaluar los posibles impactos del ruido en los usos sensibles del terreno. El criterio es una escala móvil que determina los impactos del ruido en función de los niveles de ruido existentes y los niveles de ruido del proyecto para las condiciones existentes. Para las condiciones futuras, se utilizan los niveles de ruido futuros y los niveles de ruido del proyecto. La escala móvil muestra que las comunidades con mayores niveles de ruido existentes (es decir, las áreas suburbanas y urbanas) tendrían un menor potencial de impacto debido a que los niveles de ruido más altos aportados por el proyecto tendrían un menor potencial para aumentar los niveles de ruido existentes. La justificación es que las personas que viven en</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>comunidades que ya están expuestas a altos niveles de ruido tolerarían un aumento menor del ruido. Por otro lado, la escala móvil muestra que las comunidades con menores niveles de ruido existentes (es decir, áreas rurales) tendrían un mayor potencial de impacto debido a que los menores niveles de ruido aportados por el proyecto tendrían un mayor potencial para aumentar los niveles de ruido existentes. La justificación es que las personas que viven en comunidades que ya están expuestas a niveles bajos de ruido tolerarían un aumento mayor del ruido.</p> <p>Los criterios de impacto del ruido se basan en la posible molestia de las personas hacia el ruido del proyecto, y no se basan en la audibilidad posible de una fuente de ruido. Los criterios de impacto acústico se definen de tal manera que cuando no se prevé un impacto, el proyecto resultaría en un aumento insignificante en el número de personas que se molestarían por el ruido.</p> <p>Para un nuevo corredor del proyecto en un entorno suburbano/rural tranquilo, el manual de orientación de la FRA especifica una distancia de detección de 1,300 pies. Los receptores sensibles al ruido ubicados dentro de la distancia de detección tendrían el potencial para impactos de ruido mientras que los receptores sensibles al ruido ubicados más allá de la distancia de detección no tendrían el potencial de impactos de ruido. La distancia de detección no pretende representar las distancias dentro de las cuales se escucharía el HSR, sino que es un paso intermedio en el procedimiento de análisis. Este análisis permite realizar una revisión en todo el corredor para identificar las posibles ubicaciones donde podrían ocurrir impactos de ruido (permitiendo así un análisis más detallado de esas ubicaciones potenciales para determinar si realmente ocurrirían los impactos) e identificar ubicaciones donde no ocurrirían impactos. Esta distancia de detección se basa en los supuestos asociados con los proyectos típicos, como el número de operaciones ferroviarias, las velocidades y las condiciones de ruido existentes. Con base en los factores específicos del Proyecto del HSR, se evaluó el posible impacto para todos los receptores sensibles al ruido dentro de aproximadamente una distancia de 2,500 pies, que es mayor que la distancia de detección estándar de 1,300 pies. El posible impacto del ruido se extiende más allá de la distancia de detección típica porque el número de operaciones ferroviarias diarias sería mayor que las 50 operaciones ferroviarias diarias asumidas.</p> <p>Las categorías de impacto acústico se definen de acuerdo con las directrices de la FTA y la FRA.</p> <p>Se produce un impacto de ruido severo cuando hay un cambio en el nivel de ruido (nivel existente sin niveles del proyecto versus nivel existente con los niveles de ruido del proyecto) que sería notable para la mayoría de la gente y probablemente generaría reacciones fuertes y adversas. Se produce un impacto de ruido moderado cuando hay un cambio en el nivel de ruido que sería perceptible para la mayoría de las personas, pero que puede no ser suficiente para generar reacciones fuertes y adversas. El Lmax es el nivel de ruido máximo para un evento en particular. La metodología de evaluación del impacto de ruido de la FRA no se basa en Lmax, sino en descriptores de ruido acumulados, que toman en cuenta el nivel de ruido de cada evento, cuánto dura cada evento y, para las categorías de uso del terreno, donde las personas duermen (incluyendo las residencias), y el número diario de eventos (incluso eventos nocturnos).</p> <p>Los niveles de referencia a una distancia y velocidad ferroviaria específicas se ajustan sobre (1) las distancias reales para cada receptor a lo largo del corredor y (2) las velocidades reales del tren en esa ubicación (tanto de trenes de paso como de trenes que pueden detenerse en estaciones adicionales). Por ejemplo, debido a que los HSR son eléctricos en lugar de utilizar motores de diésel (que son más ruidosos), un HSR tiene que alcanzar una velocidad de 150 millas por hora antes de ser tan ruidoso como un tren suburbano a una velocidad de 79 millas por hora. La duración del sonido también es diferente; un HSR que se mueve a 220 millas por hora solo se escuchará durante unos 4 segundos, mientras que un tren de carga típico que viaja a 30 millas por hora se puede escuchar durante 60 segundos. Los usos del terreno sensibles al ruido se identificaron dentro de la distancia de detección para evaluar los posibles impactos del ruido. Los terrenos sensibles al ruido y a las vibraciones se clasifican de acuerdo con las</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>pautas de la FTA, tal como se describe en la Sección 3.4.2.3, Orientación para la Evaluación de Impactos del Borrador del EIR/EIS Suplementario. Las áreas sensibles al ruido se identificaron con base en la información actual disponible, incluidos los datos de GIS, el mapeo aéreo y los estudios de campo. La posibilidad de impactos de ruido se evaluó en todos los lugares sensibles a lo largo del corredor del proyecto. De acuerdo con la guía de la FTA, los parques solo se consideran sensibles al ruido si se utilizan de una manera que es sensible al ruido, como para actividades como la lectura, la conversación, la meditación, etc.; la recreación activa, como los caminos peatonales y los senderos para bicicletas no se consideran sensibles al ruido.</p> <p>El ruido se evaluó utilizando modelos para determinar los posibles impactos del ruido a partir de los niveles de ruido existentes y los niveles de ruido del proyecto. Se determinaron los niveles de ruido existentes en todo el corredor al tomar mediciones directas de ruido en ciertos receptores sensibles al ruido siguiendo la metodología de la FRA. Las mediciones de ruido se tomaron en lugares específicos sensibles al ruido cerca de la alineación en el área de estudio que se consideraron como representativas de las condiciones en toda el área de estudio (véase las Imágenes 3.4-2 a 3.4-3 en el Borrador del EIR/EIS Suplementario). Se seleccionaron ubicaciones específicas para las mediciones en función de su categoría de uso del terreno y la ubicación física a lo largo de la alineación F-B LGA propuesta dentro del área de estudio de ruido. Los niveles de ruido medidos en estos lugares son representativos de ciertas condiciones de ruido existentes y se aplican a varios vecindarios con fuentes de ruido similares. Las fuentes de ruido dominantes existentes en el área de estudio se determinaron primero mediante observaciones de campo y luego se confirmaron por los resultados de los datos de medición, que indicaron qué eventos de ruido fueron los que más contribuyeron a los niveles de ruido medidos existentes. La Sección 3.4.3, Ambiente afectado, en el Borrador del EIR/EIS Suplementario proporciona los detalles sobre los lugares de medición de ruido.</p> <p>Los niveles de ruido del proyecto se determinaron tomando en cuenta todas las fuentes de ruido durante el paso de un tren para producir un nivel de ruido de referencia para el paso de un tren para el modelo de ruido. Los métodos de la FRA y la FTA toman este único nivel de ruido de referencia junto con el número de trenes por hora durante el día y la noche, para calcular el nivel de ruido durante las horas pico o el nivel de ruido Ldn (nivel diurno y nocturno). El nivel de ruido durante las horas pico se utiliza para identificar niveles de ruido en lugares que se utilizan principalmente para actividades diurnas, como escuelas y parques. El nivel de ruido durante las horas pico se utiliza para identificar niveles de ruido en lugares que se utilizan principalmente para actividades diurnas, como escuelas y parques. El Ldn agrega una penalización de 10 dBA a las horas entre las 10 p.m. y las 7 a.m. para tomar en cuenta a las personas que son más sensibles al ruido durante estas horas.</p> <p>Las pautas de la FTA y la FRA se utilizaron para evaluar el posible impacto del ruido de la construcción del Proyecto del HSR, ya que el proyecto está financiado por el gobierno federal. La FTA y la FRA proporcionan una guía uniforme sobre los proyectos ferroviarios y de transporte público. Aunque la construcción del Proyecto del HSR no está sujeta a ordenanzas de ruido locales y municipales, la Autoridad y su contratista de diseño/construcción considerarán las sensibilidades locales al ruido de acuerdo con las ordenanzas locales, y utilizarán mejores prácticas de gestión (BMP, por sus siglas en inglés) para minimizar el exceso de ruido durante la construcción. Además, las ordenanzas locales fueron reconocidas y presentadas en las Secciones 3.1.3 y 3.1.4 del Informe Técnico de Ruido y Vibraciones (Autoridad y FRA 2017). El análisis del impacto del ruido en la construcción se basó en la evaluación del ruido que se espera que generen los equipos de construcción y los métodos de construcción típicos.</p> <p>Los efectos de sobresalto se basan en una combinación de la velocidad del tren y la distancia de las vías. La distancia proyectada de 45 pies dentro de la cual pueden producirse sobresaltos se basa en la velocidad máxima del tren de 220 millas por hora, que no se logrará en todas las ubicaciones. De acuerdo con la política de la FRA y la FTA, para las ubicaciones sensibles al ruido identificadas dentro de la distancia donde puede ocurrir una sorpresa, los niveles de sonido ajustados a la frecuencia de inicio se utilizan para</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>identificar el impacto. La alineación F-B LGA estaría ubicada en el viaducto que está a más de 50 pies sobre el suelo. Por lo tanto, las personas y los animales estarían ubicados a más de 45 pies de distancia de las vías del HSR y no experimentarían efectos de sobresalto por las tasas de inicio causados por el proyecto propuesto del HSR. Las estaciones del HSR no se consideran sensibles al ruido, por lo que la molestia adicional de las velocidades de inicio rápido en las estaciones no se considera un impacto; sin embargo, la posibilidad de sobresalto para los usuarios que esperan en las plataformas de las estaciones se minimizaría con el uso de sistemas de notificaciones audibles y/o visuales.</p>
RUIDO Y VIBRACIÓN	FB-LGA-Respuesta-N&V-03: Determinación de la mitigación
<p>Los comentaristas expresaron su preocupación con respecto a las opciones de mitigación, cómo se determinó la mitigación y cómo se implementará.</p>	<p>A velocidades similares, los trenes de alta velocidad generan mucho menos ruido que los trenes suburbanos y de carga existentes. Esto se debe principalmente al uso de energía eléctrica en lugar de motores de diésel, una interfaz de seguimiento de mayor calidad y trenes más pequeños, ligeros y aerodinámicos. El uso de unidades de energía eléctrica no tendría el ruido del motor asociado con las locomotoras de diésel. Mientras que la interfaz de ruedas/vías es una fuente importante de ruido de los trenes, los rieles y las vías del HSR están diseñados y mantenidos con tolerancias y estándares geométricos muy avanzados que minimizarían en gran medida el ruido proveniente de las vías que prevalece en las vías existentes de los trenes de cercanías/mercancías en toda el área de estudio. Otra razón por la que los impactos de ruido del HSR son menores que los de los trenes suburbanos es que las altas velocidades producirían ruidos de corta duración en comparación con los trenes convencionales (unos segundos a las velocidades más altas en comparación con 10 a 20 segundos para los trenes de pasajeros convencionales y más de 1 minuto para los trenes de mercancías). El sistema del HSR estaría completamente separado de todas las carreteras. En las áreas urbanas donde el potencial para el impacto del ruido suele tener un nivel más alto, el Sistema del HSR está predominantemente en los corredores ferroviarios existentes o adyacentes, y la F-B LGA incluye la separación a desnivel de las vías existentes. Las separaciones a desnivel completadas con el sistema del HSR en los corredores como estos eliminarían el sonido actual de las bocinas y las campanas en los cruces existentes y darían como resultado un beneficio de ruido que compensaría gran parte de los impactos de ruido ocasionados por la operación del HSR.</p> <p>El posible impacto del ruido se ha evaluado en receptores sensibles y estas áreas se identifican en la Sección 3.4.5, Consecuencias Ambientales, del Borrador del EIR/EIS Suplementario y se muestran en las Figuras 3.4-4 y 3.4-5. Las ubicaciones de posibles barreras se ilustran en las Figuras 3.4-7 y 3.4-8. Consulte la Sección 3.4.6 del Borrador del EIR/EIS Suplementario para obtener una lista completa de las medidas de mitigación del impacto del ruido que reducirían los impactos del ruido a menos de lo que se consideraría como un nivel "severo". Las Reglas Generales de Mitigación de Ruido y Vibraciones del Proyecto Ferroviario de Alta Velocidad de California que la Autoridad aprobó en 2014 como parte de su decisión del proyecto de Fresno a Bakersfield han sido actualizadas (véase el Apéndice 3.4-C del Borrador del EIR/EIS Suplementario), y se utilizaron para determinar si se deberían proponer medidas de mitigación para estas zonas de posible impacto. Las Reglas Generales requieren la consideración de todas las medidas de mitigación que sean razonables, físicamente viables, prácticas y rentables para reducir los impactos de ruido severos (impactos donde un porcentaje significativo de personas estaría muy molesto por el ruido proveniente de la operación del Proyecto del HSR).</p> <p>Si la Autoridad certifica el EIR Suplementario Final y aprueba la alineación F-B LGA, procederá a la construcción de la alineación e implementará todas las medidas de mitigación de ruido y vibración de la construcción a medida que se vayan construyendo. Las medidas de mitigación para el ruido y las vibraciones que se ocupan de los impactos de las operaciones ferroviarias de alta velocidad se adoptarán y se comprometerán junto con la aprobación del proyecto, pero se implementarán más cerca de la fecha de inicio del</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>proyecto y en consulta con las comunidades afectadas de la zona. La Autoridad refinará la mitigación para los hogares individuales con impactos residuales graves de ruido (es decir, impactos severos que permanecen a pesar de las barreras de ruido) y los abordará de manera individual. Además del posible uso de barreras acústicas, otras formas de mitigación del ruido pueden incluir mejoras a los hogares para reducir los niveles en al menos 5 dBA, como agregar ventanas con tratamiento acústico, aislamiento adicional y ventilación mecánica como se describe en la Sección 3.4.6, Medidas de Mitigación del Borrador del EIR/EIS Suplementario. El Borrador del EIR/EIS Suplementario propone la instalación de barreras acústicas en las zonas de impactos de ruido severos resultantes del proyecto, donde las barreras cumplen con los criterios de rentabilidad que se describen en las Reglas Generales de Mitigación de Ruido y Vibraciones. Para cumplir con los criterios de costo-efectividad, las barreras deben mitigar el ruido de más de 10 receptores sensibles, tener una longitud no inferior a 800 pies, tener menos de 14 pies de altura y un costo inferior a \$55,000 por cada receptor beneficiado. Un receptor que recibe una reducción de ruido de al menos 5 decibelios debido a la barrera acústica se considera un receptor beneficiado. La Medida de Mitigación N&V-MM#3 establece que se pueden instalar barreras acústicas para reducir el ruido a niveles aceptables en las propiedades adyacentes a la zona del HSR. Estos pueden incluir muros, bermas o una combinación de muros y bermas. La Medida de Mitigación N&V-MM#3 establece que antes del inicio de las operaciones, la Autoridad trabajará con las comunidades respecto a la altura y el diseño de las barreras acústicas utilizando criterios de desempeño desarrollados conjuntamente, cuando la ubicación vertical y horizontal se haya finalizado como parte del diseño final de la infraestructura del proyecto. La medida de mitigación AVR-MM # 2g requiere la provisión de una gama de opciones para reducir el impacto visual de las barreras acústicas.</p>
<p>RECURSOS BIOLÓGICOS Y HUMEDALES</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-BIO-01: Medidas de Mitigación (Recursos, Detalles y Fases, Responsabilidades y Planificación Futura)</p>
<p>Los comentaristas expresaron su preocupación de que el complemento completo de medidas de mitigación puede ser insuficiente debido a que los permisos limitados para ingresar dieron como resultado áreas no exploradas</p>	<p>El EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield identifica las características de diseño del proyecto y las medidas de mitigación que la Autoridad y la FRA han determinado que evitarán, minimizarán, reducirán y mitigarán los posibles impactos adversos resultantes de la construcción y operación del proyecto. Estas medidas de mitigación y las características de diseño del proyecto serán monitoreadas y se aplicarán a través del Plan de Control y Cumplimiento de Mitigación (MMEP, por sus siglas en inglés), un programa de monitoreo conjunto que cumple con los requisitos de las leyes CEQA y NEPA. Las medidas de mitigación incluidas en el MMEP y adoptadas con el Registro de Decisión de la NEPA contienen compromisos formales requeridos para la aprobación del proyecto. Por lo tanto, al diseñar, construir y operar el Proyecto, se requiere que la Autoridad se adhiera y proporcione el financiamiento apropiado para todas las medidas de mitigación incluidas en el MMEP.</p> <p>Además, las medidas de mitigación se incorporarán en los permisos reglamentarios emitidos para el Proyecto y serán ejecutadas por las agencias que emiten estos permisos, incluyendo a el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos (USACE, por sus siglas en inglés), el Consejo Estatal de Control de Recursos Hídricos (SWRCB, por sus siglas en inglés), el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (CDFW, por sus siglas en inglés) y el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS, por sus siglas en inglés). Los permisos incluirán medidas de mitigación como condiciones del permiso, y la Autoridad será responsable de documentar el cumplimiento de las condiciones del permiso y presentar informes de monitoreo a las agencias. Además, la Autoridad ha preparado un Plan de Mitigación Compensatoria (CMP, por sus siglas en inglés) para la Sección de Fresno a Bakersfield y un CMP Suplementario para la LGA F-B que identifica las posibles propiedades que podrían ser preservadas, mejoradas o restauradas para compensar por los impactos en los recursos biológicos y los humedales. Después de la selección y adquisición del sitio, se preparará un Plan de Mitigación y Monitoreo Integral (CMMP, por sus siglas en inglés) específico del sitio,</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>que será aprobado por las agencias reguladoras e implementado por la Autoridad.</p> <p>MMEP</p> <p>La Autoridad y la FRA desarrollarán un MMEP para garantizar que las características de diseño del proyecto adoptadas y las medidas de mitigación se implementen con éxito y se sigan a lo largo de la implementación del proyecto.</p> <p>La Ley CEQA requiere que una agencia líder o pública apruebe o lleve a cabo un proyecto para el cual se ha certificado un EIR que identifica uno o más efectos ambientales adversos significativos, y para el que se han realizado hallazgos con respecto a cambios o alteraciones en el proyecto, para adoptar un "...informe o programa de monitoreo para los cambios en el proyecto que ha adoptado o que representan una condición para la aprobación del proyecto a fin de mitigar o evitar efectos significativos sobre el medio ambiente" (CEQA, Código de Recursos Públicos, secciones 21081, 21081.6).</p> <p>La Autoridad, como la agencia líder de la CEQA, utilizará el MMEP para monitorear y hacer cumplir la implementación de las medidas de mitigación y características de diseño del proyecto.</p> <p>El MMEP estará activo en todas las fases del proyecto, incluido el diseño, la construcción y la operación. El proyecto se desarrollará en fases y puede incluir los permisos necesarios para la implementación de los componentes del proyecto. Existen medidas de mitigación que deben implementarse continuamente durante el desarrollo y la operación del Proyecto del HSR. El MMEP identifica las medidas de mitigación requeridas por la Autoridad para mitigar o evitar impactos adversos significativos asociados con la implementación del proyecto propuesto, la entidad responsable del monitoreo, el momento de implementación, la fase a la que se aplica la medida, el momento de implementación y la verificación de finalización. El MMEP ayudará a garantizar que se implementen las medidas, se monitoree su efectividad y se proporcione documentación. A medida que se completen las medidas de mitigación individuales, el supervisor de cumplimiento firmará y fechará el MMEP, lo que indica que la medida de mitigación requerida se ha completado para el periodo en cuestión. El supervisor de cumplimiento también tomará nota de la documentación (título del informe de monitoreo) que se presentó para cada medida de mitigación. El esfuerzo de monitoreo puede ampliarse para incluir las condiciones del permiso asociadas con la Ley Federal del Agua Limpia, la Ley Porter Cologne, el Código Estatal de Pesca y Caza, las Leyes Federales y Estatales para las Especies en Peligro y cualquier requisito necesario para cumplir con la Sección 106 de la Ley de Preservación Histórica. Estos otros requisitos reglamentarios resultarán en la obtención de varios permisos que con frecuencia incluirán términos y condiciones más específicos que pueden tratarse como medidas de mitigación y seguirse a través de procedimientos similares al MMEP. En muchos casos, todos se combinan en un solo programa de seguimiento.</p> <p>Las medidas de mitigación se han diseñado para mitigar los impactos sobre los recursos biológicos y dependen, en algunos casos, de la preparación y ejecución de los planes luego de la certificación del documento. Sin embargo, las medidas de mitigación que contienen planes también identifican el contenido específico y el rendimiento que se incluirá en dicho plan. Con la implementación del MMEP, se logrará la evitación, minimización y mitigación de los recursos biológicos. Como ejemplo, BIO-MM # 17 incluye los tipos de actividades que deben abordarse (por ejemplo, el monitoreo, la recuperación, la reubicación y la propagación), cómo se aprobaría el plan y quién aprobaría el desplazamiento de especies (por ejemplo, el biólogo del proyecto y las agencias reguladoras apropiadas), así como las disposiciones que se proporcionarán en el plan para el establecimiento de poblaciones de plantas y criterios de rendimiento (éxito). Como se establece en la Medida de Mitigación BIO-MM#1, la Autoridad designará a un biólogo del proyecto, un biólogo del contratista y un monitor biológico del proyecto. Los biólogos designados apropiados serían responsables de la implementación y el cumplimiento de ciertas medidas (como se describe en cada medida).</p> <p>Las descripciones provistas en las Secciones 3.7.4 y 3.7.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario sirven para describir los impactos</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>y sus medidas de mitigación lo más plenamente posible para el lector. Juntas, las medidas de mitigación asignarían e identificarían los recursos biológicos sensibles, crearían amortiguadores alrededor de estos recursos, permitirían la reubicación pasiva y activa de especies, restaurarían las zonas que fueron alteradas de manera temporal (cuando sea posible), compensarían los impactos inevitables y monitorearían la construcción (por nombrar algunos aspectos). Otras medidas son de naturaleza general y fueron diseñadas específicamente para reducir el nivel impactos directos o indirectos anticipados en una cantidad de recursos.</p> <p>CMP</p> <p>El Plan Suplementario de Mitigación Compensatorio (CMP, por sus siglas en inglés) tiene un rol más enfocado y específico que el MMEP y es el comienzo de la estrategia de mitigación. Se está preparando un CMP como parte del proceso de permisos de la Sección 404 según los requisitos de USACE y EPA, y de acuerdo con el MOU entre la Autoridad, la FRA y estas agencias. El CMP proporcionará los métodos y una base para las opciones de mitigación que están disponibles para compensar la pérdida de recursos naturales sensibles dentro del F-B LGA. La mitigación compensatoria incluye la compra de créditos bancarios de mitigación; adquisición de honorarios de título; servidumbres de conservación; pagos de honorarios en sustitución; y proyectos de conservación para crear, restaurar o mejorar hábitats. Estos programas compensatorios de mitigación abordan los recursos, incluyendo las especies de estado especial, las plantas y la vida silvestre, las comunidades ribereñas/fluviales y los corredores de movimiento de vida silvestre.</p> <p>Los derechos de agua y la disponibilidad se incluyen como parte del análisis de viabilidad presentado en el CMP. Específicamente, el análisis de viabilidad incluye el diseño conceptual para los posibles sitios de mitigación de los humedales.</p> <p>Los métodos para reducir, evitar o compensar los posibles impactos discutidos en el CMP incluyen un enfoque centrado en las cuencas hidrográficas, los criterios de selección de sitios, el uso del CRAM para documentar los humedales, la mitigación por recursos, la gestión a largo plazo, el financiamiento y la supervisión. Además, el CMP proporciona un inventario de bancos y proyectos en el área que pueden proporcionar mitigación compensatoria para efectos de compensación. Si bien el CMP no es parte del Borrador del EIR/EIS Suplementario, incorporará y/o complementará muchas de las medidas de mitigación identificadas en la Sección 3.7.5.</p> <p>Como parte del proceso de la Sección 404, toda la mitigación compensatoria propuesta se preparará bajo la supervisión de la agencia federal. Solo los proyectos y programas de mitigación aprobados por el USACE y la EPA se utilizarán para cumplir con los requisitos de mitigación.</p> <p>El CMP presentará la propuesta de mitigación para disminuir los impactos en hábitats sensibles, plantas y vida silvestre como resultado de la construcción de la Alternativa Preferida, y proporcionará una propuesta que detalla los lugares donde se propone que se implementen las medidas de mitigación y la estrategia propuesta para implementarlas para cumplir con los requisitos y los estándares de las diversas agencias reguladoras ambientales con jurisdicción sobre el proyecto. El CMP, junto con un Informe de Evaluación de Cuencas Hidrográficas, también utilizará estrategias de adquisición de tierras que consideren los impactos a las cuencas hidrográficas al proponer medidas de mitigación, dando prioridad a las zonas que brindan conectividad de hábitat y a las que tienen posibilidad de restauración y creación de tierras altas y humedales.</p> <p>El CMP especificará la cantidad de acres/créditos utilizados para compensar los efectos del proyecto, por recurso, según lo especificado por los índices de mitigación descritos en el CMP. La estrategia general de mitigación considerará los requisitos estructurales de las agencias, el uso de un grupo multitudinario de especies para proporcionar mitigación para otras especies con requisitos de hábitat similares, y los compromisos de mitigación del EIR Suplementario Final.</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>CMMP</p> <p>Implementación de la medida de mitigación BIO-MM#62: Preparar e Implementar un Plan Integral de Mitigación y Monitoreo Integral (CMMP, por sus siglas en inglés) para un sitio específico que proporcionará los planes y detalles específicos para los sitios de mitigación que se seleccionan en cooperación con las agencias reguladoras, incluyendo a USACE, USFWS, SWRCB y CDFW. El CMMP identificará los criterios específicos de rendimiento y/o éxito, que dependerán en gran medida de los objetivos específicos del sitio de mitigación en cuestión. Consulte la Medida de Mitigación BIO-MM#62 en la Sección 3.7.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario para obtener más información.</p>
<p>PROTECCIÓN Y SEGURIDAD</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-S&S-01: Mitigación de la exposición a la fiebre del Valle</p>
<p>Algunos comentaristas expresaron su preocupación de que los trabajadores de la construcción y los residentes del área pudieran ser expuestos a la fiebre del Valle.</p>	<p>Información básica sobre la fiebre del Valle</p> <p>La fiebre del Valle, también llamada coccidioidomicosis, es una infección causada por los hongos conocidos como Coccidioides. El hongo está presente en el suelo en el suroeste de los Estados Unidos y partes de México y América Central y del Sur, y es probable que esté presente en el suelo del Condado de Kern. Cuando las actividades de construcción perturban los suelos infectados, existe la posibilidad de que haya esporas de hongos dentro de las partículas de polvo que se transportan al aire durante tales actividades. El hongo puede entrar en los pulmones de una persona y causar síntomas de resfriado y gripe, y a veces erupciones cutáneas. Tales síntomas pueden ocurrir dentro de una a tres semanas después de la inhalación de hongos. Los síntomas persisten por un periodo de algunas semanas hasta algunos meses, y generalmente desaparecen sin necesidad de recibir un tratamiento médico. Los hongos que ocasionan la fiebre del Valle, los Coccidioides, no son contagiosos; lo que significa que no puede propagarse desde los pulmones entre personas o entre personas y animales. Con la excepción de los casos inmunodeprimidos y extremadamente raros, es muy probable que el sistema inmune humano proteja a alguien de contraer la Fiebre del Valle si la persona ya ha experimentado la enfermedad anteriormente.</p> <p>Fiebre del Valle en el Valle Central de California</p> <p>El grupo California Coccidioidomycosis Collaborative fue un grupo especiales para el caso de profesionales de la salud pública que llevaron a cabo un estudio de supervisión epidemiológica de la fiebre del Valle en 15 condados de California durante un periodo de cinco años durante 2007-2011.¹ Los 15 condados participantes incluyen todos los condados del Valle de San Joaquín, excepto Madera; todo el sur de California, excepto Orange e Imperial; y todos los condados costeros centrales. De estos 15 condados, el Condado de Kern reportó el mayor número de casos de fiebre del Valle en el estudio de cinco años: 7,759 casos.² El condado de Fresno tuvo el segundo mayor número de casos reportados durante el periodo de cinco años: 2,723. El condado de Kern también tuvo la tasa de incidencia promedio más alta para los cinco años (186/100,000 personas).³ Los hallazgos del estudio indican que "Debido al número relativamente elevado de casos observados en el Condado de Kern, las tasas de incidencia son más confiables. Las tasas observadas muestran una gran variación en el tiempo y en las diferentes áreas del condado. Las regiones del desierto y la montaña en el Condado de Kern tuvieron las tasas medias más bajas en el condado para el periodo de cinco años, 64/100,000 personas y 53/100,000 personas, respectivamente. El Valle Norte (Delano/Wasco) y el Valle Oeste (Taft) tuvieron las tasas medias más altas en el condado para el periodo de cinco años, 258/100,000 personas y 303/100,000 personas, respectivamente. En comparación, la tasa promedio en el Valle Central (Bakersfield) fue de 183/100,000 personas. Las tres ciudades con las tasas de incidencia promedio más altas fueron Wasco, Taft y Delano." La alineación F-B LGA viaja a través de las regiones de salud pública de las regiones del Valle Norte y el Valle Central del Condado de Kern. Comprensión de que la fiebre del Valle es endémica en el Condado de Kern y especialmente prevalente en áreas donde se ubicaría el F-B LGA. Se necesitan medidas de evitación y</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>minimización, así como medidas de mitigación para ayudar a proteger a los trabajadores de la construcción de la exposición a la fiebre del Valle.</p> <p>Medidas de evasión y minimización y medidas de mitigación</p> <p>La Autoridad revisó la posibilidad de ocurrencia de fiebre del Valle en el Valle de San Joaquín, específicamente en el área donde ocurriría la construcción del HSR. En respuesta a los comentarios sobre los trabajadores de la construcción y su riesgo de una mayor exposición a las esporas de coccidioidomycosis, la FRA y la Autoridad, en coordinación con la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos y el Departamento de Salud Pública de California, analizaron las medidas de prevención y minimización en el Plan de Control y Cumplimiento de las Medidas de Mitigación (junio de 2015) para incorporar las mejores prácticas adicionales para minimizar la exposición a las personas que están en riesgo debido a las actividades de construcción que alteran estas esporas de Coccidioídes de origen natural (Sección 3.11.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario S&S-AMF #4b y S&S-AMF #4c):</p> <ul style="list-style-type: none"> • S&S-AMF#4b: Fiebre del Valle. Proporcionar una persona capacitada dedicada a supervisar la implementación de las medidas de prevención de la fiebre del Valle para fomentar una cultura de seguridad de los contratistas y subcontratistas de la construcción. • S&S-AMF#4c: Fiebre del Valle. Incorporación de medidas a los requisitos de los Planes de seguridad y salud en la construcción con respecto a las medidas preventivas para evitar la exposición a la fiebre del Valle. <p>Debido a que la fiebre del Valle se propaga a través de las emisiones de polvo suelto, las medidas que mitigan la producción y la exposición del polvo también contribuyen al esfuerzo para la reducción del riesgo de exposición de los trabajadores a la fiebre del Valle. Las Secciones 3.3.7 y 3.3.8 del Borrador del EIR/EIS Suplementario identifican tres medidas de evitación y una medida de mitigación que, al implementarse, reducirían las emisiones de polvo fugitivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AQ-AM #1 Equipo de camiones: Cubrir y lavar los camiones y el equipo de construcción para reducir las emisiones de polvo fugitivo. • AQ-AM #2 Emisiones de polvo fugitivo: Implementación de mejores prácticas de gestión para reducir las emisiones de polvo fugitivo. • AQ-AM #3 Salidas de vías: Implementación de vías de entrada/salida que resultan en vibración y eliminación de suciedad y polvo en camiones y equipos de construcción para evitar obstruir las vías públicas. • AQ-MM#3: Las plantas de proceso de lotes de hormigón se ubicarían a por lo menos 1,000 pies de distancia de los receptores sensibles, incluyendo guarderías, hospitales, centros de cuidado para personas mayores, residencias, parques y otras áreas donde las personas puedan reunirse. Las plantas de proceso de lotes de hormigón utilizarán medidas de control típicas para reducir el polvo fugitivo, como aerosoles de agua, cercados, cortinas, cubiertas, conductos móviles y telescópicos, sistemas centrales de recolección de polvo y otra tecnología adecuada para reducir las emisiones para que sean equivalentes a los factores de emisión controlados según AP-42 de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (USEPA, por sus siglas en inglés) para las plantas de proceso de lotes de hormigón. <p>Debido a que la Autoridad implementaría estas medidas de evitación, minimización y mitigación relacionadas con la reducción de la posible exposición de los trabajadores de la construcción a la fiebre del Valle durante la construcción de la alineación F-B LGA, los</p>

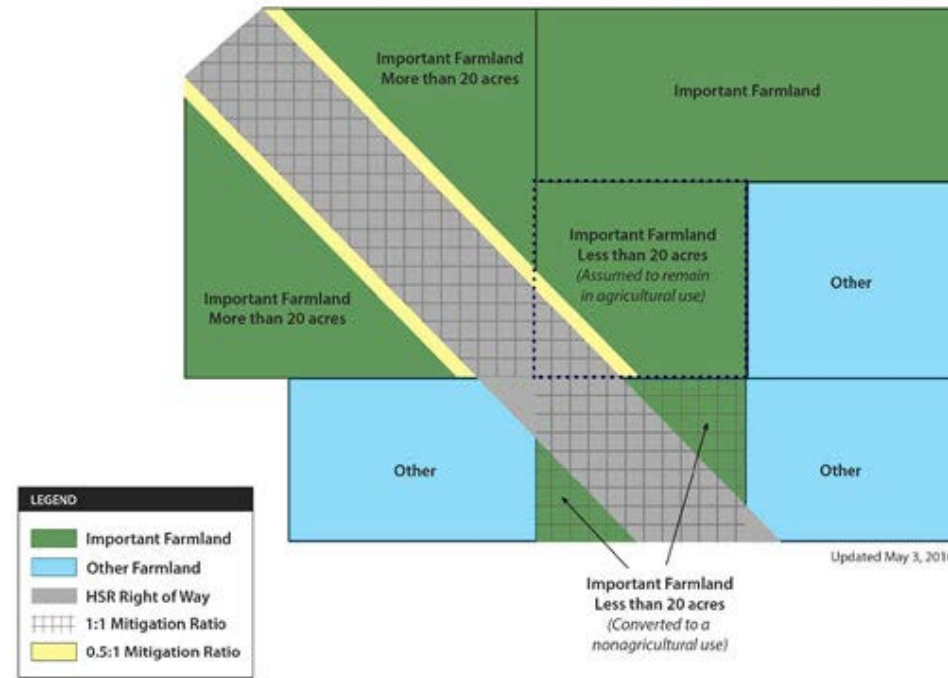
Resumen Comentario	Respuesta
	<p>impactos resultantes serían menos que significativos de acuerdo a la Ley CEQA.</p> <p>Monitoreo de la mitigación</p> <p>La seguridad y la protección son prioridades del HSR y, como tal, la Autoridad está comprometida a reducir el riesgo de exposición de la fiebre del Valle entre los trabajadores de la construcción de la alineación F-B LGA. En octubre de 2016, la Autoridad realizó una revisión de los procedimientos de mitigación y monitoreo de la fiebre del Valle de la Autoridad, que se desarrollaron para abordar las posibles exposiciones de los trabajadores de la construcción dentro de los sitios del proyecto en las regiones de Sacramento y el Valle Central. Los resultados de la revisión interna, según lo informado por la Oficina de Auditoría de la Autoridad, concluyeron que las medidas de mitigación y el monitoreo de la exposición a la fiebre del Valle protegerían la salud de los trabajadores de la construcción. La Oficina de Auditoría no identificó ninguna deficiencia de control interno relacionada con las medidas de mitigación y el monitoreo de la fiebre del Valle; por lo tanto, puede brindar una garantía continua de que la posibilidad de exposición a la fiebre del Valle se reduciría a un nivel menos que significativo conforme a la Ley CEQA para la F-B LGA.⁴</p> <p>Conclusión</p> <p>Aunque el hongo <i>Coccidioides</i> está presente en el suelo del Valle Central de California, la Autoridad cuenta con medidas de prevención y minimización adecuadas para reducir la exposición de los trabajadores de la construcción de la FB-LGA a la fiebre del Valle a un nivel menos que significativo. Como se describe en la Sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS Suplementario, las medidas de prevención y minimización son responsables de reducir el riesgo de exposición. Una revisión interna realizada por la Oficina de Auditoría de la Autoridad en octubre de 2016 confirma la eficacia de S&S-AMF#4b y S&S-AMF#4c para la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores de la construcción de la F-B LGA con respecto a la Fiebre del valle. (El informe no abordó las medidas de mitigación, minimización y evitación de la calidad del aire y el cambio climático global).</p> <p>¹ Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC), 2016. "Fungal Diseases: Coccidioides." Consultado el 04.27.17 en línea en: https://www.cdc.gov/fungal/diseases/coccidioidomycosis/definition.html</p> <p>² MacLean M.D. M.S., Michael L. 2014. "The Epidemiology of Coccidioidomycosis - 15 California Counties, 2007-2011." Producido para California Coccidioidomycosis Collaborative. Consultado el 31 de mayo de 2017 en línea en http://vfce.arizona.edu/sites/vfce/files/the_epidemiology_of_coccidioidomycosis_collaborative_county_report.pdf.</p> <p>³ The Audit Office of the Authority, 2016. Informe número 15-08: Valley Fever Mitigation and Oversight Audit. Consultado el 04.27.17 en línea en: https://www.hsr.ca.gov/docs/brdmeetings/2016/brdmtg_111416_FA_Audits_Valley_Fever_Mitigation_and_Oversight.pdf.</p> <p>⁴ Debrezion, Ghebreegzabiher, Pels, Eric y Rietveld, Piet, 2007. The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-analysis. Publicado en línea: 19 de junio Springer Science and Business Media.</p>
<p>SOCIOECONOMÍA Y COMUNIDADES</p> <p>Los comentaristas manifestaron estar preocupados por la posibilidad de impactos negativos en las empresas durante la construcción y la operación, así como por la posibilidad de pérdida de empleos.</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-SO-02: Impactos comerciales - La construcción/operación generaría demasiados impactos en las empresas</p> <p>La construcción del proyecto requeriría la adquisición y la reubicación de varias empresas. Los negocios recibirían asistencia de reubicación según sea necesario, y se anticipa que muchos de los empleos en estos negocios se reubicarían en lugar de perderse. La Autoridad adquirirá las tierras de los propietarios cuyas tierras se vean directamente afectadas por el proyecto, de conformidad con la Ley de Asistencia Uniforme para la Reubicación y las Políticas de Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970 (42 U.S.C. sec. 4601 et seq.) (Ley Uniforme). La Ley Uniforme establece estándares mínimos para el tratamiento y la compensación de las personas cuyas propiedades se adquieren para la construcción de un proyecto financiado por el gobierno federal. Para obtener más información sobre la Ley Uniforme, consulte el Apéndice 3.12-A del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>y la FB-Respuesta-SO-01 del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield. La información sobre la adquisición, compensación y asistencia de reubicación también está disponible en el sitio web de la Autoridad, en la sección de Your Property, Your High-Speed Rail Project (Autoridad, 2013).</p> <p>Se anticipa que muchos de los empleos en estos negocios sean reubicados en lugar de perderse. La Sección 3.12.4.2 del Borrador del EIR/EIS Suplementario proporciona información sobre los impactos de la adquisición de propiedades en los negocios. Los impactos a las propiedades relacionados con la construcción y la mitigación de esos impactos son factores que se consideran dentro del proceso de revisión ambiental. Cada uno de los capítulos de recursos en el Borrador del EIR/EIS Suplementario (Secciones 3.2, Transporte; 3.3, Calidad del Aire y Cambio Climático Global; 3.4, Ruido y Vibración; etc.) incluye una descripción del entorno afectado, los impactos de la construcción de la F-B LGA en ese entorno, y las medidas viables para reducir o evitar estos impactos. Puede haber situaciones en las que los impactos no puedan evitarse por completo y, en estas situaciones, las medidas de mitigación se implementarán según corresponda y según sean necesarias para minimizar o mitigar estos impactos. Por ejemplo, donde los impactos de ruido en los receptores sensibles ocurrirían durante la construcción del proyecto, se instalarían barreras acústicas temporales, se limitaría la construcción nocturna y/o se implementarían otras medidas de mitigación. Durante la construcción, los impactos a los negocios podrían incluir ruido, vibración, polvo, pérdida de estacionamiento y congestión del tráfico en las áreas donde realicen las actividades de construcción. Dependiendo de la ubicación y la naturaleza de las actividades de construcción, los impactos en los negocios variarían. Es más probable que se produzcan impactos relacionados con los negocios cerca de las zonas de actividades de construcción en la superficie, donde las modificaciones a las carreteras y autopistas podrían interrumpir temporalmente los patrones de circulación. Los negocios que generalmente dependen del tráfico para atraer clientes experimentarían los mayores impactos; sin embargo, algunas de estas empresas podrían experimentar impactos beneficiosos por la construcción y la operación del proyecto del HSR. La Sección 3.12.4.2 del Borrador del EIR/EIS Suplementario detalla cómo las compras relacionadas con el proyecto hechas a nivel local en los sitios de construcción darían como resultado un aumento de los ingresos por impuestos a las ventas para las ciudades y los condados dentro de la zona del proyecto. A menos que estén exentas, todas las transacciones de activos tangibles relacionadas con el proyecto estarían sujetas al impuesto sobre las ventas. Esto incluye materiales tales como gasolina, petróleo, partes y bombillas que se comprarían localmente. Además, las empresas nuevas o existentes en la zona del proyecto que suministran bienes y servicios a los trabajadores de la construcción (por ejemplo, tiendas minoristas, gasolineras, bancos, restaurantes y empresas de servicios) podrían beneficiarse de una mayor clientela.</p> <p>Como se describe en la Sección 3.12.5 del Borrador del EIR/EIS Suplementario, la Autoridad desarrollaría un plan de gestión de la construcción que minimizaría los impactos en las empresas durante la construcción al proporcionar señalización y mantener el acceso a las empresas afectadas mediante modificaciones o desvíos en las carreteras. La Sección 3.11 del Borrador del EIR/EIS Suplementario identifica medidas de seguridad para mantener el tránsito de camiones y entregas a las empresas ubicadas a lo largo y debajo de la guía durante la construcción y la operación del HSR. Además, otras secciones del Borrador del EIR/EIS Suplementario identifican las medidas de mitigación relacionadas con tráfico del periodo de construcción (Sección 3.2.6), el polvo (Sección 3.3.8) y el ruido (Sección 3.4.6).</p>
<p>TIERRA AGRICOLA</p>	<p>FB-LGA-Respuesta-AG-01: Metodología actualizada para las tierras agrícolas</p>
<p>Algunos comentaristas preguntaron sobre las razones por las cuales se necesitaba una metodología actualizada</p>	<p>La Metodología para la evaluación de los impactos a las tierras agrícolas, utilizada en la Sección 3.14.3 (páginas 3.14-9 a 3.14-11) del EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield (Autoridad y FRA, 2014a), se actualizó para el Borrador del EIR/EIS Suplementario (Autoridad, 10 de mayo de 2016) para aclarar el enfoque para la evaluación de los impactos en las tierras</p>

Resumen Comentario	Respuesta
<p>para las tierras agrícolas; y solicitaron una aclaración sobre las diferencias en la metodología para las tierras agrícolas entre el EIR/EIS Final y el EIR/EIS Suplementario de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield.</p>	<p>agrícolas importantes y las tierras agrícolas bajo la Ley Williamson y el Contrato de Zonas de Seguridad de Tierras Agrícolas. La metodología actualizada se aplicó para evaluar los impactos tanto para la F-B LGA como para el Proyecto de Mayo de 2014 para el Borrador del EIR/EIS Suplementario, para poder proporcionar una comparación directa entre las dos alternativas. La Sección 3.14.2, Metodología para la Evaluación de Impactos, que se incluye en el Borrador del EIR/EIS Suplementario describe la metodología actualizada.</p> <p>La metodología actualizada incluyó la misma metodología utilizada en el EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield para los siguientes temas: Contratos de la Ley Williamson y de seguridad de tierras agrícolas, interrupción a la eliminación del acceso a los canales de irrigación, interferencia con las actividades de fumigación aérea, y efectos ocasionados por el viento.</p> <p>La metodología actualizada para el Borrador del EIR/EIS Suplementario incluye un cambio en la metodología para el EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield para los siguientes temas: Impactos directos a tierras agrícolas importantes e impactos permanentes indirectos a tierras agrícolas importantes. Las diferencias entre las dos metodologías se resumen a continuación.</p> <p><u>Impactos directos a tierras agrícolas importantes:</u> En la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield, los impactos directos del EIR/EIS Final se calcularon mediante la cuantificación de la superficie total de conversión permanente de las tierras agrícolas importantes a un uso no agrícola dentro de la zona de impacto ambiental del proyecto y la superficie total de parcelas remanentes no económicas. La Medida de Mitigación AG-MM#1 requiere de la mitigación de impactos directos a las tierras de cultivo importantes en una proporción de 1:1 (un acre de tierras agrícolas importantes conservadas por cada acre de tierras agrícolas importantes afectadas). La metodología actualizada para el Borrador del EIR/EIS Suplementario evaluó las parcelas restantes no económicas como impactos indirectos, más que como los impactos directos identificados en el EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield.</p> <p><u>Impactos directos a tierras agrícolas importantes (parcelas restantes no económicas):</u> Las metodologías para el EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield y el EIR/EIS Suplementario de la FB-LGA se basaron en un análisis de parcela por parcela para evaluar los impactos en las tierras agrícolas importantes ubicadas adyacentes pero no dentro de la zona de impacto ambiental del proyecto. Se identificaron parcelas de tierras agrícolas importantes. Cada parcela dividida se analizó utilizando un conjunto de criterios para determinar si la parcela debería considerarse una parcela remanente no económica. Los criterios identificados en la metodología del EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield incluyeron: acceso (¿el HSR ocasionaría un acceso restringido o la falta de acceso a la parcela?), el tamaño (¿el HSR corta una parcela creando una porción tan pequeña que es probable que no sea viable para realizar operaciones agrícolas?), la forma (¿el HSR crea una parcela con una forma demasiado extraña como para ser viable para la agricultura?), la ubicación (¿la ubicación de la parcela en relación con otras tierras agrícolas indica que puede consolidarse fácilmente y permanecer en uso agrícola?) y la dificultad (¿la división de la parcela causaría una dificultad para mantener la actividad económica en una parcela que de otra forma sería viable?). La metodología actualizada formalizó el análisis de parcelas individuales de parcelas remanentes no económicas en una evaluación en dos pasos. El paso 1 incluyó un análisis GIS que identificó las parcelas remanentes de tierras agrícolas importantes que tendrían una superficie de menos de 20 acres debido a la construcción del sistema del HSR. Las parcelas remanentes identificadas en el Paso 1 se evaluaron más a fondo utilizando criterios similares a los utilizados en el EIR/EIS Final de la Sección del Proyecto de Fresno a Bakersfield. La metodología actualizada incluye más detalles bajo cada criterio para su consideración. Por ejemplo, según los criterios de acceso, se consideró la restricción o la eliminación del acceso debido a la instalación de cercas permanentes para el HSR alrededor de las vías o las estaciones eléctricas. Consulte la Sección B.1.2. del Apéndice 3.14-B, Análisis de Parcelas Remanentes del Borrador del EIR/EIS Suplementario para</p>

Resumen Comentario	Respuesta
	<p>obtener un resumen completo de los criterios incluidos en la metodología actualizada. Además, la metodología actualizada requiere que los resultados del Paso 1 y Paso 2 se documenten en un apéndice del documento ambiental y se mencionen en la Sección de Tierras Agrícolas del EIR/EIS; sin embargo, el Paso 1 no necesita ser resumido en la Sección de Tierras Agrícolas del EIR/EIS. La mitigación de los impactos indirectos a las tierras agrícolas importantes como resultado de parcelas remanentes no económicas es la misma que para los impactos directos a las tierras agrícolas importantes identificadas en el EIR/EIS Final de la Sección de Fresno a Bakersfield, y requerirían medidas de mitigación a una proporción de 1:1 según AG-MM#1.</p> <p>Impactos indirectos a las tierras agrícolas importantes (área de amortiguamiento de 25 pies adyacente a la infraestructura de cercado permanente del HSR asociada con el proyecto del HSR): La metodología actualizada incluyó una nueva medida de mitigación (AG-MM # 2) para los impactos indirectos a las tierras agrícolas importantes ubicadas dentro de un área de 25 pies de ancho a lo largo de la zona de impacto ambiental del proyecto y adyacente a la infraestructura del cercado permanente del HSR. La Medida de Mitigación AG-MM#2 requiere que la Autoridad financie la compra de servidumbres de conservación agrícola de vendedores dispuestos a través del Programa de Conservación de Tierras Agrícolas de California en una proporción no menor a 0.5:1 para tierras de cultivo importantes identificadas dentro de un área de 25 pies de ancho adyacente a la infraestructura del HSR cercada permanentemente, pero solo en la medida en que dicha superficie no esté sujeta a la mitigación bajo AG-MM # 1 (véase la Exhibición AG-01.1). Sección 3.14.6.1 del Borrador del EIR/EIS Suplementario resumido AG-MM#2.</p>

Resumen Comentario Respuesta



Exhibición AG-01.1: Proporciones de medidas de mitigación para las tierras agrícolas importantes y aplicación del área de 25 pies para cálculos de medidas de mitigación adicionales.